

Analyse du projet de PDU 2006-2012

Introduction

Le SMTC avait commencé à préparer pour la fin 2006 une révision du PDU adopté le 29 mai 2000. La Cour Administrative d'Appel de Lyon a annulé en avril 2006, la délibération du SMTC de mai 2000 adoptant le PDU, et par voie de conséquence, le PDU lui-même.

Devant ce fait nouveau, le SMTC a été obligé de préparer à la va-vite un nouveau projet de PDU qu'il a adopté le 10 juillet 2006. Ce projet souffre sur de multiples aspects de cette précipitation.

Remarque sur la durée du PDU

La réglementation n'impose pas de durée pour un PDU.

Par contre la loi indique :

« Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant. »

C'est pourquoi tous les PDU sont élaborés pour une durée d'environ 10 ans, avec une étape de révision intermédiaire à mi-course, au bout de 5 ans. La période de 6 ans (2006-2012) se comprenait pour la révision de l'ancien plan, elle ne se justifie pas pour un nouveau PDU.

Il justifie cette durée très courte par le fait qu'il ne s'agit que d'une révision de la deuxième phase du PDU adopté en 2000.

Voir par exemple :

- page 7 : *« l'objectif de la seconde phase du PDU... »*
- page 121 : *« Dans le PDU adopté en mai 2000, la mise en œuvre du concept multimodal initial était prévue en deux phases qui bien que plus étalées dans le temps, conservent sur le fond leur pertinence dans le cadre de la révision en cours »*
- page 123, la période 2006-2012 s'intitule 2^{ème} phase du PDU annulé. Le SMTC précise ensuite que *« Le léger décalage par rapport au calendrier initial du PDU et la signature d'un nouveau contrat de délégation...ont amené le comité syndical du SMTC à ajuster la deuxième phase en portant son terme à fin 2012. »*

Le SMTC doit lever cette ambiguïté et indiquer très clairement qu'il s'agit d'un nouveau PDU et non pas une révision de l'ancien.

De plus le PDU ne peut pas couvrir l'année 2006, il ne pourra donc être approuvé qu'en 2007 et ne peut pas être rétroactif !

Conclusion, la période choisie, 2006 à 2012 semble contradictoire avec la loi qui suppose que la durée d'un PDU est plus de 5 ans puisqu'il doit y avoir une révision (et non un nouveau PDU) au bout de 5 ans.

Analyse du document adopté le 10 juillet 2006

Dans ce qui suit les paragraphes sont les chapitres du document.

A - Introduction :

Deux faits devraient être rappelés en introduction du PDU :

- Il est maintenant prouvé que la pollution atmosphérique de fond (et pas uniquement les pics de pollution) rend malade et tue. Le nombre de personnes atteintes est très important (cf. annexe 19 du projet de PPA de l'Isère).
- La réalité et l'ampleur du changement climatique. Au fur et à mesure que les études s'affinent, l'ampleur de ce changement augmente. Il est urgent de prendre des mesures pour diminuer rapidement et de manière massive les gaz à effet de serre, notamment dans les secteurs du bâtiment et des transports.

Le protocole de Kyoto, qui s'impose à la France, fait obligation d'agir pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et la loi rappelle que le PDU : « *vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. »*

Cet équilibre durable ne peut passer que par une forte diminution de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre et ceci ne peut passer que par une nette diminution du trafic automobile, non pas en part modale mais en valeur absolue.

Ces deux points devraient entraîner un changement de logique dans la construction du PDU, or le projet reste identique, quant à sa philosophie, aux réflexions menées en 2000 : développement des transports en commun et investissements importants pour l'automobile.

Le cadre légal du PDU pages 9 à 11

Il faudrait que dans le dossier d'enquête publique soient mis en copie les parties des textes, pour ce qui concerne les déplacements, des lois, règlements, du schéma directeur (SCOT) et du PRQA.

Le rappel des lois est beaucoup trop succinct et ne permet pas au lecteur de vérifier que toutes les exigences légales ont été retenues. (Voir en conclusion une liste non limitative d'irrégularités ou de manques du projet de PDU).

Conformément à la loi LOTI, le PDU doit être compatible avec le SCOT et le PRQA (le PPA n'est pas encore arrêté par le préfet de l'Isère).

B- Diagnostic des déplacements 1992-2002

Il y a une explosion des déplacements entre 1992 et 2002, notamment du trafic automobile avec le poids grandissant de la périurbanisation.

Il est souvent difficile de s'y retrouver dans les chiffres donnés et il faudrait qu'il y ait des tableaux de comparaison en valeurs absolues des différents modes de déplacements. Parfois des définitions précises de certains termes seraient les bienvenues. Voir par exemple le manque de légende de la figure en haut de la page 36 (il semble que les flèches vertes fassent référence à l'année 1992 et les rouges à 2002).

Il faut faire ressortir beaucoup plus le fait que le trafic automobile a diminué à Grenoble et que ceci est

la conséquence de la politique de transport en commun (avant même la mise en route de la 3^{ème} ligne de tram) et de contrainte sur le stationnement et la diminution des surfaces de voirie pour l'automobile. En exploitant la figure page 36 : entre 1992 et 2002 le trafic interne VP est passé de 119 000 à 94 000 (véhicules/jour) à Grenoble intra muros, le trafic d'échange entre Grenoble et les reste de l'agglomération passe de 215 400 à 222 000 veh/j, soit en ajoutant les deux trafics une diminution du trafic total à Grenoble de 334 400 à 316 000.

Voir page 41 la faiblesse des déplacements multimodaux et le nombre de voitures en parc relais (environ 1000 voitures), quand on sait que la plupart des voitures ne transportent qu'une personne, ce chiffre montre bien l'énorme enjeu du transfert vers les modes alternatifs et la nécessité de prévoir des parcs relais suffisants en amont de l'agglomération.

Rien sur la consommation d'énergie et des émissions des gaz à effet de serre ni sur la pollution atmosphérique même si ces questions sont traitées parfois ailleurs (maltraitées) ces données doivent faire partie d'un diagnostic.

C- Bilan des actions 2000-2005

Il manque des données chiffrées et détaillées sur l'impact des différentes mesures mises en œuvre. Par exemple les augmentations de la fréquentation des TC a permis de supprimer combien de déplacements en voiture et dans quel secteur ? Sans ce type de renseignement il est impossible de bâtir des scénarios pour l'avenir. Pourtant ces données existent ; en effet, dans l'enquête déplacements de 2002 il est indiqué que les 210 000 déplacements par jour sur le réseau TAG auraient fait disparaître 160 000 déplacements en voitures.

Il devrait y avoir aussi un bilan financier et économique de ces actions pour mesurer l'efficacité des investissements faits.

A noter la baisse de la vitesse commerciale des TC page 67. Il faudrait une analyse précise de cette baisse afin de définir les mesures à prendre pour l'augmenter.

Il faudrait tirer les conclusions des remarques faites pages 79 à 81 sur la non augmentation (ou parfois la diminution) de certains trafics automobiles due à la politique de stationnement ou aux difficultés de circulation (notamment la saturation des voies rapides).

« Les trafics augmentent dans les communes de première couronne de l'agglomération, où la circulation et le stationnement automobile y reste très facile ».

Voir aussi page 101 et 103 sur l'augmentation de l'usage de la voiture dans les communes périphériques à Grenoble : *« La relative facilité du stationnement et de la circulation automobile dans ces communes explique en partie cette évolution ».*

Il faut aller au bout du raisonnement et dire, comme tous les experts de ces questions, que toute nouvelle voirie ou accroissement de la capacité ou du stationnement entraînent une augmentation du trafic alors que la suppression des voiries ou des capacité de stationnement a un effet important sur le trafic.

Page 83 : la question de l'utilisation des parkings en ouvrage pour les résidents est juste indiquée, la question des tarifs n'est pas abordée

La partie sur le transport de marchandise (page 85) est très insuffisante pourtant c'est un secteur stratégique pour l'activité économique et l'impact sur l'environnement.

Les impacts sur l'environnement, page 87 à 89, oublient les impacts sur la santé, rien sur la consommation d'énergie (pourtant titre d'un paragraphe).

A noter page 89 que Kyoto fixe une stabilisation pour la France des gaz à effet de serre au niveau de 1990, alors qu'entre 1992 et 2002 les émissions de CO2 dues aux déplacements dans l'agglomération ont augmenté de 4% !

Voir page 91 que l'agglomération est capable de simuler les déplacements (logiciel VISEM-DAVISUM) donc les outils existent, mais les résultats des simulations ne sont pas présentés, alors qu'il y a eu 1,8 M€ d'argent public de dépensé pour les enquêtes et le modèle de planification des déplacements.

D- Les enjeux pour l'agglomération

Le premier enjeu est « *Une accessibilité préoccupante...* » page 95.

Il est fait référence aux accès à l'agglomération (cluse de Voreppe et Grésivaudan) où *les voiries d'accès atteignent leurs limites de capacité d'écoulement du trafic*. Et la première amélioration proposée consiste à améliorer le réseau de voirie et il est indiqué que « *le bouclage du système structurant par la rocade nord modifiera sensiblement le système d'échanges et d'accès à l'agglomération. Néanmoins le développement prévisible pour les années à venir des échanges avec le périurbain ne pourra être absorbé par la seule amélioration du réseau de voirie.* ». Les autres mesures (ferroviaire et Transisère) ne viendront donc que compléter cette action principale liée à la rocade nord.

Conclusion, la rocade nord serait d'abord là pour résoudre les problèmes liés au périurbain et non pour alléger la circulation au centre de l'agglomération comme il sera indiqué plus loin.

Il s'agit d'une contradiction fondamentale du projet de PDU..

Ou bien la rocade peut servir à cet objectif et les communautés du Voironnais, du Grésivaudan peuvent être appelées à la financer et le Conseil Général est fondé à en prendre la maîtrise d'ouvrage, ou bien la rocade nord ne doit servir qu'à alléger la circulation au centre de l'agglomération et donc la maîtrise d'ouvrage devrait en revenir à la Métro et les collectivités extérieures n'auraient aucun intérêt à participer à son financement.

Le Conseil Général a récemment changé de position, lui qui voulait financer une nouvelle ligne de tram reliant Grenoble à Moirans, vient de proposer à la place, de prendre la maîtrise d'ouvrage de la rocade nord en proposant aux communautés du Voironnais et du Grésivaudan de participer au financement. Il considère donc que la rocade serait efficace pour résoudre les problèmes des accès à l'agglomération.

Mais les déclarations récentes du maire de Grenoble lors du conseil municipal du 30 octobre 2006 ou dans la presse, ainsi que la prise de position récente de la communauté du Voironnais vont exactement en sens inverse du conseil Général ! Cette dernière explique très clairement que la rocade ne lui servira à rien pour les déplacements de ses habitants et qu'il n'est pas question pour elle de financer une telle rocade.

De telles contradictions montrent que la justification de la rocade n'est pas claire dans le PDU.

Il apparaît après analyse (voir annexe B plus loin) que la rocade nord est inutile dans les deux cas :

- **elle ne peut pas servir pour supprimer les bouchons très en amont de l'agglomération**
- **elle ne pourrait servir à diminuer la circulation qu'à l'intérieur du ring, or la politique alternative à la voiture est capable de le faire à un coût moindre et pour une meilleure protection de l'environnement et la santé.**

Il y a aussi dans ce chapitre des aveux importants mais qui ne seront pas suivi d'effet :

- Un manque de vision prospective page 99.
- Un environnement dégradé en raison d'un trafic automobile qui continue de croître

- Des transports de marchandises à fortes nuisances
- Une intermodalité peu pratiquée
- Des moyens financiers limités dédiés aux déplacements qui atteignent leurs limites pour les collectivités.... Les collectivités devraient vérifier la faisabilité des projets en fonction de leurs perspectives financières (page 105).

Ce dernier souhait ne sera pas appliqué en ce qui concerne les investissements prévus au PDU, notamment les propositions de voiries nouvelles.

Ici il est dit que les limites financières sont atteintes et plus loin le PDU propose un programme ambitieux où tout est possible. Mais on ne sait pas de manière claire quels sont les vrais engagements des collectivités.

E- Orientations et concepts de déplacements

Selon la loi, le PDU « *vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. »*

Or la première ambition affichée du projet de PDU n'est pas de diminuer les impacts négatifs (pollution atmosphérique ou gaz à effet de serre, bruit...), mais d'instaurer durablement un nouvel équilibre modal. Ce qui n'est pas le sens de la recherche de l'équilibre durable prévu par la loi.

Pour assurer l'objectif de la loi il faudrait, au contraire, rechercher à créer durablement un déséquilibre en défaveur de la voiture.

Cette notion d'équilibre modal, cache l'incapacité à vouloir trancher dans les priorités et on va retrouver à la fois de forts investissements dans les alternatives à la voiture et de forts investissements routiers.

On va retrouver décliné cette recherche de l'impossible équilibre dans la suite de ce chapitre sur les principes à long terme et le concept multimodal et le phasage du PDU (page 121 et suivantes). Contrairement à ce qui est dit dans le chapitre D, ici la justification de la rocade nord reprend le PDU élaboré en 2000.

Mais au lieu de diminuer la capacité automobile (pour diminuer le trafic) il est proposé de transférer la capacité libérée dans le centre sur le ring. Il y a donc conservation de la capacité des voiries, il y aurait seulement un changement de lieu. Globalement on ne peut pas s'attendre à une diminution du trafic global, c'est effectivement ce que propose le PDU en contradiction avec la loi et le PRQA.

A noter page 125 une contradiction entre la mise en service de la rocade à partir de 2014 et la durée des travaux estimée à 5 ou 6 ans avec un début en 2010 !

Parmi les principes pour la période 2006-2012 (page 127) il faut noter : « *utiliser le stationnement comme outil fondamental de la politique de déplacements »*. Malheureusement les propositions qui suivront ne seront pas à la hauteur de cette déclaration et en deçà des exigences de la loi.

F- Le projet de PDU 2006-2012

De nombreuses propositions sont très positives (sur les modes alternatifs à la voiture) mais il manque les impacts chiffrés attendus suite à la réalisation de chaque mesure. Ceci rejoint la remarque faite sur les diagnostics où il y a un manque évident d'évaluation des politiques publiques.

Il faut néanmoins noter que le ralentissement dans les investissements dans les transports publics par rapport aux prévisions de ces dernières années est inquiétant. Il faudrait au contraire accélérer la mise en service du prolongement des lignes de tram et densifier encore plus les TC dans le cœur de l'agglomération surtout hors Grenoble. De plus il faudrait que la politique de stationnement menée à

Grenoble soit étendue aux autres communes notamment celles qui sont à l'intérieur des voies rapides et multiplier les parkings relais.

Il avait été indiqué que la vitesse commerciale des TC diminuait, il manque les mesures concrètes proposées. Celles qui sont indiquées page 139 sont très insuffisantes.

Le PDU ne peut pas se contenter de généralités, il doit viser à diminuer le trafic automobile par différentes mesures, sur chacune il faut indiquer l'impact et l'intérêt environnemental et économique de le faire.

A ce propos il manque cruellement dans ce PDU « le compte déplacements » imposé pourtant par la loi SRU. La Cour des Comptes a récemment rappelé que l'établissement de ce compte est une obligation légale pour les PDU.

La loi indique à ce sujet :

« L'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci met en place des outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité à l'intérieur du périmètre de transports urbains ainsi que pour les déplacements vers ou depuis celui-ci. En particulier, elle établit un compte déplacements dont l'objet est de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité »

Page 151 : la tarification oublie la loi SRU qui impose une tarification sociale (article 123 de la loi).

Page 155 : partage de la voirie. **La loi sur les PDU impose de définir un partage modal équilibré de la voirie, y compris pour le réseau principal des voiries d'agglomération qui doit être affecté aux différents modes de transport.** Le PDU s'exonère de ces obligations en ce qui concerne les voies rapides urbaines. Il ne prévoit pas de partage modal pour la rocade Nord ni pour la rocade Sud (il le prévoit page 171 pour l'A48 et l'A41 et éventuellement pour l'A480). Et il y a une contradiction avec ce qui est indiqué page 209 : *« Ainsi pour toute voie urbaine, nouvelle ou réaménagée, il est proposé de ne pas affecter plus de 50 % de la surface de la voirie à l'automobile (circulation et stationnement) »*.

Page 169 : il n'est pas souhaitable de développer à proximité des voies rapides de l'habitat ou des établissements accueillant des personnes sensibles (personnes âgées ou jeunes enfants). C'est bel et bon, par contre, une rocade nord pourra être implantée près des immeubles du quartier Jean Macé, du CHU et des nouveaux ensembles prévus à la Tronche le long de l'ancienne N 90, sans que cela n'inquiète ses promoteurs !!!

La rocade nord et l'absence de justification réelle.

Autant il existe des justifications sérieuses pour les alternatives à la voiture, autant en ce qui concerne la rocade nord et l'élargissement de l'A480, il n'y a pas de justification pertinente et prouvée et pourtant il s'agit d'investissements très importants au point de vue financier et en impact sur l'environnement et la santé.

Le projet de rocade n'est pas une option mais une mesure décidée avec un démarrage des travaux dès 2010 (voir pages 123, 125 et 171). C'est donc une mesure clairement prévue au PDU mais dont le financement n'apparaît pas.

Page 171 il est proposé d'améliorer les conditions d'entrée dans l'agglomération par la mise en place de voies spéciales sur les grandes voiries d'accès (A48 et A 41 et éventuellement A 480) réservées aux bus départementaux express, afin de transférer vers ces moyens des habitués de la voiture d'où :

« Le gain en termes de trafics sur les voies rapides devra permettre de retrouver un niveau d'accessibilité satisfaisant, indispensable à l'activité économique de l'agglomération pour ceux dont

l'activité professionnelle repose sur l'usage exclusif de l'automobile. »

Cette affirmation porte en elle la condamnation radicale de la justification de la rocade nord affirmée dans le chapitre D. Il n'y en a plus besoin.

En 2000, la justification de la rocade nord était essentiellement fondée sur le fait que la diminution de capacités des voiries internes (notamment due à la 3^{ème} ligne de tram) devait être compensée par l'achèvement du ring. Le fait que la réalisation de la 3^{ème} ligne de tram ait permis de diviser par 2 le trafic sur les grands boulevards, sans entraîner de thrombose dans la circulation et que le trafic automobile ait diminué au centre de l'agglomération en valeur absolue, signifie que l'ancienne justification de la rocade disparaît.

Le lobby automobile a donc changé de cheval de bataille et insiste sur le fait que les bouchons aux entrées de l'agglomération pourraient être résorbés par la rocade nord et cette justification a été reprise par le PDU dans sa partie D. Mais les bouchons sont dus à la limite de capacité qui est atteinte sur les autoroutes bien en amont de Grenoble et donc très en amont des entrées du ring, cette nouvelle justification de la rocade nord ne tient donc pas.

Il manque cruellement d'études de trafics avec et sans la rocade nord, ce qui permettrait d'y voir plus clair et rationaliser un discours qui part dans tous les sens.

De même la question de la gratuité ou du péage de la rocade nord n'est pas étudiée. L'ancien PDU prévoyait une rocade gratuite pour permettre de retirer de la circulation au centre de l'agglomération. Une rocade payante n'aurait pas la même attractivité donc elle ne répondrait pas à cet objectif. Des études menées par la DDE en 2003 indiquent qu'un péage pourrait diminuer d'un facteur 2 le nombre de passage dans la rocade nord !

Suite aux décisions prises par le Conseil Général de prendre la maîtrise d'ouvrage de la rocade nord sous condition de financements, la seule option actuellement possible est celle d'une rocade à péage.

Les propositions en ce qui concerne le transport des marchandises (p.173-175) sont indigentes, il ne s'agit que de quelques vœux pieux de ce point de vue le PDU ne répond pas aux exigences de la loi. L'Etat rappelle, dans l'actualisation du plan climat 2004-2012 faite en novembre 2006, que 40% des émissions de gaz à effet de serre en milieu urbain trouvent leur origine dans les livraisons de marchandises et cette proportion progresse fortement.

Sur le stationnement (pages 177 à 183), il manque des précisions quantitatives sur les tarifications (notamment pour les résidents) et les exigences de la loi ne sont pas remplies notamment en ce qui concerne la définition des zones du PDU.

Pages 189 à 191. En ce qui concerne les plans de déplacements d'entreprises et les nouvelles pratiques à développer, il n'y a rien sur l'intégration des considérations de déplacements dans l'organisation du travail par les employeurs publics et privés (horaires, télétravail, concentration du temps de travail...) qui sont pourtant des points indiqués dans le PRQA.

G - Objectifs chiffrés et évaluation du PDU

L'affirmation page 199 : *« le comité de pilotage a veillé à fixer des objectifs ambitieux mais réalistes »* doit être examinée de près.

Il est fait référence aux projections prévues des parts modales en 2012 (sans la rocade nord) où la part de la voiture descend à 44% alors qu'elle était de 53% en 2002.

Il n'y a aucune donnée dans tout le PDU qui appuie et démontre cette affirmation qui est totalement irréaliste. Il n'y a pas non plus de données en valeurs absolues pour 2012 qui pourraient permettre des comparaisons avec le passé.

Voir plus loin (annexe A) notre étude détaillée sur ce point qui démontre que tout ce qui est avancé en terme de trafic automobile, dans le PDU, ne tient pas.

Ces chiffres de part modale sont à rapprocher de ce que prévoyait le PDU de 2000. Il prévoyait pour 2010, avec la rocade nord réalisée, une part modale pour la voiture de 48 %.

Donc le rapprochement de ces chiffres : 2010 avec une rocade 48 % de part modale pour la voiture et en 2012 sans la rocade 44%, démontre évidemment encore une fois, que l'absence de rocade permet une diminution plus forte du trafic automobile.

D'après le document du PDU, les chiffres proposés pour 2012 semblent être tirés des simulations réalisées avec le logiciel VISEM/DAVISUM (voir page 201).

Il faut que ces simulations soient produites afin de comprendre les évolutions en valeur absolues des différents trafics et démontrer que les mesures contenues dans le PDU justifient ces part modales.

Il faut aussi que soient publiés les mêmes simulations en l'absence de rocade nord. Avec le détail des hypothèses d'évolutions de la démographie dans la région grenobloise et leurs conséquences sur les trafics d'échange et de transit.

Mais les objectifs, même ambitieux, du PDU restent insuffisants au regard de la loi et du PRQA, puisqu'il faudrait démontrer que le trafic automobile total dans l'agglomération (y compris les poids lourds) diminuera et non pas sera stabilisé, comme il est affirmé sans démonstration.

Il apparaît que les objectifs fixés sont des vœux pieux, de même pour les impacts sur l'environnement, les gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.

Page 207, il y a l'aveu qu'il n'y aura pas de diminution de gaz à effet de serre pour 2012 ce qui est contradictoire avec le PRQA.

De même l'objectif de stabilisation de la consommation d'énergie, n'est pas conforme à la loi de 2005.

Page 205 : L'objectif de stabilisation du trafic automobile pour 2012 *est ambitieux et sera difficile à atteindre*. Ceci repose la question du réalisme du PDU vis à vis de la voiture, notamment la part modale de 44 % qui est avancée sans démonstration (voir plus loin en annexe A, la démonstration que cette proposition ne tient pas).

H- Volet économique du PDU

Cette partie n'est pas conforme à la lettre et l'esprit de la loi et à l'exigence du PDU page 105 (voir plus haut partie D).

Il y a parfois beaucoup de détails mais il manque des synthèses sur comment seront financés de manière crédible les différentes mesures (en investissement et en fonctionnement). Qui va payer quoi ?

Le conseil général a demandé que sa participation soit retirée sur certaines mesures. Il est prêt à prendre la maîtrise d'ouvrage (il est le seul) et à payer 1/3 du coût de la rocade à partir du moment où le reste du financement est acquis. Il propose que la Métro, la Ville de Grenoble, le Voironnais et le Grésivaudan s'engagent pour 200 M€ et le privé pour 200 M€.

Il n'y a aucun élément dans le PDU qui indique que le coût annoncé par le conseil général à 580 M€ soit réaliste.

Les commissaires enquêteurs doivent demander des éclaircissement sur ce point et examiner comment ceci est compatible avec la prospective financière du SMTC jusqu'en 2015 qui suppose que la Métro et le Conseil Général poursuivent leur effort de l'inflation plus 5 % chaque année ?

Il faut que ces collectivités mettent sur la table leurs engagements et leurs perspectives financières comme il est demandé page 105.

Si la justification de la rocade est de diminuer le trafic au cœur de l'agglomération (le plan en marguerite n'intéresse que les quelques communes entourées par le ring), il serait logique que ces dernières participent amplement à son financement ainsi que la Métro.

La rocade nord étant une mesure décidée dans le projet et dont le début de réalisation entend démarrer en 2010, son coût devrait apparaître dans le chiffrage du PDU.

La proposition du Conseil Général est la seule qui existe.

Le chiffrage annoncé par le Conseil Général est beaucoup trop optimiste. Compte tenu des données financières avancées par la DDE dans l'APS de la rocade nord une estimation minimum du projet du Conseil général atteint au moins 700 M€. La commission d'enquête se doit de préciser ce coût puisqu'il s'agit de la mesure la plus onéreuse du PDU.

Annexe A : Etude détaillée des objectifs chiffrés du PDU

Page 199 : Objectifs ambitieux mais réalistes.

Les objectifs sont certes ambitieux mais totalement irréalistes au vu de l'insuffisance des mesures préconisées dans le projet de PDU.

D'ailleurs page 205 en conclusion : « *Ainsi l'objectif de stabilisation du trafic automobile du PDU à 2012 est cohérent avec les objectifs fixés par le PPA. **Cet objectif est ambitieux et sera difficile à atteindre.*** »

La simple annonce d'une diminution de la part modale de 9 points pour l'automobile devrait alerter sur le caractère irréaliste de ce PDU surtout avec l'ensemble des mesures pour la voiture et le ralentissement des projets de transports en commun.

Problème de définition :

Les définitions des trafics de transit, d'échanges et internes sont claires et les chiffres des enquêtes pour 1992 et 2002 sont précis à ce sujet.

Par contre l'utilisation de la catégorie des déplacements des habitants de l'agglomération (page 198) ne permet pas des comparaisons aisées et claires.

Il y a peut être une confusion entre « déplacements des habitants de l'agglomération » et « déplacements internes à l'agglomération ». Même si les écarts semblent faibles entre ces deux notions comme on peut le vérifier ci dessous.

En utilisant les différents chiffres donnés dans les pages 35, 36 (figure du haut) et 37, on peut reconstituer pour 2002, les déplacements des habitants de l'agglomération qui sont assez proches en part modales et en valeurs absolues des déplacements internes.

Déplacements des habitants de l'agglomération en 2002 :

	interne	échange	Total
Total	1442560	85500	1528060
VP	51%	85%	53%

	738000	72677	810677
TC	15%	13%	15%
	213000	11115	224115

La part modale de 14% annoncée dans le tableau page 198 pour les TC est donc celle des déplacements internes et non celle des habitants de l'agglomération qui est d'environ 15 %.

Page 198 les parts modales font références aux déplacements des habitants de l'agglomération pour 2012. Par contre les chiffres des parts modales pour 1992 et 2002 sont plutôt les chiffres des déplacements internes.

Page 199 fin de première colonne : « *Les objectifs de part modales pour les déplacements internes sont motivés de la façon suivante :* » et suit la description des chiffres correspondant à la colonne 2012 du tableau page 198 : *plus 5 points pour les TC, 4 points pour les deux roues, égalité pour la marche à pied et gain de 9 points sur l'automobile. »*

Conclusion : pour plus de clarté, il faudrait considérer que les objectifs de part modales pour 2012 sont ceux des déplacements internes à l'agglomération. Sauf à ce que le SMTC précise les chiffres exacts (en valeur absolue) des déplacements des habitants de l'agglomération en 1992, 2002 et 2012.

Déplacements en valeur absolue.

Les objectifs en part modales peuvent cacher des réalités très diverses suivant l'évolution de la somme totale des déplacements.

Il est possible de retrouver des indications en valeurs absolues des déplacements à partir du document du PDU.

Page 201 deuxième colonne : pour 2012 par rapport à 2002 : « *les déplacements internes resteront à peu près stables avec une érosion continue de la voiture et la progression d'un point de la part des transports en commun (de 18 à 19%)* ».

A noter qu'il doit y avoir une erreur puisque la part des TC passerait de 14 à 19 % et non de 18 à 19% !

Et pour le trafic automobile : « *Globalement, le nombre de déplacements en automobile ne devrait pas progresser sur l'agglomération grenobloise, avec toutefois une baisse des déplacements internes compensée par l'augmentation des échanges et du transit* »

Ceci est confirmé page 205 « *Avec une stabilisation du trafic automobile entre 2002 et 2012 dans l'agglomération* ».

Conclusion de ces affirmations : la totalité des déplacements internes seront les mêmes en 2012 qu'en 2002. Ceci étant d'ailleurs conforme à l'hypothèse de stabilisation de la population de l'agglomération. A condition que le nombre de déplacements par personne se stabilise ce qu'il faudrait encore démontrer puisque la tendance lourde est à l'augmentation (voir page 36 figure du bas et page 37), entre 1992 et 2002 il y a eu 12 % d'augmentation du nombre de déplacements par personne.

Page 201 : déplacements d'échange : « *La grosse évolution est sur ces déplacements d'échanges qui augmenteront de 20% avec une forte progression des transports en commun dont la fréquentation fera plus que doubler.* » Page 199 à propos des déplacements d'échange : « *passage de 10 à 20 % de la part de marché pour les transports en commun* ».

Pour les trafics de transit l'hypothèse d'augmentation de 25% indiquée page 201 pour l'augmentation du flux automobile à travers la région urbaine peut être pris aussi pour le transit à travers l'agglomération.

Avec ces données on peut reconstruire les trafics en valeur absolue pour 2012 et les comparer avec 1992

et 2002.

Déplacements internes : hypothèse de stabilisation des déplacements par rapport à 2002

Trafic interne à l'agglomération			
	1992	2002	2012
Total	1250000	1568000	1568000
Transports publics	14%	14%	19%
	175000	220000	297920
Deux roues	5%	3%	7%
	62500	54400	109760
Marche à pied	27%	31%	30%
	337500	480000	470400
Voiture	54%	52%	44%
	675000	820000	689920

L'objectif fixé pour les deux roues paraît irréaliste et comme il est dit page 199 « *le gain de 4 points pour les deux roues, et plus particulièrement pour le vélo, est considérable et demandera une suite d'actions conséquentes en termes d'investissements et de promotion des modes doux* ». Ce n'est pas avec le niveau d'investissement indiqué dans le PDU que ceci pourra se faire !

Par contre la stabilisation de la marche à pied n'est pas digne d'un tel PDU, l'augmentation entre 1992 et 2002 devrait se poursuivre.

L'objectif 2012 pour la voiture signifie le retour au trafic de 1992 et une diminution très forte par rapport à 2002 !!!

En 10 ans il y a eu environ 4 % de diminution du trafic automobile dans Grenoble intra-muros (page 37). Les 44 % de part modale supposent un gain de 16 % en 10 ans sur l'ensemble de l'agglomération. C'est totalement irréaliste vu l'insuffisance des propositions alternatives en TC pour les communes de la couronne.

Pour les déplacements totaux dans l'agglomération en prenant les hypothèses sur les trafics d'échange et de transit on obtient le tableau suivant avec les déplacements globaux et ceux pour la voiture particulière.

Déplacements dans l'agglomération						
	1 992		2 002		2 012	
	Total	VP	total	VP	Total	VP
transit	25 000	25 000	30 000	30 000	37 500	37 500
échange	280 000	263 200	342 000	300 000	410 400	328 320
interne	1 250 000	687 500	1 568 000	820 000	1 568 000	689 920
Total	1 555 000	975 700	1 940 000	1 150 000	2 015 900	1 055 740

Ceci conduirait donc à une diminution forte du trafic automobile (- 100 000) et non pas une stabilisation en 2012 comme annoncée page 201 (*le nombre de déplacements en automobile ne devrait pas progresser sur l'agglomération*) ou pages 99 et 101.

Il y a donc contradiction entre le texte du PDU et la réalité des chiffres sur lequel il est construit.

Si on part de l'hypothèse de stabilisation du trafic automobile global à 1 150 000 comme indiqué dans le PDU, on aurait un nombre de déplacements interne en voiture de 784 200 soit 50% de part modale et non 44%. Ce chiffre suppose une diminution de 5% en 10 ans par rapport à 2002, ce qui est déjà très ambitieux puisque cela suppose que les habitants des communes hors Grenoble aient le même

comportement qu'à Grenoble et ce depuis 2002. Les mesures proposées par ce PDU ne le permettent pas car il faudrait un maillage en TC aussi dense que dans la ville centre. Et il faudrait une politique du stationnement aussi forte que celle de Grenoble, ce qui n'est pas prévu par le PDU.

Ce chiffre de 784 200 déplacements en interne serait déjà un peu moins irréaliste, mais les mesures du PDU ne permettront pas de l'atteindre. Le chiffre de 690 000, tiré de la part modale de 44%, est simplement impossible à envisager avec les mesures prévues dans le PDU pour les alternatives à la voiture.

Cette simple analyse montre qu'il y a de profondes contradictions dans les données de ce PDU qu'il faut absolument corriger.

Les collectivités ont donné des avis à partir d'annonces trompeuses. C'est un point à souligner fortement car cela entache la régularité de leurs avis et risque d'atteindre la régularité de l'enquête publique si elle ne rectifie pas ces erreurs.

Autre contradiction : Dans l'annexe 1 au projet de PDU, il est proposé une étude des émissions de polluants avec différents scénarios de trafic. Un de ces scénarios décrit une simulation pour 2009 du trafic automobile avec les mesures prises dans le projet de PDU (pages 74 et 75 de l'annexe 1). Il indique que le trafic automobile dans l'agglomération en 2009 sera 10% supérieur à celui de 2002. Soit presque 1300000 déplacements en VP. En prenant une évolution constante pour les trafics d'échange et de transit entre 2002 et 2012, on obtient le tableau suivant :

Déplacements automobiles			hypothèse 1	hypothèse 2
	2002	2009	2012	2012
Total VP	1150000	1265000	1055740	1150000
transit	30000	35400	37500	37500
échange	300000	321000	328320	328320
interne	820000	908600	689920	784180

Les hypothèses pour 2012 sont celles avec 44 % (hypothèse 1) et 50% (hypothèse 2) de parts modales pour le trafic interne.

La question est de savoir comment en 3 ans de 2009 à 2012 il serait possible de passer de 910 000 déplacements en interne par jour pour la voiture à 784 000 (sans parler des 690 000) !!! D'autant plus que le scénario 2009 suppose déjà la mise en place de nombreuses améliorations en transports en commun.

Conclusion.

Les objectifs chiffrés du PDU sont à revoir complètement car ils sont contradictoires et totalement irréalistes compte tenu des mesures alternatives à la voiture qui sont insuffisantes.

Il y a là une véritable tromperie sur les réalités.

Annexe B : Le projet de rocade nord est inutile et doit être supprimé du PDU

La loi impose de donner la priorité aux alternatives à la voiture.

Si il y a des moyens qui atteignent le même but il faut évidemment privilégier les modes doux et les transports en commun.

La question de l'accès à l'agglomération.

Les bouchons sont liés au développement de la périurbanisation et essentiellement aux trajets domicile travail (pendulaires) aux heures de pointes.

Les réflexions du PDU sont pertinentes quant au diagnostic : la question n'est pas celle du transit entre le Voironnais et le Grésivaudan mais bien l'inadéquation entre l'habitat et l'emploi. Ce dernier reste concentré (et pour de nombreuses années encore) au centre de l'agglomération.

L'enquête ménage, dans des fiches techniques détaillées, indique qu'il y a très peu de transit entre le Voironnais et le Grésivaudan et que la plupart des déplacements se font en direction de Grenoble et très peu dans les zones qui pourraient trouver avantage à la rocade nord.

Exemples : en 2002, chaque jour, l'échange du Voironnais vers Grenoble représente 20500 déplacements et seulement 8300 pour la Tronche Meylan, St Martin d'Hères. Du Grésivaudan 41 500 déplacements relient à Grenoble et seulement 4700 vers St Egrève et le Nord ouest.

Ces données confirment les déclarations de la communauté du Voironnais qui ne voit aucune utilité à la rocade nord pour ses habitants. Le maire de Grenoble a plusieurs fois indiqué que la rocade ne pourrait pas servir pour améliorer les accès à l'agglomération, voir sa déclaration au conseil municipal du 30 octobre 2006 « *la rocade n'est pas destinée à résoudre les difficultés de déplacements périurbains* » ainsi qu'à l'Express le 9-11-2006.

Il faut offrir aux pendulaires des solutions efficaces. Le fait que les arrivées sur Grenoble soient réparties sur seulement trois vallées, équipées d'autoroutes et de voies ferrées, simplifie les solutions. Les autoroutes peuvent être partagées entre voiture et transports en communs rapides (le RER routier). Il faut donc permettre aux pendulaires à de nombreux endroits (le plus en amont possible) de pouvoir garer leurs voitures (ou leur vélo) de manière sécurisée dans des parkings relais pour qu'ils puissent prendre un RER routier ou un TER, qui les amèneront au centre de l'agglomération où se trouve la majorité des emplois.

Le PDU estime que l'effort prévu sur les TER et le réseau Transisère permettra de diminuer fortement les bouchons en amont de l'agglomération et permettra à ceux qui ont vraiment besoin de la voiture de retrouver une agglomération accessible.

Les bouchons sont dus, comme indiqué dans le PDU, aux limites de capacité des autoroutes. Plus précisément, lors de la conférence de presse du 5 septembre 2005, les collectivités publiques indiquaient à juste titre : « *Le problème le plus critique est celui des accès à l'agglomération ... Compte tenu du fait que l'on ne peut augmenter le débit des autoroutes d'accès sans asphyxier le centre-ville, qui ne peut absorber un trafic supplémentaire, et de la situation déjà critique de la cuvette grenobloise au regard du stationnement et de la pollution, les collectivités misent sur un développement massif des transports collectifs* »

Sur cette question pourtant la plus critique, la rocade nord n'apporte aucune solution, elle est inutile.

La circulation au cœur de l'agglomération.

La fermeture du ring avait été proposée par le Professeur Bovy pour implanter un nouveau plan de circulation au cœur de l'agglomération, le plan marguerite. Le PDU 2000 avait adopté cette stratégie en insistant sur plusieurs conditions nécessaire à son succès : un gabarit réduit pour ne pas attirer du transit, une rocade souterraine avec traitement des gaz (pour l'environnement), gratuite (sinon elle ne remplirait pas sa fonction de transfert de trafic) et un coût limité (2 milliards de francs soit 300 M€).

La nécessité d'une telle rocade apparaissait suite au projet de la 3^{ème} ligne de tram sur les grands boulevards et la nécessité de transférer, sur une voie rapide de contournement, 30 000 véhicules/jour qui ne passeraient plus par les boulevards,. Il semblait indispensable de transférer la capacité supprimée sur

une nouvelle voie

Or la réalisation de la 3^{ème} ligne de tram n'a pas entraîné une aggravation sensible de la circulation, au contraire elle a permis de poursuivre la diminution du trafic au cœur de l'agglomération. Il y a eu un changement d'habitude de nombreux usagers qui ont changé de modes de déplacements. Ceci démontre encore une fois que les contraintes imposées à la circulation entraînent une baisse du trafic.

Vouloir compenser les restrictions de voirie, dues à l'implantation de sites propres pour les transports collectifs, par d'autres voiries est une idée stupide qui ne vise qu'à transférer le trafic automobile d'un endroit à un autre et donc de conserver globalement le trafic et non pas le diminuer comme l'exige la loi et le PRQA.

Dans le projet du PDU il y a une donnée très importante page 40 qui indique qu'une politique alternative à la voiture peut être très efficace dans les zones denses de l'agglomération car la marche et les transports en commun (et le vélo) y sont pertinents.

Or le plan marguerite proposé dans le PDU 2000 et repris ici, n'intéresse que les communes qui se trouvent à l'intérieur des voies rapides justement là où la densité de l'habitat se trouve dans la zone pertinente pour les alternatives à la voiture.

Donc mettre la priorité pour les modes doux et les transports collectifs dans la zone interne aux voies rapides entraînera globalement une diminution du trafic automobile dans l'agglomération (qui est dominé par le trafic interne) alors que la rocade nord ne ferait que transférer du trafic d'un endroit à un autre et donc entraînerait la poursuite de la pollution atmosphérique dans la cuvette.

Toute nouvelle infrastructure entraîne une augmentation du trafic, les études de la DDE dans le projet d'APS, rendues en 2006, indiquent que la rocade sera saturée aux heures de pointe dès la mise en route (3800 passages par heure dans le tunnel dans chaque sens) et que l'A480 et la rocade sud continueront à être saturées.

Ceci démontre bien qu'avec la rocade nord qu'il n'y aura pas diminution du trafic et que l'argent mobilisé dans cette réalisation manquera pour les solutions alternatives à la voiture.

Quelque soit le but recherché il est démontré que la rocade nord est inutile et même est une solution qui ne fera qu'empirer la situation.

Critique du rapport environnemental , annexe n° 1 au projet de PDU.

Le Code de l'environnement fixe dans son article R 122-20 ce que doit comprendre le rapport environnemental.

Le rapport devrait analyser les effets notables et probables de la mise en oeuvre du plan sur la santé humaine.. Or il n'y a rien sur la santé humaine, ce document ne parle que de seuil or la pollution de fond agit fortement sur la santé (voir annexe 19 du projet de PPA).

Le rapport doit exposer les motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;

Cette annexe n'est qu'une déclaration, ex abrupto, sans démonstration, comme quoi le scénario le meilleur pour l'environnement serait celui proposé (donc avec la rocade nord). Voir page 89 où le rapport s'exonère d'autres solutions qui seraient envisagées.

La justification de la rocade doit être sérieusement faite dans le rapport environnemental et son impact sur l'environnement décrit avec détail. Ce n'est pas parce qu'elle serait mise en service en 2014 que son impact ne doit pas être étudié.

Le PDU doit prévoir une diminution des gaz à effet de serre et une réduction de la consommation énergétique et non une simple stabilisation comme indiquée page 81.

Conclusion générale :

Le PDU doit être entièrement repris en ce qui concerne l'analyse des déplacements automobiles et pour lui permettre de répondre aux exigences de la loi et des règlements. Les chiffres annoncés sont farfelus, il s'agit d'effets d'annonce qui ne visent qu'à tromper les habitants.

Les mesures prévues comme alternative à l'automobile sont insuffisantes (stationnement, marchandises...) et ne permettent pas d'assurer une conformité du PDU avec la loi.

La rocade nord n'a aucune justification réelle, elle doit être supprimée du PDU. Elle serait même une erreur stratégique car elle mobiliserait des sommes très importantes provenant des collectivités locales et empêcherait donc la mise en place d'alternatives à la voiture efficaces. La réalisation de la rocade entraînerait une stagnation ou une augmentation de la pollution dans la cuvette de manière quasi irréversible.

Les nombreuses irrégularités du PDU qu'il faut corriger :

Sans vouloir être exhaustif, voici quelques irrégularités qui entache profondément la légalité d'un tel PDU.

Le PDU devrait être compatible avec le PRQA :

- La baisse de la consommation des énergies fossiles est nécessaire pour la réduction des gaz à effet de serre. Le PRQA propose de suivre les engagements de Kyoto et propose une réduction en valeur absolue du trafic automobile.

Voir par exemple au § 3.2.2. concernant l'offre de transport :

« La réduction des émissions de polluants à l'atmosphère passe également par une réduction des flux des unités individuelles de transport de petite taille (véhicules légers, véhicules utilitaires légers et poids lourds) en offrant une réelle alternative à ces modes de transport tout en conservant une accessibilité garantie équivalente.

Les acteurs de l'organisation des transports devront développer une offre attractive et compétitive pour les modes alternatifs aux unités individuelles de transport de petite taille. »

Pour le PRQA, le PDU doit permettre un accroissement de la vitesse commerciale or ce n'est pas démontré. Il doit aussi organiser le partage de la voirie dans un objectif de multi-modalité. La proposition de rocade nord n'est pas compatible avec cette exigence.

Le PDU est irrégulier par rapport aux différentes lois (LAURE, LOTI, SRU, loi de 2005 sur la politique énergétique).

La loi SRU impose la mise en place du compte déplacements qui n'existe pas dans le projet de PDU (voir page 231, cette élaboration est renvoyée au travail de l'observatoire des déplacements qui sera mis en place entre 2006 et 2012 !!!)

Malgré la demande répétée des élus écologistes au conseil syndical du SMTC et à la Métro, l'article 123 de la loi SRU, qui met en œuvre le droit au transport, n'est pas appliqué. « *Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50 % ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usage* ».

Le PDU oublie la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique, qui précise dans son annexe :

*« En matière de promotion de la maîtrise de la demande d'énergie, outre les actions tendant à réduire la consommation d'énergie de leurs services, les collectivités compétentes définissent des politiques d'urbanisme visant, par les documents d'urbanisme ou la fiscalité locale, à une implantation relativement dense des logements et des activités à proximité des transports en commun et à éviter un étalement urbain non maîtrisé. Etant également responsables de l'organisation des transports, **elles intègrent dans leur politique de déplacements, en particulier dans les plans de déplacements urbains, la nécessité de réduire les consommations d'énergie liées aux transports.** »*

Il n'est pas conforme à la loi LOTI :

- il ne réduit pas le trafic automobile mais le stabilise par rapport à 2002.
- Il n'organise pas correctement le partage modal des voiries
- Il est insuffisant par rapport aux exigences sur le stationnement
- Il ne répond absolument pas aux préconisations pour les trafics des marchandises.
- Il n'organise pas un équilibre durable protégeant l'environnement et la santé
- Il est incomplet sur les modalités de financement et la couverture des coûts d'exploitation

De même, le rapport environnemental n'est pas conforme aux exigences de la réglementation.

L'ADES demande donc à la commission d'enquête de donner un avis défavorable à ce projet de PDU.

Le bureau de l'ADES