

Rocade Nord

Un projet pour mieux circuler

Contournement routier

de l'agglomération grenobloise



Une nouvelle façon de se déplacer

Pourquoi une rocade Nord ?

Le concept d'une rocade Nord est évoqué depuis une douzaine d'années déjà. Il apparaît comme essentiel dans le premier Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise (PDU) adopté en 2000. Il est confirmé dans le nouveau projet de PDU 2006-2012. En mars 2007, le Conseil général de l'Isère, du fait de son rôle en matière d'organisation des déplacements, a décidé de relancer le projet de rocade Nord.

4 objectifs

1. Améliorer les déplacements des Isérois

La rocade Nord va permettre de boucler le contournement de l'agglomération grenobloise. Elle facilitera le déplacement des usagers qui circulent entre le Voironnais, l'agglomération grenobloise et le Grésivaudan, mais aussi les déplacements internes à l'agglomération.

En heure de pointe, elle permettra par exemple de réduire le temps d'un trajet Voreppe-Hôpital Michallon de 14 % et d'un trajet Crolles-polygone scientifique de 25 %. Les études de trafic estiment que les automobilistes feront l'économie de 10 000 heures de "bouchons" grâce à la rocade Nord.

2. Fluidifier la circulation dans toute l'agglomération grenobloise

En absorbant une partie du trafic qui transite actuellement par la rocade Sud et le centre de Grenoble, la rocade Nord permettra d'améliorer les conditions de circulation de l'ensemble de l'agglomération.

En heure de pointe, le temps d'un trajet Vif-Hôpital Michallon par la rocade Sud sera par exemple réduit de 25 % grâce à l'allègement du trafic de cette rocade Sud.



3. Diminuer le trafic automobile au cœur de Grenoble

En offrant un itinéraire plus performant aux automobilistes qui encombrant inutilement le centre-ville, la rocade Nord permettra de réduire sensiblement le trafic des principales artères de Grenoble : en heure de pointe, environ - 25 % sur les quais de l'Isère, - 18 % sur le boulevard Foch, - 3 % sur le cours de la Libération, - 9 % sur le boulevard Gambetta.

4. Développer les modes de transports "doux"

La réduction du trafic automobile au cœur de l'agglomération permettra, conformément au Plan de déplacements urbains, de rééquilibrer l'espace au profit des transports collectifs (bus et tram), des cyclistes et piétons, mais aussi de réduire les nuisances subies par les habitants.

* Les chiffres cités proviennent d'une étude de modélisation des déplacements réalisée par l'Agence d'urbanisme de l'agglomération grenobloise (AURG).

Chaque jour 10 000 heures en moins dans les bouchons

Rocade

un projet pour mieux se déplacer



Une rocade Nord pour achever le contournement de l'agglomération grenobloise

Le projet de rocade Nord débute à Meylan **1** à l'extrémité de l'autoroute A 41 (Grenoble-Chambéry), vers le carrefour de la Carronnerie. Il s'achève sur le polygone scientifique de Grenoble, par son raccordement à l'autoroute A 480. **2**

La rocade Nord comprend deux chaussées séparées de deux voies chacune et elle est dotée de quatre points d'accès : au carrefour de la Carronnerie, près du cimetière de La Tronche, au niveau du polygone scientifique, et pour son raccordement à l'A 480.

Une rocade de 6,1 kilomètres en grande partie enterrée

La rocade Nord s'étire sur 6,1 km : 1,7 km en tunnel sous la colline de la Bastille ; 2,4 km en tranchée couverte (caisson enterré et couvert) au niveau de Meylan et de La Tronche ; et 2 km à l'air libre au niveau du polygone scientifique (ouvrage d'art de franchissement de l'Isère et de la voie ferrée) et d'une courte section au niveau du cimetière de La Tronche (tranchée non couverte).



Le tunnel sous la Bastille

Entre la Tronche et l'esplanade (St-Martin-le-Vinoux) la rocade Nord franchit la colline de la Bastille par un tunnel d'une hauteur limitée à 3 mètres. A La Tronche, il n'y a pas d'interruption entre la tranchée couverte et le tunnel : la rocade reste constamment invisible de la surface.

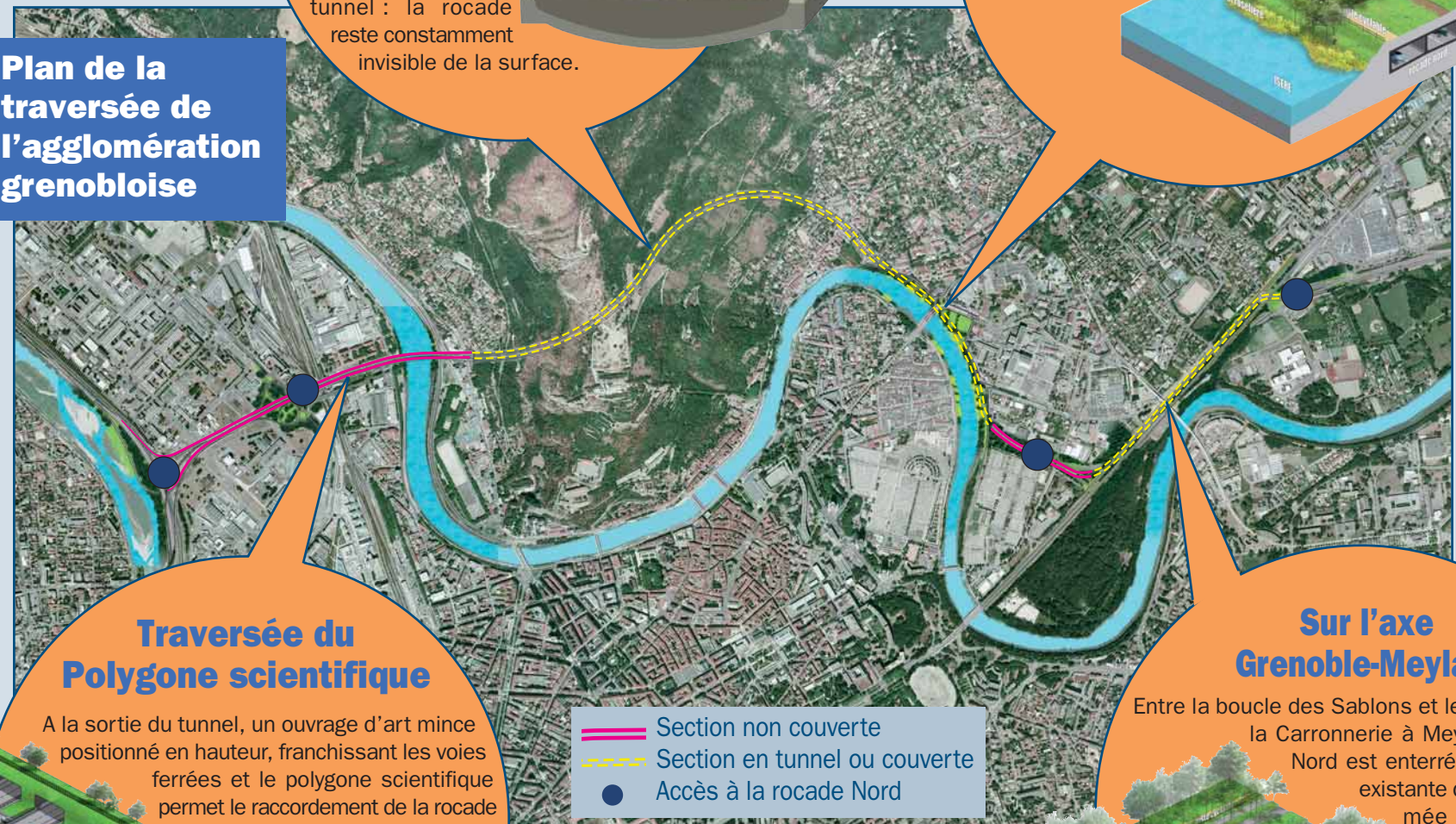


La coulée verte des berges de l'Isère

Entre la boucle des Sablons et la colline de la Bastille, la rocade Nord est entièrement enterrée sous une coulée verte à l'exception d'une courte section le long du cimetière.



Plan de la traversée de l'agglomération grenobloise



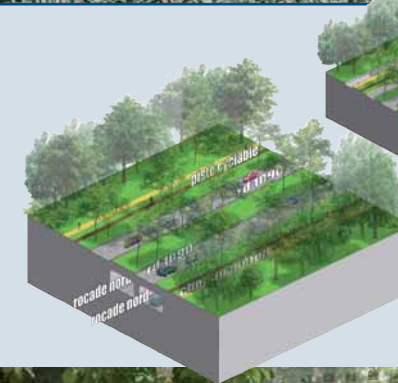
Traversée du Polygone scientifique

A la sortie du tunnel, un ouvrage d'art mince positionné en hauteur, franchissant les voies ferrées et le polygone scientifique permet le raccordement de la rocade Nord à l'autoroute A 480. Le projet ne prévoit pas d'échangeur avec l'autoroute A 48 au niveau de l'esplanade afin de réduire le trafic sur l'autoroute, faciliter la requalification de l'A48 en boulevard urbain et la réalisation de la ligne E du tramway, jusqu'au Fontanil.

- Section non couverte
- Section en tunnel ou couverte
- Accès à la rocade Nord

Sur l'axe Grenoble-Meylan

Entre la boucle des Sablons et le carrefour de la Carronnerie à Meylan, la rocade Nord est enterrée sous la route existante qui sera transformée en nouvelle grande avenue urbaine réalisée sur le modèle des grands boulevards de Grenoble. Un terre-plein central engazonné permettra d'accueillir une future ligne de tramway.





rocade Nord

La rocade Nord, un aménagement complémentaire aux transports collectifs

Avec un budget annuel de 150 millions d'euros, soit deux fois plus qu'en 2002, les transports collectifs sont la priorité du Conseil général de l'Isère qui développe un réseau de cars performants, Transisère : 900 cars, 650 lignes dont 5 lignes express.

● **Pourquoi faire la rocade Nord si la priorité du Conseil général est de développer les transports en commun ?**

Transports en commun et rocade Nord ne sont pas opposés. Au contraire : la rocade Nord s'inscrit dans une politique globale de déplacements. Elle apporte une solution à ceux pour qui le transport collectif n'est pas adapté. En déplaçant le trafic du centre-ville vers la rocade, elle réduit aussi le nombre d'automobilistes au cœur de l'agglomération et permet de redonner de l'espace aux transports collectifs.

Le report d'une partie du trafic de l'autoroute A 48 (berges de l'Isère à Grenoble et à Saint-Martin-le-Vinoux) vers l'A480 (polygone scientifique) et vers la rocade Nord facilitera par exemple la réalisation de la ligne E du tramway qui desservira Saint-Martin-le-Vinoux et Saint-Egrève.

● **La rocade Nord ne remet-elle pas en cause l'engagement du Conseil général en faveur des projets de transports publics comme la ligne E du tramway ?**

Non. Le Conseil général participera au financement de la ligne E du tramway (Grenoble - Le Fontanil), dont la réalisation est prévue en 2012. Et son insertion sera au contraire facilitée par la rocade Nord, qui réduira de 15 % le trafic de l'extrémité de l'autoroute A 48, ce qui permettra ainsi sa requalification en boulevard urbain.

Le calendrier prévisionnel des travaux si le projet est lancé

2007-2009

Etude, concertation
et procédures
juridiques

2010

Consultation
des entreprises

fin 2010-2014

Réalisation de
la Rociade Nord

2014

Mise en service



Rocade Nord

Un projet pour embellir la Ville

Le projet de rocade Nord permet de nombreux embellissements de l'espace urbain.

Sont inclus dans le projet :

- la transformation de l'axe Meylan-Grenoble (D 1090) en boulevard urbain (modèle des boulevards de Grenoble) offrant de nouvelles perspectives d'organisation urbaine ;
- la réalisation de la "coulée verte" des berges de l'Isère à La Tronche ;

Sont rendus possibles par le projet :

- la requalification de l'autoroute A 48 (au niveau de Saint-Martin-le-Vinoux et de Grenoble) en boulevard urbain, pour accueillir la future ligne E du tramway ;
- la rénovation de l'urbanisation du quartier Jean Macé, avec implantation d'immeubles de bureaux pour faire écran à la rocade ;



- la redistribution de l'espace du centre-ville, permise par la baisse du trafic automobile, au profit des piétons, des cyclistes et des transports collectifs.

Pourquoi ce choix de tracé ?

Un tracé plus éloigné du cœur d'agglomération, reliant Meylan et Saint-Egrève, a été étudié.

Mais il est deux fois plus long et deux fois plus coûteux que le projet proposé ; et surtout, avec un trafic inférieur de 40 %, il est bien moins efficace. Les trois quarts des futurs utilisateurs de la rocade Nord ont, en effet, une origine ou une destination dans l'agglomération.

Et la pollution ? Va-t-elle augmenter ?

Non, elle baissera. La rocade Nord augmentera légèrement le nombre de trajets en voiture (moins de 1 %) mais pas le nombre de kilomètres parcourus en voiture, car une partie des trajets seront, grâce à la rocade, plus courts qu'auparavant. Et comme la circulation sera plus fluide, les 10 000 heures de bouchons économisés chaque jour se transformeront en 10 000 heures d'émission de gaz d'échappement en moins.

Et le bruit ?

Sur deux tiers de son trajet, la rocade est enterrée et couverte ; on n'entendra donc pas le bruit des voitures. Reste le dernier tiers pour lequel les études en cours privilégient des protections phoniques et surtout la réalisation d'immeubles de bureaux faisant un écran entre la rocade et les habitations les plus proches.



Comment la rocade Nord sera-t-elle financée ?

Le projet du Conseil général qui fait appel à des techniques fiables et maîtrisées, est estimé à 580 millions d'euros.

Les principales collectivités concernées sont le Conseil général de l'Isère, les structures de coopération intercommunale des territoires desservis par la rocade Nord (agglomération grenobloise, Grésivaudan et Pays Voironnais) et la Ville de Grenoble. Elles privilégient l'option d'un tunnel à péage qui permettrait de répartir le coût entre financement public et bénéficiaires directs de la rocade. Les premières études indiquent que le péage pourrait financer l'entretien et le fonctionnement de la rocade, ainsi qu'une part d'investissement de 200 millions d'euros, laissant 380 millions d'euros à la charge des collectivités.

Et si la rocade Nord ne se réalisait pas... ?

Avec une augmentation prévisible du trafic automobile d'ici 2012, liée au développement de la région urbaine grenobloise, les axes routiers seraient de plus en plus saturés, et cette saturation pourrait mettre en péril l'activité économique et l'emploi avec aussi des conséquences sur la qualité de vie des habitants.

La rocade Nord ne réglerait pas tous les problèmes. Mais elle apporte une partie des solutions dans le cadre d'une politique globale d'amélioration des déplacements qui mise principalement sur le développement des transports collectifs.



Renseignements : Conseil général de l'Isère - Direction des routes
7, rue Fantin-Latour - BP 1096 - 38022 Grenoble

Des informations plus détaillées sont disponibles sur le site : www.isere.fr

