



VILLE DE LA TRONCHE

Réunion publique Rocade nord lundi 5 février 2007

Monsieur Jean Michel REMANDE, Maire ouvre séance en souhaitant la bienvenue à l'ensemble des participants. Il rappelle que la présente réunion a pour objet de présenter les impacts sur la commune de la Tronche du projet que le conseil général de l'Isère porte pour la réalisation d'une rocade nord. Il précise que le débat autour du plan de déplacement urbain sera lui à organiser au niveau de la région urbaine. L'enquête publique en cours sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) constitue un des lieux où s'exprime ce débat

Il donne ensuite la parole à M Max Lambert chargé de mission du conseil général qui présente à l'aide d'un diaporama le projet porté par le conseil général. (Cf. annexe)

A l'issue de cette présentation et avant d'ouvrir le débat, M le maire rappelle la position de la majorité du conseil municipal déjà exprimée à plusieurs reprises. Dans un premier temps, il demande que soit utilisé un double conditionnel pour s'exprimer de ce projet qui est conditionné:

1. à l'adoption du PDU dont l'enquête publique est en cours
2. à l'adoption **d'un projet de rocade** qui sur la commune de la Tronche est inacceptable sur deux points :
 - La non couverture sur le secteur situé entre le CHU et les cimetières qui coupe un des derniers espaces de développement et de renouvellement de notre commune
 - L'éventrement de la petite tronche au cœur d'un quartier de plus de 1000 habitants avec un passage au pied d'un immeuble de 150 logements, d'une maison de retraite et du pôle couple enfants

Il précise que la commune ne souhaite pas tomber dans la facilité d'un report de ce projet sur les communes alentours. Les objectifs généraux du PDU ont ainsi été approuvés par le conseil municipal avec :

- d'importantes réserves qui portaient notamment sur l'impact du projet de Rocade nord
- et la demande qu'une consultation de la population soit réalisée préalablement à la décision de sa réalisation.

La commune ira ainsi rencontrer le CG38 pour faire évoluer ce projet sur ses points inacceptables.

Mme Pascale GALLIARD, première adjointe assure l'animation du débat avec la salle.

M Cornel CRISAN élu écologiste prend la parole pour lire une motion de M Chavoutier conseiller municipal délégué aux transports. Cette intervention souligne les incohérences entre la mise en place d'un agenda 21 par le conseil général de l'Isère, la rencontre du président Vallini avec M Hulot et la poursuite de ce projet d'infrastructure routière. Le conseil municipal débattera en février d'une motion destinée à interdire ce projet.

M Edouard YTOURNEL conseiller municipal d'opposition s'insurge contre ce projet. Il demande comment ce projet peut être décidé sans disposer d'alternative et exige qu'un référendum municipal soit organisé afin qu'aucun projet ne puisse être imposé à une commune qui ne le souhaiterait pas.

Monsieur le maire Jean Michel REMANDE précise qu'un consensus doit pouvoir être trouvé autour de l'expression des Tronchois. Sur proposition des habitants du mont Rachais, il inscrira à l'ordre du jour du conseil municipal du 26 février l'examen d'un projet de délibération rappelant la position du conseil municipal.

M Max LAMBERT confirme que le conseil général, après avoir échangé avec la Métro, prendra à sa charge la consultation des habitants sur le principe de la rocade. Cette consultation devrait être organisée à l'automne 2007.

M DIONNET délégué des habitants du mont Rachais, rappelle que les habitants du Mont Rachais s'opposent vivement à la réalisation de ce projet à moins de 10 mètres de la façade de leurs logements.

Mme Pascale Galliard 1^{ère} adjointe organise ensuite le débat entre la salle et le conseil général de l'Isère.

Questions de la salle	Réponse du conseil général
Est ce que le projet de rocade du conseil général impacte la reconstruction de la maison de retraite « ma maison » porté par les petites sœurs des pauvres ?	Des engagements ont été pris en direction des petites sœurs des pauvres. Le projet du conseil général ne remettra ainsi pas en cause ce projet trop avancé pour pouvoir être profondément modifié ou déplacé.
Le projet du conseil général remet il en cause la tour du Rachais ?	Le conseil général vient dans un esprit d'ouverture présenter son projet très en amont. Bien que les études techniques ne soient pas assez avancées pour le définir aujourd'hui,, il est peu vraisemblable que dans l'hypothèse d'un tracé au travers du parc du mont Rachais, il soit possible de conserver ce bâtiment. Cependant, si cela est possible, le Conseil général le fera.

Questions de la salle	Réponse du conseil général
<p>Les travaux qui se situeraient à une dizaine de mètres des façades de l'immeuble du Mont Rachais ne feraient ils pas courir le risque de déstabiliser ses fondations ?</p>	<p>Le chantier correspond à des terrassements d'une dizaine de mètres de profondeur sur une trentaine de largeur. Ce type de chantier est parfaitement maîtrisé actuellement. Il n'aura ainsi pas d'impacts sur la solidité et la stabilité de l'immeuble du Mont Rachais. Le chantier de la rocade nord pourrait par ailleurs constituer une opportunité pour la réalisation d'un parking pour les locataires et de refaire le parc à l'issue du chantier.</p>
<p>Pourquoi ne pas passer sur le terrain des petites sœurs des pauvres ?</p>	<p>Le premier réflexe des techniciens est de privilégier un tracé utilisant des terrains non bâtis. Les premières études ont ainsi porté sur le terrain des petites sœurs des pauvres. L'avancement important de leur projet de maison de retraite ne permettait plus sa remise en cause. Des études sont ainsi engagées pour faire passer le projet de rocade entre la propriété des petites sœurs et l'immeuble du mont Rachais.</p>
<p>Le bâtiment de la tour s'il devait être démolit ne pourrait il pas être reconstruit ?</p>	<p>Les premières études conduites laissent penser qu'il y a de fortes présomptions de démolition de ce bâtiment. Si cela devait être le cas, ces logements seront bien évidemment reconstruits. La localisation de cette reconstruction reste à étudier. L'ensemble des coûts d'insertion du projet dans son environnement est compris dans l'estimation que le conseil général a réalisée.</p>
<p>Le chiffrage de ce projet subira t'il les mêmes dérives que le tracé initial de la DDE qui a connu en quelques années a été multiplié par 2,6 ?</p>	<p>Le chiffrage de ce type de projet comporte des aléas. Le conseil général a recherché une solution qui les limite au maximum. Ainsi le projet du conseil général évite soigneusement le creusement par la technique du tunnelier dans des terrains alluvionnaires. Son chiffrage devrait ainsi être plus précis et fiable.</p>
<p>Le dérapage des coûts de ce projet, ne remettra t'il pas en cause le financement des transports en commun par le conseil général de l'Isère ?</p>	<p>L'hypothèse d'un péage permet de limiter la mobilisation d'argent public dans ce projet. Les sommes en jeu deviennent ainsi compatibles avec les moyens des collectivités territoriales. Elles ne remettront ainsi pas en cause les financements des infrastructures de transports en commun.</p>
<p>La réalisation de la rocade nord va-t-elle réellement améliorer la circulation sur l'agglomération Grenobloise ?</p>	<p>L'Agence d'urbanisme de la région Grenobloise travaille actuellement à la mise à jour des simulations des trafics. Ces données seront publiques. Si ces études démontrent que ce projet est inutile, il ne sera évidemment pas réalisé.</p>

Questions de la salle	Réponse du conseil général
<p>Comment ce projet est il compatible avec les engagements du conseil général en matière de développement durable ?</p>	<p>Les études montrent que la production de gaz à effets de serre et de pollution est plus importante sans la réalisation de la rocade nord. En effet, la fluidification de la circulation réduit l'émission de gaz polluants. Par ailleurs, les gaz d'échappement collectés dans le tunnel pourront être captés, voire traités avant évacuation dans le milieu naturel en dehors des zones urbanisées ce qui n'est pas le cas de ceux issus actuellement de véhicules immobilisés dans des bouchons en plein air et qui empruntent quotidiennement les quais de l'Isère.</p>
<p>Si ce tunnel n'accepte pas les poids lourds, ou seront-ils déplacés ?</p>	<p>La circulation des poids lourds correspond à environ 5% du trafic de l'agglomération Il s'agit principalement d'un trafic de livraisons locales. Cette circulation peut ainsi rester sur la rocade sud. Par ailleurs, il est rappelé que pour des raisons de sécurité, il n'est pas forcément souhaitable de faire circuler des poids lourds dans des tunnels de grande longueur.</p>
<p>Comment les déblais seront-ils évacués ?</p>	<p>Le chantier serait engagé par les deux cotés. Il y aurait ainsi environ 80 000m3 de matériaux à évacuer par coté (avec un recyclage partiel possible par les ciments Vicat). Pour donner un ordre de grandeur, le projet des petites sœurs des pauvres induit 30 000 m3 de matériaux à évacuer. L'ensembles des solutions d'évacuation seront à étudier (dont la solution d'évacuation par barges comme cela a été le cas pour le chantier de stabilisation du quai Charpenay).</p>
<p>Ne faut il pas penser autrement la question des transports sur l'agglomération ?</p>	<p>La majorité du conseil général investit massivement et prioritairement dans le développement des transports en commun. Régler les problèmes de circulation nécessite cependant de travailler à l'amélioration de l'ensemble des modes de déplacements. Le projet de rocade nord a pour objet de capter 60 000 véhicules par jour. Il s'agit globalement du trafic existant actuellement sur les berges de l'Isère ou dans l'agglomération. Une analyse en terme de kilomètres par jours sur l'agglomération est à finaliser. Des simulations de trafic permettent d'évaluer l'impact de ce type d'infrastructures. L'agence d'urbanisme travaille sur cette question. Les premières conclusions montrent que la rocade nord associé aux investissements en matière de déplacements améliore la fluidité et ainsi réduit les ralentissements et la pollution. Les conclusions définitives de l'agence d'urbanisme seront rendues publiques et feront l'objet d'un débat public.</p>

Questions de la salle	Réponse du conseil général
<p>Le péage ne créera t'il pas des files d'attentes et des ralentissements sources de pollution pour le quartier ?</p>	<p>De nombreux pays d'Europe savent aujourd'hui facturer des péages sans que les véhicules n'aient à s'arrêter. Les seuls freins à la mise en place de ce type de facturation en France sont d'ordres législatifs. Ils devraient pouvoir être levés d'ici la livraison de l'équipement. Il pourrait ainsi ne plus avoir de péage physique dans le sens que nous connaissons aujourd'hui en France avec des cabines.</p>
<p>Pourquoi ramener en ville les trafics de transit entre les vallées, et ne pas ainsi privilégier un tracé situé plus en amont entre Meylan et Saint Egrève ?</p>	<p>L'objectif du PDU est d'apaiser et d'alléger la circulation au cœur de l'agglomération. Aujourd'hui, même en utilisant les transports en commun, il n'est pas possible d'accéder efficacement à l'agglomération et surtout de la traverser. La réalisation de la rocade nord constitue par ailleurs une condition indispensable au développement des transports en commun car elle permettra de libérer de l'espace en ville pour les transports en commun. Ce principe a été adopté à l'unanimité des communes de l'agglomération. Sans rocade nord, la situation de la circulation sera bien pire. Les études du PDU ont démontré que la réalisation d'un tunnel en amont ne permettrait pas une bonne jonction avec la circulation interne à l'agglomération qui correspond à 80 % du trafic automobile de l'agglomération. La circulation de transit est marginale dans notre agglomération. La réalisation d'un tunnel amont reliant le Grésivaudan et le Voironnais fait également courir le risque d'attirer les véhicules en transit entre l'Italie et la vallée du Rhône.</p>
<p>Pourquoi ce projet n'est il pas présenté par des élus ?</p>	<p>M Alain Mistral vice président du conseil général chargé des routes a précisé que le conseil général a voté le PDU et décidé de porter ce projet à la condition :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. que son montage financier soit assuré 2. et que ce projet démontre son efficacité. <p>Si ces deux conditions ne sont pas remplies, ce projet sera évidemment abandonné. M le Président du conseil général est à l'écoute de toutes les remarques, interrogations, inquiétudes et notamment celles des associations. Il ne s'agit pas d'affirmer pour être dans la vérité. Il convient de laisser les études se dérouler afin de se positionner sur ce projet. Il rappelle que le PDU met l'accent sur le développement des transports en communs. Seule une politique de transports associant l'ensemble des modes de déplacements pourra permettre de répondre aux enjeux de l'agglomération.</p>

Questions de la salle	Réponse du conseil général
L'objectif du PDU est de limiter le trafic automobile. Comment ce projet ne pourrait il y participer ?	<p>La réalisation de la rocade nord aura trois impacts favorables sur la circulation :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elle permettra l'aménagement de voies de transport en commun efficaces sur des espaces aujourd'hui dédiés à l'automobile 2. Elle fluidifiera la circulation et réduira ainsi la pollution par réduction des temps de trajets 3. Elle réduira la distance de nombreux trajets limitant ainsi les kilomètres parcourus en automobile sur l'agglomération.
Comment ce projet est il compatible avec le plan marguerite alors qu'il dispose de si peu d'échangeur ?	L'objectif de ce projet est d'éviter le développement de trafics parasites au cœur des quartiers de vie. Les échangeurs prévus permettent une bonne desserte et liaison avec le Grésivaudan, les différents quartiers Est de Grenoble, la commune de La Tronche et le CHU ainsi que l'ensemble des communes de l'est et du nord de l'agglomération (Saint martin d'hères, Meylan, Corenc)
Un échangeur au niveau du pont de l'île verte est il prévu ?	La commune de La Tronche n'a pas souhaité disposer un échangeur de plus car il aurait drainé une circulation supplémentaire importante sur l'avenue des maquis du Grésivaudan.
Pourquoi le projet « Cagnet » qui comprend trois tunnels entre Meylan et Saint Egrève a-t-il été rejeté alors que son coût estimé par l'association qui le porte est non de 1 milliard d'euros comme l'annonce le CG38 mais de 600 millions d'euros ?	<p>La longueur des tunnels du projet porté par M Cagnet est d'environ trois fois celle du projet étudié par le conseil général. Son coût aurait du mal à en être inférieur. Le conseil général confirme donc son estimation de ce projet aux alentours de 1 milliard d'euros. Les études du PDU montrent par ailleurs que dans l'agglomération, le trafic de transit est très faible :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2% de grand transit comme entre Valence et Pontcharra • 17% pour l'échange entre territoires comme Voiron Crolles. <p>Par ailleurs, le trafic des poids lourds ne représente que environ 5% du trafic. Il est ainsi marginal et correspond à des besoins de livraison interne. Le conseil général n'a pas pour objectif de favoriser le trafic de transit en provenance de l'Italie et à destination de la vallée du Rhône Le projet de rocade nord doit répondre aux besoins de 80% de la circulation qui est interne à l'agglomération. Située trop loin elle perdrait cette fonction et pourrait faire peser le risque de favoriser la venue de trafics de transits</p>

Questions de la salle	Réponse du conseil général
<p>Comment considérer le projet du conseil général de passer en viaduc sur la commune de Saint Martin le Vinoux comme une amélioration de l'environnement alors qu'il passe à proximité immédiate de plusieurs monuments historiques ?</p>	<p>La question de la hauteur du viaduc prévu sur la commune de Saint Martin le Vinoux est encore très ouverte. Situé trop bas, la voie pourrait créer une nouvelle coupure physique dans la commune de Saint Martin le Vinoux que le conseil général souhaite éviter.</p> <p>Par ailleurs, le projet du conseil général ne comprend pas d'échangeur avec l'A48. Il permettrait ainsi de reconverter cette voie en boulevard urbain qui pourrait accueillir un tramway en site propre. Cet aménagement constitue également une opportunité majeure de requalification du bas de la commune de Saint Martin le Vinoux.</p>
<p>Qu'est ce qu'une tranchée ouverte ?</p> <p>Qu'est ce que cette tranchée ouverte coupant la boucle des Sablons apporte au projet du Conseil Général ?</p>	<p>Il s'agit un ouvrage enterré, mais non couvert. Les normes de sécurité en matière de tunnel sont devenues draconiennes. Les coûts de sécurité sont très liés à la longueur de couverture. La non couverture sur le secteur des sablons apporte ainsi une économie très importante sur le projet, ce qui constitue un des objectifs du conseil général ainsi qu'une sécurité accrue sur les bretelles de cet échangeur</p>
<p>Comment sont connus les sols ?</p>	<p>De très nombreuses études de sols sont dorénavant et déjà existantes. Elles apportent une connaissance globale de la géologie du secteur suffisante à ce stade des pré études. Elles devront être complétées afin de parfaire la connaissance des sols sur le tracé précis de ce projet.</p> <p>Pour ce qui est du sous sol du mont Rachais, il est très connu par les ingénieurs de la société Vicat qui le creusent depuis des décennies pour en exploiter la roche.</p>
<p>L'utilisation des explosifs ne va elle pas ébranler les maisons de la petite Tronche ou créer des chutes de blocs depuis le Rachais ?</p>	<p>L'utilisation des explosifs est aujourd'hui parfaitement maîtrisée. Les exemples du démontage de l'autopont des grands boulevards ou les creusements existants de la montagne par la société Vicat sont là pour en témoigner. L'ensemble de ces questions sera bien entendu étudié.</p>
<p>Quel sera l'impact de ce projet sur la qualité de l'air ?</p>	<p>Des galeries de ventilation seront à construire. Leur positionnement n'est aujourd'hui pas arrêté. Il semble évident que des évacuations seront à réaliser sur l'ensemble du tracé. Elles pourront faire l'objet de traitement avant rejet sous réserve de faisabilité technique (non acquise à ce jour). Il convient de se rappeler que les rejets liés au trafic actuel sur les quais de l'Isère ne sont eux pas traités. Ils apportent ainsi une pollution supérieure à celui du projet.</p>

Questions de la salle	Réponse du conseil général
Pourquoi n'améliore t'on pas le fonctionnement du carrefour du Rondeau et une augmentation des voies de l'A480 ?	La rocade sud et l'A480 relève de la compétence de l'Etat. Il étudie actuellement un élargissement de l'A480 et le réaménagement du carrefour du Rondeau. Ces projets s'inscrivent plus dans l'objectif de réaliser la liaison nord sud doublant la vallée du Rhône.
Comment prévoir une rocade nord sans PDU voté ?	La réalisation de la rocade nord n'est pas décidée. Si le PDU exclut la rocade, elle ne se fera évidemment pas. Les problèmes de circulation eux resteront.
Quels seraient les impacts si les 600 millions d'euros étaient investis dans le développement des transports en commun. Des partenariats ne peuvent pas plutôt être trouvés avec la SNCF plutôt qu'avec des groupes de BTP ?	Le développement des transports en communs constitue la priorité du plan de déplacements urbains. Il ne pourra pas seul répondre aux besoins de déplacements sur la région urbaine grenobloise. Il est ainsi indispensable de réaliser également des investissements sur les voiries.
Ne pouvons nous pas créer un péage urbain pour limiter la circulation en ville.	Ce type de dispositif a pour objet de limiter l'accès à la ville. Il ne répondra ainsi pas aux besoins de déplacements existants sur l'agglomération.
Quel sera l'impact de ce projet sur le bruit	Le transfert de la circulation aujourd'hui en plein air dans un caisson constitue le meilleur moyen de réduire et traiter les bruits de circulations.
Quel est l'impact de ce projet sur les risques d'inondations	La réalisation du caisson en bordure de la rivière participera à la protection contre les inondations. Des études restent à faire afin de déterminer le niveau de protection de ce projet et la fréquence à laquelle il pourrait être acceptable de le voir inondé comme cela est le cas pour la voie sur berges.

Avant clore la séance, Monsieur Jean Michel REMANDE Maire remercie chacun pour sa participation à ce débat et rappelle l'opposition de la commune à ce tracé. Il fait part de sa confiance en la démocratie pour traiter :

- des questions générales posées par le Plan de déplacements urbains
- et des questions spécifiques que ce projet fait porter à la commune de La Tronche et ses habitants et notamment ceux des Sablons et de la Petite Tronche.

Il précise que la technique doit prendre en compte la réalité de la vie des milliers de personnes dont l'habitat est situé à proximité immédiate du tracé étudié par le conseil général. Monsieur le Maire annonce la constitution d'une cellule de vigilance associant la commune, les unions de quartier et les associations locales oeuvrant dans le domaine du cadre de vie et de l'environnement pour suivre l'avancée de ce projet qui pourrait avoir un impact majeur sur la commune de La Tronche.