

**Études sur la rocade :**  
on a retrouvé les conclusions disparues

**Élargissement de l'A480 :**  
comment gagner des voies  
et perdre des voix



Rocade Nord, A480,  
presqu'île scientifique,  
jeux Olympiques...

# Le Canard Fortuné

Journal satirique paraissant à Ferrini



la crise économique  
c'est fantastique !

1<sup>re</sup> ANNÉE - N°1 - 15 novembre 2008 - Édité par l'association Fortuné Ferrini Insoumis

LE JOURNAL QUI VOUS EN BOUCHE UN COIN COIN

## Rocade Nord

# Vallini prend le Grenelle à contresens !

UNE AUTOROUTE POUR LES  
MALADES DE LA TRONCHE



## Une autoroute sous les fenêtres de l'hôpital !

**V**ouloir faire passer une 2x2 voies sous les fenêtres d'un CHU, régional de surcroît, ne relève assurément pas du bon sens. Mais choisir de creuser un tunnel à 100 mètres de l'hôpital couple-enfant, bâtiment ultramoderne qui regroupera la maternité et la pédiatrie, témoigne d'une détermination dangereuse. En dépit des réglementations en matière de santé publique, le conseil général de l'Isère persiste dans sa volonté de réaliser la rocade Nord. Un de ses consultants, l'ASCOPARG, organisme chargé de la surveillance de la qualité de l'air dans la région grenobloise, avait pourtant émis un avis défavorable en mars 2007 dans un rapport relatant l'impact de la pollution atmosphérique sur les populations exposées à la proximité automobile. On pouvait y lire : « Parmi l'ensemble des bâtiments présents sur une zone urbanisée, ceux recevant des publics dits sensibles devront être protégés de toutes sources de pollutions. Il s'agit des crèches, écoles et établissements scolaires, des résidences pour personnes âgées et des établissements de soins. » Cette recommandation n'a pas été exprimée lors du conseil d'administration du CHU du 29 mars 2007 quand le projet a été présenté par son président, Michel Destot, maire de Grenoble. Étant le seul bénéficiaire de son unique effet positif, la fluidification du trafic dans le centre-ville de Grenoble, il est évidemment très favorable à la réalisation du contournement autoroutier. Peu informé, le CA a néanmoins fait part de ses inquiétudes sur deux points.

Le premier concerne l'aspergillose. Cette maladie, considérée comme nosocomiale, touche particulièrement les sujets immunodéprimés ou souffrant d'une pathologie pulmonaire. Elle est la deuxième cause de mortalité par infection fongique. Le responsable en est l'aspergillus, champignon présent dans les poussières, dont les spores sont remises en suspension dans l'air lors de travaux et véhiculées par les systèmes de ventilation. La construction de la

ASPERGILLUS FUMIGATUS :  
LE CHAMPIGNON PAS COMIQUE !



rocade Nord qui impliquerait 4 années de chantier tout le long du CHU, pourrait gravement mettre en danger la santé des patients. L'Hôpital couple-enfant serait particulièrement exposé à ces risques du fait du trafic des camions chargés des gravats extraits du tunnel dont l'entrée serait toute proche. Le centre hospitalier, dont le personnel est très impliqué dans la lutte contre les infections nosocomiales, devrait-il assumer l'inconséquence des décideurs ?

Autre inquiétude : la sécurité des accès au CHU. Pendant les travaux, de nombreuses voies de circulation vers Grenoble (pont de l'Île verte, pont des Sablons, RN 90...) seront condamnées durablement, entraînant un report de trafic vers d'autres accès et provoquant de prévisibles embouteillages. 4 ans plus tard, d'après les études de l'AURG de février 2007, la mise en service de la rocade Nord ne réduira pas, voire augmentera les bouchons habituels à l'extrémité de l'A41 arrivant de Chambéry. Toujours selon ces études, la bretelle de sortie vers le CHU sera très chargée, « dépassant sa capacité théorique de 132 % » ! Autant de conclusions qui n'ont évidemment pas été évoquées lors de la réunion du conseil d'administration...

## le journal d'André V.

**Lundi.** J'ai mis mon plus beau costume pour aller poser la première pierre d'une maison de retraite à La Tronche. Pas de chance, elle est située juste à côté de l'entrée du futur tunnel sous la Bastille. Ils ne vont pas s'enrayer, les vieux, pendant les travaux !

**Mardi.** J'étais invité au journal télévisé local de France 3. La journaliste m'a demandé où seraient évacuées les fumées du tunnel à proximité de l'hôpital. J'ai répondu : « Elles sortiront beaucoup plus loin... ». Mais qu'est ce que j'en sais, moi ? Même les techniciens l'ignorent !

**Mercredi.** Je suis allé soutenir Edwige Laforêt en campagne pour les cantonales. Grâce à ma présence et à ma rocade Nord, les débats ont été très animés. Et elle a perdu l'élection...

**Jedi.** J'ai fait une énorme gaffe ! J'ai donné l'intégralité des études de trafic de l'AURG à Yves Gimbert, un opposant à la rocade, qui me les réclamait

depuis longtemps. Je ne savais pas que les techniciens du CGI les avaient trafiquées pour en rédiger une synthèse favorable au projet. Mais quelle galère ! Comment vais-je pouvoir m'en sortir ?

**Vendredi.** Je me réjouissais d'aller dédicacer mon livre « Justice pour la république » à la Fnac de Grenoble. Mon fan club de Vinay était venu, la presse était là. C'était un pur moment de bonheur jusqu'à ce qu'un groupe d'« antirocade » débarque... Mais lâchez-moi donc !

**Samedi.** Ma femme m'attendait avec le rouleau à pâtisserie à la main. Cet après-midi, elle a visité la Casamaures, un petit palais de style oriental, classé monument historique, situé à l'entrée de S<sup>t</sup>-Martin-le-Vinoux. Elle a appris que ce lieu charmant risquait d'être enjambé par un viaduc géant dans le cadre du projet de rocade Nord. Qu'est ce que j'ai pris !

## Ro-cadeau !

André Vallini ferait un sacré cadeau à Michel Destot en réalisant la rocade Nord. Inefficace pour réduire les bouchons, son unique vocation est de fluidifier le trafic automobile dans le centre ville de Grenoble. Financée majoritairement par le conseil général, ce sont tous les Isérois qui paieraient la facture... et ensuite, le péage !

## Flashé sur la rocade !

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) vient d'attribuer ses prix récompensant ou sanctionnant la politique des collectivités en matière de transports. Elle a décerné un « ticket rouge » à André Vallini, président du conseil général de l'Isère, pour l'ensemble de son œuvre dans le projet de rocade Nord. Outre la parodie de consultation et la dissimulation de documents, elle condamne un projet qui entraînerait une augmentation de l'utilisation de la voiture au détriment du tramway et du TER (-6000 voyageurs/jour pour le tram, -2000 pour le train).

## Bidonnage à la hausse !

« Pensez-vous que la réalisation de la rocade Nord de Grenoble, pour réduire les bouchons et diminuer le trafic urbain, soit : indispensable, utile ou inutile ».

C'était une des questions soumises à près de 500 000 Isérois lors de la consultation sur les déplacements, en été 2007.

Alors qu'il disposait d'éléments qui démontraient le contraire (études de trafic de l'AURG de février 2007), le conseil général a laissé croire à ses électeurs que la rocade Nord pouvait être efficace pour diminuer les bouchons. Abusés, 83 % des personnes ayant renvoyé le questionnaire ont répondu « utile » ou

« indispensable » à cette question biaisée. Peu scrupuleux, le CGI a considéré ces résultats comme un plébiscite pour le projet et les a mis en avant pour justifier la prise en charge de la maîtrise d'ouvrage de la rocade Nord. C'est ce que l'on appelle, à Grenoble, de la démocratie participative...



## Ce n'est pas bouclé !

Du 15 novembre 2008 au 15 janvier 2009, une concertation aura lieu sur l'agglomération. Tout le monde peut encore donner son avis et orienter les décisions...

# Le Canard fortuné

## C'est grâce à la crise...

Dernière trouvaille de la chambre de commerce et d'industrie : pour relancer l'économie, il faut faire la rocade (dixit son président). Allons plus loin, pour combattre la crise : construisons un tunnel pour relier la Corse, bâtissons un viaduc entre le mont Blanc et l'aiguille du Midi et un accélérateur de véhicules autour du synchrotron !

### STOP ROCADES

EN JUIN 2008, différents projets de contournements autoroutiers ont été abandonnés. Ceux de Bordeaux et Toulouse, tout d'abord, car selon Jean-Louis Borloo : « Ces projets ne correspondent plus aux nouveaux enjeux de développement durable. Ils privilégient la mobilité automobile, dans un contexte de pétrole cher et non renouvelable... » Pour les mêmes raisons, la communauté urbaine de Strasbourg a stoppé son projet de contournement ouest. Mais à Grenoble, le conseil général, qui a la prétention d'être le département le plus écologique de France, s'obstine...

### BORLOO SERT-IL À QUELQUE CHOSE ?



### CORRIDORS BIOLOGIQUES

Les corridors biologiques sont des espaces naturels indispensables aux déplacements de la faune que le conseil général de l'Isère s'est officiellement engagé à protéger, en particulier dans l'agenda 21, charte de 38 engagements en faveur du développement durable. De belles intentions malheureusement « oubliées » dans le projet de rocade, dont la réalisation détruirait un kilomètre de berges boisées de l'Isère, le long de l'hôpital. Berges qui sont une véritable « autoroute » à faune, comme le CGI le rappelle, sans ironie, dans une brochure sur les corridors biologiques.

### UN PALAIS SOUS LE VIADUC

La Casamaures est un magnifique petit palais orientaliste du XIX<sup>e</sup> siècle, classé monument historique. Situé à St-Martin-le-Vinoux, il pourrait être victime d'un projet qui ne respecte pas les lois en matière de patrimoine culturel, masqué par un viaduc géant reliant le tunnel sous la Bastille au polygone scientifique.

## ÉTUDES : les incroyables manipulations du conseil général

**Le conseil général de l'Isère (CGI) reçoit en février 2007 les études de trafic qu'il avait commandées à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG) dans le cadre du projet de rocade Nord. Dans la foulée, ses techniciens réalisent une synthèse de ces études à destination des élus et des administrations. Ce document, également mis à disposition du public sur le site internet du CGI, servira de base à l'élaboration de la plaquette-propagande éditée pour la consultation publique par courrier de l'été 2007.**

Méfiants, les opposants sollicitent le conseil général pour obtenir les études dans leur intégralité. À force d'insistance, Yves Gimbert, président de l'Association des usagers de la ligne Grenoble-Valence (ASULGV), reçoit en octobre 2007 les documents désirés après qu'André Vallini, président du CGI, ait donné son accord. Yves Gimbert découvre que les études de l'AURG ont été

chirurgicalement expurgées de tous les éléments défavorables au projet. Des phrases, des paragraphes, des pages, et surtout l'essentiel des conclusions ont été « oubliés » par les rédacteurs de cette synthèse. Des conclusions qui devraient être révélateurs pour la rocade Nord si elles étaient exploitées avec rigueur et sérieux. On peut y lire : « La rocade Nord n'améliore pas, voire dégrade, les conditions d'accès à l'agglomération grenobloise, en créant un appel de trafic sur des portions autoroutières déjà saturées en entrée d'agglomération (A41, A48, A480 et A51 dans une plus faible mesure) ». Ce qui signifie que la rocade Nord ne réduira pas les bouchons, mais les augmentera, et que la base de la propagande du CGI lors de la consultation repose sur une tromperie. On se souvient en effet que la question majeure de cette consultation était : « Pensez-vous que la réalisation de la rocade Nord de Grenoble, pour réduire les bouchons et diminuer le trafic urbain soit : ... ».

Autre conclusion disparue : « La prépondérance de la voiture augmente dans tous les types de déplacements, aux dépens des

transports collectifs... Les modes de transports collectifs lourds, tels que le train et le tramway, en subissent les conséquences, avec près de 6 000 voyageurs en moins sur le tramway, et près de 2 000 en moins sur le train. ». Ce qui est exactement l'inverse des objectifs affichés par le plan de déplacements urbains (PDU) 2006-2012. Celui-ci met en avant le concept d'« agglomération durable » et vise à faire baisser la part d'utilisation de la voiture au profit de la part des transports collectifs et des modes doux. Révélée par la presse locale, l'affaire des « vraies » fausses études

vient ensuite animer la séance du conseil général. Peu convaincant, André Vallini rappelle ironiquement en guise d'explication que « par définition, une synthèse est synthétique ». Il assure ensuite qu'il a lui-même autorisé la remise des documents complets à M. Gimbert, « preuve que je n'ai rien à cacher ». Preuve surtout qu'il ne connaissait pas dans le détail le contenu de ce rapport. Les techniciens du CGI, eux, affirment qu'ils ont rédigé cette synthèse « en leur âme et conscience », et menacent de poursuivre en justice quiconque prétendrait le contraire...

### TOUT LE MONDE EST CONTENT !



## Élargissement de l'A480 : le tabou du tunnel ?

SI LA ROCADE NORD fait couler beaucoup d'encre, il est un sujet, aussi polémique, dont on entend peu parler : celui de l'élargissement de l'A480. Les deux projets sont pourtant intrinsèquement liés. En effet, la mise à 2x3 voies de l'A480 serait obligatoire pour permettre le fonctionnement de la rocade Nord.

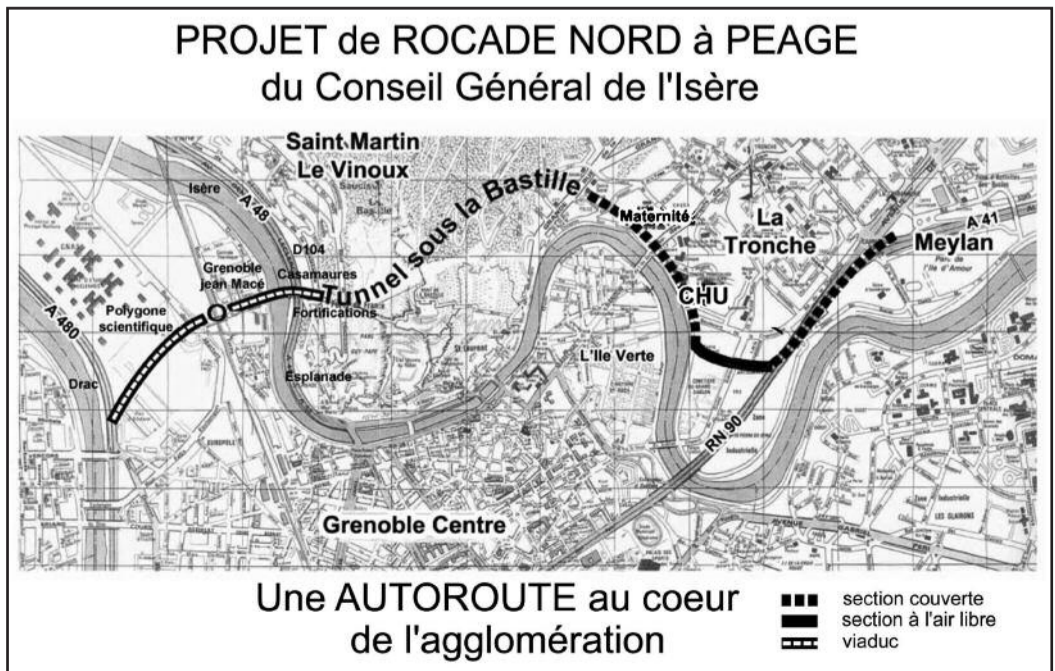
L'État, qui vise à assurer la continuité de l'axe alpin à moyen

terme, était prêt à financer l'aménagement à 2x3 voies d'une section allant de la bifurcation avec l'A48 jusqu'à l'échangeur de Pont-de-Claix. Mais la Métro (communauté des communes de l'agglomération), craignant une augmentation du trafic de transit nord-sud à travers l'agglomération, a émis un avis défavorable à ce projet le 12 octobre 2007, tout en restant ouverte à d'autres propositions moins contraignantes (elle souhaiterait une mise à 2x3 voies de la por-

tion nord entre le pont du Vercors et la bifurcation A48-A480). Depuis, l'État, dont les finances publiques sont dans le rouge, s'est récemment désengagé dans de nombreux projets autoroutiers et pourrait en faire de même pour l'A480 puisqu'un élargissement incomplet ne lui permettrait pas de réaliser ses propres objectifs d'intérêt national. Et ce retrait aurait pour conséquence un abandon pur et simple du projet de rocade Nord.

## Piste (re)cyclable

Après plusieurs mois de travaux, la communauté des communes de l'agglomération (Métro) vient de livrer une piste cyclable sur les quais de l'Isère, à La Tronche. Ce pourrait être une bonne nouvelle pour les cyclistes, mais il se trouve qu'elle est située exactement sur le tracé de la rocade Nord dont le conseil général a pris la maîtrise d'ouvrage en novembre 2007... La Métro ne pouvait évidemment pas l'ignorer, plusieurs de ses membres siégeant également au sein de l'assemblée départementale. Malgré cela et pourtant endettée, elle a néanmoins décidé et financé la réalisation d'une infrastructure qui pourrait être détruite à peine plus de 2 ans après sa mise en service. Quand on sait que le président de la Métro n'est autre que Didier Migaud, président PS de la commission des finances à l'Assemblée nationale, pas question de douter de la compétence des décideurs. Juste de leur motivation.



### 580 MILLIONS ? MON ŒIL !

D'après l'Observatoire des finances et des politiques publiques (OFiPoPu), le coût estimé de la rocade Nord du conseil général (580 millions d'euros), n'est qu'un « coût politique ». En effet, le CGI n'a jamais été capable de fournir le moindre document qui pouvait justifier ce prix. Il a tout simplement « inventé » un devis inférieur à celui du projet précédent (projet DDE, estimé à 700M d'euros). Ce dernier avait été abandonné en 2006... car jugé trop cher pour les collectivités après le retrait de l'État. L'Observatoire évalue le prix minimum de la rocade, en 2008, à 836 millions d'euros, donc avoisinant le milliard pour le début des travaux en 2011. Plus les aléas... Les habitants de l'agglomération n'ont pas oublié les dérives du coût du stade des Alpes, passé de 30 à 100M d'euros entre 2000 et 2007...

### La rocade ne réduira pas les bouchons !

600 MILLIONS POUR UN TRUC, QUI MARCHE MÊME PAS !



### LA CASQUETTE À L'ENVERS

Toujours en première ligne dans les réunions publiques, Marc Baietto est le bras armé d'André Vallini dans le projet de contournement nord de Grenoble. Maire d'Eybens, il est vice-président du conseil général en charge des déplacements et occupe le même poste à la Métro (communauté des communes). Enfin, pour couronner son omnipotence dans la gestion des déplacements et compléter sa collection de casquettes, il est également président du Syndicat mixte des transports en commun (SMTC). Un partisan acharné de la rocade Nord pour promouvoir les transports collectifs et les modes doux, c'est paradoxal. Comme vouloir réaliser le contournement routier avant la ligne E de tramway.