

GRENOBLE ET SA RÉGION

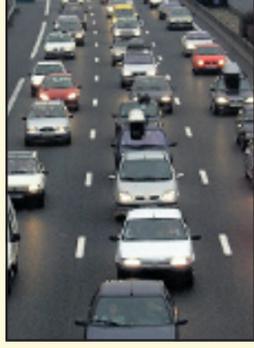
LE DAUPHINÉ LIBÉRÉ 40, AVENUE ALSACE-LORRAINE rédaction 04 76 88 73 37 FAX 04 76 88 73 39 centre.grenoble@ledauphine.com publicité 04 76 88 73 38 FAX 04 76 88 73 82 publicite.grenoble@ledauphine.com

LE CALENDRIER

Mise en service fin 2014

■ Été 2007 : consultation des habitants. De 2007 à 2009 : études, concertation et procédures juridiques. En 2010 : consultation des entreprises. De fin 2010 à 2014 : travaux. Mise en service : fin 2014. Et la ligne E du tramway, de Grenoble au Fontanil-Cornillon ? Elle sera

inaugurée avant l'arrivée de la rocade puisque "sa réalisation n'est en aucun cas remise en cause", explique André Vallini. Sa mise en service est désormais programmée en 2012 au lieu de 2011. (Notre photo : un aménagement pour réduire les embouteillages quotidiens à l'entrée de Grenoble).



LE PÉAGE

Entre 1,5 et 2 euros ?

■ La plupart des études réalisées, notamment les différentes projections de trafic, l'ont été sans péage (75 000 véhicules par jour sur la rocade Nord). En cas de péage médian à 1,50 €, le trafic de la rocade passerait à 40 200 véhicules par jour. Récemment, André Vallini

a indiqué que la discussion portait actuellement « sur un tarif entre 1,5 et 2 euros. Mais ce n'est qu'indicatif ». Le mot "péage" ne figure pas, en tout cas, dans les quatre questions posées dans le cadre de la consultation.

SUZUKI GRAND VITARA
SÉRIE SPÉCIALE À PARTIR DE 24 200 € TTC
Système de navigation GPS, 1700 cc, 16V, 150 km/h, 1700 cc, 16V, 150 km/h, 1700 cc, 16V, 150 km/h...
SEYSSINET ALPES AUTO
Avenue de Général de Gaulle - SEYSSINET - 04 76 21 73 07
www.seyssinetalpesauto.fr

DÉPLACEMENTS Alors que de nombreux Isérois sont consultés sur le projet cet été

La rocade dans ses moindres contours

Avant d'emprunter la "rocade" par la voie des dossiers, il faut regarder dans le rétroviseur. Remonter le fil d'une histoire riche en abandons, en reprises, en joutes politiques. Reprendre le lexique qui dit aussi "contournement de Grenoble", "ring", "tunnel sous la Bastille". Et rappeler les étapes du projet. Ou plutôt, des projets.

Car avant le tracé présenté aujourd'hui aux habitants, beaucoup de choses se sont passées. Commençons, par exemple, par l'avant projet sommaire élaboré par la DDE, long de 5,9 km, évalué à 780 M€, comprenant une nouvelle voie rapide entre Grenoble et Meylan le long de l'ex RN 90, un tunnel profond dans la nappe franchissant l'Isère à deux reprises, un franchissement du polygone scientifique en passant sur l'Isère... Poursuivons par l'État, qui renonçait à prendre la maîtrise d'ouvrage d'une rocade Nord qui semblait, de fait, renvoyée à l'après 2020.

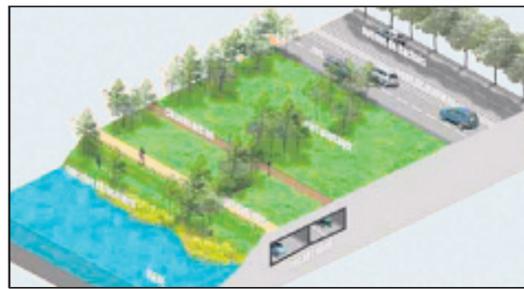
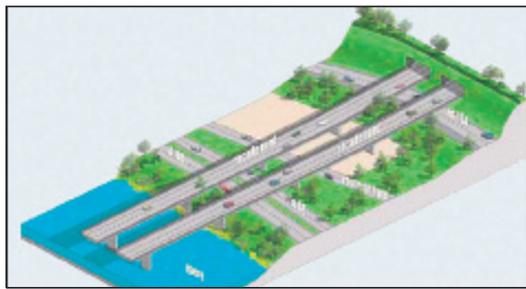
Mais le constat, lui, n'avait pas changé: « Avec une augmentation régulière du trafic automobile d'ici 2012, l'engorgement des axes routiers de l'agglomération grenobloise ne fera qu'empirer avec des bouchons de plus en plus denses et étalés dans la journée ». L'idée de boucler le "ring grenoblois" allait donc ressortir des cartons. Après l'abandon

du projet dit "DDE", venait le temps de deux variantes: la "Cognet" (avec un tracé de 12 km entre Meylan et Saint-Égrève) et surtout, la "Cumin".

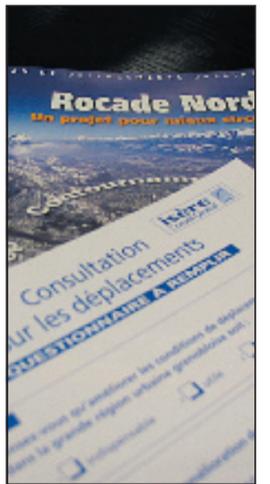
On saute quelques gros épisodes, et nous voilà en décembre 2006 au détour du vote du budget du Conseil général qui, par la voix de son président André Vallini, décidait, avec le soutien du monde économique, de « prendre la maîtrise d'ouvrage » de l'infrastructure « dès que les conditions de financement en seront réunies ». C'est-à-dire un tiers pour le Département, un tiers pour le privé et le dernier tiers pour quatre collectivités (Ville de Grenoble, Métro, Grésivaudan et Pays voironnais).

Le tracé dit "du Conseil général", 6,1 km (estimé à 580 M€) reprend les principales idées de la "variante Cumin": rester au-dessus du niveau de la nappe phréatique et longer les berges de l'Isère. En y ajoutant deux nouveaux objectifs: mieux intégrer le projet dans l'environnement et concevoir un ouvrage qui embellisse la ville et préfigure les projets urbains du futur. Le futur de la rocade, lui, est droit devant, avec mise en service fin 2014. Avant, il faudra franchir, cet été, le péage de la consultation.

Stéphane ECHINARD



Le projet du Conseil général débute à l'est, à l'extrémité de l'A 41, au niveau du carrefour de la Carronnerie à Meylan, passe par les berges, traverse la Bastille et s'achève à l'ouest, sur le polygone scientifique de Grenoble. A gauche : Le passage sur la route de Lyon l'A 48, l'Isère et le polygone scientifique qui va se raccorder à l'A 480. A droite : Entre les Sablons et La Bastille, la rocade est enterrée sous une coulée verte, le long des berges de l'Isère. Document Conseil général 38



De réunions en consultation

La "phase d'information et d'expression du public" est terminée. Et les réunions publiques ont pu être l'occasion, c'est presque mécanique, d'une mobilisation des opposants au projet. Depuis, 492 127 plis ont rejoint les boîtes aux lettres des électeurs de 261 des 533 communes du département. Ce courrier contient un mode de présentation, un questionnaire à remplir et l'enveloppe "T" pour envoyer la réponse au plus tard le 11 août. Parmi les quatre questions posées, la troisième semble être la plus importante : « Pensez-vous que la réalisation de la rocade Nord pour réduire les bouchons et pour diminuer le trafic urbain soit : Indispensable ? Utile ? Inutile ? » « Si on a un tiers de chaque réponse, on sera bien embêté », reconnaît André Vallini. Et si la rocade est jugée « inutile » ? « Je suis très clair : si les Isérois n'en veulent pas, on ne la fera pas ».

Une rocade, mais pour qui ?

Selon les études de trafic (dans l'hypothèse d'un ouvrage... sans péage), 75 000 véhicules emprunteraient chaque jour la rocade Nord à l'échéance de sa mise en service, en 2014. 2 % de grand transit, 6,4 % entre le Voironnais et le Grésivaudan, 9 % entre le Voironnais et l'agglomération grenobloise, 27 % entre le Grésivaudan et l'agglomération grenobloise, 30 % interne à l'agglomération, 13 % entre divers autres secteurs et l'agglomération, 9,6 % d'autres échanges.

« Les usagers de la rocade ne seront pas les seuls bénéficiaires du projet », expliquent ses défenseurs. « De nombreuses voiries seront délestées d'une partie de leur trafic (la rocade Sud, l'A 48, les quais de l'Isère, le boulevard Foch, le boulevard Gambetta...) ».

« La rocade n'augmentera pas la capacité des autoroutes A 48 dans la cluse de Voreppe et A 41 dans le Grésivaudan », mais « supprimera la part des encombrements qui est liée aux limites de capacité des entrées sur Grenoble ». Au total « plus de 10 000 heures de déplacements seront économisées chaque jour, l'équivalent de 1 400 emplois à plein temps, une perte économique de plus de 100 000 € évitée chaque jour ».

« En allégeant notablement le trafic du cœur d'agglomération, aussi paradoxal que cela puisse paraître, cette rocade favorisera les bus, les piétons... », concluent les élus des différentes collectivités. Quant au gabarit intermédiaire (3 mètres de hauteur), il ne permettra pas l'accès aux poids lourds.

De Meylan au polygone scientifique : les détails du tracé

Le projet de rocade Nord débute à l'est, à l'extrémité de l'A 41, au niveau du carrefour de la Carronnerie à Meylan. Il s'achève à l'ouest par son échangeur de raccordement avec l'A 480, sur le polygone scientifique de Grenoble. L'aménagement s'étire sur 6,1 km.

La rocade, sur l'ensemble de son tracé, comprend deux chaussées séparées comprenant deux voies chacune. Elle se décompose en quatre sections:

1- L'AVENUE DE GRENOBLE AU GRÉSIVAUDAN.

Réalisation d'une grande avenue rectiligne (entre le

carrefour de la Carronnerie et la boucle des Sablons) « sur le modèle des grands boulevards, capable d'accueillir une future ligne de tramway sur son terre-plein central engazonné ». Sous cette avenue, la rocade, invisible, passera en tranchée couverte, dans deux caissons. Deux demi-échangeurs d'accès (docalés de l'avenue) seront créés, d'une part à la Carronnerie pour prendre l'A 41 vers le Grésivaudan, d'autre part vers le cimetière pour prendre la rocade vers le polygone.

2- LA "COULÉE VERTE" DES BORDS D'ISÈRE.

Entre la boucle des Sablons

et la colline de la Bastille, la rocade, visible sur une section de 400 m, repasse en tranchée couverte depuis le cimetière des Sablons jusqu'à la colline de la Bastille. Aménagement d'une coulée verte jusqu'au cœur historique de La Tronche. Réaménagement de la place de l'hôpital...

3- LE TUNNEL SOUS LA BASTILLE.

Le passage sous la colline de la Bastille fera 1,7 km. Cette traversée (deux tunnels contigus de deux voies chacun, positionnés juste au-dessus du niveau de la nappe) est évidemment un point sensible du dossier. Où

seront percées les entrées et sorties du tunnel ? À cette question, prudemment, un technicien du Conseil général répond que « c'est encore à l'étude ». On sait simplement que d'un côté (La Tronche) il y a le secteur où se dresse l'immeuble en rond et de l'autre (Saint-Martin-le-Vinoux) la Casamaures.

4- LA TRAVERSÉE DU POLYGONE.

À la sortie du tunnel, l'auto-route, l'Isère et le polygone scientifique seront franchis par un viaduc. Une desserte du polygone sera réalisée, ainsi que le raccordement terminal sur l'A 480.

Ceux qui critiquent

Le stade avait atteint des sommets de contestation, les nanos aussi. Qu'en sera-t-il pour la rocade ? D'autant qu'il est impossible de mettre tous ceux qui critiquent dans le même panier.

Dans le Pays voironnais, ce qui fait grincer les dents des élus, ce n'est ni le tracé ni son utilité, mais plutôt de participer financièrement. A St-Martin-le-Vinoux et La Tronche, on craint les gros travaux, le bruit, la pollution, les vibrations...

Reste les Verts, qui, avec d'autres (l'ADTC, la Frapna, le collectif « Respire... »), dénoncent cet « aspirateur à voitures », qui « ne résoudrait

aucun problème de bouchons », qui « augmenterait la pollution », qui « au final, coûtera bien plus cher que prévu, (...) qu'on ne pourra plus investir massivement dans les transports collectifs qui représentent pourtant l'avenir. (...) En plus, il est techniquement irréalisable ».

Depuis peu, les opposants écologistes ont également dénoncé « cette mascarade de consultation, dont les questions sont orientées et qui arrive après le vote du PDU, quand les gens ne sont pas là ». « C'est une tentative de passage en force mais le projet s'enlisera de lui-même », assure le conseiller général Olivier Bertrand.

GRATUIT !
LE GUIDE DE VOS VACANCES
Agenda Jeux régionaux
le dauphiné LIBÉRÉ
LE GUIDE DE L'ÉTÉ SUPPLÉMENT GRATUIT
Tout l'agenda de vos vacances
Retrouvez toute l'info sur www.ledauphine.com

VOUS ALLEZ ÊTRE FIER OU TERRIBLEMENT JALOUX !
SANTA FE: L'INCOMPARABLE
5 OU 7 PLACES
2 OU 4 ROUES MOTRICES
Boîte manuelle ou automatique
à partir de **29 620€***
HYUNDAI
GRENOBLE AUTOS
43, cours Jean-Jaurès
04 76 09 91 09