

Communiqué de presse de l'ADTC - *Se déplacer autrement*

Le tramway grenoblois : un succès de l'ADTC

A l'occasion des 30 ans du tramway grenoblois, l'ADTC rappelle son rôle décisif dans la réintroduction de ce mode de transport dans l'agglomération grenobloise.

Une situation à débloquent

Au début des années 1970, la situation des transports en commun était désastreuse dans l'agglomération. Les collectivités locales décidèrent de réagir en créant le SMTC et la SEMITAG. C'est au même moment, en 1974, que l'ADTC fut créée, avec pour principal objectif l'introduction du tramway moderne, utilisé avec succès dans les villes suisses et allemandes. Elle a rapidement rassemblé un millier d'adhérents.

La première mesure d'importance prise par le SMTC pour améliorer la circulation des bus et trolleybus fut d'instaurer un « tronc commun » sur voie réservée, entre la gare et le centre, mais ce dispositif atteignit vite ses limites : des files de bus nuisaient à la régularité et il était impossible d'augmenter la capacité et la régularité de ce transport public. Le recours au tramway, préconisé par l'ADTC, aurait dû alors s'imposer.

Trois obstacles à franchir

L'image de marque du tramway, disparu dans l'agglomération grenobloise depuis 1952, était alors déplorable : d'une part il était perçu comme un engin « brinquebalant », inconfortable, lent, bruyant, dangereux pour les piétons et les cyclistes,...d'autre part, la municipalité grenobloise de l'époque ne s'intéressait qu'au Poma 2000, un système de transport prétendu « innovant » mais dont les coûts de construction et d'exploitation étaient inconnus et l'insertion en milieu urbain dense très difficile.

Enfin il était difficilement imaginable, à l'époque, de faire circuler un tramway en site propre, ce qui exigeait de réduire l'espace accessible à l'automobile.

L'action pédagogique de l'ADTC

Pour vaincre ces obstacles, l'ADTC a développé toute une pédagogie auprès des élus, des associations et syndicats, des décideurs économiques et du grand public.

Cet effort pédagogique intense a été efficace : les élus du SMTC ont accepté de faire étudier l'hypothèse du tramway : l'étude réalisée par l'Agence d'urbanisme et le SMTC a vite démontré sa pertinence.

Une évolution spectaculaire de l'opinion

En 1974, l'opinion était très majoritairement hostile au tramway. Mais lors du référendum de juin 1983, 53 % de la population grenobloise s'est prononcée en faveur du projet (lignes A et B). Et aujourd'hui, tous les habitants de l'agglomération réclament que leur commune soit desservie par le tramway.

Un succès commercial remarquable

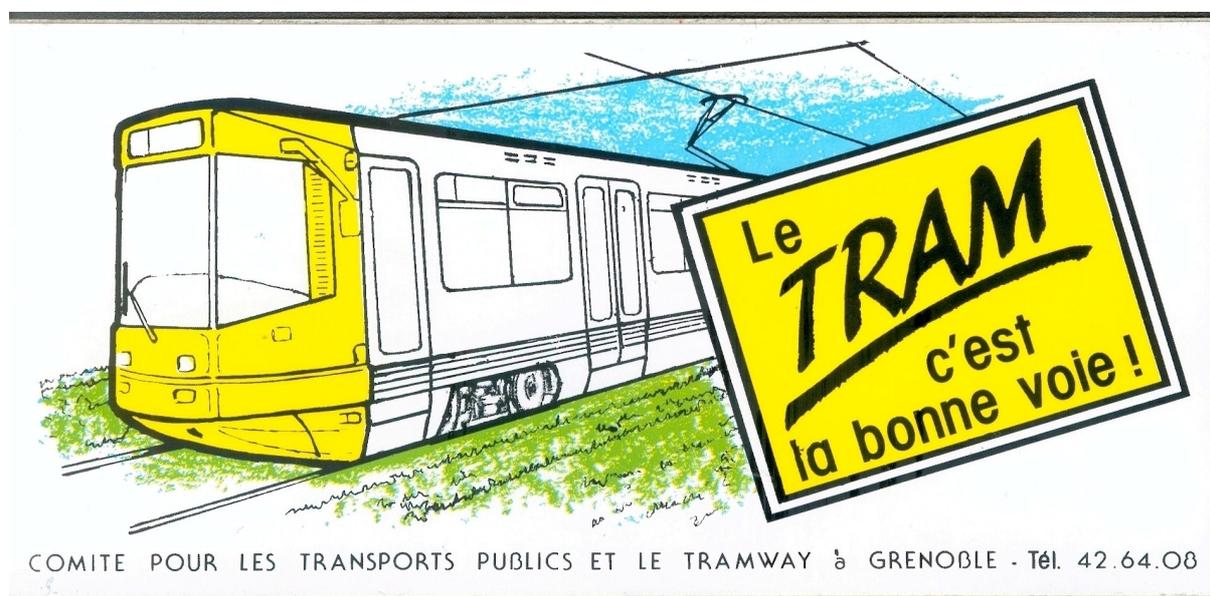
Dans les 25 villes françaises où il a été adopté, le tramway est plébiscité. Alors que la fréquentation du transport public augmente de 30 % à 50 % avec un bus à haut niveau de service, elle augmente de 100 % au moins quand on construit un tramway.

L'ADTC souligne la nécessité de poursuivre le développement du réseau tram.

Le tramway a montré son efficacité pour provoquer le report modal en diminuant l'usage de la voiture pour les déplacements dans l'agglomération grenobloise. Mais les besoins restent importants, et le nouveau PDU (Plan de Déplacements Urbains) doit être l'occasion de relancer le développement du réseau de tramways, en particulier, d'une part en direction de Pont de Claix et d'autre part en direction de Meylan et Montbonnot - St Martin.

Contact presse :

- Nathalie Teppe, Présidente
- Emmanuel Colin de Verdière, Secrétaire
- Bruno Vigny, Président de l'ADTC de 1983 à 1993



*Autocollant édité en juin 1983 par 22 associations dont l'ADTC et FRAPNA-Isère.
Il a été tiré et distribué à 7000 exemplaires.*