

Grenoble, le 11 septembre 2019

## Conférence de presse de l'ADTC - Se déplacer autrement Dossier de Presse

**Alors que le SMTC et le Grésivaudan proposent seulement un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour améliorer la ligne de bus C1, la solution du tramway doit aussi être étudiée**

**La desserte en transport public Grenoble - Meylan - Montbonnot mérite mieux qu'une ligne de bus pour offrir une alternative à la voiture**

Le SMTC et le Grésivaudan s'apprêtent à lancer le 16 septembre une concertation pour un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Grenoble et Montbonnot. Le tramway n'est envisagé qu'à très long terme (2040 ?). Seule la solution bus est présentée alors que le tramway serait bien plus efficace pour desservir tout ce secteur de l'agglomération qui connaît une circulation routière intense.

### 1. BHNS ou tramway, un choix important qui engage l'avenir

Le choix d'un mode de transport lourd est un investissement pour l'avenir, qui aura des répercussions importantes à long terme.

La transformation d'une ligne de bus en ligne de BHNS entraîne une augmentation de la fréquentation de l'ordre 30 à 40 %. En revanche, elle est de l'ordre de 130 % lors de la transformation d'une ligne de bus ligne de tramway, **autrement dit le tramway fait plus que doubler la fréquentation**. Ces chiffres sont une moyenne établie sur une dizaine de cas d'après l'expertise TransMissions-TTK

Le tramway bénéficie en effet d'une meilleure image dans la population et suscite un **report de la voiture vers le tram** bien plus important, et notamment dans un secteur comme celui de Meylan – Montbonnot, où la population a le choix entre plusieurs modes de transport.

De plus, le tramway rend les mesures de réduction du trafic automobile et de la vitesse plus faciles à accepter.

**Le tramway est aussi la meilleure solution** pour répondre aux enjeux climatiques, de qualité de l'air, d'économie du foncier, de préservation du cadre de vie.

**C'est enfin la solution la plus économique à long terme**. En effet, des temps de parcours réduits, la plus grande capacité, la longévité du matériel roulant réduisent le coût de fonctionnement par passager transporté.

**Le tramway a une emprise moins large permettant une meilleure insertion** car il est moins large que le bus, a une trajectoire fixe et l'intervalle entre les deux voies dans chaque sens est plus réduit.



## 2. Le potentiel de trafic entre Grenoble et Montbonnot justifie le choix du tramway

La ligne C1 transporte 10 800 voyageurs par jour (v/j). (source comité de déplacements 2019 du SMTC)

- Le prolongement vers Montbonnot en 2020 devrait amener 2000 v/j supplémentaires. (source réunion publique de présentation du prolongement de la ligne C1 à Montbonnot en 2018)

- La future station d'échanges « Charmeyran » à La Tronche, projetée à l'intersection avec la ligne B de tramway devrait apporter nombreux voyageurs supplémentaires en facilitant l'accès au campus et au CHU (les deux pôles principaux générateurs de déplacements après le centre ville de Grenoble).(source pré-dossier de concertation du BHNS)

- Enfin, le prolongement de la ligne C1 vers la Presqu'île est également envisagé.

**Ces seules mesures devraient porter la fréquentation de la C1 à 15 000 v/j . Avec la transformation en BHNS, elle devrait atteindre 20 000 v/j, et avec la transformation en ligne de tramway, elle devrait dépasser largement 30 000 v/j.**

Notons que la population qui est desservie par la ligne C1 est comparable à celle desservie par la ligne E entre Alsace-Lorraine et Le Fontanil, mais avec un nombre d'emplois très supérieur. Or la ligne E enregistre déjà plus de 9000 montées par jour entre l'Esplanade et le Fontanil d'après l'enquête Origine-Destination 2016 du SMTC, soit une hausse de 80 % par rapport à la ligne 3 qu'elle a remplacée. Aujourd'hui 4500 personnes par jour empruntent les TC chaque jour sur cette branche contre 2500 auparavant (sur la base d'un aller-retour par jour, cela représente plus d'un habitant sur 5 du secteur !)

Rappelons aussi que le rapport environnemental du PDU jugeait « pertinent » le tramway Grenoble – Meylan, et que dans les conclusions du rapport d'enquête sur le PDU, paru en janvier 2019, la commission d'enquête « *s'inquiète de la faible ambition du PDU en matière d'extension du réseau de tramway* » (page 10) et formule la recommandation 5 suivante :

*« La commission d'enquête souhaite que la problématique d'extension du réseau de tramways soit réétudiée, et mise en regard, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, avec d'autres investissements lourds (métrocâble) sur la période allant jusqu'à 2030 ».*

## 3. Un BHNS est insuffisant et compromet l'avenir, le tram est plus ambitieux

La saturation de la ligne C1 est déjà une réalité quotidienne aux heures de pointe, avec des usagers qui ne peuvent pas monter dans les bus pleins. **Compte tenu du potentiel de clientèle, ce problème a toutes les chances de perdurer et de s'aggraver avec un BHNS**, alors qu'un tramway le réglerait durablement.

L'idée d'un BHNS pouvant être transformé ultérieurement en tram comporte deux inconvénients majeurs :

- **les travaux effectués en deux fois seraient beaucoup plus coûteux.**

- **comment transporter les usagers pendant les travaux** de transformation de la plateforme ?

Évitons les surcoûts que l'agglomération de Caen a connus en réalisant un TVR puis en le transformant en tramway (18 mois de travaux de transformation, dépassant 200 M€).

Évitons l'impasse où se trouve le BUSWAY de Nantes, mis en service en 2006 et saturé malgré une desserte toutes les 2 minutes 1/2 en heures de pointe, et malgré le renouvellement intégral du matériel roulant qui vient d'avoir lieu, et qui ne peut pas être transformé en tramway faute de solution pour transporter les 39000 v/j pendant les travaux.

Le tramway pourrait être mis en service avant 2030, En attendant, des améliorations sont possibles sur la ligne C1, en mettant en œuvre un certain nombre de travaux prévus ou non dans le cadre du projet de BHNS :

- voie réservée bus sur l'avenue de Verdun à Meylan,
- station de correspondance avec la ligne B de tramway à La Tronche Charmeyran,
- mesures pour dissuader le trafic de transit dans le quartier Est des gares de Grenoble et sur les avenues du Granier et du Vercors à Meylan.

Le rétablissement de la desserte des gares et du centre-ville de Grenoble par la ligne 6020 (Grenoble – Crolles), supprimée par le Département en 2014, est également indispensable.

#### **4. une ligne de tram qui contribuerait à une bonne desserte de Grenoble**

L'ADTC propose l'itinéraire suivant pour la ligne de tram Grenoble - Meylan - Montbonnot : Gares de Grenoble - Alsace-Lorraine – Jean Jaurès - Vallier-Libération - Mal Foch - Chavant - La Tronche-Charmeyran - Meylan - Montbonnot. Cet itinéraire permet des connexions avec les 4 autres principales lignes de tram (A, B, C et E) ainsi que 3 lignes Chrono (C3, C4 et C5). Il dessert les gares et le pôle multimodal (amenés à se développer avec le projet d'un RER à la grenobloise). Il offre un accès efficace au pôle administratif (Métropole, Département, Hôtel de Ville de Grenoble, Préfecture, Rectorat), à l'hypercentre de Grenoble, au CHU, et au campus, grâce aux correspondances avec les lignes A ou B aux stations Chavant, Alsace-Lorraine et La Tronche-Charmeyran.

Dans l'autre sens, les multiples connexions possibles rendent les transports publics particulièrement attractifs pour se rendre à Inovalée, zone d'activités où les déplacements en voiture restent encore aujourd'hui très majoritaires.

Cet itinéraire contribue à une meilleure utilisation du réseau de tram en renforçant les lignes C et E de tram sur leurs tronçons les plus chargés, à l'image de la ligne E de tram à Strasbourg.

#### **5. Une ligne de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot finançable dans le cadre du PDU 2030**

**Le projet de PDU 2018 – 2030 prévoit 380 M€ (1) d'investissements dans les transports** en commun non ferroviaires :

- 40,2 M€ : prolongement de la ligne A à Pont de Claix, qui devrait ouvrir fin 2019
- 54,3 M€ : BHNS Grenoble - Meylan - Montbonnot prévu pour 2023
- 58,0 M€ : maillage du réseau de tramway, prévu pour 2023
- 68,5 M€ : transport par câble entre St Martin le Vinoux, la presqu'île de Grenoble et Fontaine, prévu pour 2023
- 145 M€ : prolongement de la ligne E de tram à Pont de Claix, ou tram-train Grenoble – Vizille, en 2030
- 10,0 M€ : amélioration des temps de parcours des TC
- 5,2 M€ : accessibilité des TC.

**L'ADTC propose de réorienter les investissements** dans les transports en commun tout en restant dans l'enveloppe des 380 M€. Ces propositions reposent sur le décalage d'opérations peu utiles : report au-delà de 2030 du projet de métrocâble

compte-tenu de la faiblesse du trafic attendu à court et moyen terme, abandon du maillage du réseau tram qui apporte peu de bénéfices aux usagers), pour engager les opérations les plus efficaces pour répondre aux besoins et favoriser le report modal :

- prolongement de la ligne E à Pont de Claix Papeteries, dès 2025, qui apparaît comme le prolongement prioritaire
- création de la ligne F de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot en 2030 au lieu d'un BHNS.

Cette réorientation permettrait de dégager une enveloppe de 180 M€ pour le tram Grenoble – Meylan - Montbonnot.

L'itinéraire proposé par l'ADTC limite les investissements car il nécessite seulement un aménagement de 10 km sur une ligne de 14 km. Cet aménagement rectiligne entre le stade des Alpes et l'arrêt Revirée, avenue de Verdun à Meylan, ne présente pas de difficultés particulières.

L'ADTC estime à 200 M€ le coût d'une ligne de tram Grenoble-Meylan-Montbonnot. Ce montant, que les études devront préciser, est compatible avec l'enveloppe dégagée par la réorientation des investissements.

La meilleure desserte de Montbonnot, située sur le territoire de la communauté de communes du Grésivaudan, permettrait des financements complémentaires.

L'ADTC fait remarquer que les financements pour les transports publics restent cependant insuffisants (380 M€ alors que les opérations routières vont mobiliser pendant la même période 516 M€ avec la grande opération A480-Rondeau). Elle rappelle que depuis 2015, les financements annuels des transports publics par la Métropole (31,35 M€ en 2019 contre 37,5 M€ en 2014) et le Département (26,75 M€ en 2019 contre 37,5 M€ en 2014), ont en effet chuté de manière significative. (Ces montants pour 2019 incluent les participations au titre des sorties d'actifs, les contributions forfaitaires et la participation de la Métropole aux investissements). Un retour aux participations du niveau de 2014 permettrait d'aller plus loin en réalisant également d'autres investissements comme des créations ou prolongements des lignes de tramway.

## **Conclusions :**

**L'urgence climatique impose de prendre des mesures ambitieuses.** Les élus qui seront en poste au printemps prochain auront à effectuer ce choix décisif pour les prochaines décennies, entre une solution pérenne (le tramway) générant un report modal massif, et une demi-mesure (le BHNS) se contentant de suivre les tendances actuelles.

Il s'agit d'un choix politique fort, comparable à celui fait par les élus de l'époque pour la ligne C de tramway, qui doit être éclairé par des données fiables.

**Pour cette raison, l'ADTC demande au SMTC et au Grésivaudan de faire réaliser d'ici au printemps 2020 une expertise indépendante portant sur la solution d'une ligne de tramway entre Grenoble et Montbonnot, avec différentes hypothèses de tracé. L'ADTC souhaite être associé au cahier des charges de cette étude ainsi que son suivi.**