

Un avis de la commission d'enquête favorable au tram E qui pourtant suscite de réelles interrogations.

Les résultats des enquêtes publiques du tram E et du PLU de Saint Egrève sont dorénavant connus de tous. A première vue ils peuvent apparaître très positifs : avis favorables dans les deux cas permettant ainsi le développement des transports collectifs dans l'agglomération grenobloise et la possibilité de construire plus de logements, notamment à caractère social.

Pourtant ces résultats suscitent aussi plusieurs remarques autant sur la forme que sur le fond, voire une certaine consternation s'agissant d'une part du manque de débat démocratique sur le développement futur du nord de l'agglomération grenobloise et d'autre part de fortes interrogations concernant l'évaluation économique du projet du tram E. De ces constats, il en résulte que, peut être, d'autres tracés ou projets équivalents de tram auraient dû être proposés pour valider ou non le caractère prioritaire du tracé actuel aux regards de l'ensemble des besoins en matière de déplacements et de répartition de l'habitat de l'agglomération grenobloise et demain de la communauté urbaine élargie.

Après lecture des différents documents : contrat d'axe, résultats de la commission d'enquête du Tram et du PLU de Saint Egrève, voici les remarques que nous pouvons soulever :

1- Manque de transparence et d'un débat démocratique concernant le projet de développement urbain du nord de l'agglomération.

Revenons tout d'abord sur ce qui finalement est la genèse du projet du Tram E et la révision du PLU de Saint Egrève : le choix politique d'un développement urbain important de l'entrée Nord de l'agglomération porté par les principaux élus siégeant dans des instances permettant une vision globale de l'agglomération grenobloise et au-delà, à savoir La Métro, le Conseil général dans une certaine mesure et le SMTC.

Il est très surprenant que la commission d'enquête du Tram E ait été, visiblement, elle même très peu au fait de l'existence et surtout de l'importance du contrat d'axe : *« Il est bien apparu au cours de l'enquête que ce contrat était une étape majeure pour faire le lien entre l'aménagement et le développement des communes, d'une part et la réalisation du projet d'autre part. Ce contrat qui sous entend un projet d'urbanisation, n'est pas signé à ce jour. En réunion publique à Saint Martin Le Vinoux a été évoquée l'attribution d'aides du SMTC (1m€/Km) aux communes pour réaliser les aménagements du tram, mais aussi pour financer du logement le long du parcours. »* (Pages 16).

La réponse du SMTC est elle même ainsi éloquent : *« Le contrat d'axe est le résultat d'une démarche longue, entamée en 2006, de co-construction et d'élaboration d'un projet commun et partagé de développement urbain. ... »*. Le SMTC ajoute que cette démarche est le fruit d'un échange permanent entre les élus et les techniciens (page 17). **Cela signifie tout de même que depuis déjà presque cinq ans, certains de nos élus travaillent et se sont mis d'accord sur les modalités de développement futur de l'entrée Nord ouest de l'agglomération sans que cela figure pour autant dans leur contrat de mandature et sans que les citoyens aient eu connaissance des vrais enjeux à venir.**

L'absence totale de débat démocratique en 2011 concernant le contenu du contrat d'axe est simplement et avec du recul anormal et une forme de mépris envers les citoyens alors que chaque collectivité territoriale se targue de les faire participer au débat public. Certes, on a consulté le citoyen lambda lors de l'élaboration du projet du tram E, comme lors de l'élaboration du PLU mais tout deux résultent directement de la volonté suprême d'un développement non négligeable (et peut être justifié) du canton de Saint Egrève et de l'esplanade à Grenoble. Par contre, il n'y a eu aucune concertation citoyenne, ni débats préalables sur le contrat d'axe proprement dit, mais nous devrions nous réjouir que ce même contrat d'axe ait donné lieu à « *un véritable consensus, entre le SMTC et ses partenaires, autour d'un projet ambitieux.* » (page 17).

Pour rappel ce contrat d'axe prévoit tout de même 1980 logements d'ici 2015 et même 6110 d'ici 2020 dont un total de 1330 pour Saint Egrève. Pour mieux se rendre compte, Saint Egrève possède actuellement un peu plus de 6500 logements et son nouveau PLU permettrait à terme la construction de 2000 logements. A l'horizon 2015 Saint Egrève devra construire 570 logements, ce qui au final est dans la fourchette du Plan Local d'Habitat de la Métro 2010-2015.

La commission fait ce commentaire très clair à propos du contrat d'axe : « *il est la clé de voute du projet : sans logement à desservir, le projet de tram E serait surdimensionné pour les besoins de communes ; sans réseau de transport efficient, il ne serait pas possible de poursuivre le développement de l'habitat au risque d'une thrombose de l'entrée Nord de l'agglomération* » (page 17).

Ce vrai débat autour du type de développement de l'agglomération Nord a été tout simplement confisqué aux citoyens que nous sommes. Les décisions sur le développement général de ce territoire ont été prises, comme trop souvent, entre quelques élus et techniciens. Certainement que nos élus de la Métro, du SMTC et des différentes municipalités ont cru bien faire. Malheureusement, à l'heure où chaque élection amène un nombre plus grand d'abstentionnistes, priver les uns et les autres du seul débat de fond est une erreur politique grave. Il n'était pas certain que les habitants du Nord de l'agglomération n'aient pas acceptés une certaine densification de logements si on leurs avait expliqué en amont clairement les vrais enjeux d'une telle volonté, à condition dans le même temps d'accepter aussi les remarques des habitants sur tel ou tel point, ainsi irait un peu mieux à mon avis la démocratie.

En conséquence, cela amène plusieurs questions qui aboutissent tout simplement à l'impérieuse nécessité d'une réforme territoriale qui doit aboutir à une plus grande légitimité démocratique dans les décisions prises par nos représentants eux même élus d'une collectivité mais où les prises de décisions qui nous concernent l'on été par des collectivités bénéficiant « d'une impunité des urnes ».

En effet, quelle est la légitimité démocratique d'un organisme tel que le Syndicat Mixte des Transports en Commun dans l'élaboration du contrat d'axe ? Quelle est surtout sa légitimité en matière d'habitat alors que cela ne relève pas de ses compétences mais de celles de la Métro qui lui a déjà délégué comme le CG38 une partie de ses compétences transport ? A la page 21 du rapport de la commission de l'enquête publique concernant la réponse du SMTC sur les aspects socio-économiques du projet, celui-ci précise que « *La politique urbanisme et transport initiée par le SMTC, s'appuyant sur la politique développée dans le cadre du Plan Local d'Habitat et du SCOT, a donné naissance au contrat d'axe.* » Quelle est la légitimité des représentants politique de la Métro, du SMTC dans leur prise de décisions impactant positivement ou négativement directement tel ou tel territoire ? **Comment le citoyen peut-il sanctionner par les urnes par exemple, des hommes et femmes politiques qui prennent des orientations importantes dans le cadre d'une collectivité territoriale pour laquelle ils n'ont pas été élus au suffrage direct ?**

Nos seuls représentants élus au suffrage direct sont nos maires, nos Conseillers généraux etc...qui sont élus sur un programme qu'ils présentent aux électeurs. Quel programme électoral mentionnait la construction de plusieurs milliers de logements sur ce canton et sur l'esplanade ? Peut-être aurait-il fallu plus d'explications en amont de leur part, et je pense naturellement à Mme Kamowski, maire de Saint Egrève ou M. Yannik Olivier, maire de Saint Martin le Vinoux qui auraient dû très tôt informer les habitants résidents sur ce projet du Nord d'agglomération mais je n'oublie pas non plus le Conseiller général du canton M. Ribeaud qui a aussi participé et approuvé ce contrat d'axe. **Evidemment, il est plus simple de décider entre soi les choix de demain en étant à la fois juge et partie, financeurs et bénéficiaires puisqu'ils sont tous membres élus du SMTC (Délibération n°5 - Adoption du contrat d'axe de la ligne E de tramway Fontanil-Cornillon –Grenoble) :**

« Rapporteur : Michel ISSINDOU 2DMT11DL0201 Interventions de Mme Catherine KAMOWSKI, MM. Yannik OLLIVIER, Christophe FERRARI, Michel SAVIN, Jacques CHIRON, Pierre RIBEAUD, Michel ISSINDOU. Après avis favorable de la commission développement du réseau du 16 février, du bureau du 28 février 2011 et après en avoir délibéré, le comité syndical : - adopte le contrat d'axe de la ligne E, tel que joint en annexe à la délibération, en faveur d'un développement urbain durable autour de la ligne E,- décide d'accorder une subvention au titre du contrat d'axe aux communes de Fontanil-Cornillon, Saint Egrève, Saint Martin le Vinoux et Grenoble à hauteur maximum de 11,5 M€, selon les modalités d'attribution décrites dans le contrat d'axe, - autorise le président à signer le contrat d'axe de la ligne E et les futures conventions qui établiront les modalités de subventions du SMTC aux communes, ainsi que tout autre document relatif à cette opération, - autorise le président du SMTC à solliciter les partenaires pour l'instruction du contrat d'axe, en tant que signataires de ce contrat d'axe de la ligne E, - dit que les crédits relatifs au contrat d'axe sont prévus au budget 2011 et seront inscrits aux budgets du SMTC jusqu'à la mise en service de la ligne E. Abstentions : 2 (MM. SAVIN et COIGNÉ) Conclusions adoptées ». Séance du 14 mars 2011 ».

2- Des interrogations renforcées concernant un manque d'optimisation des aspects socio-économiques du projet du tram E

L'objectif à rechercher selon la commission est « *d'apprécier la qualité du projet en réponse aux besoins* » (page 18). Selon le SMTC, en prenant en compte les voyageurs des lignes n°1, ex n°3 et 17, et un taux de 21% d'une population aux alentours des 400 mètres susceptibles de prendre le tram, il estime la fréquentation à 35000 voyageurs/jour. Le gain selon lui sur une période de 30 ans est un bénéfice par euro public investi de 2,17 € (page 20). Pourtant, « *La commission n'est pas convaincue par les analyses socio-économiques qui justifient le projet* » (page 21), elle précise toutefois que le projet est « rentable » mais que la démonstration est peu satisfaisante. Elle justifie économiquement le projet surtout à travers sa cohérence avec le développement de l'agglomération.

S'agissant du coût réel estimé du projet, la commission souligne encore « *une appréciation, sommaire, trop sommaire pour certains, des dépenses* » (page 22) et demande au SMTC de nombreuses précisions. Il apparaît assez clairement à ce stade que le SMTC a été pour le moins un peu léger dans son argumentation sur les aspects socio-économiques : « *il y a une disproportion entre le nombre d'études et de pages consacrées au projet et les quelques lignes de présentation de son coût et de son financement* » (page 24).

La commission a elle même cherché à recouper dix-huit réalisations de ligne de tram en France assez semblables au projet du Tram E pour obtenir le coût moyen par kilomètre de construction d'une ligne. Pour le tram E, il serait de 25,91 millions d'euros, un coût un peu en deçà de la moyenne qui est de 26,78 millions d'euros. Il est à noter également que cette comparaison de 18 lignes de tramway permet aussi de faire le constat qu'à nombre de kilomètres de voie équivalent à la ligne E (entre 8,7 pour Nice et 11,6 pour Marseille), le nombre de passager est compris entre 30 000 et 87 000 voyageurs (pages 27 et 28). Ce qui signifie que le tram E est dans la fourchette des autres lignes, et que même s'il est dans la partie basse, avec un nombre croissant de constructions de logements au delà

du point mort (nombre de logement au delà duquel la construction de logements permet un réel accroissement de la population, il faut à Saint Egrève plus de 85 logements nouveaux par an pour espérer gagner des habitants), le nombre de voyageurs par jour devrait sensiblement progresser. Donc comparativement à d'autres lignes de tramway, le projet peut paraître en effet justifié. Est-ce pour autant une démonstration suffisante pour valider d'un point de vue du bénéfice socio-économique le Tram E dans son aspect ainsi retenu ?

L'autre question légitime s'agissant de l'analyse socio-économique concerne évidemment le financement du projet et surtout la solvabilité à moyen terme du SMTC. Une mise au point sur les budgets et endettements des parties prenantes est nécessaire pour comprendre en quoi le coût du tram E ne serait pas neutre. Le budget 2011 du SMTC est de 400 millions d'euros, il était de 300 millions d'euros en 2010. L'endettement connu était déjà tout de même de 637,9 millions d'euros en 2009, auquel il est prévu de rajouter 100 millions d'euros supplémentaire pour financer le Tram E (site du SMTC).

Selon l'agence de notation Fitch, très décriée depuis la crise financière, mais dont on a ignoré pourtant certains avertissements avant cette même crise, notamment sur la situation de la dette grecque, fait apparaître plusieurs points importants sur la situation financière du SMTC : *« La croissance des dépenses d'investissement depuis 2004 a conduit à une augmentation importante du recours net à l'emprunt... »* et *« Les charges financières constituaient 22% des dépenses de fonctionnement en 2008 : elles devraient croître à moyen terme du fait de l'augmentation de l'encours de dette. La capacité de désendettement (crédit-bail inclus – CBI) était de 23 années en 2008 contre 10,5 années en 2003. Le plan pluriannuel d'investissement (PPI) du SMCT intègre des subventions des CLM et de l'Etat, notamment pour la construction de la ligne E. La capacité de désendettement (CBI) devrait se situer entre 20 et 26 années d'ici à 2014. »*

Il est à mon sens légitime de s'interroger sur un tel endettement qui va représenter maintenant près de 750 millions d'euros, soit presque 200% du budget du syndicat Mixte. 200% ce n'est ni plus ni moins que le pourcentage d'endettement selon l'OCDE par rapport à la richesse produite en un an du Japon...qui n'a plus les moyens financiers de relancer son économie et qui en 2011 connaît de nouveau une contraction de son PIB (Libération du 20/05/11). Remarquons que la dette publique de la Grèce était de 125 % de son PIB en 2010...quant la zone euro était à 77,6% en 2009 selon Eurostat. Plus grave encore est le fait qu'une circulaire de cette même agence vient de prendre la décision le 14 avril de ne plus évaluer la situation financière du SMTC à cause du niveau insuffisant d'informations fournies par le SMTC (Fitch Ratings - Paris/Londres - 14 avril 2011) : *« Fitch Ratings a retiré les notes à long terme en devises et en monnaie locale 'A+' avec perspective Stable du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise, ainsi que la note à court terme 'F1'. Le retrait des notes est dû au niveau insuffisant d'informations fournies par l'émetteur. Fitch cesse donc de noter et d'assurer la couverture analytique du SMTC Grenoble. »*. L'une des questions qui nous vient à l'esprit est : quelles seront les marges de manœuvre demain pour le SMTC afin de garantir le maintien d'un service de qualité sur l'ensemble du réseau et son développement ?

Enfin, précisons que le coût global toujours annoncé de 300 millions d'euros n'est en fait qu'un coût hors taxe, le coût réel estimé et non réalisé est lui de 356 408 000 millions.

La commission d'enquête elle-même s'interroge : *« Cette dépense est-elle pour autant supportable par les collectivités qui la financent ? Quelle est la capacité du SMTC et des deux collectivités qui le constituent à honorer le remboursement de la dette, faudra-t-il une augmentation du prélèvement fiscal ? »* (page 29). Le Conseil général de l'Isère et La Métro via le transfert de la compétence transport au SMTC ont ainsi tout simplement transféré une partie de leur dette. Quand on sait que la Métro est elle-même très endettée : *« Le Président de la Cour des comptes sermonne l'ancien président de la Métro...M. Didier Migaud, premier Président de la Cour des Comptes, s'alarme de la dérive des finances publiques et demande une action vigoureuse contre les déficits et la dérive de la dette publique. Il précise que « les collectivités territoriales ne peuvent pas rester à l'écart du redressement des comptes publics ». Il nous faut rappeler que durant son mandat de Président de la Métro, M. Migaud Didier n'a cessé de creuser la dette de la Métro qui dépasse les 350 M€ fin 2009. Pourquoi n'a-t-il pas écouté les écologistes qui n'ont cessé de tirer le signal d'alarme depuis des*

années, notant que la Métro vivait au dessus de ses moyens ? » (Site de l'Ades, parution 25 juin 2010). Le budget 2011 de la Métro est de 417 millions d'euros, ce qui signifie donc que son taux d'endettement est lui aussi très important. Le conseil général à lui seul permettra-t-il de garantir la solvabilité du SMTC et de prendre à sa charge (par des transferts de ressources supplémentaires par exemple) tôt au tard la dette du SMTC ?

3- De l'impossibilité de réfléchir à d'autres projets ou tracés de tramway dans l'agglomération.

L'orientation initiale imposée du projet de tracé du Tram E et ses quelques variantes n'ont pas permis de faire émerger d'autres propositions avec peut être un coût équivalent et pourquoi pas un meilleur retour sur investissement comme le prolongement de la ligne B jusqu'au Fontanil et un tram E allant du Boulevard Alsace lorraine jusqu'à Echirolles.

Au regard du manque de concertation initiale qui n'a pas permis une vraie réflexion de fond sur le projet d'agglomération Nord, des interrogations liées à la faiblesse des arguments socio-économiques de la part du SMTC, et d'une vraie question sur l'accroissement important de la dette du SMTC, peut être aurait-il été nécessaire de regarder plus sérieusement, études à l'appui, d'autres pistes pour le projet du Tram E et notamment le prolongement de la ligne B ?

La commission pense que le tracé direct Nord-Sud via la route de Lyon en passant par la porte de France est le plus « lisible » et n'a pas vraiment fait débat sauf de la part des opposants au tram E. Dès 2008 la décision a été prise à la suite des réunions publiques du 06 octobre au 7 novembre de « *conserver le tracé de base par Jean Jaurès à Grenoble* » (page 5). Sur ce point, on peut d'ailleurs s'étonner qu'il n'y ait eu aucune remarque concernant l'éventuel tracé via le Boulevard Gambetta lorsque l'on voit le mécontentement d'une partie des usagers lié à la fusion des lignes 1 et 3 avec une circulation désormais via le cours Jean Jaurès (Page 36) et donc assez loin de la Place Victor Hugo. Rappelons que presque la moitié de ceux qui empruntait l'ex ligne 3 se voit contraint de prendre une correspondance pour se rendre à leur destination.

La commission relève tout de même que seules quelques personnes ont émis l'idée d'un prolongement de la ligne de tram B en lieu et place du tram E. Regardons de plus près si cette idée était intéressante ou non. Selon la commission d'enquête « *le passage par le pont d'Oxford, qui n'a jamais été envisagé comme variante du tracé, a été parfois mentionné dans les observations du public. Un circuit par le pont d'Oxford connecterait la ligne E à la ligne B, en cours de construction sur la Presqu'île scientifique et ne desservirait plus les secteurs de Saint Martin Le Vinoux et de l'esplanade alors même que des programmes d'urbanisation importants y sont prévus. La commission considère que le passage de la ligne E n'est pas opportun* » (page37). On comprend dès lors pourquoi, puisque cette « variante » n'a jamais été envisagée, tous se sont focalisés sur les variantes Cap 38, de la gare... sans aucune réflexion de fond à l'échelle des besoins de déplacements de l'agglomération et pourtant...

L'idée ici avancée eut été d'étudier plus sérieusement la possibilité de prolonger la ligne B à proximité du Pont d'Oxford avec un arrêt non loin de la mairie de SMLV et d'emprunter ensuite la route de Lyon jusqu'au Fontanil. Les avantages de ce prolongement immédiat auraient été multiples :

- Au niveau du temps parcouru pour atteindre le centre ville la ligne B met 8 minutes de la cité internationale à la Place Victor Hugo et le temps devrait être de 4 minutes jusqu'à la station "Résistance" implantée rue des Martyrs à proximité de la rue Jules Horowitz et donc du pont d'Oxford. 400 mètres séparent ensuite cet arrêt de la route de Lyon. Théoriquement le temps nécessaire pour parcourir la ligne E serait de 30 minutes et de plus ou moins 20 minutes entre Saint Egrève et l'arrêt Alsace Lorraine selon les différents arrêts. Ainsi donc le temps de parcours, même avec cette variante ne serait pas vraiment modifié.

- Une économie très importante pourrait être réalisée dans l'hypothèse de la non construction des trois kilomètres qui séparent le croisement entre le Boulevard Alsace Lorraine/Jean Jaures et

l'arrêt Pique pierre, soit plus de 78 millions d'euros si l'on prend en compte que la construction d'un kilomètre de tram E coûte au environ de 26 millions d'euros, sans compter le coût plus important du franchissement de l'Isère estimé à lui seul à plus de 8 millions d'euros à la porte de France.

- Une desserte pour les habitants du canton des 15 000 emplois de la Presqu'île. Une part non négligeable de ces emplois est occupé par les habitants du canton de Saint Egrève, certes il existe aujourd'hui le bus 30 pour desservir cette zone mais les fréquences actuelles ne sont pas suffisamment satisfaisantes pour attirer plus d'usagers, ce qui ne n'aurait pas été le cas du projet de prolongement de la ligne B.

- Une partie des 78 millions d'euros économisés aurait permis le financement des franchissements, sûrement onéreux, de l'A48, de l'Isère et de la voie de chemin de fer.

- Pour sa part, le projet de la ligne E aurait pu donc démarrer dans un premier temps à l'intersection entre Alsace Lorraine et Jean Jaures à Grenoble et aller jusqu'à l'arrêt Louise Michel Creuze à coût égal puisque déjà prévu. La ligne aurait pu ensuite se prolonger au delà vers le sud grâce à une partie des économies générées par la non construction de la ligne entre le Boulevard Alsace lorraine et la mairie de SMLV et/ou prolongement vers Cap 38 et donc vers une zone commerciale générant de la fréquentation. Dans le cas de figure d'un prolongement immédiat vers Echirolles, cela aurait permis d'une part de desservir un secteur très dense (entre 4000 et 8000 habitants/km²) et de régler en partie les craintes des usagers de la ligne 1 au sud qui auront pour une partie d'entre eux une correspondance supplémentaire (comme une partie des usagers de l'ex ligne 3) pour arriver dans le centre de Grenoble.

- Ce projet aurait aussi nécessité le maintien d'une ligne de bus au moins de la mairie de Saint Martin Le Vinoux, voire au départ de Quaix en Chartreuse, en passant par l'Esplanade et se terminant Boulevard Alsace Lorraine. Une extension future du tram jusqu'à l'esplanade aurait pu par la suite être envisagée si nécessaire. Il aurait fallu également redéfinir le tracé de la ligne 30 en prenant en compte la nécessité de desservir les zones commerciales du canton de Saint Egrève, les quartiers éloignés de l'axe du tram comme la Monta et peut être un prolongement via le pont barrage. Tout ceci aurait bien sûr demandé une analyse affinée des coûts et des gains.

Jamais d'autres alternatives sérieuses, comparables au tracé actuel et chiffrées ne nous ont été présentées. Nous ne pouvons que le déplorer. Nous n'avons eu le droit que de nous exprimer sur telles ou telles variantes qui par ailleurs ne sont pas forcément écartées mais remises à un futur plus lointain comme le prolongement vers Cap 38 à Saint Egrève ou le prolongement vers le sud de l'agglomération. Cela nous rappelle malheureusement un peu la façon dont a été géré l'autre grand chantier qui lui devait coûter dans les un milliard d'euros mais qui contrairement au tram E n'apportait rien de positif à le long terme.

Laurent Amadieu