

1 - LE SCENARIO DE REFERENCE

- Merci de confirmer que c'est bien le scénario de référence qui représente le projet soumis à l'enquête publique (*Volume 1 page 14 à 20*) :

1.1 - Votre réponse

L'enquête publique porte bien sur un projet qui est le projet de la rocade-Nord de Grenoble du Conseil général de l'Isère, qui ne présente qu'un seul tracé, choisi après la concertation menée fin 2008, et dans le cadre du scénario de référence (scénario NON-volontariste).

PRIX DE PEAGE

L'hypothèse du prix de péage retenue pour le projet soumis à l'enquête est de 1€₂₀₀₉ ; (*partie H du volume 3 & III.7 « coûts de péage pour l'usager »*),

Lors des réunions préalables à l'ouverture de l'enquête, le représentant du MO a précisé, en réponse au public, que dans le cadre des négociations ce prix variait et était supérieur à 1€.

- Pourquoi avoir annoncé un montant supérieur à celui qui a été retenu dans le projet objet de l'enquête ?

11.4 - Votre réponse

La sensibilité du trafic au péage est une donnée particulièrement difficile à appréhender, et particulièrement pour des ouvrages urbains répondant à des besoins de trafic locaux.

Le travail conduit par l'atelier déplacements d'avril 2008 à avril 2009 devait aboutir à étudier les conséquences sur les déplacements globaux à l'intérieur de l'agglomération grenobloise alors qu'aucune étude spécifique sur cet impact du prix du péage n'était disponible à cette époque.

L'atelier déplacements est donc parti d'une hypothèse moyenne de trafic dans l'ouvrage, supposé atteint avec un tarif de péage lui aussi moyen.

Le prix cité dans le dossier n'est donc pas le prix envisagé pour le péage, mais l'hypothèse qui a servi de base commune aux calculs de trafics.

Aujourd'hui, la recherche du meilleur équilibre financier pour ce projet laisse à penser qu'un prix de péage moyen autour de 2€ est plus réaliste, sans obérer la capacité de l'ouvrage à assurer efficacement les transferts de trafic attendus.

- Veuillez nous indiquer quel serait l'impact prévisible de l'augmentation de 1 à 2€ du péage sur le niveau de trafic sur la Rocade Nord, sur les gains de temps annuels à l'horizon 2014 et 2025 et sur la rentabilité économique du projet ? Cf.5.2

11.5 - Votre réponse

Une seule étude a été réalisée (par Egis dans le cadre de son étude de déplacements) pour évaluer l'impact du prix de péage sur le trafic. Elle n'a pas paru au maître d'ouvrage refléter la réalité du contexte actuel d'acceptabilité croissante de ce type de péage urbain.

Cette étude est actuellement en cours de complétude, en particulier pour appréhender la sensibilité de celle-ci à la valeur de temps prise en compte.

En tout état de cause, la négociation qui sera engagée avec les candidats à la concession portera bien sur cet item, avec comme double objectif d'assurer à la fois une efficacité suffisante de l'ouvrage en terme de transfert de trafics vers le ring, et d'équilibre financier globale de l'opération, et ce, dans le respect des règles applicables aux tarifs aux usagers.

ETUDE d'AVP version finale

E.1. Rapport de présentation de la solution proposée



B	13/11/09	Prise en compte avis MOA sur AVP phase 3a	BP	BP	JM
A	31/05/09	Etablissement du document	BP	BP	JM
Indice	Date	Modifications	Conçu	Etabli	Vérifié
Echelle	1/..... ème - Format ..	N° Pièce :		

L'étude de sensibilité au péage

pages 26 et 27

Scénario de référence

La valeur de péage permettant les recettes les plus importantes est de **2 € pour le scénario de référence.**

Or, pour une telle valeur de péage, la perte de trafic sur la Rocade est de l'ordre de 40% par rapport à un péage à 1 €.

Les trafics alors obtenus ne justifient pas un ouvrage dimensionné à 2 X 2 voies : un dimensionnement à 2 X 1 voie est suffisant.

Scénario volontariste

La valeur de péage permettant les recettes les plus importantes est de **3 € pour le scénario volontariste.**

Or, pour une telle valeur de péage, la perte de trafic sur la Rocade est de l'ordre de 50% par rapport à un péage à 1 €.

Les trafics alors obtenus ne justifient pas un ouvrage à 2 X 2 voies.

De plus, nous rappelons que ces analyses ont été faites aux heures de pointe.

Il est clair qu'un péage trop élevé pendant les heures creuses réduirait considérablement l'attractivité de la Rocade Nord pour les usagers.

Sécurité du péage

Compte tenu des contraintes géométriques minimales imposées par l'implantation de la barrière de péage et des risques potentiels de visibilité et de perception dégradés sur la gare liés aux « zones d'ombre », l'aménagement dans sa configuration « Télépéage rapide » nous conduit à émettre des réserves sur l'aspect sécurité routière.

La réduction des vitesses à 50km/h au droit de la barrière est une première réponse pour tenter de minimiser les risques sécuritaires, mais on doit veiller à garder pour l'usager des mesures « crédibles ».

Les marges de manœuvre à ce titre sont faibles sur cet aménagement qui devra faire l'objet, en cas de mise en œuvre, d'un suivi particulier de son fonctionnement et des comportements des usagers.

La CNESOR dans le cadre de l'instruction des **Dossiers de Sécurité des tunnels de la Rocade Nord de Grenoble** pourra émettre des réserves pour cet aménagement dans sa configuration « Télépéage rapide ».