

Contribution de l'ADTC à l'enquête publique préalable à la DUP du projet SMTC d'extension de la ligne A de tram à Pont de Claix - Flottibulle

Le SMTC soumet au public un projet d'extension de la ligne A de tram jusqu'à Pont de Claix – Flottibulle.

Outre le prolongement de la ligne A jusqu'à Pont de Claix, le projet comprend la création d'un pôle d'échanges multimodal au nouveau terminus de la ligne avec des équipements de mobilité, parking relais, terminus de bus coté cours St André, une réservation pour une gare ferroviaire SNCF, des stationnements vélos, l'aménagement de pistes cyclables bilatérales intégrées dans le schéma des itinéraires d'agglomération, et une passerelle piétonne pour franchir la voie ferrée.

C'est un projet qui répondra bien aux besoins du sud de l'agglomération en matière de transports collectifs, en réalisant un maillage direct avec le réseau existant de bus, et en permettant le report modal sur le transport collectif le mieux adapté selon l'origine et la destination des usagers. Dans le même temps, il accompagnera et structurera le développement du projet urbain des quartiers nord de Pont de Claix.

Du terminus actuel Denis Papin à Echirolles jusqu'au passage à niveau du cours St André à Pont de Claix, la configuration retenue sur l'avenue Charles de Gaulle comportera sur 950 m. une infrastructure tram coté Sud en site propre engazonné, avec 2 stations, des trottoirs bilatéraux, une noue paysagère bordée par une ligne de gabions, une voirie à double sens, des pistes cyclables bilatérales séparées, un espace vert avec alignement d'arbres coté Nord, et un pôle d'échanges multimodal.

L'ADTC soutient la réalisation de ce projet qui prendra tout son sens dans la Métropole lors du prolongement de la ligne E de tram vers Pont de Claix et du transfert de la gare ferroviaire de Pont de Claix - ville à Flottibulle.

Un terminus de bus est prévu dans le projet au niveau de la halte ferroviaire cours St André. L'ADTC propose que le terminus de la ligne 16 soit placé à Flottibulle afin de compléter le maillage du réseau bus.

Cependant, à la lecture des documents disponibles, plusieurs points sur la section Ouest du projet sont contestables :

Passerelle piétonne

Il est indiqué explicitement que les contraintes liées à une possible électrification et/ou doublement de la voie ferrée SNCF ne sont pas intégrées. Le gabarit et le tirant d'air de la passerelle piétonne semblent interdire la pose des caténaires pour l'électrification. Le plan de rail est à la cote NGF 236,50, la retombée de poutre de la passerelle devra être compatible avec le passage des caténaires.

Sans préjuger des délais d'éventuelle réalisation, on ne peut accepter un tel blocage. Il est absolument indispensable de réserver la possibilité d'électrification et de doublement de cette voie ferrée.

Rappel : Faute d'avoir réservé cette possibilité de doublement lors de la création de l'autoroute A49 Valence - Grenoble, 2 points de croisement avec l'A49 n'ont pas été doublés lors des travaux du sillon alpin sud

1) entre St Hilaire et St Marcellin, le pont ferroviaire construit sur l'A49 a été réalisé à une seule voie

2) entre Romans et St Hilaire, le pont réalisé pour l'A49 pour franchir l'Isère et la voie ferrée n'a pas prévu la largeur suffisante pour 2 voies

Cela gêne considérablement l'exploitation SNCF et le développement de services voyageurs.

Piétons

Pour tenir compte de la nécessité de limiter au maximum la traversée de la voie ferrée par les piétons, en réservant le PN aux véhicules et cyclistes, il ne serait pas prévu d'aménagement de trottoir de part et d'autre de la voirie. Sur le trottoir nord, à l'arrière de la bande verte un dispositif de barrière urbaine serait implanté. De même pour le trottoir sud, à l'extrémité des quais du terminus tram. Les flux piétons seraient donc canalisés vers la passerelle piétonne aménagée au sud.

Si l'on peut comprendre les craintes de la SNCF vis-à-vis des flux piétons supplémentaires, la solution imposée au SMTC n'est sûrement pas la bonne car elle n'offre pas plus de garantie d'efficacité quant à la non utilisation de la chaussée elle-même par les piétons.

Il est toujours difficile de prévoir et d'organiser les comportements humains, il est souvent beaucoup plus risqué de vouloir les empêcher.

Cyclistes

Les enjeux liés à la sécurité imposeraient sur cette section du passage à niveau de ne pas réaliser d'aménagements cyclables au risque qu'ils soient utilisés par les piétons pour cheminer le long de la voirie et traverser la voie ferrée avec les cyclistes. De ce fait, le profil de la chaussée serait modifié pour tenir compte des exigences de SNCF Réseau en termes de sécurité, avec 1 voie véhicules de 3,50 m. dans chaque sens, en mixité avec les cycles, avec une signalisation horizontale sous forme de pictos cycles, et limitée à 30 km/h.

Jusqu'au niveau du terminus de la ligne de tram, le projet est conforme aux dispositions de l'article L 228-2 du Code de l'environnement « *A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ...* », mais avant et après le PN, il n'en est plus de même.

Les cyclistes devraient circuler avec les motorisés sur une chaussée à voie unique de 3,50 m. avant le PN, et sur une chaussée à 2 voies dans les mêmes conditions après le PN, sans piste ou bande cyclable, alors que les motorisés doivent respecter 1 m. pour les dépasser.

Sachant qu'un véhicule peut atteindre la largeur de 2,60 m (Art. R-312-10 du Code), ce n'est pas possible et ce n'est pas conforme dans un projet de réaménagement de voirie en 2017.

La signalisation au sol par pictos vélos indique un positionnement du cycliste sur la chaussée. Il ne constitue ni une voie réservée ni une piste cyclable.

Enfin la décision de réduction de la vitesse à 30 km/h, qui relève de l'autorité titulaire du pouvoir de police, ne dispense pas du respect des obligations du Code de l'environnement.

L'aménagement de ce secteur avant et après le passage à niveau doit donc être mis en conformité par prolongement sous la même forme des aménagements cyclables prévus sur l'avenue Charles De Gaulle jusqu'à l'intersection avec le cours St André.

Partie Est de l'aménagement :

- Sur l'avenue Charles de Gaulle, l'enrobé coloré des pistes cyclables devrait être continué dans les différentes intersections pour y marquer la présence des cyclistes et améliorer leur sécurité.

- la traversée cyclable de la plateforme du tramway au nord de l'intersection avec l'avenue de l'industrie doit être prévue dans les 2 sens pour éviter aux cyclistes d'avoir à traverser en 2 fois (sur le plan présenté, il n'est possible que dans le sens Est / Ouest).

l'ADTC est favorable à la déclaration d'utilité publique de ce projet d'extension de la ligne A, après mise en conformité du gabarit de la passerelle et des aménagements cyclables prévus, avant et après le PN 6.