



Janvier 2009

La rocade nord de Grenoble : un projet anachronique et incompréhensible

**Jean Sivardière, président de la FNAUT
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports**

Un projet inutile

- La congestion observée sur les autoroutes A48 et A41, et la grande sensibilité de l'écoulement du trafic aux perturbations (intempéries, accidents) sont dues à deux causes distinctes : la capacité limitée de ces infrastructures, insuffisante pour assurer la fluidité d'un trafic automobile intense en provenance de la périphérie grenobloise, Voironnais et Grésivaudan, et la capacité, insuffisante elle aussi, des sorties sur Grenoble.
- La plupart des automobilistes empruntant chaque matin les autoroutes A48 et A41 se rendent à Grenoble ou dans une commune du sud de l'agglomération : moins de 10% d'entre eux traversent ou contournent Grenoble pour aller, par exemple, de Saint Egrève à Meylan ou de Voreppe à Crolles.
- Dans ces conditions, contrairement à un espoir très répandu mais fallacieux, entretenu par le Conseil Général jusqu'à une date récente, la construction de la rocade nord ne pourrait donc, par définition, supprimer les embouteillages observés sur les voies d'accès à Grenoble, puisqu'elle n'ajouterait rien à la capacité de l'A48 ou de l'A41 et qu'elle serait implantée sur un itinéraire est-ouest en définitive assez peu fréquenté.
- La rocade serait nécessairement soumise à péage : beaucoup d'automobilistes utilisateurs potentiels de la rocade continueraient à traverser Grenoble pour échapper au péage. Contrairement à un autre espoir fallacieux, elle désengorgerait peu la ville de Grenoble.
- D'autre part la rocade ne serait pas accessible aux camions, les promoteurs de la rocade ne souhaitant pas encourager le transit routier à longue distance.

Un projet contre-productif

- Partout en France et dans le monde, l'expérience a montré que la création d'une nouvelle infrastructure routière finit, à la longue, par provoquer une augmentation globale du trafic. On ne connaît aucune exception, les promoteurs de la rocade nord sont d'ailleurs bien incapables d'en citer une : plus on en fait, plus il faut en faire. La fluidité de la circulation est un mythe ! L'automobile est comme un gaz qui emplit tout l'espace disponible.
- Une telle induction de trafic n'est d'ailleurs pas spécifique de la route, elle est vraie pour tout mode de transport, en particulier pour le transport ferroviaire (TGV, tramway) : depuis

l'arrivée du TGV à Grenoble, non seulement on ne prend plus la voiture ou l'avion pour aller à Paris, mais le nombre total des déplacements Grenoble-Paris a augmenté sensiblement.

- A Paris comme dans l'Est de Lyon, on construit rocade après rocade et les embouteillages ne font que s'aggraver. L'exemple de l'élargissement récent du tunnel zurichois du Baregg en fournit une nouvelle preuve.

- La mise en service de la rocade implique l'élargissement de l'A480, au moins dans sa partie nord pour commencer.

- La rocade nord se saturerait peu à peu, comme avant elle les grands boulevards, puis la rocade sud. Faudra-t-il, vers 2030, élargir la rocade sud, ou construire une troisième rocade ?

- Les études de l'AURG, dont les conclusions ont été soigneusement occultées lors de la consultation publique de 2007, ont confirmé que la rocade nord induirait du trafic routier et, en particulier, attirerait de nombreux usagers actuels des tramways et trains TER.

- Quant à la rocade sud, elle ne serait que provisoirement déchargée, comme les grands boulevards ne l'ont été que provisoirement après l'ouverture de la rocade sud.

Un projet anti-économique

Rendant le trafic routier plus intense à terme, la rocade, contrairement aux affirmations de la Chambre de Commerce et d'Industrie, compliquerait le fonctionnement économique de la cuvette grenobloise (déplacements professionnels, livraisons) et son attractivité pour les entreprises, attirées par son cadre de vie. Les entreprises paieraient donc davantage d'impôts pour financer la rocade, et pour voir se dégrader l'économie locale.

D'autre part le projet de rocade amène les élus à retarder l'extension du réseau de tramway, et en particulier le lancement de la ligne E, reportée d'année en année et qui, semble-t-il, ne serait réalisée qu'après la rocade nord. Curieuse façon de participer au plan de relance de l'économie française et de créer des emplois !

Un projet trompeur

Obligés de reconnaître que la rocade ne supprimerait pas les bouchons aux entrées de Grenoble, les élus promoteurs de la rocade ont dû rechercher un autre argument pour tenter de justifier leur projet (quel sera l'argument à la mode l'année prochaine ?). Selon eux, la rocade permettrait de dégager de l'espace dans le centre de Grenoble au bénéfice des transports collectifs, aujourd'hui freinés par la circulation automobile. Ce nouvel argument est trompeur.

- L'existence d'un péage découragerait nombre d'automobilistes d'emprunter la rocade.

- Pour accélérer les bus, on peut commencer par supprimer la stupide obligation de montée par la porte avant (on peut lutter autrement contre la fraude, comme dans les tramways).

- On peut leur accorder des priorités de circulation (nouveaux couloirs réservés, priorités aux carrefours) dès qu'ils sont gênés par les voitures.

- S'il est vraiment impossible de « mordre » davantage sur l'espace occupé par les voitures, on ne comprend pas comment il a été possible de construire la troisième ligne de tramway sur un itinéraire où le trafic routier était particulièrement dense (les adversaires du tramway affirmaient que cela entraînerait le « chaos » et qu'il était indispensable de construire la rocade nord avant la ligne C de tramway).

- En définitive, le projet de rocade nord a pour fonction de masquer le manque de courage politique du maire de Grenoble face aux automobilistes.

Un projet dangereux

- Le projet de rocade nord est donc totalement contradictoire avec l'objectif officiel du Plan de Déplacements Urbains : obtenir une diminution du trafic automobile, de ses nuisances (pollution de l'air, bruit, stress), qui seraient aggravées alors qu'elles sont déjà très fortes dans l'agglomération grenobloise au point qu'elles menacent la santé publique. Même si, dans quelques années, le parc automobile devient moins polluant, l'automobile restera un mode de transport encombrant. Au mieux, la rocade permettrait d'améliorer le cadre de vie au centre de Grenoble, mais au détriment de la périphérie, transformée en autodrome.
- On s'interroge parfois sur la signification exacte de la loi sur l'air, qui impose aux PDU de viser une diminution du trafic automobile. Le Tribunal Administratif de Toulouse, qui a annulé le PDU de Toulouse en 2004, a précisé que cette diminution doit se faire en valeur absolue et non en parts de marché ou par rapport aux tendances passées.
- A moyen terme, en créant un raccourci entre l'A41 et l'A48, la rocade favoriserait la périurbanisation. Véritable voirie interne du centre de l'agglomération, quasi-pénétrante, jouant le rôle d'une « super voie sur berge », elle encouragerait les déplacements quotidiens à courte comme à moyenne distance, par exemple Saint Egrève-Meylan ou Voiron-Crolles, et un allongement des distances domicile-travail acceptables, le Voironnais devenant encore plus qu'aujourd'hui une zone dortoir.
- Certes on peut limiter cet effet d'étalement urbain en relevant le niveau du péage, mais alors la rocade est peu utilisée et ne joue pas le rôle que lui attribuent ses promoteurs.

Un projet ruineux

- Trop souvent perçue comme un simple trait sur la carte reliant A41 et A48, comme un « maillon manquant » bouclant le « ring », la rocade (6 km) est un ouvrage gigantesque qui, à l'échelle de l'agglomération, est l'analogue de l'A51 ou du canal Rhin-Rhône.
- La rocade coûterait au moins 600 millions d'euros, le coût de 20 km de tramway urbain (aménagements urbains compris), et sans doute bien davantage : à Toulon, la traversée routière souterraine de la ville (3,2 km seulement) coûtera 600 millions d'euros, deux fois l'estimation initiale. On a déjà constaté, avec le projet 1996 de mini-rocade nord, que le coût annoncé à la suite de pré-études peut être sous-estimé d'un facteur 2 par rapport au devis final, celui-ci pouvant lui-même être inférieur au coût réel.
- Au coût de la rocade elle-même, que les élus oublient même de corriger du taux de l'inflation depuis son annonce, il faut ajouter le coût de l'élargissement de l'autoroute A480, dont les élus ont fini par reconnaître qu'il était nécessaire au bon fonctionnement de la rocade. Et, peut-être avant même que les emprunts relatifs à la rocade nord aient été remboursés, l'induction de trafic rendra nécessaire d'autres grands travaux routiers, selon un processus sans fin, une fuite en avant ...
- Au coût final de l'investissement, dont il ne serait pas surprenant qu'il atteigne voire dépasse le milliard d'euros, il faut ajouter le coût d'exploitation de la rocade : éclairage, aération, entretien, surveillance. Le dossier du SMTC est muet sur ce point.
- Même si la rocade est soumise à péage, et sauf à augmenter fortement les impôts locaux, sa réalisation absorbera donc une large part de l'argent public nécessaire à la poursuite du développement des transports collectifs - tramway, bus, car et TER – seule solution d'avenir pour venir à bout des embouteillages. Comme le disait avec bon sens l'économiste Alfred Sauvy, « il n'y a qu'une caisse, et on ne dépense son argent qu'une fois ».
- Ce risque est d'autant plus grand que l'actuelle crise financière et économique va réduire les moyens financiers des collectivités publiques (possibilités d'emprunts, rentrées fiscales).
- Plus généralement, la perspective de la construction de la rocade empêche les élus de voir grand en matière de transport collectif pour résoudre vraiment les difficultés de circulation.

- On doit remarquer aussi que la construction de la rocade ne résout en rien le problème du financement des coûts d'exploitation des transports collectifs, dont les élus promoteurs de la rocade affirment vouloir poursuivre le développement (il est possible de diminuer, un peu, ces coûts en accordant aux bus des couloirs réservés et des priorités aux carrefours mais, nous l'avons dit, cela n'implique pas de disposer de la rocade, un peu de courage politique suffit pour y parvenir).

Un projet risqué

- Tout grand projet, surtout en milieu urbain et en souterrain, a trois coûts : le coût annoncé par le promoteur lors de la présentation du projet, sous-estimé pour ne pas affoler la population ; le coût, plus élevé, qu'il faut bien avouer lors de l'enquête publique ; enfin le coût constaté à la fin des travaux, plus difficile à connaître avec précision, mais encore plus élevé, car les grands travaux urbains souterrains réservent toujours de mauvaises surprises.

- Imaginons enfin que la construction de la rocade soit lancée et que, comme à Toulon, les travaux se heurtent à des difficultés imprévues : comment serait financé le surcoût, sinon par le contribuable, automobiliste ou non ?

- Et si les automobilistes refusent le péage, comme cela s'est produit sur le périphérique nord de Lyon (qui avait coûté deux fois plus cher que prévu) : qui paierait le rachat du péage ou sa réduction sinon, encore une fois, le contribuable ? Et si le prix du baril de pétrole atteint 200 dollars, une hypothèse qui n'a rien de fantaisiste, à quoi servirait la rocade ?

- Si les élus devaient contribuer personnellement au financement de la rocade, parions qu'ils se montreraient plus prudents, et plus respectueux de l'argent du contribuable, et qu'ils examineraient plus attentivement les hypothèses alternatives ...

Un projet irrationnel

- Les nouvelles études démontrent que des scénarios sans rocade nord seraient plus efficaces à terme pour diminuer les embouteillages.

- Depuis 20 ans, les élus de l'agglomération ont mené une politique bien plus cohérente et efficace que celle qui est mise en œuvre dans d'autres agglomérations, à quelques exceptions près (Nantes, Strasbourg). Le développement des transports collectifs et des parcs relais, la multiplication des aménagements cyclables et la maîtrise du stationnement central ont permis de stabiliser, puis de réduire un peu, le volume de la circulation automobile dans le centre de Grenoble et même, aujourd'hui, sur les grands boulevards, malgré l'extension rapide de l'habitat dans les banlieues périphériques.

- Aujourd'hui, la fréquentation des transports collectifs grenoblois est en forte hausse : le succès de la ligne C de tramway et du TER dépasse les prévisions les plus optimistes. De nombreuses possibilités de développement des transports collectifs, énumérées dans le projet de 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 ferroviaire 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. Pourquoi s'arrêter en si bon chemin ? On ne comprend pas pourquoi la poursuite de cette politique efficace devrait échouer à contenir le trafic automobile, comme l'affirme les élus, alors qu'elle y parvient aujourd'hui, et pourquoi ces élus veulent l'abandonner et lui préférer le retour à une politique routière.

- Est-ce le moment de mettre en péril une politique vertueuse qui favorise des changements de comportements bénéfiques à la collectivité, en encourageant la circulation automobile alors que la hausse du prix des carburants a incité les automobilistes à laisser leur voiture au garage, et en limitant les ressources disponibles pour le transport collectif ?

- Il faut au contraire, comme le recommandait il y a 30 ans le préfet Maurice Doublet, ancien préfet de l'Isère : « dimensionner le transport collectif pour les heures de pointe et la voirie pour les heures creuses ».
- Le vélo, même s'il ne concerne que les déplacements de proximité, peut aussi contribuer à désengorger la voirie, et les investissements nécessaires sont d'un coût négligeable si on le compare à celui de la rocade. Quant aux coûts d'exploitation des aménagements cyclables ...

Un projet anti-pédagogique

- D'une part ils poussent intelligemment les transports collectifs, d'autre part ils affirment sans preuve « qu'il ne faut pas rêver, ça ne suffira pas à empêcher les embouteillages ».
- Le public n'y comprend rien : un jour, on lui conseille de laisser sa voiture au garage pour des motifs variés (bouchons, pollution, pétrole, climat) et on organise une grand'messe écologique avec la participation de Nicolas Hulot ; le lendemain, à grand renfort de publicité dans la presse des collectivités, on lui laisse espérer que la rocade nord va tout arranger. Alors que l'abandon de la rocade aurait un impact pédagogique remarquable, la perspective de la mise en service de la rocade n'incite pas l'automobiliste à changer de comportement !

Un projet anachronique

- Les pouvoirs publics s'alarment de la dépendance pétrolière, qui fragilise notre système de déplacements, et du dérèglement climatique. Or l'ouverture de la rocade nord, en stimulant le trafic routier, augmenterait la consommation de pétrole. Elle aggraverait les émissions des gaz à effet de serre alors que l'objectif officiel est la réduction d'un facteur 4 de ces gaz d'ici 2050. Or nos déplacements sont responsables de plus du quart de ces émissions, que la France s'est déjà engagée à réduire de 20% d'ici 2020.
- Si la rocade est construite, les élus qui l'inaugureront en 2014 (si tout va bien ...) devront s'expliquer devant l'opinion : pourquoi avoir persisté à imposer cet investissement alors que les spécialistes du climat étaient de plus en plus alarmistes (les signes du dérèglement climatique sont aujourd'hui évidents et s'aggravent), ainsi que les spécialistes de l'énergie (le prix du pétrole est retombé mais personne n'écarte une nouvelle crise) ?
- Par ailleurs, d'après la loi Grenelle 1 déjà adoptée par les députés, dont les grands élus grenoblois promoteurs de la rocade, "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".

Un projet ringard

- La rocade nord est un projet pompidolien : elle est à Grenoble ce que sont à Paris les voies express aménagées sur les berges de la Seine. Il est paradoxal que les élus grenoblois, qui ne cessent de vanter l'innovation sous toutes ses formes et se présentent comme des modernistes, soient allés rechercher un projet vieux de 40 ans alors que le monde a changé, et s'accrochent avec un tel acharnement à une vieille recette qui a toujours échoué, dans l'espoir vain de supprimer les bouchons aux entrées de Grenoble (à noter qu'à l'inverse, le maire PS de Strasbourg combat le projet de rocade ouest que l'Etat veut lui imposer).
- On pourrait comprendre le projet de rocade si toutes les alternatives à la voiture avaient été exploitées systématiquement et si cette politique avait manifestement échoué. Or non seulement les élus mettent en péril la politique traditionnelle alternative à la voiture, mais ils négligent de nombreuses pistes nouvelles, modernes et particulièrement prometteuses.

- Le tram-train est une technique bien adaptée à la desserte du sud de l'agglomération (Vif, Vizille). Le matériel roulant est aujourd'hui bien au point.
- Pour assurer la fluidité, il est plus efficace (et rapidement efficace) de ralentir le trafic, comme on le fait les jours de pointe sur l'A7 dans la vallée du Rhône, que d'élargir la voirie.
- Le péage urbain n'a pas été mis à l'étude, comme l'avait demandé l'ADTC.
- Le télétravail peut constituer aussi une piste intéressante.
- Il en est de même de l'autopartage (le créneau du covoiturage est sans doute plus restreint).

Un projet incompréhensible

- Le projet de rocade nord, évoqué de manière rituelle et même obsessionnelle depuis 15 ans, est irrationnel. C'est un anachronisme : il risquerait d'aboutir lorsque le prix du pétrole serait devenu prohibitif, c'est une fausse bonne idée. M. 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 le projet : il faut que la rocade soit ouverte avant qu'on n'en ait plus besoin ! Comment expliquer cet entêtement irresponsable ?
- L'attitude des élus est paradoxale, elle relève non de l'analyse rationnelle mais de la croyance fataliste, de la fascination par les grands travaux, du mythe (le trafic peut être fluide, une grande ville doit avoir son grand stade et son « ring »), ou encore du refus de choisir, pour ne mécontenter personne (ni la CCI, ni les écologistes), entre des politiques contradictoires. Le manque de temps pour réfléchir a été évoqué par M. Vallini lui-même dans un interview publié dans le journal La Croix.
- Le refus des élus de débattre sereinement du projet de rocade, d'examiner toutes les hypothèses alternatives, de donner la parole aux opposants, de leur répondre sans polémiquer, est très révélateur de cette démarche irrationnelle dont on peut se demander ce qu'elle cache. Cette attitude nuit à la crédibilité de la classe politique : le public s'interroge sur les vraies motivations des élus promoteurs de la rocade.

Annexe : Que faire pour contenir la circulation automobile, objectif du PDU ?

La plupart des pistes disponibles sont retenues ou évoquées dans le projet de PDU : développer énergiquement les transports collectifs ; encourager l'usage du vélo pour les déplacements de proximité ; gérer rationnellement le stationnement ; maîtriser l'urbanisation périphérique. Mais il faut aller plus loin, et d'abord écarter toute augmentation de la capacité des voiries.

Cependant l'actuel PDU ne règle pas à moyen terme le problème du financement des transports collectifs grenoblois, même si le projet de rocade nord est abandonné. De nouvelles sources pérennes de financement sont indispensables : les entreprises locales étant déjà très sollicitées, le péage urbain est sans doute l'une des plus efficaces et des plus légitimes.

Il est étonnant, et regrettable, que l'hypothèse du péage urbain n'ait pas été étudiée, alors même que le GART, dont le président n'était autre que le maire de Grenoble jusqu'à une date récente, a réclamé à l'Etat la légalisation du péage urbain afin d'en permettre l'expérimentation, qu'on dispose aujourd'hui de bonnes connaissances sur cette formule, que rien ne prouve qu'elle est réservée aux très grandes villes, et que le premier ministre vient de lancer un appel à projets auprès des autorités organisatrices de transport en citant en particulier le péage urbain.

Construire la rocade nord à péage, c'est faire du péage urbain à l'envers.

La configuration géographique de la cuvette grenobloise semble au contraire assez favorable à l'instauration d'un péage urbain de type cordon, par exemple sur la commune de Grenoble au nord des grands boulevards. On objecte souvent que le péage urbain est « anti-social ». Cet argument est trop sommaire :

- d'une part il est possible à un automobiliste habitant la périphérie grenobloise et venant travailler à Grenoble de se rabattre sur un parc relais, il doit accepter une rupture de charge qui n'a rien d'insupportable (beaucoup d'automobilistes l'acceptent déjà) mais peut alors faire des économies importantes et gagner du temps ;
- d'autre part le produit du péage serait affecté au financement des transports collectifs (et non au financement d'une infrastructure routière) ;
- enfin le péage urbain faciliterait une reconquête de l'espace urbain au bénéfice des piétons, cyclistes et usagers des transports et, plus généralement au bénéfice des habitants les plus modestes qui sont les plus soumis aux nuisances de la voiture.

La mise en place d'un péage urbain suppose évidemment un renforcement du maillage et de la capacité du réseau de transport collectif, mais celui-ci est déjà bien développé à Grenoble. Elle permettrait d'éviter de gros travaux routiers en réduisant la congestion, d'améliorer le fonctionnement économique de l'agglomération et de mieux rentabiliser les investissements de transport collectif.

Contrairement à la rocade, l'instauration du péage urbain peut se faire rapidement, elle est réversible, elle permet d'expérimenter. Ses effets sont immédiats.

Une forme de péage urbain existe déjà : c'est le stationnement payant, qui ne choque plus personne alors que son introduction progressive depuis la fin des années 1950 a fait hurler.

Et pourquoi l'acceptabilité par les automobilistes d'un péage levé par une collectivité et dont le produit serait affecté au transport collectif serait-elle plus faible que celle d'un péage versé à une société privée pour le remboursement d'une infrastructure routière ? Des sondages effectués en France ont montré que 20% de la population est prête à accepter le péage urbain, c'est déjà beaucoup en l'absence de tout effort pédagogique et de précision quant à l'affectation du produit du péage.