

Eybens, le 15 mai 2009,



SM/MM Accord pour diffusion

Le Maire, Conseiller Général,
Marc Baietto

Compte-rendu de la réunion plénière du 27 avril 2009

Présents :

Mesdames : E. Bertrand, A-M. Guazzone, M. Janon, M. Josien, A. Peronnard-Perrot, M. Ravassard, M. Messaoudene, S. Merlin.

Messieurs : J-M. Assorin, G. Bar, E. Battier, M. David, A. Desforges, G. Fourny, J. Guillet, T. Jacques, J. Julien, P. Le Floch, A. Levy, J-F. Michon, M. Ortel, M. Pissard, N. Richard, M. Tanche, J-F. Vautier.

Excusés :

Madame : M. Coquet,

Messieurs : J-L. Baldos, M. Derras, J. Fenollan, J-P. Marin.

Ordre du jour :

- approbation du compte-rendu de la réunion du 16 mars 2009,
- audition de Hans Van Eibergen, directeur des Politiques de Déplacements, Grenoble-Alpes Métropole / SMTC, sur la problématique des transports dans l'agglomération grenobloise,
- discussion sur le projet d'avis portant sur la charte relative à l'installation d'antennes-relais de téléphonie mobile,
- approbation de l'avis par le conseil,
- questions diverses.

La séance est ouverte à 20 h 30

1/ Compte rendu de la réunion du 16 mars 2009

Le compte rendu est approuvé à l'unanimité.

2/ Audition d'Hans Van Eibergen

Hans Van Eibergen, directeur des politiques de déplacements de Grenoble-Alpes Métropole / SMTC présente aux membres du 4C la politique des transports dans l'agglomération et les plans de déplacements urbains.

Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération (Smtc) est l'autorité organisatrice des déplacements, pour les 26 communes de l'agglomération (400 000 habitants, 60 000 étudiants, 187 000 emplois).

Le Smtc est composé d'élus de la Métro et du Conseil général. A la tête de son comité syndical, Marc Baietto, 1er vice président du Conseil général.

Le Smtc délègue l'exploitation du réseau à une société d'économie mixte, la SEMITAG.

Ce réseau, exploité sous le nom TAG (transports de l'agglomération grenobloise) comprend 4 lignes de tramway (34 km de réseau et 120 stations) et 26 lignes de bus,. Avec 77 millions de voyageurs par an, le niveau de fréquentation est très bon, à la 3ème place derrière Paris et Lyon.

Le financement provient pour 44 % de la taxe transport, versée par les entreprises, pour 40 % de la participation de la Métro et du Conseil général et pour 16 % de la recette commerciale. Ainsi le prix du billet couvre moins de 1/5 du prix du transport.

La politique des déplacements a fortement évolué depuis les années 60. En effet, à cette époque, la politique routière était très affirmée (rocade sud, pénétrante autoroutière, auto-pont). Puis, dans les années 70, un changement s'opère avec le projet du tramway. C'est également la période de la création du Smtc (en 1973). Dans les années 80, avec le premier Plan de déplacement urbain (Pdu), les lignes A et B du tramway sont réalisées, la desserte ferroviaire cadencée entre Rives et Grenoble est mise en oeuvre et la Rocade sud est confortée. Puis, dans les années 90, les 2 lignes sont prolongées et les parc relais créés.

Dans les années 2000, le schéma directeur tramway et le PDU, dont le Smtc a la responsabilité, permet le prolongement de la ligne B, la réalisation des lignes C et D. La compétence transport ferroviaire est transférée à la région. La réflexion est lancée par le Schéma directeur sur le chrono-aménagement (autoroutes apaisées).

Le développement autoroutier a structuré le paysage urbain de l'agglomération. Les autoroutes urbaines ont créé de la rapidité, ce qui a rapproché le périurbain.

Dès 1985, l'agglomération a fait preuve d'un engagement fort pour le tramway, en lien avec la modernisation de l'hyper-centre. Le tramway permet ainsi un accès pour tous à des grands équipements (CHU, campus, Grand place, équipements sportifs, etc.).

En 2001-2002, une enquête a été menée sur les déplacements des ménages, sur les 254 communes de la région urbaine grenobloise, afin de connaître les modes de déplacements. Dans les années 2000, la périurbanisation s'est poursuivie, alors que les emplois demeurent dans l'agglomération. Les déplacements ont augmenté de 25 %, d'où un accroissement des difficultés de circulation.

On constate que la politique active du Smtc a surtout porté ses fruits dans l'agglomération. En effet, la répartition modale est plus favorable aux transports en commun plus on se rapproche du centre de l'agglomération. Le lien est fort entre l'urbanisation et les modes de transports (la marche et les transports en commun sont pertinents dans les secteurs à forte densité).

Pour les prochaines années, La cible est la 1ère couronne de l'agglomération et le périurbain. Les lignes C et D seront étendues vers l'extérieur.

Le Pdu 2006 -2012 entend reconfigurer la ville, c'est à dire reconquérir l'espace en ville en créant un nouvel équilibre entre les modes de transports : stabiliser le trafic automobile et augmenter les modes doux (marche à pied, vélos, transports en commun).

L'accent est mis sur la multimodalité : accessibilité à la rocade facilitée, dessertes péri-urbaines renforcées, rabattement automobile sur les gares et les parcs relais, continuité urbaine (exemple : la gare échirolles : parc relais, vélo, tram, bus, la gare de Gières, terminus tram, accès au CHU et accès des habitants du Grésivaudan qui travaillent dans l'agglomération).

La prochaine étape est de redynamiser le réseau des bus et de le rendre complètement accessible aux personnes à mobilité réduite.

Il est à noter que ces mesures ont des coûts très élevés car on pousse le concept très loin (accès aux magasins, aux immeubles).

En matière d'aménagements cyclables, la Métro a obtenu la compétence en 2000 et a réalisé bon nombre d'aménagements : pistes et bandes cyclables, avec actuellement 280 Km d'itinéraires cyclables. L'objectif est d'en réaliser 455 Km à terme, avec un doublement du budget consacré à ces réalisations.

Pour le tramway, ces objectifs se traduisent par l'extension de la ligne B jusqu'à la presqu'île scientifique en 2012 et la réalisation de la ligne E : un tracés de 10 Km qui amènera le tramway jusqu'au Fontanil en 2014.

Au vu de l'évolution de la périurbanisation, on ne peut pas travailler uniquement sur l'intérieur de l'agglomération. Dans ce sens, un partenariat avec le réseau Transisère a été mis en place pour relier à l'agglomération des secteurs non desservis par les gares. Les débuts ont été difficiles, mais cela concerne maintenant 4000 usagers par jour.

Sur la rocade, la vitesse était limitée à 130 Km/h, puis à 110 Km/h en 1998. Actuellement, elle est limitée à 90 km/h. On se rend compte que la vitesse n'apporte pas la fluidité, au contraire. Une vitesse de 70 km/h permet d'optimiser les débits. Ce travail sur le concept des autoroutes apaisées permet d'apporter de la fluidité dans le trafic et des nuisances moindres pour les riverains. Parallèlement, nous travaillons sur les voiries : ouverture du pont-barrage, déviation de Sassenage, liaison Meylan-Montbonnot, déviation de Domène-Muriannette ...

Les enjeux de l'articulation entre urbanisme et transport sont importants. Un contrat d'axe stipule que là où le Smtc investit pour les transports en commun, les communes doivent investir dans la construction. Les budgets que représentent toutes ces réalisations ne peuvent se justifier s'il n'y a pas d'utilisateurs. La politique de transport va de pair avec des mesures réduisant les possibilités de stationnements : moins de places de stationnement pour les constructions nouvelles, quand celles-ci sont proches des transports en commun.

Pour la commune d'Eybens, les projets sont d'étendre la ligne E vers le Sud et le prolongement de la D vers Eybens et Echirolles, afin de réaliser un maillage complet et une ligne de tramway de rocade.

En matière de pistes cyclables, la volonté est d'augmenter les pistes, une réflexion est notamment menée sur l'avenue Jean Jaurès.

Des modifications importantes vont être mises en place sur la ligne 12. En effet, cette ligne est la moins fréquentée du réseau TAG. Ainsi, il a été décidé de la transformer en ligne Eybens – gare d'Echirolles en ce concentrant sur les besoins (Karting, Schneider, gare).

Au même titre que la presqu'île scientifique et que le campus, un projet urbain, Nova Sud 21 a vu le jour. Il s'agit de créer une polarité urbaine pour le sud de l'agglomération (sud de Grenoble, Echirolles et Eybens). Les réflexions portent notamment sur la couverture partielle de la rocade, afin de tenter de masquer les nuisances de la rocade. Par ailleurs ce projet concerne également la création de zones d'emploi, le tram de rocade, la ligne 31 en site propre, etc.

Ensuite, les membres du 4C ont interrogé M. Van Eibergen sur divers points.

Une première question a porté sur l'éventualité d'une gare à Eybens. L'intervenant a expliqué qu'il a fallu d'abord mettre en place les liaisons adéquates avec la gare d'Echirolles. Pour le projet de gare à Eybens, le terrain est réservé sur les actes d'urbanisme. Du fait de la proximité d'Echirolles, la future gare pourrait se situer entre l'avenue Jean Jaurès et la passerelle pour bénéficier aussi bien de la desserte par le futur tram D et le bus à haut niveau de service sur l'axe de la ligne 31. Ce projet est à l'étude, il faut notamment évaluer le nombre de voyageurs.

Une remarque sur le problème de la desserte du quartier du Crêt est notée.

Puis, le débat s'oriente sur le projet Nova Sud. Le directeur explique que tout ce qui a été présenté précédemment est en réflexion depuis longtemps. Le projet Nova Sud 21 existe seulement depuis quelques mois et devra permettre de faire aboutir tous ces projets. Il ajoute que la Métro et le Smtc sont mandatés pour travailler sur ce projet.

Le problème de l'accès au plateau de Brié a été abordé. En effet, le prolongement de la ligne 31 jusqu'à Tavernolles est à l'étude, mais sa mise en place risque d'être retardé par un problème institutionnel. En effet, on se situe dans la compétence du Conseil général, hors du périmètre de l'agglomération.

Quant à l'accès à vélo du plateau, un itinéraire par la route Napoléon a été proposée par la Métro et validé par la ville d'Eybens.

Un membre du 4C remarque que la règle du nombre de places de stationnement est actuellement d'une place pour 40 m² de Shon, et souhaite qu'il ne soit pas réduit car les habitants doivent pouvoir continuer à garer et à conserver leur voiture même s'ils utilisent les transports en commun.

M. Tanche remercie M. Van Eibergen pour cet exposé très clair et très intéressant.

3/ Discussion autour de l'avis du 4C

Le projet d'avis sur le projet de charte relative à l'implantation d'antennes-relais de téléphonie mobile, travaillé par les membres du bureau, est présenté. Il est adopté à l'unanimité par les membres du 4C, avec les modifications suivantes :

« Le principe d'une charte concernant l'implantation d'antennes-relais de téléphonie mobile sur le territoire de la commune s'avère pertinent et nécessaire compte tenu des différences de points de vue *émis* ou des actions judiciaires *en cours* sur ce sujet tant au plan national qu'international. »

4/ Questions diverses

Néant.

5/ Calendrier

La prochaine réunion plénière aura lieu lundi 15 juin à 20 h 15.



Avis
sur la charte relative à l'installation
des antennes-relais de téléphonie-mobile

Le Conseil Communal de Consultation des Citoyens (4C) ayant délibéré sur le projet de charte qui lui est présenté estime que :

Le principe d'une charte concernant l'implantation d'antennes-relais de téléphonie mobile sur le territoire de la commune s'avère pertinent et nécessaire compte tenu des différences de points de vue émis ou des actions judiciaires en cours sur ce sujet tant au plan national qu'international.

Remarques :

1 - La commission de suivi pourrait comprendre les bailleurs sociaux qui représentent 17% des habitants de la commune et un membre du 4 C représentant des citoyens en général.

2 - Devrait être précisé l'obligation de confidentialité des mesures et l'acquisition d'un appareil de mesure par la municipalité, appareil vérifié périodiquement et permettant d'assurer le suivi des mesures des organismes sollicités par ailleurs.

3 - Titre 4 : le 4C propose la modification suivante « L'implantation des antennes-relais soit la plus adaptée selon les possibilités techniques, **économiques et environnementales.** »