



NON AU TUNNEL
ville de La Tronche

Le tunnel dont personne ne veut !

Le projet d'une rocade autoroutière de contournement de Grenoble par le nord nourrit l'actualité de l'agglomération et de la commune. Après le désengagement de l'Etat sur le projet élaboré par la DDE*, le Conseil général de l'Isère a pris la maîtrise d'ouvrage du projet. Le tracé envisagé est rejeté en bloc tant par les associations que par la municipalité de La Tronche. Or le Conseil général a adopté un calendrier très volontariste.

L'action du Conseil général de l'Isère

repose sur un double credo à ses yeux non discutable. Un, la rocade nord de Grenoble doit se faire. Deux, le meilleur tracé est celui présenté depuis plusieurs mois par les élus et les services départementaux. Fort d'une consultation estivale qui tenait plus de la communication, et malgré les conclusions négatives de l'étude de trafic de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG), le Conseil général avance. Il n'est pas inutile pourtant de revenir sur les principaux aspects de ce tracé, en les confrontant aux autres scénarios " non retenus. " (p.6)

Le calendrier du Conseil général se précise.

Pour entrer dans le cadre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, il a engagé une démarche de concertation confiée à une agence de communication. Celle-ci concernera outre La Tronche, les cinq autres communes touchées de près par le

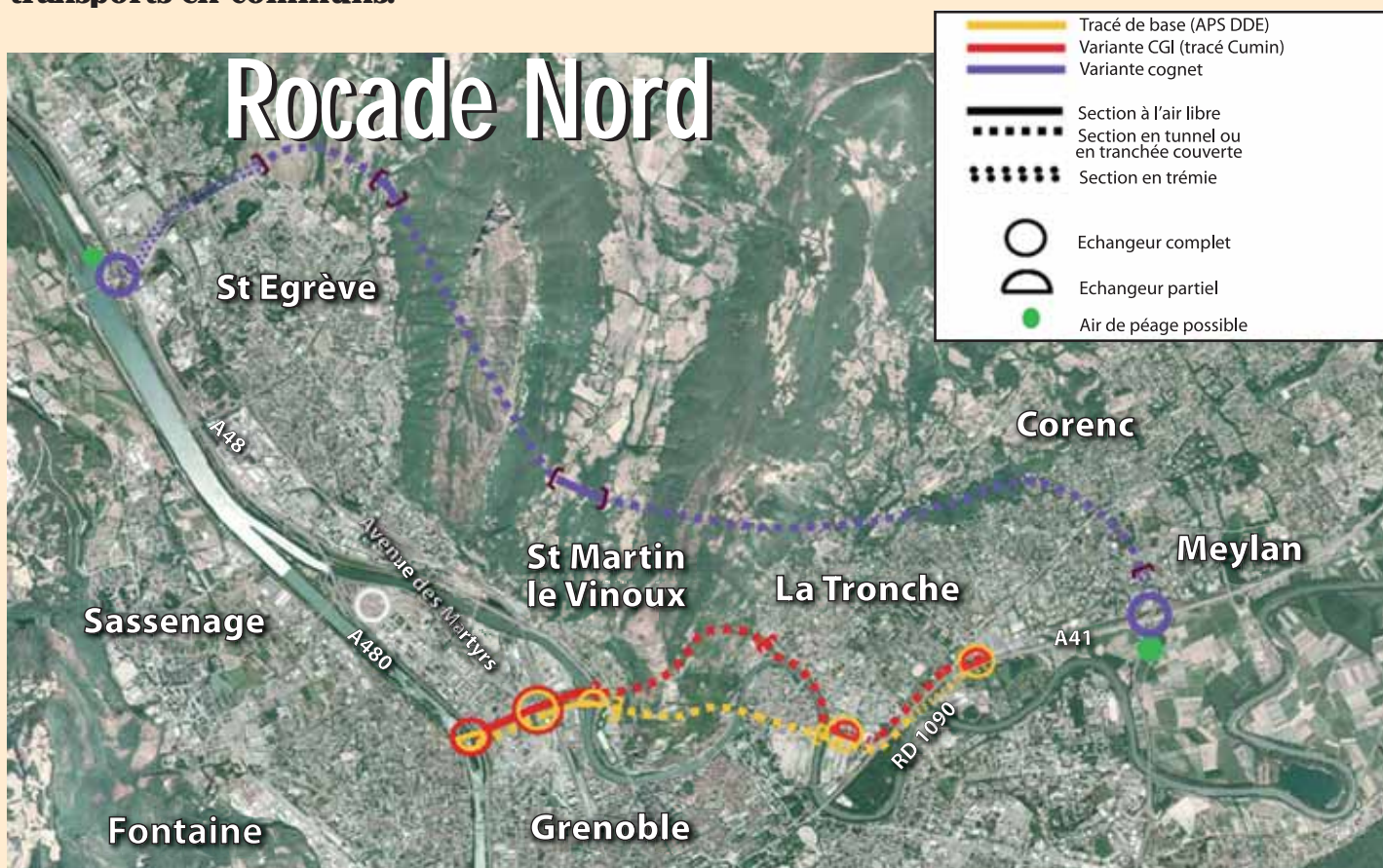
projet de rocade. A l'automne 2008, il devrait présenter un projet urbain équivalent à celui programmé pour la zone ouest. Objectif : aller vers une Déclaration d'utilité publique (DUP) après enquête réglementaire à l'horizon 2009. Après consultation dans le cadre d'une concession à un opérateur privé, la mise en route du chantier est programmé pour 2010 ou 2011 (p.7)

Les associations, tout comme la municipalité de La Tronche,

manifestent leur opposition unanime au tracé. Pour certaines d'entre elles, ce rejet s'inscrit dans un refus de toute rocade. Les arguments associatifs se recourent et se complètent. Ils concernent les effets humains et environnementaux, la faisabilité technique du tracé, les questions du financement de la rocade, ainsi que la conduite même du projet - études, consultation, absence de débat sur les alternatives dans un contexte de " moratoire routier " national. (p.8)

Des scénarios plus ou moins f(l)ous...

On peut estimer à une quinzaine les scénarios - évoqués, esquissés, défendus - de contournement autoroutier de Grenoble. Ici on rappellera seulement les contours, les qualités affichées et les failles de trois d'entre eux. Tous affichent des objectifs financiers considérés par beaucoup comme sous-évalués, en raison des aléas techniques non encore résolus. Cette imprécision financière fait craindre le report, voire l'abandon, de certains investissements consacrés aux alternatives à la circulation automobile, et notamment aux transports en communs.



Le projet de la Direction départementale de l'équipement

Résumé : un tunnel passant en nappe profonde sous la Bastille. Un débouché au niveau d'un échangeur près de l'hôpital Michallon, et un pont sur l'Isère suivi d'une tranchée couverte à hauteur du CEA pour le raccordement à l'A480.

Qualités techniques affichées : tracé relativement court (5,9km).

Points faibles : le passage en nappe profonde risqué induisant un coût élevé (780 ME, sans doute 1 milliard d'euros au final) a conduit au désengagement de l'Etat sur ce projet en 2006.

Le projet Cognet, non retenu par le Conseil général

Résumé : tracé plus excentré, composé de trois tunnels sous la Chartreuse, partant de l'A48 au niveau de Saint-Egrève pour arriver au niveau du raccordement entre la Rocade Sud et l'A41.

Qualités techniques affichées : périphérique moins urbain évitant les zones sensibles, réduction des travaux routiers.

Points faibles : l'impact environnemental fort d'un tracé en plein cœur du

parc naturel régional de la Chartreuse, et son éloignement qui le rend moins opérationnel pour le trafic d'échange dans l'agglomération.

Le projet du Conseil général

Résumé : reprenant pour partie les éléments d'une autre variante dite " Cumin ", le tracé de 6,1 km débute à l'est sur l'axe Meylan-Grenoble (RD1090), se poursuit sur les berges de l'Isère entre le cimetière et la Bastille, franchit celle-ci par un tunnel ayant son entrée à la Petite Tronche, ressort au Polygone scientifique avec franchissement aérien pour se raccorder à l'A480.

Qualités techniques affichées : tracé plus court que le précédent et moins coûteux.

Points faibles : tracé très urbain, aléas techniques nombreux relatifs à la qualité des sous-sols, à la proximité de la nappe phréatique, à la résistance du bâti (Petite Tronche), à la gestion des fumées du tunnel et leur impact environnemental (hôpital couple-enfant notamment). Par ailleurs, au regard de l'objectif qui vise à fluidifier la circulation, deux éléments négatifs ont été relevés : le gabarit limité à 3m interdit la circulation des poids lourds ; par ailleurs le système envisagé de péage " free-flow " (sans barrière), qui n'existe pas en France, constitue une inconnue supplémentaire.



La nouvelle équipe municipale, n'est pas opposée au principe d'un contournement autoroutier de Grenoble par le nord, mais reste hostile au tunnel. Elle oppose plusieurs arguments à un projet de tracé qu'elle juge inacceptable. Refusant la politique de la " chaise vide ", les élus dont le nouveau maire, Hervé-Jean Bertrand-Pougnand, suivent avec la plus extrême attention l'agenda du conseil général et notamment les ateliers thématiques en cours. Ils rappellent les " points durs " du dossier.

Un projet humainement impossible

La destruction d'un bâtiment de 30 logements - la " rotonde " ou la " tour " - et la mise en danger d'un autre immeuble rendent d'emblée le projet inacceptable. Autre lieu de vie menacé, l'hôpital couple-enfant qui subirait en effet pleinement l'impact polluant d'une rocade, même sous tunnel.

Un projet aux nombreux aléas techniques

Trop d'inconnues techniques pèsent sur le dossier. Rien ne dit notamment comment sera traité la question des fumées. Autre aspect qui " parle " aux Tronchois : l'instabilité des sols le long des berges et des quais de l'Isère.

Un projet qui " déborde "

Le Conseil général met en avant l'intérêt de la rocade en matière d'insertion urbaine pour l'entrée est de Grenoble. Or la ville de La Tronche

entend conduire elle-même et avec les partenaires qu'elle se choisit ses projets d'aménagement d'une zone en partie urbanisable, et estime que le conseil général de l'Isère déborde de ses compétences.

Un projet uniquement grenoblois et à court terme.

Parce qu'il n'accepte pas les hauts gabarits (bus) et ne règle pas la question des camions, le tracé du Conseil général de l'Isère n'apportera pas de solution à l'épineuse question de la traversée de l'agglomération. Conçu pour le confort du coeur de Grenoble, il tourne le dos à ses objectifs affichés : l'amélioration globale des conditions et le développement de tous les modes de déplacement. Alors que la commune supporte sur 54% de son territoire urbanisable le poids d'équipements publics d'agglomération, le tunnel est l'acte de trop.

Mots d'actualité

Acquisitions

Alors que les études d'avant-projet sommaire (APS) déterminant la faisabilité du projet ne sont pas achevées, le conseil général s'est porté acquéreur de trois propriétés à Saint-Martin-le-Vinoux et La Tronche, situées sur le trajet prévu pour la rocade, pour plus d'1 million d'euros.

Calendrier

Après une concertation conforme au code de l'urbanisme à l'automne 2008, et tandis que les études se poursuivent, le Conseil général de l'Isère programme l'enquête d'utilité publique pour la fin de l'année 2009,

en même temps que la consultation éventuelle pour le choix d'un concessionnaire. Il prévoit le début des travaux début 2011. Mise en service prévisionnelle : fin 2014.

Concertation

Le processus de concertation est en cours. Le Conseil général l'a confié à une agence de communication. Outre La Tronche, les communes de Meylan, Grenoble, Saint-Martin le Vinoux, Fontaine et Sassenage devraient être consultées sur les modalités de cette concertation. Scénario probable : une exposition, un site internet, une réunion dans chaque commune.

Recours

Outre la saisine de la Commission nationale du débat public, le 31 juillet 2007, plusieurs recours ont déjà été déposés par la ville de La Tronche. Le plus important vise l'arrêt définissant le périmètre d'étude de la rocade.

Suivi

Fin 2007, le Conseil général a créé un comité de suivi, pour " informer les associations intéressées et prendre en compte leurs points de vue sur toutes les améliorations possibles ". Plusieurs d'entre elles, dont l'Association pour le développement des transports en commun (ADTC) et le collectif RESPIRON, se sont très vite retirées de cette instance.



> Paroles d'associations

Plusieurs associations de La Tronche se mobilisent depuis des mois contre le projet de tracé du Conseil général. Réunies au sein de RESPIRON, un collectif qui rayonne sur Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux, elles apportent des éclairages spécifiques et complémentaires. Ainsi l'association Fortuné Ferrini Insoumis entend-elle alerter sur l'impact sanitaire et environnemental de la rocade nord, sur l'incompatibilité entre l'arrivée d'une telle voie par les berges et les engagements pris par le Conseil général dans le cadre de sa politique de développement durable. L'association des locataires du Rachais rappelle pour sa part l'inquiétude et l'angoisse nées de la perspective d'un chantier de quatre ans, synonyme de relogement et de déracinement. Engagée depuis longtemps notamment dans l'action contre la pollution de l'air, active par ailleurs dans un cercle plus large opposé à toute rocade, l'Union de quartier Petite Tronche enfin a été à l'initiative de la création de RESPIRON. Un cadre efficace pour pallier le déficit d'information, un espace ouvert réclamant avant tout un véritable comité de pilotage pour examiner l'ensemble de la problématique du développement dans l'agglomération.

Position du collectif RESPIRON sur le projet de rocade nord du Conseil général

Le collectif RESPIRON (RESeau des Populations Impactées par la rocade nord) regroupe 12 associations de La Tronche, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux qui s'opposent au projet de rocade nord (RN) du Conseil général de l'Isère (CGI). En effet, ce projet est :

- Inutile : car il ne résout pas les problèmes de bouchons à l'entrée de Grenoble (Voreppe-Grenoble, Crolles-Grenoble, ...) mais va les augmenter. L'étude publiée début 2007 par l'AURG (Agence d'urbanisme de la région grenobloise) l'a indiqué clairement dans sa conclusion : " 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, A51 dans une plus faible mesure) ". De plus " la prépondérance de la voiture augmente dans tous les

types de déplacements aux dépens des transports collectifs ".

Ce rapport commandé par le CGI a été expurgé des conclusions défavorables à la RN, lors de sa diffusion au public en juin 2007 (avant la consultation organisée par le Conseil général de l'Isère).

- Polluant : car comme indiqué précédemment, la RN augmenterait les embouteillages et la part modale de la voiture, donc la pollution dans la cuvette grenobloise. L'agglomération grenobloise est une des plus polluées de France : dans les 10 premières sur 57 agglomérations entre 2004 et 2006 (Paris étant à la 30e place), données de l'IFEN (Institut Français de l'Environnement) rattaché au Ministre de l'Environnement.

- Coûteux : si la RN est réalisée, il faudrait dépenser environ 1 milliard d'euros et non 580 millions, car ce montant correspond à un devis fait rapidement et qui ne prend pas compte des dérapages de coût traditionnels pour ce type de travaux. Qui paierait ? Tous les habitants de la Métro et du département pendant 20 à 30 ans.

Le débat initié par le projet de rocade nord du Conseil général de l'Isère ne peut en rester là.

Il faut sortir de la situation actuelle de façon positive. Le collectif RESPIRON a proposé aux élus politiques la création d'un véritable comité de pilotage. Ce comité aurait pour objectif d'étudier l'ensemble des scénarios et combinaisons entre eux (rocade nord, autoroutes apaisées, péage urbain, transports en commun urbains et périurbains...), permettant d'améliorer les déplacements à l'échelle de la Région Urbaine Grenobloise sur la période 2010 à 2020 et de contenir au mieux l'impact environnemental de cette nécessaire mobilité. Ce comité devrait être tripartite (élus politiques, milieux économiques et associations d'habitants et d'usagers) afin de garantir l'objectivité du choix et du déroulement des études. Il s'impliquerait dans la mise en œuvre des scénarios retenus (concertation et information des habitants).

Les habitants de la région urbaine grenobloise doivent pouvoir se déplacer efficacement pour le bon fonctionnement du bassin urbain, tout en prenant en compte les nouvelles contraintes énergétiques (accroissement sans fin du prix des carburants) et environnementales (réduction de la pollution atmosphérique dans la cuvette grenobloise).

Claude Tsymbal Collectif RESPIRON - respiron@free.fr