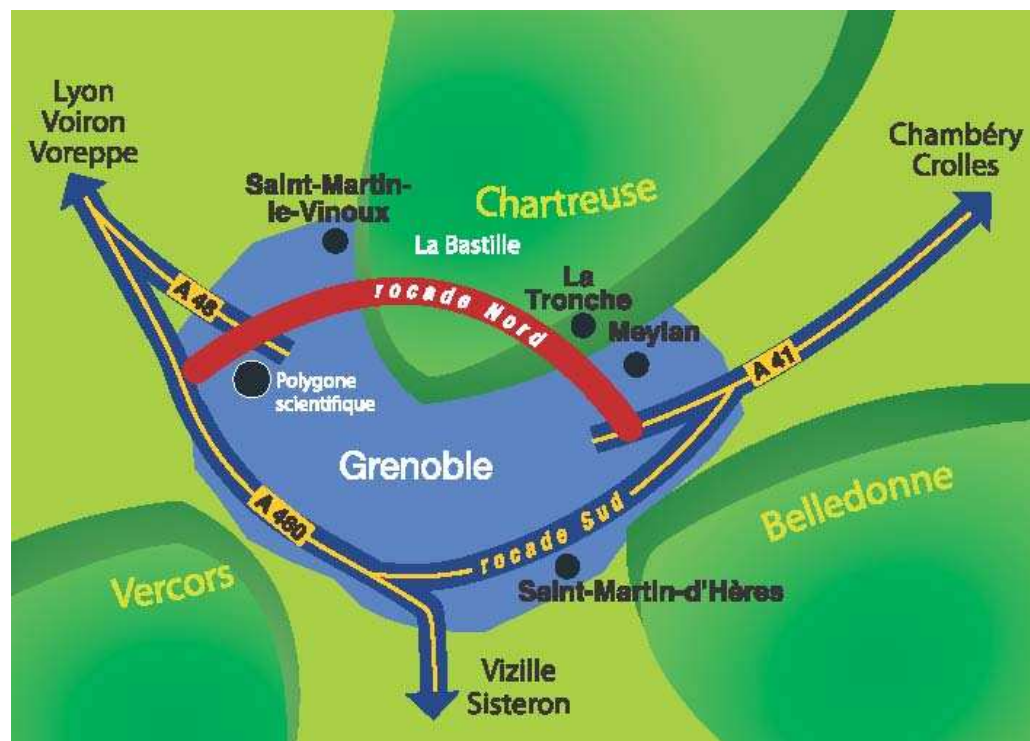




Rocade-Nord de Grenoble

Bilan de la concertation préalable à la consultation publique



Sommaire

I - Contexte

- I.2 - Situation des déplacements dans la région grenobloise
- I.3 - Plan de déplacements urbains
- I.4 - Position du Conseil général de l'Isère sur la rocade-Nord

II - Concertation sur le projet du Conseil général de l'Isère

- II.1 - Nouveau projet
- II.2 - Consultation publique
- II.3 - Recommandations de la Commission nationale du débat public (CNDP)
- II.4 - Dispositif de concertation

III - Bilan des réunions publiques

- III.1 - Organisation
- III.2 - Documents présentés
- III.3 - Déroulement des réunions
- III.4 - Bilan des interventions

IV - Bilan du site Internet

V - Bilan de la personnalité indépendante

VI - Annexes

- Annexe 1 : réunions de présentation locales
- Annexe 2 : documents de la consultation
- Annexe 3 : réunions publiques de concertation
- Annexe 4 : personnalités publiques
- Annexe 5 : prospectus d'invitation aux réunions publiques
- Annexe 6 : plan de communication
- Annexe 7 : communiqués de presse
- Annexe 8 : diaporama de présentation du Conseil général de l'Isère
- Annexe 9 : participation aux réunions publiques
- Annexe 10 : demandes de présentation de documents
- Annexe 11 : documents distribués (autres que ceux du maître d'ouvrage)
- Annexe 12 : interventions durant les débats

I - Contexte

I.1 - Situation des déplacements dans la région grenobloise

Depuis de nombreuses années, le dynamisme de la région grenobloise induit une progression forte et continue des déplacements, que sa situation géographique, au cœur de trois massifs montagneux (Chartreuse au Nord, Vercors à l'Ouest et Belledonne au Sud-Est), concentre dans les deux vallées de l'Isère et du Drac et notamment, au plan routier, sur les autoroutes A 48, A 480, et A 41 ainsi que sur la rocade-Sud, toutes arrivées à saturation.

I.2 - Plan de déplacements urbains

Les pouvoirs publics en charge des déplacements ont répondu aux besoins de déplacements et à la saturation de la circulation par des politiques volontaristes basées principalement sur des investissements en transport public. Ils ont développé le réseau de tramways, les trains régionaux et les lignes de bus express.

Mais les études ont rapidement montré que des aménagements routiers, et notamment la rocade-Nord, étaient aussi nécessaires :

- en 1995, le POGD (Plan d'Organisation Générale des Déplacements) a mis en évidence l'impossibilité de développer efficacement les transports en commun sans avoir au préalable achevé le contournement routier de Grenoble, pour sortir du cœur de l'agglomération les véhicules qui y sont en simple transit et libérer la voirie pour les autres modes de transports : transports collectifs (TC) et modes doux ;
- en 2000, le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC), autorité organisatrice des transports urbains de l'agglomération grenobloise, a élaboré un premier plan de déplacements urbains (PDU) pour la période 2000-2006, qui confirmait la nécessité d'achever le contournement de l'agglomération pour permettre un fonctionnement de la circulation en "marguerite" à l'intérieur du "ring" ainsi constitué ;
- le nouveau PDU pour la période 2007-2012, adopté le 2 juillet 2007 après l'annulation de sa première version par le Tribunal administratif en 2005 pour avoir omis de recueillir l'avis du Comité consultatif des usagers des transports collectifs, confirme les conclusions des études précédentes et acte à nouveau la nécessité d'une rocade-Nord.

I.3 - Position du Conseil général de l'Isère sur la rocade-Nord

Dans un premier temps, l'Etat a pris la maîtrise d'ouvrage des études de la rocade-Nord et il a élaboré un dossier d'avant projet sommaire (APS) qu'il a remis en mars 2006 aux acteurs publics locaux. Le projet de l'Etat, évalué à 780 M€, reliait les autoroutes A 41, A 48 et A 480 par un tunnel à gabarit réduit construit en nappe profonde sous l'agglomération.

A la fin de l'année 2004, après la promulgation de la loi du 13 août 2004 qui a notamment transféré aux Départements une grande partie du réseau routier national, il a annoncé qu'il ne prendrait pas en charge la réalisation de cette rocade, et qu'il se concentrerait sur l'amélioration de capacité de l'axe Nord-Sud (A 48 - A 480) qui accueille un trafic de transit.

Le 26 janvier 2006, le Conseil général de l'Isère a décidé de prendre la maîtrise d'ouvrage des études de la rocade ; le 20 octobre 2006, il a décidé de la réaliser si les conditions de sa réalisation et de son financement pouvaient être réunies.

II - Concertation sur le projet du Conseil général de l'Isère

II.1 - Nouveau projet

Le Conseil général de l'Isère a orienté ses études vers la recherche d'une solution centrée sur les objectifs suivants :

- améliorer les déplacements dans la région grenobloise ;
- réduire le trafic interne à l'agglomération, pour pouvoir développer les TC et les modes doux, et améliorer la qualité de vie ;
- améliorer le bilan environnemental des déplacements dans la région grenobloise ;
- contribuer à la qualité urbaine des quartiers traversés ;
- minimiser les aléas techniques et financiers, en privilégiant notamment un tracé restant au-dessus de la nappe phréatique ;
- alléger la charge du contribuable en ayant recours, au moins partiellement, au péage et à un financement privé.

Le nouveau projet qu'il a élaboré, dont le coût a été évalué à 580 M€ au stade des études préliminaires, a été présenté aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale principalement concernés de septembre 2006 à mars 2007, ainsi qu'aux habitants lorsque les maires concernés le souhaitaient (liste des réunions de présentation en annexe 1).

II.2 - Consultation publique

En raison de l'importance et des enjeux du projet, le Conseil général de l'Isère a ensuite décidé, avant de prendre une décision définitive, de consulter la population concernée.

Compte tenu des dates des élections législatives (2^{ème} tour le 17 juin 2007) et des élections municipales et cantonales (début, le 1^{er} septembre 2007, de la période des 6 mois précédant l'élection), il a fixé la période de concertation et de consultation entre le 18 juin et le milieu du mois d'août.

Par délibération du 27 mai 2007, il a décidé d'interroger, par voie de questionnaire individuel, la population concernée par les déplacements d'échange avec l'agglomération et il a retenu, comme périmètre de consultation, celui de l'enquête ménage de 2002-2005 qui a servi de support à l'élaboration du PDU 2007-2012. Près de 500 000 électeurs inscrits sur les listes électorales des scrutins municipaux de 253 communes ont donc été interrogés entre la fin juin et la mi-août (l'annexe 2 expose le questionnaire envoyé ainsi que les documents techniques l'accompagnant).

II.3 - Recommandations de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

En raison de la nature et du montant du projet, le Conseil général, le 4 avril 2007, a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour lui demander de définir les modalités de la concertation à mener sur ce projet.

La CNDP, lors de sa séance du 2 mai 2007, a décidé que ce projet ne nécessitait pas de débat public en raison du caractère local des enjeux ; elle a toutefois recommandé au Conseil général de l'Isère, préalablement à la consultation publique envisagée durant l'été 2007, d'organiser une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en serait la garante.

Sur cette base, le Conseil général de l'Isère a délibéré le 27 mai 2007 sur les modalités de cette concertation, et la CNDP a pris acte des dispositions retenues lors de sa séance du 2 juin 2007.

Le 4 juillet, la CNDP complétait sa décision en recommandant au maître d'ouvrage de prévoir une réunion (éventuellement des réunions) de clôture une fois les résultats de la "consultation sur les déplacements" disponibles ; cette réunion comporterait notamment la présentation des résultats de la consultation et la présentation par les acteurs qui le souhaiteraient de documents exposant leurs positions. Elle serait présidée par la personnalité indépendante désignée pour être garante de la concertation, de façon à rendre incontestable la transparence de la procédure.

Le Conseil général de l'Isère a suivi toutes les recommandations de la CNDP. Il a placé la concertation sous l'égide de deux personnalités indépendantes, pour le choix desquels il a interrogé Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Grenoble (cf. annexe 4), il a organisé une réunion de clôture conforme aux souhaits de la CNDP, et Il a même sollicité un journaliste indépendant pour animer les réunions.

II.4 - Dispositif de concertation

Le dispositif de concertation mis en place par le Conseil général de l'Isère avait pour objectif de fournir aux citoyens une connaissance du projet (au stade des études de faisabilité) et de permettre l'expression de ceux qui le souhaitaient. Il a précédé la consultation publique organisée par voie de questionnaire.

Compte tenu des contraintes liées au calendrier électoral, le dispositif devait être opérationnel avant la fin juin 2007 pour que les Isérois consultés aient eu accès à cette concertation et à ce débat avant de répondre au questionnaire.

Ce dispositif s'est appuyé sur des réunions préalables au lancement de la consultation, sur le site Internet du Conseil général de l'Isère qui a consacré un dossier spécial à la rocade-Nord, sur le numéro d'été du magazine du Conseil général, et sur une dernière réunion publique, qui a clôturé le dispositif.

Réunions publiques

9 réunions publiques ont été organisées sur l'ensemble du territoire concerné par la consultation pour permettre l'information du public et son expression.

Ces réunions étaient généralement co-présidées par un vice-président du Conseil général de l'Isère et un conseiller général membre de l'opposition départementale, entourés de la personnalité indépendante, de l'animateur, du maire de la commune d'accueil, du conseiller général du canton d'accueil et des services du Conseil général qui assuraient la présentation technique du projet.

Elles ont été annoncées :

- le 25 mai, par une première conférence de presse de M. Marc Baietto, 1er vice-président du Conseil général,
- le 21 juin 2007, lors d'une seconde conférence de presse de M. André Vallini, Président du Conseil général,
- sur le site Internet du Conseil général,
- par distribution de 350 000 prospectus dans les boîtes aux lettres quelques jours avant les réunions (cf. annexe 5),
- par envoi de prospectus à chaque mairie concernée par la consultation publique, pour mise à disposition du public,
- par des annonces sur les stations locales de radio (cf. annexe 6),
- par des communiqués de presse dans les médias locaux (cf. annexe 7),
- par le magazine du Conseil général de l'Isère, qui a consacré 6 pages au projet, avec 6 témoignages (3 favorables et 3 hostiles).

Les réunions publiques ont été animées par un journaliste indépendant, M. Jean-Michel Cardona, chargé de veiller au bon déroulement de chaque réunion, notamment la possibilité d'expression de chacun, l'écoute réciproque et la concision des interventions.

Les réunions se sont déroulées en deux temps :

- une première partie (30 mn) d'information du public : Introduction par M. Cardona (objet de la réunion, règles de fonctionnement, présentation des intervenants) ; présentation par la personnalité indépendante de son rôle ; présentation par le président de la réunion de la justification du projet ; présentation technique du projet par les services du Conseil général (cf. annexe 8) ;
- une seconde partie (120 à 150 mn) d'expression du public et de réponse aux questions posées.

La liste des réunions et de leurs animateurs figurent en annexe 3.

La réunion de clôture s'est tenue le 28 août à Grenoble au Palais des Congrès, dans une salle de forte capacité. Elle a permis aux différents acteurs souhaitant s'exprimer, d'exposer leurs positions et leurs documents.

Site Internet

Le site Internet du Conseil général (www.isere.fr) :

- le 8 juin 2007, a été doté d'une rubrique spécifique à la rocade-Nord ;
- le 13 juin, a été doté d'une description complète du projet, avec des documents de présentation d'un niveau de détail au minimum égal à ceux des documents présentés lors des réunions publiques et en accompagnement de la consultation publique ;
- le 22 juin, a été complété par l'étude de modélisation des déplacements réalisée pour mesurer les impacts du projet sur les déplacements dans la région grenobloise ;
- le 3 juillet 2007, a été complété par un forum de discussion, permettant à chacun de déposer son avis sur le projet.

Tous les documents (écrits ou audio) relatifs à la concertation du Conseil général de l'Isère sur la rocade-Nord mentionnaient ce site Internet. L'annexe 7 en expose les pages principales.

Affichage

Des affiches ont été réalisées et placardées dans les abris bus (112 faces) à partir de juillet, pour inciter les citoyens à s'exprimer avant la date limite.

III - Bilan des réunions publiques

Au total, près de 1 200 personnes ont participé aux 9 premières réunions publiques organisées par le Conseil général de l'Isère. L'annexe 9 donne le détail de cette participation, réunion par réunion, et 109 ont participé à la réunion de clôture.

III.1 - Organisation

Les salles ont permis d'accueillir tous les participants (à Grenoble, leur nombre a atteint la capacité maximale, mais personnes n'a été exclu, et un dispositif avait été prévu pour acheminer gratuitement le lendemain les éventuels "exclus" à la dernière réunion publique de Voiron). Dans la seule salle non accessible aux personnes à mobilité réduite (CRDP à Grenoble), un élévateur électrique a permis aux deux personnes en fauteuil présentes de participer dans des conditions satisfaisantes.

III.2 - Documents présentés

Dans chaque salle de réunion, en sus de la présentation par diaporama assurée par le Conseil général, 9 panneaux présentaient au public les objectifs du projet, sa description technique et ses impacts principaux. Des exemplaires du document technique accompagnant le matériel de la consultation étaient également mis à disposition du public.

Toutes les associations qui le désiraient ont pu distribuer les tracts de leur choix, et certaines ont utilisé cette faculté de manière systématique : l'ADTC (association pour la défense des transports en commun) ; les Verts ; la FRAPNA Isère (association de défense de la nature) ; la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) ; les associations de quartier de la commune de La Tronche.

Une publication gratuite de la région grenobloise (les Antennes) a consacré un numéro spécial à ce projet et des exemplaires de ce numéro spécial (qui comportait un sondage réalisé sur le sujet) ont été distribués, en particulier à Grenoble.

Certaines associations ont demandé la possibilité de présenter, avec le diaporama du Conseil général de l'Isère, leur propre document (cf. annexe 10) : FRAPNA, ADTC, Les Amis de la Terre. Compte tenu du nombre des demandes, le Conseil général de l'Isère n'a pu leur donner une suite favorable. En revanche, il leur a été confirmé que tout document pouvait être librement distribué au cours des réunions publiques et que le site Internet du Conseil général de l'Isère consacré à la rocade-Nord accueillait toutes les contributions au débat. L'association de riverains Fortuné Ferrini Insoumis a par ailleurs demandé à participer à la dernière réunion publique de fin août.

Le Conseil général de l'Isère, suivant la recommandation de la CNDP, a organisé une dernière réunion publique à Grenoble et a invité ceux qui le souhaitent à y exposer leurs positions et à présenter leurs documents. Les Elus des quatre communes concernées par le tracé du projet actuel et 16 associations diverses se sont ainsi exprimées(cf. annexe13).

III.3 - Déroulement des réunions :

D'une manière générale, les réunions publiques se sont déroulées de façon satisfaisante : la part respective de présentation et de débats a été respectée ; ces derniers n'ont donné lieu qu'exceptionnellement à des dérives personnelles ou strictement politiques ; la personnalité indépendante n'a dû intervenir que cinq fois au cours des 9 réunions publiques pour appeler un intervenant à plus de concision ou pour recentrer une intervention sur le sujet du jour ; le journaliste animant les réunions a su faire circuler le micro entre la salle et la tribune de manière à maximaliser le nombre d'interventions.

La réunion de clôture a été placée sous la présidence de M. Claude CHEVRIER, et les différents intervenants ont bénéficié d'un temps de parole identique pour chacun qu'ils ont à une exception près, tous respecté.

La réunion de St Marcellin (20 juin) a fait l'objet d'un reportage sur FR3 (édition FR3-Alpes de 19 heures, le 21 juin). La réunion de Grenoble (28 juin) a fait l'objet d'un article dans le Dauphiné libéré du 29 juin. La réunion de clôture, annoncée par voie de presse, a fait l'objet d'un article dans le quotidien local. Un questionnaire de satisfaction, distribué à l'entrée a permis de recueillir l'opinion de participant sur cette concertation.

III.4 - Bilan des interventions.

Plus de 200 interventions ont été dénombrées au total des 9 premières réunions publiques, (cf. annexe 12).

De nombreuses interventions ont porté sur l'opportunité même du contournement Nord de l'agglomération et ont mis en avant des solutions alternatives (développement encore accru des TC et des pistes cyclables principalement), malgré le débat déjà intervenu peu de temps auparavant sur le PDU 2007-2012 de l'agglomération grenobloise, adopté par le SMTC le 2 juillet 2007, et les conclusions de la commission d'enquête publique qui avait notamment indiqué : *"si la vie économique de l'agglomération, et donc les échanges doivent être maintenus, et si de la place doit être libérée au centre ville pour améliorer la qualité de vie des habitants, mettre en valeur les quais, et poursuivre l'amélioration des modes doux et des transports en commun, il est difficile de s'opposer à la création d'une voirie nouvelle de contournement Nord de Grenoble"*.

D'autres interventions ont porté sur le projet du Conseil général de l'Isère, pour mieux comprendre le projet (parties enterrées, points d'échange, aménagements de surface, dispositifs de traitement des ventilations etc.) et ses impacts (fluidité du trafic, environnement, financement en parallèle de celui des projets de TC, etc.), et pour demander la prise en compte de doléances particulières (riverains) ou générales (impacts sur l'environnement en général).

Les principaux thèmes abordés ont été les suivants :

| Thèmes abordés | Observations ou questions | Réponses du Conseil général de l'Isère |
|---|---|--|
| Sur la concertation et sur la consultation : | | |
| Critique de l'époque choisie | L'été est une période défavorable | Les contraintes du calendrier électoral imposaient de mener la concertation et la consultation entre le 18 juin et le 1 ^{er} septembre 2007. Les citoyens ont néanmoins disposé d'un mois et demi pour s'informer et s'exprimer. |
| Critique sur le questionnaire | Les questions sont orientées et elles mélangent les débats La confidentialité est-elle respectée ? | Les questions sont claires. Les réponses permettront au Conseil général de mieux connaître les attentes des citoyens avant de prendre des décisions pour améliorer les déplacements. Le principe de la codification des enveloppes T, indépendante des fichiers d'adresses le garantit. |
| Sur la pertinence d'une rocade-Nord par rapport à des solutions alternatives | | |
| Prises de position pour ou contre la nécessité de réaliser un bouclage routier | La rocade est inutile. | Le PDU voté le 2 juillet 2007 a traité ce point pour la troisième fois consécutive. La rocade-Nord permettra d'améliorer les déplacements et de développer les transports en commun dans l'agglomération grenobloise. Les études de modélisation montrent clairement ses impacts. |
| Manque d'information relative aux projets ferrés en cours, | Le développement du fer suffit à la place de la rocade-Nord | Le PDU prévoit un dispositif multimodal comprenant un important volet ferroviaire, dont la mise en œuvre relève des compétences de l'Etat et de la Région. |
| Parking relais (P+R) et sur les rabattements vers ces parkings, | Le développement des modes de transports alternatifs passe en priorité par la réalisation de P+R | Le développement des P+R est aussi prévu dans le PDU. Leur réalisation relève de la compétence de la METRO et du SMTIC. En parallèle, le conseil général développe son réseau d'autocars (TransIsère) en rabattement vers les gares et les P+R. |

| | | |
|---|---|---|
| Limitation des déplacements VL | Il suffirait de répartir l'heure de pointe pour diminuer la congestion | Ce point est traité par le PDU. |
| Sur le projet lui-même | | |
| Projets alternatifs (notamment variante Cagnet) | Pourquoi repousser la "variante Cagnet" ? | La variante Cagnet a été étudiée, mais les études de trafic montrent que son tracé, trop éloigné de Grenoble, réduit fortement son efficacité, notamment pour le trafic d'échange avec l'agglomération qui représente 51% du trafic potentiel ; et cette variante coûte deux fois plus cher que la solution proposée. |
| Choix d'un gabarit réduit | Pourquoi interdire la rocade-Nord aux poids lourds ? | Le trafic des poids lourds en transit est très faible et le Conseil général ne souhaite pas attirer un trafic supplémentaire dans une agglomération déjà très congestionnée. Un tunnel interdit aux poids lourds pose moins de problèmes de sécurité ; et un tunnel à gabarit réduit est plus facilement intégrable en milieu urbain. |
| Possible saturation après l'ouverture | Il sera saturé très vite après son ouverture | La rocade-Nord, en délestant le trafic du centre-ville, permettra d'y développer les transports collectifs prévus dans le PDU, et d'accroître leur attractivité et leur part modale. |
| Choix d'un péage | | Les bénéficiaires de la rocade-Nord sont ses futurs usagers directs, les usagers des voies délestées par la rocade, et les habitants du centre de l'agglomération soulagés du trafic interne. Le péage permet de répartir la charge financière entre ces différents bénéficiaires : usagers et autres habitants de la région urbaine. |
| Capacité effective à réduire les bouchons aux entrées de Grenoble | La rocade ne réduira pas tous les bouchons aux entrées de l'agglomération | A elle seule c'est exact. C'est l'ensemble du dispositif prévu par le PDU qui atteindra cet objectif. |
| Coût et fiabilité des estimations | Les coûts du projet vont dérapier | La solution technique retenue par le Conseil général (rester au dessus de la nappe) minimise les aléas techniques et financiers. |
| Montage financier | Pourquoi solliciter le privé ? | Le recours au privé, par le biais d'une concession, |

| | | |
|--|--|---|
| <p>Capacité de financement</p> | <p>Ce projet va assécher les finances publiques.</p> | <p>permet de faire porter sur les usagers une partie du coût de réalisation de l'ouvrage, et la totalité des charges d'entretien. Le coût résiduel de l'ouvrage est compatible avec la capacité d'investissement du Conseil général, qui est l'une des collectivités les moins endettées de France. Le Conseil général a aussi confirmé ses engagements en matière de financement des transports collectifs, que ce projet ne remet en aucun cas en cause.</p> |
| <p>Impacts du projet en matière de pollution (globale ou locale)</p> | <p>Le tunnel va créer de la pollution. Les ventilations du tunnel vont concentrer la pollution à La Tronche et à Saint-Martin le Vinoux</p> | <p>Les études montrent que la réalisation de la rocade déplace du trafic du centre-ville vers le réseau des rocades, sans augmentation du nombre de kilomètres parcourus, mais avec une amélioration de la fluidité de la circulation. Le projet non seulement ne crée pas de pollution supplémentaire, mais au contraire diminue la pollution globale dans l'agglomération. La pollution va s'évacuer aux extrémités de l'ouvrage, au droit du cimetière de La Tronche à l'Est et au niveau de la Bastille à l'Ouest, dans les secteurs les moins urbanisés de l'agglomération. L'indice d'exposition des populations à la pollution sera donc nettement amélioré. Des études précises seront menées pour déterminer comment les populations de ces secteurs devront être protégées.</p> |
| <p>Indemnités des riverains qui subiraient des nuisances (phase chantier ou ouvrage mis en service),</p> | <p>A La Tronche il faudra démolir des bâtiments de logements sociaux</p> | <p>L'immeuble du Mont Rachais ne sera pas impacté. L'immeuble de la Rotonde le sera probablement. Dans cette hypothèse, il sera reconstruit dans le cadre du projet et ses habitants seront relogés.</p> |
| <p>Prise en compte des impacts architecturaux (notamment proximité de la Casamaures) et paysagers,</p> | <p>L'environnement de la Casamaures, monument historique classé sera détruit.</p> | <p>Les études d'impact (sites architecturaux sensibles ou paysagers) feront l'objet d'études d'insertion poussées réalisées en partenariat avec le service départemental d'architecture et l'architecte des Bâtiments de France, dans le respect des procédures légales en vigueur.</p> |

IV - Bilan du site Internet

Le site Internet du Conseil général de l'Isère a été doté d'une page consacrée à la rocade-Nord de Grenoble dès le 8 juin 2007.

Le 13 juin, les études de modélisation des déplacements de l'AURG sont venues compléter les informations descriptives du projet déjà disponibles, et le forum de discussion a ouvert le 2 juillet.

Les fréquentations relevées sont données dans le tableau ci-après pour la période du 8 juin au 31 août 2007 :

| | |
|---|-------|
| Nombre total d'accès effectifs | 31616 |
| Moyenne par jour | 347 |
| Nombre de visiteurs uniques | 7784 |
| Nombre de visiteurs qui sont venus une seule fois | 6681 |
| Nombre de visiteurs qui sont venus plusieurs fois | 1103 |

Elles montrent une fréquentation très importante. C'est plus de 25 fois le nombre de personnes ayant participé aux réunions publiques qui ont ainsi obtenu l'information sur le projet par le biais du site Internet.

Les contributions déposées sur le forum, au nombre de 254 l'ont été principalement par des opposants au projet (71 % des contributions). La plupart de celles-ci portent sur l'opportunité de la rocade (143), et non pas sur le projet lui-même (57). Les thèmes récurrents sont identiques à ceux soulevés dans les réunions publiques :

- Inquiétudes sur les impacts environnementaux globaux ou locaux, (23 contributions)
- Pertinence du projet vis à vis de sa capacité à résoudre les problèmes de congestion de l'agglomération, (49 contributions)
- Réticences au péage, (8 contributions)
- Inquiétudes sur l'honnêteté de la consultation citoyenne (27 contributions)

D'une manière générale, 71% des contributions étaient clairement opposées au projet et 20 % clairement pour.

V - Bilan de la personnalité indépendante

Les garants ont établi en fin de la première phase un premier rapport, bilan de l'authenticité des débats. En application de la recommandation de la CNDP, un second rapport final a été établi après la réunion de clôture du 28 août. Ces deux rapports sont joints en annexe 11.

Les deux personnalités indépendantes choisies par le Conseil général sur la proposition de Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Grenoble concluent :

- Les débats ont été authentiques, même s'ils ont souvent été monopolisés par des associations remettant en cause le principe même de l'achèvement du contournement routier de l'agglomération, principe pourtant acté par le PDU voté le 2 juillet 2007.
- La concertation doit se poursuivre, si le Conseil général décide d'engager ce projet. La suite de la concertation relèvera de l'application de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme et devra être alimentée par la suite des études, notamment techniques, d'impact et d'insertion dans l'environnement, ainsi que des études économiques de trafic et de tarification .

Ils recommandent en outre au Conseil général de l'Isère :

- De publier l'intégralité des résultats de la consultation citoyenne,
- De mener la suite de la concertation prévue par le code de l'urbanisme,*
- De poursuivre avec les partenaires concernés les concertations sur le développement des TC et les réflexions sur les PDE, le covoiturage et l'aménagement du temps de travail.

VI – Conclusion générale

La concertation préalable à la consultation citoyenne menée par le Conseil général de l'Isère sur le projet de rocade-Nord s'est déroulée du 20 juin au 28 août 2007 en suivant l'ensemble des recommandations de la Commission Nationale du Débat Public.

La participation constatée aux réunions publiques, la fréquentation du site Internet dédié à ce projet, et surtout la participation massive à la consultation publique montrent que la population concernée par ce projet s'est impliquée fortement dans le débat.

Comme souvent, les oppositions au projet se sont manifestées avec beaucoup plus d'énergie et d'organisation que ses partisans, et la consultation nominative individuelle a permis de préciser la représentativité relative de cette expression.

On peut en effet remarquer que l'expression des opposants au projet, qui ne représentent que moins de 17% des Isérois concernés (compte tenu du résultat de la consultation publique), a mobilisé :

- 80 % du temps de parole lors des débats durant les réunions publiques de juin,
- 90 % du temps de parole lors de la réunion publique de clôture,
- 75% des articles de presse parus sur le sujet entre janvier et août 2007,
- 71 % des contributions sur le Forum du site Internet dédié au projet.

Cette concertation a permis au Conseil général de l'Isère de recueillir les inquiétudes de la population concernée qui portent essentiellement sur les thèmes suivants :

- Impacts environnementaux , globaux ou locaux,
- Insertion urbaine et paysagère,
- Efficacité du projet vis à vis de la réduction de la congestion automobile,
- Protection des riverains vis à vis des nuisances du projet, en service ou en phase de chantier.

Le Conseil général de l'Isère, s'il décide de réaliser ce projet poursuivra les études nécessaires à la prise en compte de ces inquiétudes dans son projet définitif qu'il soumettra à la suite de la concertation qui sera menée dans le cadre fixé par la réglementation, et notamment le code de l'Urbanisme.

VII - Annexes
