

Aménagement A480-Rondeau

**Dossier de presse – conférence de presse du vendredi 15
février 2019**

SOMMAIRE

- 1. A480-Rondeau : deux projets en un** **p. 3**

- 2. Les quatre essentiels du projet** **p. 5**
 - Le projet qui facilite le quotidien
 - Le projet qui connecte les déplacements
 - Le projet qui s'adapte à la réalité
 - Le projet qui fait rayonner le territoire

- 3. Deux sujets majeurs** **p. 12**
 - La vitesse
 - Le covoiturage

- 4. Calendrier et grands principes de travaux** **p. 14**

1. A480-Rondeau : deux projets en un

L'A480 actuelle a plus d'un demi-siècle : créée pour les Jeux Olympiques de 1968, elle accueille aujourd'hui plus de 100 000 véhicules par jour dans des conditions de sécurité inadaptées.

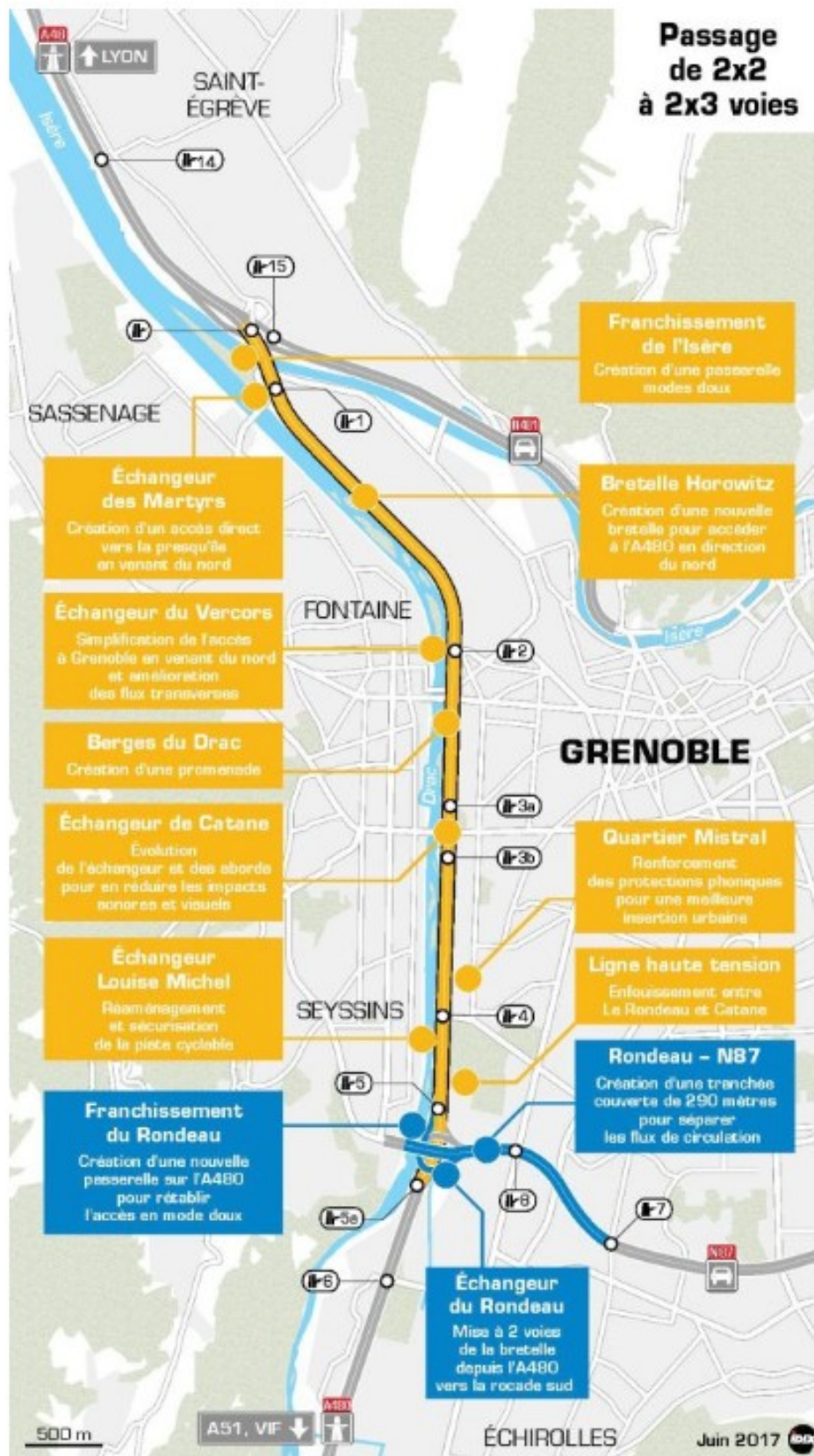
Surtout, elle ne répond plus au développement de notre mobilité — quel qu'en soit le mode — dans l'agglomération grenobloise. La congestion du trafic aux heures de pointe et l'impression d'insécurité routière sur l'axe entraînent des reports de trafic sur d'autres voiries urbaines générant des nuisances pour les riverains, préjudiciable au développement des transports en commun et des circulations douces ; l'autoroute crée une coupure urbaine; l'échangeur actuel du Rondeau complexifie les circulations...

Construite à l'époque comme une autoroute de liaison et non comme un outil de la mobilité globale, l'A480 et l'échangeur du Rondeau doivent être **repensés** et **réaménagés** pour répondre aux **ambitions** du plan de déplacements à l'échelle de l'agglomération et du département. **L'aménagement de l'A480 et du Rondeau ont ainsi été réfléchis et négociés avec les différents partenaires en charge de l'urbanisme et de la mobilité dans l'agglomération.**



Les quatre partenaires que sont la Préfecture de l'Isère, le Département de l'Isère, Grenoble-Alpes métropole ainsi qu'AREA ont poursuivi, depuis la signature du protocole d'intention en novembre 2016, un **travail de co-construction qui permet d'aboutir aujourd'hui à un aménagement qui répond à toutes les ambitions partenariales affichées et les engagements pris par chacun.**





2. Les quatre essentiels du projet

Le projet qui facilite le quotidien

La sécurité est une priorité du projet. Les différents aménagements dont la mise à 2x3 voies, des voies dont la largeur facilite la cohabitation entre les véhicules, la création de bandes d'arrêt d'urgence supplémentaires et la séparation des flux au niveau du Rondeau contribuent à mettre en œuvre cette priorité.

Des déplacements apaisés

En renforçant la sécurité routière, l'aménagement de l'A480 permettra également de **diminuer le stress** ressenti actuellement par les usagers sur cette voirie. Les déplacements sur cet axe seront ainsi **plus apaisés et plus agréables pour tous**.

Au Rondeau, la configuration actuelle est jugée dangereuse par tous. La réalisation d'une tranchée couverte entre l'A480 et la Rocade Sud sécurisera la jonction des deux axes et simplifiera les circulations. Les flux de transit seront séparés des flux locaux qui s'effectueront, eux, en surface : **les automobilistes circuleront plus sereinement et de façon plus sécurisée**.

De la même façon, **la continuité des itinéraires cyclables et piétonniers est renforcée** par la réalisation de deux passerelles de franchissement sur l'Isère au nord de la Presqu'île et sur l'autoroute au droit de l'échangeur du Rondeau. Ces aménagements en site propre garantissent une **amélioration significative de la sécurité** pour les cyclistes et les piétons, dans un environnement qualitatif.

Fiabiliser le temps de parcours

L'A480 est réaménagée en 2x3 voies sur 7 km entre Saint-Égrève et l'échangeur du Rondeau.

Aux deux extrémités, les deux portes constituent deux « verrous », volontairement maintenus à un gabarit de 2x2 voies pour limiter le trafic de transit.

Ainsi, les aménagements de l'A480 et du Rondeau sont des **projets urbains**, en ce qu'ils améliorent le système de rocade, qui permet de limiter le transit sur la voirie locale et donc de **libérer de l'espace public pour les transports en commun et les modes doux**. Ils visent à améliorer l'ensemble des déplacements dans la ville, quels que soient leurs modes.

Ces aménagements permettent de fiabiliser les temps de parcours sur l'A480 et dans l'agglomération de façon globale.

Plus de fluidité

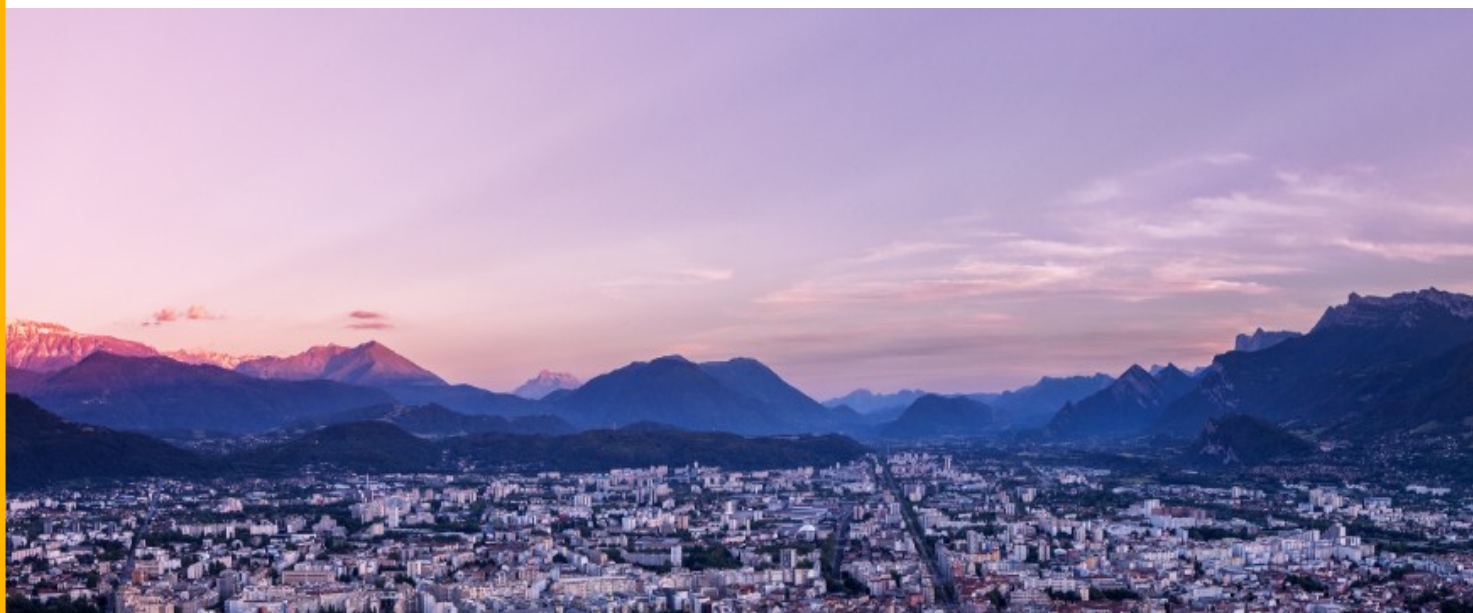
Le passage à 2x3 voies de l'A480 va permettre de fluidifier la circulation sur les 7 kilomètres de l'aménagement, en concentrant l'appel de trafic sur les mouvements internes locaux, grâce aux deux verrous situés aux extrémités de l'axe.

Les aménagements du Rondeau et des échangeurs sur l'ensemble du parcours vont également **améliorer la connexion** aux communes de l'agglomération.

Pour les usagers de l'A480, c'est la **garantie de temps de parcours constants** pour se rendre à leur travail, pour faire leurs courses, pour leurs loisirs...

À l'échelle de l'agglomération, l'aménagement apporte des bénéfices complémentaires. La hiérarchisation des voiries est renforcée, les accès à l'A480 facilités et la circulation fluidifiée sur cet axe. Le trafic revient sur l'A480 **libérant ainsi les voiries du réseau secondaire**. Celui-ci peut alors laisser **plus de place aux autres modes de déplacement dans la ville, vélo, transport en commun...** Leur temps de parcours en est aussi amélioré.

Pour demain, l'A480 est conçue pour l'accueil et l'utilisation des véhicules connectés, puis des véhicules autonomes. En couplant **aménagement et technologies d'avenir**, elle offrira un **outil de gestion et de connaissances du trafic efficace** pour la mobilité de demain.



Le projet qui connecte les déplacements

Aujourd'hui, la mobilité se pense en intégrant les **différents modes de déplacement**, en cherchant et en assurant leur **complémentarité**.

Avec l'aménagement de l'A480, AREA s'inscrit dans cette optique et participe activement au **développement de la mobilité durable**.

L'aménagement de l'A480 et du Rondeau s'inscrit au **Schéma de Cohérence Territoriale** de l'Agglomération et à son **Plan de Déplacements Urbains**. Il contribue à la dynamique engagée dans le projet « Cœur de ville » de Grenoble et plus largement aux évolutions de mobilité engagées au niveau de la métropole.

Avec les transports en commun...

Le développement des transports en commun nécessite une plus grande fluidité et la création de voies réservées pour améliorer leur ponctualité, leur vitesse commerciale et renforcer leur attractivité.

Le projet contribue par ses futurs aménagements à libérer de l'espace pour eux dans le centre-ville, en entraînant des reports de trafic vers les nouveaux aménagements.

AREA a déjà mis en place des voies réservées au bus entre Saint-Égrève et Voreppe sur la bande d'arrêt d'urgence. Un dispositif similaire est envisagé au sud de l'échangeur du Rondeau, la présence de 6 échangeurs sur la portion aménagée ne permettant pas de reproduire ce schéma.

AREA étudie avec la SEMITAG les moyens d'intégrer les transports en commun de la métropole au plus près des nouveaux axes et de favoriser l'intermodalité de la voiture vers le bus ou le tramway.

Plus largement, ce bénéfice participe à l'amélioration de la fiabilité des transports en commun, répondant aux objectifs du département quant à la ponctualité de ces offres de transport.

Si on covoiturerait ?

La voiture doit aujourd'hui se partager. Le projet GREAT de la métropole grenobloise vise notamment à un **développement massif de cette forme de mobilité**.

Pour accompagner cette évolution, de nouveaux parkings de covoiturage sont réalisés à proximité de l'A480, notamment au niveau du diffuseur de Saint-Égrève. Le parking de Rives verra sa capacité augmenter.

Plus globalement, AREA développe activement le **covoiturage longue distance**. Avec **IDVROOM**, AREA participe à la mise en place de ligne de covoiturage dynamique Chambéry-Grenoble, Grenoble-Lyon ou encore Valence-Grenoble.

Le covoiturage participe lui aussi à la **fluidification du trafic et à sa sécurisation** sur l'A480, objectif majeur du nouvel aménagement.

Plus d'itinéraires cyclables et piétonniers sécurisés



L'A480 et l'aménagement du Rondeau intègrent les **circulations douces**. Au nord, le franchissement de l'Isère se voit doté d'une nouvelle **passerelle réservée aux piétons et aux vélos**.

Au niveau du Rondeau, ils disposent également d'un ouvrage dédié pour le franchissement de l'A480, en prolongement de celui existant sur le Drac.

À proximité de l'échangeur Louise-Michel, la **voie cyclable est réaménagée pour une meilleure sécurisation des cyclistes**.

Surtout, une nouvelle **promenade aménagée le long du Drac** (entre les ponts du Vercors et Esclangon) sert à la fois de lieux de détente et de loisir, mais aussi pour des déplacements quotidiens.

Ainsi, la coupure urbaine de l'A480 et du Rondeau est minimisée et les itinéraires piétons et vélos peuvent se déployer à l'échelle de l'agglomération en cohérence avec les habitudes de vie des habitants de la métropole.



Le projet qui s'adapte à la réalité

L'aménagement de l'A480 et du Rondeau s'intègrent à l'agglomération grenobloise. Il joue **un rôle dynamique, tout en participant à l'articulation des lieux de vie.**

Au niveau du Rondeau, la DREAL prévoit un aménagement de la dalle qui permettra de recréer une couture urbaine entre Grenoble et Échirolles, à taille humaine. Les aménagements **redonnent du sens à la ville en construisant une identité commune** par les liens qu'ils tissent.

Le projet participe ainsi à **l'amélioration de la qualité de vie des grenoblois.** Au-delà de l'apaisement de la circulation routière, de la sécurité renforcée et de la prise en compte des différentes formes de mobilité, **AREA veille à l'intégration paysagère de l'A480, à la limitation des nuisances sonores et à la préservation de la faune, de la flore et de la ressource en eau.**



Aménagement des berges du Drac – perspective

Des aménagements routiers les plus intégrés possible

Le travail sur l'insertion paysagère de l'A480 rend **l'espace visuellement plus agréable pour tous.** Le projet prévoit, par exemple, d'utiliser le galet comme matière principale pour marquer la continuité avec le Drac, la montagne et la pierre de la ville.

Au niveau de Catane, l'intégration urbaine se traduira par la mise en place de protections acoustiques végétalisées d'une hauteur et d'une longueur supérieures à celles actuellement présentes. De plus, la ligne à haute tension entre Catane et Louise-Michel sera enfouie. Enfin, au

Rondeau, la bretelle d'échange entre l'A480 et la Rocade Sud sera enfouie pour la masquer. **Une végétalisation viendra créer un espace planté** au-dessus de l'aménagement.

Moins de bruit, plus de tranquillité

La **réduction des nuisances sonores** est une des priorités du projet.

AREA a fait le choix d'aller au-delà de ce qui était préconisé par la loi pour passer des 900 mètres actuels, à près de 6 km de protections acoustiques.

La tranchée couverte du Rondeau apporte aussi une nouvelle isolation phonique sur un point où les modifications de vitesse des véhicules génèrent actuellement des niveaux sonores importants.

Enfin, le choix des enrobés s'est porté sur des matériaux à forte absorption acoustique.

Les riverains de l'A480 et du Rondeau seront ainsi mieux protégés et gagneront en qualité de vie.



Écran acoustique secteur Vercors avec en arrière-plan le massif - selon projet Alfred Peter

Préserver l'eau, la faune et la flore

Jusqu'à présent, les eaux pluviales en chaussée étaient rejetées directement dans le Drac et l'Isère. Avec le nouvel aménagement, un **réseau d'assainissement** et des **bassins de rétention** sont mis en place : les eaux sont ainsi traitées. En cas d'accident, les rejets d'huile et d'hydrocarbures dans le milieu naturel sont évités.

Côté faune et flore, des zones de déplacement et de compensation sont étudiées depuis 2016. Elles vont permettre de **protéger des espèces**, en les déplaçant au plus près de leurs habitats. Parallèlement, une diversification végétale des berges du Drac est engagée pour **faire éclore d'autres espèces profitables à l'écosystème**, aux côtés des castors, chauves-souris, oiseaux aquatiques, reptiles et batraciens, déjà présents.

Le projet qui fait rayonner le territoire

Renforcer la performance économique

L'aire urbaine de Grenoble constitue un **bassin d'emploi majeur**. Le développement du territoire s'articule autour de trois polarités (nord-ouest, sud et nord-est) reliées entre elles par l'A480 et la Rocade sud (N87). Les nombreuses zones d'activités présentes et en cours de développement créent une dynamique et offrent ainsi de nombreux emplois.

L'A480 et ses échangeurs se situent donc à l'articulation de la desserte des secteurs économiques les plus importants et en développement tels que La Presqu'île ou Bouchayer-Viallet à Grenoble.

L'aménagement vient participer au maintien des acteurs économiques et à la création d'emploi :

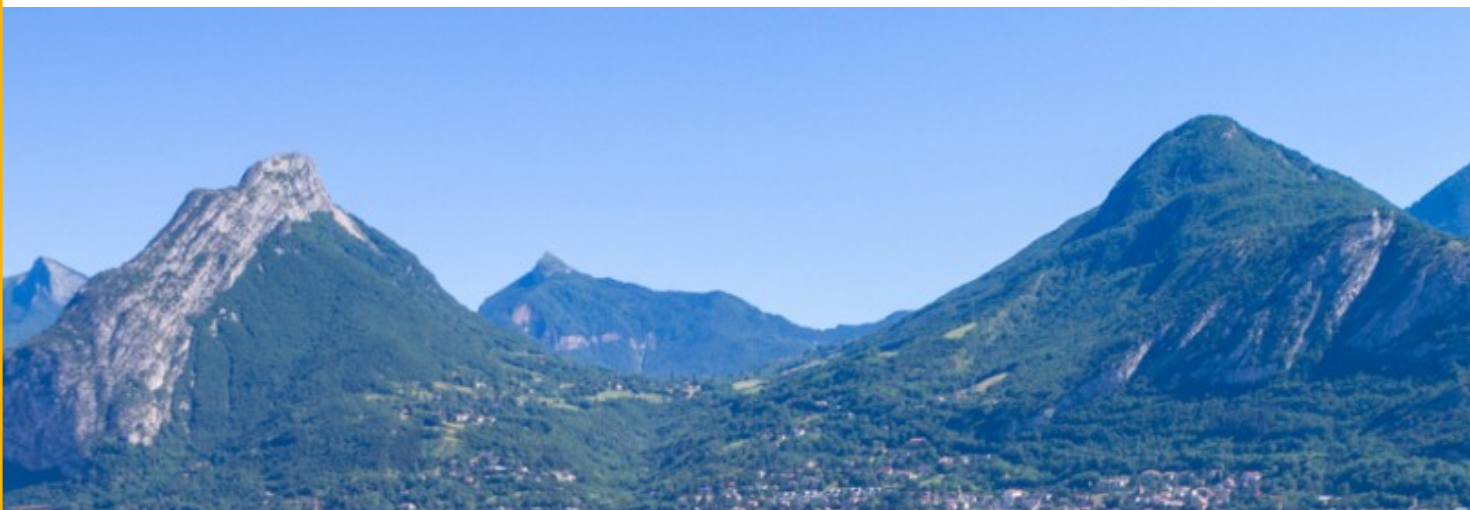
- En **fiabilisant les temps de parcours domicile-travail** : un bénéfice décisif pour les entreprises et structures implantées ainsi que pour leurs collaborateurs.
- En **facilitant les déplacements humains et de marchandises sur le territoire** : un argument de poids pour favoriser l'implantation de nouveaux acteurs économiques.

Favoriser l'attractivité touristique

L'agglomération grenobloise est entourée de trois massifs (Vercors, Chartreuse et Belledonne) offrant d'importantes opportunités d'activités sportives et touristiques. Il s'agit là d'une véritable porte d'accès à l'un des plus grands domaines skiables au monde !

Au cœur de l'agglomération figurent trois sites les plus visités du département : le domaine départemental de Vizille, le téléphérique et le musée de Grenoble.

Parmi le tourisme d'affaire, Grenoble figure dans le top 10 des villes françaises accueillant le plus de congrès.



3. Deux sujets majeurs

La vitesse

L'article 4 du protocole d'intention pour l'aménagement de l'échangeur du Rondeau et de l'autoroute urbaine A480 signé en novembre 2016 par l'État, le Département de l'Isère, Grenoble-Alpes-Métropole et la société AREA, précisait :

« 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 A480 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 bruit 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. »

Le préfet de l'Isère a souhaité limiter la vitesse à 70 km/h entre les diffuseurs du Vercors et de Louise Michel. Il prendra un arrêté de police pour valider cette décision.

Le covoiturage

Face aux évolutions sensibles des modes de déplacement et des usages, une voie de l'A48 sera dédiée à l'expérimentation du covoiturage.

Une étude d'opportunité pour expérimenter une voie réservée aux véhicules à nombre d'occupants élevé sur l'autoroute A48 à l'entrée de Grenoble est en cours.

Elle couvre la section d'A48 située entre le péage de Voreppe et la bifurcation A480/RN481, soit 8 km.

La démarche retenue consiste à co-construire le projet avec l'ensemble des parties prenantes pour identifier et analyser les scénarios de conception possible.

Analyser, c'est prévoir les incidences de la mise en place de cette voie de covoiturage sur les conditions de trafic sur la base d'indicateurs comme :

- Les gains de temps sur la voie réservée
- Les pertes de temps sur les voies de circulation restantes
- Autres indicateurs à définir conjointement avec le groupe technique
- Établissement de rapports risques / bénéfiques basés sur ces indicateurs.

4. Calendrier et grands principes de travaux A480

Calendrier

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Procédures		[Barre bleue continue]						
<i>Protocole d'accord</i>		◆ 10-11-2016						
<i>Arrêté préfectoral Utilité Publique (UP)</i>				◆ 23-07-2018				
<i>Arrêté préfectoral Autorisation environnementale (AE)</i>					◆ Janvier 2019			
Travaux A480		Reprise de l'exploitation Par AREA ◆ 15-06-2016 [Barre verte continue]						
<i>Travaux mise en sécurité</i>		[Barre verte courte]	[Barre verte courte]	[Barre verte courte]	[Barre verte courte]			
<i>Travaux linéaires</i>					[Barre verte continue]			
<i>Travaux secteur Synchrotron</i>					[Barre verte courte]			
<i>Travaux Viaduc Isère</i>					[Barre verte continue]			
<i>Travaux diffuseur Martyrs</i>					[Barre verte courte]			
<i>Travaux diffuseur Vercors</i>						[Barre verte courte]		
<i>Travaux secteur Vallier (hors périodes scolaires)</i>					[Barre verte courte]	[Barre verte courte]		
<i>Travaux mur Mistral</i>					[Barre verte courte]			
<i>Travaux chaussées /équipements</i>							[Barre verte courte]	
<i>Contrôle et mise en service</i>							[Barre verte courte]	◆

Grands principes de circulation

Les travaux seront menés simultanément sur l'ensemble de l'A480 (7 km).

Principe de fonctionnement retenu pendant toute la durée des travaux pour faciliter la circulation :

- La circulation restera maintenue en 2x2 voies par sens le jour
- Les travaux auront lieu de jour comme de nuit avec des fermetures nocturnes du lundi au vendredi inclus lorsque nécessaire

- Des fermetures de bretelles d'accès ou de sortie de l'A480 seront nécessaires, pour minimiser les impacts travaux, il a été acté l'absence de fermeture de deux bretelles consécutives.

Une coordination spécifique des secteurs identifiés :

- **Secteur Martyrs - Vercors** : travaux impactants concentrés en 2019 lors de la fermeture du Synchrotron
- **Secteur Vallier** : travaux en cohérence avec le calendrier scolaire et le fonctionnement du tramway
- **Secteur Mistral** : en lien avec l'avancement du projet ANRU

Rondeau – à venir

Les travaux d'aménagement du secteur du Rondeau, dont les études sont actuellement en cours, interviendront à partir du 2ème semestre 2020. Le phasage des travaux, qui seront réalisés principalement de jour et sous circulation maintenue à 2x2 voies entre l'A480 et la N87, sera présenté en amont du démarrage courant 2020.



Tranchée couverte N87 – perspective

Une seule adresse plus d'informations sur les infos travaux, calendrier de perturbations et trafic en temps réel :

www.a480rondeau.fr