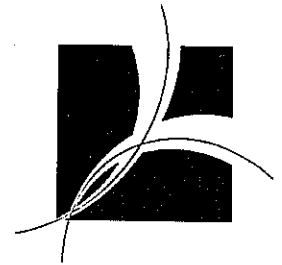




VILLE DE LA TRONCHE



La Tronche, le 8 novembre 2007

Les Maires de La Tronche et Saint Martin le Vinoux

à,

**Monsieur André Vallini
Président du Conseil Général de l'Isère
Rue Fantin Latour
38000 GRENOBLE**

Lettre ouverte à Monsieur le Président du Conseil Général de l'Isère

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers Généraux,

La consultation sur la rocade nord de l'agglomération Grenobloise a été émaillée de très graves manquements dont nous avons informé la Commission Nationale du Débat Public, par lettre du 31 juillet et du 8 novembre 2007.

Les conclusions de l'étude de trafic réalisée par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise sont aujourd'hui connues de tous. Elles montrent que le projet de rocade pour lequel vous envisagez de prendre la maîtrise d'ouvrage :

- Serait dès son ouverture saturée
- Augmenterait la prépondérance de la voiture dans tous les types de déplacements au détriment notamment du tramway et des Trains Express Régionaux
- N'améliorerait pas les conditions d'accès à l'agglomération voire les dégraderait en créant un appel de trafic sur les portions autoroutières déjà saturées aux entrées d'agglomération (A41, A480 et A51)
- Et ne permettrait pas d'atteindre les objectifs de stabilisation du trafic automobile, fixés par le PDU.

L'étude réalisée par l'Etat dans le cadre du projet de passage à trois voies de l'A480 et transmise aux communes riveraines en juillet 2007, montre de manière irréfutable que votre projet de rocade nord ne peut fonctionner sans le passage à 3 voies de l'A480 qui verrait alors son trafic augmenter de 27 à 40%.

Décider aujourd'hui de réaliser la rocade nord, c'est décider du passage à trois voies de l'A480 refusé par l'ensemble des communes concernées et la Métro.

HOTEL DE VILLE
74, GRANDE RUE
38700 LA TRONCHE
TÉL 04 76 63 77 00
FAX 04 76 51 32 68



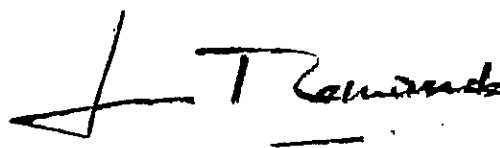
Une décision de réalisation d'un tel projet ne peut se prendre que sur la base d'études approfondies portant sur l'opportunité, la faisabilité, le coût et les impacts de l'ouvrage.

Nous vous demandons donc aujourd'hui de surseoir à toute décision et d'engager un véritable travail collectif associant l'Etat, l'ensemble des autorités organisatrices de transports de la région urbaine grenobloise, les communes et leurs intercommunalités, les associations concernées, afin de définir, et de mettre en œuvre un véritable plan d'action répondant aux problèmes de transport sur la région grenobloise.

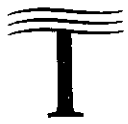
Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers Généraux, en l'expression de nos salutations distinguées.

Yannick OLLIVIER
Maire de Saint Martin le Vinoux

Jean Michel REMANDE
Maire de La Tronche



PJ : copie du courrier adressé à Monsieur le Président de la CNDP



VILLE DE LA TRONCHE



La Tronche, le 7 novembre 2007

Les Maires de La Tronche et Saint Martin le Vinoux

à,

Monsieur le Président Yves MANSILLON
Mesdames et Messieurs les membres
de la Commission Nationale du Débat Public
6, rue du Général Camou
75007 PARIS

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Nous vous avons saisi le 31 juillet 2007 pour vous faire part des graves manquements constatés dans l'organisation de la consultation que le Conseil Général de l'Isère a organisée l'été dernier afin de justifier sa décision de réaliser la rocade nord de l'agglomération Grenobloise. Deux faits nouveaux sont depuis venus alourdir les graves lacunes de fond et de forme de cette « consultation ». Leur gravité justifie que vous en soyez informés afin que l'ensemble du travail d'étude et de concertation autour de ce projet soit repris sur des bases saines permettant un réel débat public portant tant sur l'utilité de ce projet que sur les modalités de son éventuelle réalisation.

1. Les études produites par le Conseil Général à l'appui de sa consultation ont été tronquées et modifiées : cela est inacceptable

Des associations de défense de l'environnement ont pu accéder aux études de circulation réalisées par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise pour le compte du Conseil Général de l'Isère. Il apparaît clairement que dans la synthèse que le Conseil Général a réécrit pour la rendre publique à l'appui de sa consultation, il a censuré tous les éléments qui pouvaient être contraires à son projet. Les conclusions de l'étude ont été modifiées afin de faire disparaître le fait que la réalisation de la rocade nord induirait :

- Une baisse de la part des transports en commun dans les déplacements
- Et une augmentation des « bouchons » d'entrée d'agglomération.

On peut comprendre que ces deux conclusions aient pu être « censurées » car la première va à l'encontre des objectifs du Plan de Déplacements Urbains adopté en 2007, alors que la seconde contredit l'affirmation de la question n°3 du questionnaire posant comme une évidence que la rocade était nécessaire à la réduction des bouchons.

M le Président du Conseil Général a reconnu ces modifications des conclusions de l'étude de l'Agence d'urbanisme. Il a indiqué qu'il enquêterait auprès de ses services et qu'il tenait tous les éléments de ce dossier à disposition, en toute transparence. De fait, ces informations tronquées avant la consultation justifient à elles seules la complète remise à plat de l'ensemble de la démarche entreprise par le Conseil Général.

2. Le projet de rocade nord ne constitue qu'un élément d'un projet plus global

Les services de l'Etat ont rendu public au cours de l'été un document de synthèse relatif aux questions posées par le passage à trois voies de l'A480. Cette section de l'A480 cumule la fonction d'autoroute de transit et celle de rocade de contournement de l'agglomération grenobloise.

Selon cette étude que nous aurions aimé pouvoir consulter dès sa publication, il s'avère que la réalisation de la rocade nord va très lourdement charger cet axe, déjà saturé par des augmentations et des reports de circulation, de 27 à 40%. La réalisation de la rocade nord ne peut donc se réaliser sans un passage de l'A480 à trois voies. Il est significatif et inquiétant de noter que ce projet porté par l'Etat a été repoussé, en octobre, par une délibération de la quasi-totalité des représentants des communes au sein de la communauté d'agglomération grenobloise (la Métro), candidate par ailleurs au financement de la rocade.

Un véritable débat public sur la rocade nord doit intégrer la globalité du projet de renforcement des voies de rocade de l'agglomération. La pratique du saucissonnage des débats altère très gravement la sincérité de cette consultation.

Le coût des projets routiers ne saurait, en effet, se limiter au « seul » chiffrage de la rocade nord. Avec l'aménagement de l'A480, ce projet dépasse largement le milliard d'euros et rend donc indispensable, en amont, l'intervention de la Commission Nationale du Débat Public et la constitution d'un comité de pilotage réunissant les instances concernées.

Devant tant d'incohérence, de données tronquées et de confusion, il est urgent d'engager un véritable débat public portant sur la question des transports dans la région urbaine grenobloise, sur les projets routiers induits par le « schéma marguerite » (rocade nord, passage à trois voies de l'A480, restructuration des voies internes destinées à dissuader la traversée de la ville par les automobilistes) et enfin sur les moyens à mettre en œuvre pour améliorer les conditions quotidiennes d'accès à notre agglomération, depuis les espaces périurbains.

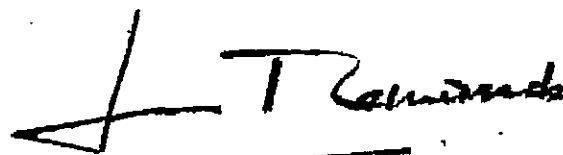
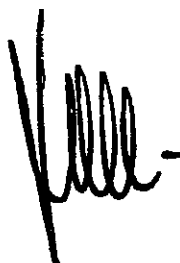
La question des transports mérite mieux qu'une consultation mise en œuvre à la hâte pour justifier une décision prise, alors même que les modalités de consultation de la population rendues obligatoires par l'article L300-2 du code de l'urbanisme, n'ont même pas été définies par le Conseil Général de l'Isère.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Nationale du Débat Public, il est aujourd'hui indispensable que, face à l'accumulation des manquements graves constatés, vous refusiez de cautionner une consultation qui doit être complètement reprise sur d'autres bases et exprimiez publiquement vos plus expresses réserves.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, en l'expression de nos salutations distinguées.

Yannick OLLIVIER
Maire de Saint Martin le Vinoux

Jean Michel REMANDE
Maire de La Tronche



Pièces jointes :

- Comparaisons entre les conclusions de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise et la synthèse publiée par le Conseil Général de l'Isère
- Extraits du document de l'état relatif au passage de l'A480 à 3 voies
- Courrier du CG38 affirmant le caractère exemplaire de sa consultation

Comparaisons entre les conclusions de l'Agence d'Urbanisme
de la Région Grenobloise
et la synthèse publiée par le Conseil Général de l'Isère

Extrait du site internet : www.territorial.fr
rubrique « presse en ligne », compléments rédactionnels

FALSIFICATION

Page 9, 1ère colonne en dessous du tableau
Version CGI

Le nombre de déplacements en VP augmente entre 2002 et 2012, faiblement, dans le scénario avec rocade nord.

Version originale AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise)

Le nombre de déplacements en VP augmente entre 2002 et 2012, plus fortement encore dans le scénario avec rocade nord, tandis que le nombre total de déplacements en TC diminue.

PARTIES DIPARUES DE LA VERSION ORIGINALE

Page 9

1ère colonne, bas

La part modale de la VP diminue entre 2002 et 2012. Cependant, à l'horizon 2012, la mise en service de la rocade nord entraîne une très légère augmentation de la part modale de la VP (+0,6 point) par rapport au scénario sans rocade.

2ème colonne au dessus du tableau

Malgré cette diminution de la part modale de la VP de 2 points entre 2002 et 2012, les hypothèses du scénario 2012 avec ou sans rocade nord ne permettent pas d'atteindre l'objectif de report modal fixé par le POU.

Parts modales (période 7h-15h)

	2002	2012 ref	2012 RocNord	Evolution avec/ sans rocade
MAP	22,6%	21,6%	21,6%	-0,1
VP	60,1%	58,0%	58,6%	+0,6
TC	13,3%	18,4%	18,6%	-0,4
2R	3,9%	3,7%	3,6%	-0,1

Page 10, 1ère colonne bas

Parts modales (période 16h-20h)

	2002	2012 ref	2012 RocNord	Evolution avec/ sans rocade
MAP	23,9%	21,9%	21,7%	-0,2
VP	64,1%	62,7%	63,3%	+0,6
TC	9%	11,0%	11,4%	-0,4
2R	3,6%	3,8%	3,6%	-0,1

Page 11, 1ère colonne bas

Dans les déplacements d'échange avec l'agglomération (tous secteurs extérieurs confondus), la part modale des VP augmente de 1%, passant de 89 à 91% le matin (sur un total de 89410 déplacements tous modes).

2ème colonne entièrement manquante

Parts modales

Parmi ces déplacements d'échange, on observe bien l'effet de la rocade nord, avec une augmentation forte de la part modale de la VP entre:

- l'agglomération et le Voironnais (+2 points)
 - o le matin : de 71% à 73%, sur un total de 16550 déplacements tous modes
 - o le soir : de 70 à 72% sur un total de 30950 déplacements tous modes
- le Voironnais et le Grésivaudan (+4 points)
 - o le matin : de 85% à 90%, sur un total de 1130 déplacements tous modes)
 - o le soir : de 84 à 88%, sur un total de 3030 déplacements tous modes

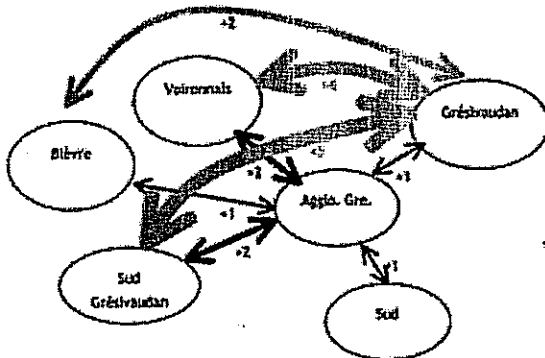
Bien que les volumes concernés soient beaucoup plus faibles, on observe également des augmentations fortes de la part modale de la VP entre le Grésivaudan et la Bièvre (+2 points, de 93% à 95%, sur un total de 230 déplacements tous modes), ainsi qu'entre le Grésivaudan et le Sud Grésivaudan (+5 points, de 89% à 94%, sur un total de 160 déplacements tous modes).

Les principaux déplacements d'échanges faits en VP (>5000)

entre	Volumes VP 2002 (7h-16h)	Volumes VP 2012 (7h-16h)	Évolution part modale VP 2002-2012
METRO et GRÉSIVAUDAN	23 549	31 300	+1
METRO et SUD	14 630	14 630	+1
METRO et VOIRONNAIS	12 050	11 750	+2
VOIRONNAIS et BIEVRE	7 530	7 730	-

Page 12, entièrement manquante

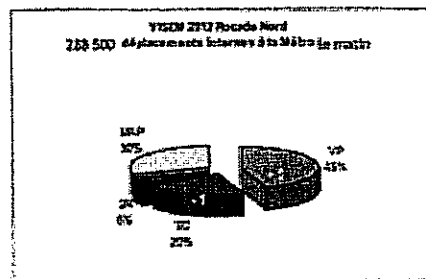
Évolution de la part modale de la VP dans les déplacements d'échanges avec la mise en service de la rocade nord



2.4. Les déplacements internes à l'agglomération grenobloise

La part des déplacements internes à la Métro parmi l'ensemble des déplacements diminue de 4 points entre 2002 et 2012 (cf. tableau page précédente). Cependant, leur volume a augmenté, passant de 234 700 à 283 500.

Le matin comme le soir, la part modale de la VP dans les déplacements internes à l'agglomération supprime de 1 point, toujours au détriment des TC.



Page 13 (12 CGI) 1ère colonne

Voironnais et le Grésivaudan. Et ce d'autant plus avec le tracé de l'AP5 05E qui soul permet de diminuer les « véhicules.kilomètres ».

pour votre information, le projet APS DDE est celui qui a été abandonné par le département, trop cher, dont le tracé était beaucoup moins impactant pour les communes de La Tronche, Saint-Martin le Vinoux et Meylan. La raison en était le désengagement de l'état associé à son coût de 780 millions d'euros. Le nombre de « véhicules-kilomètre » est LE paramètre qui rend compte de la pollution générée par les véhicules particuliers (VP)

Page 14 (13 CGI) 2ème colonne en-dessous du tableau
 diminution des « véhicules-kilomètre » globaux engendrés dans le scénario APS DDE, mais une part plus importante parcourue sur autoroute et VRII, au

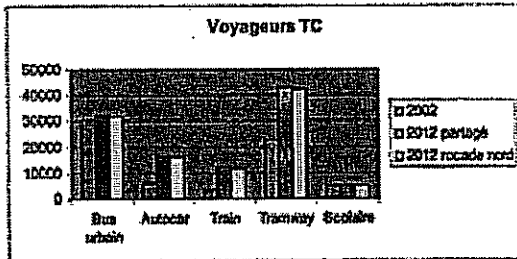
Page 15, entièrement disparue

4. L'impact sur les transports collectifs

4.1. Période de pointe du matin

Pour une même offre kilométrique (pas de changement dans le réseau de TC), le nombre total de voyageurs diminue de 1,9% avec la mise en service de la rocade nord, passant de 108 800 à 106 700 voyageurs à la période de pointe du matin (7h-9h).

La baisse est particulièrement sensible pour le train (560 voyageurs en moins) et le tramway (970 voyageurs en moins).

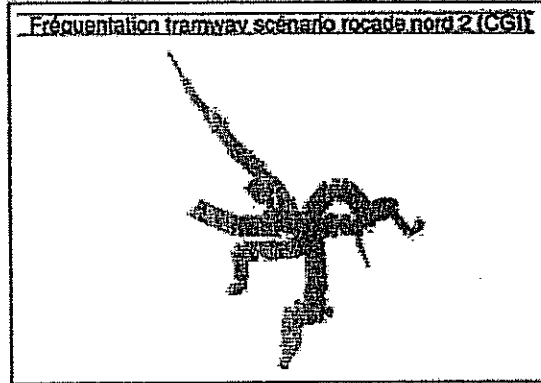
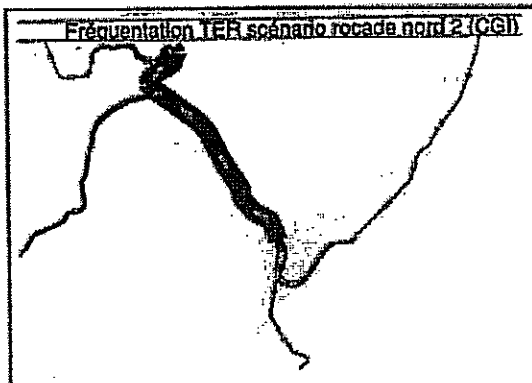


Parmi les trains TER, les services reliant Saint-Marcellin à Portcharra sont ceux qui connaissent la plus forte baisse du nombre de voyageurs par rapport au scénario de référence (+1,9%, soit 410 voyageurs en moins).

La fréquentation des cars express n'est pas impactée par la mise en service de la rocade nord.

Période de pointe du matin (7h-9h)	2002	2012 partagé	2012 rocade nord	écart/2002 scénario référence
TRAMWAY	22 341	21 370	21 379	-2,0%
TRAM1 Fontaine - Echirrolles	12537	12513	12513	-1,9%
TRAM6 Polygone - Gères	9004	7274	71975	-2,4%
TRAM3 Seyssins - Campez	-	8279	8045	-2,8%
TRAM0 Campez - St Martin d'Hères	-	691	678	-2,2%
TRAM5 Le Fournil - Grancette	-	5991	5889	-2,1%
TRAIN	56 000	55 440	55 440	-1,0%
TER2 St Marcellin - Gères	-	240	231	-3,8%
TER201 St Marcellin - Portcharra	-	4656	4224	-9,9%
TER3 Volron/Rives - Grancette/Gères	-	6333	6705	+5,9%
TER4 Montpelier/M - Grancette	-	610	600	-1,6%
CARS EXPRESS	800	800	800	0,0%
EXPRESS Volron - Coches	407	623	630	+5,6%
TER12 Tancin - Villed	-	461	428	-7,8%

Page 16, entièrement disparue

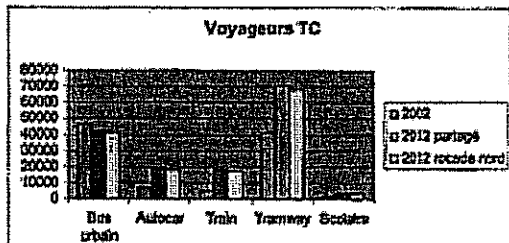


Page 17, entièrement disparue

4.7. Période de pointe du soir

Pour une même offre kilométrique (pas de changement dans le réseau de TC), le nombre total de voyageurs diminue de 2.8%, passant de 151 600 à 147 400 voyageurs à la période de pointe du soir (17h-19h).

Comme le matin, les services reliant Saint-Marcellin à Pontcharra sont ceux qui connaissent la plus forte baisse du nombre de voyageurs par rapport au scénario de référence (-7.7%).



Période de pointe du soir (17h-19h)	2002	2012 partagé	2012 scénario réf.	écart avec scénario réf.
TRAMWAY	41 399	38 544	41 312	-3.0%
TRAM A Fontaine - Echirrolles	23 180	20 905	23 668	-3.9%
TRAM B Polygone - Gières	18 060	21 179	20 582	-2.8%
TRAM C Seyssins - Campus		11 843	11 412	-3.6%
TRAM D Campus - St Martin d'Hères		890	862	-2.9%
TRAM E Le Fontanil - Grenoble		5 003	4 558	-9.5%
TRAIN	14 400	17 141	16 341	-4.9%
TER2 St Marcellin - Gières		241	229	-5.0%
TER2X1 St Marcellin - Pontcharra		5 020	4 680	-7.3%
TER3 Valromey-Pères - Grenoble/Gières		11 236	11 289	+0.5%
TER4 Monestier/VI - Grenoble		5 200	4 900	-5.5%
CARS EXPRESS	430	4 391	4 174	-6.3%
EXPRESS Valron - Crotes	430	1 130	1 058	-6.3%
TERVZ Tercin - Vozie		1 255	1 276	+1.7%

Page 24 (20 CGI) 1ère colonne bas

dans le sens Ouest-Est où elle atteint 3540 véhicules à l'HPM, soit 99% de sa capacité théorique. Dans cette section, la vitesse est très ralentie : 20km/h dans le sens Ouest-Est et 30 km/h dans l'autre sens.

Il est à noter que dans la version CGI, cette phrase s'arrête après HPM,. La ponctuation de fin laissait imaginer quelque chose entre la , et le .

Page 27, entièrement disparue

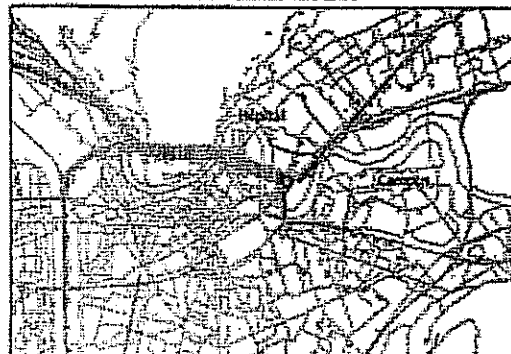
4.7. Le fonctionnement des échangeurs à l'HPM

L'échangeur de Mikatec est particulièrement peu chargé. Les bretelles d'échanges entre la Carrière et l'ouest de la rocade sont elles aussi peu chargées.

La bretelle la plus chargée concerne l'entrée de l'A48 vers l'est de la rocade à l'Esplanade, atteignant 2130 véhicules à l'HPM.

La bretelle de sortie de la rocade vers la RN10 à Michalieu est elle aussi très chargée (1972 véhicules à l'heure de pointe), dépassant sa capacité théorique de 1326. Cette bretelle assure en effet l'accès à deux pôles majeurs de l'agglomération : l'hôpital d'une part, le campus d'autre part (via le nouveau pont Clémentineau).

Chevelu sur la bretelle de sortie Michalieu vers RN10

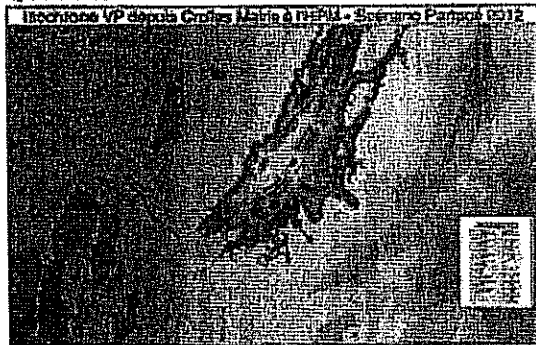


La page 31 est entièrement manquante
Peu compréhensible pour un non averti il est vrai

Depuis Voreppe



Depuis Crêttes



Page 32 correspondant à la synthèse de l'étude (26 CGI)
partie disparue

L'attractivité de la voiture renforcée par la mise en service de la rocade nord

- La mise en service de la rocade nord a un impact sur les pratiques de déplacements : la part modale des transports collectifs diminue légèrement sur l'ensemble du périmètre métrobus, au profit de la voiture. La prépondérance de la voiture augmente dans tous les types de déplacements, aux dépens des transports collectifs :
 - déplacements internes à l'agglomération grenobloise (+1 point de part modale pour la voiture)
 - déplacements d'échanges avec l'agglomération grenobloise (+1 point entre Métro et Grésivaudan, +2 points entre Métro et Valromans)
 - déplacements d'échanges entre secteurs extérieurs et en particulier avec le Grésivaudan (+4 points entre Valromans et Grésivaudan).
- Les modes de transports collectifs lourds, tels que le train et le tramway, en subissent les conséquences, avec en reconstituant à la journée, près de 4000 voyageurs en moins sur le tramway (soit une diminution de 2.6%), et près de 2000 en moins sur le train (soit une diminution de 4.7%) à la journée (reconstitution de la journée à partir des deux périodes de pointe, cf. annexes).
Pour que les transports collectifs restent compétitifs, la mise en service de la rocade nord doit être accompagnée d'une nouvelle amélioration de l'offre (fréquence encore renforcée, nouvelles haltes...) ainsi que de mesures d'accompagnement non modérables concernant la billetterie, la tarification...

partie remaniée

La rocade nord, un élément clé du « plan marguerite »

- La rocade nord n'a pas d'impact sur l'ampleur des kilomètres parcourus en véhicules sur l'ensemble des voies du périmètre de la région grenobloise, mais permet de les diminuer fortement sur toutes les voies autres qu'autoroutes et VRU dans l'agglomération grenobloise. Ceci correspond bien à l'ambition du plan marguerite et du concept « rejoignez l'autoroute ».

parties disparues

Cependant, dans tous les cas, avec ou sans rocade, sur la base des hypothèses socio-économiques proposées à l'horizon 2012, la situation reste très éloignée des objectifs de stabilisation 2006-2012 fixés par le projet de PDU en termes d'impacts environnementaux.

grenoblois (grands boulevards, Gambetta, Ray Sembat, quais de l'Isère, Esclapart...). Cependant, non associé à un véritable plan marguerite, la rocade nord ne remplit que partiellement sa fonction de décongestion des centres urbains (hors Grenoble).

Dans le paragraphe « Des conditions d'accès à l'agglomération qui restent difficiles

Manque :

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 (A43, A48, et A51 dans une plus faible mesure).



Aménagement de l'A480 dans la traversée de l'agglomération Grenobloise

Du diagnostic fonctionnel et urbain aux objectifs d'aménagement

Juillet 2007



Extraits : pages 33, 34 et 35

La modélisation 2012

La modélisation du PDU à l'horizon 2012, permet déjà de faire plusieurs constats :

Malgré les mesures prises pour une offre TC plus attractive, et l'augmentation de leur usage, le kilométrage réalisé par les automobilistes dans l'agglomération augmente de 12 % pendant l'heure de pointe du matin entre 2002 et 2012, ce qui entraîne une baisse significative de la vitesse moyenne de 34 à 27 km/h.

Le kilométrage effectué à l'heure de pointe du matin sur les voies autoroutières de l'agglomération, augmente légèrement moins (11%), montrant la difficulté de mettre en oeuvre un fonctionnement type plan marguerite. En effet, la congestion s'aggrave encore fortement, la vitesse sur le réseau « rapide » passant de 45 à 32 km/h.

Ces derniers résultats soulignent l'enjeu des transports collectifs ferroviaires et routiers (parc relais) pour les déplacements d'échange en forte augmentation.

Si on teste, en attendant la modélisation 2025, le fonctionnement des déplacements avec la demande 2012 affectée sur un réseau PDU + rocade Nord (à péage) + A480 à 2x3 voies, on constate :

- l'amélioration maîtrisée de la capacité routière n'engendre pas d'augmentation du kilométrage parcouru dans la RUG,
- elle induit par contre une augmentation supplémentaire (+ 24% au lieu de + 20 %) du kilométrage sur voie rapide, et une diminution du trafic sur les autres voies (la circulation sur les voies autoroutières représente 36 % du trafic local de la RUG).
- la vitesse moyenne sur le réseau rapide s'améliore un peu par rapport au test 2012 PDU, sans que l'on retrouve la vitesse de la reconstitution 2002.

Les résultats pour l'A480 sont les suivants :

- Avec le PDU 2012 (sans rocade nord, sans élargissement de l'A480)
 - croissance du trafic sur l'A480 entre 2002 et 2012 (de 2 à 14 % selon les sections) plutôt plus faible que la croissance générale de la circulation dans l'agglomération,
 - trafic utilisant les diffuseurs de l'A480 augmentant de 8 %.
- Avec le PDU 2012, la rocade Nord et l'aménagement à 2x3 voies de l'A480 :
 - croissance nettement plus élevée du trafic sur A480, surtout au Nord (+ 40 %) et au centre (+ 27 %) avec l'arrivée de la rocade nord,
 - augmentation plus mesurée de 12 % du trafic utilisant les diffuseurs d'A480, due en partie à un report de la diffusion vers la presqu'île scientifique sur l'échangeur des Martyrs de la Rocade Nord.

La valeur absolue des résultats est à prendre avec précaution. Les tendances d'évolution peuvent être retenues pour éclairer la question du fonctionnement de l'A480 : la mise en place du ring complet pourrait bien se traduire par une augmentation de la circulation qui sera délicate à écouler au droit des échangeurs.

Une nouvelle modélisation du trafic à l'horizon 2025 sera réalisée dans les prochains mois, sur la base d'hypothèses, de développement déterminées dans le cadre des premières réflexions sur l'élaboration du SCOT.

Projet de raccordement de la rocade nord sur l'A480 (source CG 38)



La rocade nord

Lors des études d'APS de la rocade Nord réalisées en 2005, un branchement sur l'A48 vers le nord et sur l'A480 vers le sud avait été envisagé.

Le Conseil Général de l'Isère envisage aujourd'hui **un échangeur complet, sur l'A480**, vers le Nord et vers le Sud.

Ces deux options ont des conséquences assez différentes pour A480 :

- La première option soulage un peu l'A480 entre la bifurcation de l'A48 et la rocade Nord. Il serait alors envisageable de différer l'élargissement de cette section, qui, à 2x2 voies, offrirait encore une capacité cohérente avec la capacité d'A48 à 2 x 3 voies entre StEgrève et la bifurcation.
- La deuxième option charge au contraire **la section Nord de l'A480, qui devra être élargie** à la mise en service de la Rocade nord dès la bifurcation, et donc y compris au niveau du franchissement de l'Isère.

La rocade Nord offre un accès direct à la presqu'île scientifique. Elle va apporter **un soulagement notable au fonctionnement de l'échangeur du Vercors**, à condition que les entrecroisements entre cet échangeur et le branchement de l'A480 puisse être correctement assurés. La mise en service anticipée d'un phasage de l'A480-Martyrs de la rocade Nord serait bénéfique pour la desserte de cet important pôle d'emplois.

Les interférences entre la rocade Nord et l'A480 nécessitent une coordination des maîtres d'ouvrage dès la phase de conception des projets.

Le Président
ANDRÉ VALLINI
Député de l'Isère

Monsieur Jean-Michel Remande
Maire de La Tronche
Mairie
38700 La Tronche

Grenoble, le **22 OCT. 2007**

Affaire suivie par Max Lambert
Direction des routes - SFB/07-239
Téléphone 04 76 00 30 03

Monsieur le Maire,

J'ai bien reçu votre courrier en date 3 août 2007 sur la consultation publique lancée cet été sur les déplacements et le projet de rocade-Nord de Grenoble et je vous assure lui avoir prêté la meilleure attention.

Je tiens à vous rappeler que cette consultation, qui n'était en aucun cas obligatoire, a été décidée par le Département pour l'aider à orienter ses décisions en matière de politique de déplacements et notamment concernant l'opportunité de réaliser la rocade-Nord.

Elle est intervenue à un stade très en amont des études, comme le code de l'environnement le prévoit, et ne se substitue donc pas à la suite de la concertation qui interviendra sur le projet précis, dans le cadre des dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme lorsque les études d'avant projet nous auront permis d'évaluer les impacts de l'ouvrage.

Par ailleurs, le sérieux des modalités de cette consultation, placée sous le contrôle d'un huissier de justice, a été saluée par tous, ainsi que la participation exceptionnelle des Isérois malgré la période peu favorable que nous imposait le calendrier électoral.

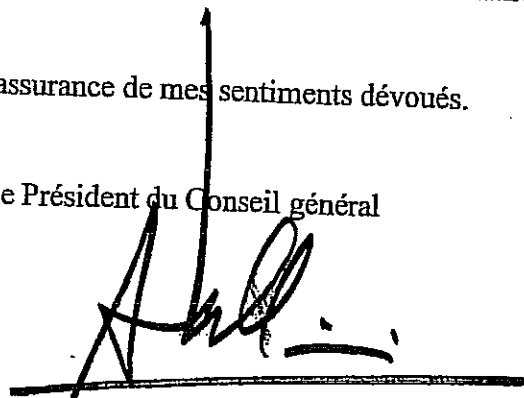
Enfin, le compte rendu de cette phase de la concertation en cours d'élaboration sera adressé à la CNDP, comme elle l'a souhaité, et je ne manquerai pas de vous en faire parvenir un exemplaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de mes sentiments dévoués.

MAIRIE DE LA TRONCHE			
ARRIVÉE LE			
29 OCT. 2007			
N° 1800	ORIGINAL POUR SUITE A DONNER	BN	
COPIES	Pour info	Pour avis	

PO
JM
W
CB

Le Président du Conseil général


André Vallini
Député de l'Isère