

## **Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement - à la concertation sur le projet de micro PDU du territoire Nord-Ouest de la Métropole**

**Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du territoire Nord-Ouest de la Métropole est profondément marqué par le projet Métrocâble. Après avoir analysé sa pertinence, l'ADTC propose l'abandon de ce projet et formule des propositions alternatives.**

### **Le projet Métrocâble**

Ce projet de câble reliant Fontaine La Poya à St Martin le Vinoux via la presqu'île de Grenoble constitue un aménagement lourd et coûteux sur un axe où les trafics sont aujourd'hui modestes. Le trafic prévu sur le Métrocâble, de l'ordre de 4000 voyageurs par jour (après l'urbanisation Portes du Vercors sur le territoire de la commune de Fontaine), est très faible en regard de l'investissement de plus de 60 M€, auquel il faut ajouter 15M€ pour l'aménagement du pôle d'échanges de Fontaine La Poya. Les perspectives de développement de ce trafic sont restreintes puisque le projet Portes du Vercors est maintenant amputé de l'aménagement du territoire de la commune de Sassenage. Au vu du ratio coût/usage très faible, cet investissement apparaît non pertinent et semble répondre plus à un souci d'image (un téléphérique à Grenoble !) plutôt qu'à un besoin de transport public.

Au delà de son rapport coût/usage très faible, il faut examiner si ce projet apporte un avantage pour les usagers en termes de déplacements, seul moyen d'attirer de nouveaux usagers et de susciter un report modal, qui est un objectif du PDU.

La presqu'île est un pôle générateur de trafic avec les nombreux emplois implantés le long de l'avenue des Martyrs. Les échanges entre la rive gauche du Drac et la presqu'île sont aujourd'hui assurés par les lignes de bus TAG C6 et 54 et la ligne Transisère 5100 venant du Vercors. Cependant, les trafics sur ces lignes entre la rive gauche du Drac et la presqu'île restent modestes. Malgré une offre de qualité sur la ligne C6 (intervalle de 10 minutes et grande amplitude de service), elle ne concerne que 450 voyageurs par jour, deux sens réunis (relevés de 2016), faute de réel potentiel de trafic.

Avec l'implantation du Métrocâble, le réaménagement de la desserte de ce secteur se heurte à des difficultés majeures.

L'exploitation du Métrocâble serait coûteuse puisqu'il faudrait assurer une présence humaine pendant toute l'amplitude du service dans chacune des 4 stations (voire 5 stations si celle prévue rue Horowitz est ouverte). Pour compenser ce coût d'exploitation, le SMMAG devrait économiser sur les circulations des lignes de bus, ce qui l'amènerait à ne plus envoyer de bus sur la presqu'île réduisant ainsi l'attractivité globale des transports publics.

Les déplacements entre la rive gauche du Drac et la presqu'île, actuellement possibles directement par les lignes C6 ou 54, obligerait à des correspondances au détriment du temps de trajet et seraient sources d'aléas. L'expérience montre que l'ajout de correspondances fait baisser l'attractivité des transports collectifs sauf si cela procure un gain de temps significatif, ce qui n'est pas le cas ici.

### *Un exemple*

Un usager se rendant de Fontaine à Minatec, aujourd'hui, emprunte la C6 (intervalle 10') puis au terminus Oxford, traverse une chaussée pour emprunter la ligne B du tramway (intervalle 4')

Avec le Métrocâble, ce même usager emprunterait la C6 jusqu'à La Poya, descendrait du bus pour monter (escalier ou ascenseur) sur la quai du Métrocâble pour prendre une des cabines passant toutes les 1,20' (rien à voir avec la fréquence observée dans les stations de ski). Compte-tenu de la capacité réduite des cabines (6 places assises, 6 debout), il devrait peut-être attendre la cabine suivante surtout si il ne veut pas voyager debout, solution peu confortable dans une télécabine. A Oxford, il descendrait (escalier ou ascenseur), traverserait une chaussée pour enfin rejoindre la ligne B du tramway.

En bilan : augmentation du temps de parcours, désagréments des correspondances, cette solution ne permettrait pas d'attirer de nouveaux usagers !

Le rabattement des réseaux de bus vers le Métrocâble, visant à maîtriser les coûts d'exploitation et à tenter de remplir le Métrocâble, dégraderait fortement la desserte de ce secteur par les transports collectifs, allant à l'encontre des objectifs de report modal.

Investir des sommes importantes sans apporter d'amélioration aux déplacements est un non-sens. L'ADTC propose de réaffecter les sommes allouées au Métrocâble sur des aménagements plus efficaces en matière de report modal.

### **Des propositions pour accéder à la Presqu'île depuis la rive gauche du Drac**

Un des principaux problèmes de la situation actuelle est lié aux difficultés de circulation pour accéder au pont de Martyrs. Pour un investissement minime, la création de voies réservées aux TC entre l'arrêt « Martyrs-Résistance » et le giratoire Est de l'échangeur des Martyrs jusqu'à l'entrée sur le pont apporterait des gains importants, dont bénéficieraient les bus des lignes C6, 54 et 5100 (bientôt renumérotée T64),

La ligne 22 pourrait utilement être prolongée à Sassenage Engenières offrant ainsi un large éventail d'origines-destinations sans correspondance,

Concernant les déplacements à vélo, les seules possibilités passent par le pont des Martyrs ou le pont du Vercors, ce qui impose donc des détours conséquents. Une passerelle piétons-vélos débouchant sur la rue Horowitz devrait intéresser un large public et serait bien plus efficace en termes de report modal et en termes de coût de fonctionnement et d'entretien que le Métrocâble. Cette passerelle permettrait d'offrir un itinéraire direct et sécurisé à vélo entre St Martin Le Vinoux et Fontaine.

### **Des propositions pour Sassenage et Fontaine**

La desserte de Sassenage en transports publics est peu attractive avec des difficultés régulières de circulation et des correspondances obligatoires à Fontaine La Poya pour aller au centre de Grenoble et en revenir, axe majeur de trafic de ce secteur.

Pour l'ADTC, au vu de la densité du territoire, le prolongement de la ligne A jusqu'à Engenières est une nécessité tant le trafic potentiel est important. De plus, l'attractivité du mode tramway génère à elle seule du report modal.

Avec la création de deux parcs-relais, au niveau du Château et au niveau des Engenières, ce prolongement pourrait capter une partie du trafic routier descendant du Vercors (trafic qui a souvent été mis en avant pour justifier le téléphérique du Vercors) ou provenant de Noyarey et Veurey.

Pour faciliter l'insertion, ce prolongement sur les avenues de Romans et de Valence pourrait être réalisé en voie unique, étant entendu qu'un terminus partiel serait implanté à La Poya et que seule une rame sur deux irait à Engenières, proposant ainsi une fréquence intéressante de 8 minutes.

Une autre opportunité apparaît avec la mise à 2 x 3 voies de l'A480. Cette augmentation de la capacité routière au niveau de l'agglomération doit être mise à profit pour réduire la capacité routière sur les autres axes et les possibilités de transit sur les avenues de Romans et Valence, pour libérer de l'espace au profit

des modes actifs (Chronovélo par exemple) et des transports collectifs. Ces évolutions de l'A480 et la requalification des avenues de Romans et Valence devraient être concomitantes.

La ligne 20 mériterait d'être renforcée et son amplitude augmentée en soirée car elle donne un bon accès depuis Sassenage et au-delà vers la ligne C du tramway et donc vers le Campus. Cela suppose la mise en place d'une voie réservée bus à l'approche de Seyssinet-Pariset pour maintenir une bonne attractivité.

En complément des dessertes par les transports publics, un développement d'aménagements vélos avec des Chronovélos Nord - Sud sur la rive gauche du Drac en complément de celle à l'étude entre Grenoble et Fontaine est nécessaire pour ce territoire dense :

- Seyssinet - Fontaine – Sassenage, par le boulevard Paul Langevin et ensuite à Sassenage en fourche d'une part au nord de l'avenue de Romans (en direction du parc de l'Ovalie) et d'autre part au sud de l'avenue de Romans (en direction du centre et du château de Sassenage)

- Vers la presqu'île et la voie verte, par le boulevard Joliot-Curie et la rue de la Sure avec connexion au pont des Martyrs

- Sur un axe reliant la voie verte rive gauche du Drac à Fontaine La Poya, avec connexion à une future passerelle Fontaine - Presqu'île.

La desserte des collèges et lycées doit être intégrée au schéma des aménagements cyclables.

### **Des propositions pour la Presqu'île**

Le paradoxe avec ce territoire, c'est que l'on améliore son accès en voiture avec les nouvelles bretelles créées avec le projet A480 tout en maintenant une capacité de stationnement importante.

L'ADTC propose une meilleure maîtrise du stationnement qui est un des facteurs déterminants pour générer le report modal.

L'accès par les transports collectifs doit être aussi amélioré. La réalisation d'un shunt sous la voie ferrée entre les rues Tarze et Churchill permettrait un prolongement efficace de la ligne C1 et bénéficierait aussi aux nombreuses lignes Transisère et dessertes de la gare routière avec des gains de temps et de fluidité. Il est temps que le PDU prenne aussi en compte les dessertes en cars interurbains qui concourent de façon non négligeable aux déplacements dans l'agglomération.

La réalisation d'une station sur la ligne E entre la place H. Dubedout et l'avenue Félix Viallet améliorerait l'accès à la Presqu'île en offrant une correspondance facile avec la ligne C1 et les lignes Transisère (en fusionnant les arrêts F. Viallet et Dr Mazet en un seul proche du cours Jean Jaurès). Elle réduirait aussi la surcharge à la station Alsace-Lorraine.

Le TER présente un bon potentiel de développement pour l'accès à la Presqu'île avec la correspondance facile à la gare avec la ligne B du tramway. Deux points méritent d'être mis en avant.

La billettique doit être facilitée avec l'intégration des correspondances, TER, car, Tramway, bus, dans un seul et même titre de transport (un déplacement = un titre de transport), c'est un problème général à l'agglomération.

Les fréquences en heures creuses (en particulier le matin) et en début de soirée sont insuffisantes pour capter le trafic hors des heures de bureau.

La passerelle piétons-cycles Esplanade - Jean Macé, programmée dans le cadre du contrat d'axe, doit être réalisée rapidement pour relier la Presqu'île à la ligne E de tram. Pour décharger la voie verte rive gauche du Drac et dans le cadre de l'élargissement de l'A480, une voie verte rive droite du Drac entre le pont des Martyrs et l'échangeur Bachelard doit être réalisée et pourvue d'un revêtement en dur pour permettre une utilisation toute l'année.

### **Des propositions pour St Egrève et St Martin la Vinoux**

Une mesure à court terme serait de faire passer la ligne 22 par le parc Oxford pour le sens Presqu'île - St Egrève.

Côté TER, St Egrève possède une gare qui tourne le dos à la zone commerciale CAP38. L'ADTC propose la création d'un accès piétons côté sud permettant une liaison de moins de 500 m.

Pour les déplacements à vélo, plusieurs améliorations sont nécessaires, comme un axe de « rocade » relié à la Chronovélo Grenoble - St Egrève (avenue de San Marino - avenue Karben, boulevard de Jomardière - rue de Visancourt - avenue de la Monta - rue de l'Isère). La Chronovélo Grenoble - St Egrève doit être

connectée au réseau du Pays Voironnais. Les pôles générateurs de déplacements, comme les collèges Barnave et Chartreuse ou l'ensemble Sportif des Brieux, doivent être accessibles par des aménagements cyclables sécurisés.

### **Des propositions pour le pôle d'échanges de La Poya**

Le nouveau positionnement envisagé pour le terminus du tramway est justifié par la station terminale du Métrocâble, elle-même conditionnée par un hypothétique téléphérique vers la Vercors. Alors que l'accès à pied au terminus la Poya depuis Sassenage est majoritaire, ce nouveau positionnement dégraderait fortement l'accès des piétons au terminus du tramway en allongeant leur cheminement de près de 200 m. Les correspondances avec les bus ou Transisère ne seraient pas améliorées, seule la correspondance Tramway / Métrocâble serait performante mais elle n'intéresserait qu'un trafic minoritaire.

En fait, c'est le trafic routier qui gagnerait en fluidité, au détriment des transports en commun, ce qui est contraire aux objectifs du PDU.

Compte-tenu du coût extrêmement élevé du remaniement du pôle d'échanges (15 M€ soit 25 % du coût du Métrocâble) et de son manque d'efficacité en matière de correspondances, l'ADTC demande le maintien de la position actuelle des voies du tramway (poste le plus coûteux du projet proposé) et l'amélioration des cheminements et des espaces d'attente pour les réseaux de bus et cars, car des surfaces peuvent être dégagées en profitant de l'opportunité du projet A 480 pour reprendre de l'espace dévolu à la voiture. Ces propositions sont détaillées dans une contribution spécifique à ce projet.

### **Conclusion**

***Cette concertation pour un micro PDU territoire Nord-Ouest permet d'étudier la pertinence du Métrocâble et de montrer que malgré un investissement coûteux pour un trafic modeste, ce projet n'apporterait aucun gain pour la plupart des usagers. Il devrait donc être abandonné. Les sommes allouées à ce projet seraient bien mieux utilisées pour des aménagements ayant comme objectif le report modal. C'est avec cet unique objectif que l'ADTC a formulé ses propositions.***