

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA TRONCHE**

L'an deux mil six, le 23 octobre, le Conseil municipal de la Commune dument convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Jean-Michel REMANDE, Maire.

Nombre de Conseillers municipaux en exercice : 29

Date de convocation du Conseil Municipal : 17 octobre 2006.

Etaient présents : MAJORITE : M. REMANDE, Maire, Mmes et MM. GALLIARD, SIMON, SANSON, ROULET, WOLF, MALAFOSSE, DESPRES, Adjoins, Mmes et MM CREPEAU, DUBOIS, CRISAN, ZERUAL, PETITCLERC, SPANJAARD, MUNOZ, CHAVOUTIER, GRANGE, CHARPENTIER.

Soit 18 personnes.

OPPOSITION : Mmes et MM ARGENTO, LAVERLOCHERE, GIROUD, de TRICAUD, BERTRAND-POUGNAND.

Soit 5 personnes.

Absents représentés : M. DURAND (Pouv. Mme MUNOZ), Mme LUYA (Pouv. M. SPANJAARD), M. ERNST (Pouv. Mme MALAFOSSE), M. BERTHIER (Pouv. Mme LAVERLOCHERE), M. YTOURNEL (Pouv. M. BERTRAND-POUGNAND).

Absente excusée : Mme FONTENAS

Madame Caroline DUBOIS a été désignée pour remplir les fonctions de secrétaire de séance.

**PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS
AVIS DE LA COMMUNE DE LA TRONCHE**

La loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a instauré la mise en place de plans de déplacements urbains dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Conformément à cette loi, l'élaboration du PDU de l'agglomération grenobloise a été lancée fin 1997, sous l'autorité du SMTIC et adopté en mai 2000 par le comité syndical du SMTIC après avis des communes. (cf avis du conseil municipal de La Tronche du 5 juillet 1999 en annexe)

La première étape de la mise en œuvre du PDU a été marquée par la réalisation de nombreux projets destinés à renforcer l'usage des transports en commun et à développer les mobilités douces.

Le changement du cadre légal avec en particulier la loi SRU (fin 2000) et la loi pour l'égalité des droits et des chances (2005), l'élaboration d'un Plan Climat de l'agglomération grenobloise et les

Les résultats de l'enquête « ménages » ont conduit le SMTC à décider fin 2005 à élaborer un nouveau PDU pour la période 2006 à 2012.

Cette nouvelle étape du PDU concerne également un périmètre de transport urbain étendu à 26 communes et les partenariats se sont renforcés avec la communauté d'agglomération du Pays Voironnais, le Pays du Grésivaudan et la communauté de communes du Sud Grenoblois.

Un nouveau document a été ainsi élaboré poursuivant les actions déjà engagées durant la première période et a été adopté par le SMTC le 10 juillet 2006.

Le projet de PDU est composé de 2 grandes parties :

A) Un diagnostic des déplacements et une analyse du bilan de la période 1999 à 2005

Cette 1^{ère} partie analyse successivement :

- l'évolution des déplacements 1992 - 2002

Le PDU constate, à partir des mesures effectuées et de l'enquête « ménages » réalisée en 2002 une augmentation globale des déplacements de 25% par rapport à 1992, avec stabilisation de la part du trafic routier et un développement important des déplacements effectués en transport en commun consécutif à l'amélioration de l'offre (tramway, redynamisation du réseau intermédiaire et amélioration de la performance, du confort et de l'accessibilité du réseau bus).

L'augmentation de 25% en 10 ans, des déplacements tous modes confondus fait suite à une forte demande de mobilité (Grenoble est l'agglomération française où ce taux est le plus élevé avec 4 déplacements par personne et par jour) et à l'augmentation du trafic d'échanges consécutif à la poursuite de l'étalement urbain où l'usage de l'automobile reste très élevé.

Cette situation s'est traduite par une dégradation des conditions d'accès en automobile de l'agglomération et une saturation des voies d'arrivée pour les grandes entrées d'agglomération en limite de capacité.

L'amélioration de la sécurité et le développement de liaisons piétonnes ont par ailleurs entraîné une augmentation significative de la part modale de la marche (+ 30 %) mais le développement des itinéraires cyclables ne se traduit pas encore par une progression en raison principalement d'obstacles tels que le vol ou la sécurité.

- le bilan des actions conduites durant cette période

Le document constate le respect des objectifs fixés en détaillant les actions entreprises pour promouvoir les modes doux et la sécurité (contrat de déplacement, mise en place du schéma cyclable d'agglomération, zone 30, amélioration de l'accessibilité) ; pour développer l'offre de transport en commun avec la mise en service de la ligne C de tramway, la redynamisation du réseau intermédiaire de bus et l'amélioration du matériel et des fréquences, le développement de l'intermodalité avec la gare multimodale d'Echirolles, ainsi que des actions conduites en faveur d'une tarification unique.

B) Une définition des objectifs, enjeux et actions envisagées dans la période 2006 à 2012

Partant du constat d'un certain nombre de problèmes non résolus et de dysfonctionnements qui pénalisent la mobilité des habitants de l'agglomération grenobloise, et à partir du recensement de plusieurs situations telles que :

- 1) une accessibilité préoccupante caractérisée par une saturation des accès par l'automobile avec pour conséquence un handicap pour l'activité économique et le besoin de mobilités;
- 2) un urbanisme éclaté caractérisé par la poursuite de l'étalement urbain qui favorise les déplacements en automobile
- 3) un manque de vision prospective alors qu'il existe une corrélation étroite à établir entre urbanisme et transport (effets négatifs de l'étalement urbain, normes de stationnement trop peu contraignantes aggravant la situation)
- 4) un périmètre de Transports urbains qui n'est plus adapté aux besoins de déplacements.
- 5) un environnement dégradé par une augmentation de la pollution et du rejet de gaz à effet de serre consécutif au trafic automobile
- 6) une intermodalité encore trop peu pratiquée
- 5) des moyens financiers plus limités avec le retrait progressif de l'Etat et peu de nouvelles ressources mobilisables nécessitant une grande rigueur dans la gestion des projets

Le projet de PDU fixe de nouveaux grands objectifs :

- o Favoriser un accès pour tous à l'agglomération par une offre de mobilités et transport en commun offrant une alternative crédible à l'automobile ;
- o Conforter la solidarité entre les territoires en s'inscrivant dans une véritable politique d'aménagement qui répondent aux besoins des zones sensibles ;
- o Favoriser la vitalité économique, commerciale et universitaire en renforçant l'attractivité de l'agglomération ;
- o Améliorer la qualité de la vie urbaine, protéger l'environnement et la santé des habitants ;
- o Instaurer progressivement et durablement un nouvel équilibre modal pour diminuer le trafic automobile.

Il décline ensuite les actions qui seront mises en œuvre afin d'instaurer durablement ce nouvel équilibre modal :

- o Le développement de lignes de TC structurantes performantes avec cadencement sur l'ensemble des axes ferroviaires, modernisation du matériel, développement du réseau TransIsère et construction de nouvelles lignes de tramway ;
- o La recherche d'une meilleure complémentarité des réseaux et l'intermodalité avec l'amélioration des pôles d'échanges et la création de nouveaux parking relais ;
- o Une poursuite du partage de la voirie et des espaces publics de façon équilibrée ;
- o Une recherche d'optimisation des voiries dans l'agglomération, par une gestion centralisée de son exploitation et la limitation de vitesse à 70 km/h ;
- o Une poursuite des actions en faveur des modes doux et de la sécurité des déplacements ;
- o Une politique de stationnement adaptée à l'échelle de l'agglomération ;
- o La conduite d'une véritable politique de gestion de la mobilité avec une gestion optimisée des réseaux de transport et la mise en place d'une agence de la mobilité.

Les objectifs fixés sur l'évolution des parts des différents modes de déplacement sont les suivants :

	1992	2002	Objectifs 2012
Transport public	14 %	14 %	19 %
Deux roues	5 %	3 %	7 %
Marché à pied	27 %	30 %	30 %
Voiture	54 %	53 %	44 %

La rocade NORD :

Inscrite dans le premier PDU, les études préalables à la réalisation de cette infrastructure ont été réalisées.

Toutefois, fin 2004, l'Etat, maître d'ouvrage des études de la rocade nord avec tunnel sous Bastille, a fait connaître son souhait de ne pas assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux de ce projet. Celui-ci, qui avait pour objectif de marquer la seconde étape du PDU, prévoyait l'aboutissement du concept multimodal consistant à libérer les centres urbains pour y favoriser les transports en commun et les modes doux.

Le PDU 2006-2012 rappelle la fonction de la rocade Nord dans le concept d'organisation du schéma de desserte routière de l'agglomération (plan « marguerite»). Il prévoit une étude de faisabilité destinée à permettre un début possible pour les travaux à partir de 2010.

Parallèlement, le Conseil Général de l'Isère a pris l'initiative d'une étude de faisabilité concernant un nouveau tracé. Elle permettra de préciser son emprise, son insertion urbaine et son évaluation financière. Cette étude permettrait de statuer sur l'engagement d'une phase APS (avant projet sommaire) et sur un calendrier des travaux.

Comme l'ensemble des communes de l'agglomération, la commune de LA TRONCHE est appelée à donner son avis sur le projet de PDU 2006 – 2012 dont les grandes orientations ont déjà donné lieu à une présentation le 14 septembre 2006 et un débat le 5 octobre 2006 en commission générale.

Le conseil municipal,
Après avoir entendu cet exposé,
Après en avoir délibéré,

Considérant qu'un large part des actions prévues de 2000 à 2005 par le PDU a été mise en œuvre,

Considérant que ces actions ont apporté une réelle amélioration concernant les déplacements avec des évolutions significatives des parts modales notamment concernant les transports en commun et la marche à pied.

Considérant que le principe général du plan « marguerite » retenu pour le PDU 2000/2005 est confirmé pour sa phase 2006/2012

Considérant que les objectifs qu'il vise pour l'échéance 2012 sont très ambitieux par rapport à la situation constatée en 2006

Par **22 voix pour**
1 abstention (M. ZERUAL)
5 voix contre (Mmes et MM WOLF, GRANGE, CHARPENTIER, CHAVOUTIER, CRISAN,)

Donne un avis d'ensemble favorable à ce projet de PDU sous réserve

- Que soit pris le temps de mesurer l'impact des dispositifs mis en place durant la première phase afin d'ajuster les modalités de réalisation de la phase 2006/2012
- que soient développées les liaisons par transports en commun et modes doux, sur les axes transversaux « Sud/Nord » de la commune, entre Saint Martin d'Hères, le boulevard RD 1090, l'avenue de la Chantourne, l'avenue des Maquis de Grésivaudan, la Grande Rue et le Coteau.
- Que le bouclage de la rocade par le Nord, intègre :

en ce qui concerne les études, le respect des prescriptions du schéma directeur de la région grenobloise et des PLU des communes concernées, tant au niveau des insertions urbaines que des réponses aux inquiétudes nées des risques de nuisances notamment par le bruit et la pollution de l'air

En ce qui concerne la réalisation de la solution proposée, le chiffrage du coût global des travaux et des marges d'incertitude prévisibles ainsi que son financement explicite par les financeurs

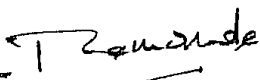
Et prévoit, telle que s'y est engagée la Métro, la consultation des habitants du bassin de vie d'agglomération avant toute décision de lancement des travaux et selon des modalités d'information et d'organisation garanties par la « Commission Nationale du Débat Public ».

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an susdits

Certifié conforme



Le Maire,


Jean-Michel REMANDE