

Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à la concertation sur les aménagements de la ligne Chrono C1 Grenoble - La Tronche - Meylan - Montbonnot

Le SMMAG a lancé une concertation préalable sur des aménagements à Meylan et Montbonnot, visant à améliorer le fonctionnement et le service rendu par la ligne Chrono C1.

Des mesures qui vont dans le bon sens...

La principale amélioration est la suppression de l'exploitation en fourche, avec, en semaine et en journée, un bus sur deux allant à Maupertuis, et l'autre à Montbonnot. La création d'une voie bus passant le long du gymnase du Charlaix permettra à tous les bus de desservir à la fois Maupertuis à Meylan et le Pré de l'Eau à Montbonnot, avec le même nombre de véhicules engagés. Elle améliorera la fréquence, la régularité et la simplicité d'usage de l'ensemble de la ligne. Cela répond à une demande formulée au printemps 2020 par l'ADTC et d'autres associations.

Les autres mesures envisagées devraient aussi améliorer les temps de parcours et la régularité pour les usagers :

- Rétablissement des voies bus sur l'avenue de Verdun à Meylan, déjà expérimentées puis malheureusement supprimées.
- Regroupement des arrêts Revirée qui facilite les correspondances sur le même quai, permettant l'arrêt de deux bus en même temps (un bus articulé et un bus standard) et améliore le confort et l'attente sécurisée pour les usagers de la ligne Proximo 13 et Cars Région Isère T80.
- Fusion des arrêts « Piscine des Buclos » et « Meylan Mairie », et déplacement de l'arrêt Granier, pour améliorer l'interdistance entre les arrêts. Ce nouvel arrêt devra être facile d'accès depuis la Maison Cantonale des Personnes Agées. Ce pourrait-être celui envisagé au pied de la Maison de la Musique.
- Voie bus sur l'avenue du Granier à l'approche du carrefour avec l'avenue du Taillefer (en direction de Grenoble),
- Améliorations et créations de cheminements piétons le long de l'avenue du Taillefer,
- Voie bus à Montbonnot, du giratoire de la Doux jusqu'au Pré de l'Eau (en direction du Pré de l'Eau),

... mais qui restent insuffisantes

D'autres améliorations sont à prévoir pour améliorer la circulation des bus à Montbonnot et Meylan :

- La possibilité pour les bus de traverser les giratoires en ligne droite, comme le font le tram sur la ligne B à l'Île verte, et les bus sur la ligne Chrono C7 vers Comboire à Echirolles ; cela concerne les giratoires de la Doux, de l'INRIA, de Baudonnière, et de Bavière. Des feux tricolores se déclenchant à l'approche des bus sont nécessaires pour leur donner la priorité, comme ceux qui existent actuellement au giratoire Didcot.

- Les quais aux principaux arrêts communs (comme Revirée ou Aiguinards Hexagone) doivent être suffisamment longs pour accueillir deux bus,
- La priorité aux feux au carrefour avenue de l'Europe / chemin de la Croix Verte, à Monbonnot devra être mise en place.
- L'arrêt Busserolles en direction de Montbonnot devra être commun aux lignes C1, T81 et G2 pour permettre aux usagers de bénéficier de l'ensemble de l'offre et d'emprunter le 1^{er} bus se présentant.

Un travail à réaliser sur l'ensemble de la ligne C1

Par ailleurs, le projet se limite à Montbonnot et Meylan alors que d'autres améliorations seraient nécessaires à La Tronche et Grenoble, notamment pour relier la ligne C1 aux autres lignes du réseau.

1) la correspondance avec la ligne B de tram à La Tronche

À la Tronche, la station d'échanges Charmeyran aux Sablons n'est toujours pas envisagée, ni même la traversée piétons-cycles à niveau. Cette station est pourtant indispensable pour améliorer les correspondances entre la ligne B de tramway et les nombreuses lignes de bus et de cars passant sur la RD 1090. Elle concerne pourtant les accès au campus et à l'Hôpital qui représentent deux des 3 plus gros pôles générateurs de déplacements de la région grenobloise et donc un potentiel important de trafic et de report modal pour l'ensemble du Grésivaudan. Cette station apparaît incontournable pour l'attractivité de la ligne C1.

2) Amélioration des temps de parcours et de la régularité à Grenoble

À Grenoble, les arrêts Gares, Félix Viallet, Docteur Mazet, et Victor Hugo sont trop rapprochés (distance inter-arrêts 300m – 300m – 280m) Les arrêts Félix Viallet et Docteur Mazet devraient être fusionnés en un seul arrêt situé au niveau du croisement Jean Jaurès - Félix Viallet à Grenoble. Il s'agit d'une mesure simple qui améliorerait la vitesse commerciale de la ligne Chrono C1, et qui offrirait donc un retour rapide sur investissement. Ce nouvel arrêt rendrait possible une correspondance avec la ligne E de tram permettant d'attirer de nouveaux usagers

Les quais des arrêts de bus devront être assez longs pour des bus de 24 m, et encore plus lorsqu'il s'agit d'arrêts commun avec d'autres lignes.

Pour améliorer la régularité de la ligne C1, et des lignes X01 et X02 (gérées par la Région), une voie bus sur le boulevard Jean Pain en direction de Meylan est nécessaire, même si cela supprimerait une voie pour les véhicules motorisés.

La priorité aux feux doit être renforcée, à Grenoble, entre les gares et le pont de Savoie, par une meilleure prise en compte et par la possibilité de modifier le phasage des carrefours pour permettre aux bus de rapidement poursuivre leur parcours (évitant ainsi d'attendre le cycle complet).

À moyen terme, la réalisation d'une station « Dubedout » sur la ligne E de tram sera nécessaire pour une correspondance efficace entre le Nord-Ouest et le Nord-Est de l'agglomération.

3) d'autres importants besoins à combler

A La Tronche, un arrêt Pompes Funèbres Intercommunales est à envisager près de cet équipement fréquenté par des centaines de personnes chaque jour. Le plus simple et le moins pénalisant serait de l'aménager à proximité du carrefour existant.

À Grenoble, au Nord de la rue H. Tarze, l'aménagement d'un passage le long de l'Isère sous les voies ferrées permettrait de prolonger la ligne C1 vers la Presqu'île et raccourcirait le parcours de nombreuses lignes de cars notamment les lignes Express Cars Région et serait rentabilisé en quelques années avec le temps gagné et les usagers supplémentaires apportés au réseau de transports en commun. Cet aménagement permettrait de relier en

transport public Inovalée à la Presqu'île scientifique, deux pôles de recherche et d'innovation très importants de la région grenobloise.

La montée obligatoire par l'avant sur les lignes Chrono, et en particulier la ligne C1, nuit à l'attractivité et réduit la vitesse commerciale en allongeant le temps passé aux arrêts. Elle induit des coûts supplémentaires sans apporter de recettes supplémentaires. L'absence de valideurs de codes QR contredit la consigne de laisser monter les passagers par toutes les portes en heures de pointe. À lui seul, le rétablissement de la montée par toutes les portes ferait gagner plus de temps et de régularité aux bus que les aménagements prévus.

La concertation a fait ressortir la forte demande des habitants des Hauts de Meylan, Montbonnot, Biviers et au-delà, pour une liaison rapide vers Grenoble. La ligne C1 passe trop loin de ces secteurs, et c'est la ligne T80 Grenoble - Crolles qui peut répondre de façon satisfaisante. Le potentiel de cette ligne est important (30 000 habitants de Meylan à Crolles dans une bande de 500 m, le long de la ligne) Le rétablissement du terminus à la gare de Grenoble est indispensable, ainsi que le passage toutes les 10 minutes, du lundi au samedi de 7h à 19h dans les deux sens.

Enfin, en 2025-2026, la halte ferroviaire de Domène devrait être inaugurée avec une fréquence des trains au 1/4 d'heure en heures de pointe. La liaison directe en transports en commun entre Inovalée et la halte ferroviaire, permettant la correspondance avec l'ensemble des trains, sera à étudier. Cette liaison pourrait être réalisée par un prolongement de la ligne C1 à Domène ou un renforcement de la ligne G2.

En conclusion

L'ADTC approuve les aménagements proposés pour la ligne Chrono C1, tout en regrettant leurs caractères trop limités.

L'ADTC demande que ces aménagements soient complétés, en commençant par les mesures qui améliorent la vitesse commerciale de nombreuses lignes de bus et offrent un retour rapide sur investissement :

- Montée par toutes les portes sur les lignes Chrono,
- Traversée en ligne droite des giratoires à Meylan et Montbonnot, sécurisée par des feux se déclenchant à l'approche des bus,
- Quais longs sur les principaux arrêts communs entre la ligne Chrono C1 et d'autres lignes,
- Fusion des arrêts Félix Viallet et Docteur Mazet à Grenoble,
- Voie de bus en sens sortant sur le boulevard Jean Pain à Grenoble.

À moyen terme, les mesures améliorant les connexions avec le reste du réseau sont à engager :

- rétablissement du terminus de la ligne T80 à la gare de Grenoble, et passage toutes les 10 minutes toute la journée.
- station Dubedout à Grenoble sur la ligne E de tram.
- station Charmeyran à La Tronche sur la ligne B de tram.
- passage des bus de la ligne C1 et des cars Région sous les voies ferrées au Nord de la rue H. Tarze, le long de l'Isère.