

DEPARTEMENT DE L'ISERE

---ooOoo---

CONSEIL GENERAL DE L'ISERE

---ooOoo---

PROJET DE ROCADE NORD DE GRENOBLE

---ooOoo---

ENQUETES PUBLIQUES

(1) Préalable à la déclaration d'utilité publique du projet

(2) Sur le classement en voie express et départementale

(3) Sur le parcellaire

(4) Sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Grenoble, La Tronche, St Martin le Vinoux, Meylan

---ooOoo---

CONCLUSIONS

---ooOoo---

Du 19 octobre 2009 au 1^{er} décembre 2009 inclus

---ooOoo---

La commission d'enquête

Président : Jean Pierre POUYET

Membres titulaires : Jean LEVET et Valérie BOST

Membre suppléant : François LEPINGLE

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

SUR L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Après avoir rappelé que :

M. le Préfet de l'Isère a prescrit, par arrêté n° 2 009-07928 du 28 septembre 2009, les enquêtes publiques suivantes ayant pour objet le projet de construction de la rocade nord de Grenoble ;

- enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet portant sur la mise en compatibilité des plans d'urbanisme des communes de GRENOBLE, St MARTIN LE VINOUX, LA TRONCHE et MEYLAN et valant enquête de classement en route express et départementale ;
- enquête parcellaire sur le territoire des communes de GRENOBLE, St MARTIN LE VINOUX, LA TRONCHE et MEYLAN

La Commission d'enquête a examiné l'ensemble des pièces du dossier d'enquête, le projet et ses impacts sur l'environnement,

La Commission d'enquête après avoir reçu et entendu le public ainsi que les représentants d'associations et de collectivités, a examiné leurs observations,

La Commission d'enquête a consulté le pétitionnaire et a étudié ses réponses,

La Commission d'enquête a visité plusieurs fois les lieux pour l'examen des points litigieux,

C'est dans ces conditions que :

La Commission d'enquête a rédigé un rapport, objet de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de construction de la rocade nord de Grenoble ;

Les conclusions motivées du rapport de la Commission d'enquête sur le projet de rocade nord de GRENOBLE, objet de l'enquête publique susvisée, sont les suivantes :

---ooOoo---

INTRODUCTION

L'agglomération grenobloise, deuxième agglomération de la région Rhône-Alpes est située dans un cadre de montagnes (massifs de Belledonne, du Vercors et de la Chartreuse) et de vallées (Isère et Drac) complexe et contraignant pour son urbanisation et son accessibilité ; l'étalement urbain qui est la conséquence de ce contexte géographique, la pression foncière de plus en plus

forte, la très forte vitalité de cette région, en termes d'activités et d'emploi, amplifient les besoins en déplacements ;

Il en résulte une saturation des autoroutes d'accès (A 480, A 48 et A 41) à l'agglomération grenobloise sur des périodes de plus en plus longues et, par contre coup, des voies urbaines dans l'agglomération ;

La rocade sud, qui relie les autoroutes A 41, à l'est et l'A 480, à l'ouest, insérée elle-même dans un tissu urbain, est également saturée ;

En l'absence d'initiatives et de mesures appropriées, c'est la totalité des axes majeurs de l'agglomération qui frôlera ou atteindra la saturation, ce qui entraînera une congestion automobile croissante avec une dégradation de la qualité de l'air et une augmentation de la pollution sur les principaux axes urbains ;

C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet de rocade nord de Grenoble dont le maître d'ouvrage est le conseil général de l'Isère et dont les objectifs affichés sont de ;

- *diminuer le trafic interne à l'agglomération grenobloise ;*
- *diminuer globalement les impacts du trafic automobile sur la pollution et en matière de bruit ;*
- *fluidifier globalement la circulation dans la région urbaine grenobloise ;*
- *favoriser le développement urbain harmonieux des communes traversées ;*
- *favoriser le développement urbain des transports en commun dans le cœur de l'agglomération ;*
- *favoriser l'implantation de nouvelles lignes de tramway périurbaines ;*

1 - LES CONDITIONS DE REALISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Toutes les mesures relatives à la publicité de cette enquête ont été prises pour que l'information du public (insertion de l'avis d'enquête dans la presse et affichage de l'avis en mairie et sur les lieux du projet) soit conforme à la lettre et à l'esprit de la réglementation la concernant ;

En plus de ces dispositions réglementaires, avant l'ouverture de l'enquête et à la demande de la Commission d'enquête, une réunion publique s'est tenue dans chacune des quatre communes directement concernées par le projet de rocade ;

Les manifestations des partisans ou opposants à ce projet se sont principalement traduites par la diffusion de tracts, badges et par le déploiement de banderoles ;
Elles n'ont en rien affecté la bonne tenue de l'enquête ;

La durée de l'enquête préalablement fixée à 45 jours a semblé satisfaisante et suffisante pour le public ; personne n'en a demandé sa prolongation ;

Durant l'enquête, les dispositions matérielles ont été tout à fait convenables pour que puissent être consultés les documents et consignées ou annexées les observations ;

Dès lors, au regard de la procédure, la Commission considère que toutes les dispositions ont bien été prises et ont été satisfaisantes pour informer le public et lui permettre de participer.

2 - LES MOTIVATIONS DU PUBLIC

L'enquête publique a fait l'objet de plus de 3600 observations dont 54% de personnes opposées au projet, 41% favorables et 3% émettant de fortes réserves¹.

¹ 2% non comptabilisés (doublons, hors enquête DUP)

Elle a suscité une forte mobilisation et des avis généralement tranchés entre, d'une part, les principaux acteurs économiques, très majoritairement favorables à ce projet de rocade, et, d'autre part, un large mouvement associatif et de nombreux habitants des quatre communes directement impactées pas ce projet, tous très majoritairement opposés au projet ;

Tous les avis exprimés partent d'un constat pratiquement commun sur les problèmes de déplacement et d'accès à l'agglomération grenobloise, constat qui est d'ailleurs bien rappelé dans le dossier d'enquête et qui lui n'est pas contesté ;

Par contre les avis divergent sur les solutions à trouver ;

Les partisans du projet qui se sont très largement exprimés par fax adressés au siège de la Commission d'enquête (1369 fax) considèrent, pour l'essentiel, qu'avec la réalisation de la rocade, les déplacements seront facilités, les bouchons supprimés, les transports en commun plus efficaces et les commerces plus attractifs grâce à l'espace libéré ; les arguments sont, pour l'essentiel, ceux de la CCI ;

Les opposants à ce projet ont été très présents dans les mairies et lors des permanences (1755 inscriptions et 89 registres d'observations) ; on peut distinguer :

- d'une part, ceux qui sont favorables au principe d'une rocade, mais pas à celle présentée dans le cadre de l'enquête qu'ils trouvent, soit trop étriquée, soit trop perturbante. D'autres tracés sont proposés ;
- d'autre part, ceux opposés au principe même d'une rocade car elle ne répond ni à l'intérêt général, au regard de l'évolution récente des politiques publiques de déplacements, ni aux principaux enjeux de l'agglomération grenobloise. Ils demandent qu'une comparaison soit faite avec un projet alternatif « volontariste » sans rocade privilégiant d'autres mesures et d'autres modes de déplacements. Des projets alternatifs sont également proposés, certains, étant bien développés ;

Par ailleurs, de nombreuses critiques portent sur la concertation citoyenne préalable à l'enquête et, notamment sur l'exploitation faite des réponses associant « rocade » et « bouchons » pour justifier le projet ;

Parmi le public rencontré, beaucoup de riverains du projet ont fait part de leurs craintes ; ils redoutent ses inévitables effets, amplifiés ou atténués par la forte médiatisation des opposants et des partisans de ce projet ;

Ni l'affluence, ni la forte mobilisation du public, ni les points de vue exprimés souvent fort contrastés, n'ont perturbé l'ambiance de cette période de rencontres et d'échanges avec le public.

Dès lors, la Commission :

- considère, pour l'essentiel, qu'avec cette très forte mobilisation du public et la qualité des échanges et points de vue apportés, qu'ils aient été favorables ou défavorables au projet, un des objectifs essentiels de l'enquête publique a été satisfait en offrant, par l'information et les moyens apportés, une participation citoyenne sur ce projet.

- regrette, toutefois, que lors de la consultation citoyenne de 2007, aient été associés d'une manière inappropriée, dans une même formulation les termes de « rocade » et de « réduction des bouchons » aux entrées de l'agglomération grenobloise, créant des confusions et parfois une adhésion infondée à la rocade pour ce motif, lors de l'enquête publique, alors qu'il était déjà connu que l'ouvrage n'apporterait pas de solution radicale à ce problème ;

3 - LES DOSSIERS D'ENQUETE

La Commission observe en ce qui concerne la forme et la présentation des dossiers d'enquête que :

- ces dossiers sont volumineux (plusieurs tomes d'un millier de pages et ce compris l'étude d'impact qui, à elle seule, comprend 400 pages de textes et illustrations dont plus de la moitié expose l'état initial) ;
- s'agissant de la nature et des problèmes traités :
 - certains sont d'une lecture relativement aisée, accessibles pour tout public, ils comprennent de nombreux textes assortis de conclusions mises en exergue et d'une abondante illustration (photos, schémas en couleur) ; ils sont, dans leur ensemble, de bonne qualité, c'est notamment le cas de l'étude d'impact jusqu'au chapitre G ; c'est aussi le cas du dossier dénommé « résumé non technique de l'étude d'impact » et également de l'atlas cartographique présentant de façon attrayante, l'emprise de l'ouvrage se superposant sur un fond de plan photographique, en couleur, des lieux concernés ;
 - d'autres sont constitués de pièces et de documents plus spécialisés ; ce sont des études élaborées et rédigées par des organismes différents et cela amène, parfois, à des doublons, des données mal ajustées, souffrant d'un manque de cohésion dans les textes et l'écriture ;

Toutefois, la Commission considère que même si des difficultés ont bien été constatées dans la lecture et l'examen de certains documents, elles ne sont pas généralisables à l'ensemble des dossiers déposés à l'enquête et que, dans leur ensemble, les documents présentés ont constitué un apport sérieux et suffisamment complet pour l'information du public ;

4 - LA CONFORMITE DU PROJET DE ROCADE NORD AU REGARD DES POLITIQUES PUBLIQUES DE DEPLACEMENT ET DE LA PLANIFICATION LOCALE

La conformité de ce projet de rocade nord avec les documents de planifications locaux

La Commission observe que le projet de rocade est dûment mentionné ou acté dans les programmes et règlements de planification locaux et qu'il est en conformité avec la loi montagne, le schéma de cohérence territoriale et le PLU des communes.

La cohérence de ce projet de rocade nord au regard des nouvelles politiques publiques de déplacement

La Commission considère que ce projet de rocade nord étant l'aboutissement d'un choix acté dans les documents publics de planification locaux, il ne lui appartient pas d'apporter une appréciation sur la pertinence du choix retenu.

Par ailleurs, la Commission considère également que les objectifs annoncés mettent bien l'accent sur les perspectives de développement que ce projet est susceptible d'offrir aux transports en commun et sur leurs effets bénéfiques conjugués sur l'environnement ;

Dès lors, au regard des objectifs annoncés dans l'enquête publique, ce projet, affirme bien sa volonté, au moins, au plan des principes, de s'inscrire dans les orientations environnementales des nouvelles politiques publiques en matière de déplacement.

5 - L'ANALYSE BILANCIELLE DU PROJET DE LA ROCADE NORD

S'agissant d'une enquête préalable à la déclaration publique de l'opération projetée, il appartient à la Commission de se prononcer, suivant la théorie du bilan, sur l'utilité publique de l'opération.

5.1 - La Commission porte au crédit de ce projet de rocade nord, les avantages et aspects positifs qui suivent :

Les effets de ce projet sur les déplacements

- ils apportent des améliorations de temps de parcours (HPM et HPS), notamment sur les itinéraires Voreppe - Michallon et Crolles - Polygone scientifique, bien que ces effets soient à pondérer² ;
- ils améliorent l'accessibilité aux pôles « Presqu'île » et « CHU » ;
- ils diminuent la charge de trafic, en centre ville, en observant toutefois que cet effet est davantage du au concours prépondérant des TC ;

Les effets du projet sur l'environnement

- les incidences du projet sur le milieu naturel devraient être relativement limitées en raison de la localisation du projet en milieu urbain ; elles ont fait l'objet d'une analyse, dans l'ensemble, suffisamment complète ;
- un dispositif conséquent de mesures adaptées d'accompagnement et de suivi pourra être davantage précisé dans sa nature, étendue et localisation pendant et après les travaux ;

Les effets du projet sur le bruit

- les effets de ce projet sur les nuisances sonores ont également fait l'objet d'une analyse suffisamment complète ;
- les dispositions prévues visent à garantir qu'aucun bâti ne supportera de dépassement résiduel ;
- par précaution, un contrôle des impacts sonores devrait être effectué une fois les dispositifs de protection installés ;

² Les effets de gain de temps sont à pondérer car :

(1) ce gain de temps diminue en heures creuses ;

(2) son ampleur diminuera avec l'augmentation du prix du péage ;

(3) les voies retrouveront à moyen terme leur niveau de trafic actuel, la congestion étant la seule limite à l'accroissement du trafic. (*Rapport SECAD*)

Les effets du projet sur le milieu aquatique

- le projet est compatible avec les documents et plans de gestion de l'eau ; il respecte les réglementations qui y sont prescrites ;
- les incidences de ce projet sur le milieu aquatique ont fait l'objet d'une analyse, dans l'ensemble, suffisamment complète et il en résulte que les effets du projet de rocade nord sont bien identifiés et maîtrisables, sous réserve de compléments d'études ou de mesures de suivi précisés dans le rapport loi sur l'eau ;

La rentabilité économique du projet

- après analyse, le taux de rentabilité économique de ce projet de rocade nord ne serait pas de 48% comme mentionné dans le dossier d'enquête, mais avoisinerait plutôt les 12%. Même si on ne peut que déplorer que le pétitionnaire ait avancé un taux de rentabilité 4 fois plus élevé, il reste encore suffisamment satisfaisant pour la collectivité (3 fois plus élevé que le taux d'actualisation, de 4%) ;

Concernant le coût du projet

- le projet n'est pas encore finalisé, ce coût doit être davantage apprécié comme un ordre de grandeur qui, au regard de ses caractéristiques ne paraît pas choquant ;

Concernant les atteintes à la propriété privée

- compte tenu des caractéristiques de ce projet en milieu urbain, mais avec tunnel, le nombre de propriétés touchées, de l'ordre de 70, est relativement peu élevé et, pour certaines, seul le tréfonds est concerné ;
- dès lors l'atteinte à la propriété privée n'est pas excessive.

5.2 - La Commission porte au débit de ce projet de rocade nord les inconvénients et les incertitudes qui suivent :

5.2.1 - LES INCONVENIENTS DU PROJET ET DE SES EFFETS

Les effets de ce projet de rocade nord sur les déplacements

- en augmentant la charge de trafic sur les VRU et autoroutes d'accès à l'agglomération grenobloise, et notamment l'A480, à l'ouest et l'A41 à l'est, ce projet aggrave incontestablement la saturation de ces voiries et le problème des bouchons ; même si ce n'est pas un objectif de ce projet, c'est une des questions qui se pose avec le plus d'acuité pour l'agglomération grenobloise ;
- dès lors, des usagers bénéficieront, certes, d'un gain de temps, mais ce ne sera pas le cas pour ceux qui auront à subir l'aggravation de la saturation aux entrées de l'agglomération ;
- une réduction du trafic de 5% avec un péage à 1€ et de 2% à 3% avec un péage à 2€ (plus plausible), ne déleste pas significativement la rocade sud³ ;

³ Pourcentages à pondérer en plus au regard des incertitudes sur les calculs ;

- la hausse du nombre de déplacements en VP⁴ et une diminution de la part modale TC, ne répondent pas, directement, à l'objectif de favoriser le développement urbain des transports en commun de l'agglomération.

Les effets de ce projet de rocade nord sur la pollution de l'air et les risques sur la santé

- le bilan des émissions et consommations énergétiques des effets de ce projet de rocade nord, même s'il apparaît, globalement, légèrement inférieur à celui de la situation de référence, n'apporte pas, pour autant, de réponse convaincante à l'objectif prioritaire d'une réduction significative de la pollution de l'air, alors que c'est l'un des enjeux environnementaux parmi les plus sensibles de l'agglomération grenobloise ;
- d'autant que le bilan sous estime le risque sur la santé en ne prenant pas en compte les populations n'habitant pas les lieux d'études, alors que ces lieux, jusque là épargnés, sont parmi ceux les plus exposés, les plus sensibles (CHU), les plus fréquentés⁵ de l'agglomération et qu'ils sont appelés à se densifier (presqu'île à Grenoble, Michallon à La Tronche) ;

Dès lors, l'argument du pétitionnaire invoquant une amélioration « globale » des nuisances n'est pas satisfaisant dans la mesure où il subsiste des disparités et un risque aggravé lié aux effets de la pollution de l'air sur la santé, sur des lieux parmi les plus fréquentés (Presqu'île et CHU) et les plus sensibles (CHU) de l'agglomération grenobloise ;

L'insertion urbaine du projet

La presqu'île scientifique de Grenoble,

- le tracé aérien de ce projet de rocade nord coupe en deux la presqu'île en empêchant toute communication entre des quartiers. Il instaure une frontière physique et visuelle et aura un effet de coupure de fait dans la zone d'activité, entre le quartier « sud » (Minatoc /Europôle/gare) et le nord (CEA, pôle recherche et université, ESRF, ILL, ST) ;
- vouloir réaliser un projet routier qui, de par sa hauteur, occasionnera, au 3^{ème} étage des immeubles d'un quartier en pleine restructuration, des nuisances visuelles et sonores et une aggravation de la pollution atmosphérique n'est guère pertinent ;
- par ailleurs, l'échangeur complet, avec un afflux supplémentaire généré par la nouvelle porte d'accès à Grenoble (centre gare) à disposition des habitants du nord et de l'est Grenoblois, remet en cause, par ses impacts et sa fonctionnalité, la vocation et le réaménagement urbain dans l'esprit « campus » et d'une presqu'île apaisée;

La Tronche

- l'importance et la localisation des emprises foncières des ouvrages projetés (tranchée ouverte, demi diffuseur et gare de péage), remettent en cause les perspectives communales d'une urbanisation future s'inscrivant dans une problématique sans lien avec celle à laquelle doit répondre le projet routier ;

⁴ VP : véhicules particuliers TC : transports en commun

⁵ C'est notamment le cas du CHU avec 500 000 consultations, 140 000 hospitalisations, 10 000 personnes soignantes et actives dans l'établissement et une activité qui génère l'un des flux de déplacements des plus importants de l'agglomération grenobloise. C'est également le cas de la presqu'île scientifique, au regard des sièges d'activités et populations qui la fréquentent pour y travailler ;

Meylan

- le tracé qui ne se connecte pas à la rocade sud, n'est compatible, ni avec le développement complet du projet urbain, à la porte nord-est de l'agglomération, ni avec la création d'une plate forme intermodale connectée à la future ligne de TEC en site propre, pour relier Inovallée au Campus via le Civerin ;
- le demi-diffuseur de Centaurées risque de charger davantage les voiries locales et ne permet pas d'assurer la desserte de Meylan depuis et vers l'ouest ainsi que l'accessibilité à Inovallée ;

St Martin le Vinoux

- ce projet occasionne une forte covisibilité des habitations de la commune à proximité de l'ouvrage et contrarie les projets d'urbanisation de la commune ;

Dès lors, l'intégration urbaine de ce projet de rocade nord en sortie de tunnel à St Martin le Vinoux, sur la presqu'île à Grenoble, à la tranchée ouverte et à la gare de péage à La Tronche où à l'extrémité est du projet à Meylan, ne répond pas à l'objectif du maître d'ouvrage de « *vouloir que ce projet puisse favoriser le développement urbain harmonieux des communes traversées* » ;

Les impacts visuels, paysagers et sur le patrimoine

- ce projet de rocade nord, avec son tracé aérien, crée un fort impact visuel et paysager à l'entrée ouest de l'agglomération sur tous les environnements du projet, qu'ils soient de proximité ou lointains ;
- aucune mesure, ni réponse appropriées ne sont apportées pour résoudre les nuisances paysagères proches ou éloignées ;
- ce projet de rocade nord, avec son tracé aérien, entre en covisibilité et est dans le périmètre de protection du monument historique la Casamaures ; les mesures proposées se limitent à un aménagement de jardin paysager ne réglant pas les problèmes visuels ;
- franchissant le périmètre de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager de Grenoble, le projet de rocade nord porte atteinte, partiellement, aux fortifications d'Haxo localisées à flanc de coteau à St Martin le Vinoux ;

Les avis des communes les plus impactées

- ce projet de rocade nord se heurte aux avis défavorables ou aux réserves de toutes les communes directement concernées :
 - avis défavorable à La Tronche et à St Martin le Vinoux,
 - fortes réserves à Meylan,
 - réserve du maire de Grenoble sur le risque de coupure de la rocade nord sur la presqu'île ;
- les arguments des communes pour contester ou émettre des réserves, sont de nature et d'importance tels qu'ils remettent en cause substantiellement ce projet, certains remettent en cause ce projet dans son principe, sa consistance et ses effets (St Martin le Vinoux et

La Tronche) d'autres dans sa consistance et ses effets (Meylan), d'autres dans ses effets (Grenoble) ;

- de l'examen de leurs arguments, il ressort qu'ils revêtent un caractère d'intérêt général tout aussi légitime que ceux présentés par le pétitionnaire pour justifier le tracé et les ouvrages de la rocade sur le territoire des communes concernées.

Les effets de la rocade nord au regard du Grenelle I de l'environnement

- ce projet ne règle pas les principaux points de congestion, il ne répond pas aux besoins d'intérêt local et génère de forts impacts sur l'environnement des riverains ;
- par ailleurs les émissions de gaz à effet de serre induites par la construction de la rocade nord seraient « compensées » au-delà d'une période de fonctionnement d'environ trente ans ;

Dès lors, ce projet de rocade nord, contrairement à ses objectifs affichés dans le dossier d'enquête publique, de par sa consistance et ses effets, ne semble guère en conformité avec les orientations de l'article 10 du Grenelle I de l'environnement⁶.

2.2 - LES INCERTITUDES GREVANT CE PROJET

Aux aspects positifs ou négatifs de ce projet, s'ajoutent ceux pour lesquels la Commission n'a pu se résoudre à porter une appréciation tranchée, en raison de plus ou moins fortes incertitudes sur ses effets ou sur l'importance des gênes, nuisances ou risques pouvant être occasionnés, que ce soit en période de chantier ou d'exploitation, et des mesures prises pour s'en prémunir ;

Ces incertitudes sont dues, soit à des insuffisances dans les données conduisant à des résultats faussés, soit à l'absence de finalisation d'études et de mesures ne permettant pas de savoir, au stade de l'enquête, si les problèmes soulevés seront oui ou non résolus ;

- Incertitude due à la non prise en compte des heures creuses
 - les gains de temps journaliers n'ayant pas été paramétrés à partir des modélisations faites en HPM et HPS et **heures creuses**, cela entraîne une incertitude sur le résultat du calcul de rentabilité économique de ce projet et sur l'évaluation du temps gagné.
- Incertitudes, sur les conséquences sur le trafic, de l'évolution du prix du péage
 - la hausse du prix du péage influe sur le trafic. Elle dégrade les résultats au niveau du trafic et de la fluidification de la circulation, elle modifie les espérances de gains, en termes de temps de trajet dans tous les périmètres,
 - le prix du péage est affiché à 1€ dans le dossier d'enquête publique et les simulations ont été établies avec ce montant, alors que la recherche du meilleur équilibre financier pour ce projet laisse à penser qu'un prix de péage moyen autour de 2€, serait plus réaliste pour le scénario de référence ;

⁶ Article 10 du Grenelle I de l'environnement : « L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, Art. 10 Grenelle I Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement.

- un péage à 3€ serait même davantage crédible à l'heure de pointe, puisqu'il correspond à un gain de recettes optimal ; mais son application bouleverserait très substantiellement ce projet puisque le gabarit du tunnel, tel que prévu dans l'enquête, ne se justifierait alors plus ;
- dans ces conditions, quelle appréciation peut-on porter sur des résultats concernant les trafics, alors même que ces résultats sont calculés, pour partie, sur la base d'éléments qui ne sont plus d'actualité ?
- Incertitudes sur la problématique de l'élargissement de l'A480
- ce projet RNG est indissociable de celui de l'élargissement de l'A 480, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'Etat. A ce niveau, il existe des incertitudes sur les délais de réalisation de cet élargissement, sur les incidences de cet élargissement sur l'environnement, avec les mesures réductrices et compensatoires associées, ainsi que sur les risques de perturbation du trafic durant les travaux et les dispositions à prendre pour réduire les gênes occasionnées.
- Incertitudes résultant de problèmes non réglés, au stade de l'enquête, alors qu'ils se posent avec la plus grande acuité sur, ou à proximité des lieux et des établissements les plus « sensibles » et les plus exposés aux nuisances de ce projet ;
- Incertitudes, en attente d'une étude de danger, sur les effets de ce projet, pendant les travaux (tunnel/ galeries Vicat/ risque de suffosion/ vibrations), dans un contexte cumulant déjà de nombreux risques naturels avec, parfois de forts aléas notamment sur les risques de glissements de terrains, de chutes de blocs, d'effondrement de cavités souterraines ;
- incertitudes suscitant de fortes inquiétudes et des demandes de garanties de la part des représentants des établissements publics ou privés directement touchés ou à proximité de l'ouvrage : VICAT, CHU ;
- incertitudes sur les impacts sanitaires liés à l'exposition des passagers des véhicules empruntant la rocade dans le tunnel et tranchées couvertes qui n'ont été ni quantifiés, ni analysés alors que les niveaux de pollution y sont les plus élevés ;

L'engagement du pétitionnaire à faire définir et préciser par le concessionnaire les dispositifs permettant de limiter ces impacts n'apporte pas la certitude qu'ainsi la solution sera trouvée et qu'elle permettra de prémunir les usagers du tunnel et les populations présentes à proximité des sorties du tunnel de risques sur la santé.

Dès lors, en l'état des informations dont la Commission a pu prendre connaissance, les nombreuses incertitudes de ce projet de rocade nord quant à ses effets ou en ce qui concerne l'importance des gênes, nuisances ou risques pouvant être occasionnés ne permettent pas, in fine, de garantir à la population une absence de préjudice sérieux ;

6 - LES CONTRE PROPOSITIONS AU PROJET DE ROCADÉ NORD

Il ressort de l'examen des contre-propositions à ce projet de rocade nord, que toutes apportent, qu'elles soient avec ou sans rocade ou qu'elles portent sur des modifications de tracé (COGNET, DDE ...) et d'ouvrages (Meylan), des changements très substantiels qui portent atteinte à l'économie générale du projet soumis à l'enquête, que ce soit dans son principe même ou par l'importance des travaux et des coûts qui en résultent.

POUR TOUS CES MOTIFS

Tout en considérant la nécessité et l'urgence d'apporter une solution aux problèmes de circulation sur l'agglomération Grenobloise,

Les inconvénients générés par ce projet de rocade, dans sa consistance et ses effets, l'emportent sur ses avantages sans qu'il soit possible, pour autant, d'y remédier, au risque de modifications trop substantielles qui en altéreraient son unité fonctionnelle et son économie générale,

Dès lors,

La Commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, émet un :

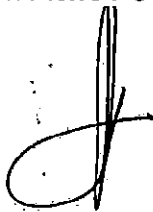
Avis défavorable

A ce qu'il soit conféré le caractère d'utilité publique à ce projet de rocade nord de Grenoble, objet de la présente enquête publique

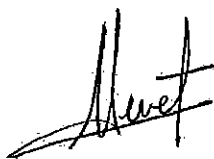
A Grenoble, le 22 mars 2010,

La Commission d'enquête

Le Président
Jean Pierre POUYET



membre Titulaire
Jean LEVET



membre Titulaire
Valérie BOST

