

Sujet : [INTERNET] Avis négatif sur l'élargissement de l'A480
De : "> Jean-Marc Bouché (par Internet)" <jean-marc.bouche@
Date : 27/09/2018 19:32
Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr

33

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

j'ai pris connaissance des différents documents relatifs à l'élargissement de l'A480 et mon avis est très défavorable.

La principale raison est qu'aujourd'hui, l'A480 représente une source de nuisances importantes :

- 1- pollution atmosphérique par les rejets des véhicules motorisés,
- 2- pollution sonore par le bruit de ces mêmes véhicules,
- 3- pollution spatiale par l'attraction suscitée qui se traduit par d'importants flux de véhicules au niveau des échangeurs.

Or, le projet d'élargissement de l'A480, non seulement ne permet pas de résorber aucun de ces points mais au contraire, risque de les aggraver en attirant du trafic supplémentaire, ce trafic supplémentaire étant totalement sous-estimé par les différentes études de ce rapport (ce serait une première *mondiale* que l'agglomération grenobloise mette en place une nouvelle infrastructure routière sans avoir de nouveau trafic).

Pour cette raison et en tant que riverain, père de deux enfants asthmatiques à cause de la pollution de l'air due à la proximité de notre domicile par rapport à l'A480 et l'échangeur Fontaine / Vercors (mes enfants ont fréquenté l'école maternelle Diderot et ont joué dans le parc du Moucherotte), je ne vois pas l'intérêt de ces travaux si ce n'est contribuer à davantage de pollutions pour le confort de quelques personnes se déplaçant pour la plupart seules dans leur voiture par confort et égoïsme. A l'heure où l'agglomération Grenobloise est mise à l'index dans le cadre d'une mise en cause de la France par l'Europe du fait de ses dépassements de pollution, quand il y a 1 décès tous les 3 jours à cause de la pollution et quand on voit le réchauffement climatique aujourd'hui à notre porte, porter un tel projet est tout simplement un crime contre les générations actuelles et futures. Je ne manquerai pas de le rappeler si jamais une action de classe en justice était décidée ultérieurement.

Je ne minimise pas les problèmes de congestion mais je pense que d'autres alternatives moins coûteuses et tout aussi efficaces existent en lieu et place de cet agrandissement. Je citerai en vrac :

- la limitation à 70 km/h sur l'ensemble du réseau autoroutier urbain avec un rétrécissement de la largeur des chaussées
 - l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence par une 3ème voie éventuellement dédiée au covoiturage ou aux transports en commun (le remplacement de la bande d'arrêt d'urgence peut se compenser par un comportement à l'allemande en cas de bouchon : les automobilistes se serrent à gauche ou à droite pour laisser un large espace central)
- D'autre part, la généralisation de murs anti-bruit de part et d'autre de l'autoroute est une nécessité impérieuse pour le bien être des riverains.

Ensuite, dans les différents documents que j'ai lus, il y a plusieurs points qui sont excessivement pénalisants pour les modes actifs en

particulier.

[http://www.isere.gouv.fr/content/download/38036/273661/file/DDAE_Pi%C3%A8ce B Pr%C3%A9sentationProjet Partie 1.pdf](http://www.isere.gouv.fr/content/download/38036/273661/file/DDAE_Pi%C3%A8ce_B_Pr%C3%A9sentationProjet_Partie_1.pdf)

5.2.2

Le tracé de la voie verte va être modifiée sans qu'on sache comment. Pourquoi un passage sous l'autoroute pour relier la voie verte à la contre-allée côté synchrotron n'est-elle pas prévue alors qu'à la place, cette contre-allée va déboucher sur une immense giratoire autoroutier comme l'était feu la place de la Résistance c'est-à-dire accidentogène au possible pour les personnes se déplaçant à bicyclette ?

5.2.3

C'est le flou complet pour les aménagements cyclables.

5.3

J'ai bien lu qu'il y avait quelques contraintes sur la piste d'entretien pour en faire une voie cyclable et pas seulement piétonne. Cependant, ces contraintes sont véritablement mineures par rapport aux contraintes d'un chantier comme peut l'être celui projeté et avec un budget ridicule. D'autre part, aucune liaison avec la rue Jules Horowitz via un passage souterrain n'est envisagé ?

[http://www.isere.gouv.fr/content/download/38038/273669/file/DDAE_Pi%C3%A8ce B Pr%C3%A9sentationProjet Partie 3.pdf](http://www.isere.gouv.fr/content/download/38038/273669/file/DDAE_Pi%C3%A8ce_B_Pr%C3%A9sentationProjet_Partie_3.pdf)

Au niveau de l'échangeur du pont du Vercors, on va avoir :

- 6 voies de circulation motorisé !!!
- carrefour Vercors / Diderot : 2 voies en accès depuis la rue du Vercors et 2 voies en accès depuis la rue Diderot.
- voie cyclable vélo Fontaine -> Diderot disparue.

Avoir osé penser un tel aménagement démontre magistralement le peu de cas qui est fait des déplacements à bicyclette d'autant plus que ce trajet est utilisé le week-end par les familles riveraines côté Grenoble pour rejoindre la voie verte en rive gauche du Drac.

Il y a donc une impérieuse nécessité de mettre en place en parallèle un franchissement piéton / cycle dédié par une passerelle séparée de cette monstruosité autoroutière. Sinon, vous rajoutez une nouvelle coupure urbaine entre les deux rives.

[http://www.isere.gouv.fr/content/download/38039/273673/file/DDAE_Pi%C3%A8ce B Pr%C3%A9sentationProjet Partie 4.pdf](http://www.isere.gouv.fr/content/download/38039/273673/file/DDAE_Pi%C3%A8ce_B_Pr%C3%A9sentationProjet_Partie_4.pdf)

6.2.2 : La largeur de la passerelle piétons - cycles est de 3 mètres : c'est notoirement insuffisant pour du trafic mixte ! Il faut prendre la dimension de la passerelle du Rondeau.

6.3 "L'itinéraire « modes actifs » existant au niveau du Rondeau sera préservé pendant toute la durée du chantier, le cas échéant par mise en place d'itinéraire de déviations provisoires."

Il manque les termes sécurisé et en site propre !

7.1.1.1

- La description des modes alternatifs est trop rapidement envisagée en particulier le couple VAE et voies sur berges qui permet des déplacements rapides et en toute sécurité.
- La réduction de la vitesse à 70 km/h (voire moins via un système d'affichage dynamique) n'est pas envisagée.
- La somme des 300 millions d'euro injecté dans les TC / vélos à la place de l'agrandissement de l'A480 n'est pas envisagée.

7.1.1.2

Ce paragraphe est un grand n'importe quoi ! Par exemple le pont du Vercors va être un point dur pour les personnes de Grenoble se déplaçant à bicyclette et voulant rejoindre les voies sur berge ou pour ceux habitant la rive gauche du Drac et voulant rejoindre Grenoble.

7.2.2.3

Les deux tracés cyclables sont aussi importants l'un que l'autre. Actuellement, on peut faire les deux de façon sécurisé. Il faut que cela soit possible après aussi. Donc les deux solutions bleue et orange sont à mettre en place.

Par contre, je reste favorable à l'aménagement de l'échangeur du Rondeau.

Cordialement

--Jean-Marc Bouché
37 rue du Vercors
38000 Grenoble

Sujet : [INTERNET] Enquête publique

De : "> Nathalie Gary (par Internet)" <nathalie.gary@

Date : 27/09/2018 20:16

Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr

34

Bonjour,

Nous sommes un collectif d'habitants, de riverains, d'usagers... bref, de citoyens. Nous sommes mobilisés pour faire évoluer le projet d'élargissement de l'A480.

Pourquoi ce projet nous pose problème ?

1. il va augmenter de 50% la capacité de l'autoroute, qui est déjà de 100 000 véhicules par jour
2. il va inciter à un usage accru de la voiture
3. 16ha d'espaces naturels seront détruits pour permettre l'élargissement, alors que nous en manquons tant sur l'agglomération !
4. il ne répond pas au problème majeur de pollution de l'air. C'est écrit dans le dossier : pas d'incidence (ni pire, ni mieux...). Les porteurs de projet compte sur la réduction de la pollution par les marques automobiles...
5. il est en contradiction totale avec les engagements de la France sur la lutte contre le réchauffement climatique. Là aussi le projet ne se fixe aucun objectif de réduction du CO2.

Que proposons-nous ?

Nous voulons aussi régler le problème de bouchons qui nous pénalisent tous, mais de façon intelligente et innovante :

en limitant la vitesse à 70km/h au lieu des 90 actuels : moins de bruit, d'accident, de pollution et un trafic plus fluide

en utilisant la bande d'arrêt d'urgence comme voie dédiée aux bus, covoiturage, taxis... ça existe ailleurs et ça marche ! Avec cette option, pas ou peu de destruction d'espaces naturels et une vraie incitation pour les transports collectifs pour réduire le nombre de voitures

en installant des murs antibruit le long de tous les quartiers traversés, ce qui n'est toujours pas le cas (Berriat, Europole, Presqu'île...)

Merci.

Bien à vous,

NG

Sujet : [INTERNET] A480

De : "> Tiphane LUCCHINA (par Internet)" <riphou@

Date : 27/09/2018 20:23

Pour : "ddt-enquetepubliqueA480@isere.gouv.fr"

<ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr>

35

Bonjour,

L'argent prévu pour cet investissement devrait être dirigé dans des modes de transports alternatifs, nous avons cruellement besoin de parkings relais surveillés, d'élargir les horaires des transports en commun et de multiplier les passages,, de continuer à investir dans les pistes cyclables. Cet investissement obsolète à notre époque avec les problématiques qui vont survenir.

Cordialement Tiphane LUCCHINA 12 rue de New York Grenoble

Sujet : [INTERNET] A480 : Proposition réserve intégrale rive droite du Drac

De : "> nicolas breyton (par Internet)" <nbreyton@yahoo.com>

Date : 27/09/2018 20:49

Pour : "ddt-enquetepubliqueA480@isere.gouv.fr" <ddt-enquetepubliqueA480@isere.gouv.fr>

Copie à : Guillaume Vellet <guillaume.vellet@isere.gouv.fr>, Laurie Chambon <lauriechambon@isere.gouv.fr>, He Moreau <moreau.he@isere.gouv.fr>

36

Bonjour,

Je suis habitant au 49 rue du vercors, Europole.

Le projet de l'A480 a démarré, mais il reste quelques zones d'ombre. Aura t-on droit à un aménagement des berges rive droite du Drac, alors que c'est la seule zone intégralement sauvage de Grenoble?

Il s'agit de la zone surlignée en jaune.

Bien que paradoxalement, ce soit juste à côté du périph', et du fait d'un accès très compliqué, cet espace est totalement sauvage, personne n'y va et les animaux le savent. Traces de passages de biches, castors, et martins pêcheurs.

En faire une zone de promenade serait une bêtise. Raser les arbres et les broussailles existants pour en replanter 300 bien normés, une fois que les bulldozers auront aplani la zone et que tous les animaux seront partis, cela n'a aucun sens. Ce n'est pas notre conception de la nature.

Pour la rocade, nous demandons de faire une zone de réserve protégée intégrale sur la partie jaune ci-dessous juste à côté de la 2*3 voies, de façon à faire une voie verte naturelle pour que les animaux puisse traverser la ville en sud nord.

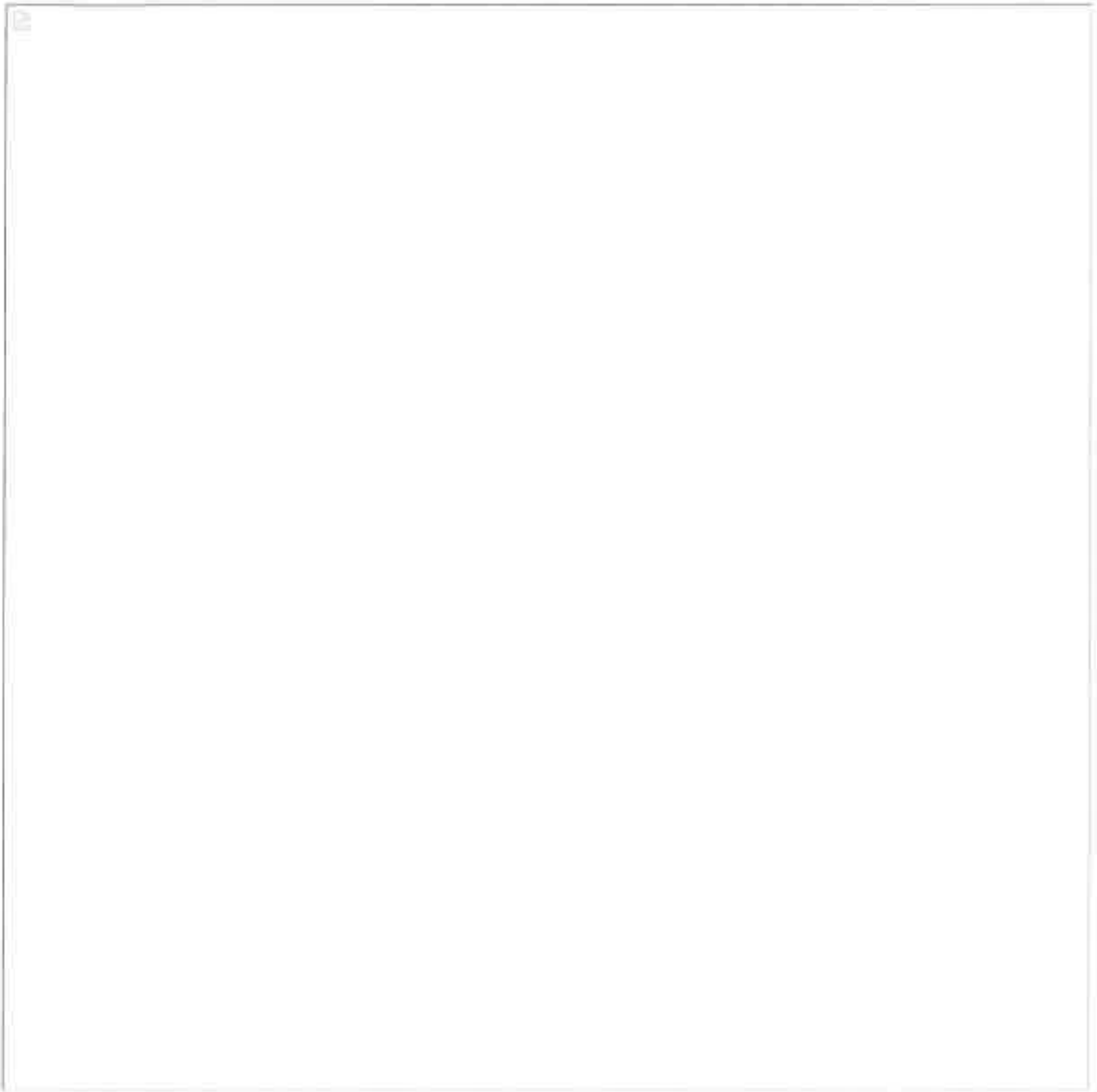
La promenade existe déjà de l'autre côté.

D'autre part, il faut demander que la voie de droite de la 2*3 voies soit réservée aux covoitureurs, une limitation à 70 km/H pour limiter les bouchons, et l'installation d'un barre bruit dans cette zone, comme ce qui est déjà fait au sud du pont de catane.

Cordialement,
Nicolas Breyton

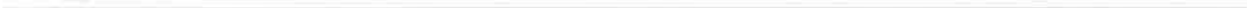
Image en ligne

- Voici la photo on voit une 1*1 voie sous l'A480 + une soi disant voie verte avec une piste cyclable (comme en face de la rivière). Aucun intérêt (bruit important, les gens iront de toute façon de l'autre côté) et destruction de la biodiversité. En plus il n'y a pas d'antibruit pour Les habitants entre catane et europole !



Envoyé depuis Yahoo Mail pour iPhone

-
-
-



Paramètres

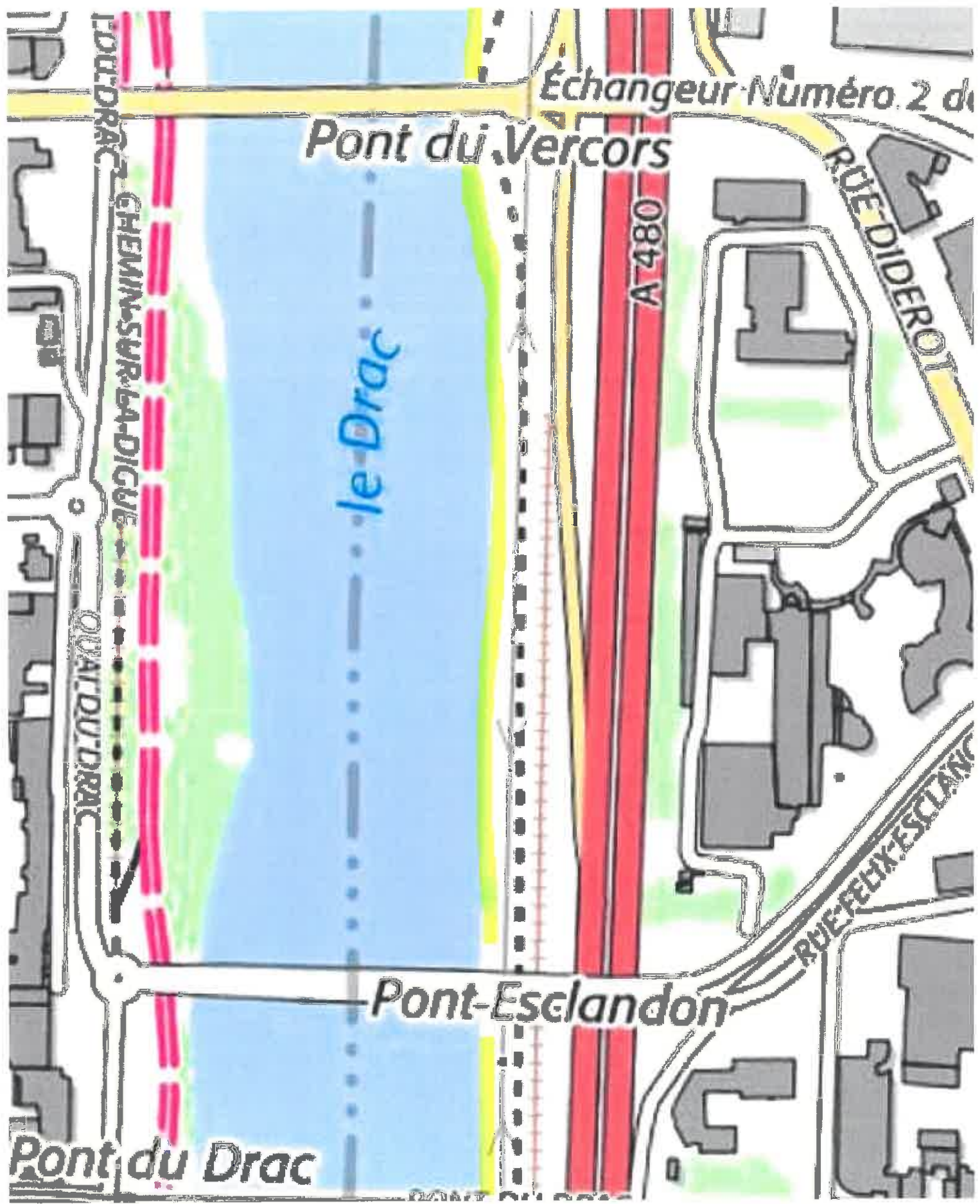
Pièces jointes

1538060424235blob.jpg

511 Ko

IMG_0758.JPG

3,0 Mo



Échangeur Numéro 2 de

Pont du Vercors

A 480

RUE DIDEROY

le Drac

CHEMIN SUR LA DIGUE

QUAI DU DRAC

FOUR DRAC

RUE FELIX-ESCLANDON

Pont-Esclandon

Pont du Drac

VALENCE

UNE ALLÉE VERTE LE LONG DE L'A480
EN 2022 : 3 X PLUS D'ARBRES, 15 X PLUS DE BIODIVERSITÉ !

TRAVAUX PRÉPARATOIRES

2018 → début 2019

Création d'une piste de chantiers

+ 90 arbres

(coupes & plantations comprises)

2021 → 2022

Poursuite des aménagements

+ 360 arbres



GRENOBLE
PRESQU'ÎLE



Innovia
Grenoble durablement

Allée verte

Sujet : [INTERNET] Avis de l'association ADES

De : "> Vincent Comparat (par Internet)" <vincent.comparat@

Date : 27/09/2018 22:09

Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr

37

Bonjour,

Veillez trouver ci-joint l'avis de l'association ADES sur l'enquête publique "autorisation environnementale"

Veillez recevoir l'expression de mes meilleures salutations

V. Comparat

Président de l'ADES

L'absence de virus dans ce courrier électronique a été vérifiée par le logiciel antivirus Avast.

<https://www.avast.com/antivirus>

— Pièces jointes : —

Avis ADES 27-09-2018.pdf

593 Ko

Association pour la Démocratie, l'Écologie et la Solidarité – ADES

12 rue Voltaire

38000 GRENOBLE

contact@ades-grenoble.org

Grenoble le 27 septembre 2018

à la Commission d'enquête publique
Concernant l'autorisation environnementale
du projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau
ddt-enquetepubliqueA480@isere.gouv.fr

Avis, contribution et propositions à la commission d'enquête

L'enquête porte sur l'aménagement à 2 x 3 voies de l'A480 (sous maîtrise d'ouvrage AREA) et l'aménagement de l'échangeur du Rondeau (sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat).

Il y a besoin d'une autorisation environnementale (en plus de la DUP) car les aménagements concernent :

- Les installations, ouvrages, travaux « *susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles.* »

- la demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées au titre de l'article L 411-2 du code de l'environnement

Il y a des manques d'information importants dans le dossier d'enquête publique

La commission d'enquête a heureusement complété le dossier par l'arrêté de DUP du 23 juillet et ses annexes. Mais il manque des documents importants nécessaires à la compréhension complète du dossier.

Par exemple :

- il manque une copie de la demande déposée par les maîtres d'ouvrages (DREAL et AREA) pour l'autorisation environnementale datée du 2 janvier 2018 complétée les 11 avril et 23 mai 2018.

- il manque l'avis du directeur de l'ARS, imposé par la réglementation, alors que la santé humaine peut être mise en cause par la destruction locale de la végétation, de la biodiversité, les inondations...

- il manque l'avis de la ville de Grenoble sur le dossier avant l'ouverture de l'enquête publique. Le Préfet de l'Isère aurait dû solliciter l'avis de la Ville de Grenoble avant la mise en enquête puisque c'est sur la commune que se dérouleront les travaux et qu'elle sera la première impactée avec ses habitants en cas d'inondation. Il s'agit pourtant d'une collectivité intéressée au sens de l'article L 122-1 du code de l'environnement (puisqu'il y a évaluation environnementale).

- il manque la délibération de la métropole du 25 mai 2018 qui traite du « *réaménagement de l'A480. Validation du protocole sur la digue des eaux claires relatif aux études complémentaires* » et surtout le protocole tel que signé par la métropole, l'Etat, l'AREA et le département de l'Isère qui engagent « *sans délai les études complémentaires nécessaires à la connaissance d'ensemble de l'état de la digue, telles que préconisées par l'Etude de Dangers des Dignes (EDD) de la rive droite du Drac de 2014, complémentaires à celles déjà réalisées par AREA dans le cadre de son projet d'aménagement autoroutier* »

Ce document démontre que les études sur l'état de la digue ne sont pas terminées et que ces informations manquent au public pour avoir une connaissance complète du dossier. A la lecture du dossier on ne sait pas qu'il y a des études complémentaires en cours et en quoi elles sont complémentaires de celles présentes dans le dossier d'enquête. Le fait de ne pas attendre les résultats de cette étude avant de lancer l'enquête publique est imposé par les maîtres d'ouvrage qui considèrent qu'il y a urgence à démarrer les travaux début 2019. L'intérêt général commande de prendre le temps pour avoir une expertise complète sur ces questions d'importance.

- il manque les analyses de l'AURG indiquées par l'autorité environnementale (Ae) dans son avis du 25 juillet 2018 page 3 (souligné par nous) : « L'Ae réitère les recommandations de son avis du 13 septembre 2017 et recommande d'actualiser l'étude d'impact, au regard des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, pour :

- prendre en compte les observations précédemment formulées non traitées par les pièces spécifiques de la demande d'autorisation environnementale, ainsi que celles du commissaire enquêteur,
- tirer le meilleur parti des analyses de l'agence d'urbanisme de Grenoble sur la relation entre l'extension de l'urbanisation et le développement des trois radiales autoroutières qui convergent sur la ville de Grenoble, et présenter les résultats de l'étude en cours sur les effets de la vitesse sur la pollution de l'air. »

Ceci avait déjà été noté par l'Ae lors de l'enquête publique DUP.

- il manque des rappels importants de la législation qui s'applique à ce projet, notamment la « Convention alpine » et ses différents protocoles qui s'imposent lors de travaux de grande ampleur notamment pour les impacts sur l'environnement d'un tel projet.

Le dossier d'enquête ne respecte pas les exigences règlementaires et législatives

Le dossier d'enquête publique ne prend pas en compte l'esprit de la loi Grenelle (n°2009-967 du 3 août 2009) qui précise en son article 1 : « 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. »

Le dossier d'enquête repousse, sans examen réel, d'autres solutions qui sont possibles, moins coûteuses et meilleures pour l'environnement et étudiées par l'Etat il y a quelques années. Par exemple le scénario 1, proposé par l'Etat et décrit dans la concertation préalable qui s'est déroulée entre 2011 et 2012, est une alternative beaucoup plus favorable pour l'environnement, la faune, la flore les arbres... (c'est reconnu par les maîtres d'ouvrage dans leur réponse à l'autorité environnementale) puisqu'il s'agit d'une mise à 2 fois 3 voies sur l'emprise existante avec la limitation à 70 km/h, qui répond aux mêmes exigences sur le trafic automobile mais étant beaucoup moins chère et ne présentant aucun des inconvénients qui exigent une autorisation environnementale.

C'est parce que l'Etat a délégué la gestion de cette portion d'autoroute à AREA (décret d'août 2015) qu'il abandonne cette solution beaucoup plus conforme à l'esprit de la loi Grenelle. Mais cet abandon sans reprendre une concertation préalable sur ce nouveau projet très différent viole l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

Rappelons que l'article 9 du protocole « protection de la nature et entretien des paysages » de la « Convention Alpine » s'impose aux maîtres d'ouvrage public et privé qui doivent faire en sorte que les atteintes à l'environnement qui peuvent être évitées ne se produisent pas.

« Les Parties contractantes établissent les conditions nécessaires à l'examen des impacts directs et indirects sur l'équilibre naturel et sur les paysages des mesures et projets, de nature privée ou publique, susceptibles d'entraîner des atteintes importantes ou durables à la nature et aux paysages. Le résultat de cet examen est à prendre en considération lors de l'autorisation ou de la réalisation de ces mesures et projets. Dans ce cadre, on fera notamment en sorte que les atteintes qui peuvent être évitées ne se produisent pas. »

Les maitres d'ouvrages n'ont pas actualisé l'étude d'impact comme imposée par l'article L 122-1-1 du code de l'environnement.

Voir page 9 de l'avis de l'Ae du 25 juillet 2018 :

« 3. L'actualisation de l'étude d'impact

Aux termes du III de l'article L. 122-1-1, « Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences [...] ».

L'étude d'impact intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale est strictement identique à celle présentée, six mois plus tôt, dans le cadre du dossier de déclaration d'utilité publique, pour laquelle l'Ae a rendu un premier avis. Au regard de la période relativement courte qui s'est écoulée entre les deux démarches et de la stabilité des options techniques, la similitude du projet n'est pas contestable. En revanche, une actualisation de l'étude d'impact est nécessaire pour tenir compte des recommandations de l'Ae et des conclusions de la commission d'enquête, et contribuer ainsi à une information actualisée du public au moment de l'enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale. »

Compte tenu de ces manques substantiels d'informations et du non-respect de la législation, l'ADES vous demande de faire compléter le dossier par les documents ou études demandées et de donner un avis défavorable pour l'obtention de l'autorisation environnementale.



V. Comparat
Président de l'ADES

Sujet : [INTERNET] Enquete publique

De : "> galuchonne (par Internet)" <galuchonne@

Date : 28/09/2018 15:36

Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr

38

Bonjour,

EN tant qu'habitante d'un quartier grenoblois le long de l'A480, je souhaite participer à l'enquête publique sur l'A480.

Merci

Cordialement,

Gaëlle Celette

