

Rocade-Nord : quel impact sur l'e

Alors que l'enquête publique démarre le 21 septembre, le Conseil général a commandé une étude très détaillée qui passe au crible tous les impacts de la rocade-Nord sur l'environnement. Explications.

L'un des objectifs du Conseil général, en réalisant la rocade-Nord, est non seulement de ne pas accroître, mais bien de réduire les nuisances liées à la congestion automobile dans l'agglomération grenobloise. Il fallait donc une étude approfondie, à la dimension de cet ouvrage et de cet enjeu majeur.

Après appel d'offres, le Conseil général a confié le soin de réaliser cette étude environnementale au groupement Ingerop-Arcadis. L'étude qu'il vient de livrer en bonne partie répond point par point aux questions que soulève la rocade-Nord en termes d'impact sur l'environnement, sur la santé publique ou sur la qualité de vie globale des Isérois. Premier enseignement : l'étude confirme que la rocade aura de nombreuses retombées positives, et donne une idée plus juste des mesures à mettre en œuvre pour réduire les impacts négatifs sur les quelques zones exposées – notamment à l'entrée et à la sortie du tunnel routier.

■ Une étude d'une ampleur sans précédent

L'étude s'est tout d'abord attachée à établir un état initial de la situation, de façon rigoureuse et chiffrée, à l'échelle de l'agglomération grenobloise. Pour la pollution atmosphérique, Ingerop-Arcadis s'est appuyé notamment sur les données recueillies par l'Ascoparg (Association pour le contrôle et la préservation de l'air dans la région grenobloise). Cet organisme agréé pour la surveillance de l'air, reconnu au plan national, a fourni des mesures très précises de la pollution atmosphérique observée pour seize polluants, tout au cours d'une année. Compte tenu de la topologie très complexe de la région grenobloise, les mesures réalisées pour le Conseil général ont été bien au-delà des strictes exigences réglementaires : l'enjeu étant aussi, à l'occasion de ce nouvel investissement, de mieux protéger les secteurs déjà surexposés, notamment en bordure des grosses artères existantes, où les seuils autorisés sont déjà dépassés aujourd'hui.



>> Zoom

L'enquête publique débute le 21 septembre

Le projet définitif de rocade-Nord sera soumis du 21 septembre au 23 octobre prochain à l'appréciation des citoyens.

Dans le cadre de cette enquête publique, les Isérois peuvent formuler des observations et donner leur opinion sur le projet.

Des registres seront disponibles à cet effet dans les mairies des quatre communes traversées – Grenoble, Meylan, La Tronche et Saint-Martin-Vinoux.

A l'issue de l'enquête, une com-

mission d'enquête formée de personnalités qualifiées et indépendantes désignées par le tribunal administratif, rédigera un rapport relatant le déroulement de l'enquête et les réactions du public. Dans ses conclusions, elle émettra également un avis motivé et personnel sur l'utilité publique de ce projet.

Après avoir pris connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, le Conseil général pourra décider d'éventuelles modifications à apporter au projet.

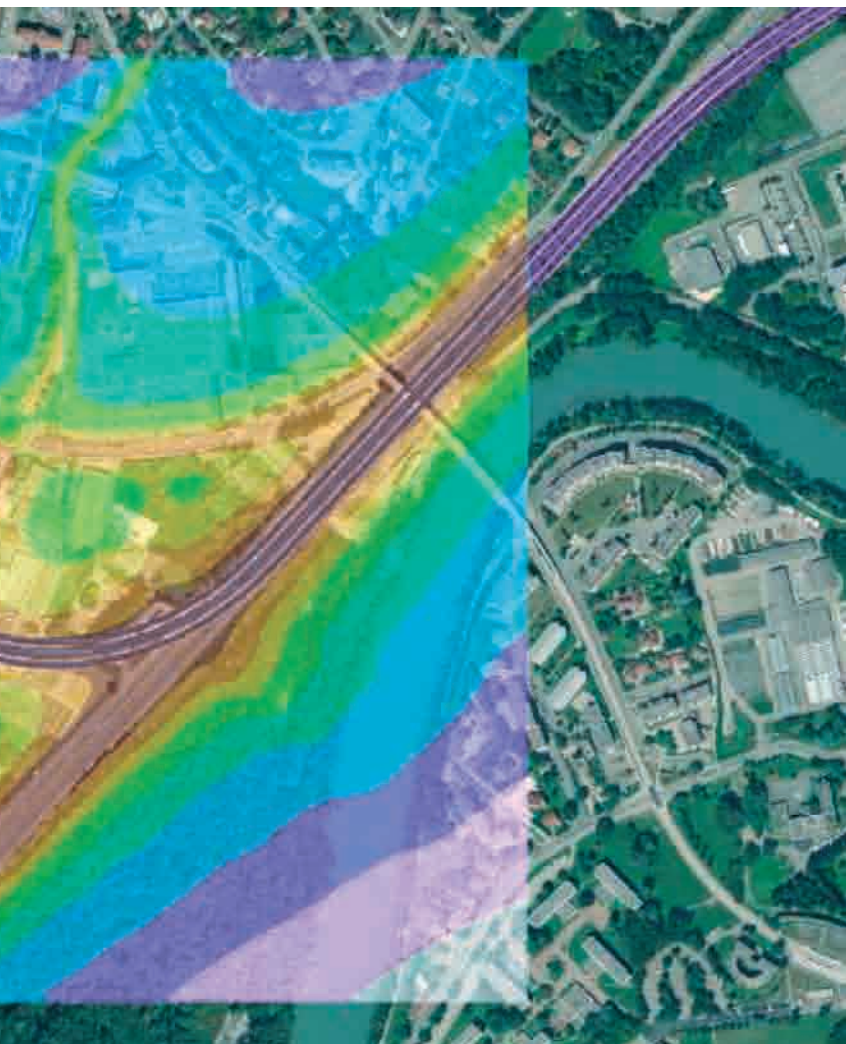
>> Avec des outils de simulation et des cartes telles que celle-ci, l'étude a mesuré les impacts positifs ou négatifs de la rocade-Nord sur son environnement.

Sur la base des données techniques du projet, et en particulier des études de trafic menées depuis avril 2008, l'étude a ensuite calculé avec des outils de simulation quelle sera l'incidence de la rocade-Nord à l'horizon 2014, à sa mise en service, mais aussi au cours des 20 années suivantes. Les résultats sont présentés sur la base de différents scénarios, choisis pour leur caractère contrasté mais réaliste.

■ Des impacts passés au crible

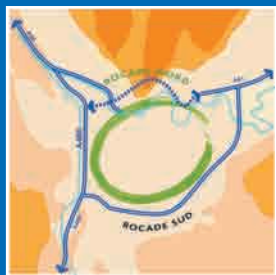
De manière générale, pour les 400 000 habitants concernés, l'étude montre que la rocade-Nord aura un impact globalement bénéfique, y compris sur la pollution liée au trafic automobile – en contribuant, par exemple, à réduire les différentes émissions de gaz dans l'air durant les périodes de congestion de la circulation.

environnement ?



Enterrée sur les deux tiers de son parcours

>> La rocade-Nord, longue de 6 km, reliera Meylan à Grenoble en passant sous La Bastille. Elle sera enterrée sur les deux tiers de son parcours.



Concernant l'impact hydraulique, l'étude montre que le projet retenu aura une incidence très faible sur l'écoulement de l'Isère et du Drac. Ces résultats confortent le choix du Conseil général de réaliser la rocade au-dessus de l'Isère et de sa nappe phréatique. Quant aux rejets d'eaux pluviales des chaussées de la rocade, ils seront récupérés dans des bassins étanches, avant rejet dans le milieu naturel.

La même démarche a été adop-

tée pour le bruit, et a abouti à une cartographie des impacts acoustiques du projet. Une attention particulière a été apportée aux établissements « sensibles » : le centre hospitalier mais aussi les crèches, écoles et maisons de retraite situées de part et d'autre de la rocade. En dehors de quelques secteurs bien localisés, la rocade aura globalement un impact faible et même plutôt positif. En effet, en enterrant sur les deux tiers du parcours la circulation automobile, ce sera autant

>> Zoom

Quatre enjeux majeurs



1 Une meilleure qualité de vie

■ Si la rocade-Nord ne supprimera pas les bouchons, elle va diminuer le temps de parcours et le kilométrage sur de très nombreux trajets : au total, plus de 10 000 heures de déplacements seront économisées chaque jour. Par

exemple, sur la base d'un scénario volontariste intégrant la rocade-Nord et les transports en commun prévus au PDU, on gagnera 12 minutes pour se rendre de Voireppe au CHU de Grenoble.

2 Plus d'espace pour les transports en commun, les logements...

■ La rocade permettra de réaliser en ville des sites propres pour les bus sur les axes partiellement libérés de leur trafic automobile. En effet, cette nouvelle voirie urbaine va absorber tout un trafic qui n'a pas sa place dans l'agglomération : 240 000 véhicules y circulent tous les jours faute d'autres possibilités, dont 35 000 traversent les grands boulevards pour se rendre d'un point à un autre de l'agglomération et 155 000 qui circulent entre le cœur de ville et les communes riveraines. L'allègement du trafic sera ainsi très sensible sur les quais de

l'Isère, les boulevards Maréchal Leclerc, Edouard Rey et Jean Perrot, le cours Jean-Jaurès... Ainsi, l'A 48, de Saint-Martin-le-Vinoux à l'entrée de Grenoble pourra se transformer en grand boulevard urbain, accueillant la future ligne E du tramway, de même que l'axe Meylan-Grenoble.

Sur toutes ces voiries, de nouveaux aménagements favoriseront le partage de l'espace libéré par l'automobile entre piétons, vélos et transports collectifs (voies réservées aux bus...). Cet espace permettra aussi de créer de nouveaux logements.

3 Moins de polluants dans l'agglomération

■ La rocade-Nord contribuera globalement à une baisse des émissions de gaz à effet de serre et des autres polluants liés à l'au-

tomobile. Ceci, grâce au temps économisé aux heures de pointe et à la baisse globale des kilomètres parcourus.

4 Plus de développement économique

■ Selon une enquête menée en 2006 par la Chambre de commerce et d'industrie de Grenoble, sur 1 000 chefs d'entreprises isérois, 95 % ont vu leurs conditions d'accès à l'agglomération se dégrader ces dernières années avec

pour conséquence la perte de clients. Cette situation constitue un frein au développement des activités économiques et artisanales et à l'implantation de nouvelles entreprises en Isère.



>> A l'image des grands boulevards, de nouveaux aménagements pourront être réalisés pour développer les transports en commun et créer des logements.

>> Repères

Prochaines étapes

- **21 septembre - 23 octobre** : enquête publique.
- **fin 2009** : rapport de la commission d'enquête.
- **début 2010** : lancement de l'appel d'offres pour le choix du concessionnaire qui se chargera des travaux, de l'entretien et de l'exploitation de la future rocade-Nord.
- **début 2011** : mise au point des détails techniques du projet et démarrage des travaux.
- **fin 2014** : mise en service de la rocade-Nord.

Des impacts globalement positifs

de trafic éliminé en surface – et donc moins de nuisances sonores pour les riverains. Aux points d'entrée et de sortie du tunnel, des solutions anti-bruit très performantes seront mises en place qui permettront de limiter fortement ces nuisances.

L'incidence sur le paysage et sur le patrimoine historique, dernier volet de l'étude, a également été passée à la loupe. Les experts rappellent le parti d'un aménagement

paysager, prévoyant un vaste programme de végétalisation et de plantations tout au long de la rocade et notamment, le long des berges de l'Isère et à la droite de l'échangeur de l'A 480. Création d'une coulée verte, aménagement de l'Esplanade, transformation de grandes voies rapides urbaines en boulevard urbain : d'autres effets positifs participeront à l'embellissement de la ville.

Enfin, le projet final prendra en

compte la volonté de réaliser un ouvrage de haute qualité architecturale, intégrant la protection des sites historiques et particulièrement, la Casamaures et les fortifications de Grenoble.

En élargissant le périmètre de l'étude au-delà de la stricte exigence réglementaire, le Conseil général exprime sa volonté d'exemplarité. Cette étude d'envergure, qui représente des centaines de pages, sera consultable

dans sa totalité au Conseil général de l'Isère, dans le cadre de l'enquête publique et dans les mairies concernées (voir encadré).

Véronique Granger

>> Pour plus d'informations : www.isere.fr ou www.rocade-nord.fr

Pourquoi la rocade-Nord ? L'historique du projet

■ **1997** : une étude réalisée par le cabinet Transitec démontre la nécessité de boucler le contournement routier de l'agglomération grenobloise pour pouvoir mener une politique de transports en communs ambitieuse.

■ **2000** : le projet de rocade-Nord est adopté par le SMTC (Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise) dans le cadre du Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise (PDU.)

■ **2005** : l'Etat se retire du projet, alors estimé à 700 millions d'euros.

■ **2006** : le Conseil général lance une étude de faisabilité pour un

projet moins coûteux et moins risqué techniquement.

■ **Été 2007** : 169 000 Isérois répondent à la consultation citoyenne menée par le Conseil général sur les déplacements dans la région urbaine grenobloise et le projet de rocade-Nord. 85 % d'entre eux expriment leur volonté de voir se réaliser la rocade-Nord.

■ **Novembre 2007** : le Conseil général prend la décision de réaliser la rocade-Nord. 55 des 58 conseillers généraux – les élus communistes, socialistes et l'ensemble des élus de l'opposition de droite – ont voté pour.

■ **Début 2008** : études techniques et lancement de l'étude

environnementale.

■ **Fin 2008** : concertation publique.

Comment sera-t-elle financée ?

■ **Le coût de la rocade-Nord est estimé à 667 millions d'euros (valeur novembre 2008)***. Le Conseil général, maître d'ouvrage, a prévu de faire appel à un concessionnaire qui prendra en charge au minimum un tiers du coût de sa réalisation et 100 % des frais d'exploitation. En contrepartie, ce concessionnaire percevra les recettes du péage acquitté par les usagers. Les deux tiers restants seront financés par les collectivités locales – le Conseil gé-

néral, les villes et les intercommunalités concernées. La répartition et le montage financier seront bouclés après le choix définitif du concessionnaire, à la mi-2010 – celui-ci pouvant décider de prendre en charge une part plus importante de l'investissement (comme par exemple, pour l'autoroute Annecy-Genève).

* Coût actualisé de la valeur en avril 2006 (alors estimée à 580 millions d'euros), tenant compte uniquement de l'évolution de l'indice des travaux publics.