

## Dossier Post Rocade Nord – par le Dauphiné Libéré

**AGGLOMERATION GRENOBLOISE Nouveaux trams et bus... tour d'horizon des projets**  
par **La Rédaction du DL** | le 28/03/10 à 05h05



Plus de trams, sur des axes stratégiques qui en sont aujourd'hui dépourvus, c'est forcément moins de voitures et une meilleure mobilité dans l'agglomération.

Le "Schéma directeur des transports en commun en site propre", voté par le SMTC en mars 2009, répertorie plusieurs projets qui, s'ils étaient tous vraiment réalisés, changeraient considérablement la donne. **L'extension de la ligne B jusqu'à la Presqu'île scientifique** devrait être effective fin 2012, et la ligne E (de Grenoble au Fontanil) devrait rouler à partir du printemps 2014... si l'A48 est bien déclassée en boulevard urbain au niveau de Saint-Martin-le-Vinoux.

Devraient suivre les projets suivants : **tram Meylan-Grenoble** (la concertation débute cet automne), du Stade des Alpes jusqu'à Inovalée ou au lycée du Grésivaudan. Si le projet est validé, dans le meilleur des cas, la ligne pourrait fonctionner en 2018. Est aussi prévue l'extension de la ligne A au sud jusqu'au Pont-de-Claix (au "Canton") et au nord jusqu'à Sassenage (jusqu'à la route qui monte dans le Vercors).

**À venir également, d'ici 2020 (si les finances le permettent...) : le prolongement de la ligne B jusqu'à Saint-Martin-le-Vinoux, de la ligne E jusqu'au Pont-de-Claix, de la ligne C vers Meylan, la réalisation de la ligne F de "bus à haut niveau de service" (BHNS, donc site propre, priorité aux feux, etc.) d'Eybens à Grenoble/Esplanade, qui se substituera à la ligne 31. Et, enfin, le prolongement de la ligne D, au nord jusqu'au CHU à La Tronche, au sud jusqu'à l'hôpital Sud, Grand'Place et Comboire/Échiroles. Ce serait la première ligne de tram de rocade.**

Fréquentations (voyages par jour) prévues en 2025 : ligne A (131 000, contre 96 000 aujourd'hui), ligne B (88 000 contre 70 000), ligne C (62 000 contre 45 000), ligne D (20 000 contre 4 000), ligne E (62 000), ligne F "BHNS" (14 700).

V. P. Paru dans l'édition 38H du 28/03/2010 (202345781879)

## **AGGLOMERATION GRENOBLOISE Sans la rocade Nord, comment mieux circuler?** par La Rédaction du DL | le 28/03/10 à 05h05



Et maintenant ? Presque une semaine après l'avis défavorable de la commission d'enquête sur la rocade Nord (lire en Repères), que va-t-il se passer ? Il y a trois hypothèses, dont les deux premières semblent improbables.

- 1) Le conseil général veut passer en force et renvoie le dossier au ministère pour obtenir la Déclaration d'utilité publique (Dup), mais ledit ministère demanderait l'avis du Conseil d'État, lequel n'a aucune chance d'être favorable.
- 2) Le conseil général s'accroche à cette idée de rocade, ce qui l'oblige à proposer un autre projet. Ce qui reporterait sa réalisation vers 2020.
- 3) Le conseil général dit adieu à sa rocade et voit avec ses partenaires comment faire sans, et surtout comment faire vite pour atteindre malgré tout l'objectif de ce projet, à savoir faciliter l'accès à l'agglomération grenobloise et favoriser le développement des transports en commun (lire page 3).

Parallèlement aux multiples réactions de satisfaction ou de dépit, en dehors comme au sein du conseil général et de la Métro (lire nos précédentes éditions), Marc Baïetto, vice-président du conseil général en charge des déplacements (et président de la Métro), et donc à ce titre véritable cheville ouvrière de la rocade Nord de Grenoble... mais aussi du développement du réseau de bus et de tram de l'agglo, puisqu'il préside le Syndicat mixte des transports en commun, a indiqué qu'il fallait prendre le temps de la réflexion.

### **Après les réactions doit venir le temps de la réflexion**

Même réaction d'André Vallini, président du conseil général, promettant un débat sur ce rapport et la suite à lui donner, lors la prochaine session de l'assemblée départementale. Gilles Kuntz, élu écologiste grenoblois d'opposition à la Métro, demande, lui, que le débat ait également lieu lors de la prochaine réunion du conseil de communauté de la Métro.

Avec un peu de recul, et devant l'argumentaire si accablant de la commission d'enquête, on peut légitimement s'interroger sur le mode d'instruction d'un tel dossier.

On ne saurait trop reprocher à Marc Baïetto d'avoir (éventuellement...) manqué de discernement : quand on porte un projet, qu'on y croit dur comme fer, on y va à fond, souvent en négligeant les arguments de ses opposants.

Mais, du côté des opposants à la rocade Nord, on trouve plutôt surprenant que, parmi les 26 autres conseillers généraux socialistes et les 35 autres conseillers communautaires socialistes, qui ont voté comme un seul homme pour la rocade Nord, il ne s'en soit pas trouvé quelques-uns (à part Yannick Ollivier, maire de Saint-Martin-le-Vinoux) pour trouver des faiblesses au dossier.

## REPÈRES

L'avis défavorable : Lundi 22 mars, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, a émis « un avis défavorable à ce qu'il soit conféré le caractère d'utilité publique à ce projet de rocade Nord de Grenoble ».

Les arguments : La commission d'enquête précise : « *Tout en considérant la nécessité et l'urgence d'apporter une solution aux problèmes de circulation sur l'agglomération grenobloise, les inconvénients générés par ce projet de rocade, dans sa consistance et ses effets, l'emportent sur ses avantages sans qu'il soit possible, pour autant, d'y remédier, au risque de modifications trop substantielles qui en altéreraient son unité fonctionnelle et son économie générale.* »

L'effet "rocade" sur les déplacements

- Effets positifs (selon la commission) : « *Amélioration des temps de parcours, notamment sur les itinéraires Voreppe-CHU et Crolles-Polygone scientifique ; diminution du trafic en centre-ville, mais cet effet est davantage dû au concours prépondérant des transports en commun.* »
- Effets négatifs : « *Aggravation incontestable du trafic sur les VRU et autoroutes d'accès à l'agglomération, notamment l'A480 et l'A41 ; une réduction du trafic de 5 % avec un péage à 1 € et de 2 à 3 % avec un péage à 2 € ne déleste pas significativement la rocade Sud.* »

Vincent PAULUS - Paru dans l'édition 38H du 28/03/2010 (202345711016)

## **AGGLOMERATION GRENOBLOISE Bouchons: on connaîtra bientôt leur évolution** par **La Rédaction du DL** | le 28/03/10 à 05h05



Est-il plus difficile qu'il y a dix ans d'accéder en voiture à l'agglomération, ou de la traverser ? Pour répondre à cette question, il faudra attendre décembre prochain et les résultats de l'"enquête ménages déplacements" (EMD) actuellement réalisée par le SMTC.

Derniers chiffres connus, ceux de l'EMD de 2002 : 35 % des déplacements en ville inférieurs à 1 km étaient alors réalisés en voiture. De 1992 à 2002, la part modale des déplacements des habitants de l'agglo est passée de 54 % à 53 %. De 1981 à 2001, on est passé de 33 700 véhicules/jour à 84 170 v/j sur l'A48 à hauteur de Saint-Egrève, et de 16 900 v/j à 74 940 v/j sur la rocade Sud à Saint-Martin-d'Hères. De 1992 à 2002, les déplacements quotidiens dans l'agglo ont augmenté de 24 %.

Sur les grands boulevards de Grenoble, la réalisation de la ligne C du tram et la diminution du nombre de voies dédiées à la voiture (de 11 à 6 au niveau de l'église Saint-Jean) ont fait baisser la circulation de 66 000 voitures par jour avant le chantier du tram, à 28 000 aujourd'hui. La ligne C affiche désormais 45 000 voyages par jour.

Paru dans l'édition 38H du 28/03/2010 (202346137083)

## **AGGLOMERATION GRENOBLOISE Transport par câbles: un "test" Meylan / campus ?** par **La Rédaction du DL** | le 28/03/10 à 05h05

Le téléphérique, les Grenoblois connaissent (avec celui de la Bastille, notre photo), les Isérois aussi, pour l'utiliser dans les stations de ski. Mais le transport par câbles peut-il être une solution face aux embouteillages ? C'est le credo de l'association AG3D, qui a listé une douzaine de projets potentiels en Isère (Vizille-Moirans, Gières-Chamrousse, Grenoble-Vercors...).

Le SMTC a, lui, lancé une étude pour la réalisation d'un transport par câble entre le parc-relais de la Carronnerie à Meylan et le campus de Saint-Martin-d'Hères (et franchissant donc l'Isère). Cela coûterait 7 M€ pour 700 m de ligne. Ce serait l'occasion de faire un test grandeur nature pour voir si ça marche. Si le projet est validé, cette ligne par câbles pourrait fonctionner fin 2012.

Avantages du transport par câbles : investissement moindre que pour le tram, peu d'emprise au sol, franchissement aisé des obstacles, courte durée des travaux.

Inconvénients : difficulté d'insertion des stations en milieu urbain dense, temps d'attente aux heures de pointe, acceptabilité par les riverains (cabines passant au-dessus des habitations), etc.

Paru dans l'édition 38H du 28/03/2010 (202346136558)

**AGGLOMERATION GRENOBLOISE « Et si Grenoble avait son péage urbain ? »**  
par **La Rédaction du DL** | le 28/03/10 à 05h05

Trois questions à Jean Sivardière, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut)

**Quelles sont, selon vous, les alternatives à la rocade Nord, à court terme, pour améliorer la circulation à Grenoble et dans l'agglomération ?**

« La rocade Nord n'aurait fait qu'aggraver la saturation des accès autoroutiers à Grenoble. Son abandon va libérer des crédits importants et permettre de voir grand en matière d'alternatives. Il n'y a rien de plus à inventer que ce qui existe déjà : extension du réseau de tramway, renforcement du TER, priorités de circulation pour les bus et cars, aménagements cyclables, parkings-relais. En revanche, à mon sens, le covoiturage très à la mode en ce moment, mais aussi très contraignant, n'a d'intérêt que dans des zones à faible densité de population, pour le rabattement sur les transports collectifs. »

**Quelles sont les solutions mises en œuvre dans d'autres villes ?**

« Le projet de rocade datait des années 70, il faut se tourner aujourd'hui vers les solutions modernes qui ont fait leurs preuves à l'étranger. L'autopartage, qui consiste à mettre en commun un véhicule utilisé par plusieurs ménages, est en train d'émerger en France et a, me semble-t-il, beaucoup d'avenir. En Suisse, 70 000 personnes en sont déjà adeptes.

Grenoble pourrait être aussi la première ville française à expérimenter le péage urbain : comme à Londres ou à Stockholm, on peut en attendre une réduction immédiate de 20 % du trafic automobile. Les habitants aux revenus modestes en seraient les premiers bénéficiaires : ce péage serait même une mesure sociale car il constituerait une ressource financière pour développer les transports collectifs. Cela fait deux ans que nous réclamons une mise à l'étude d'un tel péage mais jusqu'à présent, les élus n'ont fait que se focaliser avec aveuglement sur la rocade Nord. »

**D'après vous, comment circulera-t-on à Grenoble dans vingt ans ?**

« Si ces mesures sont mises en œuvre, la voiture n'aura pas disparu mais jouera un rôle plus modeste, pour les déplacements occasionnels : le cadre de vie sera amélioré et on se déplacera plus facilement. Mais il faut aussi chercher à enrayer l'étalement urbain diffus en densifiant l'habitat et les activités autour des gares périurbaines. On sait densifier sans entasser : ici encore, on peut s'inspirer d'exemples étrangers, Munich en particulier. »

Propos recueillis par Gwendoline BEZIAU - Paru dans l'édition 38H du 28/03/2010 (202345781688)

## **AGGLOMERATION GRENOBLOISE « Il faut développer le train »**

par **La Rédaction du DL** | le 28/03/10 à 05h05

Le président de l'Association des usagers de la ligne Grenoble-Valence y croit dur comme fer : « Le train est l'un des moyens de transports à développer » car, "couplé" à d'autres alternatives à la rocade Nord, il permettra de « diminuer de 10 % l'entrée des voitures dans l'agglomération grenobloise ». Et donc d'enrayer ou tout au moins de limiter les fameux bouchons...

« Certes, de gros travaux ont déjà été engagés sur les lignes Grenoble-Valence et Grenoble-Chambéry (doublement des voies, électrification, modernisation de la signalisation) et l'augmentation de la fréquence des trains avec le cadencement ont amélioré les choses et le quotidien des usagers, se félicite Yves Gimbert, mais ce n'est pas suffisant. Il y a un véritable goulet d'étranglement au niveau de Moirans puisque s'y rejoignent les trains en provenance de Lyon et de Valence. Seule la construction d'une troisième et d'une quatrième voies, ce dont la Région a d'ailleurs déjà bien conscience, permettra de résoudre le problème. Les entreprises de BTP et le président de la Chambre de commerce de Grenoble n'ont pas de soucis à se faire, il y aura du boulot ! D'autant plus qu'il devient aussi urgent de redimensionner la gare de Grenoble qui manque cruellement de quais. »

Quant à Ysis, le projet de tramway interurbain reliant Moirans à Grenoble, Yves Gimbert ne désespère pas de le voir à nouveau mis sur les rails. « Avec la rocade Nord, on a perdu des années et 20 M€ pour se retrouver aujourd'hui au point mort. Maintenant, il faut y aller ! ».

Gw. B. - Paru dans l'édition 38H du 28/03/2010 (202346136439)

## **AGGLOMERATION GRENOBLOISE Et aussi le covoiturage**

par **La Rédaction du DL** | le 28/03/10 à 05h05

Cinq cents inscrits au service de covoiturage de la Communauté de communes du Pays Voironnais, assure la plaquette. La CAPV est partenaire du site "La roue verte", comme le conseil général, la Communauté d'agglomération des portes de l'Isère ou le pays de Bièvre-Valloire. Entre la fréquentation des sites consacrés et le partage spontané, difficile de quantifier la réussite du covoiturage. Sachez que les impôts ne prévoient pas de procédure adaptée. S'il n'y a pas d'échange monétaire : rien à déclarer, comme dans le cadre du régime d'abattement forfaitaire. En revanche, aux frais réels, le conducteur déclare les dépenses et les sommes reçues comme revenus. Le passager ne peut déduire les sommes versées.

Paru dans l'édition 38H du 28/03/2010 (202346136742)