Bièvre-Liers Environnement
Maison des Associations
Avenue de Verdun
38260 La Côte St André

Le 2 Février 1993

à M. le commissaire enquêteur

Enquête d'utilité publique
Projet routier plaine de Bièvre

Madame, Monsieur,

Notre association, ayant pour but de maintenir un environnement de qualité dans l'une des dernières grandes plaines agricoles de l'Isère, peu touchée par l'urbanisation et l'industrialisation, tient à formuler un certain nombre d'objections, après étude du projet.

En effet, nous réaffirmons le rôle de "**poumon vert**" de la plaine de Bièvre, enserrée entre les extensions urbaines et industrielles de la vallée du Rhône (couloir de la chimie), l'axe Lyon/Chambéry et l'agglomération grenobloise.

Nous souhaitons la **consolidation de la vocation agricole** des deux plaines du Liers et de la Bièvre et des activités qui lui sont liées ; bien sûr, une réflexion devra avoir lieu pour accompagner les mutations, indispensables au vu du contexte économique et des nouvelles sensibilités à l'environnement.

De même, des activités existent déjà, liées au **tourisme vert** ; elles méritent d'être développées. Notre région est riche en forêts, sentiers, étangs, canaux, zones humides, propices à des développements touristiques variés (gîtes ruraux, centres d'accueil, circuits pédestres, cyclotourisme ...) ; ajoutons à cela un patrimoine important (abbaye de Bonnevaux, château de Bressieux et bien d'autres) qui ne demande qu'à être davantage mis en valeur.

De ces constatations, il ressort que notre région est une zone sensible, dans laquelle toute action doit être la résultante d'une profonde réflexion, qui ne sera rendue possible que par une vaste concertation de tous les acteurs concernés.

Les décisions d'aménagement ne sauraient être dictées par des impératifs extérieurs aux intérêts réels de la région et dont le fondement même ne nous semble guère assuré.

Le projet actuel, tel qu'il est formulé, ne nous satisfait pas :

- Il est prévu une route de **deux fois deux voies séparées** de l'échangeur de Colombes à l'aéroport de St Etienne de St Geoirs. Cette voie coupera de manière irrémédiable la plaine en deux entités distinctes, ce qui compromettra gravement l'identité-même de notre région. Elle désorganisera le monde rural et ira à l'encontre d'un développement cohérent de la Bièvre.

- **Cette quatre voies est totalement injustifiée** au regard des trafics annoncés dans l'enquête d'utilité publique. En effet, on constate que le trafic sur la portion Beaucroissant/aéroport n'est que de 8500 véhicules par jour. Dans le même temps, les près de 19000 véhicules par jour sur l'axe Moirans/Rives sont parfaitement absorbés par un axe comportant une succession de sections 2 voies, 3 voies, 4 voies puis 3 voies de nouveau. Par conséquent, avec un trafic de moins de la moitié, la 4 voies projetée semble tout à fait surdimensionnée, d'autant que ce trafic est constitué pour une part importante de riverains qui continueront à utiliser la RD 519.

- **Le développement continu et systématique des réseaux routiers et autoroutiers ne peut se poursuivre indéfiniment.** On peut, à ce propos s'interroger sur les autoroutes déjà existantes A48 et A49 qui sont très loin d'accueillir un trafic conforme à leurs possibilités. Anticiper sans cesse un accroissement du trafic ne parait pas très raisonnable ; en effet, la récession économique a montré clairement les limites des prévisions de développement. De plus, l'extension des infrastructures routières, outre son coût financier, engendre des nuisances sans cesse accrues : destruction des milieux naturels, pollutions, insécurité, et des trafics toujours croissants. Alors qu'une réflexion est amorcée au niveau national et local (cf. le dramatique et récent accident de la Combe des Eparres), il serait regrettable que, sous prétexte de désenclavement, on apporte une solution démesurée, fruit d'un modèle dont la légitimité est fortement contestée.

- **Les grandes routes, loin d'irriguer une région, l'assèchent :**

Une plus grande fluidité risque, très rapidement, de déstabiliser le secteur. En accélérant les flux et en facilitant les déplacements rapides vers l'agglomération grenobloise, on court le risque d'affaiblir toute la Bièvre, en la rendant encore davantage dépendante de cette agglomération. Nous verrons bientôt l'extension d'un habitat, peri-urbain investi par une population dont la vie réelle, tant du point de vue professionnel que culturel (sans oublier les habitudes de consommation), sera centrée essentiellement sur l'agglomération grenobloise.

- **L'ouverture de la quatre voies ne remplira pas les petites zones d'activités de la plaine :**

En effet, après 20 ans d'expérience dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération grenobloise, le voironnais a tiré d'importantes conclusions qui l'amènent à de nouvelles propositions dans le cadre du futur SDAU. La multiplication de petites zones d'activité est une erreur ; elle amène une concurrence entre les communes, une multiplication des infrastructures d'accès, alors que les

entreprises, elles-mêmes, préfèrent de plus en plus les regroupements, pour des raisons de proximité des partenaires, d'approvisionnement ...

Compte tenu des remarques que nous avons apportées, et de la finalité clairement annoncée du projet, qui est, nous le rappelons, le désenclavement de l'aéroport et de la zone d'activité de St Etienne de St Geoirs, le contournement de la section RD 519 Sillans/Brezins, réclamé par les riverains, l'allègement du trafic de la RD 73 (La Frette/La Côte St André) :

- **Nous réaffirmons que cette voie future devra avoir un usage local**, ceci en opposition à toute idée de future grande voie de transit agglomération grenobloise/couloir de la chimie.

- **Nous réclamons une 2 voies** avec des sections limitées de dépassement 3 voies, solution qui concilie les souhaits des riverains, et évite une dramatique coupure de la plaine.

- **Nous prônons l'utilisation et l'amélioration, au maximum, de voies déjà existantes**, par souci d'économie de l'environnement.

- **Les terrains hors de l'emprise de la 2 voies devront impérativement être libérés**, et reclassés dans les différents POS, à d'autres affectations, afin de dissuader tout projet d'extension future.

Sur le plan technique nous soutiendrons :

- L'adoption de la variante n°1 du projet en **plaine de la Côte St André** (raccordement à la déviation RD 518A et à la RD 519).
- La conservation du tracé du projet de base entre la variante n°1 et les Blettons.

Nous soumettons un contre-projet à partir de ce point

Déviation du village de Sillans par :

Veyer Bièvre
Mollard
La Vie Doublay
Les Carriez Sur Lemoz
Le Mollard De Sillans
Jonction au Champ Martinet

- A partir de là, nous estimons que le réseau déjà existant qui emprunte la RD 519 par le rond-point de Beaucroissant, jusqu'à l'échangeur de Colombes est amplement suffisant. Il nous semble que refaire encore un nouvel accès à l'échangeur pour seulement gagner 3 minutes représente un gaspillage d'argent et d'espace, et montre encore un manque certain de cohérence dans la conduite des projets routiers.

- Il serait judicieux, dans cette perspective, de transformer le carrefour du Rival (RD 71/RD 519) en rond-point.

Pour parachever l'édifice, nous souhaitons qu'une réflexion résolue soit rapidement menée sur la remise en service **de la desserte ferroviaire locale** ; le ***lazer*** est actuellement en service sur la ligne Grenoble/Rives, pourquoi ne pas le prolonger, en profitant du réseau désaffecté, dans un premier temps jusqu'à l'aéroport ? Cette desserte répondrait à deux objectifs :

- Un désenclavement réel de la plaine, et la possibilité pour ses habitants d'user d'un moyen sûr et confortable pour se déplacer sur de moyennes distances. Par là-même, le flux automobile, notamment vers Grenoble, en serait allégé d'autant.

- Comment concevoir un aéroport moderne sans jonction ferroviaire régionale ! Il semble quand même plus raisonnable, pour les usagers, de faire le trajet Grenoble/aéroport en train, que d'utiliser un véhicule qui se trouve ainsi immobilisé, et dont ils ne savent que faire ensuite ...

- Il va de soi que ce ne serait là qu'un premier pas dans la reconquête d'un réseau ferré local adapté aux besoins de la plaine.

Le projet soumis à enquête représente à nos yeux un anachronisme coûteux, fondé sur des spéculations hasardeuses : Grenoble n'avait-il pas prévu un accroissement de la population de l'agglomération qui devait atteindre 930.000 habitants en l'an 2000, nous en sommes bien loin !

Notre contre-projet, outre sa sobriété financière, a le mérite de prendre en compte l'intérêt de notre région, en proposant une solution raisonnable et adaptée.

Il est entendu que notre association et ses nombreux relais sont décidés à diffuser largement ses positions, et à prendre tous les contacts nécessaires avec tous les acteurs concernés, tant politiques qu'économiques, afin de faire prévaloir son projet.

Le président :

C. Villard