

Rocade nord de Grenoble :

Un projet ne répondant ni aux enjeux ni à l'intérêt général

Résumé :

Un rappel des textes législatifs et réglementaires permet de dégager les grands principes qui doivent guider une politique des déplacements conforme à l'intérêt général.

La proposition de rocade nord du conseil général de l'Isère ne s'attaque pas aux grands enjeux qui se posent à l'agglomération et la région urbaine.

C'est une course sans fin et inefficace derrière l'accroissement du trafic automobile. La planification locale est insuffisante en ce qui concerne les alternatives à la voiture.

L'argent non mis dans la rocade, pourrait permettre enfin d'inverser les tendances passées et organiser les déplacements autour de solutions répondant à l'intérêt général en renforçant notamment pour les périurbains, l'utilisation des TER.

Les scénarios divers simulant les déplacements dans la région urbaine et l'agglomération grenobloise décrivent des tendances intéressantes pour les évolutions et les choix dans les déplacements pour le court et le moyen terme.

Ils démontrent que globalement les scénarios avec rocade ne répondent pas aux grands enjeux des déplacements qui sont en priorité les déplacements périurbains, ils entrent même en concurrence avec les moyens collectifs qui devraient être privilégiés notamment les TER cadencés.

La promesse de l'amélioration de la circulation au centre de l'agglomération pour permettre l'amélioration des transports en commun ne serait remplie que durant un court laps de temps, tous les gains de fluidité étant repris rapidement par la voiture. De plus cette amélioration des TC peut être réalisée sans la rocade, donc pour bien moins cher en diminuant les capacités des voiries qui sont alors libérées pour des TC en site propre.

Les hypothèses retenues par le Conseil général sur le nombre d'usagers qui pourraient utiliser la rocade avec un péage à environ 2 €, semblent très optimistes, notamment avec la question des heures creuses qui représentent tout de même presque la moitié du trafic automobile journalier. Durant ces heures creuses il n'y a pas de difficulté de déplacement en voiture dans l'agglomération et la région urbaine. Les gains de temps pour les automobilistes attendus par la mise en place de la rocade sont très surestimés.

Les pouvoirs publics doivent donc choisir une autre stratégie et réorienter les investissements prévus dans la rocade sur des alternatives efficaces et durables.

Le projet de la rocade est d'un autre âge et ne devrait pas être soutenu par les pouvoirs publics car ne répondant pas aux nouvelles exigences du Grenelle de l'environnement.

1) Rappel de l'intérêt général en matière de déplacements.

Les politiques de déplacement ont donné lieu à des évolutions législatives et réglementaires très importantes ces dernières années. Nous en faisons un rapide rappel.

Les derniers engagements datent du Grenelle de l'environnement et ils se traduisent dans la loi qui sera adoptée dans les prochains jours.

Rappelons un des engagements du gouvernement lors de la tenue du **Grenelle de l'environnement** :

« 1.2 Un changement drastique de stratégie dans les transports

Là aussi, la rupture s'impose. Il s'agit d'un changement radical d'approche, passant du principe du rattrapage autoroutier à un développement à grande échelle des transports alternatifs...

Le paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières et autoroutières et sur le développement séparé des modes de transport doit être abandonné pour une logique de développement intégrée, multimodale, dans laquelle la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours imposées par l'état des technologies ou la géographie. »

Voici deux articles sur les déplacements, dont la rédaction est issue de la deuxième lecture de l'Assemblée Nationale, il reste au Sénat de se prononcer en deuxième lecture dans les prochaines semaines.

Article 9 : *« Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement. »*

Article 11 : *« Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. À cet effet, pour les déplacements interurbains et périurbains, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires... »*

La convention alpine de décembre 1991 et son protocole transport (ratifié en mai 2005 par la France), s'imposent aux collectivités territoriales

En son article 11, le protocole transport exprime bien les conditions très restrictives pour la réalisation de nouvelle voirie à grand débit notamment pour le «trafic intra-alpin» qui est défini comme le trafic constitué de trajets ayant leur point de départ et/ou d'arrivée à l'intérieur de l'espace alpin, ce qui est le cas de la rocade :

« 2. Des projets routiers à grand débit pour le trafic intra-alpin peuvent être réalisés, si:

...

b) les besoins en matière de transports ne peuvent être satisfaits, ni par une meilleure utilisation des capacités routières et ferroviaires existantes, ni par l'extension ou la construction d'infrastructures ferroviaires ou fluvio-maritimes, ni par l'amélioration d'un transport combiné, ni par d'autres mesures relatives à l'organisation des transports; »

Les lois LOTI, LAURE et SRU ont renforcé les exigences concernant les déplacements dans les grandes agglomérations, par l'exigence de la diminution du trafic automobile et la priorité au développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants.

La loi du 13 juillet 2005, de programme fixant les orientations de la politique énergétique précise dans son annexe : « ... les collectivités compétentes...Etant également responsables de l'organisation des transports, elles intègrent dans leur politique de déplacements, en particulier dans les plans de déplacements urbains, la nécessité de réduire les consommations d'énergie liées aux transports. »

Cela a pour conséquence qu'il faut diminuer les déplacements en voiture particulière et augmenter les transports en commun ou les modes doux moins « énergivores ».

Le projet de Directive Territoriale des Alpes du Nord (DTA)

Le projet de DTA, arrêté le 28 avril 2009 par le comité de pilotage, verra l'enquête publique se dérouler début 2010. Ce projet donne des indications très précises sur la politique qui s'impose maintenant aux administrations, en rappelant les exigences de la convention alpine et des lois.

En voici quelques extraits significatifs :

Page 33

« Des projets pour l'aménagement du réseau autoroutier et routier structurant : 150 km de nouveaux itinéraires sont en projet, notamment l'A41 au nord d'Annecy entre Villy le Pelloux et Saint Julien en Genevois, mise en service en 2008; le contournement autoroutier de Chambéry, la liaison Grenoble-Sisteron ; **la rocade Nord de Grenoble (liaison A 48-A 41)** et à plus long terme la tangentielle nordsud (liaison A48-A51) ; le désenclavement routier du Chablais, auxquels s'ajoutent treize projets d'aménagement de diffuseurs. **L'opportunité de ces projets sera examinée dans le cadre du grenelle de l'environnement et précisée dans le Schéma National des Infrastructures de Transport.** »

Il faudrait donc retarder ce projet et le faire examiner par l'autorité environnementale, récemment mise en place, auprès du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable du MEEDDAT à travers les critères qui seront fixés par la loi Grenelle 1 en son article 15 bis. Le projet de rocade ne répondant pas à ces critères.

P 47

« L'utilisation prépondérante du véhicule individuel, que le déplacement soit urbain, péri-urbain, intercités ...n'est pas conforme aux objectifs des politiques publiques promues par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, la loi relative au renouvellement et à la solidarité urbains, etc. »

p 48

« En conséquence, au-delà des projets déjà décidés, l'augmentation des capacités routières ou **la création d'infrastructures routières nouvelles** par rapport aux projets de l'Etat ayant fait l'objet de décisions **seront strictement limitées** sauf exception dûment justifiée selon des modalités détaillées ci-après... »

P81 à 84

« III.4.1.2) Favoriser un report des transports des personnes et des marchandises vers les modes les plus respectueux de l'environnement...

Dans cette perspective, les aménagements ou réalisations d'infrastructures de transport collectif sont à privilégier par rapport à ceux relatifs aux transports routiers. De manière générale, l'objectif est de parvenir à un niveau de service ferroviaire dans les liaisons entre pôles, en priorité pôles urbain majeurs et complémentaires, de niveau supérieur ou égal au niveau de service routier, pour permettre effectivement un vrai report modal. En outre, les passages d'un mode de transport à un autre seront

facilités afin d'éviter toute rupture importante dans l'organisation multimodale du système de transport de personnes et de marchandises...

De manière générale, les politiques de transport des différentes collectivités devront privilégier en fonction de leurs domaines de pertinence (distance à parcourir, densité urbaine, topographie...), en premier lieu les modes doux (marche à pied et deux roues), les modes collectifs puis à défaut les modes individuels mécanisés... »

« De nouvelles capacités routières, par élargissement des voies existantes ou par tracés neufs, ne seront construites que si les mesures prises sur les infrastructures ferroviaires et routières en matière d'augmentation de l'offre par optimisation de l'exploitation ont atteint leurs limites, dans le respect des orientations nationales de la politique d'investissement routier. »

Il ressort de ce rapide survol des principes devant conduire les politiques publiques en matière d'infrastructures routières, qu'elle ne doivent être réalisées que si aucune autre solution ne peut permettre de résoudre la question posée.

2) Les plans encadrant la politique des déplacements dans la région grenobloise.

Il y a quatre documents qui s'imposent aux réalités locales de l'agglomération et de la région grenobloise, notamment en matière de politique des déplacements, le SDAU, le PRQA, le PPA et le PDU. Le PPA se contente de s'appuyer sur les propositions du PDU, il n'apporte pas de contraintes supplémentaires.

Le Schéma directeur de la région grenobloise (SDAU, futur SCOT) adopté en juillet 2000

Page 39

« Des déplacements internes rationalisés, des transports en commun renforcés, l'usage de l'automobile régulé.

*La question des déplacements fait ressortir une triple nécessité : garantir l'égalité des populations devant l'offre de déplacements, **remédier à la saturation des grandes infrastructures** et aux nuisances urbaines inhérentes aux transports...*

*Il faudra toutefois aller plus loin et réguler les déplacements automobiles. Une politique spécifique et volontaire reste indispensable. **Elle passe par le développement prioritaire des transports collectifs, par des politiques de stationnement restrictives dans les milieux urbains denses, par la reconquête de l'espace au profit des modes alternatifs à l'automobile et par des actions sur la gestion des flux (modulation des vitesses).** »*

Page 48

« • Se donner les moyens de maîtriser les déplacements automobiles

...Des mesures complémentaires seront nécessaires pour maîtriser l'usage de la voiture particulière afin de préserver le fonctionnement du système de déplacements de l'agglomération dans une perspective de développement durable.

L'objectif est d'inverser les tendances passées et de cesser d'adapter l'offre routière à la demande pour :

- éviter les décisions d'aménagement propices à une augmentation du nombre de déplacements (voire susceptibles de la provoquer) ;*
- maintenir les capacités routières d'accès à l'agglomération à leur niveau actuel; cela n'exclut pas des aménagements ponctuels d'amélioration des infrastructures existantes ;*
- reporter le trafic des axes sensibles vers des infrastructures occasionnant moins de nuisances.*

La mise en oeuvre de cette politique se traduira par le report d'un maximum de trafic sur les voies autoroutières, les plus aptes à canaliser les nuisances du trafic.

Dans certain cas, ce report pourra nécessiter la réalisation d'infrastructures routières de "contournement".

Ce dispositif général de maîtrise du trafic sera à associer à une politique de stationnement dans l'agglomération plus volontariste, en limitant davantage l'offre destinée aux déplacements pendulaires, en réorganisant les places destinées aux résidents, et en développant le stationnement de courte durée pour l'accès aux commerces et aux services.

En complément, pour favoriser le report des trafics sur les autoroutes, des mesures tarifaires sont à envisager : tarification d'échanges avec l'agglomération, voire report des barrières de péage. »

Nous verrons que la rocade augmente le nombre de déplacements automobiles, ne diminue pas la saturation des grandes infrastructures notamment aux arrivées de l'agglomération.

A noter que le SDAU n'est pas partisan d'un péage sur une voirie d'agglomération qui aurait pour fonction le report de trafic et il entend défavoriser fortement l'utilisation de la voiture par les pendulaires.

Page 82 :

« En matière de routes et d'autoroutes :

*Il est rappelé que le Schéma Directeur prévoit des réservations pour des réalisations d'infrastructures qui seront, **en tant que de besoins**, à programmer avec avis de l'ensemble des collectivités concernées.*

Les déviations de communes, compte tenu de leurs fonctions plus locales, ne seront conçues, tracées et réalisées qu'avec l'accord des collectivités concernées.

Dans ce cadre, il est proposé de retenir :

• inscription du projet de rocade Nord avec un tunnel à gabarit réduit, impliquant un traitement qualitatif des sorties et des échangeurs (intégration urbaine et réduction des nuisances) ; »

Le SDAU ne conçoit la réalisation de la rocade nord qu'en tant que de besoin et comme un contournement de l'agglomération et avec l'accord des collectivités concernées.

Nous verrons plus loin qu'il n'est pas besoin de la rocade pour appliquer les préconisations du SDAU, bien au contraire. De plus, le projet de rocade n'est pas un équipement routier de contournement mais une voie rapide de centre ville et il est fortement contesté par la moitié des communes concernées.

Ce statut de la rocade est précisé dans le rapport d'expertise SECAD sur la rocade nord commandé par le Conseil général :

« Une voie rapide de centre-ville

***Malgré son nom le projet de rocade Nord ne présente pas les caractéristiques d'une voirie nouvelle de contournement.** Située au coeur de l'agglomération grenobloise, aucun des diffuseurs envisagés n'a pour objet d'ouvrir à la desserte automobile et à l'urbanisation des territoires nouveaux, la rocade présente les caractéristiques d'une voie rapide de centre-ville. »*

(Il est à noter que le futur SCOT prévoit des préconisations encore plus restrictives en matière d'infrastructures routières)

Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) adopté en 2001.

Il consacre une partie importante aux politiques à suivre en ce qui concerne les déplacements afin de *« maîtriser les émissions pour améliorer et préserver la qualité de l'air »*

« La baisse de la consommation des énergies fossiles, tout en contribuant à la réduction des émissions à l'atmosphère des polluants, est nécessaire pour la réduction des émissions des gaz à effet de serre. Ce principe sous-tend cette orientation. C'est dans ce sens, et conformément aux engagements pris à la suite de la conférence de Kyoto, que sera mise en oeuvre cette orientation. »...

« 3.2.1. Les Plans de Déplacements Urbains (PDU)

« La mise en oeuvre des orientations des Plans de Déplacements Urbains (dont la réalisation est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants) apportera une réduction supplémentaire des émissions.

Les orientations des PDU doivent porter notamment sur :

- *la diminution du trafic automobile conjointement au développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins polluants ;*

« 3.2.2

L'ensemble des acteurs de l'organisation des transports s'organisera pour mieux coordonner leur action afin notamment d'offrir des alternatives durables au transport individuel et une plus grande cohérence dans la chaîne des transports.

*La réduction des émissions de polluants à l'atmosphère passe également **par une réduction des flux des unités individuelles de transport de petite taille (véhicules légers, véhicules utilitaires légers et poids lourds)** en offrant une réelle alternative à ces modes de transport tout en conservant une accessibilité garantie équivalente.*

Les acteurs de l'organisation des transports devront développer une offre attractive et compétitive pour les modes alternatifs aux unités individuelles de transport de petite taille.

- *Renforcer l'offre des transports en commun de personnes (route, rail mais aussi transport fluvial là où les possibilités existent) et la rendre plus attractive... »*

« Les pôles économiques, universitaires, hospitaliers et culturels générant des déplacements importants de personnes et/ou de marchandises devront être desservis par des lignes fortes de transport collectif. Les pôles existants, non ou mal desservis, se verront dotés des équipements nécessaires lorsque leur situation le permet... »

C'est donc sur l'organisation des déplacements eux mêmes qu'il convient d'intervenir. C'est la raison pour laquelle la politique des transports conduite en France, et plus particulièrement en Rhône-Alpes, s'oriente vers la promotion des modes alternatifs à l'automobile et vers une meilleure maîtrise de l'évolution de la demande des déplacements....

Enfin, pour les déplacements quotidiens et de proximité il convient là encore de favoriser les transports en commun et de réduire l'usage de l'automobile en agglomération. »

Nous verrons plus loin que les flux des véhicules de petite taille sont augmentés par la rocade nord, au détriment des autres modes et que cette dernière joue le rôle de desserte du CHU, du campus et du polygone scientifique.

Le PDU très insuffisant

Le PDU 2000-2010 a été annulé définitivement par la justice administrative, le PDU 2007-2012 a été annulé une première fois par le Tribunal administratif de Grenoble, puis représenté à l'identique au vote du SMTC en décembre 2008, il fait l'objet de nouveaux recours, l'audience étant fixée au 1^{er} juillet 2009.

Une chose est maintenant acquise, les mesures que contient le PDU ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés par la loi en terme de diminution du trafic automobile. Le PDU proposait la stabilisation du trafic automobile dans l'agglomération (en véhicules kilomètres), mais les études de simulation des déplacements indiquent que cet objectif ne sera pas atteint et de loin.

Ceci a été démontré par des études de simulations lourdes commandées par le SMTC et l'ensemble des partenaires dans le cadre du club modélisation de l'AURG.

« Le scénario partagé 2012 » validé par l'ensemble des partenaires de l'AURG (SMTC, Métro, Ville de Grenoble, Conseil général) le montre clairement.

Il s'agit d'un scénario intégrant à l'horizon 2012 (fin du PDU) l'ensemble des préconisations du PDU, notamment pour les lignes de tram E et prolongement de la B.

Ce scénario montre que contrairement à l'affirmation du PDU, les kilomètres parcourus dans l'agglomération et encore plus dans la RUG poursuivent inexorablement leur augmentation. Augmentation de 17 % dans la RUG et de 12 % dans l'agglo ;

D'où le commentaire de l'AURG (page 33 du projet de rocade nord, 8 février 2007) :

« 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 dans le projet de PDU... »

Les propositions du PDU sont donc très insuffisantes en ce qui concerne les alternatives à la voiture et l'argent mis dans la rocade manquera pour les investissements utiles et efficaces.

Le projet de rocade est donc très loin de répondre aux exigences d'intérêt général rappelées ci-dessus.

Pour les collectivités publiques soucieuses de l'intérêt général, il faudrait d'abord remplir les objectifs imposés par les lois, le SDAU et le PRQA, donc mettre l'ultra priorité sur les modes doux et renvoyer d'éventuels investissements routiers à plus tard si nécessaire (ou en tant que de besoin comme le dit le SDAU).

De plus le projet de rocade a eu des conséquences immédiates très néfastes sur la politique des transports en commun dans l'agglomération grenobloise en repoussant de plus de deux ans des projets de nouveau tramway (ligne E de Grenoble au Fontanil dont la mise en service est repoussée en 2014 et le prolongement de la ligne B sur le polygone scientifique repoussé de plus de 3 ans).

3) Les enjeux prioritaires dans l'agglomération grenobloise et la région urbaine.

Tout le monde reconnaît que les enjeux prioritaires sont liés aux difficultés d'accès à l'agglomération aux heures de pointe.

Il n'y a pas de problème d'accès à l'agglomération aux heures creuses, ni de circulation dans l'agglomération.

Conférence de presse du 5 septembre 2005 (exécutifs CGI, région, Métro Ville Grenoble, SMTIC)

I – Les accès à l'agglomération

Le problème le plus critique est celui des accès à l'agglomération :

- les trois autoroutes d'accès - A 48 dans la cluse de Voreppe, A 41 dans la vallée du Grésivaudan et A 51 au sud - ne suffisent plus à écouler le trafic automobile ;

- l'offre ferroviaire reste insuffisante en termes de fréquence, de fiabilité et d'accès aux gares. Elle est limitée par la saturation des infrastructures ferroviaires et par le rythme du renouvellement du matériel ; elle capte une part trop faible des déplacements ;

- le réseau d'autocars est handicapé par les embarras de circulation. Malgré la mise en oeuvre de services express et d'un système tarifaire simple et attractif, il capte lui aussi une faible part des déplacements.

Compte tenu du fait que l'on ne peut augmenter le débit des autoroutes d'accès sans asphyxier le centre-ville, qui ne peut absorber un trafic supplémentaire, et de la situation déjà critique de la cuvette grenobloise au regard du stationnement et de la pollution, les collectivités misent sur un développement massif des transports collectifs :

Dans cette conférence de presse, les exécutifs expliquaient que le projet de rocade étudiée par la DDE était trop cher et donc le renvoyait aux calendes. Ce qui démontrait que ce projet n'était pas du tout impératif pour régler la question des déplacements.

Dans un premier temps les responsables politiques ont justifié la réalisation de la rocade nord comme une des solutions permettant d'améliorer ces accès à l'agglomération.

On retrouve ce type d'argument dans le PDU 2007-2012 page 91 qui traite des enjeux pour l'agglomération, le premier étant :

« UNE ACCESSIBILITÉ PRÉOCCUPANTE de l'agglomération, à l'échelle de la région grenobloise... »

Malgré la tendance récente à une relative stabilité des trafics et malgré le fort développement de l'usage des transports en commun, les conditions d'accès en automobile à l'agglomération grenobloise se sont progressivement dégradées au cours des dernières années. Dans la cluse de Voreppe et en provenance du Grésivaudan, les voiries d'accès atteignent leurs limites de capacité d'écoulement du trafic.

Ces difficultés récurrentes apparaissent comme une entrave de plus en plus prégnante sur les besoins de mobilité et finalement sur l'activité des entreprises.

Améliorer le fonctionnement du réseau viaire est un souci constant :

- *par l'amélioration des performances des systèmes d'exploitation visant l'optimisation de l'usage des voiries existantes (gestion des flux et des vitesses),*
- *par des aménagements ponctuels à apporter ici ou là (échangeur du Rondeau par exemple).*

Le bouclage du système structurant par la rocade nord modifiera sensiblement le système d'échanges et d'accès à l'agglomération. Néanmoins le développement prévisible pour les années à venir des échanges avec le périurbain ne pourra pas être absorbé par la seule amélioration du réseau de voirie. Les efforts récemment mis en oeuvre pour renforcer l'offre de transport public se placent bien dans une perspective de pratiques durables, comme le prouve la forte progression des personnes transportées quotidiennement.

Cet extrait du PDU montre bien que dans un premier temps les responsables politiques ont justifié la réalisation de la rocade nord comme une des solutions permettant d'améliorer ces accès.

Mais après avoir pris connaissance des simulations précises de l'impact de la rocade nord qui démontraient qu'elles auraient pour conséquence d'appeler à un trafic supplémentaire aux accès de l'agglomération, les justifications ont changé du tout au tout.

En effet, les simulations de l'AURG pour 2012, montrent l'augmentation du trafic VP aux entrées de l'agglomération sur les autoroutes, entre un scénario avec rocade par rapport au scénario sans rocade.

	HPM (7h – 8 h)	HPS (17h-18 h)
Entrée Nord-Ouest A 48	+ 2 %	+ 0,8 %
Entrée Nord-Est A 41	+ 3,7 %	+ 3,6 %
Entrée Sud A 480	+ 0,9 %	+ 0,4 %

Ces augmentations sont confirmées et amplifiées par les simulations effectuées par EGIS mobilité en nombre de véhicules jours (TMJA).

	scénarios de référence			scénarios volontaristes		
	sans rocade	avec rocade	augmentation	sans rocade	avec rocade	augment.
Autoroutes						
Entrée Nord Ouest A 48	114 290	116 600	2,02%	111 210	114 680	3,12%
Entrée Nord Est A 41	107 910	113 080	4,79%	103 510	111 600	7,82%
Entrée Sud A 480	85 800	87 230	1,67%	84 650	86 460	2,14%

Il apparaît clairement que le projet de rocade ne s'attaque pas aux enjeux principaux de l'agglomération et de la région urbaine qui sont les bouchons aux entrées de l'agglomération aux heures de pointe, au contraire il va les aggraver. Ceci est en contradiction notamment avec le SDAU.

Les promoteurs de la rocade ont alors changé leur justification.

La seule justification qui reste actuellement pour défendre ce projet est qu'il permettra de désengorger le centre ville (à l'intérieur du ring) et faciliter ainsi le développement des transports en commun qui voient leur vitesse commerciale baisser. Nous verrons plus loin que ceci peut être obtenu sans la rocade, donc pour beaucoup moins cher.

4) Les illusions de ce projet

La course poursuite, sans fin derrière la voiture.

Depuis des années des simulations détaillées de l'ensemble des déplacements sont menées par l'AURG dans la région grenobloise à différents horizons. Après avoir calé leur modèle sur les données détaillées de l'enquête ménage de 2002, le club modélisation a produit des études pour l'horizon 2012 avec et sans rocade nord et à l'horizon 2025 pour l'étude du SCOT avec et sans rocade nord.

Voici résumé le résultat de ces simulations en terme de nombre de kilomètres parcourus et en vitesse moyenne à l'heure de pointe du matin.

HPM (7h-8 h)	2002	2012 sans rocade	2012 avec rocade	2025 avec rocade
kilomètres parcourus	1 529 500	1 793 500	1 793 630	2 013 000
vitesse moyenne km/h	44	37	39,5	36
temps passé heures	34 761	48 083	45 408	55 455

Ces quelques données montrent bien que l'on assiste à une course sans fin derrière la voiture et que le projet de rocade nord ne diminue pas le trafic automobile à court et long terme et même qu'à moyen terme les faibles gains sur la vitesse commerciale au moment de sa mise en route seront vite annulés.

Il est même probable que les gains estimés lors de la mise en route de la rocade soient surestimés puisque les simulations portent sur les périodes de pointe et la reconstruction à la journée des trafics s'opère par une multiplication de ce qui se passe aux heures de pointe. Or rien n'est moins sûr que le paramètre multiplicateur fonctionne avec la même valeur pour une voirie à péage que pour les autres voiries.

Les scénarios avec rocade indiquent que la dégradation des conditions de circulation continuera si une autre politique n'est pas menée.

L'amélioration de la fluidité qui serait acquise momentanément au moment de la mise en route de la rocade serait vite annulée. Cela est bien analysé par le rapport d'expertise commandé par le CGI (rapport d'expertise SECAD de septembre 2008) qui confirme totalement l'effet "appel de trafic" de la rocade Nord :

« La régulation de la demande en déplacement s'effectue d'abord par la congestion. »

« D'une manière qualitative on peut indiquer : Que la fluidification du trafic routier facilite l'étalement urbain –toutes les enquêtes montrent la stabilité du temps passé dans le déplacement domicile travail et l'allongement de la longueur du déplacement moyen- la croissance du trafic induite par la fluidification antérieurement obtenue conduit à une nouvelle saturation. »

Des gains illusoires sur le temps et le CO2

HPM (7h-8 h)	2002	2012 sans rocade	2012 avec rocade	2025 avec rocade	2025 avec rocade	2025 sans rocade
kilomètres parcourus	1 529 500	1 793 500	1 793 630	2 013 000	2 045 000	1 826 000
vitesse moyenne km/h	44,0	37,3	39,5	36,3	35,6	36,4
temps passé heures	34 761	48 083	45 408	55 455	57444	50 165

Les trois scénarios 2025 de l'AURG sont fondés sur des hypothèses de développement différentes. Les scénarios montrent que si il y a gain de temps au moment de la mise en route de la rocade (sans péage) il est vite perdu et le temps passé dans les bouchons augmente et la vitesse moyenne diminue. On est revenu au point de départ et même à une aggravation.

A propos du gain de temps et d'amélioration de la fluidité, il est intéressant de noter ce que dit l'expertise SECAD :

« Si du point de vue de chaque individu ce gain de fluidité peut être perçu comme quelque chose de positif, le rappel du contexte réalisé précédemment montre bien que du point de vue collectif la transformation de ce gain de temps en éloignement et en allongement de la distance domicile travail (et donc à terme en trafic supplémentaire) est largement négative. L'appréciation est cependant radicalement différente du point de vue des acteurs économiques pour lesquels le temps passé dans les encombrements correspond directement ou indirectement à du temps de travail rémunéré. »

L'augmentation des distances parcourues indique aussi que les émissions de CO2 ne diminueront pas ou seulement à cause de progrès techniques qui seront aussi obtenus sans la rocade.

Le rapport d'expertise SECAD démontre la neutralité de la rocade sur les économies d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre.

« Les conséquences environnementales

La fluidification du trafic obtenue à la mise en service des infrastructures routières conduit à une diminution de la pollution atmosphérique engendrée par la circulation automobile. Sans disposer d'une simulation complète des trafics heure pleine/ heure creuse et du module du calcul des émissions évaluant celles-ci sur chaque élément de voirie à chaque période type l'évaluation du gain est délicate. On peut indiquer que pour un véhicule diesel de 7cv l'émission de gaz à effet de serre est de 60geqC/km (Gramme équivalent Carbone par kilomètre) en parcours fluide et de près de 90geqC/km en parcours urbain. La première année de la mise en service le gain d'émission de gaz à effet de serre est de l'ordre de 1 à 2% des émissions totales soit une dizaine de tonnes par jour. Néanmoins quelques années après la mise en service de l'infrastructure considérée on constate le plus souvent le retour de la congestion liée à l'accroissement du trafic. Les gains obtenus par la fluidification disparaissent, alors que le trafic a cru. L'évaluation du trafic supplémentaire induit à terme par la mise en service de la rocade Nord est d'environ 150.000 véh.km / jour. L'émission quotidienne de CO2 associée à ce trafic supplémentaire est d'environ (60geqC/km pour un véhicule diesel de 7cv sur autoroute) est donc de 9t. (2700t/an) Pour les autres polluants les effets en volume sont du même ordre de grandeur. 3 éléments complémentaires doivent être pris en compte : L'amélioration des moteurs et du traitement embarqué des émissions polluantes (filtre à particules, etc.) La localisation des émissions de pollution Le traitement des gaz d'échappement émis dans les tunnels.

La légère croissance du trafic induite par la rocade Nord à long terme va de manière mécanique générer une pollution supplémentaire cependant deux éléments conduisent à pondérer cette appréciation : le projet conduit à une diminution du trafic en centre-ville là où la pollution est la plus dommageable à la santé humaine, le traitement des gaz émis dans les ouvrages devant in fine conduire à une diminution de la pollution globale. (Pour être tout à fait objectif il faut aussi rappeler les efforts accomplis au niveau des véhicules qui conduisent à une diminution sensible des pollutions émises, mais ceci est indépendant du projet de rocade Nord.) »

Nous verrons plus loin que les hypothèses de trafic dans la rocade à péage sont très optimistes ce qui renforce le doute sur les apports supposés positifs de la rocade.
Il s'avère donc que ces justifications annoncées par les promoteurs de la rocade ne sont pas fondées

5) Un mauvais bilan de la rocade.

Le projet a déjà eu pour 1^{ère} conséquence le report de plusieurs années des investissements sur le prolongement de la ligne de tramway B et sur la nouvelle ligne E. Dans une délibération cadre de novembre 2007 « Plan métropolitain pour les déplacements au service du développement économique et de la qualité de la vie » le Conseil général indique à propos de la ligne E :

« elle a besoin des baisses de trafic apportées par la rocade Nord pour emprunter la partie terminale de l'autoroute A48 transformée en boulevard urbain ».

De plus, le tracé de la rocade croise celui des lignes B et E et rend techniquement quasi impossible des réalisations concomitantes.

De fait, la mise en service de la ligne E prévue en 2012 par le PDU a été reportée à 2014 par le SMTIC, l'objectif étant la réalisation du gros œuvre de la rocade avant la pose des rails de la ligne E. Les priorités du PDU ont donc été inversées par la délibération du Conseil général.

Même s'il faut toujours prendre avec précaution les simulations, elles sont une aide à la décision et permettent des comparaisons quantitatives entre diverses solutions.

Qu'apprend t'on des simulations des trafics effectuées par l'AURG et EGIS mobilité ?

1) Ce sont les contraintes de capacité des voiries qui pilotent principalement le trafic automobile

Tous les experts le disent et c'est indiqué dans le PDU et le SDAU, le trafic automobile est limité par la capacité des voiries et aussi par la politique du stationnement.

Il est intéressant de noter qu'effectivement un nouveau plan de circulation diminuant fortement les capacités de certaines voiries du centre ville de Grenoble fait automatiquement diminuer le trafic automobile et augmenter l'utilisation des modes alternatifs à la voiture.

Ceci est décrit par les scénarios sans rocade effectués par EGIS mobilité lors de la concertation sur le projet de rocade.

La comparaison entre les deux scénarios **sans rocade** étudiés par EGIS mobilité à l'horizon 2014, avec des contraintes très différentes sur les capacités des voiries, est tout à fait éloquente.

La transformation de l'A48 à St Martin de Vinoux en boulevard urbain fait baisser fortement le trafic sur cette voirie de même sur les quais de l'Isère. L'implantation de la ligne E sur le boulevard Jean Jaurès diminue d'un facteur 2 le trafic.

Et avec pour conséquence intéressante une diminution sur les axes autoroutiers aux accès à l'agglomération. Sur l'A48 on passe de 114 290 à 111 210 et sur l'A41 de 107 910 à 103 510.

La première conclusion, c'est que le plan de circulation interne à Grenoble pour favoriser les transports en commun avec notamment l'interdiction du boulevard Agutte Sambat à la voiture, l'arrivée de la ligne E sur Jean Jaurès, la diminution de capacité sur les quais peut être réalisé sans la rocade et en plus les déplacements des pendulaires sont diminués par rapport aux scénarios avec rocade.

Ceci est un point fondamental : un renforcement des modes doux accompagné d'un nouveau plan de circulation limitant le trafic des voitures et donnant la priorité aux TC et à l'augmentation de leur vitesse commerciale est tout à fait possible sans rocade (et donc moins cher).

2) Moins il y a de facilités pour les voitures, plus les modes alternatifs augmentent.

Les parts modales pour les modes alternatifs sont toujours supérieures lorsqu'il n'y a pas de rocade et les valeurs absolues aussi.

C'est assez peu sensible sur l'ensemble de la région urbaine, par contre c'est très marqué sur l'agglomération grenobloise.

RUG	sans rocade Scénario 0	Avec rocade référence	Avec rocade volontariste	sans rocade volontariste
MAPied	23,43%	23,36%	23,31%	23,45%
VP	61,20%	61,69%	60,90%	60,04%
TC	12,62%	12,29%	13,02%	13,58%
Vélo	2,66%	2,60%	2,63%	2,71%

Agglo	sans rocade Scénario 0	Avec rocade référence	Avec rocade volontariste	sans rocade volontariste
MAPied	29,49%	29,37%	29,29%	29,64%
VP	50,57%	51,58%	50,31%	48,95%
TC	16,46%	15,98%	16,97%	17,76%
Vélo	3,49%	3,38%	3,46%	3,60%

3) La rocade entre directement en concurrence avec le transport en TER pour les déplacements périurbains !

C'est un aspect très négatif de ce projet.

Qui prend la rocade ? Les simulations de EGIS mobilité donnent des informations intéressantes :

- 27 à 28 % sont des déplacements internes à l'agglomération, qui sont assez courts et dans une zone dense propice à l'utilisation des transports en commun et des modes doux.
- 43 à 44 % pour des échanges RUG-agglo qui sont des trajets plus longs.
- Le reste (28 à 30%) étant des trajets encore plus longs : transit par rapport à la RUG (très faible), déplacement de la RUG à l'extérieur et RUG-RUG hors agglo.

Les simulations de l'AURG (projet de rocade nord du 8 février 2007, page 15) notent que la rocade a une fonction de liaison autoroutière entre A48 et A 41 qui entre en concurrence directe avec le TER.

« 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). »

« 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%). »

La mise en route de la rocade diminue de 9% le trafic TER St Marcellin Pontcharra !!! Soit 400 voyageurs en moins sur deux heures le matin (de 7h à 9h) une diminution de 7,7 % durant les deux heures du soir (entre 17h et 19 h) avec aussi 400 voyageurs de moins. Tous ces voyageurs reprennent leur voiture avec à peu près une voiture par voyageur.

L'impact le plus fort est sur les TER, ce qui est absurde et contraire aux exigences légales et à l'intérêt général.

Les cartes de simulation AURG, indiquent que venant du côté du Voironnais une majorité d'automobilistes ira vers le campus et vers le CHU et une partie non négligeable continuera sur l'A41. Et inversement, du Grésivaudan une partie ira vers le polygone et se dispersera dans la ville et un nombre important ira sur l'A48.

Il y a donc une vraie concurrence avec le TER

Il est très clair qu'une partie importante de ces déplacements périurbains doit être pris par des offres ferroviaires augmentées. Le PRQA insistait sur la nécessité d'utiliser des transports collectifs pour assurer les déplacements vers le CHU, le campus et aussi le polygone scientifique comme zone universitaire et économique, le projet de rocade tourne le dos à ces recommandations.

La rocade diminue aussi les TC urbains et certaines lignes de cars du CGI.

Tout ceci fait dire à l'AURG :

« 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 billetterie, la tarification... »

Ces faits vont dégrader fortement les équilibres financiers des opérateurs des transports collectifs.

4) Les simulations du trafic pour une rocade à péage sont trop optimistes.

Lorsque l'idée de la rocade à gabarit réduit a été émise, il était essentiel qu'elle soit gratuite pour y accueillir le maximum d'usagers afin de dégager le centre ville. Mais même si le projet du CGI est moins coûteux que le projet étudié par la DDE, le CGI ne peut pas prendre seul l'intégralité du coût à sa charge, d'où la décision de faire appel à une concession.

Le conseil général, le 29 mai 2009 a adopté le principe d'une délégation de service public pour réaliser et exploiter la rocade. Le niveau de péage annoncé se situe en moyenne à 2 € pour éviter que la collectivité soit obligée de subventionner aussi le fonctionnement de l'ouvrage et à condition que ce soit le scénario volontariste qui soit adopté, ce qui suppose des investissements supplémentaires importants en transports en commun qui ne sont pas prévus dans les financements du SMTC.

Les simulations d'EGIS mobilité réalisées pour la concertation ont pris un péage à 1 €, avec certaines incohérences. Le trafic du scénario de référence donne pour ce niveau de péage un trafic moyen annuel par jour de 43 620 veh/j et pour le scénario volontariste de 56 870 veh/j. Cette augmentation semble excessive d'autant plus qu'il y a une diminution du trafic aux arrivées de l'agglomération pour le scénario volontariste. Avec un péage à 2 euros, il devrait y avoir une forte diminution du trafic dans la rocade, même si les restrictions de circulation sont opérées en centre ville.

En effet, le CETE de Lyon a effectué pour le CGI en 2007 des simulations sur l'impact d'un péage sur le trafic notamment de la rocade aux heures de pointes du matin et du soir.

On peut alors estimer, par continuité, le trafic avec un péage à 2 € qui serait de moins de 40 % du trafic sans péage.

Niveau du péage	0.75 €	1 €	1,5 €	2 €
Trafic / sans péage	71 %	64 %	51 %	< 40 %

Le trafic sans péage pour le scénario de référence serait d'environ 70 000 veh/j TMJA et avec un péage à 2 € on aurait moins de 30 000 veh/j. Arriver à persuader environ 30 000 véhicules supplémentaires à passer chaque jour dans la rocade à ce prix semble irréaliste.

Le rapport d'expertise SECAD s'interrogeait à juste titre sur l'équilibre économique de la rocade à cause des comportements aux heures creuses. Il faut rappeler qu'il n'y a pas de difficulté particulière pour les déplacements automobiles, aux heures creuses ni dans l'agglomération ni dans la région urbaine. Les heures creuses représentent environ la moitié du trafic journalier, il ne serait donc pas illogique qu'une grande partie des usagers ne prennent pas la rocade aux heures creuses.

5) Des estimations de gain de temps très surestimées

Lors de la préparation de la concertation en 2007 sur le projet de rocade nord, proposée par la Commission Nationale du Débat Public et lors de la consultation (très critiquable) des électeurs de la région urbaine durant l'été 2007, le Conseil général avait estimé un gain de temps par la mise en route de la rocade en 2012 à environ 10 000 heures pour une journée (<http://www.isere.fr/10867-rocade-nord-de-grenoble-1-etude-de-traffic.htm>). Ce gain de 10 000 heures pour l'ensemble de la région urbaine était obtenu avec une rocade gratuite absorbant environ 75 000 véhicules par jour.

Dans le dossier d'enquête publique, il est maintenant indiqué que le gain de temps en 2014 entre le scénario avec rocade (payante à 1 €) par rapport au scénario sans rocade atteindrait soit 13,1 millions d'heures sur une année soit 14,5 millions d'heures, soit 35890 ou 39726 heures gagnées par jour dans le seul périmètre de la Métro.

Une autre estimation dans le dossier d'enquête publique donne un chiffre de gain encore différent, 2000 heures de gagnées durant l'heure de pointe du matin. En étant très optimiste sur la fréquentation durant toute la journée ceci pourrait donner un gain journalier maximum de 22 000 à 26 000 heures.

Comment peut-on passer de 10 000 à 38 000 heures de gagnées chaque jour en passant d'une rocade gratuite utilisée par 75 000 véhicules par jour à une rocade à péage où ne passent que 57 000 véhicules par jour ?

Tout est fait pour valoriser le scénario avec rocade au prix d'invéraisemblances manifestes. Ceci est d'autant plus grave que c'est le gain de temps qui domine le bilan socio-économique présenté dans le dossier d'enquête publique. Nous sommes en droit d'exiger des expertises beaucoup plus sérieuses pour justifier un projet de cette ampleur financière.

6) Le financement de la rocade n'est toujours pas assuré.

L'apport de 200 M€, environ, par un opérateur semblé réaliste, il est du même ordre de grandeur que celui du projet de Prado-sud à Marseille.

Par contre le coût réel et réaliste de la rocade n'est toujours pas estimé dans ses moindres détails. Le Conseil général fait de la communication en espérant que les autres collectivités en prendront environ 1/3 à leur charge. Seules la Métro et la ville de Grenoble pourraient en prendre une partie, mais pour l'instant la ville de Grenoble n'envisage pas de prendre à sa charge autre chose que les aménagements urbains entraînés par la présence de la rocade mais pas de participer au coût de l'ouvrage proprement dit. La Métro n'a pas la capacité financière de prendre à sa charge les 200 M€ dédiés aux autres collectivités elle ne s'est jamais proposée de prendre une participation.

7) La concordance entre le projet de rocade Nord et d'élargissement de l'A480 n'est pas prévue

Le projet de rocade Nord générerait une très forte augmentation de trafic sur la partie au nord du pont du Vercors de l'A480, infrastructure sous responsabilité de l'Etat. Cette augmentation est estimée de 24 à 40% par l'AURG à l'ouverture de la rocade. Cette augmentation rend obligatoire l'augmentation de capacité de l'A480 sur cette portion. A l'heure actuelle, les services de l'Etat n'ont donné aucun calendrier de réalisation de ces travaux alors qu'il est impensable d'envisager une ouverture de la rocade Nord sans cet élargissement.

Si l'enquête publique est maintenue, le lien manifeste entre les 2 opérations justifie complètement d'élargir le périmètre de l'étude d'impact et de l'enquête publique sur la rocade Nord en incluant cette portion de l'A480 puisque les directives imposent de ne pas « saucissonner » les études d'impact en matière de grandes infrastructures. Cela est clairement indiqué à l'article R 122-3 du Code de l'environnement :

« IV. - 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. »

8) Son impact environnemental sur les communes traversées est très négatif :

Le viaduc en entrée d'agglomération qui impacte très durement le quartier Jean Macé de Grenoble et la commune de Saint Martin le Vinoux, et la Casamaure. La commune de la Tronche est impactée violemment par de longues tranchées couvertes et par l'échangeur prévu près du CHU avec en plus le relâchement des gaz d'échappement à cet endroit, dans le périmètre immédiat du CHU dont les malades et personnels sont ainsi exposés à un surcroît de pollution atmosphérique scandaleux.

6) Une autre solution existe : plus efficace et moins chère.

Pour préparer le schéma directeur, l'AURG a réalisé une étude de simulation des déplacements dans la région urbaine à l'horizon 2025. Elle a pris trois hypothèses différentes du développement démographique, économique et urbanistique.

Seul le scénario sans rocade (scénario n° 2) permet de stabiliser les distances parcourues dans la région urbaine. Ce scénario est celui qui demande de très loin le moins d'investissements en voiries routières (pas de rocade et moins de nouvelles voiries) et aussi en transport en commun (il ne prévoit 20 300 km de TC contre 20 700 pour le scénario 3 et 22 000 pour le scénario 1 !

	2012 avec rocade	2025 avec rocade n°1	2025 sans rocade n°2	2025 avec rocade n°3
HPM (7h-8 h)				
kilomètres parcourus	1 793 630	2 045 000	1 826 000	2 013 000
vitesse moyenne km/h	39,5	35,6	36,4	36,3
temps passé heures	45 408	57444	50 165	55 455

Ne pas faire la rocade libère des capacités d'investissement non négligeables :

La différence en investissement entre un scénario avec ou sans rocade est de 700 M€ environ. La réalisation de la prolongation de la ligne E vers Meylan demanderait un financement supplémentaire dans le scénario sans rocade et il n'y aurait pas l'apport des 200 millions du privé. Les collectivités auraient donc la possibilité d'investir au moins 400 M€ supplémentaires pour renforcer des alternatives aux déplacements automobiles.

Les simulations de trafic indiquent que les scénarios sans rocade offrent des résultats pour les déplacements automobiles en légère baisse par rapport à ceux obtenus avec une rocade. Il faut partir de cette constatation et mettre les investissements nouveaux sur les modes doux et en priorité sur les déplacements périurbains qui sont délaissés dans le projet de rocade du CGI.

Les objectifs essentiels de la rocade (diminuer le trafic à l'intérieur du ring pour relancer les TC) peuvent être atteints beaucoup plus simplement et pour moins cher en diminuant les capacités de certaines voiries pour les mettre à disposition de TC en site propre, notamment les boulevards Rey et Sembat où circulent beaucoup de bus et où les conditions actuelles dégradent fortement leur vitesse commerciale.

Pour ce qui concerne l'intérieur du ring (essentiellement la ville de Grenoble), la limitation des offres de voirie est dissuasive pour le trafic automobile et permettra une amélioration de la vitesse commerciale des TC, enclenchant ainsi un cercle vertueux

Une grande partie des usagers de la rocade qui viennent ou vont à l'extérieur de l'agglomération et qui font de longues distances pourraient trouver des alternatives grâce à un développement accéléré des TER. Cela diminuerait les bouchons aux entrées de l'agglomération et serait très favorable autant pour l'activité économique que pour l'environnement.

Il faut augmenter le cadencement des TER au maximum permis par les infrastructures ferroviaires actuelles. Celles-ci sont tout de même limitées. Il faut donc viser une augmentation de la capacité des rames de TER aux heures de pointe. Le CGI pourrait participer au renforcement de cette capacité en aidant la Région et en mettant en place des parkings relais de grande capacité avec services intégrés.

Pour un certain nombre de gares ou de parkings, des services de navettes (ou de transport par câble) pourraient permettre aux usagers du TER d'aller sur les lieux de travail éloignés des gares (ex Brignoud pour Crolles).

Dans notre agglomération bien pourvue en centres d'innovation, avec une forte partie de la population active concernée par un travail essentiellement intellectuel, il ne faut pas négliger non plus les changements à opérer dans l'organisation du travail par le télétravail ou la télé-activité comme indiqué dans la loi sur le Grenelle de l'environnement. Ces changements, associés à une négociation sur les temps urbains et leur flexibilité, pourraient permettre de traiter à faible coût la question cruciale des bouchons aux heures de pointe.

7) Conclusion

Nous avons montré dans ce rapport que le projet de rocade tel que présenté par le CGI ne répondait pas aux exigences de l'intérêt général rappelées dans la convention alpine, les différentes lois et documents de planification.

On peut atteindre et même dépasser les objectifs que se propose d'atteindre le conseil général sans faire appel à cette nouvelle route express. La rocade ne présente aucun avantage décisif par rapports aux enjeux et même aggrave la situation la plus critique aux entrées de l'agglomération.

Il est pour le moins surprenant qu'un tel projet ne soit examiné dans ses impacts uniquement dans le périmètre de l'agglomération. S'il n'intéresse que l'agglomération il devrait être porté par la Métro. Porté par le Conseil général, cela suppose que l'ensemble de la région urbaine est impactée. D'ailleurs le Conseil général a pris grand soin de consulter les électeurs de la région urbaine en juillet août 2007, avec des questions particulièrement tendancieuses. Les simulations montrent bien les impacts importants et négatifs de la rocade sur les déplacements hors de l'agglomération, notamment sur les grands axes autoroutiers déjà saturés et sur la concurrence néfaste avec les TER.

Il n'est pas réaliste et sérieux de faire croire que les gains de temps créés par la mise en place de la rocade seront aussi importants que supposés et surtout qu'ils seraient durables à moyen et long terme. L'évaluation économique de ce projet telle que présentée par le CGI lors de l'enquête publique doit être de ce point de vue complètement revue

Laisser faire une telle réalisation empêcherait pour de longues années le développement des alternatives à la voiture individuelle, à cause du manque de capacité financière des collectivités.

Il s'agit vraiment d'un projet d'un autre temps. Il est donc urgent de le renvoyer là d'où il vient, aux temps du "tout-voiture" et de se tourner vers le futur avec des solutions multimodales correspondant à la diversification des besoins de mobilité, le tout en préservant notre espace de vie au mieux pour les générations à venir.

Les autorités environnementales que ce soit au niveau régional ou national doivent se saisir de ce dossier et en faire une analyse critique à la lumière des nouvelles exigences issues du Grenelle de l'environnement.

Références :

Rapport d'expertise SECAD : <http://www.rocade-nord.fr/index.php?id=102> : rapport d'expertise déplacements (rapport dit Hersant)

Modélisation des trafics pour 2014 par EGIS mobilité du 14 octobre 2008 : <http://www.rocade-nord.fr/index.php?id=102> : rubrique Atelier déplacements, Présentation des résultats des scénarios de la Rociade Nord de Grenoble fichier du 5/12/2008.

Projet de rocade nord : étude de modélisation des déplacements note AURG 06-105 pour le Conseil général de l'Isère, 8 février 2007, rapport et annexes : <http://www.isere.fr/10867-rocade-nord-de-grenoble-l-etude-de-traffic.htm>

Présentation du « scénario partagé 2012 » Club modélisation note AURG 06-107 de décembre 2006 : http://84.37.23.196/GEIDFile/AURG_06_107.pdf?Archive=191688091986&File=AURG_06_107_pdf

Scénarios 2025 : Diaporama de l'AURG, séminaire du 14 février 2008, du SMTC et du Schéma directeur (communication privée).

Dossier de presse du 5 septembre 2005 : <http://www.cg38.fr/10870-archives-presse.htm>

PDU 2007-2012 : <http://www.smtc-grenoble.org/?q=node/36>