ASSOCIATION DES USAGERS DE LA LIGNE GRENOBLE-VALENCE
4, avenue Joseph Carlin, 38470 Vinay
***email* : asulgv@yahoo.fr, Yves.Gimbert@ujf-grenoble.fr**
tel: 04 76 36 87 78

Vinay, le 12 novembre 2008

Monsieur le Président,

Vous avez dû recevoir début novembre un rapport émis par Monsieur Jacques Hersant, à qui le Conseil général avait donné une mission d'expertise sur un scénario alternatif à la rocade-Nord.

A la lecture de ce rapport, les motivations de ce projet sont ressorties, pour la première fois, très clairement. Il s'agit principalement de construire une déviation intra-urbaine (p15) afin de déporter les flux automobiles du centre-ville et rendre ainsi l'hyper centre de Grenoble aux transports en commun à usage des habitants de l'agglomération, optimisant ainsi leur vitesse commerciale et leurs coûts de fonctionnement.

Vous me permettrez de vous présenter une synthèse de ce rapport qui, à défaut d'une véritable expertise sur un scénario alternatif sans rocade Nord, n'en demeure pas moins intéressant à bien des égards.
Pour plus de lisibilité, je reprendrai les éléments dans l'ordre de présentation choisi par Mr Hersant (❑), suivi de mes commentaires (☛), puis je vous donnerai mes conclusions en les resituant dans un contexte plus global.

Pages 4 à 6

❑ Après une courte introduction rappelant les efforts importants consentis aux transports en commun par le département de l'Isère (☛c'est un fait indéniable), Mr Hersant expose trois réalités extrêmement importantes dans la page 4, ayant trait aux points suivants :
- impossibilité institutionnelle d'endiguer la périurbanisation et donc la demande de déplacement qui en résulte,
- la congestion du trafic, comme seul élément de régulation du volume des déplacements automobiles et des distances parcourues,
- la difficulté des transports publics à suivre l'étalement de la population en termes de financement des infrastructures, de frais de fonctionnement, et d'efficacité de productivité.

☛Je ne peux qu'être d'accord avec ces constats qui ne sont pas propres à la région grenobloise, mais observés partout.

❑ L'auteur poursuit sur une appréciation très personnelle de l'influence du prix de l'énergie sur l'usage de l'automobile, en concluant (p 6) que rien ne changera dans les vingt prochaines années.

☛Cette conclusion est déjà inexacte, à en juger par la baisse de consommation des carburants en France sur les 6 derniers mois, et les nombreux témoignages de nos concitoyens. A ce propos, entendre des responsables politiques locaux annoncer en réunion publique que le prix de l'essence ne cesse de baisser, si on se base sur l'évolution du temps de travail passé pour acquérir un litre d'essence depuis les années 1970 est un pur délire complètement déconnecté des réalités quotidiennes. Que je sache, en 1970 les gens habitaient près de leur lieu de travail, les façons de dépenser leur argent étaient extraordinairement moins nombreuses que maintenant. Le problème est moins le coût réel du carburant rapporté au temps travaillé que le pourcentage sans cesse croissant de ce coût dans le budget des ménages qui est de plus en plus insupportable et force les gens à des choix.

Pages 9 à 11

❑ Dans les pages 9 à 11, des éléments techniques déjà connus du projet sont repris. Cependant, deux remarques sont à souligner :

- Mr Hersant indique page 9, à propos de la ligne E, qu'il est « fortement souhaitable » que l'aménagement de cette ligne soit réalisé en même temps que la rocade Nord

☛ Cela ne semble pas si clair à en juger par les derniers débats au SMTC qui laissent peu de doute sur une date de réalisation de la ligne E arrivant après la rocade

- Page 10 (le tirant d'air du tunnel de la rocade), Mr Hersant doute de la pertinence de permettre à des véhicules de transport en commun de passer sous l'ouvrage. « la circulation de certains véhicules de TC dans le tunnel -qui ne desserviraient pas donc le centre ville de Grenoble - paraît aléatoire… »

☛ Est ce à dire qu'il n'y aurait pas de personnes intéressées pour passer d'un côté à l'autre de la ville en TC en évitant le centre ? Je vois ici une contradiction avec les buts recherchés dans la rocade

Pages 12 à 14

❑ Dans les pages 12 à 14, l'auteur revient sur les données de trafic :

- *Problèmes méthodologiques*

Il insiste sur la grande qualité du travail de l'AURG. Cependant il souligne l'insuffisance du modèle pour décrire la situation de fréquentation aux heures creuses. Pour lui, « la fréquentation en heure creuse de la rocade Nord par une clientèle payante conditionne sa pertinence économique ». Il insiste aussi sur l'incertitude portant sur la baisse des déplacements liée à la baisse du pouvoir d'achat des ménages qui remettrait en cause l'aspect économique du fonctionnement de la rocade

☛ Je croyais que le prix de l'énergie ne devait pas influencer l'usage de l'automobile, mais le pouvoir d'achat oui ? Pourtant tout cela est très lié dans la tête des gens, j'en reviens à ce que je vous expliquais plus haut concernant le coût réel des carburants.

☛ L'importance de la fréquentation de la rocade aux heures creuses est un fait nouveau dans les discours. Celui-ci est-il à mettre en liaison avec les propos de Jacques Chiron, lors d'une réunion de rendu des ateliers où ce dernier expliquait qu'il allait faire en sorte de compliquer terriblement la traversée de Grenoble aux automobilistes en réduisant les voiries à usage de la voiture pour les forcer à emprunter l'ouvrage ? C'est ce que Lyon a fait au moment de la mise en service de TEO, avec les conséquences que l'on connaît : rachat de la concession à Bouygues par la COURLY et financement de l'ouvrage à hauteur de 56% par les contribuables lyonnais (initialement 26% lors du montage)

❑ *A l'horizon de la mise en service de l'infrastructure*

Mr Hersant reprend le constat suivant : la population grossit à l'extérieur de la ville, alors que l'emploi se concentre dans l'agglomération.

☛Une fois de plus, je vous le demande où est la priorité en terme de déplacement, favoriser les TC en centre ville à usage des habitants de l'agglomération ou permettre aux populations périurbaines de se déplacer sur leurs lieux de travail d'une manière durable ?

Page 14

❑ *Approche à long terme des conséquences du projet rocade Nord* (page 14)

Mr Hersant écrit les conclusions auxquelles il est arrivé après expertise, présentées ci-dessous :

« [la] fluidification du trafic routier facilite l'étalement urbain,…, [la] croissance du trafic induite par le fluidification antérieurement obtenue conduit à une nouvelle saturation,….,la congestion est le seul mode de régulation des infrastructures routières gratuites (☛ second rappel),…, trafic au centre ville de Grenoble :ces mesures conduisent à une réduction de la capacité des voiries, les gains trafic peuvent être considérés comme définitifs,…, [les] trafics sur les autres voies rapides de l'agglomération, retrouvent leur niveau de trafic actuel,…. Trafic sur la rocade Nord proprement dite, il s'agit globalement d'une augmentation de capacité de la voirie qui induit un trafic supplémentaire,… »

☛ Que dire de plus, c'est exactement ce que je ne cesse de vous expliquer depuis deux ans

Page 15

❑ *Une voie rapide de centre-ville* « La rocade Nord participe plus au confortement de l'hyper centre qu'au développement de zones périphériques »
☛ N'y a-t-il pas la une apparente contradiction avec les propos de ce monsieur qui vient d'expliquer ci-dessus que lié au projet de rocade Nord, à long terme, « la fluidification du trafic routier facilite l'étalement urbain » ?

❑ *Un projet routier*
L'auteur rappelle que ce projet est « susceptible de faire économiser jusqu'à 10.000 heures par jour autrement perdues dans les bouchons ».
☛Comment a-t-il pris en compte la congestion grandissante aux portes de la ville et la difficulté accrue de circuler en ville liée à la restriction de la voirie en centre ville (non modélisé par l'agence d'urbanisme) ?

❑ Suit un passage sur les perceptions différentes de ce gain de fluidité selon un point de vue d'un individu, d'une collectivité d'individus, et des acteurs économiques.
L'auteur explique que du point de vue collectif d'individus, les effets de ce projet routier sont très négatifs dans la mesure où il va engendrer « un allongement de la distance domicile travail (et donc à terme en trafic supplémentaire) » lié au gain de temps provoqué par la fluidité en résultant initialement.
☛ C'est la seconde fois que Mr Hersant insiste sur cette conséquence de trafic supplémentaire (première fois p 14)

❑ Les acteurs économiques eux sont contents, « le temps passé dans les encombrements correspond directement ou indirectement à du temps de travail »
☛ Je ne crois pas que les gens qui se lèvent à 6h du matin pour partir de St-Marcellin, de Voiron, ou encore de Montmellian pour être sûr d'arriver à l'heure au travail sur Grenoble prennent le temps de leur trajet sur leurs heures de travail. C'est la même chose quand ces mêmes personnes ne rentrent chez elles que rarement avant 19h.

Page 16

❑ Dans la page 16, l'auteur met en relief la phrase suivante : « La minimisation des effets négatifs induits par l'infrastructure passe par une tarification maximale non dégressive ». Il continue un peu plus loin par le paragraphe suivant : « il reste à expliquer aux populations concernées que le péage n'a pas pour conséquence de distinguer entre les riches qui pourraient payer et des pauvres qui ne le pourraient pas, mais entre les entreprises qui ont besoin d'efficacité et les ménages dont il est souhaitable qu'ils habitent à proximité de leur lieu de travail »

☛ HONNÊTEMENT, ÊTES-VOUS PRÊT A DÉFENDRE DE TELS ARGUMENTS AUPRÈS DE LA POPULATION ISEROISE ?

Un seul commentaire parmi tant d'autres qui viendront dans ma conclusion : pour habiter à proximité de son travail, quand celui-ci se trouve dans Grenoble (3/4 des emplois de la RUG dans l'agglomération), il faut gagner beaucoup d'argent, ce qui n'était déjà pas le cas de la plupart d'entre nous et qui le sera de moins en moins !

Page 17

❑ *Les autoroutes apaisées*
Selon l'auteur, « susceptible d'accroître la capacité des voies de plusieurs % ».

❑ *Les projets de tramway, l'étoile ferroviaire grenobloise, liaison Crolles –gare de Brignoud* (page 18)
- Tramway : Mr Hersant indique que vue la faible vitesse de ce mode, « il n'est pas souhaitable d'étendre le réseau de tramway à plus de 7 ou 8 km du centre de l'agglomération »

(Pourquoi avoir étudié YSIS,)

- Etoile ferroviaire : Mr Hersant parle d'un cadencement à 20 minutes

☛ Celui-ci est tout simplement impossible car même après modernisation de la partie nord du sillon alpin le tronçon Moirans-Grenoble ne le supporterait pas, et les accès en quai à la gare de Grenoble ne le permettent pas non plus. Pour cela, il faut réaliser le triplement du tronçon Moiran-Grenoble, modifier complètement la gare de Grenoble, soit en la déplaçant sur la gare routière, soit en la construisant au-dessus des voies et en récupérant les deux voies non traversantes situées côté centre ville. Des investissements énormes.

Pages 20 à 22

❑ *Gains de productivité sur le réseau de transport public* (page 20-21)

L'augmentation de la vitesse commerciale permettrait un gain de productivité qui « peut ainsi être valorisés à 5.4 M d'euros/an d'euros en coût global ou 3 M d'euros/an en économie de fonctionnement.

☛C'est effectivement un effet intéressant

❑ *Les conséquences environnementales* (page 21)

L'expert indique : « La première année de la mise en service, le gain d'émission de gaz à effet de serre est de l'ordre de 1 à 2% des émissions totales soit une dizaine de tonnes par jour »

Trois lignes plus loin : « les gains obtenus par la fluidification disparaissent alors que le trafic a cru ». « L'évaluation du trafic supplémentaire induit à terme par la mise en service de la rocade Nord est d'environ 150 .000 véh.km/jour. L'émission quotidienne de CO2 associée à ce trafic supplémentaire est d'environ…9 tonnes »

Mr Hersant pense que doit être pris en compte le traitement des gaz d'échappement émis dans les tunnels

☛Les conclusions de cette analyse sont navrantes. En termes clairs, cette infrastructure ne diminuera en rien la pollution à l'échelle de l'agglomération, à terme, elle ne pourra que l'augmenter par l'augmentation du trafic relevé à plusieurs reprises dans ce rapport. Je ne relève pas une fois de plus l'impossibilité actuelle de retraiter l'ensemble des fumées émis dans un tunnel, l'ASCOPARG ne cesse de le répéter et le CETU (Centre d'Etudes des Tunnels) également.

❑ *Les évolutions de la répartition modale* (page 21-22)

Mr Hersant annonce qu' « A terme, les transports publics devraient regagner les parts de marché perdues sur l'ensemble de l'agglomération ».

Cela est peut-être vrai pour les gens qui seront descendus des bus et tramway en ville, mais pas pour les 8000 personnes/jours descendues des TER, selon l'étude de l'AURG.

❑ *Scenario alternatif-le projet transport public* (page 22)

L'auteur ne croît pas à la pertinence des prolongements du tramway vers Voreppe : trop cher en investissement et fonctionnement pour les services rendus, à moins de densifier le long des axes

Dans la page 23, l'expert annonce que « le gain obtenu sur le réseau routier par transfert de la clientèle de la route vers le tramway est absorbé à terme par la génération de trafic que cette fluidification induit.

☛Certes, mais quand les gens n'auront plus les moyens de se payer le carburant pour parcourir 80, 100, 120 km tous les jours, ils se rabattront massivement vers les TC, à conditions qu'ils existent. C'est déjà ce que je constate dans les trains. Mais il est vrai que Mr Hersant est persuadé que l'augmentation du prix du pétrole n'influencera pas l'usage de l'automobile. Il se trompe, cette influence est déjà constatée.

Page 24

❑ *Approche technique*

- Mr Hersant écrit : « Le projet global de déplacements est dans son volet transport public largement favorable au développement d'une mobilité durable dans l'agglomération »

☛Certes, mais hors agglomération, il se passe quoi ?

- Mr Hersant poursuit par « Le volet routier… ne constitue que faiblement une incitation au développement de l'usage de la voiture individuelle, dans la mesure où l'essentiel de la fluidification du trafic est à terme obtenue dus la future rocade Nord elle-même »
☛ Deux choses : tout d'abord, l'expert n'a pas du lire les vitesses prévues sous l'ouvrage dès son ouverture (de l'ordre, voire inférieur à 30 km/h donc en état de congestion à l'heure de point du matin), sinon il ne parlerait pas de fluidification attendue sur l'infrastructure elle-même. Ensuite, Mr Hersant reconnaît une faible incitation au trafic, mais par là, il explique aussi que le trafic actuel ne diminuera pas. Et pourtant c'est bien dans ce sens qu'il faut agir !

- Quelques lignes suivantes nous pouvons lire : « La mise en place d'un péage qui dissuade les déplacements domicile-travail, associés aux réductions de trafic dans le centre ville… »
☛ Je croyais que cette rocade devait servir aux gens englués dans les bouchons pour qu'ils ne perdent pas de temps pour se rendre de leur domicile à leur travail, à moins qu'elle ne soit réservée qu'à une catégorie de salariés et/ou leur entreprise qui en auront les moyens.

- Ensuite : « il (l'ouvrage) est par ailleurs fortement souhaité par les acteurs économiques particulièrement pénalisés par le niveau de congestion constaté aujourd'hui sur l'A480 et la rocade Sud »
☛ De toute évidence, si l'expert avait lu les modélisations réalisées par la DRE dans le cadre des études qu'elle mène pour le triplement de l'A480, il se serait abstenu, car avec une augmentation de trafic attendu de 40% sur la partie nord de l'A480 avec la rocade et le triplement, contre 12% sans ces infrastructures, les acteurs économiques vont être déçus. A noter que c'est tout l'A480 qui va connaître une augmentation de trafic à deux chiffres. Quant à la fluidification sur la rocade Sud, l'expert l'a répété à plusieurs reprises : augmentation du trafic sur l'ensemble de l'agglomération, seul le centre ville le verra diminuer parce que l'on aura restreint les voiries. Comme Mr Hersant vous l'a expliqué à trois reprises, seule la congestion limite le trafic sur les voies gratuites

- Du point de vue pollution, l'auteur indique que la pollution à l'échelle de l'agglomération va « mécaniquement augmenter avec le temps », liée à la légère augmentation de trafic chaque année. Seul le centre ville va bénéficier d'une baisse de pollution.

BELLE SOLIDARITÉ AVEC LES COMMUNES DU SUD : CE N'EST PAS VOUS QUI A L'OCCASION D'UNE DE NOS RENCONTRES M'AVIEZ DIT : « MONSIEUR GIMBERT, UN ARGUMENT CONTRE LEQUEL VOUS NE POUVEZ PAS ALLER, C'EST QU'IL N'Y A PAS DE RAISON QUE CE SOIENT LES COMMUNES DU SUD QUI SUPPORTENT TOUTES LES NUISANCES LIEES À LA CIRCULATION DANS GRENOBLE ; AU NOM DE L'ÉQUITÉ ON DOIT FAIRE LA ROCADE »

Est-ce que vous me répéteriez cet argument, imparable d'après vous, maintenant ? Je vous avais d'ailleurs répondu, voilà plus de 16 mois maintenant, qu'il n'y aurait aucune incidence perceptible par les populations du sud.

Page 25

❑ *Approche économique*

- Mr Hersant annonce que l'usager de la rocade Nord supportera entre 40 et 50% des coûts investissement et exploitation. Il poursuit en annonçant encore une fois, que ce coût, en termes d'équilibre financier sera garant « De son absence d'effets fortement négatifs sur le développement urbain (en limitant l'usage de l'infrastructure pour les motifs domicile-travail)
Une grande partie des contribuables isérois éloignés de leurs lieux de travail apprécieront à sa juste valeur que la seule chose qu'on leur demande dans ce projet, c'est de le payer mais pas de s'en servir

- Mr Hersant craint cependant une éventuelle dérive de cet équilibre pour différentes raisons :
↪Une insuffisante fréquentation en heure creuse
L'auteur le rappelle une troisième fois, cela semble être un point capital à ses yeux :
↪Une « diminution des recettes sur lesquelles devra s'engager l'opérateur privé »

☛L'auteur a quelques doutes sur l'avis éventuellement non partagé de la non influence du prix de l'énergie sur les déplacements, je le comprends…

☛Mes conclusions

Initialement (consultation de l'été 2007), ce projet a été présenté aux populations périurbaines comme devant résoudre les problèmes de congestions aux entrées de la ville (question numéro 3 du questionnaire adressé lors de cette consultation). En fait il n'en est rien, toutes les études (AURG 2006 complète, DRE 2007 A480, AURG 2008 prospectives à 2025) démontrant que les accès à la ville seront rendus plus difficile une fois cette infrastructure réalisée. En ce sens, les buts poursuivis par le CGI vont exactement à l'inverse de ce que demande le monde économique quand celui-ci veut faciliter le passage d'une vallée à une autre. En aménageant une « muraille de Chine de voitures » autour de Grenoble, on ne risque pas de faciliter ce passage. Ensuite, réserver les voiries aux TC en centre-ville requiert la diminution de ces mêmes voiries à l'usage des automobiles, rendant la circulation plus difficile car plus contrainte. Cela va aussi exactement à l'inverse de ce que demande le monde économique quand il demande de fluidifier la circulation automobile à l'intérieur de l'agglomération. Les commerçants de l'agglomération seront sûrement enchantés.

Sur le plan financier, J. Hersant insiste très fortement sur le fait que pour que ce montage soit viable, il faut fixer un péage d'un montant élevé et non modulé en journée, en forçant les autos à utiliser l'ouvrage en heure creuse (d'où une justification supplémentaire des contraintes de voiries pour dissuader les automobilistes de passer par le centre-ville). La même préconisation est faite pour minimiser les effets négatifs induits par l'infrastructure, l'absence d'effets négatifs sur le développement urbain ne pouvant être assurée qu'en limitant l'usage pour les motifs domicile-travail par le montant du péage.

Enfin sur le plan des conséquences environnementales, la situation est particulièrement préoccupante : pas de diminution de la pollution à l'échelle de l'agglomération mais au contraire une augmentation liée à l'accroissement de trafic, à l'exception bien sûr du centre ville dans lequel on a fait en sorte de restreindre le trafic en réduisant les voiries avec les conséquences fâcheuses déjà évoquées.

En espérant que vous aurez pris le temps de lire ces quelques pages

Bien à vous,

Yves Gimbert
Président ASULGV