

L' Y grenoblois est un site très pollué, faire venir des dizaines de milliers de nouveaux habitants, est-ce raisonnable ?

1) La prétendue nécessité de construire des milliers de logements le long des nouvelles lignes de tram.

Les constructions de nouvelles lignes de tram dans l'Y grenoblois font l'objet de pressions exercées par les édiles de la Communauté de Communes de l'agglomération (La Métro) sur les communes demandant à être desservies.

Voici un extrait d'une interview de Mr BAÏETTO alors président du SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun), parue sur le site de la ville de Meylan:

*« Notre **charte Urbanisme et transport**¹ fixe la fréquentation d'une ligne de tram à plus de 20 000 usagers par jour, car il faut justifier l'investissement du SMTC. Ce qui soulève la question de la **densification de l'habitat**. La **réorganisation urbaine** de Meylan peut-elle garantir ce débit ? Cette question sera débattue dans le cadre du PLU. La réponse appartient aux Meylanais. »*

On ne peut être plus clair!

Rien que sur **St-Egrève**, le projet de PLU (Plan Local d'Urbanisme) prévoit la construction de 1969 logements! A cela, il faut ajouter que la ville de Grenoble veut construire un nouveau quartier sur **l'Esplanade**, de même qu'un autre sur les terrains libérés devant la **cité Jean Macé**.

En fait, les exigences de la Métro forment un tout en y ajoutant 10.000 habitants projetés sur la Presqu'île. Nous y reviendrons plus loin, pour mettre en lumière la vraie raison de cette frénésie immobilière, occultée de fait par les élus.

Le coût de construction des tramways n'est qu'un faux-semblant commode.

2) La « carotte » trompeuse du tramway

Le SMTC justifie ses exigences d'ouvertures des PLU communaux à de nombreuses constructions, par le prix d'investissement du tram. Cette technologie, aux coûts exorbitants en investissements et en exploitation, avait été dans un 1er temps refusée par les grenoblois, dans les années 1970. Depuis, elle est devenue une mode, pas encore remise en cause par les élus, alors qu'elle fait face, désormais, à une concurrence si avantageuse qu'elle ne peut que détrôner le tram dans la plupart des projets.

En effet, la télécabine (**tramway aérien**) est plus légère, plus simple, plus sûre², d'une ponctualité rigoureuse. Elle n'est en rien ralentie ou bloquée par les manifestations et autres incidents au sol. Elle est plus silencieuse, **fonctionne même quand il y a une grosse épaisseur de neige, et est en tous points environ trois fois moins dépensière que le tramway sur rails !** (investissement, fonctionnement, énergie)

L'alternative du tramway aérien a pour effet de réduire à néant le prétexte des pressions évoquées plus haut, ce qui est l'explication probable (mais pas forcément la seule) de l'incroyable entêtement des élus à refuser de la prendre en compte. Pourtant il semble que les lois LOTI et Grenelle1 devraient les y contraindre.

¹ Les expressions en caractères gras sont celles qui reviennent constamment comme des slogans dans la bouche des élus dirigeants de la Métro. Il faut y ajouter depuis peu la nouvelle locution « **contrats d'axes** ».

² Dans les dernières années, les télécabines ont fait des dizaines de fois moins de blessés graves et morts que les tramways. Voir http://agirvite.free.fr/Accidentologies_tramways_vs_telecabines_10-03.pdf

Pourquoi donc cette obstination à vouloir imposer ces milliers de nouveaux logements, alors que l'Y grenoblois est reconnu pour être l'un des sites les plus pollués du pays ?

3) La vision d'une extension grandiose de la technopole scientifique

Depuis une quinzaine d'années, à l'instigation de technocrates, du député-maire Michel DESTOT, ex-ingénieur au CENG, et de la députée Geneviève FIORASO, PDG de la SEM MINATEC, les élus de l'agglomération se laissent aller au rêve d'une extension pharaonique du complexe techno-scientifique et universitaire grenoblois, de la Presqu'île jusqu'en direction de Montmélian.

Après la transformation de l'Hôpital Militaire en centre de recherches, puis la construction de MINATEC, la prochaine étape est le projet Giant-Presqu'île. A lui tout seul, ce programme prévoit à terme (15 ans),

« *Aujourd'hui....900 habitants ...Demain ... 10 000 habitants.* »³

Il est clair que la vraie raison de cette frénésie immobilière est qu'il faudra alors loger plusieurs milliers de nouveaux personnels scientifiques techniques et administratifs dans l'« Y » grenoblois, et leurs familles.

Tout est là !

4) Et la santé des habitants, dans tout ça ?

On souligne depuis des décennies que l'Y grenoblois est l'un des sites les plus pollués de France, et que ceci est dû à son profil encaissé.

L'épidémiologie locale d'asthme, de bronchiolites, et autres maladies respiratoires en atteste.

Cela ne perturbe en rien la vision grandiose des élus de toutes tendances, de la CCI, et de technocrates et scientifiques sans conscience environnementale ni seulement sanitaire qui rêvent de « leur » nano-silicon-Valley de St-Egrève à Montmélian.

A propos du réaménagement des quais et de la construction d'un futur quartier à la place de l'Esplanade, Mr DESTOT a trouvé un « *chouette* »⁴ slogan: « *Cœur de ville, cœur d'agglo* ».

Cœur de ville, cœur d'agglo.... sans poumons ?

5) Il y a pourtant une solution : une technopole satellite en Bièvre

Ce problème, qui n'a rien de nouveau, a une solution pourtant triviale : coupler Grenoble-Crolles avec un 2° pôle, à la fois techno-scientifique **et résidentiel**, distant de seulement quelques dizaines de kilomètres, situé dans un site ouvert sur le plan aérologique, et apte à être relié par une voie ferrée rapide à la technopole mère.

Le site de la Bièvre semble y répondre, grâce à la possibilité de rétablir la voie ferrée Beaucroissant-St-Rambert-d'Albon au moins jusqu'à St-Geoires. Avec, en prime, réactivation des lignes régulières courts et moyens courriers à l'aérodrome de Grenoble-St-Geoires, très sous-employé.

Le cumul de ces deux options permettrait de considérables économies sur les pollutions qui découlent des va-et-vient incessants de navettes, taxis et voitures particulières de Grenoble, Inovalée et Crolles jusqu'à Lyon-St-Exupéry, ces transports pouvant alors s'effectuer en TER directs de Gières (et plus tard de Brignoud) à St-Geoires.

Bien sûr, pour un élu grenoblois, piloter un grand projet en Bièvre, n'est pas aussi valorisant que de le réaliser dans l'agglomération grenobloise!

1.3/ 5 juin 2011

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

³ Revue municip. « *Secteur 1* » <http://secteur1.grenoble.fr/wp-content/uploads/2010/12/LettrePresquile3BD.pdf>

⁴ [http://www.citylocalnews.com/grenoble/2011/01/20/quais-de-l-isere-ce-sera-chouette-\(michel-destot\)](http://www.citylocalnews.com/grenoble/2011/01/20/quais-de-l-isere-ce-sera-chouette-(michel-destot))