



CONFERENCE DE PRESSE - JEUDI 23 OCTOBRE 2008 - GRENOBLE

## Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) bafoué un an seulement après son adoption !

Ce que dit le PDU adopté par les collectivités de l'agglomération et voté de manière définitive en juillet 2007 par le SMTC:

### - Phase 2007 - 2012

p. 110 :

« L'état ayant décidé de se retirer financièrement du projet de rocade nord, le SMTC et ses partenaires ont décidé de mettre en œuvre ce nouveau PDU avec une **priorité absolue au développement des transports publics** et à la poursuite du développement du réseau cyclable de l'agglomération et de la région urbaine grenobloise »

p.125 :

« Le prolongement de la ligne B sur le polygone scientifique sera réalisé en 2009 »

« La ligne E Grenoble - Le Fontanil est prévue pour 2012, elle sera complétée d'un barreau de connexion avec la ligne C soit par Gambetta soit par Jean Jaurès »

### - Au-delà de 2012

p.110 :

« Extension de la ligne A au Canton à Pont de Claix (...) Ce projet est prévu par le SMTC à l'horizon 2013 »

« Extension de la ligne A au nord en direction de Sassenage (...) Ce projet, très lié à la réalisation de la déviation routière, pourrait être réalisé en 2014 »

p.113 :

« Poursuite de l'amélioration de l'autoroute A480 (...) Le concept d'autoroute apaisée devrait être appliqué progressivement et en priorité sur cet axe compte tenu de sa situation très urbaine ».

NDLR : le concept d'autoroute apaisée prévoit une augmentation de capacité sans élargissement par réduction de la vitesse automobile à 70 km/h.

De plus, la Métro s'est prononcée le 17 octobre 2007 sur l'A480. Sa décision était très claire :

« Après en avoir délibéré, le Conseil de communauté décide : - de rappeler à l'Etat l'avis défavorable de la Métro à une mise à 2X3 voies de l'A480 qui, dans l'état actuel du projet, vise à assurer une augmentation du trafic de transit nord - sud à travers l'agglomération »

### ... et la réalité, un an plus tard :

En réalité, la priorité absolue est de réaliser la rocade nord et l'élargissement de l'A480, au détriment des transports collectifs.

- La ligne B prévue au PDU et votée pour une mise en service en 2009 par le SMTC ne verra pas le jour avant 2014.
- La ligne E prévue au PDU et votée par le SMTC pour une mise en service en 2012 est reportée à 2014.
- L'élargissement de l'A480 est aujourd'hui demandé par le groupe PASC (socialiste de la Métro) qui ont tous voté, le 17 octobre 2007 il y a tout juste un an, contre l'élargissement.

La rocade nord ne prend, elle, pas de retard : des sommes considérables ont déjà été dépensées par l'Etat (6 millions d'euros) et par le Conseil général (27 millions) qui ont servi à recruter des juristes, réaliser des études (et accessoirement les truquer quand elles ne donnent pas les résultats voulus, cf. l'étude AURG), mener de grandes opérations de communication comme la « consultation bidon » de l'été 2007 et racheter des maisons sur le tracé du projet.

## -> Il est aujourd'hui clair que la ligne E est retardée par le projet de rocade

### 1 - Retard pour cause de travaux :

La délibération de référence, le « Plan Métropolitain pour les Déplacements », adoptée par le Conseil général en novembre 2007 indique :

#### Point 3.2 :

« La ligne E du tramway est fortement liée au projet de rocade nord :

- elle a besoin des baisses de trafic apportées par la rocade Nord pour emprunter la partie terminale de l'autoroute A48... »

Le 22 septembre 2008, le SMTC a adopté un avis favorable sur ce Plan Métropolitain du Conseil général et a donc entériné le retard de la ligne E en acceptant le lien entre cette ligne et la rocade. Seuls Mme le Maire de Saint-Égrève et Olivier BERTRAND, élu Vert, ont voté contre cet avis.

Cette acceptation est grave parce qu'elle empêche la réalisation de travaux pour la ligne E avant la mise en service de la rocade. Toutes les personnes qui ont sérieusement étudié ce projet de rocade savent qu'il a très peu de (mal)chances de voir le jour en 2014. Le PDU indique d'ailleurs p.111 : « la durée de construction de l'ouvrage est estimée à 5-6 ans avec un début des travaux en 2010 ».

Il est pourtant tout à fait possible de réaliser une ligne de tram sans réaliser au préalable un ouvrage autoroutier. La ligne C en est la meilleure preuve : avant la mise en chantier, les élus de droite avaient promis « des embouteillages monstres » si on réduisait la capacité routière des grands boulevards. Non seulement ces embouteillages n'ont pas eu lieu, mais la circulation a nettement baissé au profit de la fréquentation de la ligne C.

Pour la ligne E, les élus de gauche ont donc repris les arguments réactionnaires des élus de droite alors que, dans le même temps, la circulation automobile baisse de manière historique dans toutes les agglomérations de France et que les transports collectifs sont plébiscités au point d'être parfois saturés.

### 2 - Retard pour causes financières

- La rocade nord est estimée à 580 millions par le Conseil général. Cette estimation purement politique n'est basée sur aucune étude sérieuse. Le coût réel sera probablement plus important.
- La ligne E est estimée à 300 millions d'euros sur le tracé Grenoble - Fontanil et à presque 600 millions sur le tracé demandé par le Conseil général Fontanil - Meylan (cf. délibération de nov. 2007 évoquée ci-dessus).
- Le prolongement de la ligne B et les ouvrages de dessertes de la rocade (comme la trémie sous ou sur la voie de chemin de fer pour relier l'échangeur du polygone au centre-ville) à plus de 100 millions.

Il faut donc trouver au minimum 1,3 milliards d'euros pour financer ces seuls ouvrages d'ici 2014, sachant que le SMTC a une capacité d'investissement maximale de 280 millions d'euros d'ici la fin du PDU.

La différence, de l'ordre du milliard, devra être supportée par le Conseil général. Peut-on honnêtement penser que le Conseil général pourra emprunter cette somme pour financer la rocade nord, la ligne E et le prolongement de la B ?

Ce n'est évidemment pas réaliste.