

FALSIFICATION

Page 9, 1^{ère} colonne en dessous du tableau

Version CGI

Le nombre de déplacements en VP augmente entre 2002 et 2012, faiblement, dans le scénario avec rocade nord.

Version originale AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise)

Le nombre de déplacements en VP augmente entre 2002 et 2012, plus fortement encore dans le scénario avec rocade nord, tandis que le nombre total de déplacements en TC diminue.

PARTIES DIPARUES DE LA VERSION ORIGINALE

Page 9

1^{ère} colonne, bas

La part modale de la VP diminue entre 2002 et 2012. Cependant, à l'horizon 2012, la mise en service de la rocade nord entraîne une très légère augmentation de la part modale de la VP (+0.6 point) par rapport au scénario sans rocade.

2^{ème} colonne au dessus du tableau

Malgré cette diminution de la part modale de la VP de 2 points entre 2002 et 2012, les hypothèses du scénario 2012 avec ou sans rocade nord ne permettent pas d'atteindre l'objectif de report modal fixé par le PDU.

Parts modales (période 7h-10h)

	2002	2012 réf	2012RocNord	Evolution avec/sans rocade
MAP	22,8%	21,9%	21,8%	-0,1
VP	60,1%	58,0%	58,6%	+0,6
TC	13,3%	16,4%	16,0%	-0,4
2R	3,9%	3,7%	3,6%	-0,1

Page 10, 1^{ère} colonne bas

Parts modales (période 16h-20h)

	2002	2012 réf	2012RocNord	Evolution avec/sans rocade
MAP	23.3%	21.9%	21.7%	-0.2
VP	64.1%	62.7%	63.4%	+0.7
TC	9%	11.8%	11.4%	-0.4
2R	3.6%	3.6%	3.5%	-0.1

Page 11, 1^{ère} colonne bas

Dans les déplacements d'échange avec l'agglomération (tous secteurs extérieurs confondus), la part modale des VP augmente de 1%, passant de 80 à 81% le matin (sur un total de 89410 déplacements tous modes).

2^{ème} colonne entièrement manquante

Parts modales

Parmi ces déplacements d'échange, on observe bien l'effet de la rocade nord, avec une augmentation forte de la part modale de la VP entre:

- l'agglomération et le Voironnais (+2 points)
 - o le matin : de 71% à 73%, sur un total de 16580 déplacements tous modes
 - o le soir : de 70 à 72% sur un total de 30950 déplacements tous modes
- le Voironnais et le Grésivaudan (+4 points)
 - o le matin : de 86% à 90%, sur un total de 1130 déplacements tous modes)
 - o le soir : de 84 à 88%, sur un total de 3030 déplacements tous modes

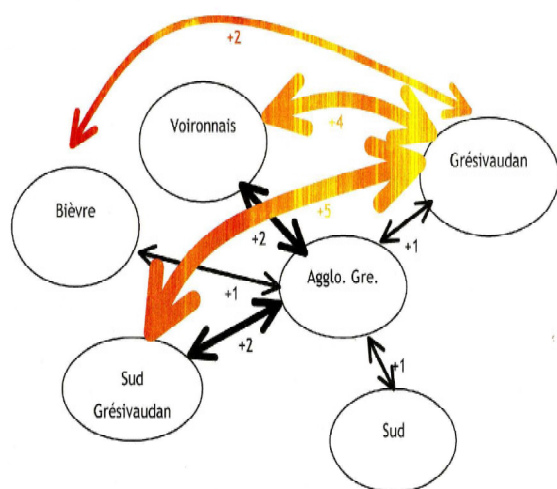
Bien que les volumes concernés soient beaucoup plus faibles, on observe également des augmentations fortes de la part modale de la VP entre le Grésivaudan et la Bièvre (+2 points, de 95% à 97%, sur un total de 280 déplacements tous modes), ainsi qu'entre le Grésivaudan et le Sud Grésivaudan (+5 points, de 89% à 94%, sur un total de 160 déplacements tous modes).

Les principaux déplacements d'échanges faits en VP (>5000)

entre	Volume VP 2002 (7h-10)	Volume VP 2012 (7h-10h)	Evolution part modale VP 2002-2012
METRO et GRESIVAUDAN	28 540	31 300	+1
METRO et SUD	14 030	14 990	+1
METRO et VOIRONNAIS	12 050	11 750	+2
VOIRONNAIS et BIEVRE	7 530	7 730	-

Page 12, entièrement manquante

Evolution de la part modale de la VP dans les déplacements d'échanges avec la mise en service de la rocade nord

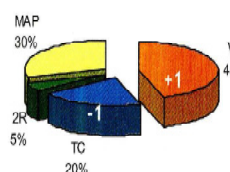


2.4. Les déplacements internes à l'agglomération grenobloise

La part des déplacements internes à la Métro parmi l'ensemble des déplacements diminue de 4 points entre 2002 et 2012 (cf. tableaux page précédente). Cependant, leur volume a augmenté, passant de 284 700 à 288 500.

Le matin comme le soir, la part modale de la VP dans les déplacements internes à l'agglomération augmente de 1 point, toujours au détriment des TC.

VISEM 2012 Rocade Nord
288 500 déplacements internes à la Métro le matin



Page 13 (12 CGI) 1^{ère} colonne

Voironnais et le Grésivaudan. Et ce d'autant plus avec le tracé de l'APS DDE qui seul permet de diminuer les « véhicules.kilomètres ».

Pour votre information, le projet APS DDE est celui qui a été abandonné par le département, trop cher, dont le tracé était beaucoup moins impactant pour les communes de La Tronche, Saint-Martin le Vinoux et Meylan. La raison en était le désengagement de l'état associé à son coût de 780 millions d'euros. Le nombre de « véhicules.kilomètre » est LE paramètre qui rend compte de la pollution générée par les véhicules particuliers (VP).

Page 14 (13 CGI) 2^{ème} colonne en-dessous du tableau

diminution des « véhicules.kilomètres » globaux uniquement dans le scénario APS DDE, mais une part plus importante parcourue sur autoroute et VRU, au

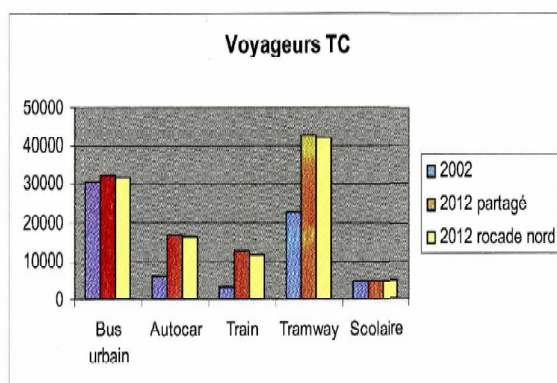
Page 15, entièrement disparue

4. L'impact sur les transports collectifs

4.1. Période de pointe du matin

Pour une même offre kilométrique (pas de changement dans le réseau de TC), le nombre total de voyageurs diminue de 1.9% avec la mise en service de la rocade nord, passant de 108 800 à 106 700 voyageurs à la période de pointe du matin (7h-9h).

La baisse est particulièrement sensible pour le train (560 voyageurs en moins) et le tramway (970 voyageurs en moins).

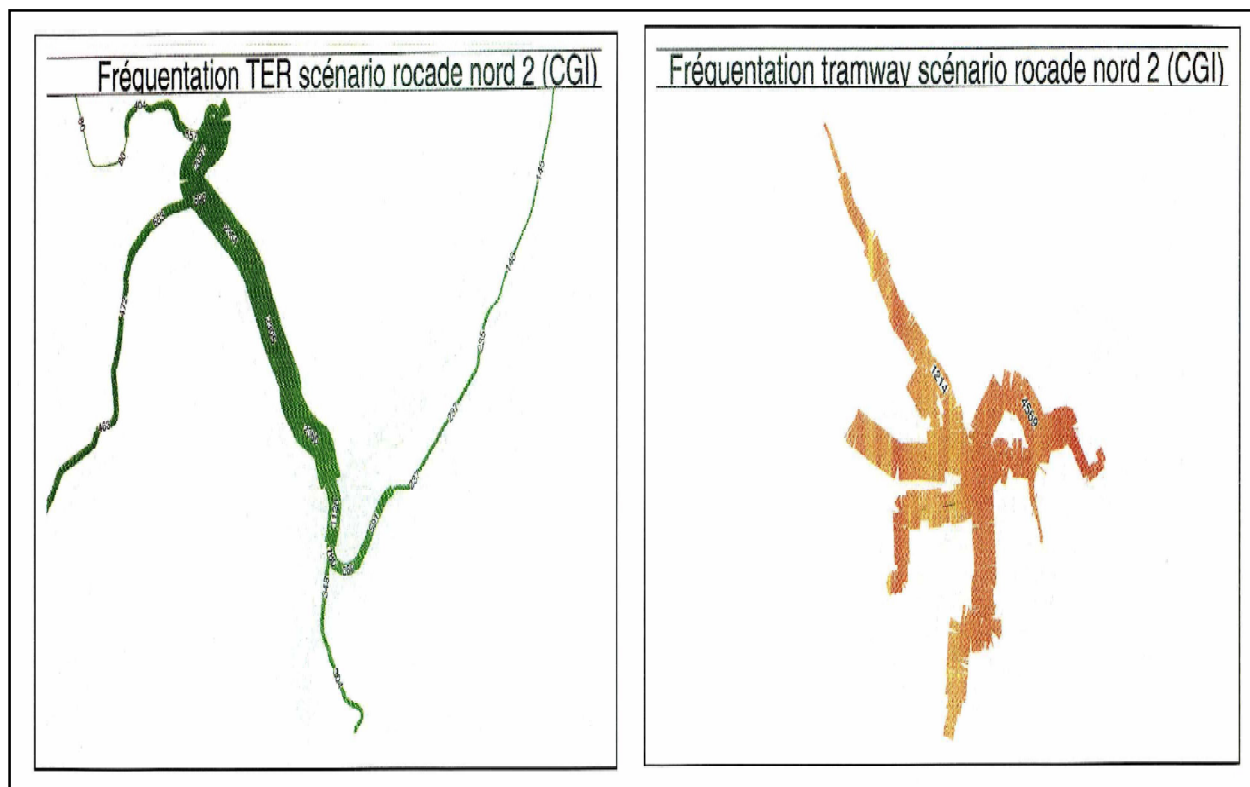


Parmi les trains TER, les services reliant Saint-Marcellin à Pontcharra sont ceux qui connaissent la plus forte baisse du nombre de voyageurs par rapport au scénario de référence (-8.9%, soit 410 voyageurs en moins).

La fréquentation des cars express n'est pas impactée par la mise en service de la rocade nord.

Période de pointe du matin (7h-9h)	2002	2012 partagé	2012 roc nord	évolution avec/san roc nord
TRAMWAY	22 541	43 150	42 178	-2.3%
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%
TRAIN	3 250	12 319	11 763	-5.2%
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%
CARS EXPRESS	407	1 087	1 061	-2.4%
EXPRESS Voiron - Crolles	407	623	633	+1.6%
TENVIZ Tencin - Vizille	-	464	428	-7.8%

Page 16, entièrement disparue

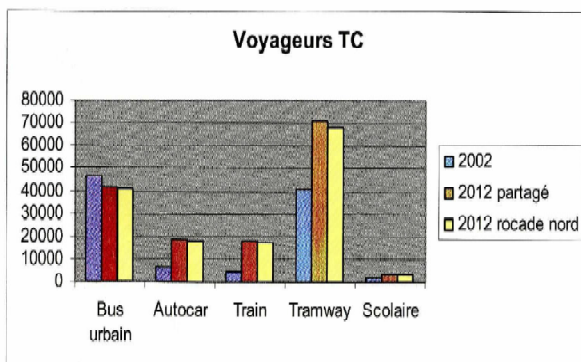


Page 17, entièrement disparue

4.2. Période de pointe du soir

Pour une même offre kilométrique (pas de changement dans le réseau de TC), le nombre total de voyageurs diminue de 2.8%, passant de 151 600 à 147 400 voyageurs à la période de pointe du soir (17h-19h).

Comme le matin, les services reliant Saint-Marcellin à Pontcharra sont ceux qui connaissent la plus forte baisse du nombre de voyageurs par rapport au scénario de référence (-7.7%).



Période de pointe du soir (17h-19h)

	2002	2012 partagé	2012 roc nord	évolution avec/sans roc nord
TRAMWAY				
TRAMA Fontaine - Echirolles	23 180	26 935	25 898	-3.9%
TRAMB Polygone - Gières	18 080	21 179	20 582	-2.8%
TRAMC Seyssins - Campus		11 843	11 412	-3.6%
TRAMD Campus - St Martin d'Hères		888	862	-2.9%
TRAME Le Fontanil - Grenoble		9 703	9 658	-0.5%
TRAIN				
TER2 St Marcellin - Gières	4 400	241	229	-5.0%
TER2DI St Marcellin - Pontcharra		5 290	4 883	-7.7%
TER3 Voiron/Rives - Grenoble/Gières		11 736	11 389	-3.0%
TER4 Monestier/Vif - Grenoble		520	486	-6.5%
CARS EXPRESS				
EXPRESS Voiron - Crolles	430	1 136	1 098	-3.3%
TENVIZ Tencin - Vizille		1 255	1 276	+1.7%

Page 24 (20 CGI) 1^{ère} colonne bas

dans le sens Ouest-Est où elle atteint 3580 véhicules à l'HPM, soit 99% de sa capacité théorique. Dans cette section, la vitesse est très ralentie : 28km/h dans le sens Ouest-Est et 38 km/h dans l'autre sens.

Il est à noter que dans la version CGI, cette phrase s'arrête après HPM,. La ponctuation de fin laissait imaginer quelque chose entre la , et le .

Page 27, entièrement disparue

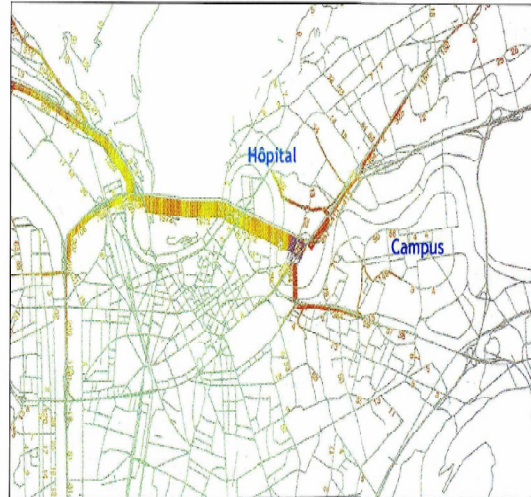
6.2. Le fonctionnement des échangeurs à l'HPM

L'échangeur de Minatec est particulièrement peu chargé. Les bretelles d'échanges entre la Carronerie et l'ouest de la rocade sont elles aussi peu chargées.

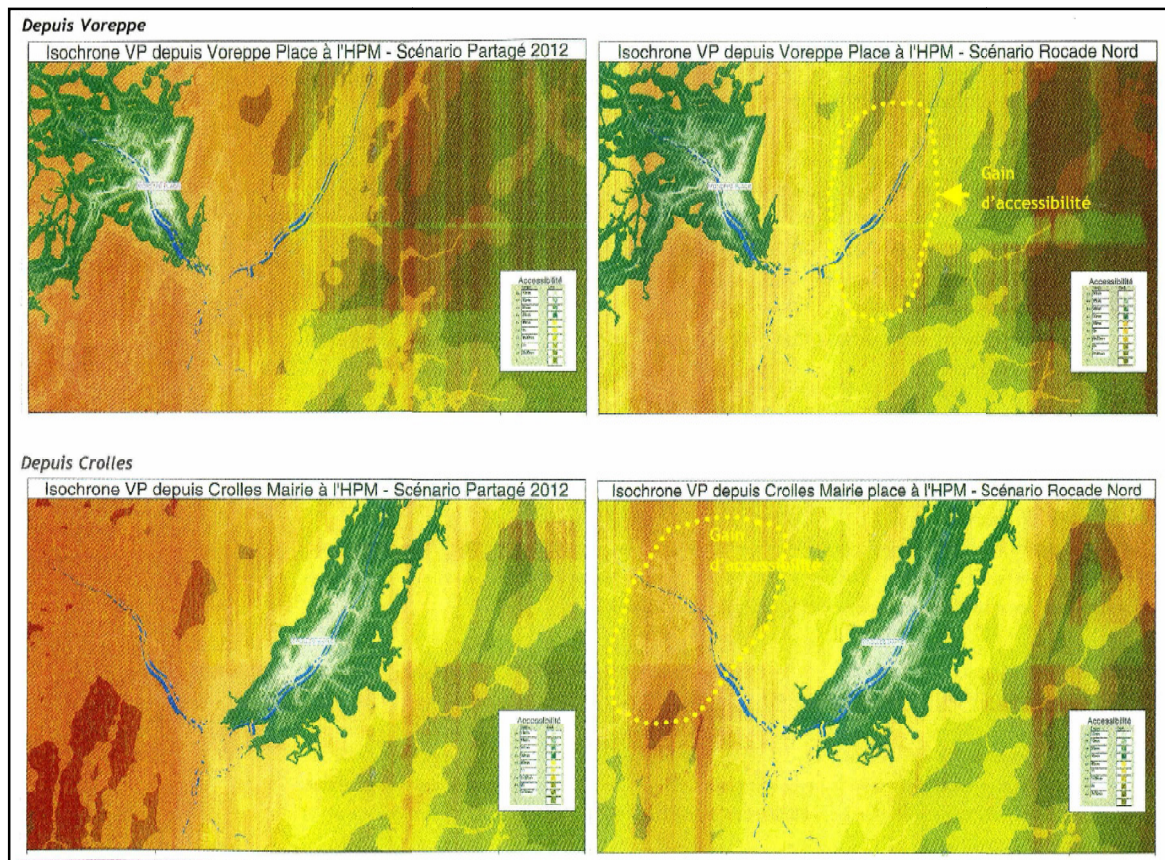
La bretelle la plus chargée concerne l'entrée de l'A48 vers l'est de la rocade à l'Esplanade, atteignant 2130 véhicules à l'HPM.

La bretelle de sortie de la rocade vers la RN90 à Michallon est elle aussi très chargée (1972 véhicules à l'heure de pointe), dépassant sa capacité théorique de 132%. Cette bretelle assure en effet l'accès à deux pôles majeurs de l'agglomération : l'hôpital d'une part, le campus d'autre part (via le nouveau pont Clémenceau).

Chevelu sur la bretelle de sortie Michallon vers RN90



La page 31 est entièrement manquante
Peu compréhensible pour un non averti il est vrai



Page 32 correspondant à la synthèse de l'étude (26 CGI)
Partie disparue

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).
- Les modes de transports collectifs lourds, tels que le train et le tramway, en subissent les conséquences, avec en reconstituant à la journée, près de 6000 voyageurs en moins sur le tramway (soit une diminution de 2.8%), et près de 2000 en moins sur le train (soit une diminution de 4.7%) à la journée (reconstitution de la journée à partir des deux périodes de pointe, cf. annexes).
 Pour que les transports collectifs restent compétitifs, la mise en service de la rocade nord doit être accompagnée d'une nouvelle amélioration de l'offre (fréquence encore renforcée, nouvelles haltes...) ainsi que de mesures d'accompagnement non modélisables concernant la billettique, la tarification...

Partie remaniée

La rocade nord, un élément clé du « plan marguerite »

- La rocade nord n'a pas d'impact sur l'ampleur des kilomètres parcourus en véhicules sur l'ensemble des voies du périmètre de la région grenobloise, mais permet de les diminuer fortement sur toutes les voies autres qu'autoroutes et VRU dans l'agglomération grenobloise. Ceci correspond bien à l'ambition du plan marguerite et du concept « rejoignez l'autoroute ».

Parties disparues

Cependant, dans tous les cas, avec ou sans rocade, sur la base des hypothèses socio-économiques proposées à l'horizon 2012, la situation reste très éloignée des objectifs de stabilisation 2006-2012 fixés par le projet de PDU en termes d'impacts environnementaux.

grenoblois (grands boulevards, Gambetta, Rey Sembat, quais de l'Isère, Esclangon...). Cependant, non associée à un véritable plan marguerite, la rocade nord ne remplit que partiellement sa fonction de décongestion des centres urbains (hors Grenoble).

Dans le paragraphe « Des conditions d'accès à l'agglomération qui restent difficile », il manque :

l'ensemble de la région grenobloise. Cependant, elle n'améliore pas, voire dégrade, les conditions d'accès à l'agglomération grenobloise, en créant un appel de trafic sur des portions autoroutières déjà saturées en entrée d'agglomération (A41, A48, et A51 dans une plus faible mesure).