



### Communiqué de presse

Signataires : Collectif Alternatives A480, Collectif Dévoiturons Grenoble, FNE 38, ADTC – Se déplacer autrement, Association pour une Transition Écologique et Solidaire à Sassenage, Alternatiba Grenoble, Citoyen·e·s Pour Le Climat Grenoble

## **Question à 400 M€ : de combien l'élargissement de l'A480 va-t-il augmenter le trafic routier de la cuvette grenobloise d'ici 5 ans ?**

---

10 000 ? 15 000 ? Ou même 30 000 véhicules en plus par jour sur l'A480, comme le laissent craindre les retours d'expériences sur des cas similaires ? AREA et l'État n'ont jamais fait les études permettant d'évaluer le trafic supplémentaire provoqué par la fluidification de l'A480. Ni eux, ni la Métro ou le Département ne sont allés interroger les habitant·e·s et les usagers de l'autoroute pour savoir quels seront leurs intentions et leurs choix de mobilité ou d'installation, une fois la congestion « évaporée ». Tout le monde pressent bien évidemment la réponse, et beaucoup font mine de l'ignorer... alors que les conséquences de l'augmentation de trafic ne se mesureront pas uniquement en pollution et en morts, mais aussi en terres détruites, en biodiversité saccagée et en une métropolisation toujours plus grise et triste. Les pouvoirs publics doivent maintenant se démener pour contenir l'explosion du trafic induit par ces investissements colossaux : pour cela, il est plus que temps de mettre les moyens, financiers, humains et politiques. Une mesure, parmi d'autres, est la mise en place d'un observatoire du trafic pour aider à déterminer les actions les plus efficaces (urbanisme, transports...) afin d'en prévenir et limiter les impacts.

---

A quelques semaines du lancement de "Grenoble Capitale verte européenne 2022", la Métropole organise, ce 16 décembre, son "Forum du Plan Climat Air Énergie". Portant sur la période 2020-2030, les actions de ce plan visent notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la consommation énergétique du territoire métropolitain, et à engager le territoire vers une neutralité carbone...

Les citoyen·e·s n'étant globalement pas au courant de la démarche [Plan Climat Air Energie](#) (PCAÉ), le moment nous semble opportun pour revenir sur les efforts récents de la Métro pour limiter l'artificialisation des sols et l'étalement urbain, pour préserver la biodiversité et le climat, ou pour diminuer les inégalités sociales face aux dégradations environnementales. En effet, sur ces questions, force est de constater qu'il y a souvent un gouffre entre la parole et les actes...

Pour nous, associations et collectifs grenoblois engagés dans la démocratie locale et la protection de l'environnement, le fait marquant, énorme, en 2020 est le chantier de l'A480. **En quelques mois, grâce au Plan de relance autoroutier signé par E. Macron en 2015, 400 millions d'euros sont dépensés pour une infrastructure destinée à favoriser le trafic routier, sans même qu'aucun projet d'envergure pour l'extension du réseau de tramway ne soit à l'étude.** Alors que les transports sont responsables du quart des émissions de GES et sont le moteur de l'artificialisation des sols et de l'érosion de la biodiversité, alors que Grenoble devient, pour une année, "Green Grenoble",

notre métropole verra donc d'ici quelques mois l'achèvement de l'élargissement à 3 voies de l'A480 et le réaménagement de l'échangeur du Rondeau. **Un projet qui va forcément transformer l'infrastructure en aspirateur à voitures, puisque, selon ses défenseurs, l'objectif premier est de "fluidifier la circulation automobile"**. Or, fluidifier la circulation automobile a toujours induit un trafic supplémentaire : ça, les promoteurs des grands aménagements routiers prennent grand soin d'éviter d'en parler. L'Autorité environnementale a pourtant bien montré que les évaluations d'évolution du trafic proposées par les sociétés autoroutières sous-estiment en moyenne de 20 à 30 % l'augmentation de trafic induit par la fluidification<sup>1</sup>.

**Des centaines de millions d'euros offerts au BTP pour permettre de mieux circuler en voiture (alors que ces mêmes entreprises auraient pu réaliser des lignes de tram, de TC ou des axes cyclables avec ce budget...) : qui pourra résister à cela ?** Comment les pouvoirs publics juguleront-ils l'afflux supplémentaire de trafic (ce que les spécialistes nomment le "trafic induit") que va provoquer cet aspirateur à voiture ? Comment empêcheront-ils l'étalement urbain que la "fluidification" de l'A480 et du Rondeau, et donc de toute la rocade grenobloise, va stimuler ? Comment assureront-ils un équilibre du territoire réellement à même de diminuer les besoins de déplacements ? Comment inciteront-ils les habitant·e·s de la Métro à consommer dans des commerces de proximité quand un ruban d'asphalte neuf et enfin dégagé de ses interminables bouchons les conduira rapidement dans les zones commerciales qui ceinturent la cuvette ? Et quand l'axe sera de nouveau embouteillé, élargiront-ils encore une fois ?

Certes, comme affiché dans le PCAE<sup>2</sup>, la Métro souhaite "engager une requalification de ses voies rapides urbaines en vue de la transformation de l'autoroute A480 en autoroute urbaine, et de la rocade Sud en boulevard urbain". Louable intention évidemment, mais, comme le préfet l'a rappelé à la Métro<sup>3</sup>, "les autoroutes et routes nationales ne relèvent pas de la compétence de la métropole" : la Métro promet-elle un engagement qu'elle ne pourra pas tenir... ? Trouvera-t-elle les ressources et les soutiens pour financer des aménagements alternatifs équivalents, comme par exemple le RER grenoblois ?

En attendant un avenir plus radieux pour notre cuvette, plus équilibré, moins inégalitaire et moins saturé (en transformant les rocades grenobloises en jardins maraîchers et en vergers pour nourrir les habitant·e·s par exemple ?), **nous demandons un observatoire pérenne de la circulation routière et des nuisances induites (pollution de l'air, bruit, artificialisation de terres...) sur les grands axes de la métropole grenobloise, dont l'A480 et la Rocade Sud.** Il s'agira notamment d'avoir des données de trafic en temps réel (sur le modèle du Grenoble Traffic Lab : <http://gtl.inrialpes.fr>) permettant aux acteurs publics, associatifs et aux citoyens de réagir en temps opportun. **Ce suivi permettra à moyen et long terme de quantifier l'effet de trafic induit.** Ceci doit se faire dans le cadre d'une politique publique ambitieuse, concertée entre les différents acteurs, qui permette réellement de réduire nos émissions de GES, mais surtout qui diminue notre consommation d'énergie et d'espace. Et cela, en évitant que les mesures décidées n'impactent négativement les plus modestes et les plus vulnérables (comme l'ont fait les dégradations récentes des services de TC sur les lignes tram et chrono du réseau TAG, ou comme l'application de la ZFE risque de le faire...).

Les signataires sont disponibles pour étudier avec les services compétents toute mesure d'aménagement urbain limitant les conséquences négatives de ce funeste chantier d'élargissement de l'A480.

Contacts : [alternatives@a480.org](mailto:alternatives@a480.org)

- 
- 1 Toutes les références ici : <https://a480.org/2019/04/10/leconomiste-des-transport-et-urbaniste-reconnu-frederic-heran-affirme-que-la480-sera-a-nouveau-saturee-dans-quelques-annees-malgre-le/>
  - 2 Voir la fiche action 2.2.2, p. 119, du document Stratégie et plan d'action du PCAE : [https://www.grenoblealpesmetropole.fr/cms\\_viewFile.php?idtf=7126&path=Strategie-et-plan-d-actions.pdf](https://www.grenoblealpesmetropole.fr/cms_viewFile.php?idtf=7126&path=Strategie-et-plan-d-actions.pdf)
  - 3 Voir p. 22 de la Synthèse des avis, observations et propositions relative au PCAE 2020-2030 : [https://www.grenoblealpesmetropole.fr/cms\\_viewFile.php?idtf=7128&path=Synthese-des-avis-observations-et-propositions.pdf](https://www.grenoblealpesmetropole.fr/cms_viewFile.php?idtf=7128&path=Synthese-des-avis-observations-et-propositions.pdf)