

Grenoble, le 15 décembre 2017

Contribution de l'ADTC à l'enquête publique préalable à la DUP du projet d'élargissement à 2*3 voies de l'A480 et de l'aménagement de l'échangeur du Rondeau

*Le projet soumis à l'enquête publique porte sur le projet d'élargissement à 2*3 voies de l'A480 entre la bifurcation A48/A480/RN481 et l'échangeur du Rondeau ainsi que le projet d'aménagement du Rondeau.*

L'ADTC a analysé les études de trafic qui conditionnent la crédibilité du projet vis-à-vis de l'augmentation du trafic et les solutions alternatives proposées dans le dossier de l'enquête publique.

L'ADTC a également étudié les conditions de réalisation du projet comme la prise en compte des modes actifs dans les aménagements projetés

Pour l'ADTC, les études de trafic sont anormalement optimistes

L'ADTC a comparé les études de trafic à celles qui avaient été réalisées il y a quelques années.

En 2009, lors de l'Enquête Publique sur le projet de rocade nord porté par le Conseil général de l'Isère, les études de trafic ont été mises à disposition du public. Dans ces études, plusieurs scénarios avaient été étudiés, avec ou sans rocade nord, avec l'A480 maintenue à 2*2 voies ou élargie à 2*3 voies. Les scénarios sans rocade nord prévoyaient pour 2025 un trafic variant entre 140 800 et 144 600 véhicules/jour sur la section centrale de l'A480 élargie à 2*3 voies.

Le dossier présenté aujourd'hui à l'enquête publique indique, sur la section la plus utilisée de l'A480 (entre les échangeurs Catane et Louise Michel), un trafic actuel de 101 600 véhicules/jour et un trafic estimé à 108 000 véhicules/jour à la mise en service du projet, et à 108 500 véhicules/jour en 2030. (tableau 17 page 126 de la pièce F).

L'augmentation du trafic à la mise en service est liée à un report du trafic des voiries voisines rive gauche et droite du Drac.

La différence entre les études de trafic à terme de 2009 et 2017 est très importante avec une différence comprise entre 32000 et 36000 véhicules/jour, **représentant 33 % de trafic supplémentaire.**

L'étude de trafic 2017, qui voudrait faire croire à l'absence de trafic induit par l'élargissement de l'A480 à 2*3 voies, est donc à remettre en cause.

L'Autorité Environnementale elle-même s'interroge (dans son avis, page 9) sur cette prétendue stabilité du trafic et indique « L'AE recommande de justifier l'hypothèse de stabilité des trafics entre 2020 et 2030 sur l'A480 »

Certes, le dossier présenté à l'enquête publique tente de justifier cette stabilité : page 120 de la pièce F, il est indiqué « plusieurs éléments expliquent ce constat

- Le ralentissement du phénomène de périurbanisation observée entre 2010 et l'horizon de mise en service



- la politique générale en faveur des TC permettant d'accroître leur part modale en particulier sur le territoire de la Métro
- une politique globale de restriction de circulation, une vraisemblable hausse du covoiturage et une réduction des facilités de déplacements »

Ces prédictions peu argumentées et pour partie incantatoires (« vraisemblable hausse du covoiturage ») ne peuvent expliquer un tel écart avec les simulations de trafic qui avaient été présentées en 2009.

L'étude de trafic de 2016 ne prévoit aucun trafic induit local, d'échange ou de transit, contrairement à l'étude de 2009 qui prévoyait une augmentation d'environ 50 % du trafic correspondant d'ailleurs à l'augmentation de capacité de l'A480 en passant de 2*2 voies à 2*3 voies.

Cet absence de trafic induit est particulièrement étonnante car contraire à ce qui est observé de manière universelle lorsqu'on augmente la capacité d'une voirie en zone urbaine. En effet, l'accroissement de trafic dès qu'on augmente les capacités est bien documenté.

A titre d'exemple récent de ce trafic induit, il y a l'élargissement inauguré en 2008 de la Katy Freeway doté de 26 voies dans la région de Houston aux USA. En 2014, les temps de déplacements utilisant cette autoroute avaient augmenté de 51 % par rapport à 2011 et ils sont maintenant supérieurs aux temps de déplacements datant d'avant l'élargissement.

« Dans les zones très peuplées, tenter de lutter contre les bouchons en agrandissant le réseau revient en fait à remplir le tonneau des Danaïdes, reconnaissait en 2014 l'Institut des transports du Texas. »

(<https://tempsreel.nouvelobs.com/rue89/rue89-planete/20160106.RUE1831/la-plus-large-autoroute-du-monde-est-deja-bouchee.html>)

Compte-tenu du manque de cohérence des études de trafic, l'ADTC estime que l'augmentation de la capacité induira inéluctablement une augmentation du trafic global, ce qui en complète contradiction avec les objectifs de réduction de la part modale de la voiture et conduisant à une augmentation de la pollution.

On peut d'ailleurs remarquer que la tendance générale est de réduire les infrastructures dans les agglomérations. Ainsi, Lyon travaille à remplacer une autoroute urbaine (A7) par un boulevard urbain.

Il est paradoxal qu'une agglomération comme Grenoble, qui doit lutter contre la pollution, se dirige vers une direction opposée en augmentant les capacités autoroutières au cœur même de l'agglomération.

Pour l'ADTC, le « verrou nord » n'est pas crédible et ne remplirait pas son rôle de blocage du trafic d'échange et de transit.

Pour éviter l'induction de trafic périurbain, le projet prévoit de ne passer l'A480 à 3 voies dans le sens Nord-Sud qu'après le passage sous le pont de l'échangeur « St Egrève ZI ».

Ainsi, entre la bifurcation A48/A480/RN481 où le nombre de voies passe de 3 à 4 voies (2 voies vers l'A480, 2 voies vers La Bastille), l'A480 resterait à 2 voies sur quelques centaines de mètres, avant de passer à 3 voies sous le pont de l'échangeur St Egrève ZI, puis 4 voies sur le pont sur l'Isère.

Cette très courte section à 2 voies, située dans une zone de fluidité immédiatement en aval de la bifurcation, ne peut pas constituer un verrou. Elle ne peut donc prétendre limiter le trafic de transit

ou d'échange. Au contraire, l'augmentation de capacité ne peut qu'engendrer une augmentation du trafic en favorisant l'afflux de véhicules dans le centre de la métropole et donc de la pollution.

Pour être éventuellement efficace, c'est-à-dire ne pas offrir de nouvelles capacités pour le trafic d'échange ou de transit, l'élargissement à 2*3 voies de l'A480 ne devrait commencer qu'après la traversée de l'Isère.

*Le pont sur l'Isère devrait rester à 2*2 voies, ce qui réduirait notablement du coût du projet.*

D'ailleurs l'intérêt de passer à 2*3 voies dans le sens Sud-Nord n'est pas démontré (à cet endroit, la circulation est fluide dans le sens sortant) alors que les coûts d'élargissement d'un pont sont élevés.

Pour l'ADTC, le développement d'alternatives à l'élargissement de l'A480 permettrait de diminuer significativement la congestion sur l'A480.

La justification du choix d'élargir l'A480 plutôt que de développer les solutions alternatives est expédiée en 2 pages (pages 404 et 405), dont une page consacrée aux schémas du réseau TAG et du réseau TER).

L'Autorité Environnementale indique d'ailleurs dans son avis page 11 : « L'AE prend note, bien qu'il soit fait référence dans l'étude d'impact à un modèle multimodal de déplacement, que le dossier n'expose pas de scénarios alternatifs au transport routier s'appuyant sur des prévisions modélisées, ce qui conduit le maître d'ouvrage à invalider les solutions alternatives, sans même les avoir étudiées. »

Le dossier ne présente aucune simulation de ce que serait le trafic si le budget prévu pour l'A480 était basculé sur d'autres modes de transport.

L'ADTC note que le dossier oublie 3 lignes TAG Nord-Sud proches de l'A480 qui constituent une alternative à l'utilisation de l'A480 en voiture : les lignes C6 (11 000 voyages par jour, Grenoble Presqu'île - rive gauche du Drac - Grand Place - St Martin d'Hères Henri Wallon), 12 (14 500 voyages par jour, St Martin d'Hères les Alloses - Grenoble Championnet - Grand Place - Eybens Maisons Neuves), et 17 (3500 voyages par jour, Le Gua - Vif - Varcès - Claix - Grenoble) (Source Enquête OD 2016 du SMTC)

Dans l'étude, les déplacements à vélo ne sont pas considérés seuls comme une alternative car ils ne seraient utilisés que sur des distances faibles (page 404 de la pièce E). Pourtant les études de trafic montrent que 40 % du trafic aux heures de pointe est du trafic local entrant et sortant sur le périmètre (pages 67 et 68 de la pièce E). Une grande part du trafic sur l'A480 est faite de déplacements courts ou moyens, qu'il serait possible d'effectuer à vélo ou à vélo à assistance électrique.

Pour diminuer la congestion de l'A480 à 2*2 voies, il est nécessaire d'obtenir une baisse de 10 à 15 % de la circulation automobile sur cet axe soit 10 à 15 000 véhicules par jour. Il faut donc obtenir un changement de mode de déplacement pour 10 500 à 15 500 déplacements sur la base d'un taux de remplissage des véhicules de 1,04 personne/voiture. (taux moyen de remplissage en heures de pointe indiqué en page 97 de la pièce C).

Cela représente moins de 0,5 % des 2 898 000 déplacements effectués chaque jour dans la région grenobloise (Chiffres de l'Enquête Ménage Déplacements 2010)

Des propositions alternatives sont présentées dans la contribution au PDU horizon 2030 de Grenoble-Alpes Métropole que l'ADTC tient à disposition du commissaire enquêteur.

On peut en retenir un certain nombre dans le secteur concerné par l'A480, qui pour l'ADTC permettraient de diminuer de 10 ou 15 % la circulation sur l'A480 :

1) **Campagne d'information massive** pour les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle : des solutions simples de déplacement en transport public ou à vélo existent souvent mais ne sont pas utilisées par manque d'information et soutien au changement du comportement. L'apprentissage du vélo à l'école primaire doit être généralisé.

2) **Transport public**

- le prolongement de la ligne E de tram à Pont de Claix Papeteries
- le prolongement de la ligne A de Tram à Sassenage les Engenières
- Transformation de la ligne Proximo 12 en ligne Chrono
- Cadencement de l'ensemble des lignes Proximo

3) **Déplacements à vélo**

Trois passerelles sur le Drac sont à créer pour les modes actifs :

- a) entre Grenoble et Seyssins dans le prolongement de la rue Anatole France
- b) entre la Presqu'île de Grenoble et Fontaine dans le prolongement de la rue Horowitz
- c) entre St Egrève et Sassenage dans le prolongement de la Vence

Ces passerelles permettraient à la fois une réduction des distances à parcourir et une sécurisation pour les cyclistes et piétons

4) **Poursuite de la politique d'apaisement de la circulation** dans la Métropole favorisant les déplacements à pied et à vélo par l'amélioration de la sécurité de ces déplacements (Métropole à 30 km/h)

5) **Poursuite du développement des liaisons TER** avec une augmentation des fréquences et des amplitudes pour en améliorer l'attractivité.

6) **Incitation au covoiturage** qui est en particulier un bon complément pour les zones peu denses

L'ADTC a montré qu'il y a beaucoup de choses à faire pour réaliser un report modal de l'automobile vers le transport collectif et les modes actifs. Le résumé en 2 pages des alternatives et des leurs effets montre que ces solutions alternatives n'ont pas fait l'objet d'études approfondies.

Le dossier présenté ne permet pas donc de conclure sur l'intérêt du projet d'aménagement de l'A 480.

Quelques considérations sur le coût des travaux

Les travaux d'élargissement de l'A480 sont financés par l'AREA. Mais en compensation, l'AREA va pouvoir augmenter les péages des autoroutes et va voir la durée de sa concession allongée. Ce sont donc les usagers de la route par les péages, puis les contribuables, par l'augmentation de la durée de la concession qui privera alors l'État des recettes des péages, à qui on demande de payer cette infrastructure.

Le projet de l'A480 concerne 100 000 véhicules par jour, soit environ le même nombre de déplacements compte tenu du taux d'occupation des véhicules proche de 1. L'ADTC fait le

rapprochement avec une ligne de tramway comme la ligne A de la SEMITAG qui transporte près de 100 000 voyageurs par jour.

L'ADTC s'interroge donc sur la pertinence d'investir près de 300 M€ pour un projet qui ne démontre pas son utilité.

L'ADTC fait remarquer que pour une somme équivalente on pourrait créer une nouvelle ligne de tramway vers le Grésivaudan et un prolongement de la ligne E à Pont de Claix, cette dernière étant de nature à réduire le trafic de l'A480.

Les difficultés à financer les transports publics et donc des solutions alternatives, et la facilité apparente mais trompeuse à financer les aménagements autoroutiers ne doivent pas servir de prétexte à des aménagements routiers au détriment de la lutte contre la pollution.

Aménagement du Rondeau

Le parti d'aménagement de l'échangeur du Rondeau est de séparer les flux locaux entre Seyssins, Echirolles et Grenoble des flux d'échange entre l'A480 et la RN87 (dite Rocade Sud). Une couverture partielle de l'échangeur entre le cours de la libération et l'A480 est prévue.

L'ADTC est favorable à l'aménagement du Rondeau qui permettra de diminuer les nuisances notamment sonores pour les riverains et permettra les échanges locaux notamment pour la ligne TAG C6 (Grenoble Presqu'île - Rive Gauche du Drac - Grand Place - St Martin d'Hères H. Wallon) même en cas de congestion de l'échangeur.

L'ADTC a également étudié les conditions de réalisation du projet comme la prise en compte des modes actifs dans les aménagements projetés

Pour l'ADTC, la limitation à 70 km/h sur la section centrale de l'A480 est indispensable

La limitation de vitesse à 70 km/h n'est pas incluse dans le projet et remise à une hypothétique décision réglementaire. La largeur des voies est conçue pour une limitation de vitesse à 90 km/h ce qui a pour conséquence d'augmenter l'emprise et les coûts de ce projet, et de rendre plus difficile le maintien dans le temps d'une limite à 70 km/h.

La limitation à 70 km/h a montré ses effets dans la diminution du bruit et de la congestion et aurait dû être incluse dans le projet.

Remarques de l'ADTC sur le projet pour les modes actifs ou oubliés (piétons et cyclistes)

Ce projet est un projet autoroutier qui a oublié de nombreux aspects liés aux déplacements par les modes actifs. L'ADTC a identifié de nombreux aménagements qui devraient être incorporés à ce projet

- Le passage sous l'autoroute A480 le long de la Vence doit être amélioré pour faciliter son emprunt par les cyclistes.
- La passerelle sur l'Isère doit être compatible avec une traversée de l'échangeur ZI de St Egrève pour les cyclistes et piétons pour leur permettre de rejoindre directement St Egrève sans détour par le passage sous l'autoroute A48 au niveau de la Vence. Cette passerelle doit être placée le plus proche possible du niveau des digues et non au niveau du pont de l'A480 sur l'Isère.
- La piste cyclable bidirectionnelle sécurisée sur le pont des Martyrs doit être prolongée jusqu'au carrefour de l'Argentière à Sassenage.
- Le réaménagement de l'échangeur du Vercors, aujourd'hui pourvu de bandes cyclables uniquement, doit améliorer la situation pour les cyclistes. Conformément à l'article L 228.2 du Code de l'environnement (art. 20 de la Loi Laure du 30.12.1996), des aménagements pour les cyclistes doivent être prévus, avec pistes cyclables séparées et des plateaux traversants aux entrées et sorties de l'A480. L'ADTC s'étonne de l'absence de présentation de détails du traitement de l'échangeur Vercors dans le dossier d'EP.
- Les traversées des entrées et sorties de l'A480 à l'échangeur Catane doivent être améliorées pour la sécurité en y implantant des plateaux traversants. Une piste cyclable dans le sens Ouest-Est doit être implantée sur la partie sud du pont de Catane pour éviter des détours dangereux aux cyclistes.
- La passerelle de remplacement au niveau de l'échangeur du Rondeau doit être placée au nord de l'échangeur dans le prolongement de la passerelle sur le Drac. Sa conception doit éviter aux cyclistes des virages à 180° qu'on devine sur les figures 13 pages 64 et 381 page 527 de la pièce E du dossier d'EP.

Conclusion

Le dossier d'élargissement de l'A480 présenté à l'enquête publique présente des prévisions de trafic irréalistes et n'a pas vraiment étudié les alternatives (brièvement mentionnées en 2 pages seulement).

Ce projet rajoute des capacités de circulation routière dans une agglomération déjà victime de la pollution et qui entend réduire la part des déplacements automobiles.

Une augmentation de la capacité entraîne inévitablement une augmentation du trafic et donc de la pollution.

Ce projet apparaît donc en contradiction avec les objectifs de la métropole et la tendance générale de limiter le trafic automobile dans toutes les agglomérations.

Pour l'ADTC, l'aménagement de l'échangeur du Rondeau présente par contre de nombreux avantages.

Au vu des différents éléments analysés, l'ADTC demande à la commission d'enquête d'émettre l'avis dissocié suivant :

- ***Avis Favorable pour l'aménagement de l'échangeur du Rondeau.***
- ***Avis Défavorable pour l'élargissement de l'A480 à 2*3 voies.***