

Charles DESCOURS

LE TRAMWAY DE GRENOBLE



Un moyen de transport en commun est rarement présenté comme un équipement susceptible de procurer une amélioration du cadre de vie, mais au contraire presque toujours considéré comme une nouvelle source de nuisances, mal intégré à son environnement, exerçant une contrainte sur le milieu et sur le cadre de vie.

A cet égard, le tramway grenoblois fait donc figure d'exception dans la mesure où il a été l'occasion de repenser l'aménagement d'une ville dans laquelle il est lui-même intégré et qu'il contribue à valoriser.

Il s'agissait au départ de remplacer un système de transport axé sur un réseau au bord de l'asphyxie avec, de plus, un coût kilométrique très élevé, une productivité insuffisante et un déficit d'exploitation croissant.

Le recours à un autre système, de type "métro" par exemple, était inadapté pour une ville de la taille de Grenoble dont le sous-sol ne se prête pas à une exploitation souterraine. C'est donc le principe du tramway qui paraissait le plus adapté au contexte local. Tributaire d'une image désuète, le "tram" connaît un regain d'intérêt depuis quelques

années et de nombreuses villes l'ont adopté à travers le monde.

Il est vrai que ceux-ci n'ont plus rien à voir avec les machines brinquebalantes que l'on connut autrefois.

S'INTÉGRER DANS LA VILLE

Mais encore fallait-il effectuer le bon choix et c'est là que les impératifs de compatibilité avec l'environnement prirent toute leur signification.

Il s'agissait, en effet, d'assurer aux voyageurs sécurité, confort, régularité, gain de temps et accessibilité et de permettre à la collectivité de disposer d'un moyen de transport attractif, économique et capable de s'intégrer, sans nuisances, dans le réseau de voirie.

Le projet retenu a été soumis à l'avis de la population qui s'est majoritairement prononcée en sa faveur à l'issue d'un référendum. Il est, à ce sujet, intéressant de noter que les avis favorables ont encore progressé de façon significative depuis la mise en service de la ligne. Beaucoup ne s'attendaient certainement pas à disposer d'un outil aussi moderne et performant, sans doute victime

d'une "image" passéiste sans rapport avec la réalité: le T.A.C. grenoblois n'a de tramway que le nom...

La mise en œuvre de celui-ci n'est donc en aucun cas une simple création de prestige qui relèverait davantage du gadget que d'une réelle nécessité. Au contraire, le moyen de transport ainsi choisi joue le rôle d'un véritable axe autour duquel s'articule tout le réaménagement de "l'hyper-centre" qui a permis d'induire de nouveaux rapports entre celui-ci et la zone périphérique.

En effet, outre la mise en œuvre d'un moyen de transport moderne et performant, ce qui est tout de même l'une de ses principales attributions, l'implantation du tramway a joué le rôle de catalyseur dans des domaines aussi divers que la création d'équipements nouveaux, l'embellissement de la ville, la réhabilitation du centre et de certains quartiers.

La facilité de déplacement n'est pas la moindre des préoccupations des habitants de Grenoble comme de toute concentration urbaine d'une façon générale. Le tramway va mettre fin aux longs calvaires quotidiennes

ment vécus par des usagers aux prises avec des problèmes insolubles de circulation automobile difficile, de stationnements problématiques et de lignes d'autobus surchargées et peu performantes.

DEUX MILLIONS D'HEURES GAGNÉES...

Avec le tramway, les choses ont changé radicalement.

Confortablement installé dans des compartiments spacieux et agréables, l'usager rejoint son lieu de destination en un temps record, tout en redécouvrant la ville sous un jour nouveau.

A terme, 64.000 voyageurs bénéficieront de durée de parcours réduits. Globalement, ce sont près de deux millions d'heures gagnées annuellement sur le temps de trajet. Un gain plus qu'appréciable en terme de qualité de la vie.

D'une longueur de 9 km, la première ligne inaugurée en septembre, relie la banlieue de Fontaine à celle de Grand'Place en traversant de part en part le centre ville en moins de 25 minutes contre 50, en employant le type de transports précédemment utilisés.

Le tramway évolue, en effet, sur un site protégé, réservé à sa circulation. Cela a permis d'obtenir une qualité de service optimum, une bonne régularité et une vitesse commerciale satisfaisante. La matérialisation de cette spécificité est traduite, d'une part, par un contraste au niveau des couleurs, des revêtements de la plate-forme et des voies de circulation automobile ou piétonne, et, d'autre part, par la présence d'éléments de séparation ou par un relèvement du niveau de cette plate-forme.

Ce parti d'aménagement permet d'intégrer le tramway dans le cœur de la ville, tout en le maintenant en dehors des voies générales de circulation.

UNE ACCESSIBILITÉ EXCEPTIONNELLE

L'esthétique générale du "tram", élément important de son intégration, a fait l'objet d'une étude très poussée d'ergonomie et de confort. Grande transparence intérieure, finition soignée, aménagements fonctionnels et agréables pour le voyageur lui donnant une apparence moderne et séduisante.

Une accessibilité exceptionnelle est l'une de

ses caractéristiques les plus remarquables. Le T.A.G. est le premier transport urbain de surface dans lequel on peut accéder directement au niveau du quai.

C'est aussi le seul transport en commun qui permette aux personnes à mobilité réduite et se déplaçant en fauteuil, d'entrer et de sortir sans aide extérieure. En effet, une palette mobile s'abaisse à la demande et crée la jonction entre le plancher du tramway et le quai.

D'avantage qu'une particularité technique, il s'agissait-là de l'expression d'un choix tendant à rendre accessible ce moyen de transport à une catégorie de personnes qui en est généralement écartée. Là encore, il s'agit d'une amélioration du cadre de vie extrêmement significative. Ce procédé permet aussi l'accession des landaux dont le chargement est, ailleurs, souvent problématique.

Confort et habitabilité accrus donc, avec également quelques innovations intéressantes dans la recherche de nuisances minimums.

En effet, le niveau sonore de fonctionnement du tramway est considérablement réduit par la présence de roues élastiques anti-vibratoires d'une part, et par l'adoption d'un procédé de traction électrique économique alimentant un dispositif permettant souplesse d'utilisation et récupération de l'énergie au freinage.

UN MAGICIEN AU SERVICE DE LA VILLE

Matériel français de haute technologie d'avant-garde, le tramway grenoblois est doté de tous les "plus" techniques qui en font un transport de l'avenir, offrant aux voyageurs une nouvelle conception du transport en commun.

Cette révolution dans la vie quotidienne des usagers s'est accompagnée d'une restructuration complète de l'espace urbain. Sur le parcours du tramway, la cité s'embellit ce qui lui vaudra le qualificatif de "magicien" au service de la ville.

De nombreuses réalisations ponctuent son passage, amenant de profondes transformations du tissu urbain et la mise en œuvre d'opérations d'envergures dans divers quartiers de la ville.

Ici une fontaine ou un jardin, là une aire de stationnement, un parking, une place publi-

que ou un court de tennis. C'est aussi l'occasion de rénover des secteurs entiers tel celui de la gare qui s'apprête à accueillir le centre d'affaires Europôle.

Ce sont encore des kilomètres de voies piétonnes créées pour la circonstance avec, en prime, la plus longue avenue d'Europe, et un remodelage complet de "l'hyper-centre", provoquant un total bouleversement des habitudes des Grenoblois.

C'est tout un cadre de vie qui a été réaménagé et qui s'accompagne d'un total changement des mentalités des Grenoblois. L'automobile devient pour beaucoup subsidiaire et les riverains découvrent un nouveau confort phonique, un air enfin respirable et une tranquillité inespérée.

Parallèlement, a été mis en place un nouveau plan de stationnement instituant un système payant progressif au fur et à mesure que l'on se rapproche de "l'hyper-centre" tout en donnant la possibilité aux résidents des zones périphériques de souscrire un abonnement dans l'un des nombreux parkings créés.

UN NOUVEAU CONCEPT D'ENVIRONNEMENT

Car tout est étroitement imbriqué dans l'histoire du tramway grenoblois.

Il ne s'agit plus seulement de la mise en place d'un moyen de transport sophistiqué mais d'une approche complètement nouvelle de la structure de la ville et de la naissance d'un nouveau concept d'environnement urbain, créant une synergie au service du mieux-être du citoyen.

Réalisation d'une rare intelligence dont les prolongements ne sont pas figés mais se réinventent à mesure que s'expriment les besoins, le tramway grenoblois célèbre l'ère de l'urbanité retrouvée, réconcilie l'inconciliable et sème sur sa route les jalons d'une ère nouvelle qui décline la ville à tous les temps du futur.

Charles DESCOURS
Sénateur de l'Isère
Adjoint au Maire de Grenoble
Président du Syndicat mixte
des Transports en commun.



Rue d'Altaïce-Lorraine (voie piétons-tram, balisée par des jardinières). (Photo Thierry CHENU).