

Dossier ROCADE NORD

- l'annulation du PDU
- les alternatives
- ce que le Conseil général ne vous dit pas !
- les sources de financement
- l'avis du Président de la FNAUT

Dossier rédigé par Monique GIROUD, Antoine JAMMES, Jean SIVARDIERE, le Collectif CAIRN*

* CAIRN : Collectif pour des Alternatives Innovantes à la Rocade Nord

Annulation du PDU : enjeux pour le tram et la rocade Nord

En juillet, le Tribunal administratif a rendu son jugement : le PDU re-voté en décembre 2008 a été annulé. Ce jugement remet en question le fondement juridique du chantier rocade Nord, mais pas les projets de tramway.

Le Conseil général a souligné à de nombreuses reprises, lors des réunions publiques de l'automne 2008, que le projet de Rocade Nord était légitimé par le PDU.

L'ADTC avait, conjointement avec la FRAPNA, Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature, engagé un recours contre ce PDU : le projet de rocade Nord n'est, selon nous, pas compatible avec les objectifs de diminution du trafic automobile. Un autre recours avait été déposé indépendamment par quatre militants écologistes grenoblois, pour des motifs similaires.

Motif d'annulation retenu par le Tribunal

Le budget du PDU prévoyait, pour la période 2007-2012, des investissements importants pour les lignes de tram E et B, et quelques relativement petites dépenses pour des études sur la rocade Nord. Mais pendant l'automne 2008, Conseil général et SMTC ont décidé de reporter à 2014 le tram E.

Ce report du tram E, qui entrerait alors en service après la construction de la rocade, modifie substantiellement l'équilibre entre investissements routiers d'une part, et investissements en faveur des transports en commun d'autre part, pendant la période de validité du PDU.

C'est la modification de cet équilibre en faveur du routier, actée en connaissance de cause par les élus en décembre 2008, que le Tribunal a sanctionnée.

Conséquences de l'annulation ?

Peu après ce jugement, les services techniques du SMTC ont remis aux élus du Comité syndical une note de leurs juristes expliquant que cette annulation du PDU ne pénalisait pas la poursuite des projets de transports en commun, puisque c'est au contraire leur retard qui a conduit à ce jugement du 7/7/2009. Cette note concluait que seuls les projets routiers étaient susceptibles d'être remis en question, en nécessitant une nouvelle enquête publique.

L'ADTC, sans avoir l'expertise juridique des services du SMTC, tire très logiquement la même conclusion du jugement.

Et s'il y avait doute, le président du SMTC pouvait —comme il l'a finalement fait— utiliser la procédure prévue en pareil cas : demander l'avis du Préfet..

Rocade Nord sanctionnée, on punit le tram ?

Quelques jours après une interview dans laquelle il expliquait que cette annulation du PDU ne l'empêcherait pas de poursuivre son effort en faveur des transports en commun, le président du SMTC annonçait, à notre étonnement, qu'il suspendait l'avancement des projets de tram. Y compris le prolongement du tram B, dont les travaux sont théoriquement imminents, l'enquête publique étant terminée depuis juillet 2009.

Cette annonce serait difficilement compréhensible si elle n'avait pas été accompagnée de déclarations faisant porter le chapeau de ce report du chantier de tram (*) « aux écologistes qui ont du temps à perdre pour attaquer le PDU ». Il s'agirait donc d'une annonce très « politique », malgré le large consensus réuni par le projet de tram E, malgré les considérations juridiques expliquées ci-dessus, et malgré... la « marée verte » des élections européennes. Enfin, sans surprise, l'annonce de cette suspension a été suivie de l'annonce de la reprise des projets de tram dès septembre.

PDU annulé, mais pas nul !

Bref, l'annulation du PDU n'invalide pas les projets de tram du PDU. L'ADTC a écrit au président du Conseil général et au président du SMTC pour leur demander de mener à bien dans les meilleurs délais les projets de développement du réseau de transports en commun inscrits dans le PDU, et d'étudier enfin sérieusement un PDU alternatif sans rocade Nord, conformément à l'article 1 de la Loi « Grenelle de l'environnement ». Seules réponses pour l'instant: le SMTC fait appel du jugement du Tribunal administratif, et le Conseil général lance l'appel d'offres pour la concession de la rocade Nord...

Monique GIROUD

* Le prolongement du tram B, initialement prévu pour 2009 dans le PDU, a pris du retard à cause de difficultés techniques (grosse conduite de gaz souterraine du Polygone).

Les solutions alternatives

Nous avons exposé des alternatives à la rocade Nord dans ADTC-infos n°115, en mars 2008. Il n'y a pas une solution miracle, mais un ensemble de mesures à développer. En voici quelques-unes, pour mémoire.

Tram péri-urbain

La ligne E de tramway est prévue de Grenoble à Saint-Egrève ; une autre (ou la même) est prévue pour aller à Meylan. Le Conseil général avait étudié il y a plusieurs années le projet Ysis de ligne de tramway entre Moirans et Crolles. L'ADTC considère aujourd'hui indispensable de réétudier ce type de projet, en le prolongeant jusqu'à Brignoud (correspondance avec le réseau TER).

Une telle proposition suscite de nombreuses critiques : un tramway ne serait pas rentable au delà de Saint-Egrève ou Meylan ; si l'on fait le trajet complet Moirans-Grenoble ou Brignoud-Grenoble, il serait beaucoup plus rapide de prendre le TER.

Répondons à ces deux critiques :

- entre Meylan et Crolles, le poids de population qui serait desservi par le tramway est équivalent à celui des grands boulevards de Grenoble... D'autre part, entre Meylan et Crolles, ce sont les dessertes d'Inovalée (plus importante zone d'activités de la région située sur Meylan et Montbonnot) et de Bernin-Crolles (ST Micro-Electronics...) qui deviendraient attractives en transport en commun. Un tel tramway serait chargé dans les deux sens aux heures de pointe : les habitants du Grésivaudan allant vers Grenoble dans un sens, les habitants de Grenoble et du bas Grésivaudan allant vers Bernin/Crolles dans l'autre sens.

- Concernant la vitesse, il faut simplement penser qu'au delà de Saint-Egrève et Meylan, cette ligne de tramway aurait des arrêts beaucoup plus espacés (environ 1km en milieu péri-urbain contre environ 400m en milieu urbain) et qu'entre ces arrêts la vitesse du tramway serait bien plus élevée qu'au centre-ville de Grenoble. Des exemples de telles lignes existent depuis longtemps à Karlsruhe en Allemagne, et plus récemment à Montpellier avec la deuxième ligne de tramway... Et lorsque deux modes de transports (TER et tramway) desservent le même axe, les usagers se répartissent entre ces deux modes en fonction de leur origine et de leur destination.

Intermodalité vélo - TC

Cette intermodalité encore peu développée a un très fort potentiel. Près de 80% des habitants de la région urbaine grenobloise résident à moins de 1/4 h de vélo d'une gare. Plusieurs études soulignent le bon rapport qualité/prix de ces solutions lorsqu'elles sont bien articulées : abonnement couplé train, TC urbain, et gardiennage ou location de vélos ; stationnement sécurisé dans les pôles de correspondance ; et occasionnellement embarquement du vélo dans les TC.

Covoiturage

On aurait d'autant plus de chances de trouver conducteur ou passager(s) si les demandes et offres étaient mieux centralisées. Dommage que chaque autorité crée son propre site web, au lieu de mutualiser les ressources pour plus d'efficacité. Si quatre voisins sont abonnés respectivement au site de leur ville de départ, de l'agglomération d'arrivée, ou des entreprises où ils travaillent dans la même zone d'activité, ils auront plus de chances de se rencontrer à la boulangerie que sur un site de covoiturage.

Auto-partage

L'auto-partage commence à décoller, la preuve, de gros groupes commencent à s'y intéresser sérieusement : Vinci Park, Transdev, ... En moyenne, une voiture "Alpes Auto Partage" remplace 10 voitures individuelles !

Voitures propres : du rêve à la réalité...

Ni voiture électrique, ni voiture à hydrogène, n'apportent de solution au problème de raréfaction des combustibles fossiles : globalement, ces filières consomment autant d'énergie, et même plus pour l'hydrogène, que les voitures à pétrole. Et ces « voitures propres » posent d'autres problèmes : matériaux pour les batteries et recyclage, et plus difficile encore, production d'hydrogène et stockage sous haute pression.

Télétravail

Le télétravail peut prendre plusieurs formes :

- travail à domicile
- travail dans un télécentre
- travail nomade (pour des vendeurs par exemple).

Le télétravail peut être pratiqué soit quotidiennement, soit régulièrement (2 ou 3 jours par semaine), soit occasionnel.

Développer le télétravail sous quelque forme que ce soit permettrait de réduire le flux de déplacements aux heures de pointe. Nous ferons un point complet de ce sujet dans un prochain bulletin.

Transport par câble

Plusieurs projets, soutenus par un lobbyisme forcené, ont fait la une de l'actualité ces dernières années. A l'occasion de la candidature de Grenoble aux Jeux Olympiques, plusieurs projets ont fait l'objet de pré-étude.

Le constat est qu'aujourd'hui les mondes du transport par câble et du transport urbain se méconnaissent totalement. Pour y voir plus clair sur ce que cette technologie pourrait apporter dans un réseau de transports en commun, le SMTC va lancer une expérimentation entre le P+R de la Carronnerie et le Campus.

Nous publierons un dossier complet sur ce sujet dans notre prochain bulletin.

Monique GIROUD et Antoine JAMMES



ROCADE NORD

Ce que le conseil général ne vous dit pas !



**La rocade Nord
est-elle indispensable ?**

**Donnez votre avis
au cours de l'enquête publique
qui aura lieu à l'automne 2009**

car rien n'est encore décidé !

INEFFICACE !**La rocade Nord ne résoudrait pas les bouchons**

Les bouchons aux heures de pointe se concentrent aux entrées de l'agglomération.

La réduction de ces bouchons a été longtemps l'argument n°1 du CGI pour la rocade Nord. Il a fait réaliser par l'AURG une étude de trafic avant la consultation publique réalisée pendant l'été 2007.

Conclusions de l'étude : « 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 ».

La rocade Nord générerait du trafic supplémentaire

Les prévisions socio-économiques indiquent que d'ici à 2012, les emplois augmenteront de 20% dans le Grésivaudan, contre 9% dans le Voironnais. La réserve foncière dans le Grésivaudan est très faible comparée à celle du pays Voironnais, et le prix du terrain bien supérieur.

Dormir dans le Voironnais, travailler dans le Grésivaudan, serait l'un des effets pervers de cette rocade, concourant à l'augmentation de trafic dans l'agglomération.

La rocade Nord n'allégerait pas la circulation sur la rocade Sud

La rocade Nord serait avec un tunnel de gabarit de 3 mètres de hauteur. Les poids lourds continueraient donc à circuler sur la rocade Sud avec les nuisances induites : bruit et pollution.

L'étude de trafic d'Egis Mobilité (2008) prévoit une diminution inférieure à 5% à la mise en service de la rocade Nord.

57% des automobilistes qui empruntent la rocade Sud font un déplacement interne à l'agglomération grenobloise. C'est bien l'amélioration des transports en commun et des modes doux qui permettra de prendre en charge une partie importante de ces déplacements!

Seuls 15% des usagers de la rocade Sud seraient intéressés par le « raccourci » de la rocade Nord.

Faut-il faire la rocade Nord pour améliorer les transports en commun ?

Les élus du CGI nous affirment depuis 2007 que la rocade Nord est indispensable pour permettre de développer les transports en commun, en particulier la ligne E de tramway. Ces élus n'ont donc pas retenu la leçon de la ligne C...



En 1998, un expert suisse affirmait qu'il fallait construire la rocade Nord avant de commencer les travaux de la ligne C, pour faciliter l'insertion du tramway sur les grands Boulevards.

Suite à la consultation publique réalisée par La Métro en 1999, les élus ont tenu compte de l'attente des Grenoblois demandant d'abord la ligne C... Celle-ci a donc été construite sans rocade Nord, sans cataclysme pendant les travaux, et le résultat est à la hauteur : satisfaction de tous les habitants des grands Boulevards et de l'agglomération !

La rocade ne résoudra pas les bouchons...



Avec la rocade Nord et le passage à 2x3 voies de l'A480 : + 40% de trafic sur le tronçon de l'A480 entre les échangeurs Martyrs et Vercors (étude EGIS Mobilité 2008)

Ils l'ont dit !

« ...La rocade n'est pas destinée à résoudre les difficultés de déplacements périurbains... »

MICHEL DESTOT,
MAIRE DE GRENOBLE
DÉBAT SUR LE PDU,
CONSEIL MUNICIPAL DU 30 OCTOBRE 2006

« ...Si nous voulons traiter les bouchons c'est d'autres solutions qu'il conviendrait de mettre en œuvre... »

MARC BAÏETTO,
1^{ER} VICE-PRÉSIDENT DU CGI
CHARGÉ DES DÉPLACEMENTS
RÉUNION SUR LA ROCADE NORD
DU 28 JUIN 2007 AU CRDP À GRENOBLE

« On ne sait pas si cette infrastructure sera un aspirateur à voitures »

ANDRÉ VALLINI,
PRÉSIDENT DU CGI
FRANCE 3 OCTOBRE 2007

« La rocade Nord n'aura que peu d'effet sur les difficultés de déplacements que rencontrent les habitants du pays voironnais. »

JOURNAL
DU PAYS VOIRONNAIS
MAI 2007

« Savez-vous pourquoi les habitants du sud de l'agglomération sont pour la rocade Nord ? C'est parce qu'ils souhaitent que les incidences du trafic et de la pollution soient enfin partagées par tous »

RENZO SULLI,
MAIRE D'ECHIROLLES
DAUPHINÉ LIBÉRÉ
DU 10.11.2007

A 480 : voie rapide d'agglomération (Saint-Egrève - Claix)
AURG : Agence d'urbanisme de la région grenobloise
CCI : Chambre de commerce et d'industrie
CGI : conseil général de l'Isère

« La CCI de Grenoble s'est fermement prononcée au printemps 2002 contre la mise en chantier de la 3^e ligne de tramway qui va condamner les "grands boulevards", alors qu'aucune avancée n'est faite sur le contournement routier de l'agglomération. »

REVUE PRÉSENCES
MAGAZINE DE LA CCI
2002

« Toutes les grandes agglomérations ont fini leur boucle de contournement ».

MICHEL DESTOT,
MAIRE DE GRENoble
LE DAUPHINÉ LIBÉRÉ
29 JUIN 2008

Parmi les 12 agglomérations comprises entre 350 000 et 650 000 habitants, seule Rennes a une rocade. Strasbourg a décidé d'abandonner son projet de « boucler sa rocade ». Grenoble serait-elle la dernière de ces agglomérations à le faire ?

À propos de la ligne E :
« Rien ne bousculera ce principe et le calendrier. Ni l'éventuelle réalisation de la rocade Nord, ni les financements »

CLAUDE BERTRAND,
ANCIEN PRÉSIDENT DU SMTC
DAUPHINÉ LIBÉRÉ DU 25.05.07

Pour justifier le report de 2012 à 2014 de la ligne E de tram : « On a pris le temps de la réflexion, il é à au projet de la rocade Nord et de Giant »

MARC BAÏETTO,
NOUVEAU PRÉSIDENT DU SMTC
COMITÉ SYNDICAL DU SMTC DU 22.09.08

CRDP : Centre régional de documentation pédagogique
DRE : direction régionale de l'Équipement
PDE : plan de déplacements d'entreprise
PDU : plan de déplacements urbains

POLLUANTE !

La rocade Nord ne réduira pas la pollution automobile

Le CGI a trouvé un gadget pour absorber la pollution par un traitement des surfaces du tunnel à l'oxyde de titane :

- gadget qui n'a jamais été utilisé dans les tunnels (!) car il faut du soleil pour dégrader les polluants et de la pluie afin d'éliminer par lavage les produits formés.
- gadget dangereux, car il disperserait dans l'atmosphère des nanoparticules d'oxyde de titane, classé depuis 2006 dans la liste des produits potentiellement cancérigènes.

Aucun tunnel routier au monde n'est équipé de dispositif permettant de réduire efficacement la pollution atmosphérique des gaz d'échappement.

La Rocade voisine de l'hôpital couple-enfant...



Par contre, la rocade Nord va concentrer la pollution de l'air aux deux extrémités, La Tronche et Saint-Martin-le-Vinoux, communes qui dépassent déjà les seuils réglementaires. Cette pollution diffusera ensuite à partir des berges de l'Isère.

Mais cela ne dérange pas certains élus qui demandent de faire partager la pollution de la rocade Sud aux habitants du nord.

Cette pollution diffusera ensuite dans toute l'agglomération qui est déjà une des plus polluées de France et qui ne respectera pas les nouvelles normes européennes : en 2015, diminution des seuils de pollution de certains polluants jusqu'à 30%.

TROP CHÈRE !

La rocade nord ou les lignes de trams ?

Le CGI est très discret sur le coût de la rocade Nord : il annonce toujours le même montant qu'en 2006, après une étude très succincte, soit 580 millions d'euros (hors inflation) alors que les études précises durent depuis un an et demi.

Le coût final dépassera vraisemblablement le milliard d'euros, comme c'est toujours le cas pour des travaux de tunnels et de tranchées enterrées au bord de rivière, la nature exacte des terrains n'étant pas parfaitement connue d'où des suppléments coûteux.

Un milliard d'euros, c'est 5 000 € par foyer fiscal de l'agglomération grenobloise.

Ce n'est pas l'argent amené par le concessionnaire : 200 millions d'euros qui bouchera le trou, d'autant que les automobilistes paieront un **peage de 2 €** pour l'emprunter.

Grenoble et La Métro sont endettées jusqu'au cou et le CGI ne peut plus faire face aux suppléments des dépenses sociales engendrées par la crise et il serre tous les boulons.

La promesse des responsables politiques locaux de faire la rocade Nord et des lignes de trams en même temps ne tient pas la route.

Les concessionnaires se frottent les mains...



IL EXISTE DES ALTERNATIVES !

Sur l'agglomération

La majeure partie du trafic observée concerne les déplacements internes à l'agglomération.

La rocade Nord, ne ferait que capter une petite partie de ce trafic, sans le diminuer, alors que l'objectif du PDU est une réduction du nombre de déplacements automobiles pour obtenir une réduction des nuisances générées par ce mode de locomotion.

Pour respecter la loi Grenelle de l'Environnement, il faut étudier et développer les alternatives à ce projet routier (l'Assemblée nationale dans son deuxième vote le 16 juin 2009 a d'ailleurs confirmé l'accélération des programmes de transports collectifs urbains).

Ces dernières années, l'amélioration des offres alternatives à la voiture a conduit de nombreux habitants à choisir d'autres modes de déplacement que la voiture.

Les vraies solutions

Les solutions que nous proposons visent à réduire de 10% à 20% le volume de la circulation automobile dans la région grenobloise, ce qui réglerait tous les problèmes de bouchons et réduirait fortement notre empreinte carbone :

- une meilleure desserte pour le périurbain (TER, tram-train vers Vizille, tram E prolongé jusqu'à Moirans et Brignoud via Crolle) ;
- des transports en commun urbains améliorés (vitesse, service de soirée, trolleybus) ;
- des aménagements pour les cyclistes (pistes et bandes, stationnements sécurisés notamment dans chaque gare et près des stations d'échanges de tram) ;
- multiplication des plans de déplacements d'entreprise et des offres de co-voiturage ;
- développer l'intermodalité avec des parkings relais voitures et vélos.

Nous demandons que soient étudiées ces alternatives à la rocade Nord, comme l'exige l'article 1 de la Loi Grenelle 1, avant que ne soit décidé ce projet de rocade qui ne pourrait que nous conduire dans une impasse.

Être informé, c'est bien choisir...



« La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de dioxyde de carbone de 20% d'ici 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990. »

ARTICLE 9 DE LA LOI GRENELLE 1

TOUT N'EST PAS DÉCIDÉ !

Après avoir lu notre document, vous pensez que la rocade est :

inefficace, polluante et trop chère...

L'enquête publique se déroulera à l'automne 2009. Il est important que vous alliez vous exprimer en tant que citoyen et en précisant pourquoi vous êtes contre ce projet à titre personnel. Développez votre propre argumentaire.

Vous pouvez vous exprimer quel que soit votre lieu de résidence.

Vous pouvez vous rendre au siège du conseil général de l'Isère ou dans l'une des quatre mairies de Grenoble, La Tronche, Meylan et Saint-Martin-le-Vinoux.

peut-être utile, peut-être pas...

Nous vous invitons à consulter le site web du CAIRN www.rocade-nord.org. Vous y trouverez de nombreux documents qui vous aideront à réfléchir... et nous l'espérons à vous convaincre que la rocade Nord est inefficace, polluante et trop chère.

indispensable...

Nous ne vous avons pas convaincu... vous restez convaincu... nous vous remercions au moins d'avoir eu l'ouverture d'esprit de lire nos arguments. Mais... prenez le temps de relire ce document dans quelques jours...



Pour tout savoir sur le projet alternatif du collectif CAIRN

Collectif pour des alternatives innovantes à la rocade Nord

www.rocade-nord.org

Sources de financement

Dans ce dossier, nous traitons du financement du SMTC. La problématique est la même pour les autres réseaux (TER Rhône-Alpes, Trans'Isère, pays Voironnais, Grésivaudan...), avec cependant une part d'investissement bien moindre pour les derniers, qui ne comportent ni tram ni TER.

Le SMTC a d'une part en charge le financement des nouveaux investissements sur le réseau urbain (construction de lignes de tramway...), d'autre part il comble le déficit d'exploitation de la SEMITAG, l'exploitant du réseau.

Recettes de fonctionnement 2008	
Versement transports	77,2 M€
Participation Métro + CGI	65,3 M€
Divers	8,6 M€
Total recettes	151 M€

Dépenses de fonctionnement 2008	
Subvention réseaux	80,4 M€
Charges financières (emprunt de la dette)	27,0 M€
Autres dépenses	13,3 M€
Total dépenses	120,7 M€

Pour financer les investissements, le SMTC dispose de l'amortissement des investissements effectués les années précédentes, du prélèvement sur le fonctionnement, et de l'emprunt.

En dépenses d'investissement, le SMTC a en 2008 :

- remboursé une partie du capital pour 24,3M€
- investi en travaux sur le réseau (25,4M€) et en matériel roulant (33,6M€).

En recettes d'investissement, le SMTC a en 2008 :

- contracté des emprunts long terme pour 28M€
- mis en place un crédit bail (24,7M€) pour l'acquisition de rames de tramway.

Le SMTC dispose donc d'une capacité d'investissement relativement limitée par ceux déjà réalisés, et le programme de développement du réseau est fortement conditionné par cette capacité d'emprunt.

Le SMTC a comme objectif de contenir cette dette, de 638M€ en 2008, et de ne pas emprunter plus que ce qu'il est capable de rembourser en capital.

Les coûts d'exploitation de la SEMITAG sont en hausse constante, d'environ 6% par an ces dernières années. Des prévisions faites au niveau national par le PREDIT envisagent une hausse de plus de 50% d'ici 2015. Ces prévisions expliquent plusieurs interventions récentes du président du SMTC précisant que le problème des prochaines années ne sera pas celui de l'investissement mais celui du fonctionnement.

Face à cette perspective, les autorités organisatrices ont envisagé plusieurs pistes : augmenter les recettes (versement transport, participation des usagers), augmenter l'attractivité des réseaux, rationaliser l'offre, rechercher d'autres sources de financement.

Pour l'ADTC et la FNAUT, une augmentation des tarifs n'est acceptable que si l'offre évolue significativement.

Une réflexion doit être engagée au niveau de la région urbaine pour étendre le versement transport sur l'ensemble de la région grenobloise et aux entreprises de moins de 10 salariés.

Des actions ponctuelles pour rationaliser l'offre sont envisageables à condition d'être conduites avec prudence (des exemples récents de restructuration du réseau bus ont entraîné une fuite de la clientèle). En revanche, l'amélioration du fonctionnement du réseau est bénéfique à la fois pour les usagers et pour les finances. Ainsi, la priorité des bus aux feux et le passage de certaines lignes en trolleybus permettraient de gagner plusieurs km/h sur la vitesse commerciale. Et 1km/h de gagné, ce sont 2M€ en coûts d'exploitation économisés !

Enfin, il est possible de trouver d'autres sources de financement :

- d'une part l'Etat a accepté dans le cadre du Grenelle de participer au financement de projets de Transports en Commun (tramway, et même trolleybus dans certaines villes...) ; ainsi les deux projets à venir (extension ligne B et création ligne E) bénéficieront d'une subvention de l'Etat de 31M€. Une participation de l'Etat qu'il faudrait pérenniser...
- transférer vers les collectivités locales les recettes des amendes du stationnement
- taxer les plus-values sur les terrains et les immeubles, liées à la mise en service d'une ligne de tramway (mesure prévue dans la loi Grenelle 2)
- il faut également réfléchir à la mise en place d'un péage urbain. Une telle solution offrirait un double avantage : réduire de manière immédiate et pérenne la circulation dans l'agglomération grenobloise, comme cela a été constaté à Londres et à Stockholm.

Bien évidemment, les centaines de millions d'Euros (*) prévus par le Conseil général pour la rocade Nord permettraient de lancer un grand chantier de type ligne de tramway Moirans-Grenoble-Crolles-Brignoud... Un axe de transport en commun qui relierait intelligemment les deux principaux axes d'accès à l'agglomération, en desservant de nombreuses zones d'activités !

Face aux enjeux du réchauffement climatique, et à l'urgence de réduire la pollution liée à l'automobile, des problèmes financiers ne doivent pas être un obstacle au développement et à l'exploitation des réseaux de transport en commun. Les solutions ne seront pas faciles, mais des possibilités existent. Pour qu'elles soient mises en place rapidement, et acceptées par tous, un effort de transparence et d'explication auprès de tous (entreprises et citoyens) apparaît indispensable.

Antoine JAMMES

(*) : en lançant le projet de rocade nord, le Conseil général devrait s'endetter en une seule fois d'un montant équivalent à la dette actuelle du SMTC !

Le mystère de la rocade Nord

Par Jean Sivardière, Président de la FNAUT*

* FNAUT : Fédération Nationale des associations d'Usagers des Transports

Face à l'acharnement mis par les grands élus grenoblois pour faire aboutir leur projet aventureux de rocade Nord malgré des risques techniques et financiers évidents, face à leur refus d'en débattre sereinement, d'en examiner toutes les alternatives, de donner la parole aux opposants, de répondre sans polémiquer à leurs arguments et de pratiquer la « démocratie participative » qu'ils vantent si volontiers en période électorale, on ne peut s'empêcher de s'interroger sur leurs vraies motivations.

S'agit-il de réduire la congestion quotidienne des entrées autoroutières de Grenoble ? Cette motivation a longtemps semblé déterminante, et c'est elle qui a été mise en avant par les élus lors de la consultation publique de 2007 (« la rocade Nord, un projet pour mieux circuler », « êtes-vous favorable à la rocade qui va supprimer les bouchons ? »). Mais elle ne tient plus depuis que l'AURG a démonté cette argumentation illusoire, et prouvé que la rocade serait contre-productive en concurrençant les transports publics et que les scénarios sans rocade Nord seraient plus efficaces à terme pour diminuer les embouteillages.

S'agit-il alors de détourner la circulation de transit du centre de Grenoble afin d'y faciliter la circulation des bus, cars, tramways et cyclistes ? Cette nouvelle motivation officielle (à quand la prochaine ?) ne tient pas plus que la précédente. Si elle était fondée techniquement, jamais on n'aurait pu construire une ligne de tramway sur l'autoroute urbaine que constituaient les grands boulevards sans provoquer la paralysie du trafic automobile.

Cette réalisation a été rendue possible parce que le maire de Grenoble a fait preuve de courage face à ses adversaires politiques et à la CCI. Et c'est ce courage qui fait aujourd'hui défaut, car rien n'empêche techniquement de limiter encore la pénétration de la voiture dans le centre de Grenoble : le maire de New-York vient bien de décider de transformer Broadway, une des avenues les plus embouteillées du monde, en zone piétonne !

La rocade Nord est donc la solution de facilité pour le maire de Grenoble, elle lui permet de masquer la faiblesse de sa volonté politique face aux automobilistes et aux organismes et partis qui les défendent sans intelligence ou par démagogie. Mais cette motivation

n'explique pas pourquoi le président du Conseil général est lui aussi un partisan acharné de la rocade Nord : au mieux, la rocade permettrait d'améliorer le cadre de vie au centre de Grenoble, mais au détriment de la périphérie, transformée en autodrome engorgé.

Le succès du tramway et du TER dépasse les prévisions les plus optimistes. De nombreuses possibilités de développement des transports collectifs, énumérées dans le PDU, existent encore dans la région grenobloise. La géographie du site grenoblois est favorable au transport collectif. La procédure des Plans de Déplacements d'Entreprise a fait ses preuves. Le réseau ferré régional est en cours de modernisation. Toutes les conditions sont donc réunies pour que les embouteillages se résorbent peu à peu aux entrées de Grenoble.

Alors, faut-il s'arrêter en si bon chemin ? On ne comprend pas pourquoi la poursuite de cette politique vertueuse devrait échouer à contenir le trafic automobile, comme l'affirment les élus avec fatalisme. Une explication de leur entêtement incompréhensible n'est-elle tout simplement pas le signe d'un attachement indéfectible à la voiture, symbole à leurs yeux de progrès économique et de liberté ?

Faut-il rechercher aussi une explication psychologique ? On sait qu'en tout grand élu sommeille un pharaon. Chaque président de la République aime laisser derrière lui un grand geste architectural. Les élus de province veulent eux aussi marquer le paysage. A Nantes, personne ne comprend pourquoi le maire PS Jean-Marc Ayrault veut un nouvel aéroport. A Bordeaux, le maire UMP Alain Juppé veut construire, en plein centre-ville classé par l'UNESCO, un pont-levant autoroutier avec des piles de 87 m de haut qui ressemblent à des cure-dents, alors qu'un modeste tunnel à petit gabarit sous la Garonne ferait l'affaire. A Grenoble, dont le centre n'est pas classé par l'UNESCO, l'ancien maire Alain Carignon voulait implanter, à Europole, deux « tours de commerce » de 100 m de hauteur, et Michel Destot m'a dit un jour : « Dubedout a fait la rocade sud, je ferai la rocade Nord ».

Autre motivation possible des élus : faire moderne, doter Grenoble du « ring » dont toute métropole à vocation européenne se doit d'être équipée. Mais on pouvait trouver mieux que ce projet ringard, pompidolien, imaginé dans les années 1960, qui est à Grenoble ce que sont à Paris les voies express aménagées sur les berges de la Seine, et qui est devenu anachronique. Michel Destot le reconnaît lui-même quand il déclare : « le temps ne joue pas en faveur de la rocade Nord, à moyen terme les comportements auront évolué et les problèmes se seront déplacés ». Mais pas question d'abandonner : il faut que la rocade soit ouverte avant qu'on n'en ait plus besoin !

Et s'il s'agit de faire moderne, les élus grenoblois pourraient intégrer les taxis dans le système de transport public, introduire le tram-train pour desservir la zone sud de l'agglomération, subventionner l'achat du vélo électrique comme on le fait à Chambéry, encourager l'autopartage et le télétravail, être les premiers à expérimenter le péage urbain (l'Etat s'est dit prêt à autoriser une telle expérimentation), ou encore copier cette initiative remarquable prise récemment à Genève : tous les élus du Parlement de la Ville, de l'extrême gauche à la droite, ont demandé à l'exécutif d'organiser des états généraux de la mobilité en vue de "lancer une réflexion avec tous les partenaires concernés hors des clivages et des blocages habituels".

Autre explication vraisemblable à l'attitude irrationnelle des élus : le refus d'arbitrer, afin de ne mécontenter personne, entre des politiques contradictoires. Du vélo et du tramway pour faire plaisir à l'électorat écologiste, et la rocade pour offrir de gros contrats aux entreprises de travaux publics, et satisfaire ainsi la CCI et les automobilistes à courte vue. Comme l'écrit on ne peut plus clairement Marc Baietto dans la revue Infrastructures et Mobilité (avril 2009), tout en faisant bizarrement référence au Grenelle de l'environnement, la rocade relève de « la volonté de développer les transports en commun tout en améliorant les déplacements automobiles ».

On peut aussi invoquer le décalage bien connu entre les préoccupations environnementales de la population (pollution, risque pétrolier, climat) et les préoccupations plus traditionnelles des élus, et même le manque de temps pour réfléchir, qui a été évoqué par M. Vallini lui-même dans un interview publié en 2007 par le journal La Croix.

Dernier argument cité par Marc Baietto : « si on renonce à la rocade, on assistera soit à une diminution de la mobilité, soit à un afflux de voyageurs vers le transport public » et, dans la deuxième hypothèse, on se heurtera à un problème de financement. Ainsi, selon le premier responsable des transports publics grenoblois, il faudrait gaspiller un milliard d'euros pour construire la rocade, faute de nouvelles sources de financement des transports publics (qui existent pourtant : amendes de stationnement, taxation des plus-values foncières engendrées par le tramway, péage urbain).

La rocade Nord est évoquée de manière rituelle et même obsessionnelle depuis 15 ans par les élus. Lors d'un colloque récent, j'ai même entendu un conseiller général faire un exposé sur la politique d'aide aux personnes âgées, et terminer par un couplet sur ... la rocade Nord ! Mais, au terme de cette recherche des vraies motivations des élus, le mystère subsiste tant ce projet est irrationnel, risqué, dangereux, incohérent, inutile.

Lorsqu'il a inauguré le canal à grand gabarit Main-Danube (qui n'est guère utilisé aujourd'hui que par des bateaux de croisière), le ministre allemand des transports a déclaré que cette réalisation était la plus stupide depuis la tour de Babel : si jamais la rocade Nord de Grenoble était ouverte un jour, que dirait-on de cette réalisation passéiste, sans doute la dernière autoroute urbaine construite en France ?

Jean SIVARDIERE

15

Donnez votre avis lors de l'enquête publique

« Rociade Nord » : 19 octobre – 1^{er} décembre

Le Préfet de l'Isère a prescrit, sur le territoire des Communes de Grenoble, La Tronche, Meylan et St Martin le Vinoux, du 19 octobre au 1er décembre 2009, l'ouverture des enquêtes publiques conjointes suivantes :

- enquête portant sur l'utilité publique du projet de création d'une rocade Nord de Grenoble valant enquête de classement en voie expresse et départementale,
- enquête portant sur la mise en compatibilité des PLU de Grenoble, La Tronche et St Martin le Vinoux et du POS de Meylan,
- enquête parcellaire en vue de délimiter les immeubles à acquérir.

Une enquête publique est ouverte aux mêmes dates, sur le territoire des mêmes Communes, concernant la demande présentée par le Conseil général de l'Isère en vue d'obtenir l'autorisation, au titre de la Loi sur l'eau, dans le cadre de l'aménagement d'un axe routier appelé « Rociade Nord de Grenoble ».

Dossiers et registres d'observation dans les Mairies de ces quatre communes et en Préfecture. La commission d'enquête tient des permanences dans les Mairies.

Christian COTTE

Vous pouvez vous inspirer de ce dossier pour rédiger votre avis. Nous vous invitons, pour plus d'informations et arguments, à consulter le site web du CAIN : <http://rocade-nord.org> . Vous pouvez rédiger votre avis sur papier libre puis l'agrafer dans un registre (par précaution, nous conseillons d'annoter la page sur laquelle vous agrafez).