

meydia

journal de Meylan Démocratie association politique de gauche

>>> retrouvez l'ensemble de l'actualité sur notre site internet www.meydia.org

▶▶▶ démocratie ◀

MeyDIA dit NON au projet de Rocade Nord !

Parmi les sujets à traiter par le nouveau Conseil d'Administration de MeyDIA, la Rocade Nord figurait en tête d'abord parce que l'enquête publique se terminait le 1er décembre 2009 mais aussi parce qu'il était urgent que MeyDIA se positionne clairement sur un sujet aussi important pour l'agglomération grenobloise.

La décision d'organiser une Assemblée Générale Extraordinaire pour en débattre s'est très vite imposée. Un groupe de travail a élaboré un document de synthèse reprenant l'essentiel des informations disponibles à ce jour. Ce travail préparatoire a été complété par une présentation lors de l'AG à partir de laquelle s'est articulée la discussion, suscitant de nombreuses prises de parole.

A la question, "*MeyDIA est-il pour ou contre le projet de Rocade Nord soumis à enquête publique*", les adhérents ont répondu, à bulletin secret, à 86 % "contre". Ce résultat très tranché surprend un peu. Les discussions de ces derniers mois laissaient entrevoir une issue plus incertaine. Lors du débat, il est apparu que nombre d'adhérents de MeyDIA étaient plutôt favorables au projet, **mais par défaut**. Ce projet ne les enthousiasmait pas mais leur semblait être de nature à résoudre une partie des problèmes de circulation. Les aspects environnementaux et financiers les ont convaincus que ce projet était de plus en plus inadapté aux réalités d'aujourd'hui et terriblement onéreux.

MeyDIA a rédigé une motion contre la Rocade Nord qui a été portée à la connaissance du Commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique (texte disponible sur www.meydia.org).

Cette motion ne se contente pas de dire non au projet de Rocade Nord. Les adhérents de MeyDIA l'ont bien exprimé : il ne s'agit pas seulement de renoncer à ce pro-



Ma proposition de Rocade Nord
d'après l'enquête publique

jet, il faut proposer des alternatives à cette autoroute urbaine. Les habitants du sud de l'agglomération, en particulier ceux qui vivent le long de la Rocade Sud, méritent mieux qu'une Rocade Nord pour réduire les nuisances qu'ils subissent au quotidien.

Parmi les pistes évoquées, figure évidemment le développement de l'offre en matière de transports en commun (en particulier pour desservir de façon fiable Inovalée) : tramway, trolley-bus, bus cadencés. Il faut encourager le covoiturage, le vélo, des solutions simples qui peuvent être mises en application au niveau des individus mais aussi des entreprises.

En tant que président de MeyDIA je suis fier qu'une telle décision ait pu être prise de façon collégiale et démocratique. Cela me permet de réaffirmer que MeyDIA compte bien être un acteur de la vie locale meylanaise. La Rocade Nord n'est qu'un des sujets (important, certes) sur lequel nous aurons à nous exprimer. Le Projet de Ville, dont le lancement a eu lieu en novembre dernier, est le prochain sur la liste et MeyDIA le suivra avec attention.

Pour l'instant, je vous invite à parcourir ce numéro dédié à la Rocade Nord, et je tiens, en mon nom et celui du Conseil d'Administration de MeyDIA, à vous souhaiter une Bonne et Heureuse année 2010. Un souhait pour cette nouvelle année ? L'annonce, prochaine, de l'abandon de ce projet dépassé par la conjoncture.

Philippe Schaar, Président

Rocade Nord

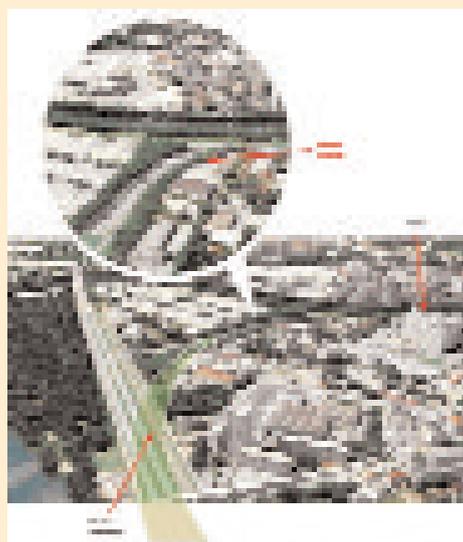
►►► la commune ◀

Ce projet ne répond plus aux enjeux !

L'argumentaire du Conseil Général pour soutenir le projet de la Rocade Nord se décline en 4 points :

- ❖ Une amélioration de la qualité de vie liée à la réduction des temps de déplacement
- ❖ Une attractivité économique renforcée de l'agglomération grenobloise rendue plus accessible aux entreprises et à leurs salariés
- ❖ Un gain dans le domaine environnemental du fait de la diminution de la pollution liée à la congestion automobile
- ❖ Un enjeu d'équité sociale pour les populations les moins favorisées en situation d'éloignement

1. Réduction des temps de déplacements, meilleure qualité de vie ?



L'étude de trafic menée en 2007 par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG) est sans appel. La Rocade Nord n'améliorera pas, quand elle ne dégradera pas, les conditions d'accès à l'agglomération. En effet elle favorisera, voire créera un appel de trafic sur des portions autoroutières déjà saturées en entrée d'agglomération.

L'étude de trafic Egis Mobilité (société d'ingénierie spécialisée dans l'optimisation des déplacements) réalisée en 2008 confirme l'étude de trafic de l'AURG. Autre

donnée intéressante de cette étude : l'impact sur la Rocade Sud où la diminution de trafic ne serait qu'inférieure à 5%.

Enfin le passage de l'A480 à 2x3 voies, indispensable pour l'écoulement du trafic de la Rocade Nord, notamment au niveau de l'échangeur complet situé près de l'avenue des Martyrs, ne figure absolument pas dans le Programme de Modernisation des Itinéraires du réseau Routier (PDMI) 2009-2014 de l'Etat.

2. Une agglomération plus accessible pour les entreprises et leurs salariés ?

Le conseil Général se base sur une fréquentation estimée de la Rocade Nord de 60 000 véhicules / jour avec une valeur choisie de 1 € de péage pour guider les simulations de trafic.

Ces chiffres sont à comparer à ceux d'un ouvrage présentant des caractéristiques similaires : TEO à Lyon, périphérique d'une longueur à peu près équivalente à celle de la Rocade Nord (6 km).



TEO est aujourd'hui à 45 500 véhicules payants / jour pour une agglomération de 1,2 millions d'habitants (540 000 habitants pour l'agglomération grenobloise). Les chiffres de fréquentation annoncés par le Conseil Général semblent donc bien peu réalistes. De plus, l'électrification du sillon alpin (Valence-Grenoble-Chambéry) opérationnelle fin 2013 début 2014 n'a pas été prise en compte dans les études. Pourtant, à l'évidence, elle aura un impact sur la fréquentation de la Rocade Nord.

3. Des bouchons en moins = moins de pollution ?

L'étude de trafic Egis mobilité (2008) montre que la Rocade Nord ne réduira ni les bouchons aux entrées et sorties de l'agglomération, ni la circulation dans l'agglomération. Au mieux elle la déplacera. Dans ces conditions, il est difficile d'affirmer que la Rocade Nord est un plus pour l'environnement !

De plus, il n'existe actuellement pas d'installation dans le monde permettant d'éliminer efficacement tous les gaz et les poussières sortant d'un tunnel routier. Des études sur des tunnels (en particulier Croix-Rousse 2008) montrent que les niveaux de pollution mesurés aux abords des entrées et sorties sont élevés dans un rayon de 150 mètres autour des points de rejet : teneur accrue en oxydes de carbone, de soufre et d'azote, en composés odorants volatils, et en poussières fines.

A La Tronche, la section en tranchée ouverte de la rocade Nord se situera à moins de 150m de certains bâtiments du CHU.



4. La Rocade Nord facteur d'équité sociale ?

Par sa réalisation la Rocade Nord favoriserait le développement des transports en commun dans le cœur de l'agglomération libéré de sa circulation automobile et tous les usagers tireraient profit de l'amélioration de la qualité de service (vitesse, régularité).

L'argument bute sur les réalités financières. L'investissement du Conseil Général pour la Rocade Nord serait de l'ordre de son endettement actuel. Il est donc difficile de concevoir comment d'autres projets de transport (transports en commun, trains, tramways) pourraient voir le jour alors que le projet va absorber la quasi-totalité du financement public.

Un projet contraire à la loi !

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement stipule dans son article 1 que " pour des décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable ".

Dans le cas du projet de Rocade Nord, aucune solution alternative n'a été étudiée et proposée à la concertation citoyenne.

Fluidifier le trafic ne peut être aujourd'hui un objectif dans le contexte de l'urgence climatique où nous sommes. Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, un des moyens est de réduire la place de la voiture dans nos déplacements.

L'impact pour Meylan

Des connexions difficiles

La Rocade Nord doit permettre

- ❖ de mieux desservir la zone économique d'Inovalée
- ❖ aux Meylanais de se rendre plus facilement sur leur lieu de travail.

Dans le projet actuel de Rocade Nord il n'est prévu qu'un demi échangeur à Meylan (allée des Centaurées).

Ce demi échangeur permet de rentrer sur la rocade Nord dans le sens Grenoble - Crolles et d'en sortir dans le sens Crolles - Grenoble.

Mais il ne sera pas possible :

- ❖ de rentrer sur la Rocade Nord depuis Meylan (sauf en remontant emprunter l'A 41)
- ❖ de quitter la Rocade Nord à Meylan : pour cela, il faudra aller jusqu'à Montbonnot et revenir par l'A 41.

Cela aurait pour conséquence d'augmenter encore le trafic local

Avec un échangeur complet à Meylan, il serait possible d'emprunter la Rocade mais impossible de la quitter avant le polygone scientifique.

Un, voire deux échangeurs (un échangeur complet a également été envisagé au niveau du CHU Michallon), faciliteraient certes les entrées et les sorties de la Rocade Nord mais le coût de ces ouvrages

va gonfler très sensiblement le budget du projet avec par ailleurs des emprises au sol très importantes.

Quelle que soit la solution retenue, et quel que soit l'endroit où se fera l'entrée de la Rocade Nord à Meylan, tous les véhicules venant du Haut Meylan, de Montbonnot ou de Saint-Ismier passeront par l'actuelle RN 90 et le rond point du lycée du Grésivaudan et il faudra augmenter la capacité de l'avenue du Taillefer pour absorber le trafic induit ce que beaucoup de Meylanais refusent.

Une pollution atmosphérique accrue



L'augmentation du trafic liée à la Rocade Nord est estimée par l'AURG à + 24 % à l'est (RD 1090 et rocade vers Meylan) aux heures de pointe.

Les émissions de polluants sont importantes comme l'atteste la cartographie de l'entrée Ouest de Meylan jointe au dossier d'enquête publique.

Le bruit de la circulation



Le trafic automobile va générer des nuisances sonores, nuisances qui ne sont pas prises en compte dans le projet alors que la qualité de vie des habitants des communes traversées va s'en ressentir.

Rocade Nord (suite)



Coût

Lors de la concertation préalable de 2008/2009, le Conseil général indiquait que la Rocade Nord coûterait **580 M€ (délibération du 9 novembre 200)**.

Dans le dossier de l'enquête publique (volume 1, Présentation, page 25), on trouve les chiffres suivants :

REPARTITION	Valeur mai 2009 HT
Travaux	607,5 M€
Etudes	12,5 M€
Foncier	46,26 M€
TOTAL	666,26 M€

Aux coûts ci dessus, en restant conforme à la répartition annoncée lors de la concertation préalable, il faut rajouter :

- un coût des études calculé suivant les pourcentages habituels de ce type de projet. Une estimation raisonnable est de prendre les taux indiqués par la DDE de 11,5 % du coût des travaux, soit 70 M€.

- Les aménagements urbains estimés à 100 M€ (valeur avril 2006) lors de la concertation préalable, soit 113 M€ valeur juillet 2009.

- Les déviations de réseau, maintien des circulations et autres frais dont les frais du concessionnaire : estimation minimaliste de 40 M€.

Le coût total atteint donc au minimum 877 M€ HT (valeur juillet 2009) hors ajouts éventuels.

La rocade nord coûterait donc environ 718 M€ à la construction (hors acquisitions foncières et aménagements urbains), et environ 4 M€/ an en entretien et fonctionnement (rapport Hersant). Une ligne de tram comme la C ou la E coûte environ 250 M€ à la construction, et ensuite, environ 5 à 6 M€/an pour les conducteurs, l'amortissement et l'entretien (source : SMTC). NB : nous n'incluons pas dans le coût du tram les opérations de rénovation urbaine souvent menées à l'occasion des chantiers de tram, mais qui ne concernent pas directement les déplacements.

Financement

Tram

Le SMTC a en charge le financement des nouveaux investissements sur le réseau urbain (nouvelles lignes de tramway ...). Le SMTC a pour objectif de contenir sa dette (638 M€ en 2008) et de ne pas emprunter plus que ce qu'il est capable de rembourser en capital (24,3 M€ en 2008).

Rocade

Paradoxalement, alors que ce sont les collectivités locales les plus concernées, La Métro comme la ville de Grenoble ont déjà fait savoir qu'elles ne financeraient pas l'ouvrage. La région, ayant choisi d'investir plus massivement dans le rail, ne participe pas au financement du projet. L'Etat s'est désengagé.

L'utilisation de la Rocade Nord de Grenoble donnera lieu à la perception d'un péage. Le montant du péage pour la partie centrale entre Polygone et Michallon est annoncé de l'ordre d'1€.

Le Conseil Général fait appel à un concessionnaire pour " la conception, la construction, l'exploitation ainsi que l'entretien " de la rocade nord. le concessionnaire prendrait à sa charge le 1/3 du montant et le Conseil général le complémente. L'opération ne sera peut être pas équilibrée en fonctionnement, le niveau de péage moyen devant dépasser nettement les 2 € pour financer l'investissement du concessionnaire à amortir sur une quarantaine d'année.

Financement conjoint

Le Conseil Général devra donc subventionner à la fois la Rocade Nord et les lignes de tram à venir.

Vu l'état actuel des finances du Conseil général, il semble exclu qu'il puisse financer seul les subventions nécessaires. Le Président du Conseil général sera contraint à lancer un appel au financement public des autres collectivités.

	investissement	fonctionnement
1 ligne de tram	env 250 M€	env 250 M€
Rocade Nord	env. 718 M€	env. 4 M€/an

Une réunion de bilan de ¼ de mandat

Elle s'est déroulée le 8 décembre à la salle audiovisuelle de mi plaine à l'appel de tous les élus de l'opposition. Les deux élus de MeyDIA étaient bien sûr présents. Les thèmes abordés et présentés par les élus ont porté sur la politique de la majorité municipale en matière de quotients familiaux, de logement social, d'équipement de loisir (piscine des Ayguinards), d'école (fermeture de l'école des Buclos), d'environnement, d'économie (Inovallée) et de budget communal. La démonstration a été faite que d'autres choix et d'autres arbitrages financiers pour la commune sont possibles que ceux de l'équipe UMP de Madame Tardy, des choix porteurs d'équité sociale et d'avenir pour la ville de Meylan.

Des électeurs choyés

Heureux les habitants du Haut-Meylan (qui il est vrai ont largement contribué au succès électoral de Madame Tardy lors des dernières élections municipales en votant pour elle à 70 %). En 18 mois plus de 1 250 000 € ont été investis dans leur



quartier pour des travaux de voirie (chemin de la croix des Rameaux, zone 30 avenue de Chartreuse) . Les habitants du quartier des Ayguinards qui ont vu leur piscine fermer l'été dernier ont été moins bien traités...

Ouverture du capital de La Poste

Le collectif de Meylan continue ses actions dans le cadre de sa participation au collectif départemental qui s'oppose à l'ouverture



du capital de La Poste, prélude à la privatisation et à la disparition du service public postal.

Des menaces plus précises se font jour à Meylan avec une interroga-

tion sur le devenir du bureau de poste du Haut-Meylan menacé de fermeture à échéance de juin 2010. Manifestez vous auprès de Madame Tardy pour lui signifier votre opposition à cette fermeture !

Le projet de ville

Passons sur le titre pompeux et privé de sens attribué par la majorité à la concertation mise en place sur le projet de ville (" Les Meylanais réinventent Meylan "). Il ne s'agit pas de réinventer Meylan mais de réfléchir aux enjeux majeurs pour notre commune pour les vingt ans à venir.

Stopper la baisse démographique, rajeunir la population, préparer l'arrivée du tramway, repenser l'urbanisation pour une réelle mixité sociale, relancer l'activité économique sur Inovallée, bref élaborer un vrai projet politique pour un développement équitable sur le plan écologique et social.

C'est le but des réflexions initiées par les Ateliers Citoyens au sein de groupes de travail, réflexions auxquelles MeyDIA participe largement.



1 imp des Saramejous
38240 Meylan
ISSN 1243-7530
www.meydia.org

Directeur de la publication :
Philippe Schaar

Adhérez à **meydia**

Jeune ou chomeur : 5 € Individuel : 24 € Couple : 38 €

Nom
Adresse

chèque à l'ordre de **meydia** à envoyer à A. Rousseau, 18, chemin des Buisses

Vous appréciez ce journal ?

Soutenez le en faisant un chèque à l'ordre de MeyDIA