



Propositions de l'ADTC

pour mieux se déplacer dans la région grenobloise

Juin 2010

Introduction

En mars 2010, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la rocade nord a donné un avis défavorable au projet.

Malgré cet avis argumenté sur le fond, de nombreux élus continuent de croire qu'une rocade nord permettrait l'amélioration des conditions de déplacement des habitants de la région grenobloise.

Après avoir contribué à apporter la démonstration de l'inutilité de ce projet et des conséquences néfastes qu'il aurait sur les déplacements, l'ADTC présente aujourd'hui des propositions qui pourraient servir de base à l'élaboration des prochains Plans de Déplacements Urbains (PDU) et du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Un rapide bilan des vingt dernières années

■ Transports en commun dans l'agglomération grenobloise

Dans les années 1980, le tramway est réapparu à Grenoble, élément phare d'une politique consistant à donner la priorité aux transports en commun (TC) dans l'agglomération grenobloise.

Cette politique a consisté à développer fortement l'offre de TC, passant de 11.000 en 1984 à 16.000 kms parcourus par jour en 2009.

Cette augmentation de l'offre a permis de faire passer le nombre de voyages effectués annuellement sur le réseau de TC de 37,5 millions en 1984 à 75 millions en 2009.

Au cours de la même période, le taux de couverture (ratio recettes payées par l'usager sur dépenses totales d'exploitation) est passé de 53% à 25 % environ.

■ Transports en commun en dehors de l'agglomération grenobloise

Au cours de cette période, la péri-urbanisation s'est accrue, générant une forte augmentation des déplacements entre l'agglomération et ses territoires voisins, amenant à une saturation des entrées de l'agglomération sur les grands axes routiers et autoroutiers.

Depuis quelques années, le Conseil général a renforcé son réseau de lignes de cars Transisère et a mis en place son réseau de lignes express.

De même, le Conseil régional a fortement investi dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel permettant d'améliorer l'offre de desserte TER.

L'ensemble de ces moyens (lignes express, TER...) est très apprécié par des usagers de plus en plus nombreux à les utiliser, en particulier aux heures de pointe.

■ Le vélo devient enfin un mode de déplacement à part entière

Dans l'agglomération, le vélo est maintenant reconnu comme un mode de déplacement particulièrement adapté aux déplacements courts. Toutes les enquêtes et les comptages récents confirment ce que chacun constate, à savoir une forte augmentation de son usage dans l'agglomération grenobloise.

■ L'environnement grenoblois (embouteillages, pollution...) et le contexte mondial (réchauffement climatique, augmentation du prix et raréfaction du pétrole...)

Ils conduisent à ce que les déplacements deviennent l'une des préoccupations majeures des français, juste derrière l'emploi et le logement.

Propositions de l'ADTC

L'ADTC propose des solutions autour des quatre axes suivants :

- **Axe n°1 : développer un réseau périurbain de TC reliant l'agglomération et ses territoires voisins ;**
- **Axe n°2 : compléter et améliorer les réseaux TC et vélo dans l'agglomération grenobloise ;**
- **Axe n°3 : réduire les déplacements contraints aux heures de pointe ;**
- **Axe n°4 : mettre en place une politique de financement des déplacements compatible avec les finances des collectivités locales.**

Axe n°1 : développer un réseau périurbain de TC reliant l'agglomération et ses territoires voisins

- **Déplacements et urbanisation:** la politique de déplacements doit accompagner une politique volontariste du SCoT consistant à limiter l'urbanisation aux zones situées de part et d'autre des axes lourds de TC (tramway, lignes express, gares TER).
- La politique de développement des TC doit être menée à l'échelle de la région grenobloise.
 - Les déplacements périurbains quotidiens (domicile/travail ou domicile/études) constituent la principale cause de saturation des entrées de notre agglomération, générant perte de temps, pollution, coûts pour l'utilisateur et l'économie...
 - A cause de l'augmentation prévisible du prix du pétrole (et de toutes les énergies), de nombreux habitants ayant décidé de construire ou acheter un logement dans les secteurs périurbains vont se retrouver en situation financière difficile du fait de leurs déplacements quotidiens vers l'agglomération.
 - La configuration géographique du Y grenoblois, avec trois vallées qui canalisent ces trafics, est favorable à une concentration de l'urbanisation le long des axes lourds de TC.
 - Enfin, le développement des TER, de la 6020 et des lignes Express du réseau Transisère montre que ces déplacements offrent une alternative crédible.
- Une telle politique doit être mise en place rapidement sous forme d'une communauté de transports sans attendre la mise en place d'une structure de type Autorité Organisatrice des Transports (AOT) ayant comme périmètre celui de la région grenobloise.
 - **A long terme**, il sera nécessaire de transformer cette communauté de transports en une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) couvrant l'ensemble de la région grenobloise, organisant et gérant LE réseau de la région grenobloise.
 - **A court terme**, il est indispensable que les différentes AOT travaillent ensemble à :
 - ✓ réfléchir à UN réseau cible,
 - ✓ mettre en œuvre des lignes structurantes couvrant plusieurs territoires dès que la situation s'y prête, en organisant la gestion de ces lignes sous forme de convention entre ces AOT,
 - ✓ contractualiser avec les communes riveraines des lignes structurantes les améliorations à apporter à l'urbanisation,

- ✓ améliorer à court terme les lignes existantes (priorité aux feux, fréquence de passage, cadencement, amplitude horaire...)
 - ✓ définir et mettre en place des outils communs (Service d'Aide à l'Exploitation, information aux usagers, tarification concertée...).
- Les principes votés en 1999 par les élus de l'agglomération grenobloise, en préparation du PDU 2000-2010, doivent être revus dans ce cadre élargi de la région grenobloise.
- Cette politique doit se traduire par la mise en place d'un réseau de TC performant au niveau de la région grenobloise.
- Ce réseau doit fédérer des réseaux conçus indépendamment les uns des autres pour une optimisation du fonctionnement et un meilleur service aux usagers, ce que ne permet pas la juxtaposition actuelle.
 - Ce réseau de la région grenobloise doit être bâti autour d'axes structurants (TER, Lignes express, certaines lignes Transisère, les lignes tramway et certaines lignes de bus du réseau TAG) et de lignes de desserte locale
 - Ces réseaux doivent être fortement maillés entre eux, à l'image du réseau du Grésivaudan construit autour des gares TER.

Pour chacune des branches du "Y grenoblois", le dossier central du bulletin ADTC-Informations n°124 présente des propositions concrètes maillant l'agglomération avec ses territoires voisins (Voiironnais, Grésivaudan, Sud-grenoblois).

- L'intermodalité doit être fortement développée à l'échelle de cette région grenobloise.
- Il s'agit de permettre aux périurbains pendulaires d'accéder à une ligne structurante au plus près de leur lieu de départ (avec création de « grands » parking-relais (P+R) en amont de l'agglomération)
 - L'accès à ces P+R doit pouvoir se faire en voiture, mais aussi en vélo, ce mode de déplacement convenant parfaitement pour des déplacements de moins de 5 kms, distance séparant plus de la moitié des habitants péri-urbains de la ligne TC structurante la plus proche de leur point de départ. Pour les vélos, ces P+R doivent être sécurisés (ex du P+R vélo installé en gare de Gières).
- Pour l'utilisateur, la mise en place d'un tel réseau implique:
- un cadencement attractif des lignes du réseau (lignes structurantes à dix minutes toute la journée)
 - une amplitude horaire permettant aux habitants de rentrer chez eux en TC après un spectacle ou un dîner en ville
 - un système d'information commun (site web, fiches d'information, informations aux arrêts...)
 - une tarification concertée (voir Axe n°4)
- Pour les exploitants de ce réseau, cette mise en place implique un système d'exploitation commun unique (système de priorité aux feux...)

Axe n°2 : compléter et améliorer les réseaux TC et vélo dans l'agglomération grenobloise

- **Le réseau de TC de l'agglomération grenobloise doit continuer à se développer** notamment en direction des territoires voisins (cf axe n°1) mais aussi des secteurs mal desservis comme certaines zones d'activités.
- L'effort de ces prochaines années doit porter sur **l'amélioration de la qualité du service** offert aux usagers (cf axe n° 1) et sur l'amélioration de la vitesse commerciale, qui rend le réseau TC plus attractif pour une nouvelle clientèle et plus économique pour l'exploitant.
- L'usage du vélo doit être développé dans notre agglomération dense. Les efforts doivent porter sur :
 - l'offre de stationnement (dans les lieux publics et commerciaux, mais aussi dans les immeubles d'habitation qui n'offrent pas de local à vélo),
 - la réalisation de passerelles permettant la suppression d'obstacles comme les rivières ou des grandes infrastructures routières,
 - dans les centre-villes, la généralisation des bandes cyclables, des zones 30, hors axes TC structurants, ce qui favorisera la pratique du vélo.
- En complément à ces deux modes de déplacement, d'autres solutions sont à développer :
 - pour les **déplacements automobiles**, améliorer ponctuellement les infrastructures existantes saturées (A480, échangeur du Rondeau et de Crolles, rocade sud) sans augmenter leur capacité. *De telles améliorations, combinées avec le développement des TC et des modes doux permettront aux usagers contraints à utiliser leur véhicule, professions libérales, artisans..., de se déplacer dans de meilleures conditions.*
 - le **co-voiturage**, notamment pour les déplacements domicile-travail et l'**auto-partage** ; même si elles ne sont pas développées à grande échelle, les initiatives en place doivent être encouragées par les pouvoirs pour un déploiement plus large.
 - le **transport par câble** pour relier des points du réseau de TC séparés par un obstacle de type rivière
 - le **vélo utilitaire**, pour remplacer une partie des nombreux camions et camionnettes de livraison qui distribuent des marchandises, notamment dans les centre-ville.

Axe n°3 : réduire les déplacements contraints aux heures de pointe

Les axes n°1 et 2 traités précédemment devraient permettre de modifier la manière dont les pendulaires de la région grenobloise se déplaceront, en abandonnant la voiture aux modes alternatifs : transports en commun et modes doux.

Il est également pertinent de réfléchir à des solutions permettant de **réduire le nombre de déplacements contraints aux heures de pointe** :

- soit en **décalant** dans le temps ces déplacements (décaler les heures de début et de fin)

- soit en **évitant** des déplacements avec des solutions comme le **télétravail** partiel (une journée par semaine par exemple). Le télétravail peut concerner de nombreux salariés, cadres et techniciens, utilisant fréquemment les nouvelles technologies. Il pourrait se pratiquer soit depuis son domicile soit depuis des télécentres répartis sur le territoire de la région grenobloise. Du fait du grand nombre d'activités de pointe (recherche, industrie) dans notre région et du grand nombre d'emplois hautement qualifiés, la région grenobloise pourrait innover dans ce domaine.

- En maintenant une **offre TC attractive aux heures dites « creuses »** : *l'expérience montre que ces heures ne sont réellement creuses que le service tombe en dessous du seuil de crédibilité.*

Axe n°4 : mettre en place une politique de financement des déplacements compatible avec les finances des collectivités locales.

Les collectivités territoriales (communautés de Communes et d'agglomération, Conseil général, Conseil régional) connaissent des difficultés pour financer les actions relevant de leurs compétences, notamment les transports en commun.

Disposer d'une offre de TC performants est essentiel pour le développement durable de notre région grenobloise (selon les trois axes économique, social et environnemental).

Nous proposons ci-dessous un ensemble de mesures qui devraient permettre de disposer de nouvelles marges de manoeuvre pour financer dans le temps ces TC :

- Mettre en place un **observatoire financier des déplacements** permettant de connaître le coût de tous les déplacements (TC, routiers...), y compris les coûts externes (pollution, santé, temps perdu...).
- **Abandonner toute étude concernant des projets de contournement routiers.**
- **Mise en cohérence des réseaux de TC** pour mutualiser les moyens, mettre en place des lignes directes s'affranchissant des frontières des AOT et jouer la complémentarité en évitant les concurrences stériles.
- **Améliorer la vitesse commerciale** par réduction des temps d'échanges aux arrêts commerciaux, amélioration de la billétique, incitation financière à acheter son billet à terre plutôt que dans les bus, montée et descente par toutes les portes, réduction des temps perdus en circulation (priorité aux feux, sites propres),...
- augmenter la **participation des usagers** au coût des transports :
 - ✓ les usagers peuvent payer un prix plus élevé dès lors qu'ils disposent d'une offre de qualité,
 - ✓ tous les usagers doivent payer leur transport public, y compris les scolaires,
 - ✓ le tarif doit être modulé pour certains en fonction du niveau de revenus (tarification solidaire étendu à l'ensemble des réseaux),
- Le **stationnement** est un levier important sur le choix du mode de transport : le prix du stationnement payant en centre-ville doit être plus dissuasif pour les visiteurs, tandis que les habitants doivent au contraire bénéficier de conditions avantageuses les incitant à laisser leur voiture pour leurs déplacements au bénéfice des autres modes.
- enfin, il est nécessaire de réfléchir à d'autres sources de financement comme le **péage urbain** et l'élargissement de l'assiette du **Versement Transport**.