



www.adtc-grenoble.org

Rocade Nord – Rocade Noire Une erreur stratégique !



www.frapna.org

Juin 2007

1. Quels impacts sont à attendre ?

Les bouchons aux entrées d'agglomération

Les élus et techniciens, et le Conseil général lui-même, reconnaissent que **la rocade nord ne réduira pas les bouchons aux entrées d'agglomération.**

Les bouchons sur la rocade sud

On sait par expérience dans toutes les villes d'Europe que toute création d'infrastructure induit une hausse du trafic. Il n'y a aucun exemple de baisse ni de stabilisation. Donc on retrouverait très rapidement (2 à 5 ans) la saturation actuelle de la rocade sud. On est bien loin des principes du développement durable...

Le retard voire l'annulation des projets de Tramway

Les collectivités locales n'arrivent déjà pas à financer entièrement la ligne E de tramway et reportent les projets de tramway prévus au PDU. Comment pourraient-elles financer la rocade nord en plus, même avec une participation du privé ?

La pollution

Les estimations prévoient que le nombre global de kilomètres parcourus ne changerait pas à l'ouverture de la rocade nord sans dire comment le trafic évoluerait par la suite. Et donc, aucune baisse de pollution n'est à prévoir à court ou moyen terme, contrairement aux objectifs de la Loi sur l'Air.



Le prétexte de la reconquête de la ville par les piétons, transports en commun, vélos

Ses promoteurs présentent la rocade nord comme un préalable pour les mesures permettant cette reconquête. Mais le même argument « il fallait construire la rocade nord pour pouvoir faire la ligne C » a été contredit par les faits ! Pourquoi attendre ?

Quelques chiffres clés des simulations de trafic

D'après les simulations de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise dans le cadre d'une étude pour le Conseil général :

- la rocade connaîtrait des **points de saturation** dès son ouverture ;
- l'ouverture de la rocade ferait **revenir des voyageurs des modes doux vers la voiture** ;
- l'ouverture de la rocade **AUGMENTERAIT les bouchons** sur les autoroutes d'entrée de Grenoble (A480/A48 et A41) générant donc une demande de nouveaux aménagements routiers.....
- le trafic sur la rocade sud baisserait de 6% seulement et malgré la rocade nord ; qu'en serait-il 2 ans ou 5 ans après ?
- le trafic sur les quais serait plus fort à l'ouverture de la rocade que maintenant.

2. Pour un choix d'avenir, des alternatives à la rocade nord

Une politique sur le long terme

La politique volontariste menée depuis 20 ans par le SMTC porte ses fruits dans l'agglomération en modérant l'utilisation de la voiture. Rappelons que grâce à la ligne C (qui a coûté beaucoup moins cher que la rocade) les grands boulevards ont été fluidifiés avec une baisse du trafic de 40%. Il faut poursuivre cette politique dans le péri-urbain. C'est ce que les Conseils général et régional ont commencé à faire par le renforcement des lignes de bus et de train.

La construction de la rocade nord annulerait les bénéfices de cette politique.

Se concentrer sur les transports en commun

Nous préconisons d'affecter aux transports en commun les fonds prévus pour la rocade nord. Nos propositions, visant à reporter une partie du trafic automobile sur les autres modes de transport, permettent d'améliorer les conditions de circulation de **tous**, automobilistes ou non. Au delà des nombreuses extensions du tram souhaitables et prévues au PDU :

- Construire une nouvelle ligne de tramway vers Meylan.
- Construire une ligne de tram-train vers Vizille/Vif et Crolles.
- Augmenter les stationnements vélos sécurisés dans les gares.



Ligne B → St Egreve (ligne E)
Impact fort sur A48 (voironnais → Polygone)
Coût : ~30 millions €

Ligne E : Grenoble - Le Fontanil. Prévues pour 2012
Impact fort sur A48/A480 (voironnais → centre / sud)
Coût : ~ 350 millions €

Ligne D → Meylan
Liaison rive droite-campus ; allégerait rocade sud
Coût : ~38 millions €

Ligne A → Sassenage
P+R pour personnes venant du Vercors
Coût : ~33 millions €

Ligne A → Pt de Claix
Connexion avec TER pour gens venant du sud et ligne 1 (trolleybus Jean Jaures)
Coût : ~18 millions €

Tram train → Crolles
Délestage efficace A41 + rocade Sud
Coût : ~20 millions €

Coût total de ces extensions tram estimées par SMTC : 500 millions d'euros
(Rocade Nord : minimum 600 millions €)

Des solutions très peu coûteuses et applicables rapidement

- Travail en horaire décalé ou télétravail un jour par semaine pour les nombreux cadres de l'agglomération
- Diminution de la vitesse sur la rocade sud qui permettrait de fluidifier le trafic
- Amélioration des lignes de bus de rocade (11, 23 et 26)
- Incitations des citoyens à ne pas utiliser leur voiture une fois par semaine
- ... Sans oublier le vélo pour les très nombreux déplacements de proximité.

Enfin la configuration de Grenoble n'est-elle pas une chance ?

L'urbanisation s'est organisée dans les vallées et se concentre sur trois axes ; une amélioration de leur desserte en transports en commun en couplant les trajets internes en tram et externes en train et bus seront largement plus profitables que la rocade nord proposée.