

ASSEMBLEE GENERALE
Jeudi 11 mars 2010

Rapport moral

Depuis la dernière AG, les enjeux environnementaux et énergétiques que nous avons évoqués en introduction du rapport 2009 ont tenu le devant de la scène, notamment lors du sommet de Copenhague. Mais l'événement en est resté au stade des effets d'annonces... Toutefois, cela a permis de constater que ces préoccupations semblent partagées par une part croissante de la population.

Au-delà de toute cette communication institutionnelle, nous notons avec intérêt que les Français (*comme les habitants d'autres pays occidentaux*) commencent à « voter avec leurs pieds » : toutes les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) publiées ces dernières années montrent une baisse de l'usage de la voiture dans les grandes villes françaises (9 grandes villes concernées de 2006 à 2009). D'après des enquêtes moins exhaustives de 2005, cette tendance est également observée à Grenoble, où l'EMD 2010 est en cours.

Les experts du CERTU sont convaincus que cette baisse n'est pas une simple fluctuation passagère induite par la crise financière (même si la crise y contribue), mais bel et bien une tendance lourde. Les habitants réorganisent leurs déplacements, la mobilité moyenne diminue, et cette baisse impacte essentiellement les déplacements en voiture, au profit des TC et du vélo. Un des facteurs de cette baisse étant le vieillissement de la population, cette tendance devrait se poursuivre.

Malheureusement, l'évolution des politiques de déplacements ne prend que partiellement en compte cette (r) évolution des habitudes... et des contraintes physiques et naturelles. Bon nombre de nos « grands élus » continuent à justifier le projet de Rocade Nord par la croissance du trafic. Le Département fait preuve d'un zèle étonnant (achats fonciers, abattage d'arbres...) alors que le dossier soumis à enquête publique en novembre 2009 comportait des carences et des biais importants et inquiétants, susceptibles selon nous d'invalider une éventuelle déclaration d'utilité publique de l'ouvrage. Nous persévérons au sein du collectif d'associations CAIRN, pour dénoncer les effets pervers que la réalisation de ce projet induirait.

Dans un contexte économique difficile, les collectivités ne resteront peut-être pas insensibles à un autre argument de poids : tout l'argent dépensé dans la Rocade Nord ne serait plus disponible pour d'autres réalisations. Cette problématique devient sensible... Notons d'ailleurs le motif retenu par le Tribunal administratif pour annuler le PDU en juillet 2009 : le report du projet tram E à la même échéance que la Rocade Nord induit un déséquilibre significatif dans l'équilibre financier du PDU, et de ce fait le PDU re-voté en décembre 2008 n'est plus conforme à ce qui avait été voté lors de l'adoption du PDU. Le SMTC a fait appel de ce jugement, l'ADTC et la FRAPNA continuent d'instruire conjointement ce recours.

Les récents bilans publiés quant au financement et à l'impact de voiries à péage (A51, Liane...), les abandons de projets routiers par plusieurs autres agglomérations de taille comparable à Grenoble, et diverses réticences dans plusieurs communes de l'agglomération, nous permettent de continuer à nourrir l'espoir que Grenoble ne sera pas la dernière des 10 agglos de plus de 400 000 habitants à vouloir boucler sa rocade incomplète.

Malgré un net apaisement depuis fin 2008, nous regrettons que la concertation reste —de notre point de vue— insuffisante avec les principaux élus en charge des transports dans l'agglomération grenobloise. Si le nombre d'invitation à des réunions a augmenté, le schéma qui tend à s'y reproduire un peu trop souvent à notre goût est celui de réunions d'information ou de débat sur des principes généraux, qui peuvent certes avoir leur utilité, mais ne remplacent par une concertation amont pragmatique et régulière. Ainsi, l'ADTC a été invitée, après prise de décision du SMTC, à exprimer son point de vue sur la tarification sociale des TC (*nous sommes favorable au principe*), mais n'a pas eu de réponse concrète à sa demande de concertation sur les projets d'« optimisation » du réseau (*en fait, essentiellement des projet de réduction de l'offre, lignes de tram exceptées*). Nous avons été invités à prendre part aux travaux de l'Observatoire « Sécurité des Déplacements », mais les conclusions de ces travaux sur les modes doux (vélo et marche) n'ont pas été pris en compte dans de récents projets d'aménagements, par exemple boulevard Gambetta à Grenoble. Nos demandes d'être associés au développement de projets de centrales de mobilité (« GMCD ») ou de serveurs internet multi-modaux sont jusqu'à présent restées lettre morte, surtout quand nous découvrons les premiers résultats préliminaires de ces démarches... Nous n'avons pas été entendus quand nous avons dénoncé la destruction des lignes de trolleybus, et nous regrettons qu'une éventuelle réhabilitation de telles lignes soit repoussée aux calendes grecques alors que les TC à traction électrique alimentés par câble (*et non sur batteries ou autres piles*) rendraient possible un meilleur service à un moindre coût de fonctionnement.

Fort heureusement, l'année 2009 a aussi apporté des satisfactions. La pertinence des propositions de l'ADTC a été reconnue dans les conclusions de l'enquête publique sur le prolongement du tram B. La Région et la

Direction régionale SNCF ont tenu compte des avis des usagers dans le choix des équipements des véloparcs ou autres consignes à vélo pour les gares. A un détail près : la quantité reste très insuffisante, mais c'est un bon début ! Nos sections locales ont su nouer des relations de qualité avec leurs interlocuteurs (dont une nouvelle AOT dans le Grésivaudan), en profitant de l'expérience acquise par l'ADTC pour élaborer des propositions adaptées au contexte local. La démarche de généralisation des double-sens cyclables a été, sur proposition de l'ADTC, couronnée par la remise du Guidon d'Or 2009 de la FUBicy à la Ville de Grenoble. La fin des travaux sur la voie ferrée « Sillon Alpin Sud » s'est bien déroulée, nos critiques de 2007/2008 sur l'information des voyageurs lors de la mise en place des autocars de substitution Grenoble-Valence ont été prises en compte, et nous pouvons enfin apprécier l'amélioration de la desserte cadencée (à quelques ratés près...) sur cet axe.

Enfin, et j'en profite pour adresser des remerciements appuyés à notre petite équipe de salariés, les actions de sensibilisation et d'incitation au changement de comportement continuent à être appréciées par nos partenaires et le public auxquelles elles s'adressent. Plusieurs projets ont été menés au-delà du périmètre de la Métro, en particulier pour mettre en place des Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires (PDES), avec quand le contexte s'y prête des « pédibus » ou « vélobus ». Autre nouveauté : le démarrage d'une nouvelle activité, la « vélo-école » pour adultes. La persévérance a fini par payer, ce projet bénéficie depuis l'automne 2009 d'un soutien de la Région et de Fondation Transdev. Des formations ont été proposées dans 2 centres sociaux, et un premier groupe d'individuels a pu bénéficier de cette expérience. Le Challenge « Au travail à vélo », devenu régional, se maintient bien malgré son abandon par la Métro en 2009, et nous avons expérimenté une nouvelle formule très complémentaire multi-modal pour la Semaine de la Mobilité en septembre 2009.

Ces actions, et d'autres encore, continuent à démontrer que l'ADTC, si elle sait être très critique à l'égard des projets qu'elle désapprouve, sait aussi mettre la main à la pâte et être résolument constructive, pour inciter et aider à « se déplacer autrement ».

Monique GIROUD, présidente