

M. Le Président du Syndicat Mixte
des Transports en Commun
de l'agglomération Grenobloise

Grenoble, le 6 octobre 2019,

Objet : Concertation sur le projet BHNS

Monsieur le Président,

Vous avez mis en place du 16 septembre au 28 octobre 2019 une concertation préalable à la réalisation du projet BHNS. L'union de quartier Grenoble-Confluence a souhaité répondre à cette concertation et vous trouverez ci-après notre avis détaillé sur la portion nord-ouest de ce projet.

Nous avons affirmé à deux reprises déjà notre attachement au scénario d'un terminus du C1 (transformé en ligne BHNS) au niveau de l'arrêt de tramway de la ligne B – Oxford et CEA Cambridge :

- Avis dans le cadre de l'enquête publique du PDU (page 3 et 4)
- Avis dans le cadre de l'enquête publique du PLUI (page 14)

Cette solution apparaît indispensable, à la fois pour le territoire situé sur le parcours (mobilité locale) que par la cohérence d'ensemble du réseau et des différents nœuds que cette solution permet (enjeux globaux du réseau). Cette solution est d'ailleurs davantage qu'un simple scénario puisqu'il a déjà fait l'objet d'inscriptions budgétaires et d'études techniques.

En conséquence, nous sommes favorables à la « variante 2 » proposée dans cette concertation.

A noter que les données présentes dans cette concertation ne sont pas suffisantes pour se prononcer sur la « variante 1+ » et nous regrettons que la consultation soit finalement aussi réduite.

L'UQ remarque qu'il manquera à terme une liaison Est-Ouest au niveau de Durand Savoyat. Nous proposons, avec l'arrivée du BHNS, d'étudier le prolongement du terminus de la ligne C6 sur Jean-Macé via l'avenue des Martyrs.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez sur cet avis, recevez, Monsieur Le Président, nos salutations les meilleures.

Pour le conseil d'administration de l'union de quartier,
Julien MINET
Président

PJ : Avis détaillé concertation BHNS, Avis PLUI, Avis PDU.

AVIS DE L'UNION DE QUARTIER GRENOBLE – CONFLUENCE SUR LA PORTION NORD-OUEST DU PROJET DE CREATION DE LA LIGNE BHNS

L'union de quartier a affirmé à deux reprises son attachement au scénario d'un terminus du C1 (transformé en ligne BHSN) au niveau de l'arrêt de tramway de la ligne B – Oxford et CEA Cambridge :

- Avis dans le cadre de l'enquête publique du PDU (page 3 et 4)
- Avis dans le cadre de l'enquête publique du PLUI (page 14)

1. Eléments généraux :

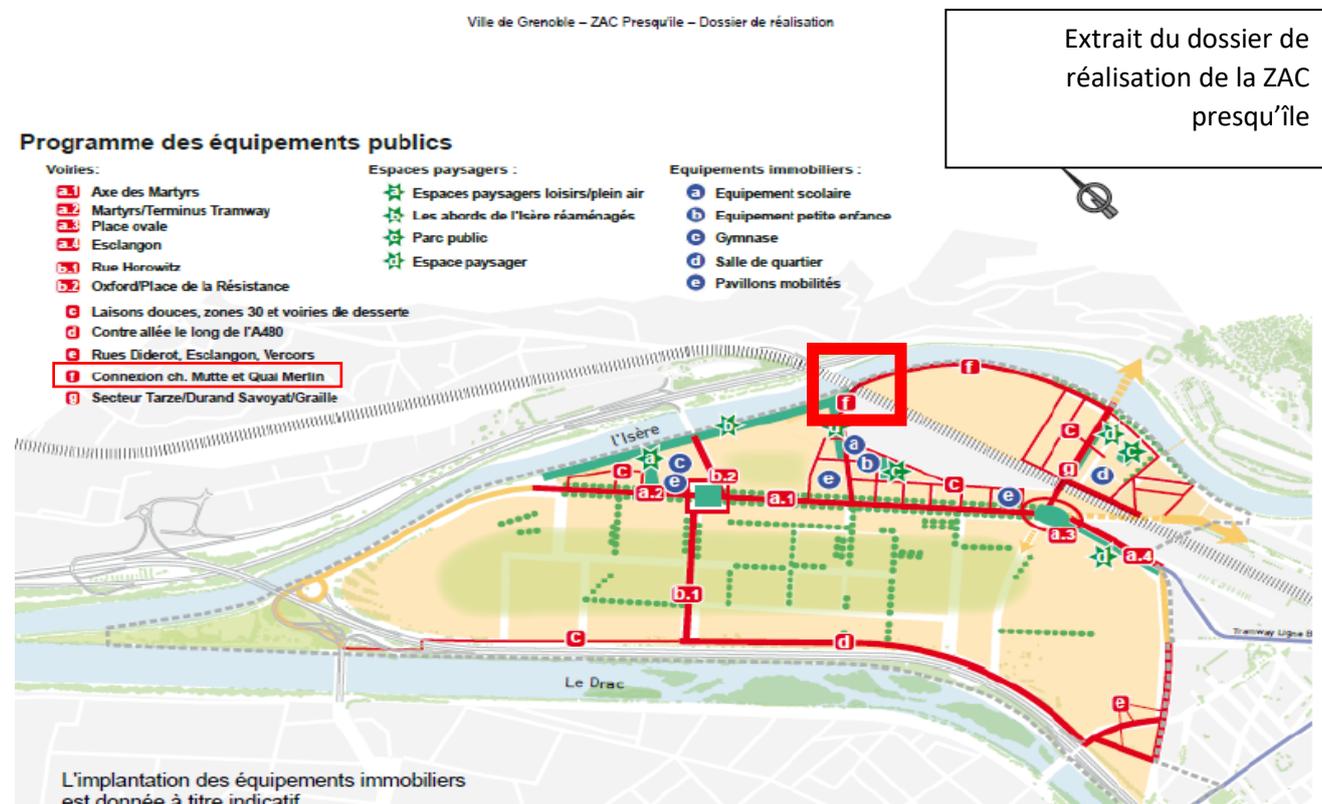
Ce que prévoit le dossier de réalisation de la ZAC Presqu'île

Le dossier de réalisation de la ZAC Presqu'île a défini dans son programme des équipements public le projet de réalisation d'une liaison sous le pont pique Pierre

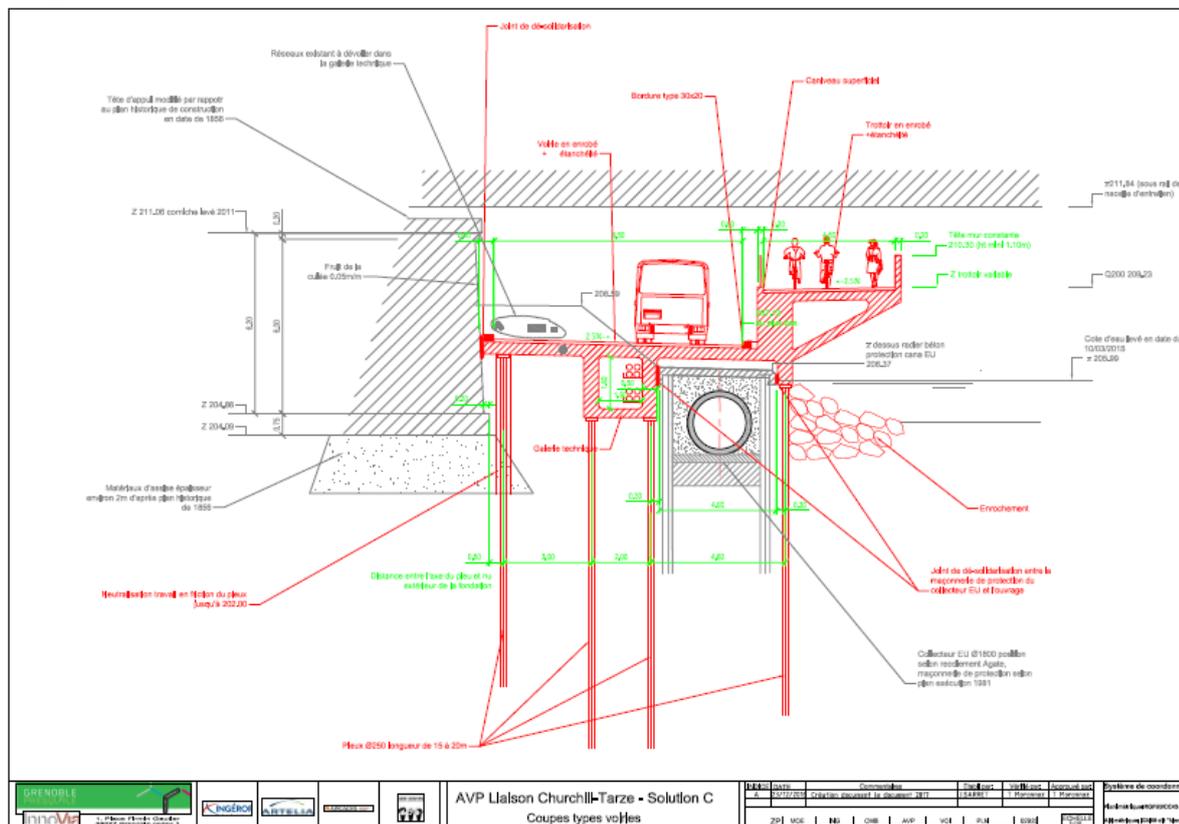
« Travaux de création de nouvelles voiries nécessaires à la diversification des accès au nouveau quartier de la Presqu'île :

la liaison entre le chemin Mutte et le Quai Merlin : cet aménagement consiste à relier ces 2 voies existantes terminant aujourd'hui chacune en impasse. Cette connexion nécessite la réfection du chemin Mutte sur un linéaire de 520 mètres et du quai Merlin sur un linéaire d'environ 700 mètres ainsi que la réalisation d'un élargissement au droit du franchissement des voies ferrées. »

Le budget arrêté par le dossier de réalisation est de 4.3M€.



Par la suite, il est produit des études techniques permettant de valider cet engagement d'aménagement et budgétaire :



2. Variante 1 : terminus sur Jean Macé.

Il s'agit de la déserte actuelle. Cette variante n'est pas assez ambitieuse pour la déserte EST-du quartier, de plus elle ne permet pas de mailler les réseaux de transports.

3. Variante 1+ : terminus sur Jean Macé + Arrêt de tram sur Mandela

Cette variante proposée en demi-teinte questionne l'UQ sur plusieurs points :

- Quelle connexion piétonne dite « de qualité » est envisagée pour relier la ligne B au niveau du pont Durand Savoyat ? En effet, l'arrêt actuel du bus C1 se situe en dessous du pont. Une connexion avec le tram nécessite une liaison PMR adéquate, étant donné la hauteur du pont, un ascenseur apparaît indispensable.
- Cette solution ne répond pas au besoin actuel de liaison TC entre Cambridge et l'école Simone Lagrange et ne permet pas de relier les 2 quartiers Cambridge/Jean Macé, ni de faciliter l'accès aux commerces de l'avenue des Martyrs aux habitants de Durand Savoyat.

- Cette solution maintient une circulation sinueuse du bus dans la Cité J.Macé, source de nuisances pour les riverains et de rallongement des temps de parcours.
- Cette solution nécessite de réaménager la place Nelson Mandela, récemment achevée. Ces coûts d'aménagement ont-ils été estimés dans le coût des travaux ? Un arrêt de tram sur cette place permettra toutefois de bien desservir les futures constructions qui vont s'implanter tout autour de la place et qui vont accueillir des restaurants qui pourront alors bénéficier d'un tram à proximité.
- Le fait d'ajouter un arrêt de tram entre la Cité Internationale et CEA Cambridge va inévitablement conduire à ralentir le temps de parcours de celui-ci. Ces éléments ne sont pas présentés et méritent d'être étudiés.
- La Variante 1+ ne fait pas l'objet d'une estimation de chiffrage.

4. « variante 2 » prolongement jusqu'à la presqu'île par Tarze

Les bénéfices locaux liés à ce scénario « variante 2 »

- Le secteur Cambridge est actuellement peuplé de plus de 1000 résidents, il y en aura 4000 à terme (et plus de 1000 étudiants hébergés). Les équipements publics (école maternelle, école élémentaire, MJC, salle de quartier) sont actuellement situés au sein de l'école primaire Simone Lagrange, la crèche est, elle, située quai de la Graille. Il n'existe actuellement aucune alternative à la marche à pied pour relier le secteur Cambridge de l'école. Il y a actuellement 84 familles (soit environ 150 élèves) du secteur Cambridge qui étudient au sein de l'école Simone Lagrange. Cet effectif est amené à s'accroître avec le démarrage de la tranche 2 des travaux de Cambridge. Les jours de pluie, l'hiver, il faudrait créer un système de transport permettant d'offrir une alternative à la marche à pied.
- De même, la crèche municipale de proximité du secteur Cambridge est La Goélette. Aujourd'hui, aucune ligne TC ne permet de relier l'équipement. La ligne Transisère Express 1, qui n'accepte pas les tickets TAG, s'arrête devant la gare rue Pierre Séward et accepte les poussettes uniquement dans les soutes à bagages. Ces bus, au caractère routier, sont inaccessibles aux PMR (escalier) et de fait difficilement praticables pour les enfants en bas âge. Elle n'est pas adaptée pour ce type de liaison de proximité. A défaut, bon nombre de familles du secteur Cambridge ont inscrit leur enfant dans les crèches Anthoard, Saint Bruno etc, accessibles en tram. La variante proposée permet également de desservir cet équipement.
- Cette variante permet de supprimer la « boucle » sur les rues Berthier et Hareux qui occasionne une gêne réelle pour les riverains du fait du gabarit inadapté de ces voiries et rallonge les temps de parcours.
- Elle garantit également de rendre accessible les commerces de l'avenue des Martyrs aux résidents de la cité Jean Macé et du Clos de Fleurs, qui n'ont pas de supérette et de pharmacie à proximité, et globalement de tout le secteur nord-est du territoire de l'UQ.

- Cette variante permet de garantir l'aménagement de la voie sur berge, en y sécurisant l'ensemble des déplacements, y compris les cycles et les piétons et notamment en y intégrant de l'éclairage public, aménagement demandé par le Comité Cambridge depuis maintenant 3 années à la SEM Inovia.
- Il est à noter également que le passage sur les voies ferrées au niveau de la place Mandela n'a pas été conservé dans le plan de déplacement urbain intercommunal (PDUI) mais est toujours inscrit en Emplacement Réservé dans le PLUi. La liaison par le pont Pique Pierre apparaît donc l'opportunité de palier à la non réalisation de cette infrastructure pour les déplacements directs entre le secteur gare et le secteur Presqu'île et facilite, de ce fait, les rabattements du quartier Jean Macé vers la ligne B du tram. Ainsi, les habitants du Clos des Fleurs et secteur Durand Savoyat, bénéficient dès lors d'un tram connecté à une ligne de bus cadencée.

Les bénéfices globaux liés au scénario « variante 2 »

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). Ce secteur de la presqu'île vise à accueillir 25 000 actifs (CEA, CNRS, Minatoc, Scheinder, Credit Agricole, ...).
- Le terminus à positionner à proximité de celui du C6 (2500 déplacements/jours) en interconnexion avec le tram B (presqu'île) et le futur métro câble (8500 déplacements/jour en 2030) en structurant, un pôle multi modal important et cohérent. A travers cette option, le métro câble se voit l'opportunité de proposer 2 connexions à des réseaux de TC cadencés ligne A et C1 qui maillent le territoire vers 2 destinations bien distinctes.
- Sur le trajet de cette variante 2, le BHNS, dans son cheminement au nord de la rue Tarze, pourrait prévoir un arrêt au niveau du pont Pique Pierre pour permettre de rabattre les usagers du tram E situé de l'autre côté du pont Pique Pierre (arrêt Hôtel de Ville St Martin le Vinoux). De ce point de vue, **le positionnement de la station Volta nous semble devoir être repositionné plus au nord** tout en maintenant la desserte de l'entreprise Schneider et de ses salariés.
- Enfin, les lignes Transisère (express 1 et express 2) traversent le territoire en effectuant un itinéraire complexe pour le service gestionnaire et générateur de nuisance pour les riverains. Nous proposons que les deux lignes Transisère adoptent le même parcours proposées pour la ligne C1. Ainsi, l'aménagement réalisé sera support de 3 lignes de bus cadencés aux heures de pointes. La desserte du centre-ville de Grenoble et du Grésivaudan sera alors optimisée pour les usagers, qu'ils soient habitants du secteur Jean-Macé/Presqu'île où habitants du voironnais.

- Cette variante permet la desserte directe de l'Hôtel de Ville, de Chavant et du Grésivaudan pour les habitants de Cambridge et de Jean Macé. Elle permet une liaison entre les 2 quartiers en mal d'interconnexion : Jean Macé et Cambridge.

Les interrogations liés au scénario « variante 2 »

- 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. En particulier, si le projet consiste à la seule réservation d'une voie de bus sur le rond-point existant, il est peu probable que ce soit suffisant pour assurer le niveau de service attendu pour un BHNS.
- De même, le carrefour nouvellement aménagé pour la ligne chrono vélo, entre la rue Arago et la rue P.Seymard ne permet pas à deux véhicules de plus de 10 mètres de long (bus ou cars) de se croiser sans que l'un des deux s'arrête.
- La desserte Est-Ouest au niveau de Durand Savoyat restera un point faible. La prolongation du terminus de la ligne C6 sur Jean-Macé via l'avenue des Martyrs est à étudier.