

Grenoble, le 15 novembre 2013

L'ADTC (Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes de la région grenobloise) a pour objectifs de promouvoir les modes de déplacements respectueux de l'environnement, et de lutter contre la dégradation du cadre de vie induite par le trafic automobile. Le point de vue exprimé par l'association ne portera donc que sur la partie du PPA relative aux transports.

Ce volet est néanmoins important, car les transports contribuent pour une bonne part aux émissions de particules (22 % à 24 %, figures 25 et 25 bis, page 47) et sont la principale source d'émissions de dioxyde d'azote (67 %, figure 32, page 53), avec des expositions importantes voire critiques pour les populations proches des voiries routières. Les NOx combinés aux COV contribuent à la formation d'ozone pour lequel la valeur cible est dépassé sur 98 % du territoire du PPA (page 55).

Fiche 14

« Diminuer les émissions polluantes induites par le trafic routier sur le périmètre du PPA par la mise en œuvre de politiques de transport de personnes et de marchandises cohérentes et intégrées à l'échelle du SCoT. »

L'ADTC est tout-à-fait favorable à ces préconisations, mais elle regrette l'absence de précisions et de financement de ces mesures, confiées aux plans de déplacements urbains (PDU) élaborés par les Autorités Organisatrices de Transports (AOT).

Les déplacements d'échange entre l'agglomération et les territoires voisins contribuent à 62 % des km parcourus (Enquête Ménage Déplacements 2010 de la région grenobloise). Le développement des alternatives à l'autosolisme est donc particulièrement important pour ces échanges.

À cet égard, le manque de moyens déployés est en contradiction avec l'intention affichée. Par exemple, l'absence de renforcement de la ligne Express 1 Voiron - Grenoble - Lumbin pourtant saturée, et le sous-dimensionnement chronique des consignes vélos dans les gares de Grenoble, Echirolles et Gières découragent de nombreux usagers potentiels des lignes Transisère ou de la solution TER + vélo.

L'augmentation des stationnements vélos prévus dans le cadre de l'aménagement du Pôle d'Echange Multimodale de la gare de Grenoble est insuffisante aux regards des besoins, comme le montre le document joint en annexe : avis de l'ADTC sur le projet de pôle multimodal d'échange - gares de Grenoble.

Lors de son assemblée générale du 21 mars 2013, l'ADTC a adopté une motion demandant que le futur PDU 2014-2030 de l'agglomération grenobloise intègre la réalisation d'un réseau de tramways périurbains et tram-trains sur les trois branches du Y Grenoblois.

Pour les modes actifs, en plus des problèmes de stationnement pour les vélos, un frein important est le nombre important de coupures urbaines dans l'agglomération (rivières et voies rapides) qui justifierait la construction de plusieurs passerelles.

L'ADTC souhaite que le PPA mentionne explicitement ces solutions et incite fortement les collectivités à les développer.

Fiche 15

« Réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, notamment à l'intérieur du « centre étendu » et sur les « VRU » (voies rapides urbaines) de l'agglomération grenobloise, afin de réduire les émissions polluantes dues à la circulation automobile. »

Lors des pics de pollution, quel que soit le polluant, l'ADTC souhaite que la circulation automobile soit plus strictement restreinte, en échange d'un accès gratuit aux transports en commun dans l'ensemble de la région grenobloise.

Fiche 16

« Exploiter et aménager les VRU et autoroutes de l'agglomération grenobloise afin de fluidifier le trafic routier. »

L'ADTC a rappelé, lors de la concertation préalable portant sur le projet d'élargissement de l'A480, que toute augmentation de la capacité d'une voirie induit, à moyen terme, un accroissement du trafic automobile qui finit rapidement par anéantir l'effet transitoire de fluidification (document joint en annexe). Seuls des aménagements ponctuels visant à améliorer le fonctionnement d'un point dur comme un échangeur peuvent être pertinents.

Par contre, l'ADTC est tout-à-fait favorable à la mise en place de l'exploitation dynamique des VRU, et d'une limitation à 70 km/h sur les VRU aux heures de pointe

Fiche 17

« Encourager l'adhésion à la charte CO2 et l'étendre aux polluants atmosphériques PM10 et NOX. »

Parmi les différentes mesures à prendre, l'ADTC demande le retour du trolleybus sur les lignes de Transports en commun dont la fréquentation est relativement forte, mais pas au point de justifier, même à moyen terme, le passage au tramway. Le trolleybus est un véhicule plus efficace et plus respectueux de l'environnement que le bus, et les agglomérations voisines de Genève et Lyon continuent de les développer.

Fiche 18

« Inciter fortement la mise en place des plans de déplacement d'entreprise (PDE), inter-entreprises (PDIE) ou d'administration (PDA) »

L'ADTC demande la généralisation des plans de déplacement. À terme, la mise en place d'un PDE devrait devenir obligatoire pour les moyennes et grandes entreprises et administrations, et pour les zones d'activité regroupant un nombre suffisant d'entreprises. Au sein de ces PDE, une large place doit être faite à l'information des salariés par exemple par des sessions de conseil personnalisé à renouveler régulièrement.

En conclusion, l'ADTC approuve les objectifs du PPA, mais elle souhaite que les mesures concernant les transports soient précisées, comme indiqué ci-dessus, pour pouvoir avoir des effets concrets et significatifs.

Monique GIROUD,
Présidente de l'ADTC