

## A l'attention des habitants l' « Y » grenoblois, de St-Egrève à St-Ismier

### Du Campus à Meylan: un « tramway aérien » qui atterrira... dans un désert ?

Le SMTC, organisme technique de la « Métro »<sup>1</sup> chargé des transports en commun (TAG,) de l'agglomération grenobloise, étudie un projet de tramway suspendu (télécabine) à construire en 2011, qui irait du Campus au parking-relais (P+R) de l'Ile-d'Amour (Carronnerie)..... **et c'est tout !**

Dans une réponse du 22 décembre à une lettre<sup>2</sup> adressée le 17 novembre aux 71 élus de la Métro, Monsieur BAÏETTO, président du SMTC<sup>3</sup>, a affirmé ceci:

*" (...) Le SMTC (...) va expérimenter ce nouveau mode de transport, par l'intermédiaire d'un projet de liaison par câble entre le site de la Carronnerie (...) et le Campus Universitaire (...). Ce projet actuellement en cours d'étude (...) servira de **démonstrateur** et permettra ainsi d'évaluer l'efficacité, la pertinence et l'attractivité du transport par câble en milieu urbain.(...) »*

On ne voit pas comment une telle liaison pourrait être un « **démonstrateur** » de la pertinence d'un transport en « **milieu urbain** » si, comme il l'est proposé, son terminus (côté Meylan) est situé dans une zone nue et isolée, coupée du site urbain et commercial le plus proche et du réseau de lignes de bus qui dessert ce secteur dense.

En fait de « **démonstrateur** », il serait difficile d'accumuler plus de raisons **d'échec probable!**

La contradiction est si flagrante entre les objectifs proclamés et l'implantation proposée, que l'on peut se demander très légitimement, si telle qu'envisagée, l'opération n'aura pas toute probabilité d'**aboutir à discréditer le câble comme moyen de transport en commun urbain?**

ooOoo

Le secteur urbain le plus proche, se trouve à plusieurs centaines de mètres, au-delà du double obstacle piétonnier que forment l'autoroute A41 et le pied de l'avenue de Verdun, à Meylan.

C'est celui dit de la « **Plaine Fleurie** », équipé de la station de même nom où passent pas moins de six lignes de bus<sup>4</sup>, qui desservent le versant de Chartreuse de Meylan jusqu'à St-Ismier. Et il est au contact direct de l'hypermarché Carrefour et du complexe commercial qui l'entoure.

Sur ce secteur du Grésivaudan, résident des milliers d'étudiants (et de familles dont des enfants seront bientôt étudiants), d'enseignants, chercheurs, personnels des universités et autres services, qui vont (ou iront) chaque jour au Campus. Actuellement beaucoup le font en voiture ou à moto, parcourant l'une ou l'autre des deux boucles obligées pour franchir l'Isère, par la N87 ou par l'avenue de Verdun. Parvenus aux entrées du campus, ils se heurtent à de longs bouchons aux heures de pointe.

En l'état, le projet de tramway aérien du SMTC ne semble pas de grande utilité pour court-circuiter ces trajets pourtant superflus et encombrés. **Il ne devrait pas constituer une incitation au plus grand nombre à laisser voitures et motos au garage**, et à monter dans le bus le plus proche, pour prendre ensuite le tramway suspendu tel que proposé. Il appartient aux habitants du secteur d'en juger, et le cas échéant, d'agir collectivement afin d'obtenir le prolongement du tracé.

1 Communauté de Communes de Grenoble Alpes-Métropole

2 <http://agirvite.free.fr/10-01.html>

3 Elu président de la Métro depuis quelques jours.

4 Passent à la station Plaine Fleurie (ou devant, ou tout près), les lignes: 6020, 6030, 9, navette Gd Sablon-Innovallée, ami'bus Gd Sablon-Les Hauts de Corenc-Lycée du Grésivaudan, ami'bus Meylan-La Détourbe par le haut.

Il y a une évidence aveuglante : ce projet de transport en commun, de technique peu coûteuse et arrivée à maturité il y a déjà quinze ans, doit impérativement relier le campus à une station unique bus + télécabine « plaine Fleurie », à placer au plus près possible du pied de l'avenue de la « Plaine Fleurie » (secteur de Carrefour Meylan), avec une étape intermédiaire d'accès au P+R de la Carronnerie.

**Ce sont là des conditions nécessaires de son utilité publique et de son succès.**

ooOoo

**La « Charte » du SMTC: un carcan pervers, que le câble rend obsolète dans la majorité des sites, et au nom de laquelle il faudrait aussi bétonner l'Esplanade ?**

Dans une interview du Président du SMTC, publiée sur le site de la ville de Meylan <sup>5</sup>, on peut lire ceci :

*« Notre charte Urbanisme et transport fixe la fréquentation d'une ligne de tram à plus de 20000 usagers par jour, car il faut justifier l'investissement du SMTC. (...) La réorganisation urbaine de Meylan peut-elle garantir ce débit ? Cette question sera débattue dans le cadre du PLU. La réponse appartient aux Meylanais. »* (Marc BAÏETTO, président du SMTC)

**Cette charte inverse la fin et le moyen : vers Meylan, St Egrève ou Pt-de-Claix, il ne s'agit plus de créer des trams au service des habitants, mais de faire venir de nouveaux habitants pour justifier le tram.**

Il est unanimement admis que l'Y grenoblois est l'un des sites les plus pollués de France, du fait de sa géographie encaissée. S'il y a un site où il ne faut plus inciter (et encore moins imposer!) la **construction de milliers de logements**, c'est donc bien le dit « Y ».

C'est pourtant le marché que le SMTC a déjà imposé à la ville de **Saint-Egrève** en échange de la décision de construire le tram « E », et qu'il exige maintenant des Meylanais. A eux d'en juger, voire d'intervenir.

**Et n'est-ce pas au nom d'une « réorganisation urbaine » de même motif qu'il faudrait aussi anéantir l'Esplanade de Grenoble, afin de la bétonner ?**

**Pourquoi cette logique est-elle erronée et obsolète, à St-Egrève comme à Meylan ?**

Par ce que dans la quasi totalité des cas, le tram pourrait désormais être un tram aérien, **à peu près trois fois moins cher à construire et à exploiter**, ce qui met fin à la justification de la « Charte » du SMTC <sup>6</sup>.

La billetterie du SMTC ne lui rapporte que 16% de son budget, ce qui crée un déficit de 84%.

De nouvelles lignes de tram ne feraient que l'approfondir. En lieu et place, des tramways suspendus seraient infiniment plus économes, tant en coût d'exploitation qu'en annuités de remboursement des emprunts.

**La logique financière du SMTC est caduque. Elle est aussi perverse, car elle fait fi des pollutions supplémentaires engendrées par ces futurs nouveaux habitants** (déplacements, chauffage des logements).

Le projet de tram Meylan-Grand-Stade, serait particulièrement facile à construire en câble (et même de Meylan à Chavant!), sur de larges boulevards et une voie express. **Avec le câble, il n'y aurait pas nécessité de « voie unique », à St-Martin-le-Vinoux** <sup>7</sup>, le long de l'autoroute A48, sur la ligne « E », source de retards.

De plus, le câble est aussi trois à quatre fois moins consommateur d'électricité, des dizaines de fois moins responsable d'accidents graves, et passe par dessus les manifestations et autres encombrements de circulation. Il ne faut que moins d'un an pour le construire alors qu'il en faut trois à quatre pour un tram, et cela ne nécessite ni de déplacer des réseaux et défoncer les artères sur lesquelles on l'installe, **ni d'exproprier des terrains et bâtiments existants, comme c'est prévu à St-Egrève.**

18 avril 2010

Association Agir Vite, 7 rue Léon Bourjade, 38100 Grenoble, agirvite@free.fr , 09 54 32 72 35

<sup>5</sup> <http://www.meylan.fr/index.php?idtf=1368>

<sup>6</sup> A titre d'exemple, le SMTC est prêt à dépenser 300 millions d'euros pour la ligne « E », alors que celle-ci pourrait être construite en télécabine pour 85 M€. De plus, elle pourrait ainsi avoir sa station principale à l'aplomb de la gare SNCF-TER, alors que le tram « E » sur rails ne pourra pas passer place de la Gare, pour des raisons techniques.

<sup>7</sup> <http://www.ledauphine.com/le-declassement-de-l-a48-est-obligatoire-@/index.jspz?chaine=25&article=288631>