

"ADTC - se déplacer autrement", association grenobloise forte d'un milliers d'adhérents, souhaite être une force de proposition auprès des décideurs. MeyDIA a rencontré Christophe Leuridan, Meylanais, et responsable de la section locale Meylan La Tronche.

Le SMTC et le Grésivaudan proposent pour les années à venir un BHNS pour améliorer la ligne actuelle C1. Le tramway n'est envisagé que comme une très lointaine perspective (2040 ?) en remplacement du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). Qu'en pensez-vous ?

C'est une erreur pour trois raisons.

1. Le tramway attirerait plus d'usagers. Les statistiques de l'étude menée par les cabinets TransMissions et TTK¹ montrent un doublement de la fréquentation voire plus lorsqu'une ligne de bus est transformée en tramway, contre une augmentation de 30 à 40% dans le cas d'une transformation en BHNS.

2. La longévité, la capacité et la vitesse commerciale rendent le tramway plus économique à terme par passager transporté.

3. Le tramway réglerait durablement les problèmes de saturation sur la ligne C1, contrairement au BHNS.

Quels sont les arguments qui vous amènent à demander au SMTC et au Grésivaudan de faire réaliser d'ici le printemps 2020 une expertise portant sur une solution tramway d'emblée entre Grenoble et Montbonnot ?

Le SMTC a visiblement sous-estimé la fréquentation. La ligne C1 transporte 10 800 voyageurs par jour (v/j). Le prolongement à Montbonnot (prévu pour 2020), la station d'échange "Charmeyran" envisagée en lien avec la ligne B de tramway devraient amener la fréquentation autour de 15 000 v/j. Le prolongement vers la presqu'île scientifique est à l'étude. Avec la transformation en BHNS, on atteindrait 20 000 v/j. Le BHNS serait en limite de capacité, même avec un bus toutes les 5 minutes. Augmenter encore la fréquence reviendrait cher et poserait des problèmes de régularité : les bus auraient tendance à arriver par paquets.

¹ Retour d'expérience des choix tramway / BHNS dans les agglomérations françaises. L'étude est disponible sur le site de la FNAUT : <https://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/464-retour-d-experiences-des-choix-tramway-bhns-dans-les-agglomerations-francaises>



Transformer après coup le BHNS en tramway serait très coûteux (à Caen, il a fallu 18 mois de travaux et plus de 200 M€ pour une transformation de ce type). Et comment transporter les usagers pendant les travaux ?

Pourra-t-on financer une ligne de tramway entre Grenoble et Montbonnot ?

C'est possible pour 2030, en revoyant l'ordre des priorités du Plan de Déplacements Urbains (PDU), comme l'a suggéré la commission d'enquête dans ses conclusions : le maillage entre lignes de tramway et le métrocâble apportent peu de bénéfices au vu de leur coût (respectivement 58 et 68,5 M€). En ajoutant les 54,3 M€ prévus pour le BHNS, on atteint 180 M€, ce qui est proche du coût de réalisation de 10 km de tramway (de l'ordre de 20 M€/km).

Par ailleurs, entre 2014 et 2019 les financements annuels des transports publics ont baissé, de 37,5 M€ à 31,35 M€ pour la Métropole, de 37,5 M€ à 31,35 M€ pour le Département. Le PDU prévoit 380 M€ pour les transports publics entre 2018 et 2030 mais 516 M€ pour les axes routiers ! Une volonté politique plus forte permettrait de relever le niveau de financement en faveur des transports en commun.

Comment faire que la décision du type de transport ne soit pas seulement dictée par des choix financiers mais qu'elle intègre aussi une vision politique ?

Il est essentiel que la population et les élus disposent d'une information complète sur les tenants et aboutissants et qu'ils tirent les leçons des réussites et des loupsés dans les autres agglomérations. C'est le sens de l'expertise demandée par l'ADTC.

Locaux Communs Résidentiels



Le maire a finalement reculé sous la pression de la mobilisation citoyenne : le LCR des Tilleuls échappe pour l'instant à sa destruction programmée. En attendant le résultat "des études complémentaires" (?) annoncées par le maire. Aurait-il donc pris sa décision trop rapidement ? Chacun jugera... Quant à la rénovation du LCR du Petit-Bois incendié il y a plusieurs années, toujours rien...

Les arbres abattus à Meylan : stop au massacre !



Le grand chêne à côté des Archives n'est plus... Abattu cet été. Pour des raisons de sécurité a fait savoir la mairie. Soit.

Mais jour après jour des arbres disparaissent, victimes des promoteurs qui ne font pas grand cas d'eux ou des tronçonneuses des services techniques.

Interrogée en conseil municipal par Madame Novelli, conseillère écologiste sur la gestion du patrimoine arboré, et notamment sur le remplacement des arbres coupés, la majorité municipale répond avoir prévu une enveloppe de 10 000€ en 2019 pour replanter. Pas évident quand on se promène dans Meylan...

Rappelons que les arbres sont nos meilleurs alliés pour lutter contre les gaz à effet de serre et la chaleur.

1, imp des Saraméjous
38240 Meylan
ISSN 1243-7530
www.meydia.org

Directeur de la publication :
Philippe Schaar

meydia

Soutenez MeyDIA

Je fais un don pour soutenir la parution du journal de MeyDIA

J'adhère à MeyDIA : jeune ou chômeur 5€, Individuel 24€, Couple 38€

Nom :

Adresse :

Chèque à l'ordre de MeyDIA à envoyer à A. Rousseau, 2, rue du Pré d'Elle - 38240 Meylan

meydia
journal de Meylan Démocratie association politique de gauche

>>> retrouvez l'ensemble de l'actualité sur notre site internet www.meydia.org

Transports en Commun : l'urgence !



Les transports sont la première source de gaz à effet de serre et les voitures des particuliers sont responsables de près d'un sixième de la contribution française au changement climatique. Il y a urgence à repenser nos modes de déplacement, **une voiture en moins c'est grosso modo 1,8 tonnes de CO2 par an en moins dans l'atmosphère !**

En ville, la moitié des déplacements effectués en voiture fait moins de 3 km. Une distance aisément réalisable en vélo, à pied ou en transport en commun. La transition énergétique passe donc notamment par des politiques ambitieuses de déplacements plus favorables aux modes de déplacement alternatifs à la voiture : développement d'un réseau de transports en commun efficace et cohérent, d'un maillage de pistes cyclables, d'aménagements piétons.

Nous accueillons avec enthousiasme le

projet d'évolution de la ligne Chrono 1 que nous vous présentons dans le dossier de ce numéro. Mais nous sommes conscients que ce projet n'est pas à la hauteur des enjeux liés à la lutte contre le réchauffement climatique. La solution BHNS, si elle semble attractive et plus "réaliste" de prime abord, ne permettra pas la diminution nécessaire de la circulation automobile. La solution tramway est donc à envisager, mais n'est pas sans poser d'autres problèmes. Nous suivons donc avec un très grand intérêt l'évolution de ce projet et la mise en œuvre qui appartiendra aux élus qui seront aux commandes dès le printemps prochain.

Bonne lecture, n'hésitez pas à réagir sur notre site web (www.meydia.org)

Bien à vous

Philippe Schaar
Président

Les dossiers de la commune

► ► ► la métropole

Un nouveau syndicat pour les transports en commun

Le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) est l'entité publique qui finance, construit, gère et organise le réseau TAG sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole. La communauté de communes du Grésivaudan a de son côté une offre propre de transports (TouGo) pour desservir la vallée du Grésivaudan.

Au cours de l'été 2019, le SMTC a adopté à l'unanimité la proposition de la communauté de communes du Grésivaudan de le rejoindre avec à la clé la création d'un **nouveau syndicat au 1er janvier 2020** : le "syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise".

Une bonne nouvelle pour les usagers : tarification unique et surtout plus de cohérence et une meilleure organisation des déplacements dans les communes au nord-est de l'agglomération grenobloise.

Qu'est-ce que ça va changer ?

La première mesure qui va accompagner l'entrée du Grésivaudan dans le SMTC est le prolongement de la ligne de bus Chrono 1 jusqu'au pôle d'échanges "Pré de l'Eau" à Montbonnot. L'objectif est "d'améliorer la desserte en transports collectifs de la technopole d'Inovallée" où travaillent 12 000 personnes. La date exacte n'a pas encore été précisée mais il s'agit d'un projet "à court terme" prévu à l'horizon fin 2020. D'autres lignes devraient subir des modifications et/ou des aménagements à partir de l'année prochaine.

Deux projets à l'étude : BHNS et Pôle d'échanges

<p>Une mise en service en 2023</p>	<p>Budget : entre 51 et 75 millions d'euros</p>
<p>15 000 voyageurs par jour attendus</p>	<p>28 minutes pour relier Grenoble – Jean Macé et Meylan – Maupertuis</p>

Source : site Web de la ville de Grenoble

La mise en place d'un bus à haut niveau de service (BHNS) entre Grenoble et Montbonnot qui viendra remplacer la ligne C1.

Un BHNS est un système de transport utilisant le bus (ou le trolley bus) accessible aux personnes à mobilité réduite grâce à un plancher bas qui circule avec une fréquence forte, une amplitude horaire élevée, un parcours intégralement ou partiellement sur une voie réservée (c'est-à-dire en site propre), un système de priorité aux feux tricolores. Les titres de transports peuvent être achetés dans les stations.



La création d'un pôle d'échanges "Charmeyran" à la Tronche qui devra permettre aux voyageurs d'effectuer des correspondances entre le tram B, les car express et le BHNS.

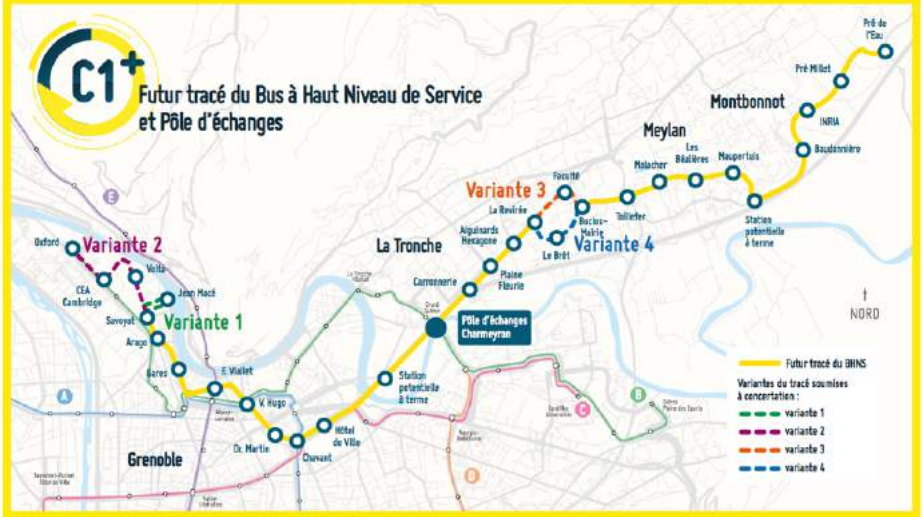


Projet, source SMTC.

La concertation

Pendant un mois et demi (septembre et octobre 2019), une concertation (procédure réglementaire) a été organisée pour informer et recueillir les avis de toutes les personnes concernées avant toute prise de décision par les autorités publiques. Plusieurs questions étaient posées aux usagers :

- **Quel tracé dans le secteur Presqu'île à Grenoble ?**
Terminus à la station Jean Macé ou à la station Oxford ?
- **Quel tracé dans le coeur de ville à Meylan ?**
Desserte via l'allée de la Faculté ou l'avenue du Vercors
- **Quelle amplitude et quelle fréquence entre Meylan – Maupertuis et Montbonnot – Pré de l'Eau ?**
Desserte de Montbonnot – Pré de l'Eau, uniquement en semaine, entre 7h et 19h, ou tous les jours mais avec une fréquence de passage moins importante ?
- **Quels aménagements pour le Pôle d'échanges Charmeyran à La Tronche ?**
Création d'une nouvelle station de tramway sur le viaduc dans le prolongement de l'avenue de l'Obiou ou amélioration des cheminements piétons ?



L'avis de MeyDIA

La ligne C1 Meylan Maupertuis – Grenoble Jean Macé a vu sa fréquentation croître depuis sa mise en service (fréquentation estimée à environ 10 800 voyageurs par jour). Aujourd'hui plébiscitée par les Meylanais, elle affiche néanmoins des retards parfois importants dus au trafic automobile. Elle est saturée à certaines heures et les bus ne sont pas très confortables.

Le BHNS : une vraie avancée dans l'offre de transports en commun.

- Un BHNS permettra de se déplacer plus vite, plus confortablement, avec des horaires plus réguliers, une fréquence plus importante et de combiner différents modes de déplacements.
- Le futur tracé de ce BHNS permettra de relier Inovallée et le pôle scientifique

de la Presqu'île, c'est un vrai plus pour les salariés de Meylan qui travaillent sur cette zone d'activités et pour renforcer l'attractivité d'Inovallée

- le pôle d'échanges "Charmeyran", tel qu'il est prévu, va faciliter l'accès au CHU et au campus universitaire.

Mais des interrogations...

Au-delà des questions posées lors de la concertation, nous nous interrogeons :

- **comment faire circuler un bus sur une voie réservée sur les avenues du Vercors et du Granier ?**
Il faudrait en effet transformer ces avenues en 2x2 voies (2 voies pour le trafic automobile et 2 voies pour la circulation du BHNS). Difficilement imaginable, sans altérer sévèrement la qualité paysagère de ces voiries. Faut-il envisager une circulation du BHNS sur des voies partagées (bus + voitures) ? Limiter la circulation en déviant la circulation de transit ? Cela signifie à tout le moins qu'en l'état de la réflexion, une étude de trafic doit être réalisée avant toute prise de décision.
- **quid des parkings relais ?**
L'évolution de la ligne C1 en BHNS appelle à l'évidence la création de parkings relais de capacité suffisante. Il y a urgence à réfléchir dès à présent à la création de parkings sur des sites en devenir comme ceux de la Société Générale aux Aiguinards, de M4 Schneider sur Inovallée.
- **quelles sont les évolutions concomitantes envisagées pour la ligne 6020 ?**
Celle-ci devrait permettre une desserte en transport en commun plus efficace pour le Haut-Meylan.
- **une fréquentation probablement sous-estimée**

La fréquentation attendue et annoncée pour ce BHNS est de 15 000 voyageurs par jour. Avec le prolongement de la ligne C1 sur Montbonnot (2020), l'augmentation du nombre de voyageurs par jour risque déjà d'être conséquente, estimée à 20 000 voyageurs par jour (source réunion publique de présentation du prolongement de la ligne C1 à Montbonnot, 2018). Le prolongement vers la presqu'île va également accroître l'attractivité de la ligne C1. Il est estimé que la transformation d'une ligne de bus en ligne de BHNS entraîne une augmentation de la fréquentation de l'ordre 30 à 40 %. N'y a-t-il pas un risque alors que le BHNS envisagé ne soit très rapidement saturé ?

BHNS versus tramway

Un tramway répond mieux qu'un BHNS aux enjeux climatiques et de qualité de l'air. Il est plus efficace : 2 000 personnes transportées par un BHNS à l'heure au maximum, contre 5 000 sur le même temps en tramway. L'avantage du tramway est d'être guidé et donc de demander une largeur de voirie au sol (6 m environ selon les gabarits) plus faible que le BHNS (6,20 à 7 m en fonction de la vitesse).

Certes le tramway coûte plus cher à l'achat (une rame de 30-40 m coûte environ 30 millions d'euros, un bus double de 300 000 à 500 000 €, mais s'use beaucoup moins vite que le bus (30 ans d'amortissement contre 15 ans). En termes d'infrastructure, 20 millions d'euros/km pour un tramway



contre une dizaine de millions pour un aménagement BHNS. L'option BHNS est donc bien tentante en période de restriction budgétaire... Pour autant, étant donné le potentiel de fréquentation de la future ligne Montbonnot Grenoble Presqu'île, il faut vraiment s'interroger sur la possibilité de faire évoluer dans le futur le BHNS en un tramway. Enfin, le tramway pollue moins que le BHNS roulant au GNV biogaz, et, évidemment, beaucoup moins que les bus actuels.