



Point presse du CAIRN le 31 mars 2010 :

des alternatives pour réduire les bouchons

Les associations du CAIRN, collectif pour des alternatives innovantes à la Rocade Nord, ont pris connaissance avec intérêt des considérations ayant conduit la Commission d'enquête à formuler un avis défavorable quant à l'utilité publique du projet de Rocade Nord. La commission d'enquête a indirectement confirmé la pertinence du travail des associations. Nous demandons à être associés à la poursuite des réflexions et discussions en vue de définir un PDU sans Rocade Nord.

Tournons la page – et les pages du rapport de la Commission d'enquête.

La lecture du rapport complet (167 pages) permet de se convaincre que les commissaires enquêteurs ont été attentifs à l'ensemble des avis, favorables ou défavorables, exprimés pendant l'enquête publique. Ils les ont recensés, ont recoupé les remarques du public (*habitants, associations, entreprises publiques ou privées*) avec les documents, ont demandé des précisions au Conseil général, et ont élaboré honnêtement leur synthèse et leur avis. Il s'agit d'un travail professionnel et rigoureux, pas d'un coup de tête d' « ayatollahs anti-voiture ».

Les conclusions de la Commission d'enquête sont basées sur des éléments dont certains sont connus depuis 2007 : les commissaires-enquêteurs ont d'ailleurs regretté dans leur rapport que lors de la « consultation citoyenne » de juin 2007, l'association des termes « rocade et réduction des bouchons » aie pu susciter une adhésion infondée du public au projet.

La Rocade Nord ne résoudrait pas les principaux problèmes

Les inconvénients ou incertitudes grevant ce projet ont été résumées dans les conclusions de la Commission d'enquête :

- La Rocade Nord ne résoudrait pas les problèmes de bouchons aux entrées de l'agglomération, elle **aggraverait la congestion sur l'A480**, alors que l'Etat n'a pas programmé l'élargissement éventuel de l'A480 à 2x3 voies avant 2016.
- La Rocade Nord **ne délésterait pas significativement la Rocade Sud** : -2 à -3%
- La Rocade Nord, dont l'objectif est théoriquement de fluidifier le trafic au centre-agglomération pour développer les Transports en commun (TC), induirait en pratique, au moins pendant les premières années, **un report des TC vers la voiture**.
- **La pollution atmosphérique augmenterait sur le secteur particulièrement sensible du CHU**, sans diminuer très significativement dans le reste de l'agglomération. Des incertitudes importantes subsistent sur le traitement des fumées.
- Le projet ne serait pas compatible avec l'objectif fixé par l'article 10 de la loi « Grenelle 1 de l'Environnement » (*réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici à 2020*)
- L'insertion urbaine du projet ne répond pas à l'objectif de favoriser le développement harmonieux des 4 communes traversées, qui ont émis des réserves ou un avis défavorable (*zones déjà denses, ou celles dont l'urbanisation est prévue*). L'échangeur complet des Martyrs **contrarierait l'objectif d'amélioration de la desserte TC sur la Presqu'île**, et le viaduc ne serait pas compatible avec les dispositions légales de **protection des monuments classés**
- L'évaluation économique ne prend pas en compte les différences heures creuses / heures de pointe, alors qu'elle est dominée par les gains de temps sur certains trajets en heure de pointe.
- **Influence du péage** : les études de trafic ne sont présentées que pour un péage à 1 €, alors le montant proposé dans l' Appel d'offres est 2 €, et celui qui optimiserait les recettes serait

plutôt 3 €. La sensibilité du trafic au montant du péage est telle que les résultats escomptés (*report de trafic, et évaluation économique*) ne peuvent pas être considérés comme fiables.

- Incertitudes techniques concernant l'impact sur les galeries Vicat

Une reconnaissance de l'apport des associations

En-dehors de toute polémique politicienne, les associations du CAIRN ont, chacune dans son domaine de compétence, et au besoin en mobilisant les compétences professionnelles de leurs bénévoles actifs, apporté leur contribution à l'étude des documents mis à disposition du public. C'est ainsi que le CAIRN a pu construire des avis bien argumentés sur de nombreux aspects de ce projet de Rocade Nord : politique des déplacements, préservation du patrimoine bâti, respect de l'environnement, impact sanitaire de la pollution, urbanisme et cadre de vie...

Les critiques figurant dans les conclusions de la Commission d'enquête — *sauf celle concernant les galeries Vicat* — avaient été formulées également par les associations du CAIRN, lors de l'enquête publique ou lors de la concertation préalable de novembre 2008 à janvier 2009. **Le rapport de la Commission d'enquête constitue donc, indirectement, une reconnaissance de la participation citoyenne et du travail des associations du CAIRN.**

Nous espérons que les « décideurs » de l'agglomération prendront acte de ce constat. Nous leur demanderons de s'engager à instaurer lors des prochains débats sur la politique de déplacements les conditions d'une réelle prise en compte de cette participation citoyenne.

Allons de l'avant

Pour le CAIRN, ces conclusions de la Commission d'enquête sont sans appel : nous demandons au Conseil général d'en tirer les conséquences en abandonnant enfin le projet de Rocade Nord. Mais il faut apporter des réponses concrètes aux habitants et au personnel des entreprises de la Région urbaine, dont les déplacements aux heures de pointe sont difficiles.

Le CAIRN appelle de ses vœux un débat dépassionné, pour imaginer ensemble des solutions efficaces et durables aux problèmes de déplacements, pour mieux informer les acteurs et les usagers, pour éclairer les choix des Autorités organisatrices des transports (AOT), et pour inciter un plus large public à s'approprier, à chaque fois que c'est possible, des solutions alternatives à la voiture individuelle.

Les associations du CAIRN ont fait la preuve qu'elles peuvent apporter des contributions pertinentes à une telle démarche. Elles sont prêtes à rencontrer les différents acteurs concernés (élus et services, autorités organisatrices des transports, et acteurs de la vie économique) dans cette optique.

Un contexte difficile, mais des atouts à saisir

La situation n'est pas facile, mais elle n'est pas désespérée :

- Grenoble est une ville dynamique, les Plans de déplacements d'entreprises se multiplient
- Les contraintes géographiques ont canalisé l'étalement urbain relativement près de voies ferrées, dans les vallées.
- Le Sillon alpin ferroviaire est en cours de modernisation : ces travaux ont déjà permis d'améliorer la fréquence des trains, et le potentiel de développement des TER est encore fort.
- L'« effet tram » dépasse les prévisions : déjà plus de 40'000 passagers/jour sur la ligne C, et 90'000 p./j sur la A.
- La pratique du vélo est en nette croissance, et l'intermodalité vélo+TC, encore émergente, peut constituer une alternative très intéressante à la voiture pour des trajets périurbains.

Lors de la dernière Enquête Ménages Déplacements du SMTC Grenoble (*réactualisation en cours*), 53% des déplacements de moins de 5 km dans l'agglomération étaient encore faits en voiture, et près de 80% des habitants de la Région urbaine résident à moins d'un quart d'heure de marche, de vélo ou de voiture d'une gare. A ces conducteurs, il est possible de proposer des alternatives crédibles. Il suffirait qu'une partie d'entre eux choisisse de faire une partie de leurs trajets autrement qu'en voiture, pour que ceux qui sont captifs de leur voiture voient leurs conditions de déplacement s'améliorer.

Le milieu associatif est prêt à apporter sa contribution pour que les Autorités organisatrices des transports puissent faire les meilleurs choix parmi toutes les alternatives envisageables : accélération de l'extension du réseau de tramway (*en sus de la ligne E et du prolongement de la ligne B, déjà programmés*), articulation tram / train, mesures d'amélioration de la vitesse commerciale des bus et autocars, allègement du trafic dans le centre-agglomération en développant le vélo, développement de l'auto-partage, expérimentation de liaisons par câble sur les sites s'y prêtant le mieux, facilitation de l'intermodalité (*dont le rabattement à vélo sur les gares et pôles d'échange*), intégration tarifaire et modernisation de la billétique, mise en œuvre d'une agence de mobilité, soutien aux Plans de déplacements d'entreprises, aide à l'optimisation des livraisons de marchandises...

Nous souhaitons que les propositions d'un « PDU alternatif » puissent être enrichies par la participation citoyenne, évaluées dans les meilleurs délais, hiérarchisées et mises en œuvre, avec le souci de répondre aux objectifs prioritaires, qui doivent intégrer la réduction des bouchons, les enjeux environnementaux et la qualité du cadre de vie. Il est possible, pour un coût global équivalent à celui de la Rocade Nord, d'apporter des solutions véritablement durables aux problèmes de déplacements de notre agglomération.

