



Écologie & Solidarité

Journal des éluEs Verts, Ades, Alternatifs de la Ville de Grenoble

N°07 - Mai 2010

Olivier Bertrand, Maryvonne Boileau, Gwendoline Delbos-Corfield, Marina Girod de l'Ain, Gilles Kuntz & Hakim Sabri

A LA UNE

La majorité et ses multiples composantes...

En 2008, M. Destot a décidé de se séparer des écologistes pour s'engager dans une ouverture à droite. La majorité, soit disant unie, a depuis fait long feu. Les Grenoblois ont droit à l'information sur la réalité de cette majorité qui va de gauche à droite, ainsi que l'a souhaité le Maire.

Récapitulons : 4 communistes, une chevènementiste, 19 socialistes avec des subdivisions mâtinées de strauskhaniens, aubrystes, royalistes, hollandistes, fabiusiens, sans oublier les hamonistes et ceux qui surfent sur tous les courants ! On continue par 5 Go, un radical, 7 société civile allant de la gauche à la droite. Mais le comble est maintenant le MoDem qui se divise en 2 composantes : le MoDem officiel et «Grenoble Démocrate» ! Et terminons par les anciens proches de Carignon «*Démocrates Européens*» !

Alors pour empêcher la cacophonie, le Maire évite de mettre les décisions au vote du Conseil municipal. Et ainsi, «*ni vu, ni connu, vas-y que j'tembrouille*», les Conseils municipaux débattent de moins en moins de la politique décidée par cette majorité.

Des décisions importantes sont pourtant prises : vidéosurveillance, transformation de quartiers comme l'Esplanade, aménagement des quais et du centre ville, sans oublier les subventions aux grands groupes.

C'est pour cette raison que nous considérons qu'il est absolument indispensable d'expliquer sans cesse la politique choisie par la majorité.

EN BREF

Le Maire et ses caméras

Une nouvelle fois, le Maire décide sans les habitants et sans le Conseil Municipal. Alors que d'autres Villes, comme Lyon, ont fait le choix dans une charte de n'installer de la vidéosurveillance qu'après avis des habitants et vote du Conseil, M. Destot déploie des caméras en toute opacité. C'est le cas Parc Paul Mistral où entre celles de l'Hôtel de Ville, du Palais des Sports et du Stade, nous n'avons aucune chance de passer inaperçu. Répondant à nos questions, le Maire annonce sans débat l'installation prochaine d'autres caméras dans 3 quartiers de la ville. Nous sommes attachés, comme toutes et tous, à la tranquillité publique qui va de pair avec des moyens en personnel assurés par l'Etat qui exerce ce pouvoir et aussi, ne l'oublions pas, le Conseil Général qui finance les travailleurs sociaux de prévention qui sont trop peu nombreux pour avoir une réelle efficacité. Là où elles sont en grand nombre, comme au Royaume-Uni, les caméras ont montré leur échec à prévenir les délits. Alors arrêtons-là cette mauvaise politique qui, de plus, menace les libertés publiques, pour remettre des moyens humains là où c'est nécessaire.



Premiers échos de la Métro

En 7 mois de présence à la Métro, Gilles Kuntz, le seul élu écologiste qui y a été désigné a déjà connu deux présidents. M. Baietto vient en effet de remplacer M. Migaud, nommé à la Cour des Comptes. Mais la politique menée reste la même.

Pendant notre exclusion de 18 mois, malgré nos bons résultats aux municipales de 2008, de mauvais coups ont été portés comme la création d'un nouvel impôt direct de l'agglomération, la hausse considérable à Grenoble de la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM) et un vote largement favorable à la Rocade Nord démenti aujourd'hui par la commission d'enquête qui a condamné ce projet du siècle passé en lui refusant le label d'utilité publique.

Depuis notre retour, nous exigeons et obtenons le respect du droit quelque peu oublié en notre absence : documents obligatoires fournis aux éluEs, vote en connaissance de cause avec toutes les pièces comme les avis des Domaines pour les achats et ventes...

Nos interventions remettent du débat là où cette assemblée avait pris l'habitude de décider dans les couloirs et de voter ensuite sans discussion. Pourtant les compétences de la Métro ne vont aller qu'en augmentant. Il faut donc rapprocher le citoyen de cette collectivité en faisant connaître ses débats, mais aussi en réformant la désignation de ses délégués par une élection au suffrage direct et à la proportionnelle. Notre élu ne représenterait plus alors 22 500 voix à lui seul contre moins de 1 000 pour les autres élus...

Le prochain débat citoyen

Avant la trêve estivale, nous vous invitons au prochain débat citoyen :

lundi 7 juin, 18h30, à la salle de l'Union de quartier Jean Macé, en contrebas de l'école Jean Macé, 1 bis rue Joseph Lyonnet.

Nous reprendrons ensuite ces temps d'échange dès la rentrée de septembre !

De gauche à droite : Gwendoline Delbos-Corfield, Maryvonne Boileau, Hakim Sabri, Marina Girod de l'Ain, Olivier Bertrand & Gilles Kuntz.



le projet s'est fait enterrer !

Et maintenant ?

La commission d'enquête indépendante a rendu un avis défavorable particulièrement sévère sur le projet de rocade Nord. Elle a repris quasiment tous les arguments des écologistes : ce projet ne permettait pas de fluidifier le trafic, il était polluant et il n'était pas finançable car beaucoup trop cher.

L'agglomération doit travailler sur un nouveau Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui sera adopté en 2012. Il serait évidemment absurde d'intégrer un nouveau projet de rocade dans ce plan. Il est par contre urgent de dévelop-

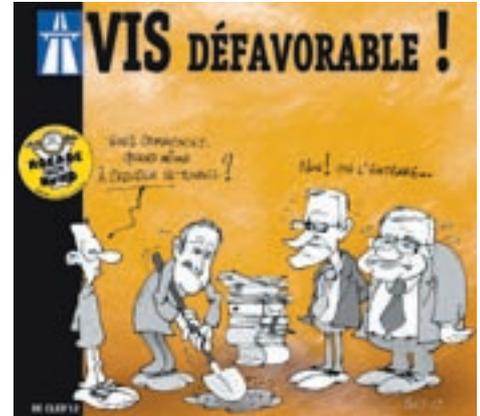
per des solutions pour réduire les bouchons.

Nous pensons qu'il est nécessaire de pousser tous les projets qui ont été retardés pour cause de priorité accordée à la rocade et notamment la réalisation de la ligne E entre le stade Lesdiguières et le Fontanil.

Il faut aussi travailler sur des solutions innovantes pour mieux accéder à l'agglomération. La Région Rhône Alpes développe déjà les Trains Express Régionaux. Nous pouvons nous engager en complément sur des solutions en tram-train et en transport par câble.

Il faut enfin soutenir beaucoup plus fermement les dispositifs existants comme l'auto-partage avec Alpes Auto Partage, les lignes Express Transisère sur voies réservées et le vélo avec Métrovélo.

En combinant toutes ces solutions nous pourrions faire baisser la part de la voiture dans les déplacements à l'image de ce qui se fait déjà dans les villes du nord de l'Europe comme Copenhagen, Stockholm ou Amsterdam.



La Rocade Nord par Cled'12 en vente à 15€ à la Casamaures et à l'ADTC...

Petite devinette : de qui est ce texte ?

«Aujourd'hui le conte de fée est terminé: quelle que soit les solutions choisies pour faire face aux problèmes posés (...), elles seront complexes, longues à mettre en œuvre et coûteuses. (...) Le tunnel est annoncé comme devant coûter 600 millions aux grenoblois. Ce chiffre n'est probablement pas définitif. Le risque financier est très important, les hypothèses de base apparaissent en effet comme très optimistes. Sur ce point, comme sur le dossier juridique, de très lourdes incertitudes demeurent que les travaux de ces derniers mois n'ont pas éliminées, au contraire. L'envahissement du centre-ville par l'automobile, la situation des grands boulevards, le problème du désenclavement de Mistral, nécessitent des actions immédiates. Une ville plus équilibrée entre ses quartiers doit être l'objectif prioritaire des prochaines années. (...) Les choix qui seront faits, avec leurs conséquences fiscales, financières et budgétaires, devront en tenir compte. Nous sommes en conséquence opposés au projet de tunnel »

Il s'agissait de la position des élus socialistes dans Grenoble Mensuel en novembre 1990. C'était il y a 20 ans...

Redonner du sens à l'action politique

La contestation du projet de rocade n'a pas été la seule affaire des élus écologistes. Elle a réuni des personnes d'horizons différents qui ont su travailler ensemble et apporter chacun leur « expertise ». Cette action concertée entre élus écologistes, mouvements politiques, associations de riverains, associations environnementales et citoyens est réellement porteuse d'espérance. Elle montre qu'il est possible de renouveler les formes d'actions démocratiques et qu'elle peut même amener un grand nombre de personnes à s'intéresser à « l'intérêt général ». Nombreux sont ceux qui participant à l'action collective y ont trouvé un nouveau plaisir à agir.

« l'intérêt général ». Nombreux sont ceux qui participant à l'action collective y ont trouvé un nouveau plaisir à agir.

Au moment où beaucoup de citoyens se détournent des élections et se défont de la politique institutionnelle, c'est une preuve qu'il est possible de renouveler l'action politique en impliquant réellement les citoyens.

3 questions à Jean Sivardière, président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Pourquoi la FNAUT soutient-elle le principe du péage urbain ?

Sa justification est triple. Péage de circulation analogue au stationnement payant, il vise à désengorger la voirie. Péage environnemental, il applique le principe pollueur-payeur. Péage de financement, il permet de dégager une ressource nouvelle pour les transports collectifs.

A Londres et à Stockholm, les bouchons et les nuisances ont immédiatement diminué dans la zone soumise à péage et sur ses itinéraires d'accès ; l'usage des transports collectifs et du vélo a augmenté. Mais le péage n'est pas réservé aux grandes métropoles. Il peut être adapté aux spécificités géographiques et démographiques locales. On peut ainsi ajuster la zone soumise à péage, le tarif, la modulation horaire, les réductions et

exemptions, les amendes.

Le péage est-il socialement équitable ?

A Londres comme à Stockholm, le péage urbain a été introduit par des élus de gauche. La réduction de la circulation et l'affectation du produit du péage au transport collectif bénéficient aux ménages les plus modestes, qui n'ont pas de voiture et souffrent le plus de la pénurie de transport collectif et des nuisances de la circulation. Les automobilistes périurbains peu fortunés peuvent utiliser le transport collectif ou se rabattre en voiture sur un parking relais.

Le péage urbain est-il envisageable à Grenoble ?

L'agglomération de Grenoble peut être un bon terrain d'expérimentation du péage urbain. Les emplois sont concentrés dans le centre de l'agglomération. Les transports collectifs

urbains et périurbains y sont déjà bien développés, mais le financement de l'extension nécessaire du réseau de tramway n'est pas assuré. L'instauration du péage urbain éliminerait une fois pour toutes la perspective d'investissements routiers lourds, rocade nord ou élargissement de l'A480. Comme le demande l'Association pour le Développement des Transports en Commun (ADTC) depuis 3 ans, le péage urbain doit être mis à l'étude sans retard.

Faute d'une information objective, le péage urbain n'a pas bonne réputation en France. C'était aussi le cas du tramway quand l'ADTC en a lancé l'idée en 1974 ...

