



## Pôle d'échange multimodal Gare de Grenoble : observations de l'ADTC

Grenoble, le 12 novembre 2013

La fréquentation de la gare de Grenoble a déjà connu une forte augmentation depuis sa construction, et cette tendance s'accroît depuis quelques années. L'ADTC estime que des travaux permettant d'accueillir un plus grand nombre de passagers et de trains dans de meilleures conditions sont devenus indispensables. C'est l'objectif principal du projet décrit dans le dossier soumis à enquête publique.

Pour cette raison, l'ADTC est **favorable à ce que ce projet soit déclaré d'utilité publique**. Elle fait toutefois les observations et réserves suivantes à propos du projet tel qu'il est décrit dans ce dossier.

### Stationnement sécurisé des vélos : capacité très insuffisante

Faciliter l'intermodalité est un objectif du projet. Parmi les modes de déplacement pour l'accès à la gare, compte tenu de la desserte TC déjà relativement performante (tram A + tram B), celui qui a la plus forte marge de progression possible est le vélo. Pour que cette progression devienne effective, il est crucial de répondre au besoin de stationnement vélo en gare.

Le dossier soumis à enquête publique annonce **2040 places vélo, dont seulement 1150 places dans les 2 silos sécurisés**. C'est un net progrès par rapport à l'existant, mais l'ADTC alerte la commission d'enquête sur le sous-dimensionnement de cette offre. En effet, nous trouvons dans le dossier les données suivantes :

- la part modale vélo parmi les usagers accédant à la gare est supposée évoluer de 6,4% actuellement, à **13,7%** en 2020 et en 2030. Cette hypothèse est réaliste, voire basse, puisque les enquêtes et comptages réalisés par le SMTC et la Métro ces dernières années montrent que la part modale vélo est en forte hausse, et ce constat a conduit à ré-évaluer l'objectif de part modale vélo du PDU (plan de déplacements urbains) pour atteindre **15%** à l'horizon 2030.
- le nombre de voyageurs/jour en gare de Grenoble est supposé évoluer de 25 200 actuellement, à **43 900** en 2020, et **56 900** en 2030. Là encore, la fréquentation des trains régionaux TER étant en forte hausse ces dernières années (*moyenne supérieure à +5% par an*), cette hypothèse nous semble réaliste.

→ Partant de ces données, une simple « règle de trois » nous dit que si 13,7% des 43 900 voyageurs/jour utilisent un vélo, alors il leur faudra au minimum 3000 places vélo dès 2020, et ce nombre est porté à 3900 places vélo en 2030. (<sup>1</sup>)

Encore convient-il de noter que ce calcul ne tient pas compte des faits suivants, qui aggravent ce diagnostic de manque de places vélo :

- la part modale vélo est plus élevée dans Grenoble, où se situe la gare, que dans la moyenne de l'agglomération. Il est donc probable que la part modale vélo pourra dépasser 13,7% des voyageurs. En effet, malgré le sous-dimensionnement avéré du

---

(<sup>1</sup>) Nous avons compté 1 place vélo pour 2 voyageurs, car les statistiques de fréquentation des trains comptent 2 voyages pour l'aller et le retour d'un même cycliste. Nous n'avons pas déduit le nombre de vélos embarqués à bord des trains, mais par différence entre la capacité de stationnement actuelle d'une part, et le nombre de voyageurs accédant actuellement à la gare à vélo d'autre part, on peut estimer le nombre de vélos embarqués à environ 200 par jour en moyenne, et le degré de remplissage des trains laisse prévoir que leur proportion n'augmentera pas.

véloparc existant (*de nombreux usagers TER sont en attente d'une place, et ce, depuis les 6 mois qui ont suivi la création puis l'agrandissement du véloparc*), la part modale vélo parmi les usagers de train (6,4%) est déjà légèrement supérieure à sa part modale moyenne dans les déplacements de l'agglomération (5%). Si ce ratio 6,4/5 est conservé, et en se basant sur l'objectif du PDU, alors on doit envisager l'hypothèse que 19% des usagers des trains viendront en vélo à la gare, ce qui nécessiterait **4170** places en 2020 et **5460** places vélo à l'horizon 2030.

- une partie des 2040 places de stationnement prévues sont réservées aux vélos de location « Métro Vélo », qui concernent un public plus large que les seuls passagers des trains.

En conclusion de ce point, l'ADTC estime pour remplir son objectif de « faciliter l'intermodalité », le projet devrait comporter dès la première phase environ 4000 places vélo sécurisées, et environ 5400 places à l'horizon 2030.

### **Passerelle sur les voies : peu utile sans liaison avec les quais**

Cette passerelle pourrait jouer un rôle important si elle était reliée aux quais : elle constituerait alors un raccourci pour les usagers qui stationnent leur vélo en étage dans les 2 silos, et cela éviterait des croisements de flux de passagers, et l'engorgement des escaliers existants entre passage souterrain et quais. Mais les escaliers et ascenseurs assurant la liaison entre la passerelle et les quais ne sont pas inscrits dans la phase 1 du projet.

Dans ces conditions, la passerelle ne sera pas vraiment utile dans le fonctionnement de la gare. L'ADTC estime donc que la passerelle dans son ensemble devrait être reportée à la phase 2. Les économies ainsi réalisées en phase 1 pourront servir, par exemple, à créer des places vélo en nombre suffisant, puisque ces places seront nécessaires dès avant 2020 (voir § précédent).

### **Modalités de contrôle d'accès au stationnement vélo sécurisé vélos**

L'ADTC souligne la diversité des besoins à prendre en compte dans le fonctionnement : parmi les 4000 places vélo estimées nécessaires, une partie répondra aux besoins d'abonnés pendulaires, mais une fraction non négligeable (*à chiffrer*) sera constituée d'usagers occasionnels non abonnés, ou d'usagers effectuant l'aller ou le retour en-dehors des heures d'ouverture de la vélostation. Ces déplacements occasionnels peuvent être aussi bien de courte durée (demi-journée ou journée) que longue durée (au moins une nuit incluse).

Il faudra qu'une proportion suffisante des places vélos sécurisées reste accessible pendant toute la plage horaire entre le premier et le dernier train, et que les modalités pratiques de contrôle d'accès restent simples pour des usagers occasionnels. Il est important de préciser comment sera gérée la sécurisation des vélos dans les 2 principaux silos (*1150 places*), mais aussi pour les autres parkings à vélo (*890 places : Métro Vélo Box ? Consignes collectives automatisées ? Simples arceaux non sécurisés ?*)

Enfin, notons que dans l'hypothèse où la passerelle ne soit pas reportée à la phase 2 du projet, il risque d'y avoir **conflit d'usage** entre sécurisation des vélos d'une part, et accès à la passerelle pour traverser la gare d'autre part. L'expérience de vols ou dégradations, fréquents jusqu'à la mise en service d'un véloparc sécurisé, montre que la sécurisation des vélos est nécessaire pour le stationnement de longue durée. Une simple vidéosurveillance ne peut pas apporter un niveau de sécurité comparable à un contrôle d'accès physique (*portique + badge comme à Gières, ou gardiennage comme à Grenoble*). Tant qu'une solution satisfaisante n'est pas proposée pour arbitrer ce conflit d'usage, il nous semble prématuré de mettre en service la passerelle (*voir § précédent...*)

## **Nouvelles rampes**

Le projet prévoit de nouvelles rampes d'accès au passage souterrain côté sud : l'ADTC est favorable à cet aménagement qui améliorera l'accessibilité des liaisons entre trains et tram, ou entre trains et parvis. En effet, n'avoir que des ascenseurs pour doubler les escaliers pose le problème de l'accès des PMR en cas de panne, aussi bien que du débit aux heures de forte affluence quand un pourcentage important des passagers ont des bagages encombrants (valises à roulettes, poussettes, vélos,...)

## **Aménagements des parvis**

Les projets, calendriers et maître d'ouvrage sont différents (*SMTC pour le tram B, Ville de Grenoble pour « Cœur de ville, cœur d'agglomération »*), mais l'ADTC regrette l'absence d'informations sur les projets d'aménagements des parvis et des voies d'accès. Dans des projets de cette ampleur, dont les calendriers ne sont, à l'échelle de la durée de vie des aménagements, pas si décalés que cela, peut-on sérieusement imaginer qu'on va casser en 2022 ce qu'on va faire d'ici 2017 pour que le tram B traverse les voies SNCF face à Minatec ?

**Il faudrait que les réservations d'emprises soient discutées dès maintenant**, en s'assurant qu'aucun aménagement ne vienne hypothéquer une future augmentation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire (voies ferrées supplémentaires en gare de Grenoble).

L'ADTC demande que des distributeurs de billets soient prévus côté Europe aussi bien que côté centre-ville.

Enfin, il est indispensable que les environ 150 places vélo existantes sur le parvis devant la gare, côté centre-ville (arceaux couverts à côté de la file des taxis), soient remplacées par une autre solution dès que l'avancement du chantier nécessitera leur suppression.