



Écologie & Solidarité

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

N°09 - Mai 2011

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

A LA UNE

Sortir du nucléaire

En France nous possédons 58 réacteurs et produisons 390 TWh*. 75% de notre électricité est d'origine nucléaire, mais cela ne représente que 23% de la consommation énergétique française. L'indépendance énergétique est un leurre, puisque nous dépendons de l'uranium importé ; il faudra gérer des déchets sur des milliers d'années ; les centrales sont sensibles aux risques naturels, sociaux et géopolitiques : quel impact aurait une guerre sur un pays nucléarisé ?

L'association Négawatt a prouvé qu'il est possible de sortir du nucléaire en respectant l'objectif d'une division par 4 des gaz à effet de serre et par un scénario en trois points :

- développement des énergies renouvelables pour atteindre 380 TWh en 2050 ;
- sobriété énergétique avec 150 TWh d'économies liées aux gaspillages ;
- efficacité énergétique pour économiser 208 TWh avec des équipements moins énergivores.

Ce scénario permettrait de stabiliser la consommation d'électricité d'ici 2050 en doublant les usages.

Ce scénario n'est pas utopique : il serait atteignable en choisissant d'y investir ce qui est investi dans le développement du nucléaire.

L'Allemagne vient de faire le choix d'une sortie définitive du nucléaire. Si nous ne voulons pas creuser notre retard dans le développement des énergies renouvelables, nous devons rapidement prendre le même chemin.

* (1 térawattheure = 1 Milliard de kWh)

EN BREF

Villeneuve, le social sous estimé

La mairie présente la réhabilitation du quartier comme un des grands chantiers du mandat. Mais le rendez-vous risque d'être raté. La concertation très suivie aura été inutile : le projet voté est celui initial des architectes de renom. La démolition du 50 de l'Arlequin, défendable en cas d'insalubrité, est une hérésie pour des logements en bon état. D'autres actions étaient envisageables, mais il est tellement plus simple de donner à voir une destruction spectaculaire qui démontrerait qu'on prend à bras le corps les problèmes. Alors que les problèmes de fond, le volet social, restent le parent pauvre du projet.

Les habitants le disent : le besoin, ce sont les moyens humains. Et tout n'a pas été essayé sur ce plan : des services publics en plus grand nombre, des acteurs sociaux renforcés, la priorité à l'éducatif pour résoudre les problèmes de sécurité. Les bailleurs pourraient être aidés pour mettre en place des gardiens d'immeubles. Une police de proximité pourrait être présente en permanence. La ville pourrait agir sur la mixité sociale en achetant des appartements afin de maîtriser les attributions ou la revente. Mais le maire n'a pas ces volontés, préférant dépenser trop en investissements et pas assez en fonctionnement pour le mieux vivre ensemble.

Les élus écologistes comme de nombreux habitants ont été déçus par les propositions de la majorité municipale pas à la hauteur des enjeux. Ce ne sont pas les 330 000 € supplémentaires proposés qui vont avoir un impact suffisant.

Derniers échos de la Métro

Le 22 avril dernier, le Préfet de l'Isère a dévoilé les grandes lignes du nouveau cadre intercommunal. Le chemin vers une «Communauté Urbaine», c'est-à-dire une Métro élargie de plus de 450 000 habitants et aux compétences renforcées est devant nous.

Notre groupe est favorable au renforcement de l'intercommunalité : aujourd'hui, le cadre communal ne correspond plus à nos réalités de vie. Le passage en communauté urbaine permettrait notamment d'avoir une politique d'urbanisme à l'échelle intercommunale et ainsi de lutter contre le refus de certaines communes de construire du logement social. D'autres compétences seraient gérées à ce niveau comme l'économie ou la production et la distribution de l'eau pour laquelle nous demandons pour toutes les communes un retour en gestion publique à travers une régie intercommunale, source de meilleure gestion au profit des usagers et non des actionnaires.

Dans quelle ville voulons-nous vivre devient la question fondamentale à se poser, pour ce passage en communauté urbaine. Le changement à venir aura des répercussions concrètes sur notre cadre de vie. Ce changement sera accepté et réussi si tous les habitants sont informés et associés aux procédures. En imposant les nouvelles intercommunalités à marches forcées, le gouvernement bafoue une fois encore, la démocratie. Toutefois, les éluEs locaux ne doivent pas en profiter pour « s'arranger » entre eux, sans débat avec les grenoblois : si le cadre est imposé, il nous revient d'inventer les politiques écologiques, sociales et démocratiques des années futures.

Autour de Mounier, toujours des manips

Malgré les déclarations, la situation du lycée est toujours précaire : la désinformation est légion auprès des collègues et des CIO, le groupe de travail promis ne s'est toujours pas réuni. Alors rappelons-le : l'année prochaine, il y a des secondes à Mounier, et toutes les options prévues.

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



Plan de déplacement urbain

Chercher l'échelle juste et les bonnes idées

L'évolution de notre manière de nous déplacer va probablement être plus rapide que beaucoup le pensent. D'abord parce que le prix de l'essence va fortement augmenter et que les automobilistes aux revenus les plus faibles n'auront pas d'autre choix que de parcourir moins de kilomètres. Mais aussi parce que la réglementation européenne vient nous rappeler que nous vivons dans une ville bien trop polluée et qu'il va falloir fournir de gros efforts pour faire baisser la pollution (voir interview ci-dessous).

Toute réflexion sur les déplacements doit prendre en compte un «droit à la mobilité»

Nous défendons un « droit à la mobilité ». Il serait révoltant que les plus modestes soient assignés à résidence faute de moyens pour se déplacer. Et c'est en gardant à l'esprit ce droit que nous voulons nous engager dans la mise en place du nouveau Plan de Déplacement Urbain pour la période 2012 - 2020.

Pour penser les déplacements urbains de demain, il faut d'abord se mettre à la bonne échelle. L'échelle de la Metro n'est plus la bonne. Nous souhaitons donc la mise en place d'une Communauté de transports avec le Voironnais et le Grésivaudan pour mieux harmoniser les solutions transports.

Il faut ensuite tenir compte des réalités : le

prix de l'essence va faire baisser la part de la voiture mais il sera difficile de proposer des solutions alternatives uniquement avec les transports collectifs. Les Tram et bus sont efficaces en milieu très urbain mais difficile à déployer dans des zones peu denses.

Les solutions ne viendront pas des seuls transports en commun

Il faut donc penser « nouvelles mobilités » avec le développement du covoiturage notamment ou en expérimentant le transport par câble par exemple.

Sur Grenoble, nous ne pouvons pas nous satisfaire de la politique de développement du vélo actuelle. Nos marges de progression sont fortes et cela d'autant plus qu'une politique, même très volontariste, de promotion du vélo ne coûte pas très chère comparée aux autres modes. Il n'est pas normal qu'il y ait des longues listes d'attentes pour pouvoir bénéficier d'un Metro-vélo par exemple.

Nous avons des propositions pour construire le prochain PDU mais nous ne travaillerons pas seuls. Nous voulons, avant tout, échanger avec les associations et les spécialistes de ces questions pour enfin prendre la suite des villes du nord de l'Europe qui ont su sortir sans difficulté de la logique du « tout voiture ».

Il y a une vie après la Rocade Nord

L'entêtement des élus de droite comme de gauche dans le projet absurde de rocade Nord nous a fait prendre du retard. Nous voulons compenser ce retard en redoublant de volontarisme pour imaginer des solutions innovantes pour demain.

Nous savons déjà que la création d'une Communauté Urbaine intégrant le sud agglomération devrait permettre d'intégrer le vizillois dans le futur PDU.

Le projet de ligne E de tram vers le Fontanil vient de recevoir un avis favorable de la commission d'enquête publique et les travaux peuvent maintenant démarrer. Cette ligne de tram sera probablement la seule réalisée dans le cadre de ce PDU. Pour continuer à structurer le réseau sans moyens d'investissements importants il faudra s'orienter vers des solutions « Bus-way », c'est à dire sur voies réservées et à haut niveau de services.



3 questions à Marie-Blanche PERSONNAZ Directrice de l'ASCOPARG association pour le contrôle et la préservation de l'air dans la région grenobloise

De quoi parle-t-on en matière de pollution de l'air ?

En matière d'impact sanitaire, nous sommes attentifs aux particules fines (PM), aux oxydes d'azote (NOx) et à l'ozone. Les PM portent la plus lourde responsabilité. Elles pénètrent plus ou moins profondément dans les poumons. Elles peuvent véhiculer des substances cancérigènes, et ont un effet cardiovasculaire (infarctus, maladies respiratoires...). Le dioxyde d'azote (NO₂) est irritant et augmente la fréquence et la gravité de l'asthme. L'ozone modifie la nature physique des pollens et les rend plus allergisants. L'impact de ces polluants est sur le long terme. Ils fragilisent ceux qui y sont exposés, et particulièrement les personnes les plus sensibles. Les études

ont ainsi montré qu'en France, on pouvait leur imputer 40 000 décès anticipés par an et une réduction de l'espérance de vie de 8,2 mois.

Grenoble est plutôt polluée, c'est la faute aux transports ?

A Grenoble, nous subissons trop d'épisodes de pollution, principalement pour les particules inhalables en hiver. Nous ne respectons pas les directives européennes et la commission européenne vient d'assigner la France devant la cours de justice (CJUE) ce qui entrainera de lourdes pénalités. Le chauffage individuel au bois est un enjeu important pour ce paramètre. Pour le NO₂ qui est également dans un situation délicate, le transport est largement majoritaire (3/4). Les bordures de chaussée (150 m de chaque coté) cumulent les nuisances, air et bruit. D'ailleurs, la dernière étude sanitaire européenne validée montre des impacts

sanitaires plus importants pour les résidents de ces bandes de territoire.

Quelles sont les perspectives d'évolution ?

Faire baisser les NOx sera compliqué car il faut arriver à une baisse sur tous les jours, et pas seulement la moyenne... Plusieurs dynamiques sont lancées, dans lesquelles l'Ascoparg tient son rôle d'aide à la décision en fournissant des données techniques. Un levier fort d'amélioration est le renouvellement du parc automobile. A kilométrage parcouru constant, il réduira déjà de 30% les émissions en 5 ans, mais c'est insuffisant. Les vieux véhicules (et les poids lourds) polluent beaucoup plus en regard de la distance parcourue. A ce titre, la ZAPA peut anticiper ce renouvellement pour tenir les échéances du contentieux européen, et améliorer plus vite la situation sanitaire !

Groupe Écologie & Solidarité - ÉluEs Verts, Ades, Alternatifs

Hôtel de Ville - 11 Bd Jean Pain - BP 1066 - 38 021 Grenoble Cedex 1

Tel : 04 76 76 38 75 - Fax : 04 76 76 34 05 - contact@grenoble-ecologie-solidarite.fr

www.grenoble-ecologie-solidarite.fr



Directeur de publication : Hakim Sabri

Imprimé par encres végétales, sur papier recyclé