

Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement - à la concertation sur le projet de réaménagement du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de Fontaine - La Poya

Le SMMAG, Grenoble-Alpes Métropole et la ville de Fontaine prévoient de réaménager le Pôle d'échanges Multimodal (PEM) de Fontaine – La Poya. Le facteur déclenchant de ce réaménagement est l'arrivée du Métrocâble. L'ADTC milite pour l'abandon du projet de Métrocâble mais souhaite contribuer à cette concertation en apportant l'expérience des usagers.

Ce secteur est un nœud de mobilité névralgique du territoire Nord-Ouest pour les habitants du Vercors et pour la rive gauche de l'Isère et son fonctionnement actuel n'est pas satisfaisant. Il a besoin d'être amélioré, que le projet Métrocâble soit mené à terme ou pas.

Le projet de réaménagement du PEM est en interface avec trois opérations nouvelles : le projet d'urbanisation Portes du Vercors, le transport par câble Métrocâble, et l'axe Chronovélo Grenoble – Fontaine – La Poya.

Il répond à plusieurs objectifs : la création d'un nouveau quartier avec aménagement de la place de La Poya, le réaménagement du PEM avec déplacement du terminus tram et insertion de la station de départ du câble, la création d'un parc-relais de 100 places (à localiser), et insertion d'une piste Chronovélo.

Le coût de ce projet apparaît particulièrement élevé : 15 M€. Pour justifier un tel coût, le projet doit apporter des avantages déterminants pour l'usage des transports collectifs et des modes actifs.

Nouveau positionnement de la station de tramway

Le projet de Métrocâble en cours de finalisation par le groupement de maîtrise d'œuvre retenu sera soumis à une enquête publique dont les conclusions seront déterminantes pour la poursuite du projet de réaménagement du PEM. Dans le cas où elles seraient défavorables, le projet câble pourrait être abandonné, ce qui entraînerait un réexamen du programme du projet Portes du Vercors.

Ce projet de réaménagement du PEM est d'abord motivé par l'insertion du projet câble afin de raccourcir les correspondances Tramway / Métrocâble. Or ce niveau de correspondance sera faible comparé aux autres accès au tramway.

Ce n'est donc pas cette correspondance qui est à privilégier mais plutôt les correspondances bus / tramways ou les accès piétons au tramway. Reporter le terminus de la ligne A de 180 mètres avant le carrefour routier allongerait d'autant le trajet à pied pour rejoindre le centre commercial et le Sud de Sassenage pour les usagers arrivant par le tramway, et inversement, alors que la grande majorité des usagers empruntant le tramway le rejoint à pied.

Les autres justifications annoncées, usure de la voie tramway en courbe, facilitation du passage du carrefour, ne justifient pas cette nouvelle implantation : actuellement, les rames de tramway bénéficient

de la priorité aux feux depuis plusieurs années et franchissent ce carrefour routier à une vitesse tout à fait acceptable. Par ailleurs, on trouve de nombreuses courbes bien plus prononcées ailleurs sur le réseau.

L'examen des accès au tramway ou aux lignes de bus pour les nouveaux habitants du projet Portes du Vercors (520 nouveaux logements) ne montre pas d'avantages déterminants entre la situation actuelle et la situation mise en concertation.

Paradoxalement, ce sont les véhicules motorisés qui seraient les grands gagnants, et non les usagers des transports en commun, puisqu'ils ne seraient plus soumis à la priorité aux feux dont bénéficient les trams. Une telle mesure entre en contradiction avec l'un des objectifs affichés du projet d'élargissement de l'A480 qui est de réduire la place des déplacements en voiture au profit des autres modes sur les axes parallèles.

Le coût principal de réaménagement du PEM est celui des lourds travaux de remaniement de l'infrastructure tramway imposés par cette implantation en face de la station du Métrocâble. En regard des niveaux de correspondance et de son coût très élevé, cette nouvelle implantation n'apparaît donc pas justifiée.

De plus, la possibilité de prolonger la ligne A du tramway n'apparaît pas dans la configuration proposée. L'ADTC demande que le projet de PEM prévoie explicitement cette possibilité de prolonger le tram à Sassenage les Engenières.

Correspondances bus/tramways

Avec la nouvelle implantation de la station de tramway, la position prévue des arrêts pour les bus et cars en correspondance avec le tramway à la Poya n'apporterait aucune amélioration pour les usagers. Ceux venant du Nord devraient encore traverser les voiries pour aller prendre le tram en descendant des bus. Ce qu'ils font actuellement le soir, ils devraient le faire le matin. Pire, ils devraient traverser 4 voies au lieu de 2 entraînant une dégradation des correspondances.

Avec cette configuration des voies tramway, les échanges avec les bus devraient se faire de quai à quai, soit par la création d'une voie bus nord-sud côté nord du terminus tram, soit par une voirie dédiée aux TC côté sud du terminus tram.

Mais la meilleure solution, aussi bien du point de vue coût que de la facilité des correspondances, serait de garder l'implantation actuelle mais en améliorant les zones de cheminement et les zones d'attente par une augmentation des espaces alloués aux piétons. Dans l'hypothèse où la ligne C6 serait déviée par La Poya (un des scénarios envisagés dans le cadre du micro PDU Nord-Ouest), un arrêt spécifique pourrait être rajouté en face de la station Métrocâble.

Parc-relais

Le besoin d'implantation d'un parc-relais à cet endroit ne semble pas impératif. Le parking actuel de la surface commerciale fait office de parc-relais depuis de nombreuses années, un meilleur cheminement piéton serait cependant à prévoir.

Les parcs-relais les plus efficaces pour capter les automobilistes venant du Vercors ou du Nord en amont de l'urbanisation seraient à implanter à Sassenage Château et Engenières, couplés à un prolongement de la ligne A de tramway. Cet aménagement serait le plus adapté pour susciter un report modal et réduire la circulation sur les avenues de Romans et de Valence à Sassenage.

Aménagements cyclables

Sur le plan présenté pour cette concertation, deux itinéraires restent à l'étude pour la Chronovélo arrivant de Fontaine et Grenoble, soit par l'avenue Paul Langevin, soit par l'avenue Amboise Croizat.

Pour l'itinéraire arrivant par l'avenue Ambroise Croizat, l'ADTC propose que la Chronovélo reste au nord du tram pour éviter une traversée inutile de la plateforme du tram entre les stations Charles Michels et Fontaine La Poya. Dans cette hypothèse, l'aménagement venant de Seyssinet par l'avenue Paul Langevin devrait être également intégré en prévision d'un axe cyclable structurant Seyssinet - Fontaine La Poya - Sassenage.

Sur les tracés présentés, l'aménagement cyclable est à hauteur du trottoir. Afin de limiter les conflits, mieux délimiter les espaces et assurer un bon repérage pour les piétons (notamment malvoyants), l'ADTC demande qu'une séparation franche soit prévue pouvant être réalisée par une différence de niveau et une délimitation par une bordure chanfreinée conformément aux recommandations du CEREMA. Un contraste visuel entre le revêtement de la piste et le revêtement de l'espace piétons garantirait une meilleure visibilité pour tous de l'aménagement.

Les carrefours sont les zones les plus accidentogènes. L'ADTC demande que les traversées des carrefours pour les cyclistes soient particulièrement soignées avec continuité de l'aménagement et séparation claire des traversées piétonnes.

Les consignes vélos doivent être accessibles directement depuis les aménagements cyclables sans traversée des espaces piétons.

Conclusion

Le réaménagement du PEM tel que proposé dégraderait les conditions d'accès et de correspondance pour les usagers des transports collectifs et ne favoriserait pas la circulation des modes actifs dans ce secteur. Seuls les automobilistes trouveraient des facilités de circulation dans le carrefour. Les correspondances du tramway avec le Métrocâble seraient bonnes mais elles ne concerneraient qu'une part minoritaire des usagers.

L'ADTC préconise le maintien du terminus actuel avec l'amélioration des correspondances bus-tramways, et que les sommes allouées soient réaffectées à des aménagements plus adaptés.