

Les propositions de l'ADTC pour le PDU horizon 2030 de Grenoble-Alpes Métropole

Le SMTC est en train d'élaborer le plan de déplacement urbain (PDU) à l'horizon 2030 pour la métropole grenobloise. Le PDU est un document de planification qui traite de l'organisation des déplacements à court et moyen terme et à ce titre, il ne concerne pas uniquement les transports en commun mais bien l'ensemble des modes de déplacements tels que le vélo, la marche à pied, la voiture, la moto ou encore le train. Le SMTC a souhaité que l'élaboration de ce PDU soit l'objet d'une concertation. Le présent document représente la contribution de l'ADTC à ce PDU.

Le présent dossier qui présente les propositions de l'ADTC montre qu'il reste beaucoup à faire.

L'ADTC a construit ses propositions suivant 2 axes :

- Les modes actifs que sont le vélo et la marche à pied.
- Les transports publics

complétées par une série d'actions sur les changements de comportements.

Voici en détail ces propositions :

1 - Le développement des modes actifs (piétons, vélos)

1.1 - Une ambition à renforcer

Depuis 60 ans, au fil des aménagements, la voiture a pris la majorité de l'espace non bâti pour circuler et stationner. Ce développement inconsidéré de l'usage de l'automobile est aujourd'hui source d'embouteillages, de pollution, et d'envahissement de l'espace public. Un des objectifs de ce PDU sera de passer d'une ville utilitaire et pensée pour la circulation des automobiles à une ville façonnée pour tous.

En raison de l'urgence environnementale et sanitaire associée aux contraintes financières actuelles, les modes actifs sont plus que jamais des solutions à privilégier. Encore à ce jour, il est regrettable que ces modes, qui nécessitent des investissements moindres et peu de frais de fonctionnement, soient encore trop peu pris en compte dans notre métropole.

Ce nouveau PDU doit impérativement faire de la marche et du vélo des solutions de première classe dans les années qui viennent, ce qui requiert une amélioration significative, des itinéraires sécurisés et confortables, en quantité et surtout en qualité.

- La démarche engagée de réduction des vitesses des véhicules motorisés, parce qu'elle est un gage avéré de réduction de l'accidentologie, doit être amplifiée, en intégrant les communes non présentes à ce jour, en l'étendant à de nouveaux axes, et en assurant son respect, par des aménagements spécifiques comme par des dispositifs de verbalisation.

- Un meilleur partage de l'espace public est nécessaire, il est inconcevable de voir encore en 2017 des projets de rénovation réservant plus de 85% de l'espace à l'automobile. Une simple "amélioration" n'est pas suffisante. Ce PDU doit imposer un maximum de 50% de l'espace public dédié à l'automobile sur chaque opération. Cet espace doit être repris en priorité sur le stationnement des véhicules.
- La marche ou le vélo ne doivent plus simplement être des « à côtés » de la voirie mais être prises en compte dès l'élaboration des projets ou des réaménagements pour y être intégrés. Il est déplorable de constater que ce qui était possible il y a 40 ans n'a pas plus l'être sur certaines opérations récentes (rue des Martyrs par exemple).
- Pour encourager l'usage des modes actifs (la marche notamment), l'aménagement des quartiers doit rester perméable pour pouvoir les traverser, en offrant à ces modes des raccourcis y compris et surtout lorsque la voirie est en impasse. Chaque opération foncière privée doit se voir imposer l'ouverture et la connexion avec de nouveaux axes dédiés aux modes actifs ; une procédure de révision doit permettre de réserver des espaces à chaque mutation d'une parcelle publique.
- Les coupures urbaines et naturelles restent nombreuses dans notre métropole et trop souvent une solution n'est offerte qu'aux seuls véhicules motorisés. Ce PDU doit s'engager à créer de nouvelles passerelles réservées aux modes actifs, en particulier entre la gare de Gières et Meylan, entre la rue Bizanet à Grenoble et le CHU, entre le nord de l'Esplanade et le quartier Jean Macé à Grenoble. 6 autres passerelles sont proposées dans notre livre blanc (<http://www.adtc-grenoble.org/IMG/pdf/livre-blanc-velo-adtc-avril2015.pdf>).
- Alliés naturels des transports en commun, les modes actifs doivent être mieux intégrés pour le rabattement vers ceux-ci : Des stationnements cycles doivent être placés près de chaque arrêt et station tram et des itinéraires piétons et vélos confortables doivent permettre de rejoindre en toute sécurité les lignes majeures de l'agglomération.

1.2 - Un petit pas vers l'école, un grand pas pour la métropole

La marche constitue la base de la ville durable. Elle est la forme de mobilité la plus naturelle pour tous, du plus jeune âge jusqu'au plus grand. Tous les usagers, y compris les automobilistes et les usagers des transports en commun sont amenés à marcher. Nous marchons déjà bien, 79% des trajets inférieurs à 1km sont réalisés à pied, mais nos modes de vies sédentaires devraient nous encourager à marcher plus. Alors que nous marchons sans rien coûter à personne et sans polluer, il reste difficile de marcher dans nos villes.

Pour favoriser les déplacements à pied, il faut rendre attractif les cheminements en prenant soin de veiller à l'accessibilité des trottoirs, à installer des bancs régulièrement pour permettre à nos aînés de souffler, des arbres pour rafraîchir l'été, et des espaces pour que nos enfants puissent jouer en toute sécurité. La marche fonctionnelle peut devenir plaisir si sur le parcours on trouve des surprises, des vibrations avec l'histoire, l'architecture ou la nature. La ville marchable n'est pas seulement qu'une question de largeur de trottoir.

Au-delà des points déjà cités, il nous semble impératif que ce PDU s'engage sur des mesures concrètes pour faire progresser la place, la facilité des trajets et la sécurité des piétons.

- Le trottoir doit être réservé aux piétons et à eux seuls : la signalisation routière doit être déportée ou suspendue, les arceaux à vélos déplacés sur la chaussée, les armoires techniques n'y ont pas leur place et bloquent souvent la visibilité créant des zones de risques, les conteneurs à ordures doivent disposer de zones dédiées hors du trottoir, les pistes cyclables ne doivent plus déboucher sur l'espace piéton ... Toutes ces recommandations doivent se

retrouver dans un guide contraignant. Un budget conséquent doit être dédié à cette mise en conformité.

- La mise aux normes d'accessibilité des cheminements piétons a pris beaucoup trop de retard cette dernière décennie. Parce qu'il s'agit des moins mobiles d'entre nous mais aussi de tous nos usages quotidiens (poussettes, trottinettes, caddies), ce PDU doit s'engager sur des objectifs chiffrés en ce sens.
- Les piétons doivent pouvoir profiter de la rue et de la ville bien au delà des seuls trottoirs. Ce PDU doit prévoir des objectifs chiffrés d'augmentation des zones piétonnes dans la ville centre mais aussi dans les communes limitrophes ainsi que la conversion en zones de rencontre d'un certain nombre de rues résidentielles.
- Les communes plus éloignées, par leur accès trop souvent motorisés, sont rarement confortables à pied. Un plan d'action pour les centres-bourgs est nécessaire, non seulement pour la place centrale, mais aussi pour créer un réseau cohérent de cheminements piétons y menant, en particulier au travers des zones résidentielles dont les accès ne sont souvent pensés qu'en voiture.
- La marche doit être rendue pratique et sûre pour aller à l'école. Nous souhaitons voir inscrit dans ce PDU un plan complet pour sécuriser les accès à pied aux écoles et pour décourager les déposes en véhicule motorisés : l'enjeu n'est pas de rajouter un peu de signalétique mais bien de fermer définitivement ou ponctuellement des rues autour des écoles à desserte motorisée.
- Certains itinéraires désagréables pour les piétons sont parfois inévitables. Ce PDU doit s'engager à un traitement pour les sécuriser tout en renforçant le caractère prioritaire des piétons sans rajouter des détours inacceptables, par exemple pour le giratoire Didcot, l'échangeur de la Carronnerie, le pont du Vercors, celui d'Eybens sur la rocade sud, etc.
- De nombreux passages à niveau sont franchis à pied dans l'agglomération, y compris en zone urbaine dense (Echirolles, St-Egrève, ...). Faute de pouvoir les supprimer à court terme, et parce que les passerelles au-dessus des voies ne peuvent être que complémentaires, le PDU doit prévoir des engagements de rénovation des traversées piétonnes, à niveau, distinctes de la chaussée et avec une signalisation renforcée.

1.3 - Le vélo partout, le vélo pour tous

Les objectifs internationaux et nationaux imposent une réduction majeure du nombre de véhicules motorisés, et le vélo est un outil puissant pour y parvenir. Des efforts notables ont été faits, mais un investissement conséquent dans la qualité et la sécurité des itinéraires est nécessaire pour attirer des usagers actuels de l'automobile et tripler la part modale du vélo. Les opérations de communications ne seront pas suffisantes.

Les mesures mises en avant dans le cadre de cette contribution au PDU ne sont qu'un appui à une politique vélo plus complète décrite en détail dans notre livre blanc (<http://www.adtc-grenoble.org/IMG/pdf/livre-blanc-velo-adtc-avril2015.pdf>).

- Alliés naturels des transports en commun, les modes actifs doivent être mieux intégrés pour se rabattre vers ceux-ci : Des stationnements cycles doivent être placés près de chaque point d'arrêt et des itinéraires piétons et vélos confortables doivent permettre de rejoindre en toute sécurité les lignes majeures de l'agglomération.
- Pour permettre la grande desserte métropolitaine comme pour sécuriser les nouveaux cyclistes, le développement complet du Réseau Express Vélo est nécessaire sur tout le territoire métropolitain. Ce PDU doit s'engager dès les premières années sur la réalisation - en continuité - des branches Nord-Sud (St Egrève – Vizille - Séchilienne et Grenoble - Eybens), Est-Ouest (Fontaine - Meylan) et sur des itinéraires de rocade.

- Afin d'accueillir l'augmentation déjà engagée des flux cyclistes, il convient dès à présent de prévoir un travail de réaménagement de la totalité des axes desservant les deux premiers pôles de déplacements à vélo de l'agglomération : le campus universitaire et la presqu'île scientifique (dont le secteur Europole).
- Même en dehors des itinéraires labellisés Réseau Vélo Express, ce PDU doit programmer l'aménagement de certains tronçons routiers majeurs non ou mal aménagés, en particulier l'avenue Gabriel Péri à St Martin d'Hères, l'avenue de Romans et Valence à Sassenage et l'avenue de la combe à Gières.
- En zone urbaine dense, le développement du réseau cyclable secondaire doit être achevé au terme de ce PDU : toute rue accueillant un trafic motorisé à 50 km/h doit être pourvue d'un aménagement cyclable en 2030.
- Les cyclistes pâtissent trop des aménagements ratés. Des engagements précis du PDU sur les modalités de concertation sont souhaitables ainsi que des engagements chiffrés sur un programme de travaux pour corriger les erreurs et rétablir les continuités.
- Le développement des consignes sécurisées est à poursuivre près des lieux d'échanges multimodaux. Mais en priorité, c'est le rythme de pose de nouveaux arceaux, par la visibilité qu'ils apportent, qui doit être maintenu en particulier hors de Grenoble et dans le sud de l'agglomération.
- Pour améliorer la visibilité du vélo comme mode de déplacement dans toute l'agglomération, ce PDU doit prévoir - à moins que ce ne soit réalisé auparavant - une rénovation en profondeur du jalonnement des itinéraires sur la métropole incluant les temps de trajet, le type de revêtement, la sécurité de l'itinéraire et l'éventuel dénivelé positif.
- Les dispositifs d'apprentissage du vélo pour les enfants comme pour les adultes sont à développer.
- Enfin il paraît indispensable de travailler sur l'image du cycliste avec une campagne de communication pertinente et appropriée.

2 - Pour des transports publics à la hauteur

2-1 Une offre de qualité

L'objet du transport public est d'offrir une alternative crédible à l'automobile chaque fois que possible, et un service de qualité aux captifs. La moitié des déplacements dans la région grenobloise fait plus de 3 km, les transports en commun doivent permettre la majorité de ces déplacements. Plusieurs facteurs sont indispensables simultanément pour rendre le transport public attractif : accessibilité à pied, rapidité et fréquence.

Plus de 99 % des usagers se rendent à pied à l'arrêt de bus ou de tram : dans les zones denses où 90 % des habitants vivent, une desserte régulière en transport public doit exister de 6h à 21h au minimum.

Le temps de parcours est un des premiers critères de comparaison entre les divers modes de déplacement et toutes les possibilités pour les améliorer doivent être utilisées. Une vitesse commerciale plus élevée augmente l'attractivité et permet des économies de fonctionnement, puisque le même service peut être effectué avec moins de véhicules engagés.

2-2 Un véritable maillage du réseau – Une desserte du centre-ville

La majorité des déplacements doit pouvoir se réaliser avec 0 ou 1 correspondance au maximum. Pour cela, les lignes Proximo et Transisère doivent accéder au cœur de la métropole. Ces lignes doivent être diamétralisées (exemple des lignes TAG 12 et Transisère Express 1) chaque fois que possible. À titre d'illustration, les terminus aujourd'hui placés à l'extérieur du cœur de

l'agglomération des lignes TAG 14, 15 et 17 et Transisère 6020 doivent revenir au centre-ville de Grenoble ou à la gare.

Les principales lignes Transisère desservant les zones denses de la région grenobloise (rives gauche et droite de l'Isère dans le Grésivaudan, Voreppe, Voiron et Centr'Alp dans le Voironnais) doivent être développées et donner un accès direct au cœur de la Métropole et à la gare de Grenoble.

Les lignes TAG ou Transisère desservant les massifs (Oisans, Chartreuse, Vercors) doivent être reliées à la gare de Grenoble et doivent permettre le transport des vélos.

Pour améliorer le maillage du réseau et la desserte, la ligne C6 doit être prolongée jusqu'au campus. Un pont sur l'Isère réservé aux transports en commun doit être construit pour permettre de prolonger la ligne C7 (ligne 11 actuelle) vers Meylan – Corenc. Ce pont permettrait de fiabiliser les temps de parcours de la ligne 6070 en la faisant passer par le Nord-Est du campus et le boulevard des Alpes à Meylan.

Les pôles de correspondance doivent être soignés pour l'utilisateur. Les pôles de Chavant, Victor Hugo et d'Alsace-Lorraine devront être repris dans le cadre de ce PDU. Un pôle de correspondances entre les lignes B, C1 et Transisère devra être créé à La Tronche Sablons pour permettre l'accès en TC au CHU et au Campus depuis le Grésivaudan.

2.3 - Des transports publics performants

Sur chaque ligne, la prise en compte aux feux et les voies réservées bus doivent donner la priorité au transport public.

Sur les voies empruntées par les lignes de transport public, il ne doit pas y avoir d'autre obstacle « ralentisseur » que le coussin berlinois, En particulier toutes les « rampes » doivent être supprimées à la fois pour le confort des usagers et la colonne vertébrale du conducteur. Les giratoires doivent être coupés par une voie bus prioritaire.

Sur les lignes les plus importantes, l'intervalle entre deux passages successifs de bus doit être au plus de 10 minutes. Sur les autres, le cadencement (intervalle régulier de 12, 15, 20, 30 ou 60 minutes pour que les minutes de passage soient les mêmes à chaque heure) est indispensable pour faciliter la mémorisation des horaires par l'utilisateur. Ce cadencement doit s'appliquer pendant l'ensemble de la période d'hiver, de la quatrième semaine d'août à la deuxième semaine de juillet, et sans diminution pendant les vacances scolaires.

Pour les lignes de bus les plus fréquentes dont la transformation en ligne de tramway n'est pas envisageable à moyen ou long terme, le trolleybus doit être remis en place. Avec son alimentation électrique non polluante, avec des bonnes performances d'accélération, le trolleybus a l'avantage de signaler par sa ligne aérienne de contact le passage d'une ligne fréquente de transport public. Sur la métropole, les lignes C3/C4 et 12 au moins, se prêtent particulièrement au passage en trolleybus.

2.4 - Une extension du réseau de tramways

Le réseau de tramway assure les 2/3 des voyages en transports urbains dans la Métropole grenobloise. Avec le réseau Chrono, il constitue l'armature du réseau de transports en commun, contrairement aux autres lignes, Proximo notamment, qui n'ont pas une attractivité suffisante (vitesse commerciale, fréquence ou amplitude horaire insuffisante ou/et absence de cadencement).

Mais hélas, le SMTC ne semble pas avoir de projet d'extension du réseau tramway, en dehors du prolongement de la ligne A à Flottibulle, dont l'enquête publique a lieu depuis le 19 juin. L'absence de projet à court ou moyen terme est telle que si l'Etat lançait un appel à projets (procédure qui permet aux collectivités d'obtenir des subventions d'Etat), le SMTC n'aurait aucun dossier à proposer !

L'ADTC pense non seulement aux coûts de réalisation de lignes de tramway, mais aussi aux coûts d'exploitation. Grâce à sa capacité très élevée (200 voyageurs pour un TFS de 30 m, 300 pour un Citadis de 45 m), le tramway peut transporter autant de monde avec une fréquence moindre qu'un

bus. Sur les lignes fortes de bus dont la fréquentation nécessite d'engager au moins un bus toutes les 5 minutes, le tramway permet ainsi des économies de fonctionnement.

L'ADTC a bien conscience que le contexte financier actuel limite les projets d'infrastructures. C'est pourquoi parmi les nombreux projets qui seraient intéressants, l'ADTC n'en retient que deux prioritaires : le prolongement de la ligne E vers Le Pont de Claix Papeteries, et une nouvelle ligne F vers Meylan - Montbonnot.

Les deux projets de tramway à réaliser

Ligne E : Prolongement vers Le Pont de Claix Papeteries (6 km)

Le prolongement de la ligne E vers le Sud, jusqu'à Pont de Claix Papeteries fait partie sans aucun doute des priorités à engager dès maintenant. Les études déjà réalisées (résumées dans le numéro 146 de ADTC Infos) montrent bien son intérêt.

Le terminus actuel de la ligne E à Louise Michel nécessite une correspondance avec la ligne C2 (Grenoble Louise Michel - Echirolles - Le Pont de Claix - Claix Pont Rouge). Cette rupture de charge est coûteuse pour la SEMITAG, avec des bus articulés sur un petit parcours, et dissuasive pour les usagers. La ligne C2 est d'ailleurs une des rares lignes à connaître une baisse de fréquentation.

De plus, l'axe Libération - Jean Jaurès - Cours St André permet une insertion facile avec déjà une bonne densité de logements. L'incertitude qui se pose sur le franchissement du Rondeau sera levée dès 2022 avec les travaux routiers de remaniement de l'échangeur qui viennent d'être décidés.

Une nouvelle ligne F : Grenoble - Meylan - Montbonnot (10 km)

Entre Meylan et Crolles, le nombre d'habitants le long de la RD 1090 est le même que le long de la ligne C à Grenoble sur une longueur double. La zone d'activités d'Inovalée, sur Meylan et Montbonnot, a dépassé les 12 000 emplois. Ces chiffres montrent le potentiel d'usagers pour une ligne de tram vers le Grésivaudan. La ligne C1 Grenoble - Meylan créée en 2012 ne cesse d'ailleurs de monter en charge au point de refuser parfois des usagers le matin en direction de Meylan.

Au vu des populations et emplois existants à desservir, la réalisation d'une ligne Grenoble - Meylan - Montbonnot Pré de l'Eau s'impose. A terme, cette ligne pourrait être prolongée vers Crolles et Brignoud.

À Grenoble, cette nouvelle ligne F pourrait partir de la gare, rejoindre le cours Jean Jaurès puis emprunter les Grands Boulevards à partir de Vallier-Libération. Ce parcours permettrait de doubler la fréquence sur les tronçons les plus chargés de la ligne C (entre Grenoble-Hôtel de Ville et Vallier-Libération) et de la ligne E (entre Vallier-Libération et Alsace-Lorraine) en offrant de nouvelles possibilités de destinations.

2.5 - Des liaisons TER desservant la Métropole

La configuration de la région grenobloise, où l'urbanisation se concentre principalement le long de trois vallées, est particulièrement favorable à la mise en place de dessertes TER qui pourraient être renforcées pour devenir une véritable RER. En offrant une véritable alternative à de nombreux déplacements en véhicules particuliers, une desserte fréquente entre Rives et Brignoud fait partie des solutions pour limiter les engorgements des autoroutes d'accès comme l'A48 et l'A41.

L'ADTC a identifié ainsi quelques mesures prioritaires :

- réalisation d'une voie de retournement à Brignoud en site central, pour étendre la desserte périurbaine actuellement limitée à Gières. Cette voie était prévue et financée dans le cadre de la modernisation du sillon alpin sud.
- réalisation d'une halte à Domène pour compléter la desserte du territoire.

- cadencement de la desserte entre Rives et Brignoud au quart d'heure en heures de pointe, et suppression des trous de desserte le reste de la journée avec un cadencement à l'heure (certains atteignent près de 4 heures actuellement).
- mise en place d'une tarification intégrée avec les autres moyens de transport : réseaux urbains et interurbains pour faciliter l'usage aux abonnés et aux occasionnels qui sont trop souvent négligés dans les systèmes de tarification multi-réseaux.
- modernisation de la ligne Grenoble - Gap
- réalisation de la phase 1 de l'accès français de la ligne Ferroviaire Lyon - Turin entre Lyon et Chambéry pour permettre la fiabilisation et l'augmentation de l'offre ferroviaire entre Lyon – Grenoble et Chambéry

3 - Changer les comportements

Au-delà des aménagements ou développements d'infrastructures, il est nécessaire de mener des actions pour faire évoluer les comportements, comment passer de l'usage de la voiture à l'utilisation des modes actifs ou des transports publics ?

3 séries d'action nous semblent importantes :

Optimiser l'usage de la voiture

Si à court terme, l'objectif est de réduire le nombre de déplacements effectués avec sa « chère » voiture, à moyen terme, l'objectif est d'augmenter significativement :

- le nombre de foyers habitants dans les centres-villes ne possédant plus de voiture
- le nombre de foyers habitants dans des zones éloignées des centres urbains réduisant leur nombre de voitures (passer de 3 à 2 ou de 2 à 1)

Cet objectif passe par :

- le développement de l'usage des nouvelles mobilités type Autopartage et covoiturage
- une politique de stationnement dans les centres urbains réduisant la surface de l'espace public réservé à un usage privé et en élargissant le stationnement payant (périmètre, horaires)

Des actions de type « 2 mois sans ma voiture » testées récemment avec succès doivent être valorisées et développées.

Mettre en place une tarification attractive pour les transports en commun

Un effort significatif a été fait pour les usagers réguliers des transports en commun se déplaçant à l'intérieur du périmètre de la Métropole.

Il est prioritaire aujourd'hui de mettre en place une tarification attractive :

- pour les personnes ayant des usages occasionnels des transports en commun
- pour les personnes venant des territoires voisins de la Métropole.

Informier, sensibiliser, éduquer, promouvoir, verbaliser

Depuis une vingtaine d'années, des actions de sensibilisation ont été menées auprès de publics ciblés, salariés (à travers les PDE) et enfants (écoles, collèges...).

- Les actions à mener pour les prochaines années doivent concerner l'ensemble des habitants de la région grenobloise. Le SMTC doit développer des outils de sensibilisation/information qui puissent être relayés via différents canaux touchant le grand public comme les journaux d'information municipale.
- La transformation des PDE (ciblant essentiellement les transports en commun dans bien des entreprises) vers des Plans de Mobilité est à accompagner activement par les collectivités locales

- Le PDU doit être l'occasion de développer les « nouvelles mobilités », le « partage de l'espace public ». Cela passe bien évidemment par de l'éducation du grand public mais également par des actions de verbalisation (cyclistes sur trottoirs, contrôle dans les transports publics, stationnement des véhicules sur les bandes cyclables...)

4 - Pour aller plus loin

Ce PDU qui concerne tout le territoire de la Métropole ne peut ignorer les territoires voisins, Grésivaudan et Voironnais. La configuration par vallée, l'importance des échanges entre territoires nécessitent que la politique de déplacement soit pensée globalement et que des actions doivent être identifiées pour rassembler les AOM (Autorité Organisatrice de Mobilité) du Voironnais et du Grésivaudan, mais aussi la Région pour l'aspect TER et le Département qui a conservé la gestion des lignes Transisère.

Vis-à-vis de l'utilisateur, il doit y avoir une transparence complète pour l'utilisation des transports publics : les horaires doivent être conçus pour faciliter les correspondances, la tarification doit être unifiée pour éviter la multiplication des titres de transport lorsqu'un déplacement traverse plusieurs territoires, l'information et la promotion doivent permettre une compréhension facile de l'offre, les Parkings Relais (P+R), ou les consignes vélos, doivent être pensés et financés pour offrir un service sur l'ensemble des territoires.

En attendant une intégration plus poussée, une planification à long terme s'avère indispensable pour coordonner les actions des différentes AOM.

5 - En guise de conclusion

Pour conclure, nous avons voulu faire un parallèle avec ce qui a été accompli depuis 2004 (cf. encadré).

On est surpris par l'ensemble des évolutions depuis ces 13 dernières années lorsque l'on constate par exemple le doublement du réseau tramway, mais il reste beaucoup de choses à faire comme le montre cette contribution pour rendre la ville plus agréable à vivre et pour réduire la part modale de la voiture et diminuer la pollution.

Reste la question du financement qui est à examiner au vu des recettes et de la dette du SMTC. La capacité de désendettement du SMTC est de 6,5 années, si on retire la dette prise en charge sur 10 ans par l'accord entre le Département et la Métro d'octobre 2015, ce qui pour des investissements lourds sur plusieurs années, laisse des possibilités non négligeables.

Mais il faudra solliciter d'autres collectivités, Département ou Région, ou trouver des accords pour créer une autorité organisatrice avec une assiette plus large et plus conforme à la réalité des territoires. D'autres pistes sont à étudier comme le péage urbain qui nécessite encore une évolution des esprits pour être accepté et la prise de conscience au niveau national de la nécessité d'offrir aux transports publics des financements stables (à commencer par le retour à une TVA à 5,5%)

Mais c'est surtout la volonté politique et l'engagement des décideurs qui seront déterminants pour faire avancer l'ensemble de ces projets.

C'est ce que l'ADTC attend de ce PDU.

Un regard vers le passé pour éclairer l'avenir

Le PDU va fixer le cadre des déplacements jusqu'en 2030 c'est-à-dire pour les 13 prochaines années. Alors regardons quelle était la situation il y a 13 ans et examinons le chemin accompli depuis 2004.

En 2004, l'extension vers Gières de la ligne B ainsi que les lignes C et D étaient en construction. L'extension vers Gières de la ligne B et les lignes C et D ont été mises en service en 2006 et 2007. La ligne B a été prolongée sur la presqu'île en 2014. La ligne E, dont le tracé n'était pas encore figé, a été mise en service en 2014 et 2015. De 2006 à 2015, plus de 25 km seront ainsi été mis en service, ce qui représente plus de la moitié du réseau actuel ! Dans le même temps, le parc de 53 tramways TFS a été complété par 50 tramways longs type Citadis.

Côté TER, il y a eu de gros changements. Dès 2004, la gare d'Echirolles était inaugurée offrant de nouvelles dessertes pour l'agglomération. La plus grande opération a été la modernisation du sillon alpin comportant plusieurs aménagements : voie centrale de Gières pour le trafic périurbain (2007), saut de mouton de Moirans pour autoriser l'augmentation des fréquences (2009), doublement de la voie entre St Marcellin et Moirans pour développer le trafic dans cette partie du Grésivaudan (2011) et électrification complète de la ligne supprimant les tractions diesel (2014). En 2007, le cadencement des TER de l'ensemble des lignes desservant Grenoble a permis un développement de l'offre, la fréquentation a alors fortement progressé. En 2017, le pôle d'échanges multimodal rénové de la gare de Grenoble a été inauguré.

Le réseau Transisère a connu aussi un important développement avec les lignes Express et la mise en service en 2007 d'une voie réservée aux cars sur l'A48, prolongée en 2014.

Les lignes de bus ont connu plusieurs évolutions pour s'adapter aux nouvelles lignes de tramways et une importante restructuration a été menée en 2014 avec la création de 6 lignes Chrono.

Les aménagements pour les piétons et cyclistes ont progressé également. L'opération Cœur de Ville - Cœur d'Agglomération a vu notamment la requalification de la rive droite de l'Isère à Grenoble entre 2011 et 2013. En 2016, 45 des 49 communes de la Métropole ont généralisé la limitation de vitesse à 30 km/h pour favoriser et sécuriser les déplacements à pied et à vélo. Le service de location de vélo Métrovélo s'est fortement développé passant de quelques centaines de vélos en location en 2004 à 7000 vélos en 2017. Deux passerelles pour les piétons et cyclistes ont été réalisées (passerelle des Ruires à Eybens en 2007, passerelle du Rondeau en 2010)

Entre 2004 et 2017, le paysage des déplacements a ainsi profondément changé : doublement du réseau tramway, complété par les réseaux bus et Transisère, développement des services TER, aménagements pour les piétons et vélos. Le résultat a été une diminution de la part modale des déplacements en voiture qui est passé en dessous de 50 % dans l'Enquête Ménage Déplacements de 2010.

Quelle sera la situation en 2030 au terme du nouveau PDU ?

On peut espérer que l'amélioration sera aussi ambitieuse que celle qu'on a connue depuis 2004 et qu'elle ne se limitera pas au passage à 2*3 voies de l'A480 et au remaniement de l'échangeur du Rondeau !