

Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à l'Enquête Publique portant sur le Plan de Déplacements Urbains 2030 (PDU) de l'agglomération grenobloise

Le PDU est un document de planification et de programmation sur l'organisation des déplacements. Pour l'ADTC, qui regroupe 800 adhérents sur la région grenobloise, c'est un document essentiel pour mettre en œuvre une politique de développement des transports publics, des modes actifs (vélos, marche à pied) et de l'intermodalité, qui sont au centre des préoccupations de l'association. L'ADTC a donc examiné ce document avec beaucoup d'attention et d'attentes pour formuler son avis.

D'une manière générale, l'ADTC a trouvé dans les premiers chapitres - point sur l'existant et objectifs - de bons éléments qui vont dans le sens de l'action de l'association.

L'ADTC apprécie les choix volontaristes sur le développement des modes actifs (piétons et vélos) et la mise en place de mesures d'accompagnement pour faire évoluer les comportements.

L'ADTC déplore cependant le manque d'ambition de ce PDU en matière de kilomètres parcourus en véhicules motorisés entre 2015 et 2030 : objectif d'une baisse de 6 % seulement (alors que le nombre de déplacements faits au volant d'une voiture a diminué globalement ces dernières années (-20 % en interne au cœur métropolitain entre 2002 et 2010), ce dont l'ADTC se félicite) ; cette dynamique doit absolument être amplifiée.

De manière plus précise, la stratégie et le plan d'action comportent plusieurs lacunes ou manques d'ambitions qui font l'objet de plusieurs et sérieuses réserves dont les plus importantes sont les suivantes :

- la gouvernance des politiques de mobilité (action 1.1)

Compte-tenu de l'importance de la prise en compte des déplacements à l'échelle des territoires de vie, dépassant les limites institutionnelles, la gouvernance de la mobilité doit impérativement s'exercer dans le cadre d'une collaboration institutionnalisée entre les différents acteurs de la mobilité.

Le Schéma Directeur de 2000 intégrait déjà plusieurs des propositions que développe le SCoT en 2012 dans son DOO au chapitre 4.5.1.7 et entre autres « mettre en place une structure de type syndicat mixte de coordination des transports... envisager la fusion des autorités organisatrices de transport urbain au moins à l'échelle de la partie centrale de la région grenobloise. »

Puis en juillet 2016 la Métropole et Le Grésivaudan ont adopté une délibération de collaboration interterritoriale et le Voironnais suit pour le volet déplacements : « affirmer le principe de la création, qui fera l'objet d'une délibération là encore au cours du second semestre de l'année 2016, d'un syndicat mixte SRU rassemblant, la communauté de communes Le Grésivaudan, Grenoble-Alpes Métropole et la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais » et puis plus rien.

Aujourd'hui le PDU de la Métropole identifie en premier item (action1.1), « mettre en place une structure de gouvernance des mobilités à l'échelle du bassin de déplacements ».

Ce rapide historique nous révèle toute la complexité qui semble se cacher dans la réalisation d'une coordination institutionnelle entre les acteurs à l'échelle de la grande région grenobloise.

Enfin Le Grésivaudan porte dans son projet de territoire adopté le 24 septembre 2018 une autorité organisatrice de la mobilité unique avec la Métropole. C'est là une fusion de deux autorités de la mobilité, une étape vers une collaboration plus large. Nous appuyons cette fusion car c'est le Grésivaudan qui totalise le plus d'échanges avec la Métropole. Cette démarche est et doit rester ouverte aux autres acteurs de la grande région grenobloise.

L'ADTC note avec satisfaction que le PDU de la Métropole cite dans son orientation 1.1 le souhait d'une collaboration à l'échelle du bassin de vie d'ici 2023 mais cette collaboration devrait être bien mieux développée pour montrer une vraie ambition d'aboutir notamment par la création d'une autorité unique de mobilité avec le Grésivaudan dès 2019.

- mettre en œuvre les orientations du guide métropolitain des espaces publics et de la voirie (action 5.1)

L'ADTC partage les orientations du guide métropolitain mais regrette son caractère simplement incitatif. Pour apaiser, diminuer la circulation automobile dans les quartiers et sécuriser les déplacements à pied et à vélo, il faut mettre en place des plans de circulation dits « en marguerite » qui empêchent la circulation de transit : ces plans de circulation obligent l'entrée et la sortie en voiture d'un quartier par les mêmes rues. Dans le même objectif, la priorité à droite en intersection doit redevenir une règle de base dans la Métropole. Le recours aux feux tricolores, stop ou cédez le passage pour régler les priorités en carrefour est une fausse bonne solution qui induit des comportements accidentogènes.

De nombreux quartiers sont encore séparés entre eux par des boulevards à 2x2 voies. Ce sont de véritables coupures urbaines accidentogènes, propices à la vitesse et favorisant les déplacements en voiture. Le PDU doit se donner pour objectif la mise à 2x1 voie de ces boulevards d'ici 2030. L'espace gagné doit être rendu aux piétons, cyclistes, usagers des transports publics, ou végétalisé (grands boulevards, boulevards Mal Leclerc, Clemenceau, avenues de l'Europe, Marie Reynoard, Esmonin, Verlaine et Reynier, rue F. Esclançon à Grenoble, avenues Gabriel Péri à St Martin d'Hères, de Verdun à Meylan, des Etats Généraux à Echirolles et boulevard de l'Europe à Seyssinet-Pariset).

Pour l'ADTC, les orientations du guide métropolitain doivent s'imposer à tous les aménagements des espaces publics et cela doit être inscrit dans le PDU.

- Développer les franchissements des grandes infrastructures et des rivières (action 5.3)

L'absence de franchissements sécurisés pour les piétons et cyclistes est un frein majeur pour leurs déplacements. L'ADTC approuve l'action 5.3 de développer des franchissements de grandes infrastructures et de rivières.

Parmi les franchissements programmés, l'ADTC demande que la continuité cyclable avec la passerelle Gières - Meylan soit placée à l'Est de la rocade sud, en prolongement des cheminements issus de la gare de Gières. Cela constitue un trajet direct, évitant un long détour.

L'ADTC demande qu'un franchissement soit ajouté dans le programme de réalisation du PDU : une passerelle reliant le CHU à La Tronche, à la rue Bizanet à Grenoble, est indispensable pour un itinéraire direct à vélo St Egrève - Quais de l'Isère - CHU - Campus ou Meylan. L'absence de cette passerelle impose le détour par l'avenue Maréchal Randon et le pont de l'hôpital, non sécurisés à vélo.

L'ADTC demande que ce franchissement soit inscrit dès maintenant dans le PDU.

- Mettre en œuvre le plan piéton (orientation 6)

De nombreux déplacements quotidiens se font sur de courtes distances (50 % font moins de 3 km) et d'après l'Enquête Ménages Déplacements de 2010, 30 % de ces déplacements se font à pied. La part des déplacements à pied doit croître de façon significative avec un plan d'actions ambitieux.

L'accès à chaque groupe scolaire doit être sécurisé, fiable et agréable. Il faut décourager les déposes d'enfant en voiture, sources de pollution et d'insécurité aux abords des écoles ; instituer par exemple la fermeture aux automobiles des rues des écoles aux heures d'entrée et sortie des élèves comme à Miribel-Lanchâtre.

La population est vieillissante. Pour permettre à nos aînés de conserver un lien avec la population et sortir de l'isolement, il faut prévoir des cheminements piétons sûrs, agrémentés d'espaces de repos (squares, bancs...)

Ce PDU prévoit le réaménagement des cœurs de villes, villages. C'est bien, mais il ne doit pas oublier les quartiers périphériques, domaines où l'automobile est reine en raison des réaménagements de voiries opérés au fil des décennies précédentes. Dans ces quartiers, beaucoup de trottoirs ne sont plus accessibles aux PMR, aux parents avec poussette et aux personnes ayant des difficultés à marcher. L'objectif devrait être que dans chaque rue, au moins l'un des deux trottoirs soit aux normes accessibilité PMR à l'issue de ce PDU. Pour ce faire, et pour limiter la dépense publique, il est impératif qu'à l'occasion de l'instruction des permis de construire, le pétitionnaire se voit notifier l'obligation de rendre le trottoir conforme aux normes PMR devant la nouvelle construction. Cela nécessite au préalable de prévoir les élargissements de trottoirs par un plan d'alignement dans chaque rue.

La part de financement dévolue à l'orientation 6 est de 0,12% du budget dédié dans le projet de PDU. C'est très insuffisant eu égard à la nécessité de développer ce mode de déplacement.

Les actions de l'orientation 6 sont à compléter pour confirmer la vraie place donnée aux piétons..

- Aménager le réseau Chronovélo, développer et jalonner les itinéraires cyclables (action 7.1)

Dans le projet de PDU, à l'issue de la réalisation des 40 km de Chronovélo planifiée d'ici 2022, aucune extension du réseau Chronovélo n'est vraiment identifiée entre 2023 et 2030. Ce type d'aménagement de 4m de large en piste bidirectionnelle ou 2,20 m en monodirectionnelle est pourtant indispensable au développement des déplacements à vélo.

L'ADTC demande que l'extension du réseau Chronovélo soit mise à l'étude dès 2019 pour une réalisation à partir de 2023. L'ADTC a identifié plusieurs axes pour cette extension :

- Seyssins - Grenoble Gd Place - St Martin d'Hères (au nord de la rocade sud)*
- Echirolles Comboire - Echirolles Centre-Ville - Eybens - Poisat - St Martin d'Hères - Gières (au sud de la rocade sud)*
- Chronovélo vers Claix, Varcès et Vif*
- connexion du réseau Chronovélo avec les territoires voisins (Grésivaudan, Voironnais et sud-Isère)*

Par ailleurs, l'entretien du réseau existant laisse souvent à désirer, les réparations ne sont pas toujours effectuées correctement.

L'ADTC demande que le PDU indique une ligne budgétaire pour l'entretien et la remise à niveau des aménagements cyclables dégradés.

- développer les dessertes ferroviaires (action 9.1)

Le PDU prévoit le développement des dessertes ferroviaires du territoire car elles font partie des solutions pour répondre aux besoins de déplacements dans les principales vallées.

Pour la période 2018-2023, le PDU propose d'offrir une desserte au quart d'heure entre Rives et Brignoud, ce qui apparaît nécessaire. Le PDU doit mentionner aussi explicitement la nécessité, pour qu'une desserte soit attractive, de maintenir la fréquence de cadencement toute la journée et d'assurer un service de soirée.

Les besoins de déplacements ne concernent pas uniquement les déplacements domicile-travail, dont moins de 50% se font aux heures de bureau, mais aussi tous les autres déplacements (travail décalé, courses, loisirs, administratif...) auxquels seul un cadencement permanent peut répondre. L'ADTC fait remarquer que cette amélioration de desserte peut être réalisée dès maintenant (les sillons ferroviaires comme le matériel sont disponibles) et sans attendre des travaux d'infrastructures (comme la troisième voie de Brignoud).

Le PDU devrait également mentionner le besoin de dessertes rapides inter-villes (c'est-à-dire avec des temps de parcours compétitifs avec ceux de la voiture). Ce besoin s'oppose à une desserte systématique de toutes les gares et donc impose un partage équilibré entre les dessertes périurbaines du type RER et les liaisons inter-villes (entre Grenoble et Lyon, Valence, Chambéry, Annecy, Genève, Gap...).

Pour la période 2024-2030, le PDU prévoit l'aménagement des 3e et 4e voies entre Grenoble et Moirans. L'ADTC s'interroge sur la faisabilité de cet investissement, voire son côté utopique, dans le contexte budgétaire actuel des investissements ferroviaires.

Par contre, pour l'ADTC, il est essentiel de prévoir dès maintenant la réservation des emprises dans les documents d'urbanisme. Ces travaux seront sans doute à réaliser sur le long terme.

Pour l'ADTC, le PDU doit être plus précis sur cet engagement de cadencement toute la journée des dessertes périurbaines. Il faut offrir une vraie desserte « RER » attractive et prévoir l'inscription des réservations foncières pour l'augmentation du nombre de voies entre Moirans et Grenoble

- le maillage du réseau tramway (action 9.4)

Le principe de mailler le réseau de tramway peut sembler une solution pour limiter les correspondances et donc augmenter l'attractivité du réseau de tramways.

Mais son application à la configuration du réseau de tramways de Grenoble se heurte à des difficultés majeures : l'existence d'un tronç commun (lignes A et B) très chargé imposerait un dé-cadencement réduisant l'attractivité et aboutirait à une surcharge sur des lignes déjà en limite de capacité. Des difficultés sont aussi à craindre dans la gestion des carrefours et la gestion de terminus communs à deux lignes, générant des problèmes de régulation et d'encombrement des voies. Il est également nécessaire de maintenir des fréquences acceptables en extrémité de ligne, c'est-à-dire un intervalle entre passages inférieur à 10 minutes.

La baisse de fréquence en extrémité de ligne, l'irrégularité et la saturation entraîneraient une perte d'attractivité du réseau de tramway sans apporter d'avantages déterminants (cf, en annexe : Le maillage du réseau : une fausse bonne idée)

Le maillage du réseau tram de Grenoble apparaît comme une fausse bonne idée et l'ADTC demande l'abandon de cette action et le report des crédits sur le développement d'infrastructures nouvelles comme indiqué ci-dessous.

- mettre en service le Métrocâble (action 9.8)

Le projet de PDU place le Métrocâble dans les actions prioritaires en visant une mise en service en 2023. Mais pour l'ADTC, même si ce projet est adapté à la configuration des lieux (franchissement du Drac et de l'Isère, de voies autoroutières ou ferrées), le trafic attendu apparaît bien faible pour un tel investissement, d'autant plus que le projet « Portes du Vercors » prend du retard.

Pour l'ADTC, il y a erreur de programmation. Le prolongement de la ligne E à Pont de Claix est bien plus utile, que ce soit en termes de trafic, de population desservie, de report modal, et même d'efficacité en termes d'exploitation. Le PDU se trompe de priorité.

L'ADTC demande le report de ce projet, qui sera à mettre en service lorsque les prévisions de trafic le justifieront et de reporter les crédits sur le développement d'infrastructures nouvelles comme indiqué ci-dessous.

- développer les infrastructures de transports publics (actions 9.5, 9.6, 9.9)

L'ADTC souhaite rappeler que c'est grâce au tramway que l'agglomération a su réduire la part modale de la voiture, contenir la pollution et a pu requalifier des pans entiers de l'agglomération, en ôtant le caractère autoroutier des grands boulevards ou en verdissant le cours Jean Jaurès, réduisant en même temps le bruit et la circulation.

Depuis 1987, le réseau s'est étendu (1987 : ligne A, ligne B en 1990, ligne A à Echirolles 1997, ligne B à Gières 2006, ligne C en 2006, ligne D en 2007, ligne E 2014 et 2015) dopant la fréquentation du réseau de transport public à tel point que certaines lignes sont saturées. Mais cette dynamique est interrompue avec ce PDU qui planifie des projets bien réduits pour les prochaines années, se limitant à :

- un prolongement d'une station de la ligne E (de Louise Michel au stade Lesdiguières) (action 9.4)
- un tramway vers Pont de Claix ou un tram-train vers Vizille, mais avec un objectif de réalisation en 2030, c'est-à-dire dans 12 ans au mieux (action 9.5)
- Une liaison par BHNS pour desservir Meylan (action 9.6)

Ce PDU ne pourra pas respecter ses objectifs en termes de report modal sans un fort développement des infrastructures de transports collectifs.

Malgré l'apparition de « nouvelles mobilités », covoiturage, autopartage... le transport collectif reste l'outil fondamental pour absorber du trafic automobile. C'est particulièrement vrai du transport collectif en site propre, tramway dans notre agglomération, qui est seul capable d'attirer une clientèle non captive d'automobilistes en raison de sa vitesse, de son confort et de sa fiabilité horaire. Jamais la part modale de la voiture ne serait passée sous la barre des 50 % à Lyon, Strasbourg ou Grenoble sans métro ou tramway.

Pour l'ADTC, ce PDU ne fait pas les bons choix d'investissement et de programmation.

Compte tenu du potentiel en matière de trafic et l'importance de la population desservie, le lancement du prolongement de la ligne E doit être programmé dès le début du PDU sans attendre 2030 pour une mise en service.

La correspondance imposée entre les lignes C2 et la ligne E à Louise Michel nuit à l'attractivité du transport public sur cet axe et entraîne un fonctionnement coûteux de ces deux lignes, ce qui renforce la nécessité de mettre en priorité ce prolongement.

Le choix d'un BHNS pour la desserte de Meylan est particulièrement regrettable. Il relève de la recherche d'économies à court terme. Comme l'a montré une expertise réalisée pour la Fédération FNAUT par les cabinets Trans-Missions et TTK, les coûts doivent être appréciés sur le long terme, et celui de l'investissement initial n'est pas le plus significatif.

D'autre part, le remplacement d'un bus ordinaire par un BHNS provoque une hausse moyenne de la clientèle d'environ un tiers, son remplacement par un tramway une hausse de la clientèle de 100 % et souvent bien davantage (voir le détail de ces études dans le numéro 265 de FNAUT Infos, juin 2018, disponible sur le site www.fnaut.fr).

C'est donc le mode tramway qui doit être choisi pour cette liaison.

Le budget inscrit au PDU pour la partie infrastructures de transport public s'établit à 350 M€ (hors ferroviaire). Les propositions de l'ADTC s'inscrivent dans ce budget par des investissements et une programmation plus efficace et plus pertinente pour atteindre les objectifs du PDU.

Pour l'ADTC, les crédits rendus disponibles par l'abandon du maillage du réseau de tramways et le report au-delà du PDU du projet Métrocâble permettent de dégager les moyens financiers pour :

- engager dès maintenant le prolongement de la ligne E vers Pont de Claix
- réaliser la liaison vers Meylan en choisissant le mode tramway au lieu du BHNS.

- améliorer les lignes Proximo et Flexo (action 10.1)

L'ADTC approuve les améliorations prévues sur les lignes Proximo et Flexo.

Sur les lignes Proximo, le PDU oublie des améliorations qui doivent être mises en place dès maintenant pour que ces lignes soient pleinement attractives.

- Un fonctionnement de 6h à 21h30 mieux adapté aux nouveaux modes de vie et de travail doit être adopté pour les lignes Proximo.
- Un cadencement régulier tout au long de la journée de 7h à 19h (10, 12, 15, 20 ou 30 minutes entre chaque bus) permettant une mémorisation des horaires par l'utilisateur, avec maintien des fréquences pendant les petites vacances scolaires.
- Les lignes Proximo radiales doivent desservir l'hyper-centre de Grenoble pour donner accès sans rupture de charge (les observations montrent qu'une correspondance imposée fait chuter de 50 % le nombre d'utilisateurs potentiels) au premier pôle générateur de déplacements de la métropole. Cela permet également d'augmenter le nombre de destinations atteignables dans la métropole avec une seule correspondance au maximum. Dès maintenant, le terminus des lignes 14, 15 doit être ramené à l'hyper-centre. Le week-end, en l'absence de fonctionnement de la ligne 26, le terminus de la ligne 25 doit être placé à l'hyper-centre ou à la gare de Grenoble.

Pour l'ADTC, ces grands principes d'exploitation doivent être inscrits dans le PDU.

- améliorer les pôles d'échanges (action 10.2)

Le PDU prévoit un ensemble d'aménagements des pôles d'échanges.

Pour l'ADTC, il manque la réalisation d'un pôle d'échanges au niveau de Félix Viallet - Hubert Dubedout de façon à améliorer les correspondances entre la ligne de tram E et les lignes C1 et Transisère.

Le pôle d'échanges Chavant représente un point dur au niveau de l'exploitation des lignes de tramways A et C qui limite la fréquence sur chacune de ces lignes à un tram toutes les 4 minutes environ, ce qui entraîne un manque de capacité pour absorber les pointes de trafic, comme le matin sur la ligne C vers la destination Campus.

Un réaménagement plus important pour augmenter la capacité de transit de ce nœud du réseau est donc à prévoir, avec sans doute création de nouvelles voies.

L'ADTC demande l'inscription au PDU de la création d'un pôle d'échanges à Hubert Dubedout et le remaniement du pôle d'échanges de Chavant pour augmenter la capacité de transit.

- Optimiser et fiabiliser le fonctionnement du boulevard périphérique métropolitain (action 13.2)

L'ADTC constate que le PDU inscrit le projet d'élargissement de l'A480, projet qui en favorisant la circulation routière en interne à l'agglomération, va à l'encontre des objectifs de ce PDU.

L'ADTC fait remarquer que 300 M€ de travaux vont être dépensés pour fluidifier la circulation de 100 000 véhicules par jour sur cet axe, ce qui correspond à environ 120 000 déplacements (compte tenu du taux d'occupation des véhicules). Ceci est de l'ordre de grandeur d'une seule ligne de tramway (la ligne A transporte 100 000 voyageurs par jour à elle seule).

Ce montant est à comparer aux 350 M€ prévus pendant la durée de ce PDU pour le développement des infrastructures du réseau de transports collectifs et met un doute sur la capacité de ce PDU à respecter ses objectifs de report modal.

L'ADTC demande que des financements en matière de transports collectifs et de modes actifs soient recherchés pour rétablir un équilibre plus favorable au report modal et aux objectifs du PDU.

Pour aller plus loin et pour dégager de nouvelles ressources, le PDU devrait prévoir l'étude de la mise en place d'un péage urbain de façon à lancer un large débat sur ce sujet

- Renforcer le rôle multimodal des autoroutes et grandes voiries (action 13.3)

L'ADTC s'interroge sur le développement des voies réservées aux transports publics sur les autoroutes A41, A480 et A51. La Voie Spécialisée Partagée aménagée sur l'A48 entre Voreppe et Grenoble évite des retards aux usagers empruntant ces cars mais le nombre d'usagers en bénéficiant reste peu important au regard du coût d'aménagement de ces voies réservées. De plus son utilisation, comprise entre quelques minutes et 2 heures par jour, en fait un investissement coûteux (1,5 M€ par km).

Pour l'ADTC, le renforcement des lignes 6020 et Express 2 sur les rd1090 et rd523 où vivent les habitants doit être privilégié pour le Grésivaudan, avec desserte du centre-ville et de la gare de Grenoble.

L'ADTC demande qu'au préalable à la mise en place de voies réservées, une analyse coût/avantage soit réalisée, de façon à ne pas risquer de retarder des investissements plus efficaces.

- Compléter ponctuellement le maillage viaire accessible aux voitures (action 13.4)

Le PDU propose la réalisation d'une connexion entre les rues Henri Tarze et Churchill accessible en bus et en voiture. L'ADTC est favorable à cette connexion à condition qu'elle soit réservée aux bus et modes actifs. Son ouverture aux voitures serait source de développement du trafic automobile sur la presqu'île de Grenoble.

L'ADTC demande que l'aménagement de la connexion entre la rue H. Tarze et la rue W. Churchill soit réservée aux modes actifs et aux bus.

- Poursuivre la mise en place d'une zone à basses émissions pour les VUL et PL et accompagner la transition énergétique des véhicules professionnels (action 15.3)

Les aides à l'achat de véhicules non polluants doivent inclure des aides à l'achat des vélos utilitaires

- Renouvellement du parc de bus (action 15.1)

Le PDU prévoit le renouvellement du parc de bus par des bus GNV et électriques. Les bus électriques présentent encore aujourd'hui des incertitudes sur les aspects autonomie (en intégrant les auxiliaires, le chauffage et la climatisation) comme sur le coût et l'autonomie pendant la durée de vie du matériel. De plus, leur autonomie limitée génère mécaniquement une forte augmentation des coûts d'exploitation. Pour l'ADTC, la solution technique du trolleybus ne peut être écartée, on constate d'ailleurs que les villes de St-Etienne et Lyon ont opté pour ce type de véhicule électrique qui a fait ses preuves et dont la technologie actuelle permet de se passer de lignes aériennes au passage des points délicats (technique IMC).

L'ADTC demande que la solution Trolleybus soit une solution inscrite au PDU pour le renouvellement du parc de bus.

Avis de l'ADTC

*En conclusion, l'ADTC relève un ensemble de points positifs sur les objectifs de ce PDU qui vont dans le bon sens pour améliorer les déplacements dans l'agglomération grenobloise. **Mais l'avis favorable que donne l'ADTC est assujéti de 16 réserves dont 3 apparaissent essentielles :***

- Gouvernance des mobilités

L'ADTC note avec satisfaction que le PDU de la Métropole cite dans son orientation 1.1 le souhait d'une collaboration à l'échelle du bassin de vie d'ici 2023 mais cette collaboration devrait être bien mieux développée pour montrer une vraie ambition d'aboutir notamment par la création d'une autorité unique de mobilité avec le Grésivaudan dès 2019.

- Choix et programmation des infrastructures de transports collectifs

Le choix et la programmation des infrastructures de transports collectifs est à revoir. L'enveloppe de 350 M€ prévue dans le PDU pour le développement du réseau de transports collectifs doit être orientée et programmée vers les investissements les plus efficaces et les plus utiles.

1 - Le prolongement de la ligne E vers Pont-de-Claix et le Grand Sud ne peut attendre 2030 (12 années) pour voir le jour, tant les besoins dans ce secteur sont importants. Il doit être engagé dès le début de ce PDU.

2 - La réalisation du Métrocâble dont le trafic prévisionnel est très faible, doit être reportée jusqu'au moment où les besoins le justifieront.

3 - Le maillage du réseau dont les avantages apparaissent très faibles doit être abandonné compte tenu des risques de dégradation de l'exploitation du réseau de tramways et les crédits doivent être reportés vers des actions plus pertinentes.

4 - Le BHNS prévu vers Meylan doit être transformé en tramway dont l'attractivité permettra un meilleur report modal conforme aux objectifs de ce PDU.

- Apaiser et sécuriser les déplacements à pied et à vélo dans la métropole

Le PDU doit être plus volontaire sur certains aspects des déplacements piétons et vélos.

Pour apaiser, diminuer la circulation automobile dans les quartiers et sécuriser les déplacements à pied et à vélo, il est nécessaire de mettre en place des plans de circulation dits « en marguerite » qui empêchent la circulation de transit.

*De nombreux quartiers sont encore séparés entre eux par des boulevards à 2*2 voies qui constituent de véritables coupures urbaines accidentogènes, propices à la vitesse et favorisant les déplacements en voiture. Le PDU doit avoir pour objectif la mise à 2*1 voie de ces boulevards d'ici 2030. L'espace gagné doit être rendu aux piétons, cyclistes, usagers des transports publics, ou être végétalisé.*

Annexe : Le maillage du réseau tram : une fausse bonne idée