

POUR UN PDU SANS ROCADE !

RAPPELONS QUELQUES FAITS

- Le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération grenobloise a été annulé à 2 reprises suite à l'action des écologistes autant politiques qu'associatifs. La deuxième fois, en juillet 2009, il l'a été pour « erreur de fait », c'est à dire pour une faute grave : le PDU voté en décembre 2008 ne prévoyait pas les sommes nécessaires pour les investissements qu'il adoptait, notamment pour développer les lignes B et E de tram.
- La commission d'enquête qui devait se prononcer sur l'intérêt général du projet de rocade Nord a rendu le 24 mars dernier un avis défavorable. Elle estime que les inconvénients du projet sont largement supérieurs à ses avantages. Elle précise notamment que « Ce projet aggrave incontestablement la saturation des voiries et le problème des bouchons ».

Europe Ecologie constate que le projet de rocade Nord, qui a pollué l'atmosphère politique grenobloise pendant plusieurs années, a aussi empêché de travailler efficacement à l'élaboration d'un scénario d'avenir pour les déplacements, à la fois respectueux des engagements européens de réduction des gaz à effets de serre (- 20 % d'émission de GES d'ici 2020, voire -30 % en cas d'accord) et en capacité d'offrir un droit à la mobilité pour l'ensemble de la population.

La congestion automobile est une réalité, avec son cortège de nuisances (bruit, pollution..) C'est la conséquence d'une péri-urbanisation qui s'accroît et d'un manque de volonté politique dans le développement d'alternatives efficaces.

La lutte contre la péri-urbanisation doit être une priorité. Elle passe évidemment par l'abandon du projet de rocade nord et des autres projets autoroutiers (élargissement de l'A480, A51) et par un développement plus autonome des territoires de la périphérie. (Politiques d'urbanisme définies à l'échelle du SCOT)

Dans cette lutte, l'agglomération grenobloise a un rôle à jouer en renforçant, sur son territoire, l'offre de logements accessibles à tous et notamment les foyers les plus modestes.

EUROPE ÉCOLOGIE S'ENGAGERA DANS L'ÉLABORATION DU PROCHAIN PDU

Les tentatives de la Métro et de la ville de Grenoble de faire croire qu'un autre projet de contournement nord est possible (et souhaitable) sont un leurre ! Depuis les années soixante, de nombreuses variantes ont été étudiées, toutes ont été rejetées.

Europe Écologie propose d'élaborer **un PDU 2012-2020 sans rocade Nord**, élargi aux territoires proches de l'agglomération (en lien avec le SCOT).

Le défaitisme actuel des socialistes quand aux possibilités de trouver des solutions alternatives à la voiture nous inquiète. Sans même se projeter dans l'avenir, rappelons que la plupart des villes du nord de l'Europe ont une part modale des déplacements en voiture inférieure à 50%. Que la part du vélo représente plus de 40% des déplacements à Copenhague, Amsterdam ou Rotterdam. Plus de 30% à Stockholm (ou il fait une température en dessous de 0°C plus de 4 mois par an) et dans beaucoup de villes allemandes. Le modèle de ces villes doit donc inspirer notre prochain PDU.

En 1^{er} lieu, nous proposons de créer rapidement une **Communauté de transports**, syndicat mixte loi SRU, qui, en intégrant le Voironnais et le Grésivaudan - et la communauté du sud grenoblois (Vizille) lorsqu'elle aura créé une AOTU - permettra d'organiser et de gérer le système multimodal des déplacements à la bonne échelle.*

Cette nouvelle AOTU (autorité organisatrice des transports urbains) sera maître d'ouvrage du futur PDU élargi.

Pour gérer les transports à cette échelle, nous proposons la création d'une SPL - **société publique locale** - qui offre la souplesse d'une société anonyme, mais dont le capital est détenu en totalité par les collectivités qui exploitent le service public.

Un des principaux objectifs du futur PDU doit être la **réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre** (GES) liés aux déplacements.

Nous serons vigilants sur la dimension sociale du PDU : desserte des quartiers d'habitat social, prise en compte des ménages sans voiture (un quart des ménages de l'agglomération), tarification vraiment solidaire...

Le PDU devra s'appuyer sur les résultats de l'enquête ménages 2010 en cours d'analyse (comme dans les autres agglomérations, celle-ci devrait confirmer une baisse de la VP et une augmentation des autres modes : vélo, train et TC urbains)

Nos propositions détaillées seront élaborées en lien avec les associations (ADTC, comités de lignes TER, CAIRN, Un p'tit vélo dans la tête, etc...) et la population dans le but d'enrichir ce PDU sans rocade.

Afin d'offrir des solutions alternatives aux habitants de la périphérie travaillant dans l'agglomération grenobloise, le nouveau « concept multimodal des déplacements » développera le covoiturage (en autorisant l'accès des voies bus sur autoroute aux covoitureurs) et les Transports en commun périurbains, dont le réseau ferroviaire sera l'armature.

DÉGAGER DES FINANCEMENTS

Il est important de travailler dans la plus grande transparence et de faire la vérité sur les chiffres.

- Il faut rectifier les affirmations erronées des élus socialistes sur la contribution des collectivités au budget du SMTC : ce n'est pas 85 % mais 39 % d'un budget de 360 M€ en 2009, le versement transport des entreprises contribuant pour sa part à hauteur de 44 %, le reste - soit 17 % - provenant des recettes commerciales (usagers).

- La faiblesse de la contribution des usagers est à mettre en relation avec le fait que plus de 50% des usagers bénéficient de la tarification sociale ou scolaire. Le SMTC supporte donc les politiques sociales et l'obligation légale des collectivités d'offrir une offre de transport public pour les scolaires.

- Europe Écologie est conscient du coût croissant, notamment en fonctionnement, des transports collectifs. Cela doit toutefois être mis en regard des coûts de réalisation et de gestion des infrastructures routières. Afin de faire la clarté sur les coûts réels des différents modes de transports, Europe Écologie demande la création d'un **compte déplacements**, conformément à l'article 113 de la loi SRU, dont l'objet est d'évaluer les coûts pour l'utilisateur et pour la collectivité des différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans la région urbaine grenobloise. Actualisé chaque année et largement diffusé, ce compte permettra de suivre les moyens consacrés directement ou indirectement à chaque mode de déplacements et il comprendra également l'évaluation monétaire des nuisances environnementales.

* Cette proposition de communauté de transports était inscrite dans le PDU 2000 et dans le protocole d'action Intermod'Alp 2008-2010, signé par l'ensemble des collectivités territoriales, y compris la Région.