

PROJET DE CRÉATION D'UN BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE GRENOBLE ET MONTBONNOT ET DE CRÉATION D'UN POLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL À LA TRONCHE

AVIS DE L'ASSOCIATION LAHGGLO

25 octobre 2019

Contacts |

Alain LAURIOT

ct.lahgglo@gmail.com

06 07 45 56 16

L'association LAHGGLO regroupe environ 30 associations d'habitants et de quartier de l'agglomération grenobloise pour impulser un dialogue entre les habitants et les acteurs des grands projets d'aménagement. Association loi 1901, elle s'organise autour de trois objectifs : promouvoir la participation citoyenne, se former et s'informer, participer aux projets de l'agglomération.

Elle aborde des sujets très variés mais essentiellement centrés sur la démocratie locale, la participation, la qualité de vie en ville et les déplacements avec l'objectif que les besoins et attentes des habitants soient entendus et pris en compte dans les projets qui les concernent.

Considérations générales

L'extension du C1 et la ligne BHNS sont plutôt bien perçus par LAHGGLO, bien qu'une forte préférence aille à une solution tramway. Cette dernière, en effet, bien que beaucoup plus coûteuse à court terme, anticipera une urbanisation inévitable et encouragera les utilisateurs, encore hésitants à prendre des bus pour des raisons de confort, à changer de mode de déplacement.

Par ailleurs, ce projet ne peut pas se faire sans une réflexion globale sur les transports dans la vallée du Grésivaudan (zones tarification, trajets, cohérence avec les lignes Transisère, TER et TouGo).

Les alternatives sont forcément multiples et devront être hiérarchisées en fonction de leur rapport coût/efficacité : adaptation du plan de circulation en incitant notamment le trafic de transit à emprunter l'axe autoroutier, développement des solutions de transport en commun : améliorer le niveau de service et l'attractivité des bus Express et 6020, de la ligne de train Chambéry/Grenoble (arrêts à Domène notamment), mettre en place une ligne de bus sur une voie dédiée de l'autoroute A41 (similaire à la ligne qui utilise la BAU entre Voreppe et Grenoble sur l'A48), etc.

Il est certain que le passage du C1 au BHNS, même s'il peut permettre d'augmenter la capacité de 10000 à 15000/20000 passagers par jour ne suffira pas seul à réduire suffisamment le trafic automobile sans autre mesure d'accompagnement !

Par ailleurs, le passage en BHNS devrait inciter de nombreux utilisateurs supplémentaires de la vallée du Grésivaudan et des zones peu denses proches de Grenoble à abandonner leur véhicule à proximité des arrêts. LAHGGLO regrette que la question des parkings relais ne fasse pas plus explicitement partie de la concertation.

Enfin une dernière question reste en suspens : Quelle tarification sera en vigueur pour Pré de l'Eau actuellement en zone B ?

Le matériel

LAHGGLO souligne que seule la motorisation électrique permettra de s'approcher du niveau de confort d'un tramway pour ce qui concerne accélération et freinage sans à coups. Le bus en biberonnage est le moins intéressant : il y a des temps morts pour la recharge, et les batteries posent un problème de recyclage. Par ailleurs le biogaz ne présente pas d'avantage indiscutable du point de vue pollution sonore et de l'air. Hors la solution tramway, la préférence de LAHGGLO va au trolleybus moderne, qui a fait ses preuves depuis plusieurs années.

Quel tracé à la presque île ?

LAHGGLO reprend et approuve l'avis de l'UQ Grenoble Confluence : Actuellement, la ligne C1 connaît un terminus dans le secteur Jean Macé sans proposer de connexion à d'autres lignes du réseau. La mise en œuvre du tracé conformément à la « variante 2 » permettrait :

- Un arrêt à proximité de pavillon de la mobilité desservant le secteur Cambridge (et ses 2200 résidents à terme) mais également les usagers du pavillon de la mobilité (plus de 430 places de stationnement).
- Le terminus à positionner à proximité de celui du C6 (2500 déplacements/jours) en interconnexion avec le tram B (presqu'île) et le futur metrocable (8500 déplacements/jour en 2030) en structurant un pôle multi modal important et cohérent.
- Le terminus du C1 sur la place de la résistance doit faire l'objet d'un aménagement complet avec des voies indépendantes pour éviter les perturbations liées à la congestion automobile.

Quel tracé à Meylan ?

Choix de tracé à partir de la Revirée direction Montbonnot : Bien qu'il y ait des arguments en faveur du nouveau tracé par l'ancienne fac pharmacie plus favorable sur le critère vitesse commerciale (facteur clé de concurrence à la VP, meilleure desserte des nouveaux appartements, cohérence avec un parking relais ad hoc), ce serait cependant au détriment d'un allongement important du cheminement des piétons pour le public des Buclos. Le parking des Sablons doit être agrandi pour compenser le manque de parking dans cette zone.

Il peut être judicieux de se contenter sur certains tronçons d'une emprise minimale qui ne nuira pas à la fonction et qui préservera des éléments très importants de patrimoine. Si on considère le trafic de BHNS dans les deux sens à 2 par 5 minutes, ce qui sera un maximum, la probabilité d'un conflit de passage sur un tronçon de 100 mètres sera faible. Cela pourrait s'appliquer au cas particulier de Malacher Nord.

Tronçon Maupertuis/Pré de l'eau : Il devrait y avoir un tracé alternatif qui privilégierait à terme un tout droit de Maupertuis à l'avenue de l'Europe sur Montbonnot, qui éviterait cette boucle pénalisante par la RD 11M qui dessert peu de clients (cf plan ci-dessous) et qui passe sur une zone humide. Au futur PLUi devrait figurer une réserve à la limite Meylan/Montbonnot pour rendre possible les acquisitions nécessaires. Le jeu des changements de propriétaire dans les années futures pourrait offrir cette opportunité.



Plan Google : En vert tracé direct en rouge tracé par la RD 11M qui traverse un désert

Quels horaires

Il vaut mieux assurer des bus le week end jusqu'au Pré de l'Eau. Les gens qui ont pris leurs habitudes de déplacement en semaine pourront continuer de la même façon le week end. Il faut aussi penser à ceux qui travaillent le week end (hôpital, commerces,...) et qui ont besoin de la continuité du service. Dans un premier temps, la solution 2 est donc préférable à la solution 1, mais très rapidement, il faudra être capable d'augmenter la fréquence des bus en semaine sur la totalité de la ligne en fonction de la fréquentation.

Pôle d'échange Charmeyran

LAHGGLO opte pour une station tram sur le viaduc. Plus de voyageurs vont y transiter (6000 au lieu de 2300 dans l'autre scénario) et c'est plus confortable, en particulier pour les PMR (Faire 350m sur une route en pente en fauteuil roulant serait un gros obstacle).

Par ailleurs, il est indispensable de construire une passerelle piétons cyclistes directe le long de la voie du tram, sur le pont, des Taillées à Grand Sablons. La passerelle actuelle est bien trop compliquée à utiliser.

Le point de dépose de covoiturage doit être assez grand pour que des cars puissent s'y arrêter (déposes de passagers de retour de voyage).

LAHGGLO note avec satisfaction la pose de box vélos sécurisés.

D'autre part, un lien direct de ce pôle d'échange entre cet arrêt et le haut de la Tronche devrait être envisagé