

Association pour la Démocratie, l'Écologie et la Solidarité

ADES

12 rue Voltaire
38000 GRENOBLE

**Monsieur le Président de la commission
d'enquête**

Préfecture de l'Isère

**Bureau de l'urbanisme - Enquête Rocade Nord
12, place de Verdun - BP 1046
38021 Grenoble cedex 1**

à la commission d'enquête sur la rocade-Nord

**Un projet qui n'est pas d'utilité publique,
Un dossier d'enquêtes qui souffre de graves insuffisances**

1) Un projet qui ne répond pas à l'intérêt général

Les politiques publiques des déplacements ont donné lieu à des évolutions législatives et réglementaires très importantes ces dernières années.

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 déplacements économes et les moins polluants. La loi du 13 juillet 2005, de programme fixant les orientations de la politique énergétique rappelle la nécessité de réduire les consommations d'énergie liées aux transports.

L'exigence de diminution du trafic automobile est donc une exigence très forte. Un projet qui ne vise pas à diminuer le trafic automobile n'est pas d'intérêt général. Or le projet de rocade décrit dans le dossier d'enquête ne respecte pas cet objectif puisqu'il augmente le nombre de déplacements en automobile et les distances parcourues.

La loi 2009-967 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement va dans le même sens :

Article 1

« Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. »

Cet article laisse entendre que les solutions alternatives peuvent être plus chères que le projet proposé à condition que cet écart de coût soit raisonnable. Par contre si les solutions alternatives sont moins chères, cela enlève toute légitimité et légalité au projet proposé.

Article 12 : « *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...* »

Le Conseil général de l'Isère (CGI) se réfugie derrière le Schéma Directeur (SDAU adopté en 2000, faisant office de SCOT), en pensant que ce dernier valide le projet de rocade.

Or, page 82, en ce qui concerne les propositions spécifiques à l'agglomération grenobloise, dont fait partie la rocade, le SDAU précise qu'elles sont proposées en cohérence avec le PDU (ce qui suppose son existence !). En absence de ce dernier, les préconisations du SDAU perdent leur pertinence. Or depuis 2000 il n'existe pas de PDU. Tous les PDU successifs ont été annulés pour illégalités.

De plus le SDAU déclare (page 82) que ce type de voirie routière n'est à réaliser qu'en tant que de besoin.

Le dossier d'enquête publique n'apporte pas les éléments démontrant que cette rocade est une nécessité, c'est-à-dire qu'aucune autre solution ne pourrait mieux répondre aux exigences de la situation.

Il ressort de ce rapide survol que le projet de rocade du CGI n'est pas d'intérêt général.

L'ADES fait une contre proposition (voir plus loin) qui s'appuie sur les exigences des lois et règlements, qui vise à diminuer nettement le trafic automobile et ses nuisances, donc qui est plus favorable à l'environnement, et qui coûte moins cher que la proposition du CGI.

2) Rappel des enjeux prioritaires dans l'agglomération grenobloise et la région urbaine.

Le dossier d'enquête oublie de rappeler les enjeux prioritaires en ne se focalisant que sur l'intérieur de l'agglomération grenobloise et en oubliant ce qui se passe à l'échelon de la Région Urbaine Grenobloise (RUG).

Le SDAU rappelle que la part modale des transports en commun est trop faible (page 19), ceci peut être combattu par la diminution de l'utilisation de la voiture et la forte augmentation de l'utilisation des TC.

Tout le monde reconnaît que les enjeux prioritaires dans les déplacements sont liés aux difficultés d'accès à l'agglomération aux heures de pointe dues à l'explosion des déplacements périurbains qui se font très majoritairement en voiture.

Voici un extrait d'une conférence de presse du 5 septembre 2005, organisée par les exécutifs du CGI, de la Région, de la Métro, de la Ville de Grenoble et du SMTC, qui résume bien les enjeux prioritaires pour les déplacements.

« 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 et qu'un développement massif des transports collectifs et des modes doux étaient la colonne vertébrale d'une politique publique voulant réellement affronter les vrais enjeux.

Il n'y a pas de problème d'accès à l'agglomération aux heures creuses, ni problèmes majeurs de circulation dans l'agglomération aux heures normales et en règle générale.

Le projet du CGI ne va apporter aucune amélioration pour les accès à l'agglomération grenobloise pourtant enjeu principal et prioritaire, bien au contraire.

Même si les simulations de trafic doivent être prises avec une grande prudence (voir plus loin), il ressort de toutes les études (AURG de février 2007 et EGIS en 2008) que le projet de rocade, quel que soit le scénario, aggravera les trafics automobiles aux entrées et sorties de l'agglomération.

Le tableau ci-dessous est tiré des études d'EGIS utilisées dans le dossier d'enquête.

Il s'agit des trafics (TMJA) en nombre de véhicules par jour.

	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 %	111 210	114 680	3 %
Entrée Nord Est A 41	107 910	113 080	5 %	103 510	111 600	8 %
Entrée Sud A 480	85 800	87 230	2 %	84 650	86 460	2 %

Il y a donc systématiquement augmentation des trafics par le phénomène bien connu des spécialistes des déplacements : toute infrastructure routière nouvelle entraîne un nouvel appel à la circulation automobile et engendre un accroissement de la circulation automobile contraire aux principes fixés par la loi LOTI, aux textes législatifs et réglementaires, aux directives et conventions internationales auxquelles la France est soumise.

Il apparaît clairement que le projet de rocade ne s'attaque pas aux enjeux principaux de l'agglomération et de la région urbaine que sont les bouchons aux entrées de l'agglomération aux heures de pointe. Au contraire il va les aggraver en augmentant le

trafic ! Ceci est en contradiction notamment avec le SDAU (page 39) qui demande de « remédier à la saturation des grandes infrastructures ».

Le SDAU, page 48, précise en plus :

« • 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). »

Ces exigences du SDAU sont donc violées par le projet du CGI qui propose une solution qui va provoquer des augmentations du nombre de déplacements en voiture.

Toute proposition cohérente et qui se veut efficace doit en tout premier lieu viser à diminuer fortement l'afflux de voitures aux entrées et sorties de l'agglomération.

La seule justification qui reste pour défendre ce projet est qu'il permettrait 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, donc avec des solutions plus efficaces au regard des objectifs législatifs et réglementaires, et beaucoup moins onéreuses pour les particuliers et les collectivités publiques.

Qui plus est, le SDAU n'affiche pas du tout comme priorité une logique de renforcer à tout prix la circulation automobile. Quant au prochain SCOT, il mise sur le concept de chrono-aménagement où les gains de temps doivent être obtenus sans avoir recours à la voiture.

3) Le projet du CGI n'est ni «durable», ni soutenable

La proposition du CGI est marquée par l'organisation d'une course sans fin derrière la voiture en cultivant l'illusion de pouvoir fluidifier le trafic sur le long terme.

Malgré leurs approximations, les outils de simulation donnent les grandes tendances qui sont confirmées par tous les experts des déplacements.

Le scénario « Cohésion avant tout », mis à part et qui n'est pas pris en compte, toutes les études de trafic utilisées dans le dossier d'enquête publique indiquent une augmentation continue du trafic automobile que ce soit en nombre de déplacements ou en distances cumulées. De plus, les améliorations momentanées de la vitesse moyenne sont vite remises en cause. En 2014 à l'heure de pointe du matin la vitesse moyenne dans le scénario volontariste est estimée à 40 km/h et en 2025 dans le scénario « Promotion Métropolitaine » elle retombe à 37 km/h.

Le Conseil Général reconnaît que la rocade va contribuer à faire diminuer les déplacements dans les transports en commun, et les modes doux (marche à pied et deux roues), alors que ceux-ci devraient être développés en priorité.

4) De graves insuffisances du dossier d'enquêtes publiques

Rappelons qu'une enquête publique doit permettre au public (et à l'administration) de prendre une connaissance complète du projet.

Or il s'avère que de graves insuffisances, oublis, approximations et des erreurs importantes entachent le dossier d'enquête.

Tout ceci est en contradiction avec l'exigence réglementaire qui précise : « *le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.* »

4-1) Le périmètre d'étude d'impact est trop étroit.

Alors que ce projet de rocade concerne toute l'agglomération et la région urbaine grenobloise, il n'est pas admissible que les enquêtes publiques conjointes soient limitées à seulement 4 communes. Le CGI, quant à lui, étudie seulement l'impact de la rocade sur le périmètre de l'agglomération (La Métro) quand il ne se réfère pas à un périmètre encore plus réduit. Or toutes les études démontrent qu'il y a un impact non négligeable sur les déplacements à l'échelle de la région urbaine (RUG). Cette conception des choses est d'autant plus troublante que le CGI avait pris soin, en 2007, de consulter l'ensemble des électeurs de la RUG, suite à une concertation (en lien avec la CNDP) sur l'ensemble de ce périmètre.

Le dossier d'enquête précise à plusieurs endroits les objectifs de l'opération.

« *Les objectifs que le Conseil Général de l'Isère poursuit en réalisant cette opération sont donc les suivants (délibération du 9 novembre 2007) :*

- *diminuer le trafic interne à l'agglomération grenobloise,*
- *diminuer globalement les impacts du trafic automobile sur la pollution de l'air et en matière de bruit,*
- ***fluidifier globalement la circulation dans la région urbaine grenobloise,***
- *favoriser le développement urbain harmonieux des communes traversées,*
- *favoriser le développement des transports en commun dans le coeur de l'agglomération,*
- *favoriser l'implantation de nouvelles lignes de tramway périurbaines. »*

Il s'agit donc bien d'une opération qui intéresse la RUG toute entière et pas seulement l'agglomération, encore moins uniquement 4 communes.

De plus en de nombreux passages du dossier il est fait référence à l'utilité de la rocade pour des déplacements hors agglomération

Par exemple sur six itinéraires étudiés pour démontrer le gain de temps apporté par la rocade, quatre ont leur point de départ hors agglomération !

Qui utiliserait la rocade ?

L'étude de l'AURG de février 2007 page 28 donne des informations importantes. L'analyse des matrices origines-destinations des usagers de la rocade nord révèle la prédominance de la fonction d'échange entre les secteurs extérieurs et l'agglomération. Et la page 29 indique que

30 % seulement concernent des déplacements internes à l'agglomération, 51 % des d'échanges RUG-agglomération et 19 % un trafic de transit RUG-RUG hors agglomération.

Les simulations d'EGIS donnent les mêmes informations (Etude de trafic 2014, page 46 et 47).

La rocade ne sera donc pas majoritairement utilisée pour les trajets internes à l'agglomération mais bien à 70% pour des échanges avec le reste de la RUG ou du transit. Il n'est donc pas compréhensible que l'impact de ce projet n'ait pas été fait sur la RUG, puisque toutes les études démontrent qu'il y aura augmentation des trafics d'échange et de transit avec pour conséquence des impacts sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre (GES), la consommation d'énergie à l'échelle de la RUG avec, qui plus est, des impacts très négatifs sur les transports en commun pour l'ensemble de la région urbaine (voir plus loin).

4-2) Il n'y a pas d'étude détaillée de l'impact sur les autres modes de déplacements.

Dans une conception multimodale des déplacements, tout changement important dans un mode a des conséquences sur les autres. Cet aspect a été étudié par l'AURG pour le compte du Conseil général en 2007. Dans les études d'EGIS il y a de courtes indications qui corroborent les conclusions de l'AURG, mais, curieusement, sans aucun détail sur la diminution des déplacements en TER ou sur le VFD et les tramways.

Pourtant le logiciel de simulation utilisé donne les résultats d'impact pour tous les modes de déplacements. La seule conséquence évoquée très rapidement dans le rapport concerne les parts modales. Il faut noter que systématiquement un projet avec rocade diminue les parts modales des autres modes de déplacements (TC, marche à pied et 2 roues). Tout cela demanderait bien sûr à être analysé dans le détail car c'est contraire aux exigences des lois et du SDAU. Cette absence de l'impact sur les autres modes de transport rend non seulement insuffisante l'étude d'impact, mais la décrédibilise largement et entraîne la non démonstration de l'utilité publique du projet.

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

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 un passager par voiture, le conducteur.

L'impact négatif le plus fort de la rocade concerne les TER, ce qui est contraire aux exigences légales et aux exigences du SDAU. Il est constaté ainsi l'absurdité du projet quant à l'utilité publique.

Les cartes de simulation présentées par l'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 scientifique, 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 prise en charge par des offres ferroviaires augmentées. Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air insiste 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. Clairement, le projet de rocade tourne le dos à ces recommandations.

La rocade diminue aussi la fréquentation des transports collectifs urbains et de certaines lignes de bus 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 billettique, la tarification... »

Ajoutons que ces impacts vont donc, en plus, dégrader les équilibres financiers des opérateurs des transports collectifs et pénaliser les utilisateurs captifs (tarifs, fréquences) et les contribuables. Cet impact négatif devrait apparaître dans le bilan économique et social du projet. On n'en trouve pas trace.

4-3) L'étude d'impact ne prend pas en compte l'ensemble du programme.

Voici ce que déclare le dossier d'enquête :

« I. - LA PRESENTATION DE L'OPERATION ET DU PROGRAMME ET LES IMPACTS DU PROGRAMME

La notion de programme de travaux a été introduite dans la législation relative aux études d'impacts afin d'apprécier les effets d'un ensemble de travaux dont la réalisation serait fractionnée dans le temps ou dans l'espace, et, dont le lien fonctionnel est avéré. L'alinéa IV de l'article R.122-3 stipule que « 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 ».

Réglementairement, « à travers cette exigence nouvelle, il s'agit donc, pour le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire, de fournir, à chaque étape de l'opération, outre l'étude d'impact complète liée à la phase des travaux pour laquelle est demandée une déclaration d'utilité publique ou une autorisation de travaux, une appréciation des impacts de l'ensemble de l'opération.

Il s'agit d'une part, de permettre à tous les acteurs impliqués – aménageurs, services instructeurs, décideurs et public concerné – d'avoir une vision globale des grandes lignes d'un projet d'aménagement et de ses enjeux environnementaux, et, d'autre part, de leur apporter les résultats des analyses effectuées lors de l'étude des phases antérieures.

La présentation de l'appréciation des impacts d'un programme de travaux suppose, bien entendu, que le programme soit replacé dans son contexte global. L'appréciation des impacts devra être accompagnée d'une présentation générale du programme de travaux, de ses objectifs, de son phasage et s'il y a lieu, d'un rappel des étapes antérieures, des problèmes rencontrés et du degré d'avancement de leur réalisation »

L'évaluation du programme sera plus générale, elle s'intéressera aux enjeux communs à l'ensemble des phases ».

Le présent projet d'aménagement de la rocade-Nord de Grenoble, qui vise à l'amélioration des déplacements au sein de l'agglomération grenobloise, constitue une opération d'aménagement cohérente et indépendante. En outre, le projet offre l'opportunité d'une requalification future de la RD1090.

De fait, il n'est pas nécessaire de développer un chapitre particulier relatif à la notion de programme dans le cadre du présent dossier d'étude d'impact. »

Cette affirmation n'est pas exacte, elle est trompeuse, puisque le projet de rocade intéresse non seulement l'agglomération mais l'ensemble de la région urbaine et il n'est pas indépendant des travaux prévus par l'Etat sur l'A 480, à une échéance qui n'est pas précisée.

De plus les aménagements urbains font partie intégrante du programme comme le dit la délibération du CGI lors de la prise de maîtrise d'ouvrage de la réalisation de la rocade et comme l'impose le SDAU.

En ce qui concerne l'élargissement de l'A 480 :

Pour fonctionner correctement avec la rocade-nord, suivant les exigences de la réglementation sur les autoroutes, l'A 480 doit être sérieusement aménagée au moins entre l'embranchement avec l'A 48 et le pont du Vercors.

Nulle part dans le dossier d'enquête il n'est fait allusion à ces contraintes et il y a même de nombreux scénarios qui font fonctionner la rocade avec l'A 480 à deux fois deux voies sans aucun aménagement !

En ce qui concerne les aménagements urbains :

Le 9 novembre 2007 le CGI prend deux délibérations, l'une sur l'engagement du projet et l'autre sur le plan métropolitain. Dans ces délibérations il est indiqué que le projet de rocade comporte à la fois les travaux de l'ouvrage seul (410 M€) et les aménagements urbains (100 M€), le total des travaux étant de 510 M€ (valeur avril 2006). L'ouvrage seul sera concédé par contre les aménagements urbains qui font partie intégrante du projet seront pilotés par le CGI en partenariat avec les autres collectivités.

L'absence de prise en compte de l'ensemble du programme démontre qu'il y a bien « saucissonnage » du projet ce qui est irrégulier et trompeur.

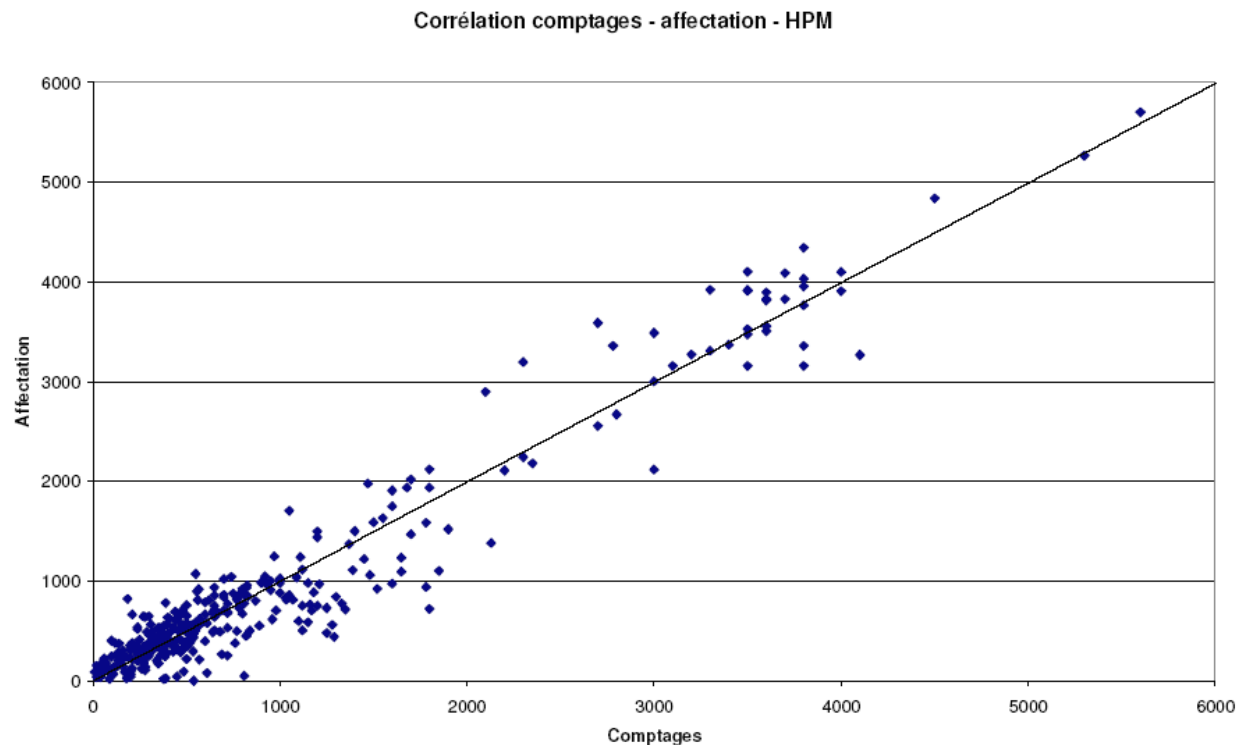
4-4) Des études de trafic qui posent de lourdes interrogations.

L'essentiel de l'étude d'impact est fondé sur des études de trafic effectuées par EGIS à l'aide des outils de simulation VISEM/DAVISUM.

L'AURG pour le compte de nombreuses collectivités a développé un scénario dénommé « scénario partagé 2012 » qui est le point de départ des simulations effectuées pour 2014 et 2025 par EGIS.

Dans le dossier d'enquête, on relève une absence importante, celle d'une discussion sur la pertinence des outils de simulation. Nulle part n'est indiqué quelles sont les marges d'erreur qui entourent les résultats issus de ces simulations.

Lors de l'élaboration du scénario partagé pour 2012, il a fallu caler le logiciel sur les données de l'enquête ménage de 2002. Voici les comparaisons entre les comptages réalisés sur le terrain et les données issues de la simulation pour l'heure de pointe du matin. Pour l'heure de pointe du soir il y a des résultats analogues.



Il y a une forte dispersion autour de la droite de régression.

Il faut remarquer que pour les comptages au-delà de 1500 véhicules la majorité des résultats est dans une précision de + ou - 10 %. Par contre pour les comptages inférieurs à 1500 véhicules (majorité des données) il y a une dispersion très importante, ce qui indique bien la difficulté à simuler dans le détail les déplacements automobiles. D'ailleurs le critère de qualité pris par le concepteur du logiciel indique que pour un trafic inférieur à 1000 véhicules, la simulation est considérée comme bonne si l'écart avec la réalité est moins de 30 % ! Seulement 2/3 des tronçons respectent ce critère qui n'est déjà pas contraignant.

Le point de départ de la simulation est donc fondé sur des données de déplacements dans les différents modes datant de fin 2001- début 2002 (enquête ménage 2002) et propose une image assez imprécise. En effet, pour obtenir ce calage du modèle, il a fallu ajuster à la main de nombreux paramètres du modèle.

La simulation utilise donc de ces données déjà assez approximatives et propose des résultats pour les années 2014 et 2025. Elle indique même que des simulations ont été faites pour 2035 mais sans en donner de résultats. Les imprécisions de départ vont donc être amplifiées par les hypothèses prises d'évolution pour 2014, 2025 et 2035.

A partir de quelques comptages effectués durant l'année 2008 sur certaines portions de voiries à très fort trafic (autoroutes et routes nationales ou anciennes nationales) auxquelles nous avons pu accéder, ces données peuvent être comparées aux données issues du scénario partagé en supposant que les évolutions sur ces voiries entre 2002 et 2008 suivaient les taux des évolutions annuelles des trafics prévus entre 2002 et 2012 pour ces voiries. Cette comparaison montre que les évolutions prévues s'écartent de 5 à 35 % de la réalité pour les trafics moyens annuels (TMJA).

La précision et la fiabilité de ce type de simulation doit être étudiée et discutée sérieusement avant d'être utilisée pour justifier un projet d'une telle ampleur, particulièrement coûteux, engageant les finances publiques, celles des contribuables et des usagers pour des dizaines d'années.

Le CGI aurait dû faire une simulation complète de l'année 2008 avec les hypothèses du scénario partagé à comparer avec toutes les données disponibles sur les déplacements en 2008 : réalité des chiffres pour les 2 roues (qui est sous-estimé), réalité de l'utilisation des transports en commun. Par exemple la ligne C est simulée pour 2012 à 31 500 voyages alors que les chiffres actuels dépassent largement les 40 000 voyages par jour. Qu'en est-il par ailleurs de la réalité des comptages routiers ?

Il est anormal qu'un projet de cette ampleur soit présenté à l'administration et aux habitants, contribuables et usagers, avec un argumentaire construit sur des chiffres très discutables et non fondés. Dans toute la suite du dossier d'enquête les comparaisons entre différents scénarios sont faites à quelques pour cents près ou même des fractions de pour cents près. A l'évidence tout ceci n'a aucun sens.

Les chiffres sur lesquels sont calées les simulations, notamment l'enquête ménage, sont beaucoup trop anciens et les résultats de la nouvelle enquête ménage ne seront disponibles qu'en 2011. Par ailleurs, les résultats des simulations n'ont pas la qualité nécessaire pour permettre de calculer l'ensemble des impacts de ce projet (pollution atmosphérique, bruit, gain de temps...).

Enfin, il est connu que les logiciels utilisés ne sont pas capables de simuler l'impact d'un péage et le dossier ne donne aucune explication sur la manière dont les valeurs de trafic dans la rocade ont été estimées. Les données actuellement disponibles (étude du CETE de Lyon en 2007) sont très éloignées des chiffres indiqués pour le scénario très volontariste et très optimiste avec rocade imaginé par EGIS.

Or tous les calculs économiques, de bruit, de pollution atmosphérique, de gain de temps... sont fondés sur des chiffres de trafic dans la rocade **qui ne sont validés par personne**. Le caractère farfelu de ces chiffrages ne peut échapper à personne.

4-5) Les trafics dans la rocade à péage sont très mal estimés.

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. Or, si le projet du CGI est moins coûteux que le projet étudié par la DDE, il apparaît que 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 29 mai 2009, le conseil général 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 mais à condition que soit adopté le scénario volontariste, ce qui suppose des investissements supplémentaires importants en transports en commun qui ne sont pas prévus dans les financements du SMTC.

Pourquoi alors avoir fait tout le dossier d'enquête avec un péage à 1 € ? En fait, il s'agissait pour le CGI de prendre les conditions les plus optimistes pour maximiser les aspects

positifs de la rocade notamment en gain de temps. Cette approche n'est pas correcte. Elle vise à tromper l'autorité environnementale, les habitants, les futurs utilisateurs de la rocade et l'administration qui s'interrogera sur l'utilité publique de ce projet après enquête.

Les simulations d'EGIS mobilité réalisées pour la concertation sont également parties d'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 véh/j et pour le scénario volontariste de 56 870 véh/j. Cette augmentation semble excessive d'autant plus que le scénario volontariste fait état d'une diminution du trafic aux arrivées de l'agglomération. Avec un péage à 2 euros, il devrait y avoir une forte diminution du trafic dans la rocade, et cela même si les restrictions de circulation sont opérées en centre ville.

En effet, en 2007 le CETE de Lyon a effectué pour le CGI des simulations sur l'impact d'un péage sur le trafic notamment de la rocade aux heures de pointes du matin et du soir. Le CETE a fait des estimations pour un péage allant de 0,75 à 1,5 €. Ces données ne sont pas indiquées dans le dossier. De plus les logiciels de simulation ne sont pas capables de modéliser le trafic lié à un péage.

En partant des estimations du CETE et par continuité, le trafic avec un péage à 2 € peut être estimé inférieur de 40 % au trafic sur une rocade 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 véh/j TMJA et avec un péage à 2 € on aurait moins de 28 000 véh/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 (ou rapport Hersant) commandé par le CGI s'interrogeait à juste titre sur l'équilibre économique de la rocade à cause des comportements aux heures creuses. Souci louable car en effet il faut rappeler qu'il n'y a pas de difficulté particulière à circuler dans l'agglomération et dans la région urbaine aux heures creuses. 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.

En conclusion, EGIS n'indique à aucun moment comment ont été estimés les trafics dans la rocade et quelles seraient les évolutions en fonction du prix du péage. Or chacun sait que c'est un élément fondamental pour juger des impacts de la rocade, notamment en matière de pollutions, et asseoir sérieusement le bilan économique et social global du projet. En l'absence de ces données indispensables, la présentation est trompeuse et l'utilité publique du projet n'est pas démontrée.

4-6) Des gains de temps très surestimés

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 et très critiquée) 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 de l'ordre d'environ 10 000 heures pour une journée. 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 13,7 millions d'heures sur une année (VL +PL) soit 37 500 heures gagnées par jour dans le seul périmètre de la Métro.

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 ? Curieuse alchimie ou tour de passe-passe qui trompe administrations et population !

Le document présente une très large exagération du nombre de personnes empruntant la rocade (voir plus haut) et en parallèle une simulation très excessive des encombrements dus au nouveau plan de circulation pour le scénario volontariste. L'expérience montre que plus il y a des réductions de capacité des voiries, plus les usagers changent de mode de déplacements. Les simulations avancées ne sont pas du tout fiable (voir plus haut pour les marges d'erreur). Les estimations des encombrements ou de la fluidité sont assez farfelues car les longueurs totales des voiries de l'agglomération varient parfois de plus de 200 km suivant les divers scénarios. Rappelons que les simulations rendent très mal compte des voies à petits débits, qui sont la majorité des tronçons simulés.

Ce qui confirme que les chiffres présents dans le dossier d'enquête publique sont « délirants », selon les termes-mêmes de la déclaration récente du Conseiller Général, Vice Président en charge du dossier de la rocade, durant l'enquête publique qui estime **les gains de temps journaliers** à seulement **8000 heures** par jour avec une rocade à péage ! Ce chiffre est cohérent avec les estimations de 10 000 h gagnées par jour avec une rocade gratuite, donnée avancée par les promoteurs eux-mêmes.

Bref, tout est fait pour valoriser le scénario avec rocade au prix d'invéraisemblances manifestes. De telles pratiques sont non seulement graves car c'est l'argument du gain de temps qui domine le bilan socio-économique présenté dans le dossier d'enquête publique, mais sont trompeuses et irrégulières au regard des principes d'une enquête publique et de l'utilité publique d'un projet. Il faudrait avoir des expertises beaucoup plus sérieuses pour justifier un projet d'une telle ampleur financière.

4-7) Un bilan socio-économique à rejeter.

Les données du bilan suivant la LOTI font apparaître des interrogations importantes qui jettent le doute sur son sérieux.

Le gain de temps domine de manière écrasante le bilan socio-économique et sa contestation conduit à elle seule à fragiliser l'économie d'ensemble du projet. Nous avons montré que ce gain de temps était très surestimé. Par ailleurs, le calcul d'actualisation indique que pour obtenir un gain d'environ 50 fois le gain annuel (presque 10 000 millions d'euros) sur 50 ans, il faut que le gain de temps évolue à peu près au rythme de l'actualisation imposée par les données ministérielles.

Aucun détail n'est bien sûr donné sur ce calcul du gain de temps chaque année jusqu'en... 2063. Le résultat global est complètement irréaliste, contradictoire avec les évolutions estimées du trafic, et trompeur.

Des détails précis année après année des gains de temps jusqu'en 2063 doivent impérativement être fournis par le CGI pour justifier les chiffres avancés.

Ajoutons que des pertes sociales et économiques importantes n'ont pas été incluses dans l'estimation du CGI, notamment les impacts négatifs sur les modes alternatifs à la voiture impliqués par la rocade.

A l'évidence les données du dossier sont incomplètes et trompeuses.

4-8) L'insincérité de l'estimation sommaire des dépenses.

Comme indiqué plus haut, le projet de rocade inclut les aménagements urbains et l'élargissement de l'A 480.

Or, les chiffres avancés dans le dossier ne prennent pas en compte le coût de ces opérations dont on connaît pourtant les estimations sommaires.

- L'Etat chiffre à 150 M€ l'élargissement de l'A 480, dont 40 M€ pour la partie directement impactée par l'insertion de la rocade.
- Le CGI chiffre les aménagements urbains dans l'enveloppe prévisionnelle du projet à 100 M€ HT (valeur avril 2006).
- Il faut aussi chiffrer les détournement de réseaux, le maintien des circulations durant le chantier, l'organisation de la sécurité, etc...
- Aux chiffres indiqués dans le dossier il faut donc ajouter au moins 150 à 200 M€ et certainement des dizaines de millions d'euros de plus en études. Le chiffre indiqué pour les études ne semble pas du tout réaliste et ne correspond pas à ce qui est pratiqué habituellement pour des projets de ce type.

Au lieu de 667 M€ indiqués dans le dossier pour les dépenses envisagées pour ce projet, c'est au moins 850 à 900 M€ HT (plus de 1 milliard d'euros TTC) qu'il faut considérer dans une estimation très sommaire qui sera, nul doute, appelée à dériver à l'avenir.

Il y a donc une insincérité substantielle sur les aspects financiers du projet et tromperie sur les données d'enquête publique, et l'utilité publique du projet injustifiée.

4-9) Atteinte aux monuments historiques.

La façon dont est traitée la Casamaure, un monument historique classé en 1996 par le Ministère de la Culture, est assez scandaleuse. Monument protégé à un double titre pour son style orientaliste et pour sa technique constructive, le ciment moulé, une innovation grenobloise dans l'utilisation des premiers ciments prompts. Faire passer un viaduc dans le voisinage immédiat d'un tel monument historique est une atteinte grave à l'intérêt général qui exige une défense active du patrimoine historique. Il manque dans le dossier une analyse des services de l'Etat sur les risques que fait peser un tel projet sur ce monument. Il n'est pas démontré que cet édifice construit en béton moulé donc non armé, ne serait pas menacé par les vibrations liées au chantier de la rocade et par le trafic résultant.

4-10) Des oublis importants

Un dossier d'enquête publique se doit d'être complet. Or il manque des informations et des études d'impacts sur de nombreux sujets, en voici une liste non exhaustive :

- Rien sur les conséquences d'un incendie dans le tunnel sur les populations à l'extérieur du tunnel ou des tranchées couvertes.
- Rien sur l'évacuation des déblais. Juste une indication sur le volume et sur le fait que la majorité sera évacuée par la sortie Ouest du tunnel. Aucune étude d'impact sur la manière dont ils vont être évacués et stockés ; il faudrait notamment chiffrer le nombre de déplacements de camions pour enlever ce volume très important de déblais.
- Le dimensionnement du péage est totalement oublié. C'est pourtant un point fondamental qui peut mettre en cause le bon fonctionnement de la rocade aux heures de pointe et donc les estimations de trafic et les impacts divers. Dans le dossier il y a juste une figure indiquant le nombre de postes de péage : 2 sur les entrée et sortie de l'échangeur Michallon et 4 de chaque coté sur la rocade. Or ce nombre est insuffisant pour écouler le trafic attendu aux heures de pointe dans le scénario volontariste (même si on maximise le nombre d'abonnés). Il n'est pas possible d'agrandir le péage vu qu'il occupe tout le terrain prévu pour le projet. En conséquence il y aura des bouchons sur l'échangeur Michallon et sur la partie de rocade gratuite et sur l'A 480 ainsi que sur l'A 41. Ceci n'a pas été pris en compte dans les études de pollution atmosphérique à l'Ouest comme à l'Est du tunnel. Rappel, les bouchons sont interdit dans le tunnel et les tranchées couvertes (assimilées à un tunnel vu leur longueur).
- La manière de comparer les différents scénarios entre eux est très critiquable. Il y a des comparaisons entre scénarios avec rocade et sans rocade mais les scénarios sans rocade sont des scénarios où l'investissement est beaucoup plus faible qu'avec la rocade. Il aurait fallu comparer avec des scénarios sans rocade avec le même niveau d'investissements dans les déplacements.
- L'ASCOPARG a fait parvenir un document très critique au Président du CGI. Il ressort de ce document que les choix effectués dans l'étude d'impact (COPERT III au lieu de IV) minimisent fortement les pollutions réelles dans les simulations (de 38 % pour les NOx et 20 % pour les particules fines 10 microns). Et la critique sur les estimations pour 2035 et non pour 2014 est très pertinente. Ceci met en cause des pans entiers de l'étude d'impact.
- Le projet a des conséquences graves (pollutions, nuisances et risques) pour les habitants de la cité Jean Macé et les équipements proches, ainsi que pour les futures habitations sur le site de la presqu'île et de l'esplanade, conséquences qui ne sont pas étudiées ni prises en compte.
- Les études géologiques de la DDE (pour son projet TEO) et des experts sollicités par la commune de la Tronche montrent des fragilités structurelles des sites d'implantation du projet, qui ne sont pas prises en compte.
- Les risques d'éboulement de la colline de la Bastille au droit de Saint-Martin-le-Vinoux et de La Tronche seraient aggravés par le projet et ne sont pas prises en compte.
- Les risques liés aux tremblements de terre potentiels du site de l'agglomération grenobloise dont il a été démontré depuis plus de dix ans par les scientifiques qu'ils sont bien supérieurs au niveau 1B mentionné dans le dossier, rendent la construction d'un viaduc et des tracés dans la cuvette à grands risques, voire financièrement impossibles, ce qui n'est pas pris en compte dans le dossier.
- Les risques d'un tunnel, même en bitube, en pleine urbanisation dense oblige à prendre en compte des procédés de sécurité bien supérieurs à ceux du tunnel du

Mont-Blanc, et les conséquences quant à l'évacuation des fumées nocives et le secours des habitants et usagers pris au piège ne sont pas étudiés avec le sérieux d'un tel projet inédit.

- Le projet comporte un viaduc à double embase et voie qui est présentée comme une « vitrine » d'entrée de Grenoble, terme qui montre la grande inconscience des promoteurs qui démontrent ainsi qu'ils datent d'un siècle passé.

5) Contre-proposition de l'ADES.

Face aux approximations, manques, erreurs, dissimulations et tromperies du dossier d'enquêtes publiques, l'ADES demande à ce que soit étudié un scénario qui réponde enfin aux exigences des lois et règlements afin que l'avenir dans la région urbaine grenobloise soit vivable et durable à long terme.

L'ADES part du constat que les scénarios sans rocade tels que présentés dans le dossier sont eux-mêmes très loin de répondre à ces exigences.

Par exemple, lors des études sur le PDU 2007-2012 le SMTC annonçait que grâce aux mesures prévues, en 2012, la part modale des déplacements en voiture des habitants de l'agglomération pourrait diminuer jusqu'à 44 %. Or les simulations (non rendues publiques) indiquaient que cette part modale resterait à 51 %. Les mesures alternatives à la voiture prévues étaient donc très insuffisantes. Cela se vérifie tous les jours.

Il faut donc prévoir d'investir beaucoup plus que prévu sur les modes alternatifs à la voiture.

Il faut repartir des exigences des lois, des règlements, du SDAU... et des enjeux prioritaires.

La demande est donc faire d'étudier sérieusement la contre proposition ci-dessous qui est fondée sur quelques principes respectueux des textes législatifs et réglementaires :

- La grande priorité au développement des transports ferroviaires à l'échelle de la RUG pour transférer des milliers de déplacements périurbains de la route sur le rail dans les périodes de pointe ; le site de vallées de l'Y grenoblois depuis fort longtemps équipé en voies ferrées et en équipements est un atout qu'on ne retrouve dans aucune agglomération de cette taille ; il pourrait être valorisé pour permettre le rabattement des automobilistes sur des gares bien desservies par des transports collectifs cadencés et performants bien connectés aux réseaux internet.
- Ainsi que le propose le SDAU : *« 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). »* Donc il est prévu de diminuer encore plus les capacités des voiries pour les voitures et augmenter les TC en site propre dans toute l'agglomération et les modes doux.
- Il faudra aussi inciter à des changements importants dans l'organisation de l'espace, l'utilisation de la voiture et des modes de travail, bien au-delà des incitations actuelles ; en particulier dans une région urbaine très branchée sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication, il faut absolument développer le télétravail et la téléactivité susceptible de favoriser la régulation du trafic aux

heures de pointe. Une bonne utilisation de ces technologies pour un coût non prohibitif serait susceptible de faire baisser notablement le trafic aux heures de pointe.

5-1) Action forte sur les déplacements périurbains.

La grande faiblesse de la proposition du CGI est de ne pas vouloir s'attaquer aux problèmes de fond de la région urbaine grenobloise. Le projet de rocade repose sur un contre sens majeur, la priorité des investissements lourds pour diminuer les trafics automobiles doit porter d'abord sur le périurbain, c'est-à-dire là où les gains de distances de déplacement peuvent être massivement gagnés sur l'automobile. Un déplacement périurbain dans la RUG hors agglomération est en moyenne trois à quatre fois plus long qu'un déplacement dans l'agglomération.

Il est évident qu'il faut agir à la source du développement du périurbain en permettant d'éviter l'étalement urbain et l'éloignement domicile-travail-commerces-loisirs. De ce point de vue le scénario macroéconomique « Cohésion avant tout » de l'AURG pour l'horizon 2025 doit être examiné de près et pris comme guide pour les politiques publiques. Il s'agit là de politiques sur le long terme et il faut trouver des solutions pour le court terme qui soient efficaces pour diminuer fortement le trafic automobile provenant de la périurbanisation et de l'éloignement domicile travail.

Il faut mettre tous les moyens pour dissuader les véhicules particuliers et les poids lourds en amont de l'agglomération en offrant des propositions alternatives. Vu les distances moyennes parcourues et le temps passé par les périurbains aux heures de pointe, c'est l'utilisation des TER couplée au développement de la téléactivité comme le recommandent les directives européennes et le Grenelle de l'environnement qui sont des solutions plus pertinentes. Concernant les poids lourds, les plates formes de livraison et l'utilisation de véhicules moins polluants pour la desserte des commerces et lieux d'activités, sont en attente depuis des dizaines d'années. L'objectif est de doubler l'utilisation du TER pour 2014 par rapport aux estimations actuelles. Ceci ne sera possible qu'à trois conditions :

- Amélioration des conditions d'accueil dans les gares, et construction de parkings relais dans toutes les gares (l'effort prévu en la matière par le CGI est gravement insuffisant, seuls 7 parkings relais de capacité insuffisante sont prévus hors agglomération). Là où il ne serait pas possible de faire des parkings relais assez vastes près de la gare, il faudra les implanter un peu plus loin avec des services de navettes rapides ou un transport par câble dans certains cas. Le prix du parking serait à inclure dans le prix du billet de train. On peut prévoir des investissements de plus de 10 millions d'euros pour réaliser ces parkings.
- Il faut accroître la capacité et la fiabilité de transport des TER qui sont saturés pour certains aux heures de pointe, en augmentant au maximum le cadencement et comme on en atteint parfois les limites il faut prévoir la mise en place de wagons supplémentaires ou de rames supplémentaires. Le Conseil général peut contribuer à aider la région à ce niveau. Il est possible de prévoir 250 à 300 M€ pour cela et les aménagements des gares.
- Il faut organiser une concertation entre entreprises, salariés et administration sur la mise en place du télétravail et de la téléactivité en jouant sur la flexibilité du temps de travail. Les directives européennes ne sont pas appliquées dans ce domaine et la France figure au dernier rang des pays européens alors que des gains de temps et de productivité pourraient être trouvés en ce domaine pour un faible coût en luttant

efficacement contre le gaspillage énergétique et la production de gaz à effet de serre. Grenoble ville branchée sur les hautes technologies pourrait devenir pionnière. A l'ère de l'industrialisation on n'a pas continué à utiliser les diligences. A l'heure des nouvelles technologies devons-nous continuer d'avoir une addiction pour les chevaux vapeurs, quels qu'ils soient. La Région, le CGI et les autres collectivités territoriales en partenariat avec les compagnies de télécommunication et informatique pourraient contribuer à ce développement. Aux heures de pointe, on pourrait obtenir une réduction significative du trafic pour un coût non prohibitif qui pourrait avoir des effets d'entraînement sur d'autres secteurs économiques et sur les modes de vie en permettant la construction **d'une région rurale polycentrique équilibrée** valorisant les espaces ruraux (cf. projet de construction d'une métropole sur l'aire du SCOT en intégrant une partie des massifs environnant dans le cadre de la réforme des collectivités territoriales).

S'il le faut, il convient aussi de mettre en place des lignes express de bus uniquement aux heures de pointes sur certains itinéraires très empruntés qui complèteraient les TER.

Dans certains cas des liaisons par câble peuvent être envisagées depuis certaines gares des TER pour desservir des zones d'emploi, par exemple de la gare de Brignoud à Crolles. L'investissement est faible et cela permet de franchir l'obstacle de l'autoroute et relier les deux rives de l'Isère dont les relations sont difficiles hors utilisation de la voiture. Ceci permettrait aussi de relier la gare de Brignoud au TCSP qui serait implanté rive droite de l'Isère et qui permettrait de desservir de manière efficace l'agglomération depuis le Grésivaudan. Il est possible d'envisager d'investir dans un premier temps de 50 M€ à 75 M€ pour mettre en place un bus à haut niveau de service, organiser le site propre sur la plus grande partie possible, le pilotage des feux, les arrêts et parkings relais.

Il peut être aussi envisagé de desservir le Vercors par un transport par câble à partir d'une des stations de tramway (à étudier dans le détail).

Les différentes autorités d'organisation des Transports et le Conseil général devront mettre en place un service de covoiturage pour la mise en contact entre offre et demande. Sur les autoroutes il peut être envisagé des tarifs incitatifs dès qu'il y a plusieurs personnes dans la voiture avec des voies de péages réservées. Actuellement, dans les embouteillages l'immense majorité des voitures transporte seulement une personne. Si 10 % des conducteurs adoptent cette solution, c'est immédiatement une diminution de presque 5 % du trafic.

L'étude de l'AURG de février 2007 sur le projet de rocade du CGI indiquait qu'à l'heure de pointe du matin environ 2400 voitures sur la A 48 au niveau du péage de Voreppe (sur 10 000), emprunteraient la rocade. C'est sur ce trafic qu'il faut prioritairement agir car ce sont des utilisateurs potentiels des transports par TER, soit en tant que périurbains venant dans l'agglomération ou la traversant, soit en tant qu'habitants de l'agglomération allant loin en dehors de l'agglomération.

En prenant comme base le scénario volontariste sans rocade nord. L'objectif dès 2014 est de diminuer d'environ 7 à 10 % le nombre de véhicules aux heures de pointe sur l'A 48 en amont de l'agglomération et de 3 à 5 % sur l'A 41 et sur l'A 480 au sud de l'agglomération, il y aura aussi réduction des trafics sur les routes nationales. Et pour 2025, le gain sera encore plus important.

Il est essentiel de prévoir une régulation aux péages ou aux entrées sur les portions d'autoroutes gratuites pour que le temps en transport en commun soit équivalent ou inférieur à celui en voiture. Car une diminution sensible du trafic pourrait inciter les usagers à reprendre la voiture. C'est l'application du « chrono-aménagement » prévu dans le futur SCOT. Il ne faut pas chercher à favoriser des gains de temps en voiture comme l'a fait le CGI. C'est une vision conservatrice et rétrograde, d'un passé qui a fait la preuve de ses impasses.

Il faudra aussi optimiser l'utilisation aux heures de pointe le réseau Trans'Isère et étudier pour certains endroits la mise en place de navettes ou taxis collectifs à la demande pour relier les gares des TER (cf. pratique du cabotage).

Les coûts des investissements pour ce scénario ne dépasseront pas 350 à 375 millions d'euros par rapport au scénario volontariste sans rocade, donc un coût très nettement inférieur au projet du CGI.

On peut estimer à 3 % la diminution des distances parcourues dans la RUG hors agglomération soit environ 400 000 véh.km en 2014 et une poursuite de cette diminution en 2025.

5-2) Pour ce qui concerne les déplacements dans l'agglomération

Les efforts faits pour développer les alternatives aux déplacements automobiles ont porté leurs fruits et demandent à être amplifiés. Il y a eu une baisse du trafic automobile au centre de l'agglomération à la fois grâce à la diminution des capacités des voiries, de la politique restrictive en matière de stationnement et à une offre importante de TC et au développement des itinéraires cyclables qui a permis un développement des 2 roues (un aspect qui n'est pas assez pris en compte dans les simulations et qui devrait se poursuivre à l'avenir). Il donc faut poursuivre et amplifier cette politique qui marche, en étendant à l'avenir les mesures prises dans la ville centre à l'ensemble des communes périphériques.

Le plan de circulation du scénario volontariste doit être la base de la réflexion en le complétant par des diminutions de capacité d'autres voiries pour installer des TC en site propre sur de nombreux itinéraires de bus et de multiplier le pilotage des feux pour donner la priorité aux TC. La mise en place d'un TC en site propre coté rive droite de l'Isère dans le Grésivaudan doit être étudiée (voir plus haut).

Avec un tel schéma de développement des transports, les gains en vitesse commerciale seront vite très importants. Il faut aussi abandonner, au moins sur certains itinéraires très empruntés, la montée à l'avant afin de diminuer les temps d'arrêt. La vitesse commerciale augmentant c'est la fréquence de passage qui s'améliorera et donc la performance globale du réseau TAG sera nettement améliorée.

Le projet de PDU 2007-2012 indiquait qu'il était possible à l'horizon 2012 d'envisager une part modale pour le trafic VP des habitants de l'agglomération de 44 % alors que les simulations du scénario partagé (lequel est la base de toutes les études sur la rocade nord) donnaient 51 %.

Il y avait donc une perspective de diminution de presque 15 % du trafic automobile par rapport aux simulations.

Cet objectif est rendu crédible par la très forte fréquentation de la ligne C par rapport aux prévisions et aux simulations. Le scénario partagé 2012 indiquait 31 500 voyages par jour sur cette ligne en 2012 alors qu'il y en a actuellement déjà 44 000.

Il faut aussi renforcer la politique incitative pour les vélos, notamment par la mise en place d'un système de location de vélo avec des consignes multipliées ainsi que des subventions pour des garages à vélo sécurisés dans tous les quartiers où beaucoup d'immeubles ne peuvent pas mettre à disposition de garages à vélo pour leurs habitants.

Il est donc tout à fait raisonnable de décrire un scénario où la distance parcourue en VP diminue :

- de 10 % dans Grenoble par rapport aux simulations pour 2014, soit 200 000 véh.km de gagnés,
- de 5 % dans le reste de la Métro soit 300 000 véh.km de gagnés

Le coût en investissements supplémentaires par rapport au scénario volontariste 2014 peut être chiffré à moins de 100 M€ : aménagements de voirie et achats de bus supplémentaires on peut aussi envisager la réinstallation du trolleybus.

Il faut noter qu'actuellement, la ville de Grenoble étudie le projet dit « Esplanade » avec la suppression de l'A 48 à l'entrée de Grenoble, même si cela pose de sérieuses questions. Ce projet devrait être débattu au niveau de la Métro et du Conseil général et pas uniquement dans la ville centre, ceci indique que d'importants changements peuvent être envisagés qui entraîneront des baisses de trafic automobile significatifs.

5-3) Conclusion

Cette contre proposition implique un coût en investissement de moins de 500 M€ soit bien moins important que celui de la rocade, mais avec des résultats beaucoup plus intéressants et significatifs sur la diminution du trafic automobile, de la consommation énergétique et de la production de gaz à effet de serre. On peut estimer à environ 900 000 véh.km de gagnés dans l'ensemble de la RUG par rapport au scénario volontariste 2014 et une amplification les années suivantes.

Cette contre proposition est beaucoup plus favorable que le projet du CGI, en terme d'émission de gaz à d'effet de serre, de diminution de consommation d'énergie, de pollution atmosphérique et de bruit, de respect des monuments historiques, de non bouleversement des berges de l'Isère (et dans une moindre mesure du Drac), sans les inconvénients très importants de la phase chantier de la rocade Cette contre-proposition permet d'atteindre les mêmes objectifs d'amélioration des TC au centre de l'agglomération que la proposition du CGI. Elle est beaucoup moins chère et plus facilement réalisable. Elle applique le concept de chrono-aménagement que veut développer le prochain SCOT. La diminution de la pollution atmosphérique de fond par la diminution globale du trafic est très positive en terme de santé publique, puisque c'est la pollution de fond qui est principalement responsable des atteintes à la santé. Le bilan carbone est largement positif puisqu'il y a un gain immédiat de carburant avec une diminution importante des véh.km. Il n'y a pas à compenser le bilan carbone de la construction de la rocade qui est très lourd. Gain de temps aussi car le nombre d'heures passées en voiture diminuera mécaniquement par la diminution du trafic.

Cette contre proposition répond aux exigences de l'intérêt général et le bilan coût avantages est bien supérieur à la proposition du CGI. En outre, et contrairement au projet technocratique du CGI, elle accorde une plus grande place à l'implication des citoyens dans la coproduction d'une ville et une région où il fera bon vivre. En cela elle participe de la formation d'éco-citoyens soucieux de préserver la planète, c'est-à-dire celle que nous avons empruntée aux générations à venir.

6) Conclusion générale

Le code de l'environnement impose que le dossier d'enquête publique permette aux habitants (et aussi à l'administration) d'avoir une connaissance complète de l'opération projetée.

Nous avons démontré qu'il n'en était rien.

Le périmètre de l'étude d'impact est trop étroit et il manque les impacts de ce projet sur l'ensemble de la Région Urbaine et sur les autres modes de transport.

Le dossier présente des oublis et des manques importants et des études de trafic sujettes à discussion. Globalement il apparaît que le dossier a été bâclé sur de nombreux aspects. De nombreuses données sont oubliées, notamment celles qui seraient négatives par rapport au projet du CGI. Parfois on peut se demander s'il n'y a pas une volonté de dissimuler des données essentielles défavorables au projet et donc une tentative de tromperie du public. C'est grave.

D'autres solutions moins chères, qui impactent moins l'environnement et qui sont durables sur le long terme sont possibles. L'ADES en a proposée une qui est raisonnable et dont la mise en route est immédiate avec des effets mesurables à court terme. La mise en œuvre de la rocade ne pourra pas se faire avant 2016 compte-tenu des délais indiqués par l'Etat pour l'aménagement de l'A 480. D'ici là, le grand basculement climatique risque d'avoir eu lieu renvoyant ce projet au musée des grands investissements inutiles et dangereux.

Plus grave, le projet du CGI, ne répond pas aux enjeux prioritaires des déplacements dans la RUG, il est contraire aux exigences des lois, règlements, conventions touchant aux enjeux climatiques. N'étant pas d'intérêt général, le projet ne peut pas être d'utilité publique, l'ADES demande à la commission d'enquête de rendre un avis globalement défavorable sur ce dossier et de refuser l'utilité publique pour ce projet.

Fait à Grenoble le 30 novembre 2009

Hakim SABRI

Président de l'ADES, mandaté par le conseil d'administration.