

## Avis de l'ADTC Grenoble sur le projet de rocade Nord Concertation préalable du 15/11/2008 au 15/01/2009

L'ADTC réaffirme son opposition ferme à tout projet de rocade Nord et demande instamment au Conseil général de l'Isère (*CGI dans la suite*) d'étudier, en accord avec l'article 1 de la nouvelle Loi « Grenelle de l'environnement » adoptée quasi-unanimement à l'Assemblée nationale le 21 octobre 2008, des solutions alternatives, seules aptes à résoudre durablement les problèmes de déplacements dans la région grenobloise. Nos arguments sont exposés dans nos dossiers « 10 fausses idées sur la rocade Nord », et « PDU alternatif », joints en annexe, et développés sur le site web <http://rocade-nord.org>. Notre position a recueilli le soutien de plus de 2200 signataires, indépendamment du soutien exprimé à l'ADTC par l'adhésion de nos 950 membres. En voici la synthèse.

Le principe d'intégration de la rocade Nord dans la politique globale des déplacements a été étudié en 1998/1999 (*avant-projet d'organisation générale des déplacements*) et validé par le vote du plan de déplacements urbains (*PDU*) en 2000. La réalisation était conditionnée à la révision du PDU à mi-parcours en 2005. Le PDU 2007/2012 a entériné ce principe sans évaluation du PDU à mi-parcours.

**Or, en 10 ans, le contexte a beaucoup évolué.**

**Au niveau global**, les débats préparatoires puis l'adoption à la quasi-unanimité de la Loi « Grenelle 1 » ont révélé une prise de conscience quant au problème du **réchauffement climatique**, et à la perspective d'un **choc pétrolier majeur** que les experts internationaux pronostiquent à partir de 2010-2020 : la production diminuera et deviendra **durablement** inférieure à la demande.

L'ADTC interpelle les élus sur le fait que la conversion du parc actuel en voitures électriques ou à hydrogène ne résoudraient pas ces problèmes, car au niveau international, l'électricité — donc les moyens de production — et l'approvisionnement en hydrogène sont majoritairement dépendants des carburants fossiles. L'électricité et la pile à combustible sont des *vecteurs* intermédiaires, et non des *sources* d'énergie !

**Au niveau local**, on ne peut que saluer l'impact positif de la politique de déplacements menée par la Métro, le SMTC, le Conseil général et la Région :

- forte croissance de la fréquentation de tous les transports publics : environ +5% par an pour les transports en commun (TC) urbains, au-dessus de +10% par an pour les trains TER
- développement de l'usage du vélo (+50% en 5 ans), qui, combiné aux TC, peut constituer une alternative performante à l'usage de la voiture, y compris pour les périurbains
- efficacité remarquable des actions d'accompagnement de type Plans de déplacements d'entreprise (PDE) : selon la CCI, **l'usage de la voiture particulière a baissé en moyenne de 15%** sur l'ensemble des entreprises concernées, dont le nombre de cesse de croître. À ce jour les PDE concernent près de 1 salarié sur 4 dans l'agglomération.

Les objectifs en matière de report modal ont été dépassés à plusieurs reprises, et **le trafic voiture a enclenché une baisse** non seulement en part modale, mais en volume absolu. Ces tendances justifient la poursuite de cette politique vertueuse, et **peuvent rendre caducs les paramètres injectés dans les modélisations de trafic** ayant servi de base au projet de rocade Nord.

Nous observons par ailleurs que les principaux arguments invoqués en faveur du projet de rocade Nord ne sont pas solidement étayés, certains étant même tout simplement faux :

- la rocade ayant ses entrées en aval des points de congestion, au cœur de l'agglomération, elle **ne pourrait pas réduire les bouchons d'entrée d'agglomération** – contrairement à ce qu'affirmait le CGI dans les documents de la consultation 2007.
- les simulations numériques ne peuvent pas prédire de manière très fiable le volume de trafic induit à long terme, mais si on extrapole les modèles classiques, à court terme, **le trafic augmenterait sur l'A480** (jusqu'à +40% d'après la Direction régionale de l'Équipement), et dans une moindre mesure à l'entrée Est de l'agglomération. Or l'A480 est saturée, et dans le cadre du « Grenelle de l'environnement », l'État se désengage, logiquement, de bon nombre de projets autoroutiers. En outre, les modélisations de l'étude AURG de 2007 (*version intégrale*) montrent que l'ouverture de la rocade Nord induirait une **baisse de fréquentation des TC**, estimée à court terme à -8000 déplacements/jour.
- aussi bien l'AURG que l'ASCOPARG estiment que la rocade Nord **ne réduirait pas la pollution** ni les émissions de gaz à effet de serre dans l'agglomération. Tout au plus modifierait-elle un peu leur répartition, essentiellement au profit de l'hyper-centre de Grenoble
- la rocade Nord **n'allégerait que marginalement (-8%) et temporairement** (au plus 2 ou 3 ans) **le trafic sur la rocade Sud**. Par contre, elle pèserait pendant au moins 10 ans les finances locales, rendant ainsi plus difficile la programmation de travaux de requalification des abords de la rocade Sud.
- contrairement à ce qui a été souvent répété, **la majorité des agglomérations françaises de taille comparable à Grenoble n'ont pas de « ring » complet** (*sur 12, 1 avec, 2 en projet, 9 sans*). Strasbourg, sans rocade complète, a mis en place depuis plusieurs années un plan de circulation « en pétales » pour dissuader le transit automobile en ville. Cet objectif serait ambitieux, mais pas utopique.
- **le coût annoncé de l'ouvrage semble significativement sous-estimé**. Le courrier du Conseil général à la Commission d'accès aux documents administratifs ne nous rassure aucunement sur ce point. A l'issue de la concertation préalable, nous ne disposons toujours d'**aucun** document public étayant le coût, annoncé à 580 M€ (*valeur 2006*), au lieu de 730 M€ (*estimation de l'OFiPoPu en transposant les études de la DDE pour une autre variante de rocade Nord*), soit finalement plus de 800 M€ valeur 2009. Même avec un apport privé, les surcoûts incomberaient intégralement au maître d'ouvrage. Or les recettes du Conseil général diminuent et ses charges sociales augmentent, et Grenoble Alpes Métropole —déjà endettée, contrairement au CGI— a une marge financière réduite. Un dépassement du montant de la rocade se ferait au détriment d'autres investissements, dont des infrastructures de TC.
- l'existence du péage, totalement évacuée de la communication lors de la consultation des Isérois en 2007, est maintenant reconnue comme incontournable. Le rapport d'expertise remis par le bureau d'études SECAD au CGI mentionne le risque qu'un péage insuffisamment élevé conduise à réguler le trafic **par la congestion**, et qu'un péage élevé se traduise par une fréquentation insuffisante pour rentabiliser la concession et délester le centre-ville.

**L'ADTC conteste la nécessité qu'il y aurait à construire la rocade Nord pour pouvoir améliorer la vitesse commerciale des TC au cœur de l'agglomération.**

Cet argument semble être devenu la principale motivation des élus favorables à la rocade Nord. Pourtant, il reste une marge de progression significative pour les TC (*facilement plus de 20% du temps de parcours pour certaines lignes*), grâce à d'autres mesures moins coûteuses et bien moins risquées qu'un ouvrage facilitant la circulation en voiture. Ces mesures doivent être appliquées, puis évaluées avant une décision irréversible : **prise en compte des TC aux feux** (*cf récents tests sur la ligne 21*), modernisation de la **billettique**, suppression de la montée obligatoire par l'avant (*cf dégradation du service de la ligne 3*), pour ne citer que celles-ci. Ces

mesures diminueraient les coûts de fonctionnement à service constant, ou mieux, permettraient d'améliorer l'offre TC à coût constant. C'est d'autant plus important qu'en règle générale, les TC les plus performants tendent à avoir un meilleur taux de couverture recettes/coût.

L'ADTC n'est pas convaincue de la pertinence du projet de rocade Nord pour densifier l'agglomération.

L'urbanisation de la boucle de l'Isère à La Tronche ne peut pas être facilitée par le passage d'une rocade, et même couverte, la rocade générerait des nuisances pour les futurs et hypothétiques riverains à Meylan. Les 3 branches du Y près de Grenoble sont denses, mais ont encore des réserves foncières, et peuvent être très bien desservies par un TC ferroviaire performant : **tram ou tram-train** sur Grenoble-Crolles, Grenoble-Vizille et Grenoble-Voreppe, ce qui rendra aussi possible les liaisons du type Voreppe-Crolles. Cette alternative, susceptible de **contrer la tendance à l'étalement périurbain** sans les effets pervers des grandes voiries, est à peine évoquée dans le rapport d'expertise de la SECAD. Elle mérite d'être rapidement étudiée, et programmée.

Enfin, sans prétendre s'ériger en experte de la vie économique, l'ADTC est elle aussi soucieuse d'une bonne utilisation des fonds publics, et d'autant plus en contexte de crise économique. L'ADTC souligne qu' **à investissement égal, on induit 2 fois plus d'emplois dans le secteur des transports publics que dans celui des grands chantiers routiers**. Les plans de relance devraient donc à notre avis être orientés en faveur des modes alternatifs (*offre TC, services vélo et intermodalité*) plutôt que des infrastructures routières.

### En conclusion :

- Pour l'ADTC, la rocade Nord serait **au mieux inutile** si la tendance actuelle à la réduction de l'usage de la voiture se prolongeait pour des raisons de fond (*raréfaction des ressources énergétiques fossiles, lutte contre l'impact environnemental du trafic routier, vieillissement de la population*), **au pire contre-productive** s'il redevenait moins coûteux de se déplacer en voiture. Le premier effet de la rocade Nord serait de diminuer l'attractivité des TC par rapport à la voiture.
- L'ADTC a proposé en novembre 2007 un scénario reposant sur des solutions alternatives à la voiture individuelle. Ce scénario est dans la continuité de la politique menée depuis plus de 20 ans dans l'agglomération, et qui a commencé à porter ses fruits avec diminution de la circulation automobile. Ces propositions intègrent la réalisation de nouveaux aménagements, une amélioration de l'exploitation des TC, des actions fortes de sensibilisation et d'incitation, des pistes de réflexion pour résoudre les problèmes financiers. Ce scénario alternatif n'a pas fait l'objet d'une évaluation sérieuse. Les résultats préliminaires de l'étude Egis (en cours) et ceux de l'étude prospective AURG de février 2008 indiquent pourtant que, contrairement à ce qu'affirme le CGI en page 8 de son dossier de concertation, **un scénario volontariste sans rocade Nord pourrait être celui qui répond le mieux aux objectifs du PDU**.
- L'article 1 du projet de loi approuvé par les députés le 21 octobre 2008 dispose, dès que le Sénat aura confirmé son adoption : « *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.* » L'ADTC demande au Conseil général, dont le président a voté cette Loi, de la mettre en œuvre, et de se montrer ainsi cohérent avec les ambitions du « Grenelle de l'environnement » et de l'Agenda 21 du département de l'Isère.

M.Giroud, présidente de l'ADTC