



**Les Verts de l'Isère**  
10 rue Marx Dormoy  
38 000 GRENOBLE  
Tel : 09 71 49 91 52  
Mail : [verts38@wanadoo.fr](mailto:verts38@wanadoo.fr)

**Grenoble, le 1<sup>er</sup> décembre 2009**

*- Contribution des Verts Isère à l'enquête publique rocade Nord -*

## **La rocade Nord de Grenoble n'est pas d'utilité publique**

*Après un travail complet sur les différents dossiers de l'enquête publique les Verts de l'Isère considèrent que le projet de rocade Nord proposé par le Conseil général de l'Isère n'est pas d'utilité publique et demandent en conséquence au Président de la commission d'enquête d'exprimer un avis défavorable sur ce projet. Veuillez trouver, ci-après, les différents éléments que les Verts de l'Isère souhaitent communiquer à la commission d'enquête.*

### **1/ Calendrier et élargissement de l'A480**

Le Conseil général de l'Isère l'a dit et répété : la rocade Nord ne peut pas fonctionner sans un élargissement simultané de l'A480, autoroute appartenant à l'Etat. Cela s'explique par l'important afflux de circulation sur l'A480 que générerait la rocade Nord. L'Agence d'urbanisme de Grenoble estime par exemple que le trafic augmenterait de 40% au niveau du pont du Vercors.

Au vu des différents documents auxquels les Verts de l'Isère ont eu accès, il apparaît que cet élargissement n'est pas du tout d'actualité :

#### **1.1 – Le PDMI**

Dans le projet de Programme de Modernisation des Itinéraires du réseau routier national (PDMI) 2009-2014, l'Etat indique clairement que cet aménagement de l'A480 ne fait pas partie des réalisations prioritaires. Ce document envoyé en mai 2009 aux préfets de région et de l'Isère, est notamment signé **par Jean-Louis Borloo**, ministre d'Etat de l'Ecologie, de l'Energie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et par **Dominique Bussereau**, secrétaire d'Etat chargé des Transports.

Le projet de PDMI de la région Rhône-Alpes comporte 2 listes de réalisations :

- « **17 opérations prioritaires** » pour un montant total de 314,28 millions d'€ (19680 M€ financés par l'Etat et 117,48 M€ à financer par les collectivités locales)
- « **7 opérations complémentaires** » pour lesquelles aucun financement n'est prévu par l'Etat.

L'élargissement de l'A480 figure en 6<sup>ème</sup> position dans la liste des « opérations complémentaires ».

Il apparaît que l'Etat n'est même pas capable de financer les opérations prioritaires de sa compétence, puisqu'il demande pour celles-ci 117 millions aux collectivités locales. Au mieux le projet définitif de PDMI intégrera les cofinancements attendus des collectivités locales mais les opérations complémentaires (et donc l'A480) ne sont pas finançables en l'état actuel.

## 1.2 – Le courrier de Dominique Bussereau

Un courrier du 31 août 2009 du secrétaire d'Etat chargé des Transports adressé au Président de la Metro confirme ce PDMI. Il indique : « *...compte tenu de la complexité de ce projet réalisé en tunnel, il paraît difficile d'envisager une date de mise en service avant 2014. C'est pourquoi, cette opération a été inscrite en liste complémentaire du mandat de négociation du PDMI 2009-2014, confié au Préfet GERAULT* ».

## 1.3 - l'avis des services techniques de l'Etat

Ce document du 8 août 2009 envoyé par le Ministre d'Etat au préfet de l'Isère indique notamment : « *Je vous demande de bien vouloir porter à la connaissance du conseil général de l'Isère [...] les éléments contenus dans le présent courrier et qui constituent la position de l'Etat sur ces projets* ». Les éléments qui suivent sont donc forcément connus du Conseil général qui, pourtant n'en a jamais fait état et ne les a pas transmis aux commissaires enquêteurs.

Deux exemples significatifs :

« *S'agissant du calendrier de la rocade Nord, la date de mise en service de l'ouvrage annoncée par le maître d'ouvrage paraît optimiste. Les délais normaux pour mener à bien les procédures et un chantier d'une telle ampleur ne semblent pas permettre d'envisager raisonnablement une mise en service de l'ouvrage avant 2016.* »

« *Lorsqu'un calendrier plus réaliste concernant l'ensemble des projets de secteur nord de l'agglomération grenobloise aura pu être établi, l'Etat pourra programmer les moyens nécessaires aux travaux sur l'A480 afin que son élargissement soit compatible avec la mise en service de la RNG et du tramway* ».

**Au vu de ces différents éléments, il apparaît que les délais et le planning de réalisation indiqués dans le dossier soumis à enquête publique sont insincères : le Conseil général connaît ces données et sait qu'il ne pourra pas réaliser la rocade pour 2014, mais il n'en tient pas compte.**

## 2/ Coût et plan de financement de la rocade Nord

### 2.1 – Le coût du projet de Rocade Nord, présenté dans le dossier d'enquête publique est incohérent et fortement sous-estimé

L'appréciation sommaire des dépenses présentée dans le Volume 1 - Dossier de présentation (page 25), est la suivante :

L'appréciation sommaire des dépenses se décompose comme suit :

	Montants Hors Taxe en millions d'euros (base économique de mai 2009)
Etudes	12,5 M€
Travaux	607,5 M€
Acquisitions foncières	
Déjà réalisées	4 M€
Restant à réaliser	42,26 M€
Sous-total	46,26 M€
TOTAL	666,26 M€ Arrondis à 667 M€

Le coût des études semble largement sous-estimé pour ce type de projet (en général au moins 10 % du coût des travaux ... ici les études représenteraient seulement 2,06% du coût des travaux). D'ailleurs le Conseil général de l'Isère avait lui-même voté le 9 novembre 2007 une enveloppe prévisionnelle de 40 M€ beaucoup plus réaliste pour les études dans la délibération « **Rocade-Nord de Grenoble : engagement du projet** » :

**L'enveloppe prévisionnelle assignée au projet**

Elle est de 580 M€, HT, en valeur avril 2006, selon la décomposition prévisionnelle suivante :

Etudes :	40 M€
dont études amont :	20 M€
maîtrise d'œuvre AVP :	10 M€
assistances à maîtrise d'ouvrage :	10 M€
Foncier :	5 M€
Maîtrise d'ouvrage :	25 M€
Travaux :	510 M€
dont ouvrage fonctionnel :	410 M€
aménagement urbains :	100 M€

Cette estimation des études à 12,5 millions d'€ (valeur mai 2009), qui implique une baisse de 27,5 millions d'€ par rapport à l'estimation votée en novembre 2007, n'est justifiée et détaillée d'aucune façon par le Conseil général de l'Isère **et semble donc incohérente et très insuffisante.**

De plus, tel que présenté dans l'appréciation sommaire des dépenses, le coût des travaux de l'ouvrage fonctionnel (607,5 millions d'€ valeur mai 2009) n'intègre pas les coûts des aménagements urbains (rétablissement des voiries, modification des réseaux, réaménagement des surfaces impactées par les travaux, etc.), chiffrés à 100 millions d'€ (valeur avril 2006) dans la délibération du 9 novembre 2007 du Conseil général de l'Isère.

Enfin, les deux projets étant totalement dépendants l'un de l'autre, il faut ajouter le coût de l'élargissement de l'A480. En effet selon le 4<sup>ème</sup> alinéa code de l'environnement ([article R122-3, 4<sup>ème</sup> alinéa](#)) :

*Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.*

Ainsi, selon le secrétaire d'Etat chargé des transports dans sa lettre du 4 septembre 2009 à Didier MIGAUD, le coût supplémentaire pour l'élargissement de l'A480 s'élève à :

- 150 millions d'€ pour un élargissement complet (entre l'A48 et la RN 85)
- 40 millions d'€ pour «une première phase » qui « pourrait permettre d'accompagner la mise en service de la Rocade Nord ».

**Cette sous-estimation manifeste du coût réel du projet de rocade Nord par le Conseil général de l'Isère invalide l'évaluation et donc la rentabilité « économique et sociale » du projet (volume 3 du dossier).**

## **2.2 – Les collectivités locales (ville de Grenoble et Métro) sont en désaccord avec le plan de financement voté par le Conseil général de l'Isère**

Le Conseil général a voté le 29 mai 2009 un plan de financement de la rocade prévoyant une participation des collectivités locales autres que le Conseil général à hauteur d'un tiers : soit au moins 220 millions d'€. Il s'agit principalement de la Ville de Grenoble et de la Métro. Extrait de la délibération du 29 mai 2009, « *RAPPORT SUR LE PRINCIPE DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DE LA ROCADE NORD DE GRENOBLE* » :

*Ainsi, le Conseil Général apportera une contribution publique afin d'assurer l'équilibre du projet tout en assurant une participation minimale des usagers. La part des contributions publiques est estimée à 2/3 des coûts d'investissements, répartis à 50-50 entre le Conseil Général et les autres collectivités publiques concernées par le projet.*

Or les communes de La Tronche, Meylan, Saint-Martin-le-Vinoux s'étant déclarées opposés au projet de rocade Nord tel que proposé par le Conseil général de l'Isère, il est évident qu'elles ne participeront pas à son financement. Pour la partie publique, hors Conseil général, il reste donc la Ville de Grenoble et la Métro (Communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole).

### **Pourtant :**

- **Michel Destot, Maire de Grenoble**, a indiqué lors du Conseil municipal du 6 juin 2009 qu'il refusait de s'engager sur une participation de 50 millions d'€  
Source : <http://www.grenoble-ecologie-solidarite.fr/grenoble2008/spip.php?article704>
- Plus récemment, lors du Conseil municipal du 23 novembre 2009, le maire de Grenoble a confirmé qu'il ne souhaitait pas que **la Ville de Grenoble participe au financement de l'ouvrage**. Intervention retranscrite sur son blog :  
« *Sur le plan du montage financier pour lequel on semble s'acheminer vers un financement assumé par le Conseil général et par le futur concessionnaire avec, je le souhaite, une part la plus importante possible de financement privé. Et pour répondre, une nouvelle fois, à la question posée par notre collègue Hakim Sabri, la Ville de*

*Grenoble n'entend pas financer directement la réalisation de la rocade mais interviendra sur les aménagements urbains qui l'accompagneront. Cette position est d'ailleurs partagée par Grenoble Alpes Métropole. »*

Source : <http://www.micheldestot.fr/grenoble/rocade-nord/>

- **Geneviève Fioraso, adjointe à l'économie de Grenoble et 1<sup>ère</sup> Vice-Présidente de la Métro**, indique sur son blog :  
« *La Rocade Nord sera pleinement justifiée si elle répond aux conditions environnementales, financières, urbaines et économiques bénéfiques pour le territoire. Ces conditions sont au nombre de 4:*
  - *Réduction globale significative des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique*
  - *Financement par les usagers en fonction de la durée de la concession (qui peut être de plusieurs dizaines d'années compte-tenu de l'investissement, avec un montant de péage adapté)*
  - *Insertion urbaine de qualité aux entrée-sortie du tunnel sous Bastille*
  - *Amélioration effective de la fluidité du trafic, répondant bien aux attentes des usagers et de l'activité économique »*Source : [http://www.genevieve-fioraso.fr/Rocade-Nord-avant-l-enquete-publique\\_a320.html](http://www.genevieve-fioraso.fr/Rocade-Nord-avant-l-enquete-publique_a320.html)
- **Didier Migaud, Président de la Métro**, a déclaré de façon très claire dans l'édito du n° d'octobre 2009 du journal de la Métro : « *Pour ma part, je suis favorable à ce que ce nouvel ouvrage soit financé par l'usager et la durée de la concession. [...] Je proposerai donc à notre communauté que l'argent public soit exclusivement réservé aux aménagements urbains, en particulier sur les communes de La Tronche et Saint-Martin-le-Vinoux. »*

Notons le fait qu'un financement de l'ouvrage « par l'usager » signifierait un financement total par une entreprise privée dont l'investissement serait remboursé grâce à l'exploitation du péage. Dans le dossier soumis à enquête, le coût du péage est évalué à 1 ou 2 euros ce qui est déjà très faible au vu du coût que devra supporter le concessionnaire.

Le désengagement des collectivités tel qu'évoqué impliquerait une augmentation de la participation du concessionnaire. Mais cette augmentation de participation qui devra être répercutée sur l'usager rend de fait l'investissement non rentable puisque aucun automobiliste n'accepterait de payer un péage trop élevé (supérieur à 2 €).

Par ailleurs, le Conseil général de l'Isère va subir de plein fouet, dès l'année 2010, les conséquences de la crise économique et du désengagement de l'Etat, entraînant une forte baisse de ses recettes. Ainsi, lors de la session publique du 15 et 16 octobre 2009, André Vallini, président du Conseil général de l'Isère, a déclaré « *qu'il manquait 118 millions d'€ de recettes pour boucler le budget prévisionnel 2010 et qu'il faudrait faire des choix douloureux nécessitant entre autres d'abandonner totalement des secteurs d'intervention facultatifs du Conseil général* ».

**Dans ce contexte, le Conseil général de l'Isère ne pourra pas financer seulement avec les partenaires privés, et sans les autres collectivités locales, le projet de rocade Nord.**

En conséquence, Monsieur le président de la commission d'enquête, pouvez-vous demander au Conseil général le détail des calculs qui ont permis d'arriver aux chiffres présentés dans l'appréciation sommaire des dépenses ? Comment le maître d'ouvrage a-t-il obtenu ces chiffres ? Et comment compte-t-il le financer ? Nous souhaiterions savoir aussi comment le

concessionnaire privé trouverait une rentabilité à ce projet, alors que des élus du Conseil Général ont annoncé qu'il supporterait seulement un tiers des coûts annoncés, soit 222M€.

Par ailleurs qui financerait les coûts d'exploitation, chiffrés à 6,56M€ par an (volume 3 page 213). Quel est le temps de retour sur investissement si le péage est seulement de 1€, comme indiqué page 206 du volume 3 ? Pouvez-vous obtenir des avis de spécialistes, pour savoir si des entreprises existent, qui seraient intéressées par un retour sur investissement de cette durée ?

### 3/ Impacts environnementaux

**L'objectif annoncé d'un bilan carbone « positif » au bout de 30 ans pour la rocade nord, est tout simplement irresponsable à l'heure où la communauté scientifique unanime (GIEC, RAC-F ...), demande au pays industrialisés de diminuer de 40 % leurs émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, par rapport à 1990 !**

#### 3.1 – Le Courrier de l'ASCOPARG à André Vallini

Il apparaît que le Conseil général de l'Isère a utilisé des méthodes de calcul de pollutions générées par la rocade volontairement obsolètes. Dans un courrier envoyé le 17 septembre 2009 à André Vallini, l'ASCOPARG se montre très critique sur l'utilisation orientée des données qu'elle a fournies pour l'étude d'impact rocade nord intégrée au dossier d'enquête publique.

La critique la plus grave provient du fait que le Conseil général, contrairement à la préconisation de l'ASCOPARG, a choisi de ne présenter dans l'étude d'impact qu'une simulation à l'horizon 2035 alors que toutes les études à l'horizon 2014 ont été faites. Raison évidente : dans 25 ans il y aura eu de telles évolutions techniques du parc automobile et aussi de telles évolutions des pratiques en matière de déplacement, que toute tentative de simulation de l'impact d'une nouvelle route est vaine, pour ne pas dire absurde. Voici ce que dit le président de l'ASCOPARG :

*« Seule la prospective 2035 est portée [dans l'enquête publique], suivant strictement le minimum légal : or chacun sait que cette échéance n'est guère réaliste pour l'air compte tenu des incertitudes pesant sur l'état des parcs de véhicules sur cette durée. En revanche, nous avons des obligations réglementaires sur l'air à l'échéance 2015, qui ne pourront pas facilement être remplies, et la France risque une condamnation européenne pour les particules si nous ne pouvons montrer pour les zones concernées, dont Grenoble fait partie, une nette diminution des niveaux. Ces informations à 2014 mériteraient d'être portées à connaissance publique pour cette raison ».*

L'ASCOPARG critique par ailleurs le choix de l'outil de calcul des émissions de polluants que plus aucune agence de l'air n'utilise depuis 2 ans. Ce choix a pour conséquence de sous estimer très largement les émissions de polluants.

### 3.2 - Avis de l'autorité environnementale

L'avis du 17 septembre 2009 émanant de la préfecture de région ne fait qu'une lecture technique du dossier Rocade nord soumis à enquête publique. En d'autres termes, l'autorité environnementale se contente de vérifier que les différents champs d'études réglementaires ont bien été intégrés aux dossiers du projet : géologie, air, eau, bruit, patrimoine ... De ce point de vue évidemment rien n'est à redire, l'étude se veut exhaustive. Le problème réside dans le fait que la rigueur scientifique de l'étude d'impact n'est jamais évaluée - l'avis ne faisant que reprendre l'argumentaire du Conseil général -, et que le questionnement sur la possibilité de scénarios alternatifs, c'est-à-dire sans rocade nord et un fort développement des transports en commun, n'est jamais pas présent. La modélisation en termes de qualité de l'air à 2014 (qui a pourtant été effectuée) n'est pas non plus présente (cf. courrier de l'Ascoparg).

Quelques réserves sont néanmoins émises sur le projet de rocade Nord :

*« Le projet, bien que n'étant pas le moins consommateur d'enjeux environnementaux eu égard aux possibilités de variantes, et grâce notamment au caractère approprié des mesures de réduction de ses effets négatifs, peut donc être considéré comme présentant un niveau satisfaisant de prise en compte des facteurs environnementaux. »*

[...]

*« Il convient toutefois de rappeler que l'étude produite n'intègre pas la comparaison avec d'autres scénarios d'organisation des déplacements et la conclusion énoncée ci-avant ne signifie pas qu'il n'eut pas été possible de faire mieux dans le cadre d'une autre politique d'aménagement. »*

[...]

L'analyse des coûts/avantages collectifs est *« basée sur les principes et valeurs définis par la circulaire n°98-99 du 20/10/1998 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne, seule méthode pouvant actuellement faire autorité pour ce type de projet »*

L'analyse des coûts/avantages est donc effectuée sur un modèle de type « rase campagne » alors que le projet de rocade est prévu en centre urbain...

Sur les gaz à effet de serre : *« S'agissant de la contribution du projet, du fait de l'amélioration de fluidité annoncée et malgré l'effet du projet en terme d'induction de trafics, les études amènent paradoxalement à un très léger gain (1%) en terme de consommation de carburant et donc d'émission de gaz à effet de serre »*

Le bilan carbone de la rocade Nord est donc légèrement négatif en termes de trafic et cela même en prenant les prévisions les plus optimistes à 2035. Il s'alourdit fortement en prenant en compte dans le bilan carbone la réalisation de l'ouvrage (« compensation au bout de 30 ans »).

Rappelons que ces études INGEROP à 2035 sont beaucoup plus hypothétiques que les études de l'AURG et de l'ASCOPARG qui se situent à 2014 mais qui n'ont opportunément pas été retenues.

### 3.3 Pollution de l'air

Monsieur le président de la commission d'enquête, nous nous étonnons du choix qui a été fait d'une étude à l'horizon 2035. En effet, à cet horizon lointain, les progrès supposés sur les véhicules induisent que quelle que soit l'infrastructure retenue, le résultat serait positif. Pouvez-vous demander les raisons du choix de cette date, qui ont été faits après consultation d'acteurs locaux (document 2 page 373) et en particulier l'avis de l'Ascoparg ? Pouvez-vous aussi demander qu'une étude soit faite à l'horizon de la date de mise en service de la rocade, pour vérifier que les niveaux de pollution seront compatibles avec les directives européennes qui seront alors en vigueur ?

Nous voudrions savoir aussi comment dans les études de trafic, ont été pris en compte un élément qui est généralement sous-estimé : le développement de nouveaux déplacements créés par la nouvelle infrastructure. Le CERTU montre en effet que toute nouvelle infrastructure induit de nouveaux trafics. Généralement les études supposent seulement la déviation du trafic existant. Peut-on savoir si le nombre de personnes travaillant dans le Grésivaudan ont été pris en compte, qui déménageraient du côté du Voironnais où les logements sont moins chers, le nombre de personnes travaillant sur la Presqu'île scientifique qui iraient s'installer loin dans le Grésivaudan, où les logements sont moins chers qu'à Grenoble ? Ainsi que le nombre d'entreprises qui choisiraient une nouvelle localisation en fonction de la rocade, entraînant des déplacements plus longs, avec une plus grande part en voiture, pour nombre de leurs salariés ?

Le projet de rocade nord comprend des parties aériennes et des cheminées d'évacuation près desquels sont situés des logements et des établissements pour personnes sensibles : hôpitaux de la Tronche dont l'hôpital couple-enfant où sont soignés de grands prématurés, hôpitaux et maisons de retraites de la Tronche, habitants de la Tronche, de St-Martin-le-Vinoux et de Grenoble (quartiers St-Laurent, Ile Verte, cité Jean Macé, presqu'île), écoles, etc... Or des études ont été faites qui démontrent le lien entre proximité d'une route à fort trafic et mortalité accrue. Par exemple, on peut lire sur le site : <http://aquitaine.sante.gouv.fr/pageshtm/sante/airsante.htm>

*« Concernant aussi l'impact à long terme de la pollution, une étude récente menée aux Pays-Bas a suivi pendant 8 ans près de 4500 personnes âgées de 55 à 69 ans. Il ressort que la mortalité cardio-pulmonaire de ceux qui résident à proximité d'une route à fort trafic est près de 2 fois plus élevée qu'ailleurs. Ce résultat doit être confirmé par d'autres études, mais il soulève l'hypothèse d'un risque important lié à la pollution de proximité automobile. »*

Pouvez-vous demander comment le projet prend en compte la dangerosité de la proximité entre une infrastructure routière à fort trafic et des établissements pour personnes sensibles ?

### 3.4 Risque sismique

Le niveau sismique pris en compte est une sismicité moyenne (volume 2 page 37). Or, de nombreuses études font état de risques de résonance des ondes sismiques dans la couche alluvionnaire sur laquelle est construite l'agglomération grenobloise, résonance qui aurait lieu entre les massifs montagneux et aboutirait à un risque sismique fort. Pouvez-vous demander ces études ?

### 3.5 Boucle des Sablons

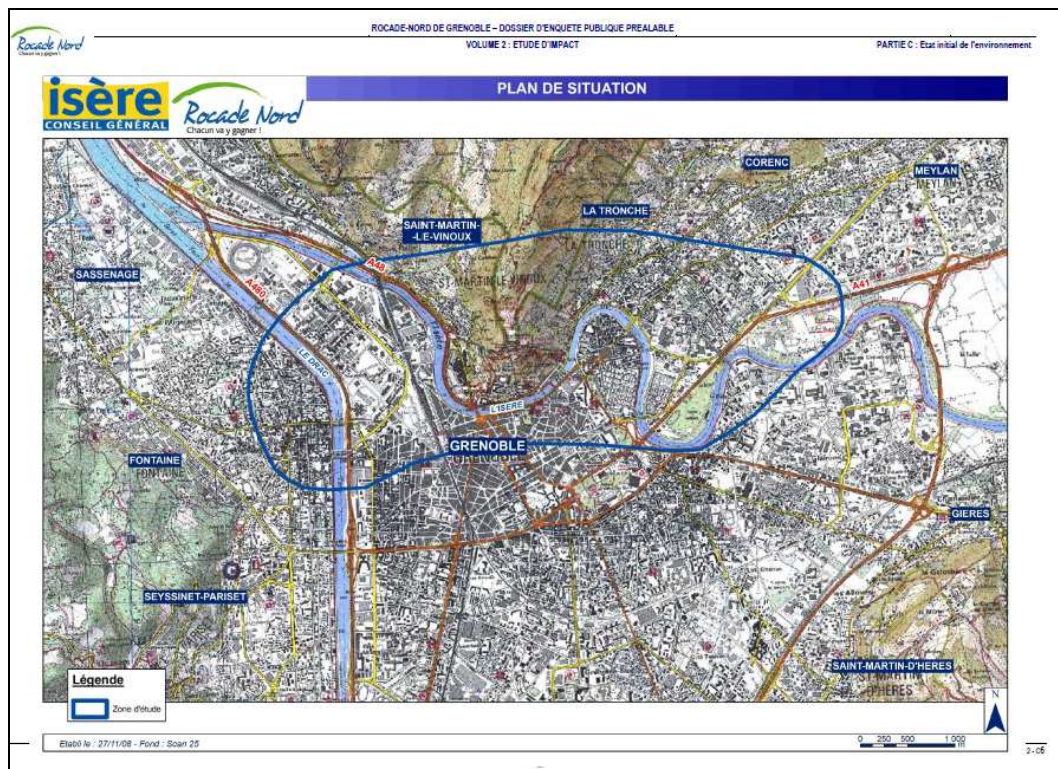
La forêt alluviale de la boucle des Sablons est un espace boisé classé dans le schéma directeur. Il n'en est pas fait mention (volume 2 page 67). Pouvez-vous demander une étude pour vérifier que cette forêt ne serait pas impactée par la rocade ?

**En conséquence, il apparaît :**

- que les études utilisées dans le dossier d'enquête publique sous-estiment volontairement les rejets de polluants du projet.
- que le projet de rocade Nord a un bilan important en terme d'émissions de CO2 et qu'il est à ce titre incompatible avec les objectifs français et européens de réduction des gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique locale. Il va par ailleurs totalement à l'encontre de l'objectif mis en avant par la ville de Grenoble de réduction de 20% des émissions d'ici 2020, objectif deux fois moins ambitieux que la préconisation de la communauté scientifique (- 40% d'ici 2020 par rapport aux émissions de 1990).

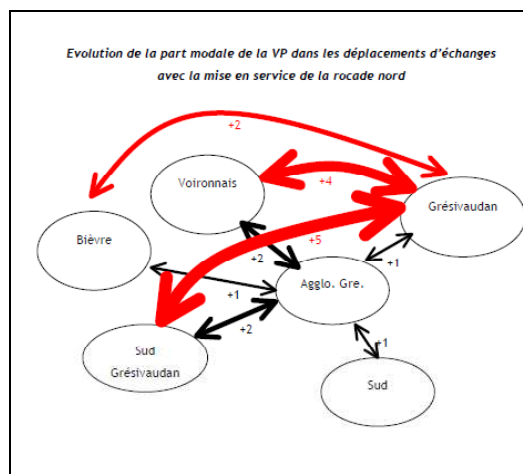
## 4/ Périmètre de l'étude d'impact

L'aire de l'étude d'impact est très restreinte : elle n'englobe qu'une partie des 4 communes qui accueillent le projet (Meylan, La Tronche, Grenoble, Saint-Martin-le-Vinoux). Cf. VOLUME 2, PARTIE A - Résumé non technique de l'étude d'impact / Plan de situation, page 28 :



Cette zone d'étude nous paraît largement insuffisante car la rocade Nord va créer un appel de trafic et sera en concurrence avec les transports en commun sur un périmètre beaucoup plus large que celui proposé par le Conseil général, comme le montre l'étude AURG (février 2007).

↳ Extrait de l'étude de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise, 8 février 2007, page 12 :



↳ Extrait de l'étude de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise, 8 février 2007, page 15 :

Période de pointe du matin (7h-9h)	2002	2012 partagé	2012 roc nord	évolution avec/sans roc nord
<b>TRAMWAY</b>	<b>22 541</b>	<b>43 150</b>	<b>42 178</b>	<b>-2.3%</b>
TRAMA Fontaine - Echirolles	13537	15913	15613	-1.9%
TRAMB Polygone - Gières	9004	12274	11975	-2.4%
TRAMC Seyssins - Campus	-	8279	8045	-2.8%
TRAMD Campus - St Martin d'Hères	-	691	676	-2.2%
TRAME Le Fontanil - Grenoble	-	5993	5869	-2.1%
<b>TRAIN</b>	<b>3 250</b>	<b>12 319</b>	<b>11 763</b>	<b>-5.2%</b>
TER2 St Marcellin - Gières		240	233	-2.9%
TER2DI St Marcellin - Pontcharra		4636	4224	-8.9%
TER3 Voiron/Rives - Grenoble/Gières		6833	6706	-1.9%
TER4 Monestier/Vif - Grenoble		610	600	-1.6%
<b>CARS EXPRESS</b>	<b>407</b>	<b>1 087</b>	<b>1 061</b>	<b>-2.4%</b>
EXPRESS Voiron - Crolles	407	623	633	+1.6%
TENVIZ Tencin - Vizille	-	464	428	-7.8%

↳ Extrait de la synthèse de l'étude de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise, 8 février 2007, page 32 :

**L'attractivité de la voiture renforcée par la mise en service de la rocade nord :**

La mise en service de la rocade nord a un impact sur les pratiques de déplacements : la part modale des transports collectifs diminue légèrement sur l'ensemble du périmètre modélisé, au profit de la voiture. La prépondérance de la voiture augmente dans tous les types de déplacements, aux dépens des transports collectifs :

- déplacements internes à l'agglomération grenobloise (+1 point de part modale pour la voiture)
- déplacements d'échanges avec l'agglomération grenobloise (+1 point entre Métro et Grésivaudan, +2 points entre Métro et Voironnais)
- déplacements d'échanges entre secteurs extérieurs et en particulier avec le Grésivaudan (+4 points entre Voironnais et Grésivaudan).

**L'étude d'impact est donc insatisfaisante car trop restreinte et aurait du englober au moins la Région Urbaine Grenobloise (243 communes pour environ 720 000 habitants).**

## 5/ Objectif de réduction de la circulation automobile dans le centre ville de Grenoble

Lorsque le Conseil général de l'Isère a pris la maîtrise d'ouvrage des études d'un nouveau projet de rocade Nord en janvier 2006, il s'agissait de « *supprimer les bouchons pour accéder à l'agglomération* ». C'est du moins ce qu'a dit publiquement avant le vote le Président du Conseil général, André Vallini.

Un an plus tard, les études, notamment celles de l'AURG ont montré que cet objectif ne pouvait pas être atteint. Cela n'est pas grave, le Conseil général ne va pas chercher une autre solution pour résorber les bouchons, il va garder le projet de rocade Nord mais changer d'objectif. Il s'agira désormais de désengorger le centre de l'agglomération pour faire mieux circuler les transports collectifs.

Jusqu'en 2004, la droite grenobloise demandait la réalisation de la rocade Nord avant la ligne C de tram selon ce même argumentaire. Elle s'opposait au PDU voté en 2001 qui prévoyait de réaliser d'abord la ligne C.

Finalement, les travaux pour créer cette ligne n'ont pas généré de gros encombrements et la mise en service de la ligne C sur les grands boulevards a permis une forte baisse de la circulation automobile par report modal sur le tram.

Aujourd'hui, le Conseil général déclare vouloir faire baisser la circulation automobile en centre-ville grâce à la rocade Nord.

En analysant les données de trafic telles qu'elles apparaissent dans le dossier soumis à enquête, il apparaît que cet objectif ne pourra pas être atteint. En comparant les différents scénarios à l'horizon 2025, scénarios avec ou sans rocade, il apparaît que même sans réaliser de nouvelles infrastructures en transports en commun, les encombrements seraient moins importants sans rocade qu'avec rocade. Avec une politique volontariste en matière de transports en commun et sans rocade, il est même possible de baisser significativement le trafic automobile.

**Il apparaît donc que le seul objectif poursuivi par le Conseil général, à savoir faire baisser la circulation en centre ville, ne pourrait pas être atteint avec la rocade Nord.** Pour réduire significativement la circulation, il faut développer fortement les transports collectifs mais ceux-ci manquent de financement : les retards déjà pris pour la réalisation de la ligne E et du prolongement de la ligne B en sont la preuve.

## 6/ Conclusion

Pour les Verts de l'Isère les priorités en matière de politique des transports devraient être les suivantes : grâce à un développement massif des transports en commun il s'agit tout à la fois de garantir le droit à la mobilité pour tous alors même que le pétrole deviendra plus rare et donc beaucoup plus cher, réduire la pollution locale pour améliorer la santé, supprimer réellement les bouchons, diminuer fortement les émissions de Gaz à Effet de Serre, maîtriser les dépenses publiques pour éviter des envolées fiscales comme à Grenoble en 2009.

Le projet de rocade Nord de Grenoble va à l'encontre de toutes ces priorités, au contraire il les aggrave toutes ! La rocade nord augmenterait les bouchons et la pollution locale (et la population du sud de l'agglomération, qui est sous les vents dominants, en souffrirait aussi), elle ferait prendre d'importants risques sanitaires aux nouveau-nés de l'hôpital et à toutes les personnes fragiles, elle conserverait la circulation des camions sur la rocade sud, elle coûterait environ 1500€ par ménage isérois, plus 1 à 3 euros de péage à chaque passage, sa construction serait faite par de grandes entreprises, pas forcément locales, et créerait moins d'emplois que des constructions de lignes de tram, elle serait inaccessible aux nombreux ménages qui n'ont pas de voitures, son coût élevé obligerait et fait déjà réduire les constructions de lignes de tramway, elle aggraverait les conditions de vie des riverains à Saint-Martin-le-Vinoux, la Tronche, à Grenoble dans le quartier Jean Macé, sur la presqu'île, le long de l'A480, et à Fontaine, elle ne réduirait pas significativement les émissions de gaz à effet de serre.

Les Verts demandent donc l'arrêt immédiat de ce projet, le lancement immédiat de la ligne E de tram, et l'élaboration d'un nouveau Plan de Déplacements Urbains élaboré démocratiquement, en concertation avec toute la population, qui réponde aux attentes des habitants et participe à la nécessaire réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 par rapport à 1990.

**Les Verts de l'Isère demandent en conséquence à la commission d'enquête d'exprimer un avis défavorable et de refuser l'utilité publique du projet de rocade Nord de Grenoble car son bilan « coût/avantage » est totalement négatif.**

**De plus les Verts de l'Isère demandent à ce que soit réellement étudié, à investissement public égal, un projet alternatif - sans rocade Nord - de développement volontariste des transports en commun et des modes doux : tramways, bus, tramways-train, service public de vélo en libre accès dans l'agglomération grenobloise. Les Verts de l'Isère estiment que l'enquête publique est totalement insuffisante car elle n'intègre pas l'étude sérieuse d'un tel projet alternatif qui serait bien plus efficace pour réduire les bouchons dans le centre-ville de Grenoble et aux entrées de l'agglomération grenobloise, et pour atteindre les objectifs fixés par la loi en matière de réduction des pollutions atmosphériques et des émissions de Gaz à Effet de Serre.**

Pour les Verts de l'Isère,



Christine Garnier,  
Présidente