



**ASSOCIATION DES USAGERS DE LA LIGNE
GRENOBLE-VALENCE**
4, avenue Joseph Carlin, 38470 Vinay

Vinay, le 16 novembre 2009

Monsieur le Président de la commission d'enquête.
Préfecture de l'Isère
Bureau de l'urbanisme
Enquête Rocade Nord
12 place de Verdun – BP 1046
38021 Grenoble cedex 1

Monsieur le Président,

Je suis le président d'une association d'usagers de transport en commun sur l'axe ferroviaire Grenoble-Valence ; ces usagers se déplaçant pour la plupart dans le cadre de leur activité professionnelle ou d'études. En ce sens, nous faisons partie des personnes qui, habitant le péri urbain, se rendent dans l'agglomération grenobloise chaque jour pour y travailler et étudier.

1 CONTEXTE

1.1 Quelques éléments chronologiques

E En 2006, le Conseil général de l'Isère a décidé de relancer le projet de rocade nord, décision motivée essentiellement pour les raisons suivantes : proposition d'un projet dit « Cumin » (du nom de l'ingénieur qui l'a conçu), moins cher que celui de la DDE (à l'époque 780 millions d'euros), participation financière du privé annoncée par Gilles Dumolard, président de la CCI, ce projet ayant pour but annoncé par le Président du CGI André Vallini, de réduire les bouchons aux entrées de la ville de Grenoble.

E Durant l'été 2007, le CGI organise une consultation de la population, qui à la suite de réunions d'information organisées dans le périmètre de la Région Urbaine Grenobloise, se conclut par l'envoi d'un questionnaire distribué à plus de 540 000 exemplaires, et dans lequel il est proposé de répondre à quatre questions dont la plus importante, comme soulignée par André Vallini, est la troisième, et dont le texte est repris ci-dessous :

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

Il est à noter que les termes de cette question centrale ont été modifiés par rapport à la première intention du CGI, après que le Dauphiné Libéré en date du mardi 22 mai 2007 ait

dévoilé le contenu du questionnaire suite à une indiscretion. Vous trouverez ci-dessous les termes initiaux de cette question :

«Pensez-vous que l'achèvement du contournement de Grenoble prévu dans le plan de déplacements urbains pour réduire les « bouchons » aux entrées de Grenoble et diminuer le trafic urbain pour redonner de l'espace aux piétons et aux cyclistes soit...»

A cette époque, l'objectif annoncé avec force par l'ensemble des promoteurs de la rocade nord aux populations que l'on va consulter à cet effet, est très clair : cette rocade est faite pour réduire les bouchons aux entrées de la ville. Pour aider les personnes à se faire un avis sur l'efficacité de l'infrastructure proposée en vue de l'objectif poursuivi, le CGI met en ligne une étude de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG), commandée par le CGI, dont le but est de modéliser l'état du trafic à la suite de l'ouverture de la rocade nord, et en apprécier ainsi les effets. A la lecture de ce document, plusieurs éléments nous semblent suspects, en particulier le manque d'évaluation des conséquences de ce projet sur les transports en commun, les effets de ce projet aux entrées de la ville peu renseignés, des conditions de circulations sous le tunnel rapportées et qui nous laissent supposer des problèmes sans que l'on puisse vraiment les quantifier. Il nous semble que dans cette synthèse, tout n'a pas été explicité.

Après dépouillement des questionnaires retournés (taux de retour important pour ce type de démarche), les promoteurs du projet peuvent être satisfaits. La rocade nord permettant de supprimer les bouchons aux entrées de l'agglomération est plébiscitée par la population à hauteur de plus de 80% si l'on en juge par le nombre de personnes ayant répondu « utile » à la troisième question.

E En septembre 2007, la Direction Régionale de l'Équipement adresse aux conseillers de la Metro un document relatif à l'aménagement de l'A480 dont elle a projet de réaliser la mise à 2x3 voies (Aménagement de l'A480 dans la traversée de l'agglomération Grenobloise », DRE-RA, juillet 2007), triplement indispensable au moins dans sa partie nord pour l'insertion de la rocade. On apprend dans ce document, que la DRE a procédé à une modélisation du trafic de l'A480 avant et après sa mise à 3 voies et ouverture de la rocade nord. Les chiffres sont particulièrement inquiétants et confirment les craintes annoncées par l'AURG en 2007. Une augmentation du trafic sur la partie nord de l'A480 de 40% contre 2% sans rocade est indiquée.

E En octobre 2007, la chaîne nationale France3 organise une émission sur la rocade nord (émission « On peut toujours s'entendre »), diffusée le 27 octobre 2007 (initialement prévue le 20 octobre). Durant cette émission, je rencontre André Vallini, à la demande de la chaîne, dans un débat qui dure une heure et dont il sera monté moins d'une dizaine de minutes. Durant cet échange, devant les journalistes de l'émission, je demande à André Vallini s'il est exact que le CGI a interdit à l'agence d'urbanisme de diffuser la totalité des résultats de la modélisation de la rocade nord. Le Président me répond que non, et qu'il tient à ma disposition l'ensemble des documents que je souhaite, et qu'il est prêt à me les fournir dès que j'en ferai la demande. André Vallini fait ce qu'il dit, et il me donne le rapport original de la modélisation de l'AURG. En comparant cette version à celle diffusée par le CGI pour la consultation de l'été 2007, je m'aperçois que tout un ensemble de données soulevant les conséquences négatives de la rocade nord sur les TC, les conditions d'accès à la ville, a tout simplement été supprimé. Vous trouverez ci-dessous la reprise de la synthèse originale de l'agence.

«Etude de modélisation des déplacements, 8 février 2007, AURG,
version originale

Modélisation de la rocade nord

8. Synthèse

paragraphe intitulé : Des conditions d'accès à l'agglomération qui restent difficiles

La mise en service de la rocade nord permet une atténuation des temps passés en véhicules à l'échelle de l'ensemble de la région grenobloise. Cependant, elle 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, et A51 dans une plus faible mesure) Des difficultés supplémentaires apparaissent également sur la portion d'A480 située entre l'échangeur du Vercors et la jonction avec A48, mais ce point est à examiner en lien avec le projet d'augmentation de capacité de l'A480»

Les populations consultées en été 2007 ont eu le droit de lire seulement la synthèse du CGI dont les termes sont repris ci-dessous :

«6. Synthèse

La mise en service de la rocade nord permet une diminution des temps passés en véhicules à l'échelle de l'ensemble de la région grenobloise. Des difficultés apparaissent également sur la portion d'A480 située entre l'échangeur du Vercors et la jonction avec A48, mais ce point est à examiner en lien avec le projet d'augmentation de capacité de l'A480.»

Vous conviendrez que la différence est significative, et je ne suis pas certain que si les gens avaient lu la synthèse complète de l'agence, ils aient répondu aussi nombreux «utile» à la troisième question. Les différences entre les deux versions sont nombreuses, et ce n'est pas l'objet de ce courrier de les lister toutes, une analyse est en ligne sur différents sites associatifs. Une polémique s'en est suivie. Le Président du Conseil Général explique dans la presse (D.L. octobre 2007) qu'une synthèse, par définition même est synthétique, et donc ne peut reprendre l'ensemble des éléments. Ses services indiquent, toujours dans la presse (D.L. octobre 2007), que pour rendre plus téléchargeable le document, celui-ci a dû être allégé. Enfin, jamais dans cette étude il n'est fait allusion au péage dont devra s'acquitter l'utilisateur de la rocade nord, encore moins de son montant.

Bref, nous sommes là en pleine manipulation de la population, ce qui est à mon sens parfaitement scandaleux, cette « consultation » se rapprochant plus de la recherche d'un plébiscite à tout prix que d'une information objective aidant la population dans sa réflexion autour des problèmes de déplacements au sein de la RUG.

E En juillet 2008, soit un an après la « consultation » de l'été 2007, le CGI, par la bouche du chef de projet rocade nord (D.L. 6 juillet 2008), est bien obligé d'admettre que cette infrastructure ne remplira pas les objectifs faussement annoncés aux habitants de la RUG, leur demandant alors à l'époque de se prononcer sur une grande supercherie.

En effet Max Lambert, chef de projet concède aux opposants « *il est probable que cette rocade ne supprimera pas les bouchons aux entrées de l'agglomération* ». Pourquoi n'a-t-il cessé d'annoncer le contraire durant un an, auparavant ?

E Depuis septembre 2008, le CGI a changé son discours à propos des objectifs recherchés à travers la construction de cette infrastructure. Il s'agit maintenant de libérer le centre ville des voitures afin de réaffecter de la voirie aux transports en commun, pour améliorer leur vitesse commerciale, leur ponctualité, et ainsi diminuer les coûts d'exploitation. Ces objectifs sont tout à fait compréhensibles de la part des collectivités en charge des transports urbains et départementaux. Le CGI communique aussi sur l'objectif de diminuer le trafic sur la rocade sud, soucieux qu'il est de diminuer les nuisances des habitants des communes jouxtant cette voirie en termes de bruit et de pollution

1.2 Quelques éléments techniques

E A propos de l'état des flux de déplacements aux sein de la RUG

La seule enquête sur laquelle repose toutes les modélisations produites à ce jour est l'Enquête Ménage Déplacement datant déjà de 2002. Cette enquête montre que seul 15% des déplacements effectués par les péri urbains vers l'agglomération grenobloise sont des déplacements qui nécessitent de traverser la ville de Grenoble. Sur les 302 000 véhicules/jour qui entrent et sortent de l'agglomération, seuls 17 700 traversent l'agglomération, alors que plus de 103 000 se rendent dans Grenoble (croisement des pourcentages repris de l'EMD et des données de comptage indiquées dans le Journal du Syndicat mixte du Schéma directeur de la région grenobloise, N° 5 juin 2007, www.region-grenoble.org).

«On voit bien que le problème de la circulation en centre-ville est très amplifié par les automobilistes venant de l'extérieur de la Metro qui viennent s'ajouter aux automobilistes grenoblois. Ce n'est pas avec une voie rapide intra urbaine contournant le centre ville que l'on résoudra le problème des bouchons ou que l'on facilitera l'entrée des autos qui ont pour destination Grenoble centre. Dans la mesure où la part des automobilistes éventuellement intéressés par un «raccourci» rocade nord est de moins de 15% (les origines/destinations des trajets effectués actuellement sur la rocade sud le démontrent), il est évident, a fortiori avec un péage d'un montant nécessairement élevé lié à la part importante d'un financement privé (auquel s'ajoutera un prix de l'essence en forte croissance), que seules quelques fractions de ces 15% se serviront de cette infrastructure. Cette baisse de fréquentation n'aura pas d'effets sur les communes jouxtant la rocade sud».

E Une évidente contradiction entre les effets attendus de ce projet et les demandes de la CCI

A l'origine du redémarrage de ce projet, la CCI de Grenoble, par la voie de son président Gilles Dumolard, ne cesse de répéter qu'il est impératif d'améliorer les conditions de circulation pour passer d'une vallée à une autre (Voiironnais-Grésivaudan), et les conditions de circulation en ville pour permettre un développement de l'activité commerciale, évitant ainsi de voir les commerces de centre-ville désertés au profit des grandes surfaces en périphérie. Il en va de la survie de l'activité économique du bassin grenoblois, nous disent-ils. A ces fins, la CCI ne ménage pas ses efforts pour encourager ses membres à prendre position pour la rocade nord. C'est à croire que la CCI n'a pas compris quels vont être les effets de cette infrastructure, sinon elle ne la soutiendrait pas. En effet, accroître la congestion aux entrées de Grenoble dans des zones qui se situent bien avant cette rocade intra urbaine (études AURG, EGIS), ne permettra sûrement pas de faciliter le passage d'une vallée à une autre, car avant de rejoindre la rocade, les usagers de la route seront englués bien plus en amont dans les embouteillages. Pour ceux continuant sur l'A480, ce n'est pas avec une augmentation de 40%

du trafic entre les échangeurs Martyrs-Vercors (études DRE, A480) que la situation risque de s'améliorer. En conséquence, pour ce qui est de faciliter le passage d'une vallée à une autre, la CCI va être déçue. Concernant maintenant la fluidité de la circulation en centre-ville, la situation sera pire. Là encore, un peu de logique suffit. Pour des raisons de rentabilité, et ceci a été soulevé à plusieurs reprises dans le rapport Hersant (commandé par le CGI en été 2008 et mis en ligne sur le site), il faut fortement inciter les automobilistes à utiliser cette rocade en heures creuses, en s'acquittant d'un péage élevé. En heures creuses, il n'y a pas de congestion dans Grenoble, et l'on voit mal alors un automobiliste faire le choix volontaire de payer un péage, alors que traverser par le centre-ville sans congestion est gratuit. Il sera donc favorable à ne pas utiliser cette rocade. A moins que l'on rende tellement difficile les conditions de circulations en centre-ville (restriction des voiries, aménagement des feux,...), que devant ces difficultés, l'automobiliste se résigne à emprunter le tunnel, même en heures creuses. Cette intention a clairement été annoncée par Jacques Chiron, adjoint à la mairie de Grenoble, en charge des déplacements, lors de la réunion de rendu des ateliers mis en chantier par le CGI, atelier déplacement en l'occurrence. Cela veut donc dire que les conditions de circulation automobile vont être volontairement dégradées en centre-ville, pour forcer les autos à emprunter le rocade (situation connue à LYON lors de l'ouverture de TEO, avec les conséquences que l'on connaît, rachat de la concession par la COURLY, augmentation des financements publics, et 40 ans de dette pour le contribuable lyonnais). Là encore, je ne suis pas sûr que les commerçants du centre-ville, piliers de la CCI, apprécieront l'évolution et les conséquences sur leur activité commerciale.

E Une diminution des voiries en centre-ville : au service des TC et/ou pour contraindre les automobilistes à emprunter le rocade aux heures creuses ?

Il est vrai que le discours officiel justifie les diminutions de voirie à destination des automobiles, pour les rendre aux TC et piétons, mais cette diminution physique des voiries aura un double effet pour les promoteurs de la rocade : améliorer les performances des TC (c'est l'argument régulièrement avancé) et forcer les autos à emprunter le tunnel (là on en parle moins et on peut comprendre pourquoi). Comment le CGI peut-il être sûr de ne pas voir se répéter la situation lyonnaise avec TEO en faisant des choix exactement similaires à ceux qui ont abouti au rachat de la concession de cet ouvrage à Bouygue, 3 ans après son ouverture ? Dans son appel d'offre à concession, le CGI a prévu des compensations versées à l'exploitant en cas de fréquentation trop faible de l'infrastructure. A-t-on une idée du montant que ces compensations pourraient atteindre ? Devant le refus de participation au financement de Pays Voironnais, Grésivaudan, metro, ville de Grenoble (pourtant la seule véritable bénéficiaire du projet), le CGI se retrouve seul avec le concessionnaire. Cela laisse augurer un péage élevé, ce qui n'est pas un «bon» signal pour encourager les usagers de la route à utiliser le tunnel. Encore une fois, comment peut-on estimer le montant des compensations que versera le CGI, argent qu'il prendra à l'évidence sur nos impôts, en plus de l'emprunt qu'il devra rembourser. De combien les impôts augmenteront pour faire face à cette éventuelle situation qui s'annonce plus que probable ? Où est l'utilité publique dans cette dérive financière ?

E A propos de la pollution dans la «cuvette» grenobloise

L'agglomération Grenobloise est l'une des plus polluée de France, et dans une relative moindre mesure, la RUG obéit au même constat. Liée à sa géographie particulière de cuvette, la pollution grenobloise, produite dans le RUG, elle-même ou venant de plus loin, se concentre dans l'agglomération et ne peut en sortir, ni par la verticale (phénomène d'inversion thermique d'altitude), ni par l'horizontale (absence de vents forts, barrières montagneuses). L'air est lentement brassé, homogénéisant ainsi la concentration en polluants de diverses

natures dans toute l'agglomération, les polluants ne restant évidemment pas exactement là où ils sont produits. De plus, point important dans le contexte d'une rocade nord n'acceptant pas les poids lourds, l'ASCOPARG indique que 40% de la pollution liée au trafic sont justement imputables aux poids lourds, qui resteront sur la rocade sud.

Une cartographie de l'agglomération réalisée par l'ASCOPARG montre que les endroits les plus pollués de l'agglomération se situent au niveau des grands axes de circulation, rocade sud, grands boulevards (là, on est aux valeurs limites de la protection de la santé), la principale pollution étant liée aux particules sans cesse remises en suspension aux passages des véhicules, sur une distance d'une centaine de mètres de part et d'autre de la rocade sud en particulier. Mais la pollution liée au trafic est très importante aussi au carrefour de la Carronerie et à Saint Martin de Vinoux, justement aux deux extrémités du tunnel prévu, où les mesures montrent qu'on ne respecte déjà pas l'objectif de qualité de l'air. Où en serons-nous dans ces deux dernières zones si le tunnel devait se faire ?

L'ASCOPARG nous indique enfin que la pollution a tendance à s'accumuler au sud de l'agglomération, poussée par des vents faibles venant du Grésivaudan principalement, et arrêtée par le relief.

A la suite d'études menées par le cabinet INGEROP disposant d'outils et données de modélisation transférés par l'ASCOPARG, nous apprenons les effets induits par la rocade sur différentes émissions de polluants. D'une manière générale, à l'échelle de la RUG, la mise en service de la rocade nord ne change quasi pas la situation. Seul le centre-ville, par la diminution physique des voiries et donc la baisse du trafic, voit une qualité de l'air s'améliorer significativement, au détriment de celle des communes périphériques sur lesquelles le trafic est reporté (le long de l'A480 dans sa partie nord, entre les échangeurs des Martyrs et Vercors), les deux sorties du tunnel.

«Il est évident que les effets de la rocade nord sur la pollution ne sont absolument pas à la hauteur des défis que l'agglomération doit relever pour respecter les seuils définis par la communauté européenne à échéance 2015. En effet, sur les PM 10 et 2.5 par exemple, c'est une diminution de 30% qu'il faudrait atteindre, alors que la mise en service de la rocade nord ne fait que stabiliser cette émission au seuil actuel, et encore pas partout. Sur le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère, les normes ne seront pas atteintes, soumettant l'état à une amende (chiffrée en million d'euros) de la part de la CE.»

2 ENQUETE PUBLIQUE : LES CARENCES

2,1 Périmètres de l'étude

Dans la mesure où les effets de cette infrastructure projetée, en termes de congestion et pollution, vont se répercuter bien au-delà des communes de Grenoble, La Tronche, Meylan, et Saint Martin le Vinoux, nous estimons que l'étude d'impact doit se faire sur un périmètre au moins égal à celui retenu pour le PPA.

En effet, les études de modélisations menées par l'AURG aux horizons 2025 montrent que les congestions sur les 3 branches de l'Y isérois vont croître considérablement, en particulier vers la cluse de Voreppe et au-delà. Cette même tendance est relevée en direction du Grésivaudan. Ces modélisations ne font d'ailleurs que confirmer les craintes annoncées par l'agence dans leur synthèse de 2007, en ce qui concerne les approches de la ville de Grenoble.

Sur le plan de la pollution, le périmètre actuel est à l'évidence trop petit, car si l'on augmente la congestion aux entrées de la ville, et ce, sur une distance de plus de 15 Km comme le laisse entendre l'AURG en 2025, l'état de pollution des zones concernées va nécessairement s'en trouver affecté.

2,2 Validités des modèles, méthodologie et dispositifs prévus pour la protection de l'environnement et des personnes

2.2.1 Choix du logiciel de modélisation et choix de présentation des résultats

u L'ASCOPARG, dans son courrier du 17/09/2009, précise « *l'outil choisi Impact Ademe 2.0 [pour le calcul des émissions de polluants] présente l'inconvénient de ne pas intégrer la méthode de calcul d'émissions COPERT IV en vigueur depuis 2 ans dans les calculs officiels d'émission. Les données d'émission de l'étude d'Impact sont donc produites avec la méthode COPERT III dont la conséquence est de sous-estimer les chiffres de 38 % pour les oxydes d'azote et de 20 % pour les PM10* ». **Cela signifie donc que les valeurs reportées dans l'étude d'impact sont fausses, largement sous-estimées.**

u Dans l'étude intitulée « *étude relative à la qualité de l'air - compléments horizon 2014* », deux cartes précisent la variation de la concentration en NO₂ de deux scénarii par rapport au scénario 0. Il n'est pas intellectuellement honnête de montrer l'évolution de la concentration en NO₂ et non la valeur absolue de cette concentration. Car ce qui est impactant pour la population n'est pas un pourcentage relatif de différence, mais la valeur effective des concentrations en polluant. En effet, peu importe si une fois l'ouvrage réalisé, on observe une diminution de 4% correspondant à 2 µg/m³ à partir d'une situation où l'on a en 2014, 50 µg/m³, car on sera toujours au-dessus des normes acceptables. **Il est tendancieux de présenter de telles cartes au public, qui ne peut qu'ignorer ces nuances, et qui peut laisser supposer que les promoteurs veulent dissimuler le taux de pollution.** Par ailleurs, les variations de concentration qui sont représentées sur la carte par des couleurs différentes, du vert au rouge, concernent des variations faibles : 0,5 à 2,5 µg/m³ de NO₂ par rapport au seuil limite de 40 µg/m³ de NO₂ applicable en 2010 et ne sont pas très significatives quand on connaît la précision des études de modélisation de la pollution (les modélisateurs s'estiment satisfaits avec un calage de leur modèle sur une situation de départ qui intègre 15% d'erreur)

2.2.2 Aux entrées/sorties du tunnel après travaux

u Ces zones vont connaître une nette augmentation de la pollution (NOx et particules) d'après les études présentées par INGEROP (cartes de pollution 2014). Malgré ce qu'annonce le CGI, on ne sait nulle part au monde traiter les pollutions en sorties de tunnel d'une manière efficace (débit des flux d'air pollué trop important, polluants trop dilués,...). Depuis des mois, alors que l'ASCOPARG, invité à participer dans l'atelier « environnement » ne cesse de répéter au CGI que cette solution n'est pas crédible, ce dernier continue à communiquer sur l'utilisation d'oxydes de titane (TiO₂) dans les matériaux de construction de l'éventuelle rocade (partie tunnel). La raison de cet entêtement est simple : à taille nanométrique, ces nanoparticules ont

fait l'objet d'études en laboratoire qui ont montré une activité photocatalytique transformant (et non pas éliminant !) les oxydes d'azote (rentrant dans le cycle de production de l'ozone) en nitrates de calcium. Ce processus impliquant l'utilisation de ciment dans lequel on a dispersé en surface ces nanoparticules, nécessite d'utiliser de la lumière (dans la gamme de spectre UV) et de laver les parois avec de l'eau, dans laquelle est soluble le nitrate de calcium, pour débarrasser la surface du catalyseur de ce produit de transformation des NOx afin de pouvoir recommencer un cycle de transformation.

Plusieurs problèmes se posent alors qui rendent ce procédé dangereux et inefficace pour l'utilisation projetée :

- sur le plan purement technique, on ne sait rien ou presque de la photocatalyse menée en lumière artificielle (il n'y pas de soleil sous un tunnel) en termes de rendement chimique et aussi du coût que cela occasionnera. Nous sommes très loin des conditions utilisées dans les processus au grand jour. Ensuite, comme je vous l'ai déjà expliqué plus haut, il faut régulièrement rincer les parois des surfaces traitées avec ces nanoparticules avec de l'eau pour entraîner les nitrates de calcium et libérer la surface active du catalyseur. Ces eaux sont alors fortement chargées en nitrates, un polluant très nocif des nappes phréatiques qui rend l'eau impropre à la consommation. Il est donc hors de question de rejeter directement ces eaux de rinçage dans les nappes. **Où sont, dans le document d'EP, les dispositifs de retraitement des eaux polluées à chaque sortie du tunnel ? Quelle place ces stations d'épuration vont-elles prendre dans des périmètres de sortie de tunnel déjà très contraints ? Quels coûts supplémentaires cela va-t-il occasionner ? Aucun de ces éléments ne figurent dans le document et pourtant ils doivent s'y trouver si le CGI persévère dans sa volonté d'expérimenter pour la première fois ce procédé.**
- Ce traitement n'a **aucune action sur le dioxyde de carbone**, il ne peut donc pas contribuer à faire diminuer la production de ce gaz à effet de serre. Ce traitement n'a **aucune action sur les particules fines, le plus gros problème de pollution sur Grenoble**. Ce traitement peut avoir des actions sur les Composés Organiques Volatiles (COV) mais dans certains cas, l'oxydation de ces COV peuvent conduire à des **produits de transformations plus toxiques pour l'environnement que les COV originaux**. C'est particulièrement vrai pour l'oxydation d'alcool en formaldéhyde, toxique puissant. **Où se trouvent dans l'EP soulignés ces aspects restrictifs du procédé présenté comme « high tech » par le CGI ?**
- Beaucoup plus grave maintenant, est la situation relative à la toxicité de ces nanoparticules. En effet, et le débat sur les nanotechnologies a lieu en ce moment même, mené par la CNDP, on ne sait rien des effets de l'accumulation dans l'environnement de ces objets de taille nanométrique. Pourtant le risque de dispersion de ces nouveaux objets est très probable dans le cadre de l'utilisation que veut en faire le CGI. **Où sont dans le document d'EP, les études relatives au vieillissement des ciments et goudrons qui contiennent du TiO2 nanoparticulaire ? A quelles échéances de temps, liés aux différents modes d'altération des surfaces traitées (mécaniques, érosion), retrouvera-t-on dans l'atmosphère et dans les eaux de ruissellement ces particules ?**
- Des études récentes réalisées « in vitro » viennent de démontrer l'effet potentiellement cancérigène du TiO2 (voire génotoxique), et l'AFSSET vient de demander à la commission européenne de reclasser ce produit pour sa toxicité bien plus importante qu'initialement évaluée. **Comment se fait-il que dans l'EP, il ne soit pas fait référence à ces dangers suspectés ?**

u Ces zones vont connaître une nette augmentation de la pollution (NOx et particules) qui nécessite une protection des populations habitant dans ces espaces puisque soumises à des seuils dépassant les seuils réglementaires à l'horizon 2015. L'ASCOPARG a très tôt demandé au CGI, toujours lors de leur participation dans l'atelier environnement, de proposer et de chiffrer les dispositifs de protection des habitations (filtres à particules, protection de façade,...), ce chiffrage devant tenir compte aussi de la maintenance des dispositifs envisagés.

Où se trouvent dans l'EP ces informations ? Quels coûts supplémentaires devront être intégrés au coût total de la réalisation de l'ouvrage ?

En réponse à un courrier en date du 17 septembre adressé par le Président de l'ASCOPARG au Président du CGI à propos du manque d'une cartographie précise des bâtiments et des populations impactées, André Vallini se protège en se référant à une note méthodologique d'un texte réglementaire. En effet, cette note du 25 février 2005 sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières, ne demande pas de réaliser une cartographie des habitations exposées à des concentrations supérieures aux seuils réglementaires. Seulement dans le cas de ce projet, dans les zones connaissant une augmentation, se trouvent non seulement des résidences privées mais aussi le CHU, le pôle couple-enfant, l'établissement des petites sœurs des pauvres. La nature et les destinations de ces bâtiments auraient dû inspirer au CGI de ne pas se contenter du minimum en matière d'impact sur l'air, mais de répertorier soigneusement les bâtiments impactés et de prévoir les mesures à mettre en œuvre lui permettant de chiffrer le montant des mesures compensatoires, et éventuellement de déplacer les populations si cela s'avère nécessaire. Ce n'est certainement pas au concessionnaire qui pourrait être retenu, d'interpréter et décider des dispositifs de protection à mettre en place. Nous demandons que cette cartographie soit réalisée, conformément à ce qu'avait demandé l'ASCOPARG dans l'atelier « environnement » et que le CGI annonce la nature et le coût des mesures de protection.

2.2.3 Comment faire la part des différents paramètres retenus dans la modélisation des cartes d'émissions de NOx ?

Le cabinet INGEROP a pris un ensemble de données pour paramétrer son modèle. Entre autre, il a considéré les améliorations techniques des véhicules en termes de rejets de polluants (nature et taux). Nous demandons à ce que soit réalisé une cartographie d'émission à échéance 2014 sur une zone comparable à celle étudiée dans le document d'EP, correspondant à un scénario sans rocade nord, sans ajout de nouveaux moyens en transport en commun par rapport à 2008, à nombre de km/véhicules constant par rapport à 2008, et que l'on compare cette carte avec celle avec rocade nord pour des structures TC et nombre de km/véhicules identiques à 2008. Ainsi pourra-t-on avoir une idée plus précise de l'influence de l'évolution technologique des véhicules, en tenant compte sur la période 2008-2014 du taux de renouvellement du parc. Si l'on s'apercevait alors que la pollution sur l'ensemble de l'agglomération est ramené à des seuils inférieurs aux normes en vigueur en 2015, y compris dans les zones correspondant aux sorties de tunnel, avec certes une diminution moindre en centre ville qu'avec rocade, c'est ce scénario qu'il faudra privilégier car étant le seul à respecter les objectifs du PPA en 2015.

2 ENQUETE PUBLIQUE : NOS CONCLUSIONS SUR L'UTILITE PUBLIQUE

Considérant l'ensemble des points listés ci-dessous :

- Tromperies sur les véritables objectifs de l'ouvrage ayant pour but de faire adhérer à tous prix la population de la RUG à ce projet ;
- Non respect des objectifs annoncés dans le PDU ;

- Etudes comparatives d'émission de polluants manquantes ;
- Inexactitudes méthodologiques sur la mesure d'émission de polluant ;
- Non respect de la protection de l'air ;
- Non protection des populations exposées au-delà des seuils critiques ;
- Contradictions évidentes entre les attendus de la CCI et les conséquences.

Nous vous demandons de ne pas déclarer ce projet d'utilité publique

Yves G.
Président ASULGV