

Rocade Nord – la position de l'ADTC

Au cours de la phase d'élaboration du PDU (Plan de Déplacements Urbains) de l'agglomération grenobloise, qui a été voté le 29 mai 2000, l'ADTC avait pris la position suivante :

- *gel de toute décision concernant la rocade Nord avant la révision du PDU en 2005*
- *réalisation simultanément d'ici 2005 de la ligne C de tramway sur les grands boulevards et de la 1^{ère} ligne de tram-train reliant le Voironnais au Grésivaudan par les grands Boulevards*
- *révision du PDU en 2005, conformément à la Loi sur l'Air ; la décision de réaliser ou non la rocade nord devant être prise alors :*
 - o *après la mise en service de ces deux grandes infrastructures TC (ligne C + tram-train), la réalisation de l'ensemble du réseau cyclable et l'évaluation des effets de ces mesures,*
 - o *après l'achèvement des études techniques et financières de la rocade Nord.*

Le PDU décrivait précisément le phasage en deux étapes :

« première phase 2000 – 2005 : la première phase de mise en oeuvre du PDU se caractérise par la construction de la troisième ligne de tramway, les actions fortes en faveur des modes doux... ».

« deuxième phase 2005 – 2010 : après l'évaluation des premiers résultats de l'ensemble des mesures ambitieuses de la première phase (...), la collectivité pourra décider de conforter ce concept de libération de l'espace et de transfert modal, par l'achèvement de la rocade nord avec la construction du tunnel sous la Bastille ».

Alors que la première phase du PDU est loin d'être achevée (la ligne C sera mise en service seulement en 2006 et le tram-train n'est encore qu'un projet), les élus de la Métro veulent accélérer le projet de rocade Nord. Le phasage clairement défini dans le PDU paraît donc être délibérément ignoré par ceux-là même qui l'ont voté il y a trois ans.

Ce nouveau contexte politique a amené l'ADTC à préciser sa position sur ce dossier au cours de son Assemblée Générale Extraordinaire du 21 octobre 2003.

La rocade Nord ne répond absolument pas aux difficultés quotidiennes de déplacements que subissent les grenoblois.

Les bouchons de plus en plus importants aux entrées et sorties d'agglomération aux heures de pointe du matin et du soir constituent une priorité à résoudre en matière de circulation automobile. Or, la rocade Nord qui serait, sans doute, l'infrastructure la plus coûteuse du PDU ne peut visiblement résoudre ces problèmes. Elle ne pourrait même que contribuer à les aggraver, par une augmentation induite des déplacements péri-urbains. Le problème de ces bouchons doit donc être résolu autrement.

Seul le développement des transports publics peut résoudre ces problèmes. L'idée de tram-train proposée par l'ADTC en 2000 est en train d'évoluer vers des projets portés par les collectivités locales. Donnons-leur le temps de réussir !

En 2000, l'ADTC avait obtenu que l'idée de tram-train soit étudiée ; en 2003, le Conseil Général transforme cette idée en projet avec l'étude d'un tramway péri-urbain entre Grenoble et Moirans...

Sur les axes du Grésivaudan (rive droite) et du Sud-Isère (Vif/Vizille), l'ensemble des collectivités concernées devrait retenir une solution (tram péri-urbain et/ou tram-train) dans les prochains mois.

L'ADTC continue à prôner le bon usage des infrastructures ferroviaires par le développement du tram-train notamment sur les axes Moirans - St Marcellin, Grenoble – Vizille, Grenoble – Vif...

Ces projets de tram/train et/ou tram péri-urbain s'attaquent, eux, sérieusement à ce problème des déplacements péri-urbains, puisqu'ils sont destinés à apporter aux péri-urbains une solution alternative à la voiture individuelle pour leurs déplacements. Laissons le temps à ces projets pour aboutir et donner leur pleine mesure.

La rocade Nord devait être souterraine pour réduire les nuisances qu'elle générerait. L'infaisabilité technique de cette solution oblige ses concepteurs à imaginer la traversée de l'Isère côté Saint-Martin-le-Vinoux en aérien, avec de graves conséquences pour les habitants de la vallée de l'Isère.

Les élus du PDU ont voté sur le principe d'une rocade avec un « tracé en souterrain et traitement des concentrations de gaz d'échappement pour respecter au maximum l'environnement ». En 2003, les avant-projets élaborés présentent tous une traversée aérienne de l'Isère. Les habitants de la vallée apprécieront l'accroissement du bruit de fond et l'augmentation de la pollution.

Le coût prévisionnel de la rocade Nord a déjà augmenté de 50% depuis 2000. Et le gouvernement vient de décider de ne plus financer les projets de transports en commun et les mesures d'accompagnement des PDU. La réalisation de la rocade Nord va donc consommer une partie des budgets prévus pour le développement des transports publics pour de nombreuses années.

L'Etat a décidé de ne plus financer les projets de transports en commun en site propre et les mesures d'accompagnement des PDU (pour le développement du vélo en particulier). La ligne C a été l'un des derniers projets à bénéficier d'une subvention de l'Etat, mais le montant de celle-ci a diminué de 67 M€ à 23 M€. Et depuis le vote du PDU, le coût prévisionnel de la rocade Nord est déjà passé de 300 M€ (2 Milliards de Francs) à plus de 450 M€ (3 Milliards de Francs). Le SMTC a déjà commencé à différer de nombreux projets de transports en commun, dont la directissime de Meylan.

Les risques soulevés en 2000 par l'ADTC sur la capacité des collectivités locales à financer à la fois la rocade Nord et le développement des transports en commun (urbains et péri-urbains) sont de plus en plus évidents.

Pour lutter contre l'augmentation constante du nombre de déplacements automobiles liée en particulier à la péri-urbanisation, seule une politique de déflation automobile peut résoudre les problèmes à long terme de déplacement dans la région grenobloise.

Les simulations effectuées dans le cadre du PDU (valeurs 2010 par rapport à 1998) concluent à :

- une réduction importante de la circulation sur les grands boulevards (entre -25% et -60%), un trafic très peu réduit sur la rocade sud (-11%)...

et une augmentation significative du trafic sur les principales entrées/sorties de l'agglomération (de +9% à +36%) qui sont déjà saturées.

- une augmentation du nombre de kilomètres parcourus en automobile (+8%)

Ces valeurs sont manifestement optimistes, d'une part parce que l'ensemble des mesures prévues en faveur des Transports en Commun ne seraient sans doute pas réalisées, et d'autre part, parce que la simulation a fait l'hypothèse que la rocade Nord de Grenoble ne ferait que transférer du trafic traversant aujourd'hui le centre de Grenoble. Or, il est prouvé que toute nouvelle infrastructure génère de nouveaux déplacements.

Il est donc évident que la politique d'équilibrisme entre voiture individuelle et transports en commun montre ici toutes ses limites et son incapacité à résoudre durablement les problèmes de déplacement. Les objectifs du PDU d'amélioration des conditions de déplacement et de réduction des pollutions dues à la circulation automobile (pollution de l'air, bruit, effet de serre...) ne peuvent être atteints avec la réalisation de cette rocade Nord.

A Toulon, le budget prévu initialement pour le tunnel routier n'a même pas suffi pour le premier demi-tunnel, et le projet de tramway attend l'achèvement du second demi-tunnel.

A Genève, les habitants ont voté pour transférer le budget prévu pour une traversée routière de la rade vers les transports publics.

A Grenoble, les premiers résultats des PDE (Plans de Déplacement d'Entreprises) sont très encourageants et leur généralisation permettrait de réduire les bouchons aux heures de pointe.

Enfin, à Perth en Australie, les mesures de conseil personnalisé ont permis de réduire de 14% la part modale de la voiture.

C'est donc une politique durable de déflation de la circulation automobile qui doit être recherchée.

Réunis en Assemblée Générale le 21 octobre 2003, les adhérents de l'ADTC ont approuvé à l'unanimité des présents et représentés la prise de position suivante :

1/ le PDU doit être révisé avec comme principes directeurs :

- offrir à chaque habitant de l'ensemble de la région grenobloise une solution alternative à la voiture individuelle pour ses déplacements,
- organiser la déflation de la circulation automobile ;

2/ il est indispensable que l'ensemble des ressources financières des collectivités locales affectées aux déplacements soient consacrées aux projets de transports publics urbains et péri-urbains (tramway péri-urbain et tram-train) et que les aménagements cyclables prévus au PDU soient réalisés dans les meilleurs délais ;

3/ il est urgent de développer les mesures d'incitation au changement de comportement de nos concitoyens, à travers notamment les Plans de Déplacement d'Entreprises, d'Administrations et Scolaires et des actions de conseil personnalisé ;

4/ il faut abandonner le projet de rocade Nord.