

AMENAGEMENT DE L'AUTOROUTE A480 ET DE L'ECHANGEUR DU RONDEAU DANS LA TRAVERSEE DE GRENOBLE

Document exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération

prévu par l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « *L'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique.* »

À cet égard, il reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer.

1. Présentation du projet

L'autoroute A480 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 A480 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, liées notamment aux destinations touristiques vers les différents massifs et les territoires méridionaux ;
- la desserte locale au cœur de l'agglomération grenobloise, s'appuyant sur les échangeurs rapprochés dans la partie la plus urbaine de l'autoroute A480.

Le projet soumis à enquête publique concerne :

- l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A480 entre la bifurcation A48 / A480 / RN481 et l'échangeur du Rondeau, sous maîtrise d'ouvrage de la société AREA ;
- l'aménagement de l'échangeur du Rondeau sous maîtrise d'ouvrage de l'État représenté par le Préfet de Région Auvergne Rhône-Alpes et déléguée à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Rhône-Alpes Auvergne) : il comprend le réaménagement de la RN87, dénommée Rocade Sud, entre l'échangeur du Rondeau et le diffuseur des États Généraux.

L'aménagement de l'A480 concerne la section centre, d'environ 7 kilomètres, entre la bifurcation A48 / A480 / RN481, et l'échangeur du Rondeau.

Il prévoit l'élargissement à 2 x 3 voies de cette section centrale urbaine de 7 km ainsi qu'une remise à niveau environnementale et patrimoniale de l'infrastructure.

Ce projet a fait l'objet, dans le cadre du plan d'investissement autoroutier conclu entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes en 2015, d'un avenant à la convention de concession passée entre l'État et la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) approuvé par décret n°2015-1044 du 21 août 2015.

Il prévoit également des aménagements au niveau de certains diffuseurs afin d'améliorer les conditions d'accès et de desserte de Grenoble.

Le projet d'aménagement de l'A480 a fait l'objet d'un dossier de **demande de principe**, conformément au cadre décrit par la circulaire 87-88 du 27 octobre 1987 relative aux aménagements sur autoroutes concédées, amendée depuis par la circulaire n°2002-63 du 22 octobre 2002. Ce dossier a été approuvé par décision ministérielle le 28 avril 2017.

L'aménagement de l'échangeur du Rondeau concerne la section de la RN87 comprise entre l'échangeur du Rondeau et le diffuseur n°7 des États Généraux. Il prévoit la reconfiguration de la section courante sur une longueur d'1,5 km environ et de ses bretelles d'accès.

Le financement de l'aménagement du Rondeau est assuré par le contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020.

Le projet d'aménagement de l'échangeur du Rondeau a fait l'objet d'un dossier d'études préalables conformément au cadre prévu par l'instruction du Gouvernement du 29 avril 2014 relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national.

2. Caractère d'utilité publique

La fonctionnalité principale de l'autoroute A480 est d'assurer la desserte de l'agglomération grenobloise. L'échangeur du Rondeau constitue le lien entre l'autoroute A480 et la RN87, tout en permettant également des échanges plus locaux avec la RD6 et le Cours de la Libération dans un périmètre très réduit.

L'autoroute A480 supporte un trafic moyen journalier annuel (TMJA) avoisinant les 100 000 véhicules par jour depuis plus d'une dizaine d'années. En semaine, les trafics sont marqués par un niveau élevé toute la journée, et par conséquent des réserves de capacité de l'infrastructure épuisées notamment aux périodes de pointe.

Les dysfonctionnements observés et les congestions régulières aux périodes de pointes sont générés par la sous-capacité de l'autoroute A480, qui n'est pas en mesure d'écouler les trafics supportés. Dans sa section centrale, les points d'échanges multiples et rapprochés et les trafics qu'ils supportent, amplifient encore les dysfonctionnements et dégradent les conditions de fluidité de la circulation.

Au niveau de l'échangeur du Rondeau, les caractéristiques géométriques de la RN87 à son extrémité Ouest ainsi que les très forts trafics supportés sur cette section (proches de 100 000 véhicules par jour, de manière équivalente à l'autoroute A480) sont les causes des difficultés et des congestions régulières observées dans ce secteur. De même, la zone d'entrecroisement de longueur réduite est génératrice des perturbations observées dans ce secteur.

Sans aménagement, les problèmes de congestion observés sur l'autoroute A480 et l'échangeur du Rondeau, seront maintenus et amplifiés à court et long terme. Cette intervention devient indispensable au regard des conséquences économiques, humaines et environnementales, liées aux difficultés de déplacements sur l'autoroute A480 et l'échangeur du Rondeau.

Le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau permettra de répondre aux objectifs suivants :

- fluidifier la circulation des usagers et fiabiliser leurs temps de parcours pour l'accès, les échanges internes à l'agglomération et les flux longue distance, au quotidien et lors des grandes migrations touristiques ;
- ne pas favoriser l'augmentation des flux d'échanges et de transit sur la section centrale de l'A480 ;
- assurer la sécurité routière des usagers et améliorer les conditions d'exploitation de cette infrastructure ;
- réduire ou compenser pour les populations riveraines, l'impact 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 du bruit ;
 - l'environnement : rejet des eaux pluviales, paysage, faune, flore.

Au regard de ces objectifs, ce projet, dont les études ont mis en évidence l'intérêt socio-économique pour la Collectivité, revêt indéniablement un caractère d'utilité publique.

Les inconvénients de cet aménagement, qui s'appuie pour l'essentiel sur la voirie existante, n'apparaissent d'ailleurs pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il représente. Son effet d'emprise est ainsi limité et font du projet la solution de moindre impact à la fois environnemental et d'atteinte à la propriété en termes de surfaces à exproprier.

3. Prise en considération de l'étude d'impact, de l'avis de l'Autorité Environnementale et de l'avis des collectivités et leurs groupements intéressés

L'Autorité Environnementale représentée par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a émis un avis sur l'étude d'impact en date du 13 septembre 2017. Cet avis a fait l'objet d'une réponse des maîtres d'ouvrages, jointe au dossier soumis à l'enquête publique.

Les collectivités et leurs groupements intéressés ont émis un avis par délibérations sur l'étude d'impact en juin et juillet 2017 : Grenoble Alpes Métropole, Conseil Départemental de l'Isère, communes de Saint-Égrève, Saint-Martin-le-Vinoux, Grenoble, Echirolles, Sassenage, Seyssinet-Pariset, et Seyssins. Ces avis ont fait l'objet d'une réponse des maîtres d'ouvrages, jointe au dossier soumis à l'enquête publique. La commune de Fontaine, aussi sollicitée par la Préfecture pour donner un avis, n'a pas émis d'observations dans le délai imparti de deux mois (délai prévu par le code de l'environnement) à compter de la date de l'accusé de réception du dossier.

4. Prise en considération de l'enquête publique

Le projet a fait l'objet d'une enquête publique portant à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Saint-Égrève, Saint-Martin-le-Vinoux, Grenoble et Echirolles. Elle s'est déroulée du lundi 20 novembre 2017 au vendredi 12 janvier 2018.

Au terme de cette enquête et des convictions qu'elle s'est forgée, la commission estime que le projet présente plus d'avantages que d'inconvénients, et donc que son utilité publique est avérée. Elle a émis en conséquence le 12 mars 2018 un AVIS FAVORABLE à une déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau emportant mise en compatibilité des PLU des communes de Saint-Égrève, Saint-Martin-le-Vinoux, Echirolles et Grenoble.

Cet avis est assorti **d'une réserve** : La commission demande que la continuité des écrans phoniques soit assurée en bordure de l'A480 au droit des établissements Eurotungstène et Point P.

En réponse à cette réserve, AREA lève la réserve et s'engage à assurer la continuité des protections phoniques en bordure de l'A480 au droit des établissements Eurotungstène et Point P. En complément aux protections phoniques projetées, il sera donc mis en œuvre en accotement de la section courante de l'A480 dans le sens Sisteron vers Lyon un linéaire supplémentaire d'environ 200 m d'écrans phoniques au droit de ces établissements entre les protections phoniques projetées au droit du quartier Mistral d'une part et les protections phoniques projetées le long de la bretelle de sortie en direction de Grenoble du diffuseur de Catane.

Cet avis est aussi assorti de dix-sept recommandations sur le projet.

La **première recommandation** est de mener à terme rapidement les négociations entre AREA et la ville de Grenoble en vue du réaménagement du square Vallier et de la protection contre les nuisances du groupe scolaire Vallier. Il s'agit de permettre la réalisation des travaux visant à améliorer la qualité des airs intérieurs et extérieurs, l'isolation phonique des bâtiments avant le début des aménagements sur l'A480, et le plus souvent possible pendant les vacances scolaires.

Le réaménagement du square Vallier et la protection contre les nuisances subies par le groupe scolaire Vallier ont fait l'objet d'échanges entre AREA et la ville de Grenoble qui se sont concrétisées par un projet de convention technique et financière dont les principes d'aménagements sont les suivants :

- Garantir la qualité de l'air et le confort acoustique des usagers sur les espaces extérieurs, dont les cours d'école, l'objectif étant d'élaborer une démarche expérimentale, centrée autour de la recherche de matériaux, éléments paysagers et pratiques d'exploitation innovantes ;
- Réaménager le square Vallier (végétalisation, plantations, cheminements et équipements techniques) ;
- Améliorer la qualité de l'air intérieur et l'isolation phonique des bâtis.

Le conseil municipal de la ville de Grenoble a émis, en date du 26 mars 2018, une délibération favorable sur ce projet de convention, qui a ensuite été signée par AREA en date du 4 mai.

La **seconde recommandation** concerne AREA avec le renforcement du verrou Nord par la création d'une VOM (voie à occupation multiple) depuis le péage de Voreppe jusqu'à la bifurcation A48/A480/RN481. La Commission ne souhaite pas qu'elle soit prolongée au-delà jusqu'au Rondeau, afin d'y préserver les trois voies de circulation, gage de la fluidité du trafic.

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique et dans le mémoire en réponse aux avis émis par les collectivités, AREA s'est engagé à réaliser les études prospectives nécessaires, en partenariat avec les collectivités locales, en vue de proposer le cas échéant une expérimentation relative à la mise en place d'une voie réservée aux véhicules à plus de deux occupants (VR2+) sur la section comprise entre la gare de péage de Voreppe et la bifurcation A48/A480/RN481. À cette fin, des groupes de travail et d'experts associant les collectivités locales et les services de l'État compétents en la matière ont été constitués. Les études ont démarré, La mise en œuvre d'une telle expérimentation relevant de l'approbation préalable de la Direction des Infrastructures de Transport du Ministère.

La **troisième recommandation** s'adresse au préfet de l'Isère et vise à retenir une vitesse maximum de 70 km/h sur la totalité des aménagements, entre le pont de l'Isère et le Rondeau.

Les suites à donner à cette recommandation relèvent du Préfet de l'Isère, dans l'exercice de son pouvoir de police, comme l'indique la commission d'enquête.

La **quatrième recommandation** adressée aux acteurs de la situation d'enclavement du nouveau quartier Navis d'Echirolles et aux collectivités compétentes, est de travailler ensemble en vue d'une adaptation de la trame viaire du quartier. Les solutions techniques et la répartition de leur financement devraient être définies préalablement à la délivrance du permis d'aménager l'échangeur du Rondeau.

Les maîtres d'ouvrages précisent en préambule que la réalisation de la tranchée couverte n'est pas soumise à permis d'aménager, les procédures auxquelles est assujéti le projet étant rappelées dans la pièce A du dossier soumis à l'enquête publique. La DREAL prend acte des conclusions et de la recommandation de la commission et confirme qu'elle sera disposée à participer au plus tôt aux réflexions engagées par les collectivités en vue d'assurer l'adaptation de la trame viaire du quartier sous leurs maîtrises d'ouvrage et en veillant à la garantie, pour tous les modes, d'un fonctionnement efficace en lien avec les voiries sur la tranchée couverte.

La **cinquième recommandation** adressée à AREA demande de joindre au dossier d'enquête l'étude de danger des digues du Drac, ainsi que l'avis émis par les services de l'État en avril 2017 à son sujet.

Comme le rappelle l'avis du préfet de l'Isère du 28 avril 2017, l'étude de dangers des digues du Drac a été réalisée par Artelia en 2014 pour le compte de l'État (DIR Center-Est) et de l'ADIDR. Cette étude a été établie en application des dispositions du code de l'environnement relatives à la sécurité et à la sûreté des ouvrages hydrauliques (articles R. 214-112 et suivants) et concerne toutes les digues de la rive droite du Drac de Grenoble à Champagnier.

Cette étude ne concerne pas spécifiquement le projet d'élargissement de l'A480 et il n'y a donc pas lieu de la joindre au dossier de DUP, dont l'enquête est d'ailleurs déjà achevée.

La mise à disposition du public de l'étude de dangers et de l'avis émis par les services de l'Etat en avril 2017 sera analysée avec les services de l'Etat dans le cadre des procédures d'autorisation environnementales ultérieures liées à la digue du Drac.

La **sixième recommandation** adressée À AREA, consiste à prévoir les solutions nécessaires pour faire face aux faiblesses qui pourraient apparaître sur la digue durant la phase travaux.

Les objectifs de tenue et de résistance de la digue du Drac durant la phase travaux ont fait l'objet d'échanges avec les services instructeurs préalablement à l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale, qui fera l'objet d'une enquête publique programmée à l'été 2018. Les dispositions techniques constructives permettant d'atteindre ces objectifs seront détaillées dans ce dossier.

La **septième recommandation** adressée à AREA s'attache à la fourniture dans les meilleurs délais, aux collectivités concernées de la carte des emprises des aménagements occupés sur leur territoire.

Les plans détaillés, qui feront apparaître précisément les emprises des aménagements prévus pour l'A480, seront fournies par AREA aux collectivités au plus tard dans le cadre de l'enquête parcellaire envisagée au second semestre 2018.

La **huitième recommandation** adressée à AREA suggère de proposer des mesures de compensation au plus proche du périmètre du projet et, en tout état de cause, sur le territoire métropolitain.

La démarche de recherche de terrains propices aux mesures compensatoires du projet a été engagée par AREA dès l'automne 2016.

À ce stade, les surfaces des sites présentés pour la mise en œuvre des mesures compensatoires environnementales se situent majoritairement dans le territoire de Grenoble Alpes-Métropole ou dans son voisinage immédiat.

Il convient de rappeler que l'A480 se situe dans un environnement urbanisé très contraint, les terrains propices aux mesures compensatoires étant fonctionnellement rares et qualitativement peu nombreux.

La **neuvième recommandation** adressée à AREA et aux collectivités locales concernées, propose d'étudier la possibilité de réalisation d'un cheminement doux continu à l'arrière de la digue, au Nord et au Sud de la promenade piétons prévue entre Vercors et Esclangon. Ce prolongement pourrait s'inscrire comme un maillon du réseau Chrono vélo, depuis la passerelle mode doux prévue sur l'Isère jusqu'à celle prévue sur le Drac au droit du Rondeau.

Dans le cadre du projet présenté à l'enquête publique, AREA a proposé la réalisation d'un cheminement dédié aux piétons entre l'autoroute et le Drac sur la section comprise entre le Pont du Vercors et le Pont d'Esclangon.

Par ailleurs, les études de conception ont montré la nécessité d'adapter le projet en créant une piste d'entretien et de surveillance positionnée entre l'autoroute et le Drac, et continue depuis le diffuseur des Martyrs jusqu'à l'échangeur du Rondeau. Cette piste d'entretien réutilisera la voie cyclable actuelle existante entre le diffuseur de Louise Michel et l'échangeur du Rondeau. Cette piste sera destinée aux services d'exploitation de l'autoroute, aux services de secours mais également au gestionnaire de la digue des Eaux Claires pour ses missions d'entretien, de surveillance et d'exploitation de la digue.

Pour répondre aux demandes locales, et afin d'optimiser l'usage des terrains du domaine public, AREA travaille en étroite collaboration avec les collectivités pour que les fonctionnalités

de cette piste soient éventuellement mutualisées avec celle d'un cheminement dédié aux piétons, voire aux cycles, notamment entre le Pont d'Esclangon et le diffuseur Louise Michel.

La possibilité de mutualisation de cette piste avec un cheminement dédié aux piétons, voire aux cycles, au nord du pont du Vercors et au sud du pont Esclangon, sera donc examinée et approfondie dans le cadre des études détaillées avec les collectivités locales et les services de l'État. Elle prendra en considération les problématiques de domanialité mais également les enjeux de sécurité publique liés aux risques en cas de crue du Drac et aux difficultés de prévoir des échappatoires sur un linéaire de près de 2 km entre le diffuseur des Martyrs et le diffuseur du Vercors.

La **dixième recommandation** adressée aux maîtres d'ouvrages porte sur le fait de trouver un terrain d'entente avec le SMTC pour évaluer l'indemnisation de son préjudice.

Concernant l'aménagement de l'A480, des discussions ont déjà été engagées et vont se poursuivre entre AREA et le SMTC pour examiner les modalités techniques et administratives de réalisation de l'ouvrage à créer en prolongement du pont historique de Catane. Cet ouvrage permettra le passage de la section courante de l'A480 dans le sens Sisteron vers Lyon sous la RD1532 supportant la ligne C du Tramway. Les travaux correspondants sont prévus à l'été 2020. Les modalités retenues viseront notamment à rechercher une période et une durée de travaux impactant le moins possible les usagers de cette ligne de Tramway. Les éventuelles indemnités résiduelles induites par la gêne occasionnée par ces travaux feront l'objet d'une convention entre AREA et le SMTC.

D'autre part, le projet d'aménagement de l'échangeur du Rondeau porté par la DREAL engendrera des modifications sur les lignes de bus C6 et 17 en phase de travaux et en phase d'exploitation eu égard aux travaux conduits sur l'échangeur du Cours de la libération. Les adaptations nécessaires de ces lignes, tant définitives que transitoires, feront l'objet d'une convention avec le SMTC, convention dont les termes seront précisés par les études de conception détaillées à venir au 2^e semestre 2018. Les démarches déjà engagées avec la SEMITAG seront dès lors poursuivies afin de mettre en œuvre les mesures permettant d'assurer la continuité du service à l'usager.

La **onzième recommandation** adressée aux maîtres d'ouvrages porte sur l'emploi de procédés innovants en matière de revêtements de chaussée et de protections phoniques sur toute la longueur de l'aménagement.

Les maîtres d'ouvrages confirment que, sur l'ensemble des aménagements prévus, des études sont en cours pour l'emploi de procédés innovants pour la conception des chaussées et des protections acoustiques.

En matière de revêtement de chaussées, AREA a prévu de mettre en œuvre une couche de roulement en enrobés drainants permettant d'améliorer le confort des usagers et de limiter les émissions sonores émises par la circulation du trafic sur l'infrastructure. Une couche de roulement en enrobés drainants est également prévue par la DREAL sur la RN87 pour la section concernée par les travaux ainsi que sur les bretelles de liaison avec l'A480 et les by-pass.

Concernant les protections phoniques à la source de type écrans prévues par AREA, leur structure et leurs matériaux seront définis pour atteindre les performances acoustiques requises mais également pour assurer une insertion urbaine de qualité du projet. À ce stade

des études, des innovations sont envisagées sur le revêtement des écrans (photovoltaïques, végétalisés, etc.).

La tranchée couverte réalisée par la DREAL conduira à une amélioration notable sur le plan acoustique dans le secteur du Rondeau. Il a été également prévu, suite aux études préalables, un traitement acoustique des murs de soutènement en sortie de la tranchée. Enfin, les modélisations acoustiques ont conclu à la nécessité de traiter une dizaine de bâtiments par isolation de façade eu égard à l'enjeu d'insertion paysagère et urbaine et aux opérations antérieures de résorptions des points noirs bruit réalisées dans le secteur. Ces études seront complétées par des diagnostics à conduire lors de la phase relative aux études de conception détaillées, au 2ème semestre 2018.

La **douzième recommandation** adressée à AREA et à la commune de Saint-Égrève concerne la recherche d'un terrain d'entente en vue de la réalisation d'une bretelle d'insertion en direction du Nord à l'échangeur Sud de Saint-Égrève.

AREA se rapprochera de la commune de Saint-Égrève pour examiner la faisabilité de ce nouvel accès sur l'autoroute souhaité par la commune. Il est à préciser qu'il appartiendra ensuite au Ministère en charge de Transports, autorité concédante d'AREA, cette dernière étant concessionnaire de l'A48 et de l'A480, de diligenter une étude d'opportunité et d'approuver par décision ministérielle la création d'un tel aménagement non prévu au contrat d'AREA. Ceci constitue un préalable à l'engagement des conventions de financement, des études et des procédures nécessaires pour réaliser ce nouvel accès.

La **treizième recommandation** est que les études engagées par Grenoble Alpes Métropole, en lien avec les maîtres d'ouvrage, portant sur des aménagements permettant de faciliter d'avantage l'accès des poids lourds à la zone d'activité Technisud en situation de projet (Optimisation du fonctionnement du carrefour à feux de Lesdiguières, mise en sens unique de la rue Vaujany) aboutissent à des réalisations concrètes avant ou simultanément à la mise en service des aménagements du Rondeau.

Les études visées par la recommandation ont bien été conduites par Grenoble-Alpes Métropole et partagées avec des représentants de la zone d'activités Technisud. L'analyse s'est attachée aux problématiques de trafic, de géométrie (giration, gabarit) et aux enjeux de lisibilité. Ces études confirment le bon fonctionnement des nouveaux accès proposés initialement par la DREAL (échangeur Louise Michel vers A480N, échangeur des États Généraux depuis A480/RN87), avec une solution préférentielle mise en avant consistant à faire transiter l'ensemble des flux via l'échangeur des États Généraux (exceptés les flux d'échanges vers l'Est, en direction de Chambéry qui s'effectueront via la RN87 ou vers le Sud, en direction de Sisteron, via le tourne-à-gauche restituant un accès sur l'A480). Afin de faciliter l'accès à la zone, des aménagements de jalonnement seront mis en place durant les phases travaux et de façon définitive au moment de la mise en service en lien avec les collectivités concernées.

La **quatorzième recommandation** à la DREAL demande de préciser et d'évaluer les conséquences de la suppression de l'entrecroisement existant entre l'échangeur du Rondeau et le cours de la libération, en termes de niveau de trafic, de sécurité routière, de nuisances sonores et atmosphériques induites sur les voies périphériques conduisant aux échangeurs de substitution. En fonction des résultats, des mesures de réduction adaptées devront être mises en place.

Les conséquences relatives à la suppression de l'entrecroisement existant entre l'échangeur du Rondeau et le cours de la Libération et son effet sur les échangeurs adjacents ont déjà été prises en compte lors de la conception du projet. Elles ont conduit les maîtres d'ouvrages à rétablir le flux entre le cours de la Libération et l'A480 Sud et à élargir la bretelle de sortie des diffuseurs Louise Michel et Comboire. Les modélisations ont été conduites à des échelles adaptées aux différents enjeux (bruit, air, trafic) en vue de disposer d'une analyse globale des impacts sur une zone d'effets plus étendue que les seuls secteurs de travaux. Comme indiqué en réponse aux recommandations 11 et 13, des travaux d'isolation acoustique ont été prévus par la DREAL ainsi que des approfondissements quant aux besoins d'aménagement opérationnel du réseau métropolitain conduits par Grenoble-Alpes Métropole, en lien avec les maîtres d'ouvrages.

La **quinzième recommandation** à la DREAL concerne la création d'un observatoire du niveau d'activité économique de la zone d'activité du Rondeau de la rive gauche du Drac, et pouvant évoluer si nécessaire en commission d'indemnisation du préjudice économique subi du fait de la coupure de plusieurs mois prévue entre la RD6 et la RN87 pendant les travaux.

Afin de garantir des conditions de circulation à 2x2 voies sur la RN87 en phase travaux, il est envisagé, au stade actuel des études, de couper la liaison entre la RD6 et la RN87 pendant une durée de plusieurs mois restant à préciser lors des études de projet. Les mouvements entre la RD6 et l'A480 resteraient, dans ce cas de figure, possibles, la coupure n'intervenant en effet qu'à l'Est de l'échangeur du Rondeau. De ce fait, depuis la RD6, l'accès sera maintenu sur l'A480 afin de pouvoir rejoindre les échangeurs encadrants. Les études de conception détaillée qui seront conduites au 2^e semestre 2018 par la DREAL permettront le cas échéant d'optimiser le dispositif. Les dispositions constructives de la tranchée couverte, dont la réalisation interviendra sous circulation et en milieu urbain très contraint, y seront précisées et des compléments d'étude seront menés afin d'étudier l'existence d'alternatives permettant de maintenir la liaison entre la RD6 et la RN87. Par ailleurs, les solutions retenues pour la réalisation des travaux feront l'objet de concertations préalables avec l'appui des partenaires du projet pour partager le planning, apprécier les incidences et permettre d'informer en amont ou de mettre en œuvre toutes actions utiles à la préparation des travaux. Les maîtres d'ouvrages et les partenaires du projet souhaitent ainsi clairement poursuivre l'approfondissement des études dans l'optique de minimiser la gêne lors des travaux en optimisant le phasage et en coordonnant étroitement leur mise en œuvre avec les parties prenantes ainsi que tout organisme assurant des missions en lien avec la sécurité, l'exploitation autoroutière ou la mobilité. Dès lors, d'éventuelles mesures d'indemnisation perdraient leur justification.

La **seizième recommandation** à AREA est pour l'étude de la possibilité de prolonger vers le nord du Rondeau, jusqu'à Louise Michel, la VRTC à réaliser sur l'espace de la BAU au sud de l'échangeur du Rondeau, afin de redonner à la ligne 17 un accès facile au cours de la Libération.

Le flux entre l'A480 Sud et le cours de la libération n'est pas rétabli suite à l'aménagement de l'échangeur du Rondeau. Aussi, la desserte du cours de la libération par la ligne 17 en provenance du Sud pourrait donc être assurée à terme par le diffuseur Louise Michel.

Dans le cadre des études d'opportunité de réalisation d'une VRTC au sud du Rondeau, destinée à renforcer l'accessibilité de l'agglomération grenobloise aux transports collectifs,

AREA examinera la possibilité de prolonger la VRTC sur l'espace de la BAU jusqu'au diffuseur de Louise Michel.

Cependant, il est précisé que le franchissement des bretelles de diffuseurs et la présence de voies d'entrecroisements constituent des points délicats, en terme de bon fonctionnement et de sécurité pour ce type d'aménagements.

Or, entre le sud de l'échangeur du Rondeau et la bretelle de sortie du diffuseur Louise Michel, distants de 1 000 m environ, il existe 5 bretelles d'entrée et de sortie ainsi qu'une voie d'entrecroisement dépourvue de bande d'arrêt d'urgence (BAU).

La dix-septième recommandation à la DREAL demande de revoir l'insertion paysagère du bassin de rétention situé à proximité du nouveau quartier Navis à Echirolles. Sa taille pourrait être réduite et sa végétalisation soignée.

Les caractéristiques du site et la topographie contraignent fortement les possibilités d'implantation du bassin d'assainissement. Son dimensionnement actuel intègre, dans le respect de la réglementation en vigueur, les contraintes foncières et a été réduit au strict minimum possible. Afin de favoriser l'intégration paysagère, le traitement du bassin sera précisé au cours des études de conception détaillées et des propositions dédiées seront soumises à l'avis de la ville d'Echirolles, en lien avec les projets connexes d'aménagement prévus par celle-ci.

Ainsi, considérant :

- Le déroulement dans le respect de la législation en vigueur de l'enquête publique du lundi 20 novembre 2017 au vendredi 12 janvier 2018 ;
- L'avis favorable de la commission d'enquête ;
- La levée, par le maître d'ouvrage AREA, de la réserve de la commission d'enquête, en s'engageant à assurer la continuité des protections phoniques en bordure de l'A480 au droit des établissements Eurotungstène et Point P ;

Le projet peut être déclaré d'utilité publique.

La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Saint-Egrève, Saint-Martin le Vinoux, Grenoble et Echirolles.

Vu pour être annexé à mon arrêté,

En date du

23 JUIL. 2018

Le Préfet

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. Beffre', written over a horizontal line.

Lionel BEFFRE