

CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 16 novembre 2009

DÉLIBÉRATION n°2009.094

Nombre de membres  
au Conseil municipal : 29

en exercice : 29

qui ont pris part à la  
délibération : 28

Date de convocation :  
09 novembre 2009

L'an deux mille neuf, le 16 novembre à 19h00, le Conseil municipal s'est réuni en séance publique à la mairie de Saint-Martin-le-Vinoux salle du Conseil municipal, sous la présidence du Maire Yannik OLLIVIER.

Présents : Yannik OLLIVIER, Maurice RAGOT, Luc MOREAU, Joaquin TORRES, Pierre TERRAES, , Mireille PERINEL, Hervé POTHIER-DENIS, Annick GAILLARD, Frédéric CALVO, Christine TULIPE, Michelle LAPRESA, Patricia OBEID, Christian GROS, Jérôme MAGNIN, Stéphanie COLPIN, Isabelle GULGLIELMO, Chantal BREBION, André CONVERT, Maud BLANCHARD, Florence LOMBARD, François TOURATIER, Jean-Marc BRUEL.

Excusé(e)s : M Kamel BOUZERARA qui a donné pouvoir à M Yannik OLLIVIER, Melle FAUCON BIGUET Sophie à Mme GAILLARD Annick, M GROSSE Gérard à M Joaquin TORRES, Mme Catherine LE BAS à M Maurice RAGOT , M PICHON Yves à M TERRAES Pierre, Angèle ABBATTISTA à Patricia OBEID

Absent(e)s : Mme Houria LATRECHE

Conformément à la loi du 5 avril 1884, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil. Mme GULGLIELMO a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

**Rapporteur : Luc MOREAU**

**Objet : Projet de Rcade Nord – Avis de la commune de Saint-Martin-le-Vinoux sur le projet de Rcade Nord dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.**

Le Conseil municipal a délibéré à l'unanimité en affirmant son opposition au projet proposé, qui induit des contraintes inacceptables pour la commune et pour l'agglomération toute entière.

Depuis le 19 octobre, une enquête publique est en cours jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre, préalable à la déclaration d'utilité publique, qui permettra au Département d'acquérir l'ensemble des terrains lié à la réalisation du projet.

Dans ce cadre, la collectivité souhaite par la présente délibération réaffirmer son opposition au projet de rocade nord, en complétant les arguments déjà exprimés dans les délibérations du conseil municipal du 6 novembre 2006 et du 6 février 2007.

Ces trois délibérations seront adressées à la Commission d'enquête, afin qu'elles soient annexées au registre de l'enquête publique.

La commune entend rappeler qu'elle s'oppose à ce projet pour les dix raisons principales ci-après exposées.

**1 – Un projet violant les dispositions de la loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009**

**CONSIDERANT** que l'article 1<sup>er</sup> de la loi **relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009** dispose que : « *Pour les 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.*

*Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.* »,

**CONSIDERANT** que le projet de rocade nord aura à l'évidence une incidence significative sur l'environnement ;

**CONSIDERANT** que le Département de l'Isère n'a pour autant pas rapporté la preuve qu'une solution alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable ; par exemple « le scénario volontariste sans Rode » qui diminue le trafic routier dans l'agglomération

**CONSIDERANT** dès lors que la violation des dispositions de la loi du 3 août 2009 est manifeste ;

## **2 – Un projet en contradiction avec les objectifs de réduction du trafic automobile et de promotion des transports en commun**

**CONSIDERANT** que plusieurs agglomérations (Strasbourg, Angers, Niort, etc.) renoncent à leur projet de rocade urbaine au profit de programmes de développement des transports en commun ;

**CONSIDERANT** que la réalisation d'une telle infrastructure routière supplémentaire aurait pour conséquence une augmentation de la circulation des véhicules ainsi que l'a rappelé le Préfet de Région dans son avis en date du 17 septembre 2009 (page 17) , ce qui est contraire aux objectifs de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,;

**CONSIDERANT** que le Plan de Déplacement Urbain prévoyait le développement des infrastructures de transport en commun, des pôles d'échange et des parkings relais avant toute réalisation de voiries nouvelles ;

**CONSIDERANT** que dès novembre 2006, la commune n'avait approuvé le PDU qu'avec la réserve suivante :

*« La rocade doit être envisagée à la suite d'une période d'investissement massif dans les transports en commun (ligne E etc.) si et seulement si les objectifs du PDU n'étaient pas atteints par ces moyens (...) »*

**CONSIDERANT** d'ailleurs que le Plan de Déplacement Urbain a été annulé le 7 juillet 2009 par le Tribunal administratif de Grenoble en raison du retard pris pour le prolongement de la ligne B et la mise en service de la ligne E du tramway précisément parce que le Département souhaite inverser le calendrier initialement prévu, en réalisant la rocade litigieuse avant les lignes de tramway ;

**CONSIDERANT** dès lors que l'objectif du Département est bien de favoriser la rocade nord par rapport aux transports en commun, en particulier ceux qui desservent la commune de Saint-Martin-le Vinoux ;

**CONSIDERANT** ainsi que les objectifs fixés par le Conseil Général lui-même dans sa délibération du 9 novembre 2007 ne sont pas à l'évidence ni respectés ni atteints :

- « diminuer le trafic interne à l'agglomération grenobloise,
- diminuer globalement les impacts du trafic automobile sur la pollution de l'air 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 des transports en communs dans le cœur de l'agglomération,
- favoriser l'implantation de nouvelles lignes de tramway périurbaines »

**CONSIDERANT** dès lors que le projet de rocade nord est manifestement en contradiction avec les objectifs de réduction du trafic automobile et de promotion des transports en commun ;

## **3- Un projet fondé sur des études de déplacement incomplètes et dont les résultats sont faussés**

**CONSIDERANT** que les études réalisées par EGIS-Mobilité pour le projet rocade nord permettent de comparer les impacts de 3 scénarii différents :

- Un scénario dit « de référence » dont le coût est celui du projet présenté dans le dossier de DUP. Les simulations de trafic incluent les projets de tramway qui devraient effectivement être réalisés et financés pour 2014 ;
- Un scénario dit « Volontariste » qui suppose, en plus de la rocade, que soient réalisés en 2014 des projets de tramway pourtant envisagés « à étudier pour le long terme » et d'autres projets d'infrastructure. Les études et le financement des projets de ce scénario ne sont actuellement pas prévus et ne pourraient être réalisés simultanément avec la rocade nord, ni dans un délai acceptable ;

- Un scénario dit « Volontariste sans rocade » basé sur le précédent, mais sans la rocade. Bien que non programmé actuellement, son financement pourrait être assuré par les ressources libérées par la non-réalisation de la rocade ;

**CONSIDERANT** que le scénario « volontariste » n'étant pas envisageable dans un délai proche, seule la comparaison des scénarii « de référence » et « volontariste sans rocade » est pertinente ;

**CONSIDERANT** cependant que le scénario « volontariste sans rocade » n'a systématiquement été comparé qu'au scénario « volontariste » (avec rocade) ;

**CONSIDERANT** de plus que les études relatives au scénario « volontariste sans rocade » ne sont pas complètes ;

**CONSIDERANT** pourtant que le scénario « volontariste sans rocade », qui n'a pas été optimisé, est nettement plus favorable, en terme de trafic, au scénario de référence, et répond mieux aux objectifs fixés par le conseil général (Cf. comparaison des résultats de « l'étude de déplacement horizon 2014 » pages 29 et pages 42 dans le dossier soumis à enquête) ;

**CONSIDERANT** dès lors que le projet de rocade nord est fondé sur des études incomplètes et dont les résultats sont faussés ;

#### **4- Un projet dont le coût exorbitant est manifestement sous-évalué, et dont le financement n'est pas assuré**

**CONSIDERANT** que le coût annoncé et imprécis de 667 millions d'euros pour l'infrastructure du tunnel et 150 à 200 millions pour les aménagements connexes (soit l'équivalent du financement de 40 kilomètres de tramway) est d'ores-et-déjà exorbitant au regard de l'absence d'avantages et des lourds inconvénients résultant de la réalisation du projet :

**CONSIDERANT en outre que le véritable coût du projet de rocade nord ne pourrait être connu qu'à l'issue des études réalisées par le concessionnaire et les maîtres d'œuvre associés ;**

**CONSIDERANT** que les nombreux aménagements de surface et les difficultés techniques de réalisation d'un projet en pleine zone urbanisée, comportant des risques naturels très importants, engendreront de manière certaine une augmentation sensible de l'enveloppe de base ;

**CONSIDERANT** de plus que, le maître d'ouvrage s'est engagé à financer les déficits d'exploitation dans son appel d'offre du 24 juillet 2009 sans qu'il y ait de montant précisé, ce qui signifie que ce coût sera en réalité à la charge des contribuables ;

**CONSIDERANT** que le coût annoncé du projet n'inclut pas tous les aménagements qui sont un préalable indispensable, dont le triplement de l'A 480 :

**CONSIDERANT** cependant qu'il ressort du courrier du 31 août 2009 du Secrétaire d'Etat aux Transports D.Bussereau au député et Président de la Communauté d'agglomération grenobloise, D.Migaud, que les travaux sur l'A480 ne sont pas inscrits dans les priorités d'investissement de l'Etat, et ne seront pas financés d'ici 2014 ;

**CONSIDERANT** de plus que la Région Rhône Alpes a indiqué expressément qu'elle refusait de participer au financement du triplement de l'A 480, car elle préfère porter ses financements sur l'offre en trains express régionaux que d'augmenter les capacités des voiries ouvertes aux véhicules ;

**CONSIDERANT** dès lors que le projet de rocade nord présente un coût exorbitant, manifestement sous-évalué, et dont le financement n'est pas assuré :

#### **5- Un projet dépourvu de toute utilité en l'absence de triplement concomittant de l'A 480, préalable indispensable**

**CONSIDERANT** que la rocade nord ne peut être réalisée techniquement sans l'élargissement de l'A 480 à deux fois trois voies (cf. volume 1 p 7 : « la bifurcation A480/Rocade Nord et le raccordement sur l' A41 nécessitent d'effectuer des travaux sur les voies existantes ... ») car l'échangeur de la Rocade Nord perturbera le trafic sur l'A480, avec le risque d'aggraver les bouchons aux entrées d'agglomération (voir à ce sujet l'étude AURG et le rapport Hersant) ;

**CONSIDERANT** que les deux projets étant intimement liés, ils auraient dû faire l'objet d'études communes, ce qui n'a pas été le cas ;

**CONSIDERANT** de plus que le calendrier de construction de la rocade devrait être coordonné avec le chantier de l'élargissement de l'A 480 ;

**CONSIDERANT** dès lors que le projet de rocade nord est totalement dépourvu d'utilité en

l'absence de triplement concomitant de l'A 480 dont l'Etat n'envisage pas la réalisation ;

## **6 – Un projet dangereux, aggravant des risques naturels importants**

**CONSIDERANT** que plusieurs secteurs concernés par le projet sont classés en zones inconstructibles dans le PPRn en cours de finalisation ;

**CONSIDERANT** pourtant que ces risques, dont certains se sont malheureusement déjà réalisés dans le passé, sont insuffisamment pris en compte et qu'aucune mesure sérieuse n'est prévue pour prévenir l'aggravation évidente des risques naturels engendrée par la réalisation du projet ;

**CONSIDERANT** dès lors que le projet de rocade nord présente des dangers réels et importants pour la sécurité publique ;

## **7 – Un projet présentant des impacts excessifs sur l'environnement et la santé publique**

**CONSIDERANT** que le projet technique indique que les nuisances liées aux émanations des véhicules empruntant le tunnel seraient concentrées au niveau des parties ouvertes à Saint-Martin-le-Vinoux et La Tronche ;

**CONSIDERANT** qu'à Saint-Martin-le-Vinoux comme à La Tronche, les concentrations seront importantes car situées aux extrémités de l'infrastructure ;

**CONSIDERANT** que les documents soumis à enquête ne mentionnent pas, et *a fortiori* ne situent pas précisément les installations d'évacuation des fumées du tunnel, dont la taille vraisemblable est celle d'immeuble de plusieurs étages (confirmé en réunion publique par le Conseil Général) ;

**CONSIDERANT** que rien n'est prévu pour protéger les habitants du quartier Jean Macé à Grenoble ;

**CONSIDERANT** en outre que la réalisation de ce projet aura un impact très fort sur les espaces naturels situés le long de l'Isère et fragilisera le sol tout au long du tracé projeté ;

**CONSIDERANT également** que selon la cartographie présentée sur la qualité de l'air, la pollution atmosphérique dépassera les normes légalement admises aux entrées est et ouest du tunnel à St Martin le Vinoux ;

**CONSIDERANT de plus** que le dossier d'impact expose une étude concernant la pollution avec une simulation à 2035 ;

**CONSIDERANT pourtant** que dans un courrier en date du 17 septembre 2009, le président de l'ASCOPARG, M. Uhry, s'étonne et indique « *que cette échéance n'est guère réaliste pour l'air et qu'en revanche, il y a des obligations réglementaires sur l'air à l'échéance 2015 qui ne pourront pas facilement être remplies...ces informations à 2014 mériteraient d'être portées à connaissance publique* » ;

**CONSIDERANT pourtant** que tel n'est pas le cas ;

**CONSIDERANT** dès lors que le projet de rocade nord aura un impact excessif sur l'environnement et la santé publique ;

## **8 – Un projet portant durablement atteinte au cadre de vie de la population de Saint-Martin-le-Vinoux**

**CONSIDERANT** que les nuisances sonores sont d'ores-et-déjà très importantes (A48, Voie ferrée, RD 105), notamment en certains points de St Martin le Vinoux ;

**CONSIDERANT** que dans une configuration de coteau, les protections individuelles sont les seules efficaces (c.f. E24) et nécessitent de la part des habitants de maintenir les fenêtres fermées ce qui constitue un préjudice important ;

**CONSIDERANT** que l'étude d'impact par simulation montre une forte augmentation du bruit au-dessus de l'entrée du tunnel, même couvert ;

**CONSIDERANT** l'absence de mesure précise de bruit sur les coteaux de SMV, toutes les mesures ayant été effectuées, selon l'atlas cartographique (page 68), rue de la résistance ;

**CONSIDERANT en outre** que la réalisation de ce projet en zone urbanisée aura de forts impacts sur la commune, en raison des nombreuses expropriations qu'il induit ;

**CONSIDERANT également** que la réalisation de ce projet en zone urbanisée aura de forts impacts sur la commune durant la phase du chantier, en raison notamment d'un

important trafic d'engins et de camions de fort tonnage, l'émission de poussières, des contraintes de circulation, de la pénibilité et du bruit pendant une durée minimum de 4 ans, et compromettrait de ce fait les conditions de vie et de déplacement de tous les riverains du tracé et des autres axes de la commune compte tenu des reports de circulation, ceci d'autant plus, qu'il a été annoncé en réunion publique que les déblais seraient évacués côté St Martin le Vinoux sans qu'en soient précisés les modalités, ni a fortiori comment serait garanti le respect de la santé et du cadre de vie des habitants riverains ;

**CONSIDERANT** de plus que la réalisation de ce projet en zone urbanisée aura de forts impacts sur la commune durant la phase d'exploitation, en raison notamment d'une perte massive de la valeur vénale des propriétés, en particulier dans le quartier du coteau défiguré par le viaduc, pollué par le bruit montant de la partie du viaduc non couverte ;

**CONSIDERANT** également que la création d'un tunnel avec en son prolongement un viaduc engendrera une pollution atmosphérique et visuelle sur cinq cents mètres alentour, une destruction et la complète stérilisation urbaine d'une zone destinée à l'habitation, à des activités économiques et aux loisirs ;

**CONSIDERANT** dès lors que le projet de rocade nord porte durablement atteinte au cadre de vie de la population de Saint-Martin-le-Vinoux ;

### **9 – Un projet altérant irrémédiablement la Casamaures**

**CONSIDERANT** que le viaduc en sortie de tunnel est situé à 50 m et à hauteur de toiture de la Casamaures, classé monument historique, qui souffrira tant visuellement que des vibrations engendrées pendant la phase chantier du projet, mais également durant la phase d'exploitation ;

**CONSIDERANT** dès lors que le projet portant irrémédiablement atteinte à ce monument historique qu'il convient naturellement de préserver, il doit être abandonné :

### **10 – Un projet au profit du seul hypercentre de Grenoble, incompatible avec le Schéma Directeur de la région grenobloise**

**CONSIDERANT** que le projet dans sa configuration soumise à enquête publique n'est pas prévu par le Schéma directeur de la région grenobloise, valant schéma de cohérence territoriale (SCOT), approuvé le 12 juillet 2000 ;

**CONSIDERANT** ainsi que si le Schéma directeur de la région grenobloise retient le principe d'une rocade nord (projet « DDE »), il s'agit d'un projet largement distinct de celui retenu par le Conseil général ;

**CONSIDERANT** en outre que ce projet n'est prévu dans le schéma directeur de la région grenobloise « qu'en tant que besoin » et que ce besoin n'existe pas en l'espèce ;

**CONSIDERANT** par ailleurs qu'il s'agit d'un projet au profit exclusif du centre de l'agglomération grenobloise car il n'aurait aucun effet sur les bouchons en entrée de l'agglomération et impacterait fortement les communes avoisinantes ;

**CONSIDERANT** qu'il est dès lors manifestement incompatible avec les objectifs fixés au niveau intercommunal ;

### **11 - Synthèse**

La commune souhaite réaffirmer son opposition au projet en l'état :

- qui va notamment à l'encontre :
  - des dispositions de la loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009 tendant à favoriser les solutions respectueuses de l'environnement,
  - des objectifs affichés et partagés par tous de réduction du trafic automobile et de promotion des transports en commun,
  - de la protection de la commune contre les risques naturels,
  - de la préservation de l'environnement et de la santé publique
  - de la protection indispensable des monuments historiques, en particulier de la Casamaures,
  - de la préservation du patrimoine et du cadre de vie des Saint-Martiniers,

- qui ne respecte pas,
  - la mise en œuvre des objectifs du PDU, prévue par la loi sur l'air (LAURE), ni la loi LOTI modifiée du 13 juillet 2005 ;
  - les objectifs fixés au niveau intercommunal ;
- qui ne favorise pas les changements de comportements des usagers en termes de déplacements et de rapport modal ;
- qui est fondé sur des études de déplacement incomplètes et dont les résultats sont faussés ;
- qui est rendu inutile en l'absence de triplement de l'A 480, préalable pourtant indispensable ;
- qui présente un coût exorbitant, manifestement sous-évalué, et dont le financement n'est pas assuré ;

Il est proposé au Conseil municipal de la commune de Saint-Martin-le-Vinoux de donner un avis sur le projet de Rocade Nord du Conseil général de l'Isère.

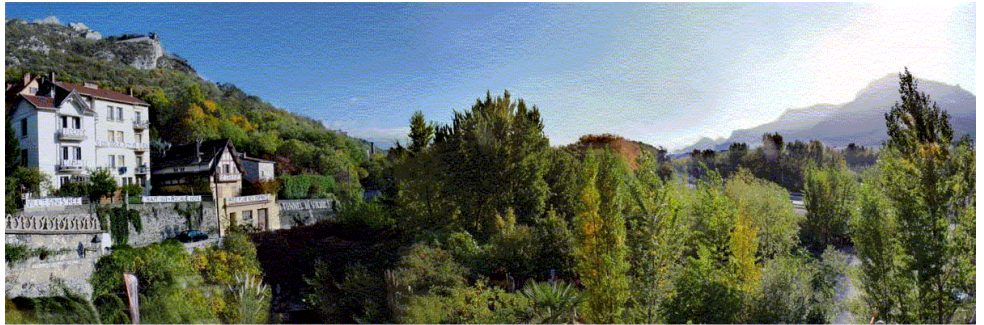
Le rapporteur entendu,  
le Conseil municipal, après avoir délibéré :

- Vu les dispositions prévues aux Codes Général des Collectivités et notamment à son article L2121-29,
- Vu l'élaboration du projet de Rocade Nord par le Conseil général de l'Isère et les documents joints à l'enquête publique
- Vu les objectifs de la Loi Grenelle Environnement du 3/8/2009
- Considérant les orientations de la commune de Saint-Martin-le-Vinoux en matière d'urbanisme, de déplacement et de protection de l'environnement et de lutte contre les risques naturels ;
- Considérant qu'il résulte de l'ensemble de ce qui précède et de l'analyse du dossier soumis à enquête publique que les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à de nombreux intérêts publics qu'implique le projet de rocade nord sont excessifs eu égard à l'intérêt, au demeurant non établi, qu'il présente ;

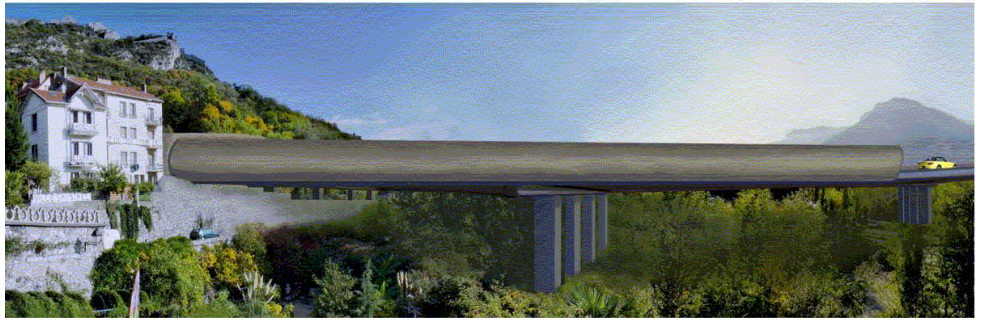


"Il survole presque exactement les anciennes fortifications, donnant une épaisseur à l'espace de la limite entre Grenoble et Saint-Martin, jouant le jeu de cette frontière symbolique aujourd'hui peu sensible" (Etude d'impact, vol2, page 361)





"L'ouvrage entre en dialogue avec l'architecture de la Casamaures, caractérisée par un ciment ornemental extrêmement travaillé."  
(Etude d'impact, vol2, page 361)



Après avoir entendu l'exposé de Monsieur le Maire,

- Décide de réaffirmer son opposition au projet de Rode Nord porté par le Conseil général de l'Isère au seul profit de la ville centre, au détriment des communes environnantes,
- Regrette l'absence d'une véritable concertation avec la commune de Saint-Martin-le-Vinoux sur le devenir de son propre territoire,
- S'oppose à un projet qui privilégiera une fois de plus l'automobile au détriment du développement des transports en commun,
- S'oppose à un projet synonyme de dégradation de l'environnement, de pollution, de nuisance visuelle, de risque naturels aggravés et de dégradation de la qualité de vie pour l'ensemble des Saint-Martiniers.

2 amendements ont été proposés : le paragraphe 8 et 9 ont été permutés :

VOTE : UNANIMITE

Mme Tulipe souhaitait changer le titre du point 10 et supprimer « au profit du seul hypercentre de Grenoble » amendement rejeté : 1 abstention, 1 pour, 26 contre

VOTE : UNANIMITE

Pour extrait certifié conforme  
au registre des délibérations,  
le 16 novembre 2009

**Acte certifié exécutoire** depuis son  
dépôt à la préfecture et sa publication

**Le Maire**

**Yannik OLLIVIER**