

Grenoble, le 31 octobre 2006

	 FRAPNA
5 place Bir Hakeim 38 000 Grenoble 04 76 63 80 55 <a href="mailto:contact@adtc-grenoble.org">contact@adtc-grenoble.org</a>	5 place Bir Hakeim 38 000 Grenoble 04 76 42 64 08 <a href="mailto:frapna-isere@frapna.org">frapna-isere@frapna.org</a>

**Monsieur le Président  
SMTC  
Immeuble Le Forum  
Rue Malakoff  
38000 GRENOBLE**

**Objet : avis de l'ADTC et de la FRAPNA Isère sur le PDU présenté à la commission consultative des usagers**

Monsieur le Président,

Suite à la réunion de la commission consultative des usagers du SMTC du jeudi 26 octobre 2006, je vous prie de bien vouloir trouver l'avis de l'ADTC et de la FRAPNA Isère sur le Projet de PDU.

**1. Nous approuvons les principes généraux, figurant au PDU, visant à une réduction du nombre de déplacements en voiture individuelle au profit des transports en commun et des modes doux.**

Depuis le vote de mai 2000, les tribunaux ont confirmé que la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) stipule que les PDU ont pour obligation de « réduire la circulation automobile ». Le Tribunal Administratif de Toulouse a ainsi annulé le PDU de Toulouse précisément au motif que la loi sur l'air doit être interprétée comme exigeant une réduction du volume du trafic automobile et non une réduction des parts de marché ou un simple ralentissement de sa croissance par rapport aux tendances précédentes.

**2. Près de dix ans après les études ayant amené le SMTC à adopter le concept multi-modal intégrant une rocade Nord, nous demandons que ce concept fasse l'objet d'une actualisation et d'une large consultation de la population avant toute décision concernant la rocade Nord.**

- Cette actualisation est, conformément à la loi, du ressort du SMTC, même si le Conseil général de l'Isère a annoncé récemment vouloir prendre la maîtrise d'ouvrage de la rocade Nord.

- Elle doit figurer explicitement dans le document PDU 2006-2012. Les études devront envisager deux familles de scénarios : avec et sans rocade Nord.

- Elle doit déboucher sur une large consultation de la population. Nous approuvons la proposition de M. Migaud de demander à la Commission Nationale du Débat Public de mener cette concertation.

## 1/ Hypothèses de part modale

Les hypothèses validant le concept multi-modal doivent être revues, en raison des éléments suivants :

→ La politique de transports en commun menée depuis vingt ans dans l'agglomération continue à porter ses fruits avec des résultats supérieurs aux prévisions en terme d'usage des transports en commun et de report modal :

- augmentation de près de 10 % de l'usage des Transports en Commun urbains en un an, alors que l'offre n'avait que très peu évolué,
- doublement de l'usage du train TER en sept ans,
- augmentation de l'usage de 50 % du vélo en trois ans,
- baisse du nombre de déplacements en véhicule automobile dans Grenoble entre 1992 et 2002 : la part modale est en baisse de 64 % à 56 % entre 1992 et 2002 ; plus globalement, l'ensemble des déplacements en voiture concernant la ville-centre, intégrant les trafics d'échange, est en baisse de 4% sur cette même période.

→ Nul doute que la mise en service de la ligne C pérennisera cette baisse de la circulation dans la ville de Grenoble et que l'extension de cette politique aux déplacements périurbains engagée ces dernières années aura également des résultats très positifs dans les prochaines années sur la circulation dans l'ensemble de l'agglomération. La réalisation de la ligne C a été un choix politique. Si la décision avait été prise sur la seule base de modèles de simulation de trafic, le choix aurait été tout autre !

→ En page 79, il est indiqué (données DDE) que les trafics d'échange augmentaient de plus de 3 % avant 1999, de 1,5 à 2 % entre 1999 et 2004 et auraient stagné entre 2004 et 2005 selon la DDE. Ces chiffres sont cohérents avec la baisse du trafic en France constatée pour la première fois depuis trente ans entre 2004 et 2005. Les hypothèses de trafic faites pour le PDU (pages 200 et 201) basées sur des hypothèses d'augmentation du trafic de 2 % à 2,5 % par an sont donc à revoir complètement.

→ On lit page 39 que « la part des TC pour des motif obligés est passé de 11% à 14 % (tandis que celle de la voiture est passée de 72 % à 68 %). Ceci constitue le résultat de la politique PDE qu'il faut renforcer vigoureusement et qui peut produire des effets très significatifs sur la réduction des bouchons aux heures de pointe.

→ « Les déplacements courts, moins de 2 km, représentent 52 % des déplacements des habitants de l'agglomération (page 41) », « 32 % des déplacements de moins de 5 km sont faits en voiture à Grenoble, contre 54 % dans le reste de l'agglomération (page 53) » et « 28 % des trajets courts de moins de 1 km sont effectués en voiture dans l'agglomération (page 41) ». Ces éléments démontrent que l'objectif d'augmentation de la part modale vélo peut être significativement plus importante que celle prévue au PDU.

Un PDU prenant en compte ces nouvelles données, et sans rocade Nord, permettrait sans doute d'atteindre les objectifs fixés par la PPA et le plan climat, alors qu'il est écrit page 99 que « le PPA et le plan climat local fixent des objectifs qui seront difficiles à respecter ».

**Alors que l'objectif affiché par le PDU est de stabiliser le trafic automobile, nous estimons que l'objectif de la loi de réduire durablement ce trafic peut être atteint avec un PDU multi-modal sans rocade Nord.**

Un scénario sans rocade Nord permet en effet d'afficher des objectifs plus ambitieux en part modale ; nous proposons que les objectifs en 2012 soient de :

- 40 % pour la voiture
- 30 % pour la marche à pied
- 20 % pour les transports publics
- 10 % pour le vélo (avec une part modale de 15 % dans Grenoble).

## 2/ Fonctionnellement

- La rocade Nord est destinée à permettre un report d'une partie du trafic interne de l'agglomération vers cette nouvelle voirie (cf page 121...). L'objectif de réduction du trafic interne est en passe d'être atteint, avant même le début des travaux de cet ouvrage !

- Les plus ardents partisans de cette rocade Nord (en particulier la Chambre de Commerce et d'Industrie) essaient d'expliquer que la rocade Nord permettra de résoudre les problèmes de bouchons sur les axes autoroutiers en entrée et en amont de l'agglomération. Mais ces axes sont saturés parce que leur capacité propre est insuffisante pour absorber la demande aux heures de pointe. Créer une voirie « interne à l'agglomération » n'aurait aucun effet sur la capacité des voiries en amont de l'agglomération !

- Certains élus des communes du Sud de l'agglomération défendent l'idée d'une rocade Nord qui allégerait la circulation sur la rocade Sud. Les simulations de trafic montrent qu'avec le concept multi-modal intégrant la rocade Nord, ce trafic augmenterait de 10 %. Plutôt que reporter du trafic, il vaut mieux le réduire sur l'ensemble de l'agglomération.

- De plus, la rocade Nord ne ferait qu'aggraver la circulation : toute nouvelle infrastructure générant de nouveaux usages (effet systématiquement observé lors de réalisations de tels équipements ) la circulation sur l'A48, l'A480 et sur l'A41 ne pourrait que croître...

Les divergences sur les avantages escomptés de cette rocade illustrent l'absence de fonctionnalité avérée de cet aménagement. Seule une étude avec deux familles de scénarios (avec et sans rocade Nord) montrerait que le scénario sans rocade nord peut être durablement plus efficace et permettra une prise de décision objective.

## 3/ Sur l'ouvrage lui-même

Alors que le PDU voté en 2000 indiquait explicitement une rocade Nord entièrement enterrée, le projet de base actuel prévoit une solution aérienne côté Saint-Martin-le-Vinoux. D'autres variantes sont aujourd'hui proposées : variante(s) Cumin, projet du Conseil général, variante longue (Meylan-Saint Egrève).

Il sera donc nécessaire de clarifier ce point avant que les habitants de l'agglomération ne se prononcent et que la moindre dépense soit inscrite aux budgets futurs.

## 4/ Financièrement

Le coût de la rocade Nord était présenté à 300M€ en 2000, on en serait aujourd'hui à 700M€ avec le projet DDE revu et 600M€ avec le projet CGI. Cette inflation survient dans un contexte de désengagement de l'Etat des PDU et alors que toutes les collectivités locales (du niveau communal au niveau régional) ont des marges de manœuvre financière de plus en plus limitées. Faire une rocade Nord induirait sans aucun doute un accroissement de l'endettement des collectivités locales, un report de plusieurs années des investissements destinés aux transports en commun, une hausse des impôts locaux...

Le volet économique du PDU n'est pas acceptable en l'état. Intégrer dans ce volet économique une provision de 90M€ pour le début de la réalisation de la rocade Nord implique de-facto une acceptation par les collectivités locales concernées de financer au minimum 600M€ d'ici 2015 pour sa réalisation complète. Cette intégration dans le PDU 2006-2012 de ce montant de 90M€ nécessite impérativement une vision financière à long terme, afin de pouvoir juger les conséquences de ce projet sur les finances des collectivités locales.

L'aspect financier est un élément indispensable de la consultation de la population.

## 5/ Environnement

Les objectifs en matière d'environnement (bruit, qualité de l'air...) seraient probablement moins difficiles à atteindre avec un scénario sans rocade Nord.

Un scénario sans rocade Nord peut être le seul à être conforme avec la loi LAURE et ce choix serait un geste politique fort vis-à-vis du réchauffement climatique.

## 6/ Changement de comportement des habitants

Nous notons avec satisfaction dans le PDU 2006-2012 l'intégration d'actions de « conseil en mobilité ». Nous sommes persuadés que la décision de réalisation d'une rocade Nord « censée » résoudre des problèmes de circulation contrarierait le processus de changement de comportement des habitants, en leur laissant penser que les Transports en Commun et le vélo ont une efficacité limitée et que le coût des infrastructures routières n'est pas un obstacle.

## 7/ Contexte global

Le contexte de pénurie du pétrole aura des conséquences importantes sur les déplacements avec un renchérissement du prix de l'essence qui ne peut que s'aggraver ; le trafic de grand transit sera sans doute amené à diminuer ou à se stabiliser. Sur les trafics quotidiens d'échange ou de court transit, l'augmentation du prix du pétrole va amener de nombreux Grenoblois à se reporter sur les transports en commun, comme on l'a observé ces toutes dernières années.

## **3. Données financières du projet de PDU**

Le document « projet de PDU 2006-2012 » ne contient pas de synthèse budgétaire sur les coûts prévus. Il ne contient que des tableaux détaillés très difficilement lisibles, avec l'absence de tableau de synthèse.

Nous avons cependant remarqué :

- l'absence de ligne budgétaire pour la réalisation de passerelles piétons-cycles
- que seule l'électrification de la seule ligne 1 est prévue, alors que dans la durée du PDU les lignes 31, 32 et 6020 peuvent l'être également
- l'incohérence de certaines données concernant les lignes de tramway avec les données fournies à la commission prospective du 6 juin 2005.

Nous approuvons la création d'un « observatoire des déplacements » qui sera chargé d'établir un « compte déplacements » au niveau de l'agglomération grenobloise.

## **4. Ferroviaire**

Il est regrettable que la solution "plaine de la Bièvre" ne soit pas évoquée pour améliorer les liaisons avec Lyon, alors que cette solution permettrait d'obtenir des temps de parcours réellement attractifs en train.

Il serait également souhaitable qu'apparaisse la part des collectivités locales dans le financement de l'électrification du sillon alpin Nord.

Le texte parle en page 221 « d'ouverture de la gare d'Eybens », alors qu'aucune étude comparative n'a été faite avec celles de Domène et de Saint-Martin d'Hères (page 133). Le PDU devrait indiquer qu'une étude comparative entre ces trois implantations possibles est nécessaire avant de réaliser le choix de l'une de ces gares.

## 5. Transports péri-urbains

Nous regrettons que les projets de tram-train ne figurent dans le document que dans le chapitre « projets à long terme au-delà de 2012 ».

Nous souhaitons que le texte du PDU intègre explicitement que les lignes express aient une plus forte complémentarité avec le reste du réseau Transisère

## 6. Transports urbains

Ligne E : le choix que préconise l'ADTC est le passage par le cours Jean Jaurès.

Pour l'ADTC, une mesure pour augmenter la vitesse commerciale serait la suppression de la montée par l'avant et que des mesures d'extension de la montée par l'avant dans les bus articulés soient explicitement refusées.

Nous demandons à ce que figure au PDU 2006-2012 :

- le prolongement de la ligne A à Pont-de-Claix avant 2012 pour faire un point de maillage important avec la ligne 1
- le retour du trolleybus sur la ligne 1, mais aussi sur les lignes 31 et 32, ainsi que sur la ligne 6020
- un meilleur service le soir : nous souhaitons que le réseau de soirée prenne le relais du réseau de jour, celui-ci devant être progressivement étendu en fin de journée. Ceci permettrait de satisfaire en partie le besoins des salariés à temps partiel dont le taux est passé de 12 % à 20 % (page 31)
- la suppression d'horaires spéciaux pendant les petites vacances scolaires
- la création de "comités des usagers " pour les lignes urbaines

## 7. Intermodalité

Le texte de la page 133 n'est pas assez clair. Devrait figurer la "systématisation dans chaque gare de la région d'un P+R vélo sécurisé, garages ouverts aux abonnés SNCF ou TAG, ainsi que dans les principaux arrêts TAG en périphérie ".

Les Parkings urbains ne peuvent être considérés comme des P+R et ne doivent pas être financés par le SMTC.

## 8. Voirie et circulation

Quais sur l'Isère (page 161) : le texte indique que « la ville de Grenoble souhaite étudier la possibilité de réduire la circulation sur une seule voie de part et d'autre des quais ». Le PDU ne fait que retranscrire ce souhait de la ville de Grenoble. Il devrait « imposer » ce dispositif rendu possible par la mise en service de la ligne C et le prolongement du tram B au polygone scientifique.

Ponts routiers (page 169) : le projet de PDU mentionne la « création éventuelle d'un nouveau pont entre Grenoble et La Tronche (boucle des Sablons) ». La pertinence d'un tel ouvrage ne nous paraît pas démontrée, surtout si le trafic est appelé à diminuer, d'autant plus que cet ouvrage viendrait détruire une zone écologiquement sensible.

Projets routiers (page 171) : on parle de nouvelle liaison Meylan-Montbonnot avec une nouvelle voirie qui « complétera la RD11m ». Le mot compléter nous paraît être une erreur puisqu'il n'est pas prévu de nouvelle voie en plus de la RD11m.

Zones 30 (page 209) : le pourcentage prévu de « 25 % des voiries à 30 km/h » en 2012 nous paraît peu ambitieux.

## **9. Vélos**

On retrouve peu de propositions précises et chiffrées, à part « 1000 arceaux par an ». Il faudrait :

- insister sur le rôle du jalonnement pour les nouveaux usagers
- prévoir explicitement des passerelles ; exemples : entre l'Île Verte et le CHU, entre le polygone scientifique et la rive gauche, au-dessus de la rocade sud vers Saint-Martin d'Hères ou Gières...
- à propos de l'entretien, la Métro devrait faire des propositions pour aider les communes (moyens type balayeuses...), moyennant un engagement de celles-ci à réaliser un entretien de qualité
- les double-sens cyclables sont cités, mais il n'est pas prévu de les systématiser, ce que nous demandons explicitement (sauf exceptions pour raisons de sécurité).

## **10. Création d'un « bureau de Gestion des temps »**

Nous souhaitons que le PDU intègre formellement une démarche de « gestion des temps » avec les partenaires concernés (entreprises, syndicats, salariés, administrations, universités,...) afin de mieux gérer les différents flux de déplacements dans la journée.

## **11. Suivi du PDU**

Le document manque d'indicateurs quantitatifs précis qui seront nécessaires pour assurer le suivi des actions figurant dans ce PDU (voir en annexe). Nous souhaitons que le document « PDU 2006-2012 » précise le fonctionnement du comité de suivi du PDU dans lequel nous souhaitons être associés.

Nous sommes à votre disposition pour vous préciser certains des points ci-dessus ainsi que nos propositions « alternatives à la rocade Nord ».

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Antoine Jammes  
Président de l'ADTC

Sophie D'Herbomez-Provost  
Présidente de la FRAPNA Isère

### **Copies :**

Mr. Le Président du Conseil régional Rhône-Alpes  
Mr. Le Président du Conseil général de l'Isère  
Mr. Le Président de la Métro  
Mesdames et Messieurs les membres du Bureau du SMTC  
Mesdames et Messieurs les maires de la Métro

**ANNEXE – Liste d'indicateurs pour le PDU**  
(extrait du courrier du 19 avril 2006)

- ✓ Amélioration de la vitesse commerciale des bus :
  - nombre de feux équipés de prise en compte des bus
  - nombre de bus (et cars **Transisère**) équipés
  - nombre de kilomètres en sites propres / voies bus réservées afin de réduire le différentiel du temps de parcours entre heures creuses et heures de pointe
  - suppression des « points noirs » du réseau affectant significativement la vitesse commerciale des bus
  
- ✓ BHNS/THNS (Bus ou Trolleybus à Haut Niveau de Service) et tramway : nombre de kilomètres réalisés par rapport aux objectifs fixés au schéma structurant
  
- ✓ Pourcentage du nombre de kilomètres parcourus en véhicules à traction électrique (bus, cars, trains) sur l'agglomération
  
- ✓ Evolution du nombre d'usagers : on suivra notamment le nombre d'abonnements, et en particulier le nombre d'abonnements dans le cadre des entreprises ayant signé un PDE/PDA par rapport au nombre total de salariés
  
- ✓ Accessibilité : nombre de lignes accessibles et pourcentage du nombre d'arrêts accessibles
  
- ✓ Amplitude horaire : pourcentage de l'agglomération reliée à quatre points de référence à différentes heures (par exemple : 21h00 et 23h00)
  - Points de référence : gare de Grenoble, place Victor Hugo, Hôpital Nord, Campus
  - On mesurera la possibilité de se rendre vers l'un de ces points de référence et d'en revenir
  
- ✓ Efficacité du réseau :
  - pourcentage de l'agglomération que l'on peut atteindre depuis ces quatre points de référence en trente minutes à raison d'un service au moins toutes les dix minutes.
  - Nombre de lignes où l'intervalle entre passages n'est jamais supérieur à 10 minutes entre 7h et 20h du lundi au samedi, pour toute la période d'hiver
  
- ✓ Nombre de distributeurs de titres de transports aux endroits stratégiques, hors agences TAG
  
- ✓ Qualité de service réseaux de TC : indicateurs à définir, basés sur des enquêtes clientèles (TAG+**Transisère**...) élaborées conjointement avec les autorités politiques et les représentants d'usagers
  
- ✓ Politique de stationnement : pourcentage de nombre de places dans les différentes couleurs de zones de stationnement

- ✓ Politique « Zone 30 » : deux types d'indicateurs sont à définir :
  - Quantitatifs liés au nombre de zones 30 réalisées (surface...)
  - Qualitatifs basés sur des critères tels que le traitement des entrées, des carrefours...
  
- ✓ Politique cyclable :
  - Qualité des aménagements : entretien, revêtement, éclairage, signalétique, jalonnement...
  - Ratio linéaire d'aménagement cyclable/linéaire de voirie
  - Nombre de vélo stations
  - Nombre d'équivalent temps plein consacrés aux vélos par commune
  - Critères de continuité (à définir)
  - Suppression des points de coupure du réseau identifiés nécessitant des ouvrages (passerelles...)
  - Pourcentage des rues des centre-villes autorisées aux cyclistes à contre-sens
  - Pourcentage des points commerciaux, administratifs, services, centres sportifs, culturels... disposant de stationnement vélo à proximité
  
- ✓ Parkings Relais : nombre de places et taux de remplissage
  
- ✓ Nombre d'écoles de l'agglomération ayant bénéficié d'opérations Vélobus et Pédibus
  
- ✓ Nombre de points d'arrêt des réseaux TAG et SNCF équipés de garages à vélos sécurisés
  
- ✓ Changement de comportement : il sera défini des indicateurs pertinents.