

**Protocole d'intention pour l'aménagement
de l'échangeur du Rondeau
et de l'autoroute urbaine A 480**

Jeudi 10 novembre 2016

Protocole d'intention pour l'aménagement de l'échangeur du Rondeau et de l'autoroute urbaine A 480

Entre

- l'Etat, représenté par Monsieur le Préfet de l'Isère,

- le Département de l'Isère, représenté par Monsieur le Président du Conseil départemental agissant conformément à la délibération de la commission permanente du 1.6 SEP. 2016

- Grenoble-Alpes-Métropole, représentée par Monsieur le Président de la Métropole agissant conformément à la délibération du Conseil métropolitain du 30 SEP. 2016

- la société AREA, représentée par Monsieur le Président Directeur général, agissant conformément à son contrat de concession,

Il est convenu ce qui suit :

Préambule et objet de l'accord

L'aménagement de l'autoroute A 480 et de l'échangeur du Rondeau a fait l'objet d'études et d'une concertation réglementaire au titre de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme en 2011 sans pour autant aboutir à un consensus permettant d'entrer en phase de réalisation. Le bilan de cette concertation, établi par le Préfet de l'Isère, a été transmis à la DGITM le 5 décembre 2012.

Par le présent protocole, les acteurs en présence souhaitent aujourd'hui retravailler le parti d'aménagement pour dépasser leurs divergences et convenir d'orientations partagées liées à l'amélioration du cadre de vie ainsi qu'au développement de la Métropole et des territoires voisins.

L'autoroute A 480 et l'échangeur du Rondeau participent au système de mobilité multimodale à l'échelle de la région urbaine grenobloise. Ils contribuent aux échanges au sein de la métropole, en complément du réseau urbain de transports collectifs notamment.

Dans ce cadre, l'autoroute urbaine A 480 et l'échangeur du Rondeau assurent une triple fonction :

- l'accessibilité à ce cœur d'agglomération depuis les vallées du « Y Grenoblois » ;
- l'écoulement de flux de plus longues distances, liés notamment aux destinations touristiques vers les différents massifs et les territoires méridionaux ;
- la desserte locale du cœur de l'agglomération grenobloise, s'appuyant sur les échangeurs rapprochés dans la partie la plus urbaine de l'A 480 ;

Les signataires partagent le constat de la vétusté et de l'inadaptation de ces deux infrastructures qui ne permettent pas d'assurer ces trois fonctions dans de bonnes conditions de fluidité, de fiabilité et de sécurité et qui marquent fortement leur environnement.

En effet, ces infrastructures autoroutières, construites il y a près d'un demi-siècle, se caractérisent aujourd'hui par:

- une voirie inadaptée au niveau de trafic observé (100 000 véhicules/jour), ce qui engendre un engorgement quotidien des accès à l'agglomération et induit des reports de trafic sur les voiries du cœur d'agglomération ;

Handwritten signatures in blue ink: 1/My, B, AF, M

- des nuisances élevées, tant du point de vue du bruit que de la pollution, pour les populations riveraines et le milieu naturel, compte tenu des conditions de circulation et de l'insuffisance des équipements actuels de protection ;
- un handicap en matière d'attractivité et de rayonnement pour la métropole et le département, du fait d'embouteillages récurrents qui pénalisent tout particulièrement les salariés et les entrepreneurs par des pertes de temps et des aléas sur les temps de parcours ;
- un paysage dégradé, en contradiction avec le tissu urbain dense traversé par cette autoroute.

C'est pourquoi les signataires reconnaissent qu'en l'état, ces infrastructures offrent une image contradictoire avec les aspirations de modernité, de ville durable et de qualité de vie de la Métropole grenobloise et du Département de l'Isère.

Les signataires réaffirment, au travers du présent protocole, leur détermination à améliorer les caractéristiques de ces infrastructures au profit des usagers et populations riveraines.

Aujourd'hui, les études sur le trafic, l'environnement, et les scénarios d'aménagement sont engagées :

- d'une part, dans le cadre de la convention du 3 novembre 2015 signée entre l'Etat, le Département, la Métropole et la société AREA, pour ce qui concerne le réaménagement de l'échangeur du Rondeau,
- d'autre part, dans le cadre de l'avenant à la convention de concession passée entre l'Etat et la société AREA, approuvé par décret n° 2015-1044 du 21 août 2015, pour l'aménagement de l'autoroute A 480.

A cet effet, le présent protocole :

- énonce, sur la base du constat partagé par ses signataires, les objectifs et principes, également partagés, devant guider les solutions d'aménagement présentées par les maîtres d'ouvrage respectifs du réaménagement de l'échangeur du Rondeau (l'État) et de l'autoroute A 480 (AREA) ;
- définit une méthode de travail partenariale pour la conduite des études et des travaux de ces deux projets ;
- énonce les engagements réciproques des signataires pour mener à bien la réalisation des aménagements concernés dans le respect de ces objectifs et principes.

Objectifs et ambition partagés

Les signataires s'accordent sur trois objectifs structurants devant guider le réaménagement de l'échangeur du Rondeau et de l'autoroute A 480 :

Pour les usagers : il s'agit de fluidifier la circulation et fiabiliser les temps de parcours pour l'accès, les échanges internes à l'agglomération et les flux longues distance, au quotidien et lors des grandes migrations touristiques, tout en garantissant la sécurité des usagers ;

Pour les populations riveraines : il s'agit de réduire significativement l'impact de l'effet de ces infrastructures et de la circulation qu'elles supportent sur le cadre de vie (intégration urbaine de l'infrastructure, pollution de l'air et bruit) et sur l'environnement (rejet dans les eaux, paysage, faune, flore) ;

Pour la qualité de vie sur les territoires impactés, urbains et péri-urbains : il s'agit de créer les conditions d'une mobilité durable, en cohérence notamment avec la démarche de Métropole apaisée engagée par Grenoble-Alpes Métropole, qui fera dans l'avenir davantage appel aux transports collectifs, aux modes doux, aux nouveaux services de mobilité afin de permettre une meilleure accessibilité tous modes à l'agglomération pour un plus grand nombre.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large stylized signature and the letters 'B' and 'F'.

Les signataires partagent en outre l'ambition de faire de la modernisation de l'échangeur du Rondeau et de l'autoroute A 480 un modèle d'insertion urbaine et environnementale et une autoroute du 21^{ème} siècle.

Principes d'aménagement

Les signataires s'accordent sur les principes essentiels qui dicteront les caractéristiques des aménagements futurs, les modalités de leur mise en œuvre et de leur exploitation.

1 – Un projet global

Les signataires conviennent que le réaménagement de l'échangeur du Rondeau est une priorité partagée. Néanmoins, ce projet est indissociable du réaménagement de l'autoroute A 480. Les deux projets seront appréhendés, dans les phases d'études et de réalisation, comme un projet global poursuivant les objectifs convergents énoncés plus haut. À cet effet, les études préliminaires prévues dans la convention du 3 novembre 2015, les études opérationnelles, les procédures réglementaires, les maîtrises d'œuvre de travaux et les modalités d'exploitation de ces infrastructures en phase de chantier seront parfaitement synchronisées et feront l'objet d'une étroite coordination sous l'autorité du Préfet de l'Isère. L'enquête d'utilité publique sera unique.

2 – Le parti d'aménagement de l'échangeur du Rondeau

Le Comité de Pilotage a retenu, le 25 avril 2016, pour l'échangeur du Rondeau, le principe d'une séparation des flux RD6 – RN87 et A480 – RN87 puis, le 27 juin 2016, le scénario d'aménagement dit « tranchée couverte » complété de la variante dite « by-pass » et du doublement de la bretelle A480-RN87. Le calendrier prévisionnel de l'opération conduit à un démarrage des travaux à la fin de l'année 2019 pour une mise en service prévue en 2022.

L'État et les collectivités confirment les engagements pris dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 ou de ses volets territoriaux, sur la base d'un projet estimé à 60 M€ TTC valeur juin 2010 :

- financement en complément des études déjà inscrites au CPER
- financement à hauteur de un tiers par l'État (CPER) à concurrence de 20 M€
- financement à hauteur de un sixième par le Département de l'Isère à concurrence de 10 M€ ;
- financement à hauteur de un sixième par Grenoble-Alpes Métropole à concurrence de 10 M€.

Le scénario d'aménagement retenu est désormais estimé en travaux à 80 M€ TTC (valeur mars 2016). Les parties conviennent de couvrir ces travaux de la manière suivante, sans préjudice de la revoyure à mi-parcours du CPER :

- Conformément à l'engagement du secrétaire d'Etat en charge des transports : financement de l'État à concurrence de 34,5 M€, l'intégralité de cette contribution de l'Etat sera assurée par la société concessionnaire AREA, dans le cadre de ses relations contractuelles avec l'État ;
- Financement du solde par les collectivités.

3 – Des modalités d'aménagement adaptées aux milieux traversés

L'analyse de l'environnement urbain de l'autoroute A 480 permet de dégager trois grands types de séquences :

- **des séquences autoroutières** d'approche d'agglomération : de la limite de la concession actuelle jusqu'au demi échangeur de St Egrève au nord et de Pont-de-Claix à l'échangeur du Rondeau au sud ;
- **une séquence centrale plus urbaine**, bordée d'habitations : du diffuseur du Vercors au diffuseur Louise Michel ;
- **des séquences de transition** entre les séquences autoroutières ci-dessus et la séquence centrale : du demi échangeur de St Egrève au diffuseur du Vercors et de l'échangeur du Rondeau au diffuseur Louise Michel.

JMS B M HF

L'aménagement physique ainsi que l'insertion urbaine et paysagère de l'autoroute A 480 et de l'échangeur du Rondeau seront adaptés aux milieux traversés. Une attention toute particulière sera accordée à la séquence centrale, correspondant à un linéaire d'environ 3 km, compte tenu de la densité de population bordant l'autoroute A 480 dans ce secteur et de l'importance des échanges à assurer.

4. - Des conditions d'usages adaptées aux milieux traversés

Les conditions d'usage de l'autoroute A 480 et de l'échangeur du Rondeau seront définies dans un objectif de fluidité, de fiabilité des temps de parcours, de sécurité et de réduction des impacts environnementaux (notamment en matière de bruit et de qualité de l'air).

La vitesse maximum autorisée sur l'autoroute A 480 aménagée par la société AREA sera adaptée selon les heures, les niveaux de trafic et les sections traversées, de manière dynamique, dans la limite d'une vitesse plafond de 90 km/h.

Du fait du rapprochement des échangeurs sur la séquence centrale comprise entre le diffuseur du Vercors et le diffuseur Louise Michel, des conditions de fluidité de jour et de nuit de jour comme de nuit, dans les zones d'urbanisation plus dense aux abords de l'autoroute sur cette même séquence, les parties prenantes conviennent de l'intérêt d'une vitesse limitée à 70km/heure.

Les mesures de police correspondantes seront prises par le Préfet de l'Isère sous réserve de son appréciation et que leur nécessité soit confirmée dans le cadre de l'étude d'impact du projet.

5 – Un aménagement exemplaire en matière d'insertion environnementale et urbaine

Les maîtres d'ouvrage viseront la réalisation d'une autoroute parfaitement insérée dans son environnement urbain, innovante et participant d'une dynamique moderne de développement de l'agglomération grenobloise et du territoire isérois.

S'agissant d'infrastructures anciennes traversant le cœur d'une grande région urbaine, les maîtres d'ouvrage s'attacheront à définir :

- un parti d'aménagement d'ensemble, visant une intégration paysagère et urbaine des infrastructures exemplaire, en articulation avec les projets de développement urbains dans un fuseau autour de l'autoroute A 480 ;
- des solutions techniques innovantes pour rendre l'autoroute A 480 et l'échangeur du Rondeau conformes aux réglementations environnementales en vigueur, en matière de qualité de l'eau, d'ambiance sonore, de qualité de l'air, de protection de la faune et de la flore ;
- une cohérence entre urbanisme et déplacements, permettant aux aménageurs de recomposer la ville autour de l'autoroute A 480 et du Rondeau ;
- une méthode de concertation permettant de dialoguer avec les usagers et les habitants tout au long de l'élaboration des deux projets.

Les aménagements optimiseront l'emprise des infrastructures, dans le respect de la sécurité des usagers et de l'objectif de fluidité.

L'emploi de procédés innovants en matière de revêtement de chaussée, de protection phonique et de traitement des nuisances sonores, de gestion de trafic sera privilégié.

Le travail d'insertion paysagère et urbaine sera particulièrement soigné. Il consistera en particulier à réduire les effets de coupure urbaine, à ouvrir le paysage et à végétaliser autant que possible les abords de l'autoroute, tout en préservant les populations riveraines du bruit.

Handwritten notes in blue ink:
A large stylized signature or mark resembling 'M' or 'B'.
The number '1347' written vertically.
A large upward-pointing arrow.

Ce cadre d'aménagement paysager concourra à l'apaisement des vitesses et aux changements des comportements de conduite.

L'aménagement des diffuseurs, en particulier dans la section centrale, sera repensé, avec des aménagements plus compacts permettant de recomposer la ville autour de l'autoroute.

La création d'une voie spécialisée partagée (VSP) au sud de l'échangeur du Rondeau sera étudiée de manière à renforcer l'accessibilité de l'agglomération grenobloise en transports collectifs. Les études des aménagements de l'autoroute A480 et du Rondeau intégreront un scénario garantissant la faisabilité de cette VSP. Cette VSP ne faisant pas partie de l'aménagement confié à AREA dans le cadre du décret n° 2015-1044 du 21 août 2015 ni du programme initial de l'aménagement du Rondeau, le financement de ces mesures conservatoires nécessitera un accord spécifique.

6 - Un aménagement pour rétablir la fluidité des déplacements et la fiabilité des temps de parcours

Le projet s'attachera :

- à ne pas favoriser l'augmentation des flux d'échanges et de transit dans la section urbaine de l'autoroute A 480 en conservant les portes actuelles à deux fois deux voies, tant au Nord (connexion à l'A 48), au Sud (vers l'A 51), qu'à l'Est (RN87 – A41) ;
- à redonner de la fluidité sur l'autoroute A 480 en facilitant les échanges locaux à travers les 6 diffuseurs très rapprochés que compte cette section ;
- à contribuer à la fluidité des voiries urbaines proches, aujourd'hui saturées, ou perturbées par les remontées de file sur les voies d'insertion ;
- à aménager l'autoroute A 480 à 2 fois 3 voies entre les portes définies ci-dessus, pour tenir compte des besoins résultant des études de trafic, en facilitant les entrecroisements par voie dédiée ;
- à adapter les profils de voies pour respecter l'emprise du domaine autoroutier préexistant en cohérence avec les contraintes de fluidité du trafic.

7 – Un aménagement pour assurer la sécurité routière et la fiabilité des temps de parcours

La fluidité conjuguée à différents aménagements et équipements de sécurité visera à réduire sensiblement l'occurrence et les conséquences de pannes, incidents et accidents aujourd'hui préjudiciables au bon fonctionnement de l'autoroute et de ses échangeurs.

Les modalités d'exploitation de l'autoroute permettront de traiter rapidement ces événements, pour en limiter l'impact sur la circulation.

L'aménagement devra respecter les exigences minimales des normes et règles de l'art.

8 – Un aménagement pour préparer l'avenir

Le projet, conçu pour plusieurs décennies, s'attachera à préparer l'avenir et permettre de s'adapter à des évolutions sensibles des modes de déplacement et des usages. Les signataires partagent ainsi tout particulièrement la volonté d'étudier des initiatives favorables au développement du covoiturage. Comme tout ouvrage, il doit pouvoir évoluer en fonction de l'évolution des comportements de mobilité, de l'évolution du parc de véhicules et des nouveaux services offerts aux usagers.

9 – Des adaptations pouvant nécessiter des demandes de dérogations au référentiel VSA90

Afin d'atteindre les objectifs partagés dans le présent protocole, des adaptations, le cas échéant nécessitant des dérogations dans le cadre du référentiel VSA90 mentionné dans le décret du 21 août 2015, seront autorisées par le ministère en charge de la voirie nationale, dans le respect des règles de sécurité routière.



Ces adaptations seront liées aux milieux urbains traversés et aux usages des infrastructures, dans le respect des règles de sécurité.

Les adaptations permettront de traiter tous les points singuliers qui seront identifiés et d'ores et déjà, de traiter l'accès à la Presqu'île et à Fontaine (échangeurs des Martyrs et du Vercors), la compacité des échangeurs et tout particulièrement de l'échangeur de Catane, ainsi que la qualité d'intégration urbaine au droit du quartier Mistral.

Selon les secteurs, elles pourront concerner la bande d'arrêt d'urgence, le traitement du terre-plein central, le profil des voies, la géométrie des diffuseurs, la signalisation, notamment directionnelle, les dispositifs de retenue, etc.

Instances de suivi du protocole : comité de pilotage et comité technique

Les instances mises en place dans le cadre de la convention d'étude préliminaire du 3 novembre (article 6) ont vocation à perdurer dans l'exécution du présent protocole, à savoir tant pour la durée des phases d'étude et de procédure que pour la durée des phases de réalisation des aménagements.

Ainsi la gouvernance du projet global (réaménagement de l'échangeur du Rondeau et de l'autoroute A 480) s'organisera autour des instances suivantes :

- **un comité de pilotage** présidé par le Préfet de l'Isère associant le Département de l'Isère, le ministère en charge de la voirie nationale, Grenoble-Alpes Métropole, représentant ses communes membres et plus particulièrement les communes riveraines directement concernées, réunies au sein d'un groupe de contact qu'elle anime, à savoir Echirolles, Fontaine, Grenoble, Seyssinet-Pariset et Seyssins, ainsi que le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise, et la société AREA, qui oriente les études, rend les arbitrages stratégiques et de parti pris d'aménagement, coordonne les procédures et la réalisation des opérations d'aménagement, gère la communication du projet et veille au respect des délais de réalisation comme à l'obtention des autorisations et à l'instruction des demandes de dérogations par l'Etat ; ce comité sera élargi en tant que de besoin à de nouvelles parties prenantes, sur accord de l'ensemble des membres ;
- **un comité technique** réunissant les services de l'État, du Département, de Grenoble-Alpes Métropole et de la société AREA, qui assure un suivi régulier d'avancement, prépare les arbitrages du comité de pilotage, opère la coordination de l'ensemble du projet et notamment le suivi des dérogations nécessaires à sa bonne mise en œuvre. Le comité technique rend compte de l'avancement d'ensemble du projet au comité de pilotage.

Engagements des parties

1/ Afin d'atteindre l'objectif d'insertion urbaine, paysagère et environnementale des deux projets, l'Etat s'engage à utiliser toutes les marges et souplesses offertes par les normes et règles de l'art applicables au réseau routier national, dans les limites fixées par le droit national et européen des concessions et par le contrat de concession de la société AREA.

Les dérogations prévues dans le cadre du référentiel VSA90, dont le principe est évoqué à l'article 9, pourront être autorisées par le ministre en charge de la voirie nationale, dans le respect des règles de sécurité routière.

2/ La société AREA s'engage à concevoir et réaliser l'aménagement de l'autoroute A 480 prévu à son contrat de concession dans le respect des objectifs et principes énoncés dans le présent protocole. Elle présentera en ce sens les dérogations dont le principe est énoncé à l'article 9.

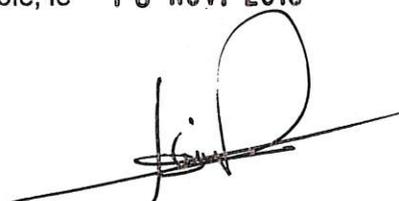


3/ L'ensemble des parties prenantes s'engage à faciliter la réalisation de l'aménagement de l'échangeur du Rondeau et de l'autoroute A 480, dès lors que cet aménagement respecte les objectifs et principes énoncés dans le présent protocole. En ce sens, Grenoble-Alpes Métropole, les collectivités et les établissements publics qu'elle représente s'engagent notamment à faciliter l'extinction des contentieux existants.

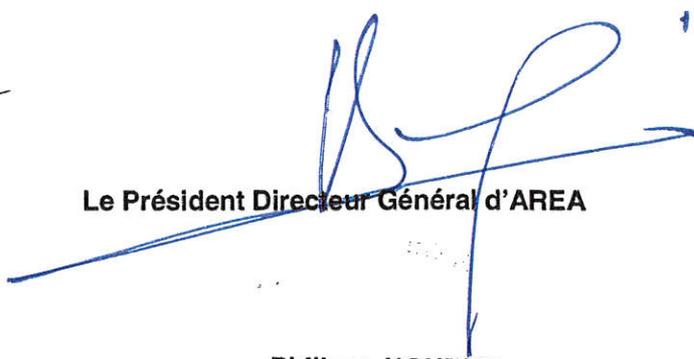
Durée du présent protocole

Le présent protocole s'applique jusqu'à la mise en service des différents ouvrages constitutifs du projet d'aménagement de l'ensemble formé par l'autoroute A 480 et l'échangeur du Rondeau.

Fait à Grenoble, le 10 NOV. 2016



Le Préfet de L'Isère
Lionel BEFFRE



Le Président Directeur Général d'AREA

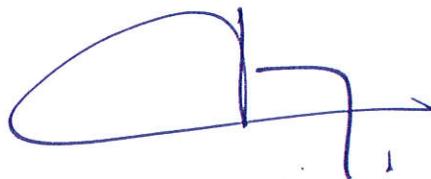
Philippe NOURRY

Le Président du Département de l'Isère



Jean-Pierre Barbier

Le Président
de Grenoble-Alpes Métropole



Christophe FERRARI