

## . Synthèse

### *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...

### *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 ».

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.

- **La vocation principale de la rocade nord concerne les déplacements d'échanges avec l'agglomération grenobloise (51%), et les déplacements internes à l'agglomération (30%).** La part des usagers utilisant la rocade pour des fonctions de transit par rapport à l'agglomération est faible (19%).
- La mise en service de la rocade nord entraîne une **amélioration significative des conditions de déplacements dans Grenoble**. L'impact est particulièrement significatif sur la rocade sud et de nombreuses grandes voies du centre-ville grenoblois (grands boulevards, Gambetta, Rey Sambat, 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).

#### ***Des conditions d'accès la l'agglomération qui restent difficiles***

- La mise en service de la rocade nord permet une **atténuation des temps passés en véhicules** à l'échelle de 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).

Des difficultés supplémentaires apparaissent également sur la portion d'A480 située entre l'échangeur du Vercors et la jonction avec A48, mais ce point est à examiner en lien avec le projet d'augmentation de capacité de l'A480.