

Association pour la Démocratie, l'Écologie et la Solidarité

ADES

12, rue Voltaire
38000 GRENOBLE

Grenoble le 14 janvier 2009

Objet : concertation rocade-nord

A Monsieur le Président du Conseil Général de l'Isère.

L'association ADES a suivi avec intérêt et attention la concertation sur le projet de rocade-nord depuis son ouverture le 15 novembre 2008.

La transmission des informations au public a été plutôt laborieuse et très incomplète :

- le 15 novembre 2008, sont mis à la disposition du public sur le site internet dédié à la concertation une synthèse du dossier de concertation, une lettre et le dossier de concertation.
- Ce n'est que le 5 décembre 2008 que sont mis en ligne des documents importants qui existaient pourtant avant le 15 novembre :
 - le rapport d'expertise Secad remis le 1^{er} octobre au Conseil général (CGI).
 - Des bribes d'une étude Egismobilité pour l'atelier déplacements rendues le 14 octobre 2008. Il est regrettable que ce document ne soit pas accompagné de la présentation détaillée des 6 scénarios étudiés ainsi que les hypothèses qui ont été prises pour décrire les déplacements en 2014 dans la région grenobloise, ni la présentation des outils qui ont permis de simuler ces scénarios avec péage. Ceci est d'autant plus regrettable que de nombreuses données de cette étude ont été utilisées lors des réunions publiques pour démontrer l'intérêt de la rocade nord face à certaines critiques ou en réponse à des questions posées sur le site internet. Ces précisions ont été demandées au Conseil général mais non fournies jusqu'à ce jour.
 - Ce n'est que le 19 décembre 2008 que sont rendues publiques sur le site internet, des informations intéressantes complétant utilement le dossier de présentation, notamment l'étude INTERLAND sur la partie ouest de la rocade.
 - le 23 décembre 2008, des réponses sont faites à des questions fréquemment posées et qui apportent certaines précisions utiles qui auraient dues être données dans le dossier de présentation, certaines de ces réponses comportent néanmoins des contre vérités ou des omissions importantes.

L'ADES ne peut que regretter la faiblesse des informations contenues dans le dossier de concertation et le fait qu'elle doit s'achever le 15 janvier 2009. Le code de l'urbanisme indique que la concertation doit associer les habitants, les associations et les divers acteurs, pendant toute la durée de l'élaboration du projet. Or l'élaboration du projet en est vraiment qu'au tout début et les caractéristiques présentées dans le dossier de concertation sont extrêmement vagues. La présentation des impacts sur l'environnement est inexistante et des études sur les déplacements sont très sommaires et la plupart des affirmations ne sont pas étayées par des références à des études existantes.

Il manque beaucoup d'informations à ce jour sur des questions qui sont très en amont du projet puisque ce sont des éléments permettant ou non sa justification. Ceci devrait impliquer que la concertation soit poursuivie durant encore plusieurs mois afin que le CGI apporte les informations qui manquent par rapport aux engagements pris dans la délibération de juillet 2008 organisant la concertation.

Les modalités prévues par la délibération organisant la concertation ne sont pas toutes respectées, loin de là.

Reprenons les objectifs du projet indiqués dans la délibération de juillet 2008 et le dossier de concertation, ils sont tous battus en brèche par les études actuellement disponibles.

Ci-dessous en italique nous reprenons le texte de la délibération, en texte normal nous mettons nos commentaires.

OBJECTIFS POURSUIVIS DANS LE CADRE DU PROJET DE REALISATION DE LA ROCADE-NORD

Les principaux objectifs recherchés par le maître d'ouvrage sont les suivants :

- diminuer le trafic interne à l'agglomération grenobloise,

Le scénario volontariste sans rocade diminue plus le trafic dans l'agglomération que le scénario volontariste avec rocade (voir étude Egismobilité octobre 2008) et il est beaucoup moins cher (580 M€ au minimum de moins valeur avril 2006). Il est donc beaucoup plus efficace sur ce point fondamental.

- diminuer globalement les impacts du trafic automobile sur la pollution de l'air et en matière de bruit,

Ceci n'est appuyé sur aucune étude pertinente et étayée, le rapport d'expertise Secad démontre le contraire sur la pollution et les gaz à effet de serre.

- fluidifier globalement la circulation dans la région urbaine grenobloise,

Il n'y a pas de fluidification globale mais uniquement locale. Aux entrées de l'agglomération il y a au contraire une amplification importante des bouchons. (Etude AURG de février 2007).

- favoriser le développement urbain harmonieux des communes traversées,

Les communes de St Martin le Vinoux et de la Tronche sont d'un avis totalement contraire, pour le démontrer il faudrait amener des éléments probants et sérieux qui n'existent pas actuellement.

- favoriser le développement des TC dans le coeur de l'agglomération,

La rocade diminue l'attractivité des TC (étude AURG de février 2007).

- favoriser l'implantation de nouvelles lignes de tramway périurbaines.

La rocade retarde la mise en place de la ligne E de 2 ans minimum et retarde l'extension de la ligne B.

OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Le projet de rocade-Nord est encore au stade des études sommaires.

Beaucoup trop sommaires et aucune de ces études n'est rendue publique. Il n'y a même pas la liste des études en cours dans le dossier de concertation.

Aussi, l'objectif de la concertation est d'associer, pendant l'élaboration du projet les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées en favorisant le débat, les échanges et la confrontation des points de vue concernant les alternatives et les variantes étudiées par le maître d'ouvrage en vue de l'amélioration du projet de la rocade-Nord de Grenoble.

Les échanges et le débat ne sont pas favorisés puisque le CGI refuse de communiquer des documents et informations pourtant essentielles à la justification de ce projet.

MODALITES DE LA CONCERTATION

Dossier de concertation :

Le dossier de concertation comprendra :

« une notice expliquant le contexte global et la problématique à laquelle est confrontée l'agglomération grenobloise ainsi que l'historique du projet,

Le dossier oublie d'indiquer que le PDU a été annulé puis revoté en catastrophe par le SMTC le 15 décembre à l'identique de celui de juillet 2007, ce qui l'entache de nombreuses irrégularités. Il oublie d'indiquer aussi que le PDU 2000-2010 a été définitivement annulé. Donc le projet de rocade du CGI qui s'appuyait sur ces documents qui lui donnait une légitimité se trouve sans justification véritable.

« les alternatives étudiées au projet retenu, choix technologiques, techniques et économiques,
Un manque remarqué : l'alternative sans rocade est évoquée en quelques lignes et avec des contre vérités flagrantes.

« le coût du projet ainsi que les modalités de financement envisagées,

Il est juste indiqué que le coût annoncé de 580 M€ est dans un premier temps confirmé par les bureaux d'études et le 23 décembre qu'il est validé par ces bureaux d'étude. Il a été demandé dès le début de la concertation des documents prouvant ces affirmations, il y a eu refus pour l'instant de les produire. Aucune modalité de financement n'est étudiée (voir plus loin).

« les conséquences prévisibles de l'opération sur l'environnement, sur l'économie et sur le mode de vie,

Rien de détaillé n'est produit

« les études d'impact réalisées et celles en cours,

C'est le grand vide il n'y a même pas la liste des études réalisées et en cours...

De nombreuses contre vérités :

Sur le scénario sans rocade : page 8 du dossier de concertation.

« Un scénario sans rocade-Nord, cela donne :

- des besoins de déplacements tous modes confondus non satisfaits face aux projets urbains*
- une augmentation des difficultés d'accès à l'agglomération et donc, de la congestion automobile entraînant une dégradation de la qualité de l'air*
- une augmentation du bruit sur les principaux axes urbains »*

Il s'agit d'affirmations sans aucun fondement sans aucune référence à aucune étude. Certaines sont contredites par les études de l'AURG de février 2008.

Sur des réponses à des questions :

Le projet de rocade-Nord ne va-t-il pas amener plus de kilomètres circulés sur l'agglomération en provoquant un effet d'aspiration ?

Les études menées par l'atelier de Déplacements qui réunit différents experts montrent le contraire. Un scénario dit "volontariste" qui combine la rocade-Nord, une offre en transport en commun renforcée, l'A48 transformée en boulevard urbain et des mesures contraignantes pour la circulation de voitures en centre-ville de Grenoble conduit à une baisse de 1,8% du nombre de kilomètres circulés à l'intérieur de l'agglomération grenobloise.

Or la même étude indique que le scénario volontariste sans rocade va diminuer les kilomètres circulés encore plus (-2%) que le scénario avec rocade (-1.8%) et à un coût beaucoup moins cher...

Le péage ne va-t-il pas dissuader les automobilistes qui continueront à passer par le centre-ville pour éviter le péage ?

Des études de scénarios sont en cours pour évaluer l'impact du péage sur les déplacements. L'objectif est de proposer un prix qui soit le plus acceptable possible.

Ceci est en contradiction avec le rapport d'expertise Secad qui démontre que le projet de rocade n'est acceptable que si le péage est suffisamment dissuasif pour les pendulaires. Le CGI qui a commandé ce rapport dont le coût n'a pas été négligeable (80 000 € a dit le vice président Baïetto) devrait s'en inspirer un peu plus.

Vous allez déplacer les nuisances en centre-ville vers l'extérieur ?

Le principe est effectivement de vider le centre-ville du trafic de transit. Mais celui-ci circulera sur un aménagement routier qui sera à 80% soit enterré (berges de l'Isère) ou en tunnel (sous la Bastille). Toutes les mesures seront prises pour réduire les pollutions liées à la circulation.

Le dossier ne présente aucune de ces mesures, il ne s'agit que de vœux pieux, à aucun moment le système de ventilation n'est présenté, ni les différentes implantations des cheminées d'évacuation des fumées

D'importants manques.

Le CGI affirme, en réponse à des questions sur le coût :

« Le coût du projet actuel du Conseil général est validé par les bureaux d'étude, au stade actuel des études. Aucun élément technique ne conduit aujourd'hui à remettre en cause cette évaluation. La situation financière du Conseil général est saine. Il n'est aujourd'hui engagé dans aucun emprunt. Sa capacité est donc forte de pouvoir faire face à ces différentes opérations sans peser sur le portefeuille des Isérois. »

Il n'y a aucun document dans le dossier de concertation qui apporte le moindre élément qui appuie cela. Des demandes de documents sur ce point ont été refusées.

La délibération de juillet 2008 indiquait que le coût et les modalités de financement envisagées de la rocade seraient précisés dans le dossier de concertation.

Sur le coût d'investissement il n'y a pas le moindre élément d'information sur le tracé de référence (frais d'études, aménagements urbains, coût des différents tronçons de la rocade), ni

sur les variantes. Sur le coût de fonctionnement c'est le silence absolu. Le CGI a même refusé lors d'une réunion publique de commenter les coûts annoncés par le rapport d'expertise.

Il n'y a absolument rien sur les modalités de financement : combien pour l'opérateur privé puisqu'il y aura concession, combien pour les différentes collectivités, rien sur le coût du péage. Tout est caché afin de ne pas faire naître des éventuelles réactions négatives au projet.

En conclusion :

L'ADES ne peut que constater l'indigence des informations données, tout est renvoyé à plus tard. Il y a un détournement de la procédure de concertation qui doit associer les habitants aux propositions du maître d'ouvrage. Tout est au contraire soigneusement cadenassé ou caché.

Si ce projet avait clairement tous les avantages présentés pourquoi ne pas mettre sur la place publique les éléments clairs le démontrant ?

Il s'avère au contraire que plus le projet avance moins il répond aux exigences formulées par le maître d'ouvrage.

C'est pourquoi il serait temps que le CGI abandonne ce projet et pousse au développement accéléré des alternatives à la voiture, notamment les modes doux et les transports en commun (la réalisation rapide de l'extension de la ligne B, la réalisation pour 2012 de la ligne E...). Le meilleur scénario évoqué est celui du scénario volontariste sans rocade, il peut encore être amélioré par des investissements supplémentaires puisqu'il économise le coût de la rocade.

Vincent Comparat
Porte parole de l'ADES