

Communiqué de Presse de l'ADTC - Se déplacer autrement

L'ADTC prépare sa contribution à l'enquête sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la métropole grenobloise qui a débuté le 24 septembre.

Pour l'ADTC, ce PDU, c'est un bon diagnostic, de bonnes orientations mais il oublie un élément essentiel : le tramway

Le tramway, déterminant dans la baisse de la part des déplacements en voiture à Grenoble

C'est grâce au tramway que l'agglomération a su réduire la part modale de la voiture, contenir la pollution, a pu requalifier des pans entiers de l'agglomération, en ôtant le caractère autoroutier des grands boulevards (tout le monde se souvient de l'autopont) ou en verdissant le cours Jean Jaurès réduisant en même temps le bruit et la circulation.

Depuis 1987, le réseau s'est étendu (1987 : ligne A, ligne B en 1990, ligne A à Echirolles 1997, ligne B à Gières 2006, ligne C en 2006, ligne D en 2007, ligne E 2014 et 2015) dopant la fréquentation du réseau de transport public à tel point que certaines lignes sont saturées.

Et si Grenoble est bien placée en matière de fréquentation des transports publics ou de part modale de la voiture en réduction, ce n'est pas par hasard !

Un PDU sans extension du réseau Tramway ?

Mais le PDU proposé pour les prochaines années interrompt cette dynamique avec des projets qui sont bien réduits et qui se limitent à :

- un prolongement d'une station de la ligne E (de Louise Michel au stade Lesdiguières)
- un tramway vers Pont de Claix ou un tram-train vers Vizille mais avec un objectif de réalisation en... 2030, c'est-à-dire dans 12 ans (s'il n'y pas de retard !)

Et tous les prolongements pourtant essentiels à poursuivre la dynamique grenobloise : tramway vers Meylan et le Grésivaudan (les déplacements entre le Grésivaudan et la Métropole sont en augmentation constante), vers Sassenage, ligne D prolongée en rocade sont reportés au-delà de 2030 !

Alors que ces projets si nécessaires pourraient être amorcés dès maintenant par une redistribution des priorités au niveau des financements : le Métrocâble n'est pas urgent (le projet Porte du Vercors n'avance pas), le maillage du réseau tramway n'est pas pertinent (il risque plus de perturber le fonctionnement des tramways que de faciliter leur utilisation) et le projet de BHNS Grenoble - Meylan est à remplacer par un tramway.

Visiblement, ce projet de PDU passe à côté de quelque-chose qui est fondamental dans une politique volontariste de changement de la ville et de réduction de la pollution.

Dans son avis sur le PDU, l'ADTC approuve les bonnes orientations de rendre sa place aux piétons, sur la mise en avant du vélo, la volonté d'améliorer les dessertes ferroviaires (mais il faudra que la Région suive), de travailler sur les changements de comportement et les nouveaux services, mais demande de combler la lacune de ce projet de PDU qui oublie de poursuivre le développement du réseau de tramway pour en faire le moteur de l'offre de transports publics de l'agglomération. D'autres points feront l'objet de communiqués ultérieurs portant en particulier sur les déplacements à pied et à vélo.

Contacts presse :

- Emmanuel Colin de Verdière, secrétaire de l'ADTC
- François Lemaire, vice-président de l'ADTC