

Intervention de l'association tronchoise AVEC à la réunion publique rocade nord du 9 décembre

Lors de la réunion publique du 9 décembre, Martine Costarigot, présidente de l'association, a exprimé le point de vue d'AVEC.

Penser les déplacements autrement. Le premier janvier 2007, c'était le premier engagement de l'agenda 21 du Conseil Général. Penser les déplacements autrement. Le premier février 2007, ce n'était plus que le 15ème engagement de l'agenda 21 du Conseil Général. Que c'est il passé entre le 1er janvier et le 1er février 2007 ? Le Conseil général a décidé de s'occuper de la rocade nord. Penser les déplacements autrement. L'agenda 21, c'est ce qu'il faut faire au 21ème siècle pour préserver la planète. Le XXème siècle a commencé avec la guerre de 1914. Le XXIème siècle commence aujourd'hui avec la crise. Votre projet est celui du XXème siècle. Pourtant il y a dans le PDU tous les éléments (enfin..., sauf peut être un) pour penser les déplacements autrement.

Quelques extraits du PDU (je cite) :

« La ville continue de s'étendre à des dizaines de kilomètres de son centre d'origine tandis que les emplois y restent largement concentrés. Pour rapprocher les habitants des activités économiques et renforcer les zones urbaines, il est essentiel de gérer différemment l'occupation du territoire, c'est-à-dire de construire des logements de qualité au cœur urbain et à proximité des axes principaux de transports en commun urbains ou périurbains. Ceci doit permettre le maintien de la population de l'agglomération et par conséquent la limitation de la périurbanisation ». fin de citation. Il y a 6000 employés au CHU : chacun peut comprendre que s'ils trouvaient à se loger à proximité, la pression de l'automobile diminuerait.

Je cite encore le PDU : « L'amélioration de l'offre des transports publics avec, en particulier, une meilleure couverture de tous les quartiers et de toutes les communes, doit renforcer la solidarité de l'agglomération. Pour cela, il est nécessaire d'harmoniser la desserte des différents pôles d'habitat et de garantir à tous l'accessibilité aux principaux équipements et services de l'agglomération ».

Dernière citation : "Par ailleurs, le schéma directeur fait ressortir une triple nécessité : garantir l'égalité des populations devant l'offre de déplacements, remédier à la saturation des grandes infrastructures et aux nuisances urbaines inhérentes aux transports. Il faudra toutefois aller plus loin et réguler les déplacements automobiles. Une politique spécifique et volontaire reste indispensable. Elle passe par le développement prioritaire des transports collectifs, par des politiques de stationnement maîtrisées dans les milieux urbains denses, par la reconquête de l'espace au profit des modes alternatifs à l'automobile et par des actions sur la gestion des flux (modulation des vitesses)." "Les besoins de desserte entre l'agglomération et les autres secteurs de la région urbaine doivent prioritairement trouver une réponse dans le développement de l'usage des transports en commun et des modes alternatifs ». Fin de citations

Enfin, en cette période de crise économique, il est essentiel que le Conseil général et les élus de l'agglomération grenobloise réfléchissent aux priorités pour l'avenir. Certes, le Conseil Général dispose d'une excellente santé financière puisqu'à l'heure actuelle, vous déclarez ne pas avoir d'emprunts en cours. Pour les autres partenaires, la ville de Grenoble et la METRO, la situation financière est d'ores et déjà plus difficile. Grenoble augmente ses impôts locaux de 9% en 2009 et la METRO réfléchit à une taxe sur les ménages. Sur les marchés financiers, l'offre d'emprunt aux collectivités locales s'est considérablement réduite. Et pour le partenaire privé, le risque est très élevé de ne pas en trouver. Ce qui aboutirait à financer votre projet avec des recettes fiscales sur des populations et des entreprises déjà en situation de fragilité économique. Et en tout état

de cause, un péage ne permet plus de garantir l'égalité des populations devant l'offre de déplacements inscrit dans le schéma directeur, et va continuer à faire venir les véhicules au centre..

La rocade aura t elle un impact sur l'allégement des bouchons du matin aux entrées de l'agglomération ?

Il semble bien que non, et devant l'incapacité des finances publiques à développer des réseaux de transport desservant des secteurs péri urbains de moins en moins denses, faudra t il faire l'économie d'un rééquilibrage effectif dans le fonctionnement du territoire (logements, emplois, commerces, services) ?

L'ouverture de nouvelles voiries dans l'agglomération n'est elle pas une solution qui ne fait que repousser la date de saturation de ces réseaux en donnant l'illusion que l'on pourra toujours avoir accès à une mobilité sans contraintes ? La mise à distance des pôles urbains pour induire un changement de comportements par l'apaisement des vitesses sur les infrastructures de la région va-t-elle être enfin à l'ordre du jour ?

Il faut M. le vice-président du conseil général, il faut agir pour le XXIème siècle, il faut penser les déplacements autrement. Je vous remercie.

***Contribution de l'association tronchoise AVEC
(Association pour que Vive l'Expression Communale)
sur le cahier de concertation mairie de La Tronche***

Pourquoi deux échangeurs Carronerie et Michallon aussi voisins ?

Le plan marguerite va imposer aux grenoblois de l'est de prendre la rocade pour traverser Grenoble, de façon à libérer de la place pour les transports en commun. Ils vont donc prendre la RD1090 entre Grenoble et l'échangeur Michallon et retour. Le trafic actuel A41-Grenoble va être dévié vers la rocade, mais il va être remplacé par un trafic Michallon-Grenoble. Nous demandons que l'étude d'impact tienne compte du plan marguerite pour l'évaluation des flux sur la RD1090. Quel sera le trafic sur la RD1090 entre Grenoble et l'échangeur Michallon ?

On entend dire dans le film de présentation de la rocade que les quais au dessus de la rocade seront rendus à la promenade et aux vélos. Par où les habitants de Corenc et de La Tronche vont-ils passer pour rejoindre l'échangeur Michallon ? Quel sera l'impact de la rocade sur la circulation à La Tronche en général et dans le quartier Doyen Gosse en particulier ?

Quel sera l'impact des variantes de positionnement de l'échangeur Michallon ?

Dans quels délais le Conseil Général communiquera-t-il les résultats des sondages du sol réalisés sur les communes de La Tronche et St Martin Le Vinoux ?

Vous décrivez que « le long du cimetière de La Tronche, la rocade sera enterrée mais non couverte, pour permettre l'aménagement d'un échangeur d'accès. Des dispositifs seront aménagés pour protéger l'environnement du bruit et des impacts visuels, l'urbanisation de cette section ayant d'ailleurs vocation à être réexaminée ». Quelles sont les contraintes techniques, voire financières, qui justifient que cette partie ne soit pas couverte ?

Dans cette zone, la commune de La Tronche a voté, dans son PLU, l'urbanisation d'un nouveau quartier. L'ouverture de la rocade génèrera des nuisances et une pollution telles que ce projet d'urbanisation ne pourra pas être conduit. Alors même que

l'agglomération a aujourd'hui besoin de construire 4000 logements neufs par an. "*Les ventilations des parties couvertes seront récupérées et traitées avant d'être rejetées dans l'atmosphère. Les modalités précises de traitement et le lieu d'émission seront déterminés à l'issue d'études techniques approfondies*". Dans quels délais ces études seront-elles conduites?

L'agglomération est fortement impactée par les pollutions. La commune de La Tronche le sera encore plus qu'aujourd'hui avec cette tranchée ouverte, plus quelques cheminées, la rocade sud et l'usine d'incinération Athanor. A l'heure du Grenelle de l'environnement, il est étonnant que ces études n'aient pas avancé depuis les précédentes présentations publiques de 2007.

Les habitants du quartier Doyen Gosse ont exprimé à de nombreuses reprises leurs craintes que la transformation de la RD1090 en boulevard urbain et la suppression des contre-allées ne conduisent à une forte augmentation de la circulation rue Doyen Gosse. Quel sera l'impact de la modification des circulations sur la RD1090 (boulevard urbain) sur la circulation rue Doyen Gosse ?

L'échangeur à proximité du CHU va amener d'avantage de voitures au CHU. Où vont-elles se garer ?

Quel sera l'impact de la rocade sur le stationnement des véhicules au CHU et dans le quartier environnant ?

Le Conseil Général présente, dans le dossier de concertation de la rocade nord, la ligne E du tramway sur la RD1090. La décision sur le tracé de la future ligne de tram E sur la RD 1090 a-t-elle déjà été prise pour être présentée dans les réunions de concertation préalable du projet de rocade nord ?

Dans un souci d'économie et d'efficacité, pourquoi les travaux du tramway ne seraient-ils pas faits sur la RD1090 en même temps que ceux de la rocade nord, si malgré tout vous décidiez de réaliser ces deux infrastructures?