

Grenoble, le 3 juillet 2012

L'ADTC note que globalement le « SCoT Grenelle » soumis à enquête publique donne, en matière de déplacements, des orientations claires pour les 20 prochaines années :

- réduction à la source du trafic automobile,
- mise en place d'une stratégie multimodale,
- favoriser les alternatives à la route pour le transport des marchandises.

Le SCoT semble enfin prendre à la source le problème des transports et de la consommation d'espace, en articulant urbanisme et déplacements. Ses objectifs sont cohérents avec ceux de la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et les orientations de la Loi dite « Grenelle de l'Environnement ».

#### **L'ADTC souscrit à ces orientations.**

L'ADTC précise que l'amélioration à court terme de la situation (saturations des voiries d'accès à l'agglomération) peut être obtenue, avec des investissements réduits, par un effort sur les modes actifs, en particulier le vélo, et les mesures de conseil personnalisé, notamment en direction des employés des entreprises et administrations. Comme l'a montré l'Observatoire des PDE, ces mesures peuvent réduire de manière significative les flux automobiles pendulaires aux heures de pointe (jusqu'à -15%), or le seuil de congestion d'un voirie se joue à 10% près.

Cette évolution est à anticiper (le SCoT est construit pour 2030), devrait figurer dans la synthèse du diagnostic, et justifie plusieurs choix du DOO, comme le renoncement à une rocade Nord et la limitation des investissements routiers.

Dans cette perspective, l'attractivité et la compétitivité des milieux économiques se mesurera par la possibilité d'accéder aux entreprises grâce aux transports collectifs, complétés par des modes doux, comme le vélo. Cette tendance commence déjà à s'observer, avec les difficultés que rencontrent certaines entreprises à recruter lorsqu'elles sont mal desservies par les transports collectifs, ou a contrario avec le succès des dessertes par cars interurbains des zones d'activités implantées au bord de l'A41 et celui de la ligne Chrono.

Les conclusions du diagnostic aboutissent à une présentation des enjeux en matière de déplacements (pages 761 à 765 du rapport de présentation) auxquels l'ADTC souscrit. En particulier, l'ADTC note avec satisfaction que l'abandon du projet de contournement routier nord de Grenoble (« rocade Nord ») et de l'A51 est acté au niveau du SCoT.

Néanmoins, l'ADTC déplore que l'effet de la hausse des prix du carburant (mentionné dans le diagnostic) soit oublié dans les conclusions du diagnostic. En effet, le renchérissement du carburant peut modifier sensiblement le comportement des habitants et augmenter fortement la demande de transports en commun. Cette évolution probable est à anticiper et devrait figurer dans la synthèse du diagnostic.

L'ADTC note que le DOO sur les déplacements émet des intentions de principe concernant l'offre en transports en commun pour les dessertes métropolitaines structurantes. Face aux enjeux combinés de l'augmentation du prix des carburants et de la lutte contre le réchauffement climatique, l'ADTC attend que le SCoT donne des orientations plus affirmées sur :

(1) la nécessité de compléter l'offre basée sur le TER et les lignes de cars express par un réseau de type « tram péri-urbain » (voir document de présentation en annexe). Le financement de ces nouvelles infrastructures nécessite de réfléchir à de nouvelles sources de financement, de type péage urbain. Nous demandons que la phrase « liaison en site propre à envisager » qui figure sur la carte des déplacements soit modifiée en « liaison en site propre à aménager », avec une priorité pour la liaison entre Crolles et l'agglomération grenobloise.

(2) la réduction de la part de l'autosolisme par le développement du covoiturage, de l'autostop organisé, etc afin d'optimiser l'espace consacré aux infrastructures routières saturées aux heures de pointe.

Il est souhaitable d'encourager ces comportements par des avantages comme l'accès à des voies et places de stationnement réservées aux voitures transportant au moins 3 personnes.

L'ADTC émet aussi, plus précisément, les remarques suivantes sur les documents soumis à enquête publique :

- sur la carte des dessertes structurantes métropolitaines par car, apparaissent des longues lignes de car comme Grenoble - La Côte-Saint-André. Etant donné que le TER permet d'effectuer la majeure partie du parcours concerné, il serait plus rationnel de jouer la complémentarité car+TER en rabattant ces lignes de grande longueur sur une gare TER (Le Grand Lemps ou Rives dans cet exemple). Ce principe a déjà été adopté par les Transports du Grésivaudan.
- C'est uniquement page 148 que le mot « télétravail » apparaît dans le DOO. Pour l'ADTC, le SCoT doit explicitement indiquer que des télécentres doivent être mis en place sur l'ensemble du territoire afin que les salariés puissent se rendre dans un tel centre situé à moins de 5 ou 10 kms de leur domicile, leur évitant ainsi de temps en temps (une fois par semaine par exemple) de faire des trajets longs pour se rendre sur leur lieu de travail. Si 25% des salariés concernés pratiquaient le télétravail 1 jour par semaine, cela réduirait le trafic sur les voies d'accès à l'agglomération de 5%.
- page 221 du DOO, la carte présentant les orientations pour le transport ferroviaire voyageurs indique plusieurs projets de gare à l'étude. Multiplier les haltes ferroviaires dans l'agglomération serait trop pénalisant pour les usagers venant de gares éloignées, et risquerait de contrarier l'augmentation, nécessaire à terme, de la cadence des TER. Pour l'ADTC, seule la halte de Domène est à rajouter aux gares existantes. Dans l'agglomération, la desserte sera efficacement complétée par les transports en commun urbains et des vélos (consignes automatisées ou locations).
- Page 232 du DOO, se trouvent des recommandations pour favoriser les modes actifs. Il est nécessaire de rappeler explicitement que si les vélos peuvent facilement cohabiter avec le reste du trafic dans les Zones de rencontre et les Zones 30 en agglomération, en-dehors de ce cadre, ils ont besoin d'aménagements cyclables distincts des voies affectées aux automobiles et, sauf exception, ces aménagements cyclables ne doivent pas empiéter sur les trottoirs car cela occasionne trop de conflits d'usage entre cycles et piétons.
- Page 240 du DOO : il est prévu de passer à 2 fois 3 voies l'A41. Pour l'ADTC, cette troisième voie est inutile, dès lors que l'on réalise une voie en site propre sur l'A41 pour les bus, en complément de deux lignes structurantes sur la rive droite desservant les zones habitées et d'activités, et de Parkings Relais éloignés de l'agglomération grenobloise. Le succès des autocars Express Transisère (*rive droite et rive gauche*) montre qu'une ligne de TC bénéficiant d'une voie réservée, et donc de temps de parcours attractifs et réguliers, génère le report modal de la voiture vers l'autocar et confirme l'impact positif du développement de la desserte TER sur la rive gauche. Nous souhaitons que soit mentionnée la possibilité de créer des arrêts de ces cars sur autoroute, comme cela est pratiqué en Italie.
- Sur l'axe de la Bièvre, nous regrettons que le passage à 2\*2 voies de l'axe routier et de son prolongement soit mis en priorité alors que la réactivation de l'axe ferroviaire est seulement indiquée comme à étudier. L'ADTC demande que la réactivation de cet axe ferroviaire soit inscrite comme à réaliser d'ici 2030.

Pour l'ADTC  
Monique Giroud, présidente de l'association