

Donner de l'air à l'entrée Nord Ouest de l'agglomération grenobloise

Les populations du Nord Ouest de l'agglomération subissent quotidiennement, aujourd'hui, les nuisances dues à un trafic automobile saturé. Nous refusons que l'ouverture du pont barrage, l'élargissement de l'A480, l'ouverture de la rocade transforme cette entrée de Grenoble en un pôle dédié au trafic automobile amplifié par le développement de GIANT sur le polygone scientifique. **Il faut renoncer à la création de nouvelles voiries et offrir une véritable alternative à la voiture pour éviter l'asphyxie.**

Pour l'extension du réseau de tramway

Nous sommes donc, dans l'esprit du PDU, pour une priorité au développement des alternatives à la voiture. L'extension du réseau de lignes de tramway et donc à la création de la ligne E vont dans ce sens.

Nous souhaitons qu'elle apporte une solution aux habitants des communes traversées mais qu'elle permette de capter des usagers en entrée de l'agglomération. Pour optimiser la réalisation de la ligne E, et faire les bons choix, il faut disposer d'études donnant des estimations sur les usagers potentiels du tram :

- les résidents actuels des communes traversées
- les résidents d'une urbanisation future
- les salariés qui travaillent sur ces communes
- les gens qui traversent nos communes pour aller vers l'agglomération ou en sortir
- les clients des zones commerciales actuelles ou futures....

Dans ces conditions nous regrettons, que les études préalables, payées par les contribuables, n'aient pas été rendues publiques. De ce fait, le dossier de concertation, mis à la disposition des citoyens, apparaît comme très insuffisant pour alimenter des réflexions pertinentes sur l'ensemble du projet.

En particulier, le SMTC ainsi que les différentes mairies se sont limités à une présentation d'un tracé et de ses variantes sans donner d'informations sur le vaste projet d'urbanisation que le tram sous-entend.

En l'absence de données précises sur la fréquentation des différentes variantes, nous ne pouvons donc que formuler un avis de principe.

Pour la création d'un pôle multimodal

Nous souhaitons que la tracé retenu favorise, à une échéance raisonnable, la création d'un pôle multimodal à l'entrée Nord Ouest de l'agglomération qui rassemblerait, dans une proximité immédiate, tramway, parking relais, bus TAG et Transisère et gare SNCF.

Les voies SNCF permettent, en effet, de rejoindre, dès aujourd'hui, très rapidement, les gares de Grenoble, Echirolles et Gières. La fin des travaux sur Moirans devrait conduire à une amélioration de la desserte. A plus long terme, la construction d'une 3ème voie (et même d'une quatrième) facilitant la cohabitation des TER et des TGV, permettrait de renforcer ce pôle multimodal du nord ouest de l'agglomération. **Il faut donc prévoir un lien fort entre le tram et le rail, y compris en reconsidérant la position de la gare. Cela impose de faire dès maintenant les réserves foncières nécessaires.**

Pour le maillage des différents modes de déplacements : bus, cycles, piétons

La ligne E doit être complétée par des lignes de bus permettant l'accès à Sassenage (dès l'ouverture du pont barrage) et aux quartiers éloignés de l'axe principal.

Le développement des pistes cyclables et des cheminements piétons doit se poursuivre.

La piste cyclable sur l'ex nationale 75 est très étroite sur Saint-Egrève et beaucoup plus large et sûre sur Saint-Martin Le Vinoux. Il est souhaitable d'aborder avec le plus grand soin la réalisation des voies cycles et piétonnes le long de la voie de tram. La mise à l'étude d'un espace mixte de circulation piétons cycles (sur tout ou partie du tracé) qui assure la sécurité de tous est une solution à envisager. (il semble apparaître dans le profil à 30 m du dossier de concertation). La piste cyclable étroite, en proximité de voirie, outre le fait qu'elle met les cyclistes dans les gaz d'échappement des voitures, est dissuasive pour les cyclistes non chevronnés. De fait, elle serait réservée, comme aujourd'hui, aux cyclistes, de plus en plus nombreux, qui font les trajets domicile travail en direction de Grenoble. Elle n'a, que peu, la fonction nécessaire de liaison interne à un quartier ou une commune.

Pour une information complète et une participation réelle de la population

Pour la suite de la procédure, nous demandons que la population soit informée et consultée. L'enquête publique devra donner tous les éléments d'études nécessaires et le contrat d'axe qui formalisera les engagements entre les différents partenaires devra faire l'objet d'une démarche participative incluant les citoyens et les associations. Il doit en être de même pour la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui apparaît comme la pierre angulaire du projet de transport et d'urbanisme que constitue la réalisation de la ligne E.

Nous regrettons que le tram E prévu pour 2012 soit repoussé à 2014. Ce retard est, à l'évidence, lié à l'avancée du projet de rocade nord, projet incompatible avec celui du tram.

Cela laisse penser à une inversion des priorités en faveur de l'automobile chez les élus qui soutiennent la rocade. Ce serait un retour en arrière incompréhensible dans le contexte actuel d'une crise économique, sociale et écologique sans précédent.

**Pour l'association Vert-Saint-Egrève
J.MONTEILLIER (président)**