

DÉPARTEMENT DE L'ISERE

Enquête publique

**Déclaration d'Utilité Publique**

**et mise en compatibilité des PLU**

**de Saint-Égrève, Saint-Martin-le-Vinoux, Grenoble et Echirolles**

---

Projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau

---

20 novembre 2017 - 12 janvier 2018

Décision n° E17000308/38 du Tribunal administratif de Grenoble

Arrêtés préfectoraux du 25 octobre et du 20 décembre 2017

**Annexes au rapport d'enquête**

**Commission d'enquête :**

**Président Bernard COHEN**

**Membres titulaires : Alain CHEMARIN, Bernard PRIVAT**



<b>1.</b>	<b>ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS REÇUES PAR COURRIELS .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>ANNEXE 2 : CONTRIBUTIONS REÇUES PAR COURRIERS.....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>ANNEXE 3 : CONTRIBUTIONS SUR REGISTRES.....</b>	<b>16</b>
<b>4.</b>	<b>ANNEXE 4 : DÉLIBÉRATIONS/AVIS COLLECTIVITÉS OU ORGANISMES PUBLICS.....</b>	<b>29</b>
4.1.	ÉTABLISSEMENT PUBLIC DU SCOT.....	29
4.2.	GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE .....	30
4.3.	DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE .....	31
4.4.	VILLE DE GRENOBLE.....	32
4.5.	VILLE D'ECHIROLLES.....	33
4.6.	VILLE DE FONTAINE.....	34
4.7.	VILLE DE VOIRON .....	36
4.8.	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS VOIRONNAIS .....	36
4.9.	CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DU PAYS VOIRONNAIS.....	37
4.10.	VILLE DE VOREPPE .....	37
4.11.	VILLE DE VARCES ALLIÈRES ET RISSET.....	38
4.12.	VILLE DE MURINAIS .....	38
4.13.	SMTC .....	38
4.14.	MAIRE DE SAINT-SAVIN.....	39
4.15.	MAIRE DE SEYSSINS .....	40
4.16.	MAIRE DE SAINT-MARTIN-LE-VINOUX.....	40
4.17.	MAIRE DE SAINT-ÉGRÈVE .....	41
<b>5.</b>	<b>ANNEXE 5 : COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DU 18 DÉCEMBRE 2017 .....</b>	<b>42</b>
<b>6.</b>	<b>ANNEXE 6 : LETTRE DU PRÉFET DU 8 MARS 2018.....</b>	<b>57</b>



## **1. ANNEXE 1 : Contributions reçues par courriels**

Tableau Excel joint : «Annexe3\_PV\_EP\_A480\_Rondeau\_C1-C1130.xls»

Les courriels sont numérotées de C1 à C1130, mais le nombre de contributeurs est légèrement plus faible : contributeurs multiples, erreurs de numérotation, mails sans objets, etc.

**2. ANNEXE 2 : Contributions reçues par courriers**

<b>Ref.</b>	<b>Le, à</b>	<b>de</b>	<b>Observations / Propositions (résumé)</b>
L1	21/11/2017	Groupe SAMSE O. MALFRAIT, Pt Directoire F Beriot, VP Directoire	Adhésion au projet. Argumentaire joint.
L2	21/11/2017	POMA, J. SOUCHAL, Pt Directoire	Adhésion au projet. Argumentaire joint.
L3	24/11/2017	ADTC Nathalie TEPPE, Pte	Demande l'organisation d'une réunion publique
L4	24/11/2017	SCHNEIDER X. D'ESQUERRE, Dr d'établissement	Adhésion totale au projet. Argumentaire joint.
L5	24/11/2017	J. BUDILLON RABATEL, Pt	Favorable au projet. Argumentaire joint.
L6	24/11/2017	Papeteries de Vizilles D. DARMON, DG	Favorable au projet. Argumentaire joint.
L7	29/11/2017	GMM G KRAAN, Pt	Favorable au projet. Argumentaire joint.

L8	5/12/2017	Mme Brino Eaux claires Grenoble	Pas de protection phonique à hauteur de la résidence Horizons. Proximité des sites SEVESO. Mur indispensable. Réduire la vitesse à 70 km/h
L9	5/12/2017	ECTRA S. POMMELET, Pt	Avis très favorable au projet. Argumentaire joint.
L10	12/12/2017	P. VACILOTTO Artisan indépendant	Favorable au projet. Argumentaire joint
L11	5/12/2017	Amis de la terre Association J. JONOT	Pas de respect du protocole du 10/11/2016 : demande d'une contre-proposition incluant une limitation de vitesse à 70km/h. Quelle prise en compte de la concertation de 2011 ? : demande d'une contre-proposition sur la base du projet de l'époque de l'État, à cout plus faible. Quelle pourraient être les améliorations sur la base du seul projet d'aménagement du Rondeau ? Non prise en compte du contexte global de décroissance des flux de circulation dans l'agglo. Demande de réunion publique.
L12	10/12/2017	Mr G. DEGLISE Eaux claires Grenoble	Emprise élargie : rapprochement de l'A480 de mes fenêtres (résidence de 12 étages, 200 logements) : bruit, pollution. Besoin de protections phoniques supplémentaires. Demande de faire 3 voies sur l'emprise, avec vitesse limitée à 70 km/h : pas de démolition de pont, moins cher, moins de pollution et de bruit.
L13	18/12/2017	René et Dominique BARD, Grenoble	Avis favorable au projet Rondeau, qui doit être prioritaire ; Avis défavorable au projet A480. Revoir le dossier et le projet au titre : - des recommandations de l'AE ; - de plusieurs manques d'information : convention alpine de 1991, protocole d'intention de 2016 (vitesse limitée à 70km/h, non respect de l'emprise du domaine autoroutier), carte des parcelles à exproprier, carte de l'emprise future, pas d'études creusées sur les alternatives par report modaux ; - de la concurrence faite par le projet aux engagements pris par les collectivités locales de proposer des alternatives la voiture individuelle ; - d'une conception qui ne retient pas une vitesse limite à 70km/h, permettant pourtant de limiter les nuisances et de

			réaliser la 3 <sup>ème</sup> voie dans l'emprise existante.
L14	14/12/2017	C. GUILLAUDIN, Gières	A revoir : sortie Bachelard, sortie Comboire, sortie passant devant un groupe scolaire. Revenir à la solution du tunnel.
L15	13/12/2017	Mr Lucien IOVINI, Renage	Projet à impact positif sur l'activité commerciale des entreprises. Argumentaire joint.
L16	18/12/2017	Mr Maxime BRUERA, St Laurent du Pont	Quelle solution allez vous apporter pour supprimer ces bouchons qui nuisent à mon activité professionnelle ?
L17	15/12/2017	Mr Christian CALLET, Vinay	Angoisse pour se déplacer sur Grenoble pour mes RV. Merci de faire le nécessaire pour nous rendre la vie plus belle.
L18	14/12/2017	Mr José PEREIRA, Montferrat	Fatigué des difficultés pour me rendre sur mes chantiers. Merci d'apporter une solution rapidement pour mon bien être.
L19	15/12/2017	Mr Pascal SCACCIALUPI, Moirans	Difficultés, danger de mes déplacements professionnels sur Grenoble. Merci de faire le nécessaire rapidement avec la solution adéquate.
L20	12/12/2017	Mr Bernardo DA SILVA, Semons	Usant et fatigant de me déplacer vers mes chantiers sur Grenoble. Je vos supplie de penser à tous les travailleurs qui doivent emprunter cet itinéraire tous les jours.
L21	13/12/2017	Mr Christian PRUDHOMME, St Jean de Moirans	Ce stress n'est plus possible à vivre, à l'aller comme au retour. Faites quelque chose, cela devient urgent pour ma santé.
L22	18/12/2017	Mr Gregory VERNET, Renage	Stress permanent et angoisse pour me rendre sur mes chantiers. Faites quelque chose avant que cela ruine ma santé.
L23	14/12/2017	Mr Julien SERVONNET, St Marcellin	Fatigant, irritant, et dangereux matin et soir. Faites vite avant que Grenoble devienne l'enfer parisien.



L24	14/12/2017	Mr Philippe DIAZ, Vourey	Stress, angoisse, fatigue, journées rallongées pour se rendre sur Grenoble. Pensez au bien être des travailleurs.
L25	19/12/2017	Mr Mario BELLOC, Brezins	Déjà bloqué à Moirans, Voreppe : retard, dangerosité, stress. J'espère que vous ferez quelque chose car j'en ai vraiment marre.
L26	20/12/2017	Denise DEVARIS, Eaux claires, Grenoble	Riveraine, 12ème étage d'un immeuble situé à 300m de l'A480. - Emprise élargie, contrairement au protocole prévu, rapprochement de l'A480 des immeubles : bruit, pollution. - Voies réalisée pour 90 km/h et non 70 km/h comme prévu. - Besoin de protections phoniques en face de nos immeubles, avec mur prévu coté Drac qui sera réflecteur. - Proximité des sites SEVESO. Mur indispensable. Non au projet.
L27	20/12/2017	Ass. Le Petit Menuet, Eaux claires, Grenoble	10 établissements scolaires et une crèche à proximité de l'axe de circulation entre stade Bachelard et Bd J. Vallier. - inacceptable de rajouter de la circulation et donc de la pollution : il y va de la santé des habitants et surtout des enfants, - l'emprise actuelle est suffisante, permet de faire 3 voies, et réduire la vitesse à 70 km/h : accidents moins graves, projet moins couteux permettant de traiter efficacement les nuisances.
L28	19/12/2017	Mr Thomas SOYEZ, Entre-deux-Guiers	Perte de temps, angoisse et stress, pour ceux qui comme moi vont travailler sur Grenoble : Donnez nous les moyens au plus vite de pouvoir travailler et de ne pas passer notre temps derrière un volant. Nous e avons tous ras le bol.
L29	18/12/2017	Groupe Casino, Pascale POZZERA, Directrice régionale expansion	2 Géant et 6 supermarchés Casino, 2 Leader Price ; magasins de proximité Vival, Spar, Pt Casino, Franprix. Nécessité des travaux d'aménagement d'A480 et Rondeau : non fiabilité des temps de transport pour nos salariés, améliorer la circulation est vital pour l'avenir de l'économie locale. Vitrine technologique pour la métropole, atout pour la dynamique touristique. Améliorations au plan environnemental : bruit, paysages, faune, flore, réduire la pollution, promenade au bord du Drac.
L30	27/12/2017	Marie Danielle GANDOULY GUIDOTTI, Eaux claires, Grenoble.	Contre ce projet : - les voies se rapprochent de mon appartement sans protection phonique : les impôts sont mieux protégés. - la vitesse n'est pas fixée à 70 km/h mais à 90 km/h : autoroute dans une métropole apaisée ! - 100000 veh/j, supérieur à la valle de l'Arve ; 3 voies vont amener des milliers de véhicules supplémentaires.

			<p>- Proximité des sites SEVESO sans protection particulière.</p> <p>- projet très couteux ; meilleure utilisation : développer les lignes de tram, protéger tous les riverains, réduire la pollution.</p>
L31	26/12/2017	Annette GOITRE, Grenoble	Souhait qu'A480 soit aménagé en boulevard urbain, limité à 70 km/h, avec VOM, intégré passagèrement, protégeant les riverains des nuisances et des risques de crues (digues).
L32	28/12/2017	Philippe GUEYDON, King Jouet, Voiron	Les problèmes de circulation sur Grenoble sont une gêne pour le développement de notre enseigne (3 magasins sur l'agglomération, 200 emplois sur l'Isère, siège social à Voiron) : pour les clients particulièrement ceux du magasin de Comboire, les salariés, les livreurs. Cette première étape de l'aménagement d'A480 et du rond-point est cruciale pour nous.
L33	22/12/2017	Thomas MEEKEL, DGA ville de Grenoble	Lettre d'accompagnement de la délibération du conseil municipal de Grenoble du 18 décembre 2017. Cf annexe 4.
L33bis	28/12/2017	Robert DARVES-BLANC, Pt UDHEC, union de quartier Eaux claires Cf. C780	<p>Quartier des Eaux claires : situé en bordure est d'A480 de la rue du Docteur GREFFIER à la rue Anatole FRANCE. Sont concernés, un groupe scolaire, un complexe d'habitation (les portes de l'ouest), un important centre de finances publiques, un service de gendarmerie (CRS47), un magasin POINTP, les sociétés EUROTUNGSTENE et SANDVIK (classées SEVESO seuil haut), l'institut de formation en soins infirmiers de la croix rouge française, une pépinière d'entreprise (la Pousada), à moins de 300m un groupe scolaire, un parc de loisir et de nombreux immeubles.</p> <p>Rappel de l'article 1 de la charte de l'environnement : «chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé».</p> <p>L'UDHEC est favorable à l'aménagement du Rond-point permettant une meilleure fluidité sur A480 et une diminution des nuisances.</p> <p>L'UDHEC est défavorable à l'aménagement d'A480 à 2x3 voies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nuisances sonores pour les habitations riveraines,</li> <li>- pas de mur antibruit continu de Mistral à Catane,</li> <li>- la vitesse limitée à 70km/h en continu n'est pas retenue,</li> <li>- augmentation de trafic générée en contradiction avec l'objectif de réduction du trafic dans Grenoble.</li> </ul> <p>Rappel des n° 73 (p11) et 75 (p3) du journal de l'UDHEC</p> <p>Aucune des demandes formulées par l'UDHEC lors de la concertation de 2011 n'est satisfaite par le projet.</p>

			Le projet étant global, l'UDHEC est défavorable au projet en l'état.
L34	18/12/2017	Guillaume HEINRICH, avocat. Mémoire, à la requête de AReymond France, ECM Technologies, Minitubes (Technisud), SudLac (Echirolles, rue Monmousseau)	<p>3 Entreprises de la zone TECHNISUD + Sudlac (Echirolles) : 140 poids lourds / jour au minimum, de tonnage allant de 5 à 40 tonnes, et 4 convois exceptionnels par mois (4 entreprises) accèdent à TECHNISUD depuis l'axe A480-Rondeau. S'y ajoutent le trafic induit par la société CARTERPILLAR, située quant à elle au nord de l'échangeur : 152 poids lourds par jour à compter de mi-2018 (5 à 40 tonnes). Celui ci impacte pour partie l'échangeur du Rondeau, mais surtout déjà les échangeurs des États Généraux et de Comboire.</p> <p>Trois alternatives à la suppression des bretelles d'accès à la rocade sud depuis le Cours de la Libération sont aujourd'hui à l'étude par les entreprises concernées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sortie du Cours de la Libération vers l'ouest, contournement de la tranchée couverte, connexion à la RN87 par l'échangeur des Etats Généraux,</li> <li>- sortie du Cours de la Libération vers l'est, puis connexion à la RN87 par l'échangeur des Etats Généraux,</li> <li>- sortie par le nord du Cours de la Libération, Lesdiguières, et l'échangeur Louis Michel.</li> </ul> <p>Les circuits inverses sont envisagés pour l'entrée vers TECHNISUD.</p> <p>Les entreprises relèvent plusieurs inconvénients à cette situation. Elles estiment :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Que l'évolution du trafic à court terme a été sous estimée, s'appuyant en cela sur l'avis de l'AE ;</li> <li>2. Que le projet va à l'encontre des objectifs de fluidification de la circulation avec l'allongement du parcours des poids lourds pour accéder à la RN87, parcours effectués sur des voiries ou via des carrefours non adaptés : Cours de la Libération, Rue Albert Reynier, carrefour supérieur Cours de la Libération, échangeur des États Généraux ;</li> <li>3. Qu'en conséquence, les risques pour la sécurité induits par le projet excèdent son intérêt (jurisprudence Conseil d'État du 19 mars 2003 ;</li> <li>4. Et qu'il présente de nombreux inconvénients en termes d'environnement : circulation allongée des poids lourds, sur des voiries bordées d'immeubles avec une forte densité de population, etc. ;</li> <li>5. Enfin, que l'échangeur Louise Michel n'est pas une alternative crédible, car limité en tonnage à 3,5T.</li> </ol> <p>Avis défavorable au projet, sauf à ce que la bretelle d'accès à la rocade sud depuis le centre-ville par le Cours de la Libération et la sortie de la rocade sud depuis Lyon au niveau du Cours de la Libération soient rétablies.</p>
L35	22/12/2017	Métropole	Délibération du 22 décembre 2017 portant avis de Grenoble-Alpes Métropole dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de réaménagement de l'échangeur du Rondeau et de l'A480

L36	21/12/2017	Gilbert PARIS, Eaux claires, Grenoble	<p>Formellement opposé à l'élargissement d'A480.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3ième voie aménagée hors de l'emprise actuelle et se rapprochera de mon appartement,</li> <li>- aucune protection phonique n'est prévue en face de chez nous, et celle qui est prévue en face va renvoyer les bruits sur notre façade,</li> <li>- abandon du projet de boulevard urbain à 70 km/h pour un projet démentiel plus couteux, qui nécessite d'élargir les ponts,</li> <li>- ce projet va amener de nouveaux véhicules, de nouveaux bouchons, accentuer la périurbanisation,</li> </ul> <p>Ce projet est en contradiction avec l'article 1er de la charte de l'environnement : «chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibrée et respectueux de la santé»</p>
L37 C753	22/12/2017	Mickael REYNAL, Responsable de site Sudlac, Echirolles, rue Monmousseau	<p>Cas particulier de l'entreprise Sudlac, située à Echirolles, rue Monmousseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2000T de peinture expédiée et 1000T de matière première reçues par an, par poids lourds,</li> <li>- accès privilégié depuis ou vers Lyon : par les échangeurs de Pont de Claix, Louise Michel et États Généraux (Comboire Sud et Nord ne sont pas prévus pour le trafic lourd à destination de la zone d'Echirolles).</li> </ul> <p>Description des trajets (plan joint) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'échangeur de Pont de Claix oblige à traverser Echirolles par la D1075 : 11 feux tricolores, voies de bus, projet de rallongement du TRAM,</li> <li>- L'échangeur des États généraux permet un accès rapide mais fait passer au milieu d'une zone de commerces, piscine, cinéma et restaurants à forte pression piétonne,</li> <li>- L'échangeur Louise Michel est limité à 3,5m de hauteur. Si évolution de ce blocage, les poids lourds devront franchir 9 feux de circulation et des voies de tourne à gauche (carrefour D1075-D5B) ne permettant pas à deux poids lourds de se suivre sans déborder sur les voies de circulation adjacente. Passage par l'avenue Léon BLUM mais à nouveau problèmes de tourne à gauche.</li> </ul> <p>Sans aménagements spécifiques de ces échangeurs, la fluidité de L'A480 se fera au prix d'une congestion des axes secondaires.</p>
L38	02/01/2018	Mme PARIS, Eaux claires, Grenoble	Cf. L36

L39	23/12/2017	François GUIDOTTI, Eaux claires, Grenoble.	Non à l'élargissement d'A480. Appartement situé au 8ième étage à 300m d'A480. Abandon de ce projet stupide qui rapproche les véhicules de nos habitations et qui va porter atteinte à nos conditions de vie et notre santé. Aucune protection phonique n'est prévue en face de chez nous, alors que les impôts sont protégés. il faudrait : - faire 3 voies dans les 2 vies existantes, - réduire la vitesse à 70 km/h, - réduire le nombre de voitures par les TC, le covoiturage. AREA pourrait proposer un projet moins couteux et plutôt participer à l'amélioration des TC grenoblois.
L40 C723	22/12/2017	Eric PIOLLE, Maire de Grenoble	Cf. Annexe 4 Délibération du conseil municipal de Grenoble du 21 décembre 2017.
L41 C772	21/12/2017	Jean Luc CORBET Maire de Varcis Allières et Risset	Cf. Annexe 4 Délibération du 19 décembre 2017 du Conseil municipal de Varcis Allières et Risset. : Prise en compte des transports collectifs dans le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau.
L42	04/01/2018	Laura BOUTAFA	Salariée CEA, soutien aux modifications envisagées. Problème principal : entrecroisements au carrefour de Rondeau. Autre problème : sortie n°2, engorgement en raison du feu situé à 300 m de la sortie (20 mn pour y arriver). Une modification du carrefour du Vercors situé avant le pont coté Grenoble désengorgerait la rue Esclangon le soir et faciliterait le départ des salariés de la presqu'île vers le nord et le sud.
L43	14/12/2017	Fabrice HUGELÉ Maire de Seyssins	Cf. Annexe 4 Lettre du maire de Seyssins. Avis en attente.
L44	03/01/2018	Pierre STREIFF, MEDEF Isère	Représente 3200 entreprises, 17 branches professionnelles. La congestion de l'agglomération est la 1ère préoccupation des entreprises du territoire. Pénalisation des collaborateurs. Difficultés d'organiser des réunions le matin avec des personnes venant de l'extérieur. Nuisances induites par la multiplication des camions à mettre sur la route pour assurer les livraisons dans les temps, et par le trafic qui se développe dans les rues adjacentes et dans les centres ville de l'agglomération. Réaménagement A480 et Rondeau vital pour l'avenir de l'agglomération et pour la qualité de vie des salariés.

L45 C821	04/01/2018	Pierre GIROUD, BE ISBE Ingénierie, Echirolles	<p>Situation d'enclavement du nouveau quartier Navis à Echirolles en raison de la disparition des accès à la RN87 depuis le cours de la Libération/cours J. Jaurès.</p> <p>Le quartier dispose actuellement d'un accès au nord, directement depuis la rue du Tremblay, et d'un accès au sud depuis le rue R. Lorraine. Or, en plus des logements actuels du quartier, principalement des maisons individuelles, ce seront 217 nouveaux logements et 4500 m<sup>2</sup> de bureaux qui auront été livrés à la fin de 2018 et 80 logements supplémentaires à la fin de 2020. Ces nouveaux logements et bureaux s'articuleront autour de la nouvelle rue de la Viscose (de la Rayonne ?), reliant la rue du Tremblay et la rue R. Thomas.</p> <p>Le projet de réaménagement du Rondeau supprime l'accès nord entre la RN87 et la rue du Tremblay, elle même en connexion avec le cours J. Jaurès, et la RN87. Les accès de substitution au réseau autoroutier sont d'une part l'échangeur des États généraux ou accessoirement celui de Louise Michel, d'autre part l'échangeur de Comboire. Notre perception du projet est en partie négative.</p>
L46 C821	04/01/2018	Marco LOCATELLI, SCCV Le Rayon Vert, Echirolles	Cf. L45
L47 C821	04/01/2018	Sébastien CHAILLEY, DG ISBE Ingénierie, Echirolles	Cf. L45
L48 C822	09/01/2018	Yann MONGABURU, Président SMTC	Cf. Annexe 4. Délibération du comité syndical du SMTC du 14 décembre 2017.
L49	05/01/2018	Jean Pierre BARBIER, Président du département de l'Isère	<p>Cf. Annexe 4.</p> <p>Le Département de l'Isère apporte une contribution très positive au projet des maitres d'ouvrage AREA et DREAL. Il est favorable à une vitesse autorisée adaptée selon les heures et niveau de trafic par gestion dynamique.</p> <p>Il estime que les maitres d'ouvrage ont soigné l'intégration urbaine des ouvrages.</p> <p>Il est très attaché à garantir un haut niveau de services pour les infrastructures au profit des usagers. Il souhaite 3 voies continues ouvertes à tous les véhicules sur l'A480.</p> <p>Il attache une attention toute particulière à la qualité de vie des riverains des infrastructures (traitement ambitieux des nuisances sonores) et à la préservation de l'environnement.</p> <p>Il veille à ce que les infrastructures conçues aujourd'hui prennent en compte l'évolution des mobilités en termes de</p>

			technologies et de nouveaux services. Il réaffirme la qualité du projet d'aménagement A480/Rondeau, opération stratégique pour le développement du territoire et la qualité de vie des isérois.
L50	08/01/2018	Joëlle JANCART, Notre Dame de Mésage	Retraitée, il ne m'est pas possible de me déplacer à vélo (hôpital, courses, etc.). Les TC ne sont pas plus simples (changements, durée, sécurité). Je suis donc obligée de prendre mon véhicule (durée limitée, facilité de transport de mes achats). je suis favorable aux aménagements A480/Rondeau, car les bouchons remontent sur la rocade sud, que j'emprunte pour aller à l'hôpital nord.
L51	09/01/2018	Annie ARCAMONE, Eaux claires	Cf. Annexe 3, C805, C812, C814
L52	08/01/2018	Vncent DUPUY, Dir TPGC, Campenon Bernard, Meylan	Cf. Annexe 3, C942
L53	06/01/2018	JP DUMEZ, PDG DEMECO, Grenoble	Oui aux aménagements A480/Rondeau. Je suis utilisateur, avec les camions de mon entreprise, de cette infrastructure : nous polluons dans les bouchons, le confort de conduite et la sécurité sont affectés, nos salariés n'en peuvent plus de ces temps d'attente qui augmentent le stress en ne permettant pas l'acheminement de nos marchandises de manière normale. Outre nos difficultés, en attente des travaux qui permettront d'améliorer et de dynamiser l'attrait touristique du territoire.
L54	09/01/2018	Eric CORTE, PDG Les déménageurs Bretons, Sassenage	Oui aux aménagements A480/Rondeau. Entreprise de 18 salariés, depuis 33 ans, nous utilisons cette infrastructure : nous polluons dans les bouchons, le confort de conduite et la sécurité sont affectés, nos salariés n'en peuvent plus de ces temps d'attente qui augmentent le stress en ne permettant pas l'acheminement de nos marchandises de manière normale. le cout des bouchons a été estimé pour nous à 55K€/an ! En attente d'une infrastructure qui donne une image positive de notre territoire
L55	10/01/2018	Patrick MERIGOT, Président de la Sas MAPA NETTO	Cf. Annexe 3, C1034

L56	10/01/2018	Bruno de LESCURE, Président de l'union de quartier BERRIAT ST- BRUNO EUROPOLE	<p>Avis de l'union de quartier BERRIAT-ST-BRUNO-EUROPOLE. Cf. dossier complet de 19 pages.</p> <p>Favorable au projet Rondeau, défavorable au projet d'aménagement d'A480. Le projet étant global alors qu'il aurait été préférable d'avoir à se prononcer sur 2 projets séparés.</p> <p>Dans ce quartier, A480 est bordé de nombreux équipements publics (dont écoles et crèches), des équipements sportifs, d'un grand nombre d'immeubles d'habitations et de bureaux implantés à moins de 300 m de l'autoroute.</p> <p>Non respect de la Loi n° 2005-205 relative à la charte de l'environnement.</p> <p>Nuisances sonores (pas de tranchée couverte envisagée, pas de mur anti bruit continu), boulevard pour l'ouverture de l'A51.</p> <p>Pas de vitesse limite indiquée à 70km/h (il existe des VSA 70, exemple du périphérique de Paris). Si 2x3 voies retenu, demande d'une voie réservée TC, véhicules de sécurité, et covoiturage.</p> <p>L'élargissement de l'axe va attirer d'autres usagers et le trafic va augmenter jusqu'à une nouvelle saturation.</p> <p>Note explicative jointe :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- genèse du projet : accords entre Etat et société d'autoroute de 2015, qui fait douter de son utilité publique ;</li> <li>- forte hausse des tarifs du péage de Voreppe ;</li> <li>- pertinence d'un seul dossier et d'une seule DUP ;</li> <li>- pas de PDU en vigueur sur l'agglomération ;</li> <li>- rappel du DOO du SCoT (p246) : le projet n'est pas compatible avec les orientations du SCoT ;</li> <li>- coût du projet qui ne prend pas en compte l'entretien et la rénovation de la digue ;</li> <li>- verrous non dissuasifs ;</li> <li>- non saisine préalable de la CNDP ;</li> <li>- dossier incomplet et lacunaire : pas démontré que les objectifs du projet ne puissent pas être atteints par des moyens plus respectueux de l'environnement (cf. avis AE, intérêt public ?) ; Absence de concertation préalable (projet d'aujourd'hui, 6 ans après, très différent de celui de 2011) ; pas d'intégration de l'étude VSA70 en cours ; Pas les informations essentielles dans le dossier (Avenant concession AREA par décret du 21/8/2015 ; Protocole d'intention du 10/11/2016) ; Étude d'impact non étayée (pas de réponses satisfaisantes à l'avis AE, évolution du trafic, part modale de la voiture, effets pervers sur la périurbanisation ; emprise, pas de présentation des secteurs à exproprier) ; Des contrepropositions : solution d'aménagement du Rondeau seul, projet de 2011.</li> </ul>
L57	12/01/2018	Danielle VERGER, Eaux claires	<p>Cf. C317, C680</p> <p>Grand-mère de 4 petits enfants, j'habite à 300 m d'A 480. Gros problème de santé publique dans notre quartier qui est le plus pollué de la ville : expérience personnelle avec ma petite fille qui a été hospitalisée dès l'âge de 4</p>



			<p>semaines pour des bronchiolites avec complications. Beaucoup de contributions viennent de chefs d'entreprise ou de personnes qui habitent loin de Grenoble, qui veulent traverser vite Grenoble pour travailler ou aller travailler et rentrer vite le soir pour retrouver l'air pur et le calme. Nous, nous vivons ici !</p> <p>Qu'on fasse 3 voies, pourquoi pas, mais sur l'emprise actuelle pour faire un boulevard urbain, sans rapprocher la circulation des habitations, des écoles et des gymnases, que la vitesse soit limitée à 70, que la 3<sup>ème</sup> voie soit réservée TC et covoiturage pour réduire pollution et bruit.</p> <p>Cette autoroute dans la ville est une aberration. Pourquoi ne pas la recouvrir entièrement dans sa partie qui traverse les zones habitées ?</p>
L58	08/01/2018	Groupe Métropole d'Avenir	Cf. C1010
L59	11/01/2018	Yannick OLLIVIER, Pt de l'EP SCoT	Cf. Annexe 4. Délibération du comité syndical de l'Etablissement Public du SCoT de la GREG du 10 janvier 2018.

### 3. ANNEXE 3 : Contributions sur registres

Les tableaux ci dessous récapitulent l'ensemble des observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique. Il identifie :

- La référence de l'observation ;
- La date de dépôt de l'observation et/ou de la proposition ;
- Le nom du/des contributeur(s) ou de la/des contributrice(s) et sa commune d'habitation ;
- L'observation et/ou la proposition.

#### ECHIROLLES

##### Permanence du 25/11/2017

Incident relevé : disparition des pièces A et I du dossier. Reconstituées, signées et paraphées, après constat de la situation par le commissaire enquêteur. Un poste informatique permettant l'accès au dossier en permanence, cet incident n'a pas eu de conséquence sur les possibilités d'accès au dossier par les citoyens.

##### Permanence du 15/12/2017

Incident relevé : nouvelle disparition de pièces, cette fois ci les pièces C et D du dossier. D'après le personnel de la mairie, ces pièces étaient encore là la veille de la permanence. Elles ont été reconstituées, puis signées et paraphées, après constat de la situation par le commissaire enquêteur.

Ref.	le	par	Observations / Propositions
ECH1	24/11/2017	Mr GIRARD (?) Echirolles	Très favorable au projet : fluidification de la circulation, diminution et fiabilisation des temps de transport,, plus de sécurité, bonne intégration paysagère, renforcement des transports multimodaux et des modes doux, renforcement de l'attrait du territoire, protection de l'environnement, amélioration de l'accès aux TC, transfert des flux passant par les voies latérales sur l'axe aménagé, lisibilité des trajectoires, etc.
ECH2	25/11/2017 (permanence)	Mr Bruno FERRAND Grenoble	Membre de l'UHDEC (habitants des eaux claires) ; S'exprime par ailleurs (plusieurs fois) par voie électronique ; Dépôt de 2 articles du journal des eaux claires n°73 et n°74, rédigés par lui même ; Rappel des éléments de la concertation de 2011 (brochure "aménagement A480, donnez votre avis") ; Pourquoi non saisine de la CNDP ? ; Demande de pouvoir accéder aux pièces du dossier en pdf copiable ; Demande la tenue d'une (au moins) réunion publique.

ECH3	25/11/2017 (permanence)	Mr et Mme Dominique LEMAIRE Echirolles	OK avec le principe de la tranchée couverte valorisant le secteur Ouest d'Echirolles : veiller aux espaces verts, aux circulations cyclistes et piétonnes. Coupler ce projet avec le prolongement de la ligne E du tram. Interrogations sur la desserte des quartiers Ouest : états généraux déjà très saturé et encombré par le tram et les axes VL existants d'Echirolles, comment absorber le nouveau trafic ? Veiller à des bretelles d'ES tout au long du projet dans sa globalité Etudier les flux liés aux nouveaux immeubles quartiers Viscose et rue du Tremblay
ECH4	25/11/2017 (permanence)	Mr et Mme PERTUIS Rue du Tremblay Echirolles	Problème de la sortie des véhicules du n°1 et 3 de la rue du Tremblay Réduction des capacités de stationnement rue du Tremblay Phasage des feux à revoir, en rentrant sur la rue du Tremblay mise à une voie rentrante sur 50 m et en sens inverse du carrefour rue A Croizat vers le cours de la libération
ECH5	25/11/2017 (permanence)	Mme (et Mr) Chantal P. Allée M Ravel Echirolles	Reviendra faire une contribution consolidée. Interrogations 1- sur piste cyclable nord du Rondeau. Une solution au sud privilégierait les modes doux à usage familiaux alors que le tracé proposé semble plutôt être adapté aux usagers domicile-travail ; 2- inquiétude sur le flux grandissant en provenance ou vers Seyssins (urbanisation rapide du plateau) qui risque d'encombrer rapidement les flux supérieurs, sur la dalle de la tranchée.
ECH6	15/12/2017 (permanence)	Mr Bruno FERRAND Grenoble	2ième visite Echirolles. Questions diverses sur le déroulement de la suite de l'enquête publique.
ECH7	15/12/2017 (permanence)	Mr et Mme A et H Gagnaire, Place des Jacobins, Echirolles	Problème de la sortie des véhicules de la rue du Tremblay Pourquoi ne pas instaurer un péage (principe pollueur payeur) ? Plus d'attention sur la circulation cyclable.
ECH8	15/12/2017 (permanence)	Mr Jean Luc BESANCON	Argumentaires pour préférer une vitesse de 90 km/h plutôt que 70 km/h sur l'A480. Si 70 km/h : Risques de dégradation de la santé par stress, et d'augmentation des accidents. Inconfort de conduite sur voies étroites, temps perdu, qui conduira les usagers à revenir sur les voiries des quartiers de Grenoble et d'Echirolles, d'où accidents, embouteillages, etc. L'A480 se transformerait en pompe à refouler les voitures dans la ville parmi les habitants.

ECH9	15/12/2017 (permanence)	Mr Alain DUPRÉ, Echirolles	Faire payer les usagers (plutôt que les contribuables) pour financer les travaux : système de péage rapide et fluide. Comment éviter que les murs anti bruits soient tagués ?
ECH10	15/12/2017 (permanence)	Mr Michel BOUYNEAU, Ass. des habitants Quartier J. Jaurès.	By-Pass, accès depuis l'Est : Feu tricolore probable à l'entrée de la dalle, donc probabilité d'un bouchon remontant sur la RN87. La sortie des véhicules venant de Seyssins est-elle possible vers le nouveau quartier NAVIS est elle possible ? Observation orale : pour la piste cyclable nord du Rondeau, une solution au sud privilégierait les modes doux à usage familiaux alors que le tracé proposé semble plutôt être adapté aux usagers domicile-travail
ECH11	15/12/2017 (permanence)	Mme Michèle BENOIS, Echirolles	La circulation locale à Echirolles et Grenoble Sud va être confinée et l'accès à l'A480 beaucoup moins facile, sauf quand tout est bouché. L'élargissement de l'A480 n'est pas un projet raisonnable. Entre Echirolles et les Martyrs, gain très faible, surtout si elle favorise plus de trafic. Cout énorme, financé par AREA qui saura se dédommager au détriment des usagers (laisse prévoir un futur péage).
ECH12	?	J.F. BONNET, Echirolles	Oui à l'autoroute à 3 voies, non à la limitation continue de la vitesse : s'adapter au flux de la circulation. Insonorisation des voies du nouvel échangeur ?
ECH13	11/01/2018	Jean LE PEN, Echirolles	Favorable à l'aménagement du Rondeau. Mais la suppression de l'accès par le cours J Jaurès est à revoir. L'accès Comboire nord est souvent saturé, impacté par les orages, plus de circulation à prévoir dans les rues alentour de cet échangeur, plus de nuisances pour les riverains. Idem autour du rond-point Jacques Duclos/Etats généraux. Question aussi de l'accès à la ZA des Essarts, du trafic de Caterpillar, et de la zone d'activité et résidentielle du Tremblay.
ECH14	?	Mme Chantal P. Allée M Ravel Echirolles	Suite visite permanence du 25/11/2017 Une version sud du rétablissement de la liaison mode doux au niveau de l'échangeur du Rondeau permettrait un accès moins risqué, sans avoir à traverser la RD6 ou la bretelle d'échange entre cours J Jaurès et rocade. Aussi bien à long terme que pendant les travaux (Cela pourrait être fait avant, donc pas de coupure mode doux). Actuellement, un écran protège les immeubles Viscose-Navis de l'éclairage (et sans doute du bruit) des voitures montant d'A480 pour rejoindre la rocade sud. Le maintenir.

**FONTAINE**

Avant la permanence, rencontre Mme Virginie CLET, Responsable ville durable, Mr Jean Paul TROVERO, Maire, Mr Michel ANTONAKIOS, Maire adjoint urbanisme. Remise d'une délibération du 20/11/2017 de soutien au projet, listant les points d'attention de Fontaine :

- Études de détail pour le pont du Vercors,
- Planning des travaux pour mise en œuvre rapide.

Suivi attentif des points suivants pour le cadre de vie des Fontainois :

- Études de bruits et protections phoniques,
- Insertion urbaine de qualité,
- Suivi de la qualité de l'air,
- Aménagement des berges le long du Drac,
- Bilan intermédiaire environnemental et socio-économique,
- Mise en œuvre opérationnelle rapide du projet

Par ailleurs, les points suivants ont été soulevés par Mr TROVERO, points qui feront l'objet d'une note annexe préparée par Mme CLET :

- Pont des martyrs : même demande que Sassenage sur la possibilité d'accès direct vers A48 Nord depuis la rive gauche.
- Dans le cadre du SIGRI, demande de désengrèvement du Drac (conséquence : baisse du niveau) ; demande concomitante de réserver un passage en rive droite pour un canal permettant d'amener l'eau pour le maintien du seuil de l'ILL.
- Voie cyclable rive droite du Drac du pont du Vercors à Louise Michel (en complément route express cycle La Poya Montbonnot sur les communes de Fontaine et Seyssinet, le long du Bd P Langevin).
- Axe TC (ligne C6) prolongé de l'avenue du Vercors vers le pont du Vercors.

Ces 2 documents seront déposés comme contribution de la commune de Fontaine dans le registre d'enquête.

<b>Ref.</b>	<b>le</b>	<b>par</b>	<b>Observations / Propositions</b>
FON1	7/12/2017	Mr Yannick JACQUIER	Réflexions sur le respect de l'environnement vs les grands projets humains
FON2	11/12/2017 (permanence)	Mr Jean Yves DOUCET	Souhaite que les mesures anti bruits annoncées dans le dossier soient maintenues, même si la vitesse était abaissée à 70km/h. Pas convaincu par le passage à 2x3 voies de A480. Craint un phénomène d'aspiration, avec pollution et embouteillages induits. Privilégie un effort sur les TC comme préconisé par l'ADTC. Pour l'aménagement du Rondeau

FON3	11/12/2017 (permanence)	Mr et Mme Jean Paul et Marie France CORUN Fontaine	Riverains du Pont du Vercors, totalement opposés au projet, couteux, dangereux, obsolète. - trop chers : autres besoins sociaux, sanitaires, etc. - écologique : réchauffement climatique, abandonner le moyen de transport automobile, etc. - passage à 3 voies = plus de voitures, saturation rapide, bruits, pollution
FON4	11/12/2017 (permanence)	Mr Ambroise DI DIO Fontaine	Partagé sur le projet. Pas contre, mais : - augmentation du nombre de véhicules, pollution, réchauffement climatique... - cout très élevé. - plutôt changer nos habitudes et utiliser TC (alors qu'on en augmente le cout pour les retraités !) - question : peut-on encore sauver notre planète ?
FON5	11/12/2017 (permanence)	Mr Bruno FERRAND Grenoble	Remise de 2 articles du journal des eaux claires n°75, page 3, et pages 6-7-8, et d'un prospectus relatif à "un aménagement de la rive droite du Drac" (cf. contribution C438)
FON6	11/12/2017 (permanence)	Mr Jean Luc BESANCON	Réduction des embouteillages grâce au projet Rondeau. Mais il prévoit des feux sur la dalle, créant un accordéon permanent de véhicules. Démonstration à partir des chiffres des flux issus de l'analyse socio-économique. Solution proposée : supprimer l'entrecroisement à feux, réaliser une bretelle ou passerelle amenant les véhicules depuis le Crs de la libération vers la bretelle allant de la rocade Sud à A480 Sud. Et que les piétons et cycles traversent la dalle par des passerelles pour ne pas perturber la circulation, ni se mettre en danger
FON7	11/12/2017 (permanence)	Mrs Yves MARCELIN (Seyssinet), Bruno DEMOULIN (Fontaine)	Prise de connaissance du dossier
FON8	12/12/2017	Mme Marie Christine RICHARD, Fontaine	Attend avec impatience une 3ième voie sur A480, en adéquation avec la population croissante de Fontaine. Je possède un véhicule hybride, et ce type de véhicule, hybride ou électrique va se généraliser d'ici quelques années. A quand l'entrée sur l'A480 depuis Fontaine sans passer par Grenoble?
FON9	12/12/2017	Ass. Quartier anc. Mairie, Fontaine	Bretelle Horowitz, pas plus d'intérêt que celle du pont d'Oxford, pour aller vers Lyon pour les Fontainois. Pour eux, il faudra continuer à aller à l'échangeur du Vercors. Avant le synchrotron, ils pouvaient accéder à A480 aux Martyrs. Les Fontainois sont-ils les parents pauvres de cette opération ?

			Malgré ses imperfections il est très urgent de réaliser ce projet. Ne pas le réaliser au plus tôt serait une catastrophe pour l'agglomération.
FON10	18/12/2017	Mme Martine VEAUTE, Fontaine	Bruit depuis les quais du Drac à Fontaine, de plus en plus insupportable de jour comme de nuit. Surtout pour ceux qui habitent à plus de 5 m du sol. Demande de relever le mur anti bruit existant, si possible avant le début des travaux.
FON11	inconnue	Dany AUDET et Patrick JABERT	Satisfaits de l'accès direct vers le nord depuis Fontaine. Souhaitons le maintien à 2x2 voies et vitesse à 70km/h pour limiter le trafic et les pollutions sonores et atmosphériques.
FON12	inconnue	Suzy et Guy MICHALLON	Demande d'un accès sur l'A480 vers le nord par l'échangeur du Vercors dans un délai très court.
FON13 C941	inconnue	Ville de Fontaine	Délibération du 20 novembre 2017. Avis complémentaire à la délibération du 20 novembre 2017. Cf. Annexe 4
FON14	10/01/2018	Louis BOLLIET, Fontaine Pt Association Syndicale Libre du lotissement des Charmettes	Observations. Diffuseur des Martyrs : Plutôt que la nouvelle bretelle Horowitz vers le nord, ne serait il pas plus pertinent de prévoir une bretelle d'accès vers le nord à partir du giratoire existant en contrebas de l'autoroute ce qui permettrait à tout le trafic de bénéficier d'un échangeur complet quelle que soit la direction envisagée. Protections phoniques : Chute d'eau sur le Drac au niveau du CEA, très bruyante pour les habitants du lotissement des Charmettes (100 logements). Les protections réalisées le long d'A480 risquent de renvoyer le bruit vers la rive gauche et les Charmettes. Le diffuseur des martyrs génère un bruit important très perceptible depuis le lotissement. Les protections prévues commencent au sud du diffuseur, et rien n'est prévu au niveau de ce dernier.
FON15	10/01/2018	Michel PEREZ, Fontaine	Fontaine est la seule ville de la rive gauche qui n'a pas d'accès vers le nord, sauf à passer par Grenoble. Pouvoir prendre le pont du Vercors pour aller vers Lyon sera bien, on gagnera du temps, on évitera des bouchons, de la pollution...
FON16	11/01/2018	Daniel JOULAUD, Fontaine	Aménagements Rondeau A480 indispensables. Pour une fois qu'ils ont réussi à se mettre d'accord tous ensemble, ce projet est une opportunité à saisir. Ce qui est proposé n'est pas parfait, en particulier pour les Fontainois privés d'accès vers Lyon, mais ce projet est vital et urgent pour l'agglomération. Nos concitoyens sont devenus les champions de la contestation et du conservatisme ! ça suffit, allons de l'avant !

**GRENOBLE**

Ref.	le	par	Observations / Propositions (résumé)
GRE1	?	J. Paul SIMON à Grenoble	Bien pour la passerelle cycles au niveau du Rondeau. Déviation depuis ou vers Seyssins pour la rocade doit se faire par Comboire ou Bachelard. Voie VRTC au nord du projet devrait être accessible à tous les autocars et au covoiturage.
GRE2	24/11/2017	M. RAYMONT ?	Attend avec impatience les travaux pour fluidifier la circulation et sécuriser ses temps de parcours quotidiens domicile/travail. Apprécie les mesures mises en œuvre pour l'amélioration de l'environnement (traitement des eaux, protection des riverains etc.).
GRE3	28/11/2017	MM. PAITA et CANDELON	Constatent et regrettent l'absence de protection phonique à hauteur de Bouchayer Viallet, square des Fusillés et Ampère alors que le quartier subit déjà les nuisances du tram. Demandent fermement l'installation de ces protections.
GRE4	29/11/2017	M. BIANCHI à Grenoble	Pense que le nouveau schéma de circulation du centre-ville rend l'étude de circulation de 2015 obsolète. En effet il y a moins de bouchon sur l'axe Carrefour Meylan/ Mairie de Grenoble ; il a dû y avoir report de circulation sur, la rocade Sud.
GRE5	05/12/2017	Bruno FERRAND	Se plaint de ne pas avoir reçu d'accusé de réception à ses mails envoyés.
GRE6	05/12/2017	CANDELON Didier à Grenoble	S'étonne de l'absence de protection phonique entre le pont de Catane et le pont du Vercors. Cf. GRE3.
GRE7	05/12/2017	PAITA Bernard	Suite rencontre avec le commissaire enquêteur, renouvelle la demande de GRE3 et GRE6.
GRE8	05/12/2017	EDF	Dépose courrier mentionnant 2 points : 1-Compensation par ripisylve. 2- Foncier concédé par EDF à revoir à l'issue des travaux. Hors courrier : 1- Mesures antibruit au niveau des futurs bureaux d'EDF sur le secteur Oxford ?2- Les rejets du bassin de rétention des eaux de pluie se feront dans le contre canal EDF, la qualité des eaux devra être au moins égale à l'eau existante.
GRE9	05/12/2017	J.P. LIONNET à Eybens	Le projet ne règle pas le problème de la sortie depuis le sud vers Fontaine par la rue Esclangon. L'évocation d'une future rocade sud passant à 2x3 voies est une provocation pour les habitants d'Echirolles, St Martin d'Hères et Eybens. Une « voie Nord » quelle qu'en soit la définition, doit être créée.
GRE10	06/12/2017	Martin PARLIN ? à Grenoble	OK pour les travaux du Rondeau, mais le projet 2x3 voies sur l'A480 n'est pas le bon. Il faudrait créer des lignes de tram qui contournent l'agglo sans passer par le centre-ville.
GRE11	21/12/2017	J.L. BESANCON	Explique comment et pourquoi une réduction de la vitesse de 90km/h à 70km/h risque de ne pas faire consommer et polluer moins avec liens pour accéder à un site américain ayant étudié les consommations et pollutions de véhicules en circulation réelle.



GRE12	21/12/2017	Me HEINRICH	Dépose un mémoire de 14 pièces pour le compte d'A RAYMOND France, ECM TECHNOLOGIES , SUDLAC et MINITUBES.
GRE13	26/12/2017	Claude GILET à Grenoble	<p>Privilégie un boulevard urbain limité à 70km/h plutôt qu'une autoroute. Rappelle le phénomène d'appel d'air : Plus de voiries donc plus de circulation et plus de pollution. Avec 300 millions € il faut construire des passerelles piétons cycles, créer des lignes de tram, améliorer le réseau des TC, fiabiliser et donner plus de confort dans les TER , revoir les tarifications, faire un véritable service public de TC.</p> <p>La vitesse doit être limitée à 70 km/h, « une diminution de 1% de la vitesse entraînant une baisse de 4% du nombre d'accidents mortels ». Il faut rester sur l'emprise actuelle, en particulier à l'échangeur Catane. On peut faire 2x3 voies avec la 3<sup>ème</sup> réservée aux TC, taxis, covoiturage, véhicules de service et de sécurité. Doutes quant à l'intérêt de la promenade prévue en bordure du Drac.</p> <p>Avis favorable concernant l'aménagement du Rondeau avec les réserves nécessaires pour une adaptation à un boulevard urbain.</p>
GRE14	26/12/2017	M. Odile FRANCONIE à Grenoble	En accord avec la position de la mairie de Grenoble, favorable aux travaux sur le Rondeau mais hostile à la mise en 2x3 voies de l'A480. Un phénomène d'appel d'air va se produire avec plus de trafic donc plus de pollutions. Les 300 millions € de fonds publics doivent être utilisés pour sauver la ligne ferroviaire Grenoble-Veynes et améliorer la ligne Grenoble-Lyon. Ne pas croire en la voiture électrique qui, est très gourmande en énergie pour sa construction présente un bilan carbone comparable à ceux des véhicules essence ou diesel.
GRE15	27/12/2017	Mireille LONCERUY ?	La réalisation des aménagements prévus est indispensable, vu la situation actuelle insupportable, ingérable et inadmissible. ELARGISSEZ !
GRE16	27/12/2017	Michel POMERRY ?	Il faut absolument élargir l'A480, la situation actuelle est trop dégradée, pour fluidifier la circulation et faire baisser la pollution.
GRE17	27/12/2017	Patricia SAME à Grenoble	Avis très défavorable au projet A480, il y aura plus de circulation donc plus de bruits et de pollution. Changeons d'ère, sortons des énergies fossiles ! Les voies réservées aux TC sont inutiles si les voitures les occupent sans être verbalisées comme c'est le cas actuellement entre Voreppe et l'A48 tous les vendredi soir entre 17 et 19 heures. Il faut préserver les zones d'habitat des 4 espèces d'oiseaux protégés (page 262). Les sommes investies (265 M€) seraient bien plus utiles pour les pistes cyclables , les TC, développer le ferroutage, créer un tram-train entre Grenoble et Vizille via Pont de Claix et Jarrie. Il faut réduire la vitesse sur l'A480 à 70 km/h pour moins d'accidents et moins de pollution. Il faut arrêter de bétonner et d'imperméabiliser les sols à préserver pour les agriculteurs pour nourrir la planète.
GRE18	10/01/2018	P. MOTTIER à Grenoble	Adhère totalement à l'argumentaire très complet développé ci-dessus (GRE17).

GRE19	10/01/2018	CHEVRON GONTRAN ?	Il faut changer de mode de vie pour l'environnement et profiter de ce budget disponible pour investir dans la recherche de nouveaux modes de déplacements (voiture autonome). Pour changer de fonctionnement, il faut un peu pousser les citoyens. Donc, opposé au projet.
GRE20	09/12/2018 ?	Didier CANDELON à Grenoble.	Dans le quartier Berriat, square des Fusillés les pollutions sonores sont insupportables. Il est impossible de vivre fenêtres ouvertes. Dans le projet il n'est pas prévu la moindre protection phonique du pont du Vercors via le pont de Catane.
GRE21	?	Mireille JUBERT à Grenoble	La pollution actuelle est souvent au-delà, des normes admissibles. Il faut impérativement limiter la vitesse à 70 km/h. Il faut prendre en compte les problèmes de santé » (respiratoires en particulier) de la population. Faut-il favoriser les automobilistes ou les diriger vers les TC ? Il faut aussi contrôler les vignettes CRITAIR.
GRE22	12/01/2018	Mme F. SARRAZIN à Murianette	Opposée au projet qui va attirer les véhicules en transit depuis l'A6 vers la Côte d'Azur. Pensons aux riverains de l'A480 et n'augmentons pas leurs nuisances. Par contre améliorons les TC cela diminuera le nombre d'accidents et de morts.
GRE23	12/01/2018	P. Henry CHAVANIS à Grenoble	Opposé aux projets qui n'amélioreront pas la qualité de l'air de la Métropole qui doit rester notre priorité. Pensons aussi aux riverains ; Il faut utiliser l'argent pour améliorer les TC et particulièrement à une efficacité accrue de la SNCF. Pourquoi ne pas relancer un projet de doublement des voies SNCF entre Moirans et Grenoble ?
GRE24	12/01/2018	LAHGGLO	Dépôt d'un courrier ; déjà examiné dans les mails reçus.
GRE25	12/01/2018	Chantal GEHIN	Les aménagements prévus ne devraient intervenir que si les améliorations des TC et des déplacements doux ne suffisent pas. Ne pas confondre nombre de véhicules et nombre de personnes par véhicule.
GRE26	12/01/2018	Union Quartier Berriat	Avis de l'association déposé et pris en compte au niveau des lettres reçues.
GRE27	12/01/2018	M. GROS ?	Malgré les critiques, le projet doit se réaliser. Capital pour la survie de toute l'agglo, notamment de ses entreprises. Courage, courage messieurs les commissaires enquêteurs !
GRE28	12/01/2018	Jean PRIVAT à Grenoble	Avis favorable
GRE29	12/01/2018	Alain VERGER	On peut s'étonner de l'absence de BAU sur plusieurs portions entre Louise Michel et Vercors. Problème d'accès des secours en cas d'accident et générateur de bouchons.

**SAINT EGREVE**

<b>Ref.</b>	<b>le</b>	<b>par</b>	<b>Observations / Propositions (résumé)</b>
SEG1	26/12/2017	Mme GRIZEL Danièle à St Egrève	Réclame un soin particulier à apporter à la végétalisation du projet (axe bordé d'arbres des Alpes, terre-plein central planté d'arbustes à fleurs) car c'est souvent le seul souvenir que touristes ou commerciaux sur la route du Sud conservent de la traversée de Grenoble.
SEG2	13/12/2017	J.L. FRAIMBAULT	Je soutiens ardemment ce projet.
SEG3	14/12/2017	O. SOEHNLEN	Modifications aux projet Rondeau, au diffuseur Catane. Voir pièces jointes et mails C540 et C793.
SEG4	11/01/2018	C.VINET	Tout à fait favorable au projet. Grenoble était une ville dynamique qui régresse depuis 1968. A quand le prolongement de l'A51 ?

**SAINT MARTIN LE VINOUX**

<b>Ref.</b>	<b>le</b>	<b>par</b>	<b>Observations / Propositions (résumé)</b>
SMV1	08/12/2017	J.L. BESANCON	La liaison rive gauche du Drac avec Rocade relativement facile aujourd'hui. Après travaux ; les liaisons seront perturbées par les virages et traversées de piétons et cycles sur la dalle. Le projet doit être modifié avec création de passerelles pour que les liaisons soient rectilignes et pas perturbées par cycles et piétons.

**SASSENAGE**

<b>Ref.</b>	<b>le</b>	<b>par</b>	<b>Observations / Propositions (résumé)</b>
SAS1	29/11/2017	M. MATHYS	A posé quelques questions et fera parvenir ses observations par mail./

**SEYSSINET-PARISSET**

<b>Ref.</b>	<b>le</b>	<b>par</b>	<b>Observations / Propositions (résumé)</b>
SEP1	21/11/2017	Thierry NAUDET à Seyssins	Le bruit de l'autoroute est déjà insupportable, une voie de plus va amplifier le pb. Demande un mur antibruit en rive gauche du Drac face à Seyssins et Seyssinet.
SEP2	23 /11/2017	M. GLEOUR à Seyssinet	Tranchée couverte au Rondeau et 2x3 voies sur A480 : OK. Mais il faut prévoir la mise à 2 voies dans le sens RN 87 à la bretelle A480. Améliorer la sortie Comboire dans le sens N/Sud et prévoir la fermeture de certaines bretelles à certaines heures de pointe.. rassurer les riverains par des murs antibruit.les liaisons cyclistes doivent-être maintenue, entretenues et nettoyées. Difficultés au rond-point de Seyssins.
SEP3	28/11/2017	M. Michel JACON à St Nizier du Moucherotte	Profiter des travaux pour enfouissement des lignes haute tension ; Pour une régulation de la vitesse au lieu d'une limitation ferme et définitive. Étude globale sur l'aménagement des digues avec EDF pour le curage du Drac. Accès à l'A480 pour les gens venant du Vercors par une liaison sous le fort de Comboire.
SEP4	29/11/2017	Pierre ROUSSET à Seyssinet	Dossier complet et très documenté. Aspects très positifs ; après travaux il faudra réguler la vitesse ; Souhaite le développement du covoiturage.
SEP5	05/12/2017	Guy BOURREL	Dossier trop volumineux et trop technique. Remarques de bon sens : Augmentation des voies=augmentation du trafic, de la pollution sonore et de l'air ; Incitation à d'autres moyens de déplacement curieusement absente. Passerelle cycliste nécessaire entre pont du Drac et pont de Catane ; Tout est basé sur le tout-bagnole, je suis donc archi-contre ce projet.
SEP6	?	M. NAVAL ? à Seyssins	La mise en sous-terrain d'une partie des voies ne résoudra pas le pb. Beaucoup d'argent dépensé pour rien ; Point positif pour la passerelle cycliste piétons enjambant l'autoroute. Idem pour le mur anti-bruit renforcé au niveau de Mistral.
SEP7	08/12/2017	M. Signoret à Seyssinet	Conquis par le projet. Bien pour les écrans acoustiques côté Seyssins-Seyssinet. Demande à ce que la ligne HT côté Seyssinet soit enterrée.
SEP8	?	M. BOCHARD à Seyssinet	Pas sur que le projet amène des améliorations. Cet axe soit-disant apaisé est devenu un enfer pour les riverains. Rien n'est dit sur le calendrier des travaux.
SEP9	15/12/2017	M. QUENDERFF à St Nizier	Arrête ses investigations sur le projet quand il a appris p.556 de la pièce E que le Drac était un fleuve et p. 558 de la même pièce que le Drac disparaît sous l'infrastructure routière !!
SEP10	15/12/2017	M. TRESALLET	Ce projet ne peut conduire qu'à une augmentation du trafic et donc de la pollution. Précautions indispensables pour pollution sonore et environnementale rive gauche du Drac.

SEP11	20/12/2017	AUBERT Clémence à Seyssinet	Les documents du dossier sont inaccessibles au grand public. Est-ce volontaire pour que les habitants ne puissent donner leur avis ?
SEP12	?	M. RAGACHE à Seyssinet	Plus de voies donc plus de trafic et plus de pollution. Il faut désapprendre la voiture au quotidien et favoriser les TC et le covoiturage. Bientôt il faudra couvrir le Drac avec des voies autoroutières ! la pollution est cause de nombreux décès. Ce projet fait un grand appel à plus de circulation, c'est une honte, je suis contre.
SEP13	28/12/2017	M. TEURBLEAU ?	Contre le projet dès lors qu'on va assister à une augmentation du trafic et donc de la pollution. Il faut favoriser les TC en amenant en bordure de l'autoroute les terminus du tram. La prise en considération de la problématique des digues du Drac est demandée par la ville de Grenoble et la Métro mais pas par la commune de Seyssinet alors que les Communes rive gauche sont les plus menacées Les 6 réserves suspensives de la ville de Grenoble sont rassurantes mais seront-elles suivies ? Je suis clairement contre ce projet. .

**SEYSSINS**

<b>Ref.</b>	<b>le</b>	<b>par</b>	<b>Observations / Propositions (résumé)</b>
SES1	04/12/2017	Gisèle DESEBE	N'a pas trouvé de réponse aux questions qu'elle se pose quant aux conséquences sur la circulation, des travaux à venir, sur le Rondeau et Catane en particulier.
SES2	15/12/2017	M. GRATTIER à Seyssins	Il était urgent de faire quelque chose et « je fais confiance aux études et décisions des services concernés.
SES3	15/12/2017	M. BADEL à Seyssins	Partage l'avis de M. GRATTIER (SES2). Le plan du Rondeau devrait être à plus grande échelle pour mieux comprendre les circulations à venir.
SES4	15/12/2007	J. LOMBARD à Seyssins	Concerné par les nuisances sonores en rive gauche du Drac déjà fortement impactée. Pour tenir compte de la propagation du son dans l'atmosphère il faut tenir compte des effets combinés du relief, du vent et de la variation des températures avec l'altitude ou gradient ;(jointe une étude du CSTB « Quand la météo se mêle du bruit »). Demande étude complémentaire pour caractériser ces nuisances, à pouvoir ouvrir ses fenêtres l'été sans être agressé par le bruit et réclame l'installation de dispositifs d'atténuation des nuisances sonores en direction de la rive gauche du Drac (murs antibruit végétalisés, merlons de terre, revêtements routiers insonorisants)
SES5	18/12/2017 <u>permanence</u>	Anne COUBERES ?	Projet cohérent et aménagement qualitatif. Il manque un point important pour la sécurité : l'éclairage. Aujourd'hui, le solaire et les LED permettent d'améliorer la visibilité sans frais.

SES6	18/12/2017 <u>permanence</u>	Bernadette VERCRUYSSSE	Le projet rendra la circulation plus fluide, donc plus de trafic et plus de pollution. Le bruit est déjà insupportable mêmes fenêtres fermées. La pollution fait des ravages aux riverains (Seyssins en particulier). Problèmes pulmonaires, asthme chez les enfants en particulier. Pourquoi ne pas « partager » cette pollution (avec tunnel sous la Bastille) au lieu de la laisser aux mêmes.
SES7	18/12/2017 <u>permanence</u>	J.Luc BESANCON	Plus de 50.000 personnes par jour sur le parcours rive gauche du Drac- Rocade qui vont souffrir à cause des feux mis en place. Une centaine de milliers d'heures de vie libre perdues par an à ces feux. Succession de feux rouges et de tournants à 90° pour les traversées piétons ou cycles et flux automobiles sur le Rondeau. Il faudrait une passerelle routière allant de la dalle prévue au Rondeau jusqu'à la bretelle (la dénivelé actuelle est favorable), son coût serait modique par rapport aux 80 millions du projet. Je demande donc que le projet soit modifié pour supprimer ces feux et ces tournants.
SES8	18/12/2017 <u>permanence</u>	Yann BAUDET Expert pneumologue	Impact sur la santé de la pollution atmosphérique. Augmenter le trafic c'est réduire la vie et la bonne santé. Il suffirait de baisser la circulation de 10% pour fluidifier, comment, je ne sais pas (covoiturage, TC, vélos) mais ça marche bien si on a envie. Découpler les problèmes du Rondeau des travaux de l'A480 ; arriver à moins 10% de véhicule ; passer de 1,2 à 1,4 personnes par voiture. Les coûts d'aménagement ne doivent pas être payés par les générations suivantes.
SES9	?	Isabelle BOEUF	L'aménagement du Rondeau et de l'A480 sont urgents et nécessaires mais doivent être accompagnés d'une véritable politique en faveur des déplacements doux et de transports en commun accessibles (tarifs) ; les travaux seront très longs, il faut informer des itinéraires de substitution.
SES10	?	?	Doute de l'efficacité des travaux à venir tant que la rocade ne passera pas à 2x3 voies ; beaucoup d'argent dépensé pour presque rien. Le projet a 10 ans de retard et pas en accord avec la circulation qui va augmenter. Pour éviter la pollution il faut pouvoir rouler à 90km/h à vitesse constante.

## 4. ANNEXE 4 : Délibérations/avis collectivités ou organismes publics

### 4.1. Établissement public du SCoT

Avis du SCoT, par délibération du 10 janvier 2018 du comité syndical de l'Établissement Public du SCoT de la Grande Région de Grenoble.

Il est d'abord rappelé que, si certaines remarques formulées par l'EP-SCoT sur le dossier dans le cadre de la Consultation Inter Services ont été prises en compte dans le dossier soumis à enquête publique, d'autres sont restées incomplètes ou n'ont pas été abordées. Qu'en particulier la stratégie du SCoT en matière de déplacements et d'évolution du système autoroutier gagnerait à être précisée dans les chapitres du dossier consacrés à ce sujet (présentation des documents cadre dans la pièce E – étude d'impact – et présentation des stratégies territoriales dans la pièce F – analyse socio-économique).

Le projet affiche plusieurs intentions positives en matière de mobilité durable et co-voiturage.

Cependant, la promotion du covoiturage implique de lui donner un avantage concurrentiel comme les TC par l'affectation d'une voie réservée (cf Leeds, Madrid). La mise en place de l'expérimentation d'une voie réservée au covoiturage de façon dynamique et des voies réservées pour la circulation des transports collectifs devrait être envisagée dès la mise en service des aménagements sur l'A480, afin que ce dernier soit accompagné d'actions permettant de conforter le report modal sur les flux d'échanges entre le cœur de l'agglomération et le reste de la grande région grenobloise.

Les études d'opportunité, d'expérimentation et d'implantation doivent être entreprises dès aujourd'hui et les élus du SCoT souhaitent qu'un engagement d'AREA soit pris dès à présent et que les intentions d'AREA en matière de mobilité durable soient contractualisées.

Le projet de réaménagement de l'A480 se compose d'une mise à 2x3 voies avec BAU conçue selon le référentiel technique VSA90.

Le SCoT recommande une vitesse de référence de 70 km/h dans le cœur de l'agglomération grenobloise (DOO p. 357), au-delà de la séquence centrale. Ces recommandations s'appuient sur les nombreux travaux conduits par l'EP-SCoT sur le chrono-aménagement (synthétisés dans un ouvrage du CERTU sur « chrono-aménagement et autoroute autrement ») qui ont démontré qu'une vitesse de référence à 70 km/h ouvrait plus de souplesse dans l'usage de l'emprise autoroutière notamment grâce à des bandes de roulement de largeur plus réduite, permettant un aménagement moins consommateur d'espace ou offrant la possibilité de créer (par exemple) une voie supplémentaire réservée aux TC ou au covoiturage.

Il serait opportun que le maître d'ouvrage justifie plus clairement la motivation de son choix dans le dossier de déclaration d'utilité publique final. Les élus du SCoT souhaitent que l'étude d'impact sur le tronçon central soit lancée dès à présent pour que les résultats puissent nourrir la conception du projet d'aménagement et souhaitent que cette étude soit élargie à l'ensemble des grandes infrastructures routières d'accès au cœur de la métropole.

Le dossier se concentre principalement sur l'analyse des effets au droit de l'A480.

Il n'aborde que trop peu les déplacements selon une approche inter-territoriale à l'échelle de la Grande Région Grenobloise. Un complément d'analyse sur les impacts des projets sur les bouchons actuels observés aux portes de la métropole grenobloise pourrait être proposé.

Des analyses sur les effets des flux de déplacements des territoires voisins vers la métropole pourraient être présentées et seraient intéressantes pour apprécier pleinement l'un des objectifs principaux du SCoT de fiabilisation des conditions de déplacements.

Le chantier d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau va se dérouler sur plusieurs années.

Il apparaît indispensable que soit pris en compte ses impacts sur les échanges entre le cœur de la Métropole et les Territoires voisins et mieux précisé dans le dossier les mesures permettant d'assurer une mobilité d'échange maîtrisée.

**Pièce Annexe à la délibération** : Avis de l'EP SCoT dans le cadre de l'enquête publique.

Dans cette pièce annexe, l'EP SCoT rappelle :

1. Les principales étapes du projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau :
  - a. Les objectifs visés par l'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau ;
  - b. Les principales étapes et de consultation de l'EP SCoT.
2. Les objectifs, orientations et recommandations du SCoT concernant le rôle et l'évolution du système autoroutier :
  - a. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCoT, en particulier le chapitre consacré à l'organisation des déplacements page 52 à 58 ;
  - b. Les éléments du Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT, page 353 à 368.

## **4.2. Grenoble Alpes Métropole**

Délibération du conseil métropolitain du 22 décembre 2017.

Après avoir rappelé ses réserves et recommandations émis dans sa délibération du 8 juillet 2017, le conseil métropolitain :

- Se félicite de la poursuite du travail partenarial entre les signataires du protocole d'intention et notamment des échanges avec les maîtres d'ouvrage ;
- Prend acte des engagements complémentaires pris par le Préfet de l'Isère et les maîtres d'ouvrage en réponse aux réserves et recommandations émises par le Conseil métropolitain ;
- Sollicite de la Commission d'enquête que les engagements complémentaires susmentionnés soient pleinement pris en considération dans le cadre de l'avis qu'elle aura à formuler afin de garantir leur réalisation ;
- Relève l'insuffisance des éléments de réponse apportés s'agissant de la pleine et entière prise en considération de la problématique de la digue du Drac, dont les fonctionnalités doivent à tout le moins être maintenues voire confortées par un traitement homogène en rapport avec l'aléa de référence sur l'intégralité du linéaire, qui n'apparaît pas, dans l'attente de l'approfondissement des études dans la perspective de l'élaboration du dossier d'autorisation environnementale, garantie à juste proportion de son importance pour la sécurité des populations ;
- Prend acte des éléments de réponse apportés s'agissant de la garantie de la pérennité du « verrou » nord qui demeure néanmoins, au-delà de mesures juridiques, à conforter au travers de mesures physiques ;
- Se félicite du travail partenarial spécifique entre la société AREA, la Métropole et la Ville de Grenoble en vue de garantir l'amélioration de l'insertion environnementale et urbaine du diffuseur de Catane au regard de l'enjeu spécifique lié à la réduction de la distance séparant l'A480 de l'habitat au droit de celui-ci, les éventuels travaux qui en résulteront ayant vocation à faire l'objet d'une prise en charge dans le cadre du projet ;



- Regrette la réalisation tardive de l'étude d'impact quant aux bénéfices d'une vitesse maximale autorisée à 70 km/h sur la section comprise entre les diffuseurs du Vercors et Louise Michel dont les conclusions ne sont, à ce jour, pas disponibles afin d'éclairer les débats dans le cadre de l'enquête publique ;
- Se félicite du travail partenarial proposé par la société AREA en vue de l'expérimentation d'une voie réservée aux véhicules à occupation multiples sur la section de l'A48 comprise entre les communes de Voreppe et Saint-Égrève ;
- Réitère ses recommandations relatives à l'approfondissement du parti d'aménagement global en termes d'insertion environnementale et urbaine s'agissant du réaménagement de l'A480 avec l'objectif d'une qualité identique au parti d'aménagement global s'agissant du réaménagement de l'échangeur du Rondeau et au prolongement de la promenade piétonne le long du Drac en direction du sud ;
- Se félicite du travail partenarial spécifique entre les services de l'État, la Métropole et les communes d'Echirolles et de Grenoble en vue de garantir l'amélioration des accès aux quartiers Navis et Technisud, les éventuels travaux qui en résulteront, y compris sur des carrefours connexes, ayant vocation à faire l'objet d'une prise en charge dans le cadre du projet ;
- Sollicite la confirmation, au titre de la mise aux normes exposée au dossier d'enquête d'utilité publique, de la prise en charge dans le cadre du projet des dispositifs de retenue sur les passages supérieurs et des travaux relatifs au durcissement aux chocs des piles ;
- Sollicite, en compensation des surcoûts générés par l'exploitation autoroutière sur la surveillance, l'entretien et la réparation des passages supérieurs relevant de la propriété et de la gestion de la Métropole, la gratuité des opérations de balisage et de signalisation réalisées par le concessionnaire à l'occasion de ces interventions ;
- Émet la recommandation d'une précision de la superposition des domanialités publiques s'agissant du nouvel ouvrage qui crée une nouvelle trémie sous le pont de Catane, cet ouvrage ayant vocation à relever de la propriété de l'État et de la gestion du concessionnaire ;
- Rappelle la nécessité de minimiser autant que faire se peut les impacts sur les conditions de déplacement pendant les travaux, notamment s'agissant de la coupure de la ligne C de tramway au niveau du pont de Catane et de la coupure de la RD 6, ainsi que d'informer, dans les meilleurs délais possibles et en proximité, les usagers et notamment les acteurs économiques de leur programmation afin de permettre leur adaptation ;
- Donne un avis favorable sous réserve de l'aboutissement des travaux partenariaux susmentionnés et de la pleine prise en considération des recommandations émises précédemment.

### 4.3. Département de l'Isère

L49- Lettre de Jean Pierre BARBIER, Président du département de l'Isère.

Le Département de l'Isère apporte une contribution très positive au projet des maîtres d'ouvrage AREA et DREAL.

Il est favorable à une vitesse autorisée adaptée selon les heures et niveau de trafic par gestion dynamique.

Il estime que les maîtres d'ouvrage ont soigné l'intégration urbaine des ouvrages.

Il est très attaché à garantir un haut niveau de services pour les infrastructures au profit des usagers. Il souhaite 3 voies continues ouvertes à tous les véhicules sur l'A480.

Il attache une attention toute particulière à la qualité de vie des riverains des infrastructures (traitement ambitieux des nuisances sonores) et à la préservation de l'environnement.

Il veille à ce que les infrastructures conçues aujourd'hui prennent en compte l'évolution des mobilités en termes de technologies et de nouveaux services.

Il réaffirme la qualité du projet d'aménagement A480/Rondeau, opération stratégique pour le développement du territoire et la qualité de vie des isérois.

#### **4.4. Ville de Grenoble**

C723- Délibération du conseil municipal de Grenoble du 21 décembre 2017.

Après avoir rappelé ses réserves et recommandations émis dans sa délibération du 10 juillet 2017, le conseil municipal a décidé :

- De se féliciter de la cohérence des avis des différentes collectivités territoriales et de l'autorité environnementale, notamment s'agissant des observations, réserves et recommandations formulées sur le projet de l'A480;
- De prendre acte des engagements complémentaires pris par le Préfet de l'Isère et les maîtres d'ouvrage en réponse aux réserves et recommandations émises par le conseil municipal mais regretter qu'aucune modification n'ait été apportée au dossier d'enquête publique et regretter que l'ensemble des améliorations du projet proposées ne soient pour le moment que des engagements des maîtres d'ouvrage ;
- De réaffirmer l'insuffisance des éléments de réponse apportés s'agissant de la prise en considération pleine et entière de la problématique de la digue du Drac et du risque inondation. Celle-ci n'apparaît pas, dans l'attente de l'approfondissement des études, garantie à juste proportion de son importance pour la sécurité des populations. La Ville confirme donc que sa réserve sur le sujet n'est pas levée et que, en l'état, qu'elle se prononce de manière défavorable sur ce point spécifique ;
- D'accuser bonne réception des éléments de réponse apportés s'agissant de la garantie de la pérennité du « verrou » nord qui demeure néanmoins, au-delà de mesures juridiques, à conforter au travers de mesures physiques. Une fois cette assurance obtenue cette réserve sera levée ;
- D'indiquer que la réserve émise sur la compacité de l'échangeur Catane sera levée une fois la convention de protection des populations susmentionnée signée par les parties;
- De prendre acte des surfaces foncières impactées par le projet mais de maintenir sa demande de précisions concernant la superposition des domanialités publiques s'agissant de l'élargissement du domaine public autoroutier. Une fois ces éléments reçus et à condition qu'ils ne relèvent pas d'élargissement non identifiés ni de nuisances supplémentaires pour les populations, cette réserve sera levée ;
- De regretter le lancement tardif de l'étude d'impact quant aux bénéfices d'une vitesse maximale autorisée à 70 km/h sur la section comprise entre les diffuseurs du Vercors et Louise Michel dont les conclusions ne sont, à ce jour, pas disponibles afin d'éclairer le public et les débats dans le cadre de l'enquête publique, notamment s'agissant des questions de nuisances sonores, de pollution, de sécurité routière, de transport de matière dangereuse ;
- De soutenir le travail partenarial proposé par la société AREA en vue de l'expérimentation d'une voie réservée aux véhicules à occupation multiple sur la section de l'A48 comprise entre les communes de Voreppe et Saint-Égrève, de souhaiter que ce dispositif soit rapidement mis en œuvre et accompagné d'expérimentations visant également à réduire la part de l'autosolisme sur les axes A480-A51 et A41 ;

- De maintenir l'intégralité des recommandations susmentionnées concernant l'indemnisation du SMTC, la priorisation de la reprise du diffuseur du Vercors, l'approfondissement du parti d'aménagement global en termes d'insertion environnementale et urbaine s'agissant du réaménagement de l'A480 avec l'objectif d'une qualité identique au parti d'aménagement global s'agissant du réaménagement de l'échangeur du Rondeau, le prolongement de la promenade piétonne le long du Drac en direction du sud jusqu'au pont de Catane, et la mise en œuvre des mesures de compensation environnementale au plus proche du périmètre du projet;
- De solliciter de la Commission d'enquête que les engagements complémentaires susmentionnés soient pleinement pris en considération dans le cadre de l'avis qu'elle aura à formuler afin de garantir leur réalisation ;
- D'exprimer donc un avis favorable sur le dossier du Rondeau, réservé sur le dossier A480 dans son ensemble et défavorable sur le point spécifique de la prise en compte du risque inondation par le projet;

#### 4.5. Ville d'Echirolles

C874- Délibération du conseil municipal d'Echirolles du 18 décembre 2017.

La commune rappelle son avis sur le dossier préalable d'enquête publique ayant fait l'objet d'une délibération municipale du 26 juin 2017, où elle soulignait son grand intérêt pour ce projet et un certain nombre d'inconvénients sur les aménagements présentés qui attendaient des précisions dans la mise en œuvre du projet.

La Ville souhaite confirmer ses positions sur certains sujets qui lui semblent devoir encore être mieux pris en compte. Ils ont fait l'objet d'échanges soutenus depuis plusieurs mois tant avec les services de l'État et ses bureaux d'études en lien avec la Métropole qui porte ces attentes dans les instances de pilotage du projet.

1- Le quartier Navis dispose actuellement d'un accès au nord, directement depuis la rue du Tremblay, et d'un accès au sud depuis la rue Roger Lauraine. En 2018, ce seront 217 logements qui auront été livrés sur ce nouveau quartier Navis, ainsi que 4500 m<sup>2</sup> de bureaux et en 2020, 80 logements supplémentaires devraient être livrés.

Le projet actuel de réaménagement du Rondeau, tel que présenté dans le dossier d'enquête, supprime l'accès nord par la rue du Tremblay depuis la dalle couverte créée sur la Rocade sud. Bien que le projet proposé améliore incontestablement l'environnement général du secteur, la nouvelle proposition d'accès comporte néanmoins plusieurs fragilités :

- Elle provoque un risque de sentiment d'enclavement du nouveau quartier Navis, ainsi qu'une réelle dégradation des conditions d'accès. A titre d'exemple, pour atteindre l'immeuble tertiaire « Le Rayon Vert », il sera demain nécessaire de faire un détour de près de 800 m, alors que cet immeuble est justement en proximité immédiate et très visible de la rocade.
- Elle générera un trafic routier dans le quartier créant un détour de 600 à 800 m qui, d'une part renforcerait le passage des véhicules dans la rue René Thomas accueillant un groupe scolaire, et qui d'autre part ferait passer l'ensemble du trafic de l'opération Navis par les rues Roger Lauraine et de la Viscoise. Les camions et véhicules utilitaires des entreprises situées au nord du quartier n'auraient donc pas d'autre solution que de transiter par des rues résidentielles.
- Par ailleurs, la solution actuelle semble omettre le fait que les rues René Thomas et Roger Lauraine sont interdites à la circulation des poids lourds 3,5 T, étant donné la présence de pipelines. Les poids lourds des entreprises du secteur n'auraient donc plus du tout accès à leur site. Ce nonaccès des poids lourds pose aussi question pour la défense incendie et la circulation des véhicules de secours dans le quartier.

Pour toutes ces raisons, il paraît impératif qu'une solution opérationnelle rétablissant un accès au nord soit retenue dans le temps de l'enquête publique. Le financement induit pour cette solution devrait être porté par l'opération d'aménagement du Rondeau en tant que mesure compensatoire de rétablissement d'un accès supprimé.

2- A travers le projet de réaménagement, certains sens de circulation ne sont pas restitués, notamment les échanges entre l'A480 nord et le cours Jean Jaurès, dans les deux sens de circulation. La Ville d'Échirolles souhaite que le projet de réaménagement prenne en compte, autant que faire se peut, les demandes des acteurs économiques qui souhaitent éviter de faire transiter leurs poids lourds par les cours Jean Jaurès et Libération. Il faudra par ailleurs s'assurer que la suppression de ces accès n'induit pas un report de circulation important sur les échangeurs des États Généraux et Comboire.

3- Enfin, la Ville souhaite que le bassin de rétention des eaux, induit par le projet de réaménagement du Rondeau, s'intègre parfaitement à l'aménagement du secteur Navis. La Ville émet, en ce sens, des inquiétudes :

- Les études en cours montrent les faibles possibilités de paysagement sur l'emprise retenue pour la DUP.
- Le projet tel que présenté s'installe en lieu et place d'un emplacement boisé identifié par la LPO lors de la mise en œuvre du PLU d'Échirolles en 2006. Cet emplacement boisé amène de la qualité environnementale et joue un rôle d'étape dans la biodiversité entre la Frange verte et le Vercors pour certaines espèces. Il joue également un rôle visuel depuis le quartier résidentiel Navis vis-à-vis de la bretelle du Rondeau.
- Il est indispensable qu'une véritable insertion paysagère du bassin de rétention soit prise en compte vis à vis des constructions réalisées dans le quartier Navis. La Ville souhaite privilégier avant tout la notion de qualité de vie, en préservant les vues depuis ces constructions par des plantations de hautes tiges.

Le Conseil Municipal émet un avis intégrant l'ensemble des réserves ci dessus au projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau et prend acte de la modification du PLU en découlant.

#### **4.6. Ville de Fontaine**

##### C941- Délibération du 20/11/2017 du conseil municipal de Fontaine.

Le conseil municipal adopte un vœu de soutien au projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau. Il indique qu'il sera attentif aux points suivants :

- Les études de détail pour le pont du Vercors,
- Le planning des travaux pour une mise en œuvre rapide avec raccordement provisoire ou définitif immédiat de l'ouvrage sur les axes existants.

Par ailleurs, dans le souci du maintien de la qualité du cadre de vie des Fontainois, il suivra attentivement :

- Les études de bruits et le positionnement des protections phoniques,
- Les propositions d'insertion urbaine de qualité,
- Le suivi de la qualité de l'air,
- Les aménagements des berges le long du Drac,
- Le bilan intermédiaire environnemental et socio-économique,
- La mise en œuvre opérationnelle rapide du projet

### C941- Avis complémentaire de la ville de Fontaine

Depuis des années, Fontaine pâtit de la mauvaise accessibilité à l'A480 vers le nord, depuis le pont du Vercors et le pont des Martyrs, à cause de deux échangeurs incomplets qui n'assurent qu'une partie des mouvements directionnels.

Cette situation pénalise les Fontainois et les usagers, et les impacts sont multiples :

- Augmentation du temps de trajet et de l'inconfort des usagers,
- Augmentation du trafic sur la commune du aux usagers en provenance du nord de l'agglomération qui empruntent la sortie du pont du Vercors pour se rendre à Grenoble,
- Insécurité et inconfort des usagers piétons et cycles, particulièrement sur le pont du Vercors,
- Augmentation des nuisances environnementales, pollution et bruit, pour les riverains.

Le projet tel que présenté dans l'enquête publique satisfait la ville de Fontaine.

Toutefois, la ville de Fontaine sera particulièrement attentive à un certain nombre d'actions concrètes et d'enjeux articulés au projet :

- Attentifs à l'amélioration de la fluidité du trafic routier sur A480 à l'échelle de l'agglomération et à l'amélioration de la desserte routière de Fontaine, en particulier l'accessibilité à l'autoroute en direction du nord depuis le pont du Vercors et le pont des Martyrs. Pour ce dernier, l'amélioration de l'échangeur actuel constitue un enjeu important pour Fontaine, Grenoble et Sassenage, au regard notamment des grands projets d'aménagement de la presqu'île scientifique et des Portes du Vercors, qui induiront une augmentation de trafic à prendre en compte.
- Vigilants à l'amélioration du maillage des modes doux entre Fontaine et Grenoble, et assurer la sécurité des pratiques piétonnes et cycles sur le pont du Vercors notamment.

La Ville de Fontaine ne veut pas d'une autoroute cyclable sur l'avenue du Vercors : cela impliquerait la mise en sens unique de l'avenue au vu du foncier non disponible pour assurer la largeur nécessaire.

Toutefois, il est indispensable de pouvoir améliorer les traversées.

L'aménagement des berges du Drac dans le cadre du projet pourrait être couplé à l'aménagement du Chrono-vélo Inovalée - Portes du Vercors, avec un tracé empruntant les berges du Drac, jusqu'à Catane, puis le boulevard P Langevin, jusqu'à A Croizat.

La Ville de Fontaine demande par ailleurs de longue date le rétablissement d'une ligne bus sur le haut de l'avenue du Vercors qui pourrait renforcer les modes doux entre Grenoble et Fontaine.

Des contraintes hydrauliques fortes pèsent sur les futurs projets impactés par les risques d'inondation liés aux ruptures de digues du Drac. Dans ce contexte et celui de l'aménagement d'A480, la renaturation des secteurs inconstructibles en lien avec le Drac et au-delà est primordiale.

Les travaux de l'A480 doivent eux aussi intégrer une stratégie de résilience dans la mesure où cette voie de transit essentielle est aussi exposée aux risques d'inondations.

L'enquête publique est l'occasion pour la Ville de Fontaine d'exprimer son souhait d'un interventionnisme fort et prioritaire sur le lit mineur du Drac par l'Etat et réaffirme tout l'enjeu du rétablissement de la cote initiale de ce cours d'eau intégré au domaine public fluvial sous responsabilité de l'Etat, non entretenu pendant plusieurs décennies, ce qui conduit à une élévation généralisées de la ligne d'eau du fait des dépôts solides et de la création de bancs alluvionnaires aggravés par la retenue du pont barrage.

Au vu du seuil de l'ILL et de la nécessité du dragage du Drac, il apparaît nécessaire d'instruire la faisabilité d'un ouvrage partiel type canal en amont du seuil, pour assurer le fonctionnement de ce dernier et pour permettre le dragage d'une partie du Drac dans le but de limiter les risques inondations.

La Ville de Fontaine se réjouit que soit réaffirmée la priorité de l'échangeur Vercors. Par conséquent, Ville de Fontaine souhaite que tous les leviers soient mis en œuvre pour lever les difficultés liées à la libération du foncier afin d'inscrire les travaux de l'échangeur Vercors et de rendre l'accès direct de l'A480 nord au Fontainois au plus tôt.

#### **4.7. Ville de Voiron**

C698- Délibération du conseil municipal de Voiron du 13 décembre 2017.

Le conseil municipal de Voiron émet un avis favorable au projet d'aménagement 2x3 voies de l'A480 entre la bifurcation A48/A480/RN481 et l'échangeur du Rondeau sous maîtrise d'ouvrage de la société AREA, et de l'échangeur du Rondeau sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat.

#### **4.8. Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais**

C946- Avis de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais par délibération le 19 décembre 2017.

Ce projet tel qu'étudié et proposé est nécessaire et indispensable et permettra, nous l'espérons, de réduire significativement les congestions et les difficultés que subissent au quotidien les habitants de nos territoires qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour se rendre quotidiennement sur l'agglomération.

Les scénarios travaillés et retenus de par leur ampleur et leur capacité pourront répondre aux évolutions futures et préservent autant que possible l'avenir.

A ce titre, nous retenons plusieurs intentions en matière de mobilité durable et de co-voiturage qui permettront de répondre aux défis des décennies à venir et à l'accompagnement des mutations sur l'usage et la pratique de la voiture qui ont déjà débuté, en cours ou à venir.

Nous notons tout particulièrement les volontés de participation au développement des parkings de covoiturage en amont de l'A480 (le Pays Voironnais œuvre depuis plusieurs années maintenant à l'aménagement de ceux-ci à proximité immédiate des échangeurs), une expérimentation du covoiturage dynamique (à privilégier sur la Voie Réservee aux Transports en Commun afin de ne pas impacter les capacités proposées par les nouveaux aménagements), les études de faisabilité d'expérimentation d'arrêts urbains sécurisés sur diffuseurs, la participation au développement de bornes de recharge électrique sur les parkings de relais et de covoiturage, l'expérimentation de nouvelles avancées technologiques en matière d'autoroute connectée.

Ces intentions affichées dans le présent dossier doivent évoluer vers des objectifs partagés pour répondre aux préoccupations de l'ensemble des acteurs signataires de la charte en faveur du covoiturage, des parkings relais et de l'auto-stop organisé piloté par l'EP SCOT.

Enfin, le Pays Voironnais souhaite aussi indiquer qu'il est très favorable à la gestion dynamique des vitesses (90 km/h, 70 km/h, 50 km/h). Celles-ci doivent être pensées en fonction des heures de pointe / heures creuses et en fonction des périodes (jour, nuit, semaine, WE et vacances) afin qu'elles soient adaptées aux trafics et flux constatés.

L'idée de la gestion dynamique et adaptée des vitesses a pour objet de garantir l'accès et les temps de parcours à l'agglomération grenobloise pour les pendulaires actuels, de renforcer le pôle d'équilibre de Voiron et du Pays Voironnais, tout en agissant sur le phénomène de périurbanisation.

En dernier lieu, la Région Urbaine Grenobloise, dans son ensemble et dans sa pluralité, ne pourra faire l'économie d'une réflexion active sur la question, certes très complexe de l'aménagement des horaires d'ouverture et de fermeture des établissements, entreprises et collectivités générateurs de déplacements.

Enfin, le Pays Voironnais tient à attirer l'attention des maîtres d'ouvrage pendant la phase des travaux sur la mise en place de mesures et actions spécifiques pour garantir au mieux l'accessibilité de la ville (avec la mise en place de transports alternatifs et collectifs spécifiques).

#### **4.9. Conseil de Développement du Pays Voironnais**

C657- Avis du Conseil de Développement du Pays Voironnais du 19 décembre 2017.

Le Conseil de Développement du Pays Voironnais se félicite des objectifs affichés par ce projet. Il est sensible aux intentions révélées à l'égard d'une mobilité durable et du co-voiturage ainsi qu'à l'égard de l'accompagnement des mutations sociologiques en cours sur l'usage et la pratique de la voiture individuelle.

Le Conseil de Développement du Pays Voironnais est également plutôt favorable à la gestion apaisée des vitesses sur cette autoroute, sous réserve qu'elles restent adaptées aux conditions de circulation et sera vigilant à ce que l'intérêt des usagers soit pris en compte pendant la période des travaux.

Enfin et surtout, il reste persuadé que l'inversion relative des flux de circulation, par l'implantation concertée des entreprises et des services sur l'ensemble du territoire de la région grenobloise est un objectif d'aménagement durable pour ce grand territoire.

#### **4.10. Ville de Voreppe**

C745- Délibération du conseil municipal de Voreppe du 21 décembre 2017.

La ville de Voreppe :

- Donne un avis favorable au dossier d'enquête préalable ;
- Dit que le commune se félicite du travail préalable qui a permis de trouver un consensus et d'aboutir à la signature d'un protocole d'accord et qu'elle partage pleinement les objectifs visés par le protocole ;
- Considère que le projet est nécessaire et indispensable en regard des congestions et des difficultés que subissent quotidiennement les voreppins, et qu'il pourra répondre aux évolutions futures.

La commune accueille favorablement les intentions de la maîtrise d'ouvrage en matière de mobilité durable et de covoiturage : parkings de covoiturage, covoiturage dynamique, expérimentation d'arrêts urbains sécurisés sur diffuseurs, bornes de recharges électriques, autoroute connectée...

La commune est favorable à la gestion dynamique des vitesses (90, 70, 50 km/h) en fonction des heures de pointes ou des heures creuses et des périodes, adaptées au trafic, afin de garantir les temps d'accès à l'agglomération grenobloise, en renforçant le pôle d'équilibre de Voiron et du pays voironnais, tout en agissant sur le phénomène de périurbanisation.

La commune souhaite que soit mené au niveau de la Région Urbaine Grenobloise une réflexion sur la question de l'aménagement des horaires, du télétravail, des espaces de travail partagé des établissements, entreprises, collectivités, générateurs de déplacements.

#### **4.11. Ville de Varcis Allières et Risset**

C772- Délibération du 19 décembre 2017 du Conseil municipal de Varcis Allières et Risset. : Prise en compte des transports collectifs dans le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau.

Les populations des communes du grand sud grenoblois vont croissantes. Or les services de transports collectifs vers le grand sud sont très inefficaces. Les déplacements en voitures particulières sont donc souvent préférés. La suppression de l'accès au cours Jaurès au Rondeau a des conséquences sur la ligne structurante Proximo 17. Celle-ci devrait se raccorder à son itinéraire par un accès soit plus au nord, soit plus au sud par le cours St André.

Nous demandons que le projet de réaménagement prenne plus en compte les exigences d'un service de transport collectif attractif afin de diminuer la part des déplacements individuels avec des impacts énergétiques, environnementaux et économiques, à savoir :

- Une réserve pour des voies spécifiques aux transports collectifs sur l'A480 au nord et au sud de l'échangeur du Rondeau ;
- Un réaménagement de l'échangeur du Rondeau qui permette une continuité des voies dédiées aux transports collectifs entre l'A51 et l'A480.

#### **4.12. Ville de Murinais**

C875- Délibération du conseil municipal de Murinais du 22 décembre 2017.

Le conseil municipal de Murinais donne un avis très favorable au projet porté par le Département de l'Isère, l'État, et la société AREA, soutien officiellement cette opération stratégique pour le développement de nos territoires et la qualité de vie des isérois.

#### **4.13. SMTC**

C822- Délibération du comité syndical du SMTC du 14 décembre 2017.

Après avoir rappelé l'avis favorable du comité Syndical exprimé par délibération le 10 juillet 2017 assorti de réserves, le comité syndical :

- Réitère sa demande d'être associé au comité de pilotage sur le réaménagement de l'échangeur du Rondeau et de l'A480 ;
- Demande communication des études complètes de trafic réalisées pour le compte des maîtres d'ouvrage afin de les intégrer aux études du Plan de déplacement Urbain ;
- Regrette la non disponibilité de l'étude d'impact quant aux bénéfices d'une vitesse maximale autorisée à 70 km/h sur la section comprise entre les diffuseurs du Vercors et Louise Michel dans le cadre de l'enquête publique ;



- Réitère sa demande de mise en place d'une signalisation dynamique sur l'A480 et la RN87 permettant de connaître le nombre de places disponibles dans les parkings relais situés à proximité des diffuseurs ;
- Précise que, s'agissant d'un ouvrage de rétablissement, le SMTC n'acceptera pas de devenir le gestionnaire de la nouvelle travée créée à Catane qui permettra le passage des trois voies de l'autoroute et qui supportera la ligne de tram C ;
- Sollicite, en compensation des surcoûts générés par l'exploitation autoroutière sur la surveillance, l'entretien et la réparation des passages supérieurs qui supportent des voies de tram ou bus en site propre, la gratuité des opérations de balisage et de signalisation réalisées par le concessionnaire à l'occasion de ces interventions ;
- Réitère ses recommandations relatives à l'approfondissement du parti d'aménagement global en termes d'insertion environnementale et urbaine et la mise en œuvre des mesures de compensation environnementale au sein du ressort territorial ;
- Donne un avis favorable au projet de réaménagement du rondou et de l'A480 sous réserve de la pleine prise en considération des réserves suivantes :
  - La pleine et entière prise en considération de la problématique spécifique de la digue du Drac le long de l'A480, dont les fonctionnalités doivent être maintenues, voire confortées, par un traitement homogène en rapport avec l'aléa de référence sur l'intégralité du linéaire, et la demande que la déclaration d'utilité publique du projet sur le réaménagement de l'échangeur du Rondeau et de l'A480 soit prise à l'issue du rapport des commissaires de l'enquête relative à l'autorisation environnementale ;
  - L'amélioration de la compacité autoroutière au droit de l'échangeur Catane pour ne pas augmenter l'exposition des riverains et équipements sensibles à proximité ;
  - La signature d'une convention d'indemnisation du SMTC par les maîtres d'ouvrage pour les surcoûts d'exploitation liés aux coupures des lignes C6 et Tram C pendant les travaux ;
  - La réalisation d'une VRTC sur la bande d'arrêt d'urgence au sud du Rondeau préalablement aux travaux de l'échangeur du Rondeau afin de compenser la perte du temps de parcours des lignes de transports en commun desservant le grand sud de l'Isère (ligne 4500 du réseau TransIsère et ligne 17 du réseau Tag) ;
  - Le renforcement des mesures physiques du verrou Nord et la réalisation d'une voie à occupation multiple (VOM) en amont du verrou nord et préalablement au démarrage des travaux ;
  - La prise en compte du SCOT et des conclusions des études d'impact quant aux bénéfices d'une vitesse maximale autorisée à 70 km/h sur la section comprise entre les diffuseurs du Vercors et Louise Michel ;
  - L'avancement dans le cadre du PDU des études de pertinence et de faisabilité pour voie dédiée aux VOM ou VRTC sur l'A48/A480/A41/A51.

#### **4.14. Maire de Saint-Savin**

C784- Madame Evelyne MICHAUD, Conseillère Départementale, Vice-présidente CAPI, Maire de Saint-Savin, indique qu'elle émet un avis en faveur de la réalisation du projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau, afin de :

- Renforcer l'usage des transports multimodaux et des modes doux de déplacement afin de simplifier les connexions pour une meilleure efficacité ;

- Assurer un volume de travaux qui privilégiera les entreprises locales avec des créations d'emploi à la clé ;
- Mettre en place une infrastructure innovante qui constituera une vitrine technologique pour le territoire ;
- Fiabiliser et réduire les temps de transport pour l'accès et les échanges internes, générant moins de stress et permettant à nos entreprises de gagner en performance grâce à un déplacement amélioré de leurs salariés et de leurs marchandises ;
- Générer un impact positif sur l'activité commerciale des entreprises par l'amélioration de l'accès sur Grenoble et de sa Métropole – Gain de temps et d'argent ;
- Rendre lisible les trajectoires (échangeur du rondou) afin d'éviter un entrecroisement des files pour maximiser la sécurité et le confort de conduite.

#### **4.15. Maire de Seyssins**

L43-lettre du maire de Seyssins, Monsieur Fabrice HUGELÉ en date du 14 décembre 2017.

La RD6 doit être considérée comme la 4<sup>ième</sup> branche du carrefour du Rondou et non comme une bretelle annexe et mineure. Plus de 35000 véhicules l'empruntent chaque jour en provenance ou en direction de Seyssins, du sud-grenoblois, du Vercors, ou de la rive gauche du Drac.

Je n'ai pas connaissance :

- D'une étude d'impact qui évoquerait les reports de circulation sur cette section ;
- D'une étude d'impact sur la mise en place d'un feu tricolore et tourne à gauche sur le pont du Rondou pour les usagers se rendant vers le sud depuis Libération ;
- De l'impact économique du chantier et des modifications de circulation induites sur un tissu de plusieurs centaines d'entreprises de la ZAE du Rondou :
  - Coupure du pont du Rondou ;
  - Coupure de la ligne de bus C6.

Il nous semble difficile de nous exprimer sur ce dossier de réaménagement du Rondou sans avoir quelques éléments techniques qui anticipent sur les incidences de celui-ci.

#### **4.16. Maire de Saint-Martin-le-Vinoux**

Rencontré par la commission le 13 novembre 2017, Mr Yannick Ollivier, Maire de Saint-Martin-le-Vinoux a confirmé la position de la délibération du conseil municipal du 30 juin 2017, en se déclarant favorable au projet, mais en insistant sur deux recommandations :

- L'apaisement permanent de la vitesse à 70 km/h, de bout en bout sur l'axe A480 concerné, aurait un effet bénéfique sur les nuisances sonores, la pollution de l'air, et permettrait de réduire l'emprise ;

- Dans un contexte d'aménagement de la ZI du parc d'Oxford (dont EDF secteur hydraulique, 1100 emplois), la réalisation de l'emplacement réservé n°27 du PLU de Saint-Égrève permettrait aux acteurs des zones économiques des deux communes de Saint-Martin-le-Vinoux et de Saint-Égrève d'avoir un accès direct à l'A48 vers les directions de Lyon et Valence.

#### **4.17. Maire de Saint-Égrève**

Rencontré par la commission le 14 novembre 2017, Mr Daniel Boisset, Maire de Saint-Égrève a réitéré sa demande de prise en compte d'un réaménagement complet de l'échangeur sud de Saint-Égrève, ou à minima de sa branche « ZI vers Lyon ». Il a rappelé qu'un emplacement réservé n°27 du PLU de la Ville est affecté à la création d'une sortie d'autoroute), qu'il borde l'emplacement réservé n°40 prévu par le volet de mise en compatibilité du PLU, du dossier d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau.

Il a réaffirmé la demande du Conseil municipal dans sa délibération du 5 juillet 2017 que le nouvel emplacement réservé n° 40 envisagé dans le dossier de mise en compatibilité du PLU préserve les objectifs de l'emplacement réservé n° 27 prévu actuellement au PLU afin de permettre la réalisation de la branche d'accès à l'A480 en direction de Lyon.

## **5. ANNEXE 5 : Compte rendu de la réunion publique du 18 décembre 2017**

## PROJET D'AMÉNAGEMENT DE L'A480 ET DE L'ÉCHANGEUR DU RONDEAU

### COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE

*décidée par la commission d'enquête*

**Stade des Alpes de Grenoble, le lundi 18 décembre 2017, à 19 heures**

#### **Intervenants**

M. Bernard COHEN	Président de la commission d'enquête publique préalable à la DUP
M. Alain CHEMARIN	Membre titulaire de la commission d'enquête publique préalable à la DUP
M. Bernard PRIVAT	Membre titulaire de la commission d'enquête publique préalable à la DUP
Mme Nathalie CROISÉ	Journaliste EKOPO.
M. Nicolas ORSET	Directeur adjoint de l'innovation, de la construction et du développement groupe APRR
M. Fabrice GRAVIER	Chef de service mobilité, aménagement, paysages DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
M. Christophe LABBÉ	Conducteur d'opération A480 DICODEV Groupe APRR
M. Hugo WAGNEUR	Conducteur d'opération Pôle opérationnel Rondeau MAP DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

#### **Public présent**

De l'ordre d'une centaine de personnes.

#### **Déroulement de la réunion :**

- Introduction par la commission d'enquête
- Présentation du projet par les deux maîtres d'ouvrage AREA et DREAL
- Échanges avec le public (questions / réponses)

## 1- INTRODUCTION

**M. Bernard COHEN**, Président de la commission d'enquête, informe le public de la prolongation de l'enquête jusqu'au vendredi 12/01/2018. Cette enquête qui a débuté le lundi 20/11/2017, porte sur l'utilité publique et la mise en compatibilité des PLU des quatre villes riveraines. Au regard de l'intérêt du dossier, de la complexité de l'aménagement, et en réponse aux demandes d'associations et de riverains, la commission d'enquête a décidé de la tenue de la présente réunion publique. Les membres de la commission d'enquête n'interviendront pas au cours de cette séance et seront attentifs aux échanges. Le compte rendu de cette réunion sera joint au rapport de la commission d'enquête, qui émettra des conclusions motivées et tri-personnelles. **M. COHEN** indique que le dossier est accessible dans les huit mairies impliquées de l'agglomération et sur le site internet de la Préfecture de l'Isère. Il évoque les références réglementaires de la tenue de cette réunion publique (notamment les articles L123.9 et R123.17 du code de l'environnement). Il indique que l'ensemble des observations émises sur les registres, des courriers et des mails reçus, sont consultables à la mairie de **Grenoble, siège de l'enquête**.

**M. Alain CHEMARIN** présente le rôle et les missions de la commission d'enquête désignée par le tribunal administratif avec une mission temporaire assurée du lundi 20/11/2017 au 12/03/2018. Il précise que cette commission d'enquête est indépendante des projets et des acteurs, et qu'elle a signé une déclaration de non-conflit d'intérêt. A ce jour, la commission d'enquête a tenu onze permanences et a rencontré une cinquantaine de personnes sur les quatre communes directement concernées et les quatre communes en rive gauche du **Drac**. Une vingtaine de courriers ont été reçus par la commission d'enquête. Une quarantaine d'observations ont été portées dans les registres. Un nombre important de courriels ont été reçus (à ce jour, de l'ordre de sept-cents, ce qui laisse présager un nombre largement supérieur à mille en fin d'enquête). **M. CHEMARIN** indique que la présente réunion publique sera enregistrée et filmée. Un compte rendu de cette réunion sera joint au rapport d'enquête qui sera rendu pour le 12/03/2018. Les conclusions séparées, personnelles et motivées mentionneront l'avis de la commission d'enquête [avis favorable, ou avis favorable avec réserve(s) et/ou recommandation(s), ou avis défavorable].

**M. Bernard PRIVAT** présente ensuite les maîtres d'ouvrage. Il évoque l'origine des deux projets A480 et Rondeau, et la signature du protocole d'intention de 2016. Il précise qu'**AREA**, appartient au groupe **APRR** et gère essentiellement les autoroutes Rhône-Alpines. Elle assurera l'aménagement d'A480 en application du décret du 21 août 2015.

**AREA** est présente à cette réunion en la personne de **M. Nicolas ORSET**, directeur adjoint **DICODEV**. Quant à la **DREAL ARA**, elle assure la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement du Rondeau, qui fait l'objet d'un cofinancement État / **Département Isère** / **Grenoble-Alpes Métropole**. La **DREAL ARA** est présente à cette réunion en la personne de **M. Fabrice GRAVIER**, chef de service mobilité, aménagement paysages.

**M. PRIVAT** mentionne aussi les chargés de projet, **MM. Christophe LABBE** et **Hugo WAGNEUR**, respectivement pour **AREA** et la **DREAL ARA**, et il précise, pour terminer, que les commissaires enquêteurs vont, maintenant, écouter les échanges. La commission d'enquête interviendra uniquement en cas de « dérapage » de ces échanges. La réunion publique traitera d'A480 et du Rondeau, et rien que de cela.

**Mme Nathalie CROISÉ**, journaliste, se présente. Elle animera la réunion publique. Elle mentionne l'objectif d'un créneau temporel d'intervention de deux à trois minutes par personne dans la phase des questions. **Mme CROISÉ** interroge le public quant à ses moyens de déplacements et elle passe la parole aux deux maîtres d'ouvrage, afin qu'ils effectuent la présentation des opérations d'aménagement prévues.

## 2- PRÉSENTATION DES OPÉRATIONS PAR LES DEUX MAÎTRES D'OUVRAGE

**M. ORSET** évoque la phase d'information et de dialogue initiée depuis un an. **Mme CROISÉ** rappelle le contexte de l'Y grenoblois et de l'aire urbaine. **M. GRAVIER** fait remarquer le caractère central de la question de la mobilité, en évoquant les Assises de la Mobilité lancées par la Ministre des Transports et qui déboucheront sur une loi d'orientation sur les mobilités. Il indique que le territoire grenoblois représente un peu plus de 220 000 emplois, dont un quart des actifs résident en dehors de la métropole. Il fait remarquer que, sur la métropole grenobloise, le réseau vélo est conséquent et encore en développement. Le développement du réseau de tramway se prolonge.

**M. GRAVIER** souligne l'enjeu de la complémentarité entre les différents modes de transport.

**M. ORSET** évoque le volet des pôles d'échanges organisés autour de services, et fait remarquer que l'ensemble des différents modes de transport et services créent de la mobilité. Il évoque la priorité à donner à plus de modernisation, en soulignant, d'une part, l'actuelle difficulté rencontrée au niveau de l'accessibilité, et, d'autre part, l'actuelle situation saturée (actuelle circulation de 100 000 véhicules par jour, jugée hors normes). **M. ORSET** évoque les autres offres possibles de transport (vélo, tramway, bus), le besoin d'accessibilité et l'actuel constat d'une vitesse inférieure à 30 km / heure sur les quinze kilomètres d'autoroute entre **Saint-Égrève** et **Claix**. **M. GRAVIER** indique que le **SCOT**, approuvé fin 2012, mentionne que l'organisation des déplacements doit évoluer. Le **SCOT** prévoyait une stabilisation du trafic routier.

Les deux maîtres d'ouvrage présentent les grands enjeux de ce projet global. La signature du protocole d'intention le 10/11/2016, est rappelée. Ce protocole s'appuie sur trois axes forts, à savoir, pour les usagers, une fluidification et une fiabilisation des temps de parcours, pour la population riveraine, une réduction de l'impact, enfin, concernant la qualité de vie, la création d'une mobilité durable.

Pour le premier point, la fiabilisation des temps de parcours, **M. GRAVIER** indique qu'à la mise en service, les usagers gagneront vingt minutes aux heures de pointe entre **Saint-Égrève** et **Claix**. **M. ORSET** fait remarquer que les deux aménagements prévus pour redonner de la fluidité aux axes structurants, sont complémentaires. Au nord et au sud de l'aménagement, des verrous seront conservés par le maintien des deux voies actuelles. Entre ces deux verrous, la réalisation de l'aménagement permettra d'avoir des échanges plus fluides. **M. ORSET** indique que l'accessibilité et le fonctionnement du diffuseur du Vercors seront améliorés du fait de la proposition de création d'un deuxième pont de franchissement d'A480. **M. GRAVIER** décrit l'aménagement prévu au Rondeau (réalisation d'une tranchée couverte permettant de dissocier les flux locaux des flux de transit, tout en supprimant les problèmes de remontée de files). Sur ce secteur, il est par ailleurs prévu de créer une passerelle dédiée aux vélos. **M. ORSET** évoque le volet de la meilleure accessibilité pour les secours, en précisant que des équipements de sécurité seront réalisés sur quinze kilomètres. Des dispositions sont prévues afin d'améliorer les cheminements piétons et cycles. **M. GRAVIER** indique que cette amélioration des conditions de circulation sera bénéfique pour les différents acteurs, notamment les poids lourds qui pourront disposer de temps de parcours plus fiables, ce qui contribuera à l'attractivité économique du territoire.

**M. ORSET** aborde le deuxième point, à savoir celui de la mobilité durable. Dans le domaine de la qualité de vie des territoires, il souligne l'importance de disposer de points de connexion multimodaux. L'aménagement propose, notamment, la création d'une nouvelle passerelle sur l'Isère et une passerelle au Rondeau. **M. ORSET** évoque le livre blanc de l'agglomération avec ses 350 kilomètres de pistes cyclables qu'il convient de relier par des connexions. Le projet d'aménagement A480 / Rondeau traite du renforcement des parkings de covoiturage, du volet des VSP (Voie Spécialisée Partagée) / VRTC (voie Réservee aux Transports en Commun, examen des conditions de réalisation sur A41 Crolles, et depuis le sud de l'agglomération grenobloise), et de l'expérimentation pour des voies de covoiturage. **M. ORSET** mentionne la création du nouvel accès à la presqu'île scientifique, permettant une accessibilité de tous les modes de transport aux Martyrs.

Concernant le troisième point portant sur une meilleure intégration pour les riverains, **M. GRAVIER** décrit le projet de « couture urbaine » au Rondeau (travail sur une meilleure fonctionnalité pour tous les modes de transports). Le projet d'aménagement prévoit, notamment, une mise en valeur du cours de la Libération et une réappropriation des berges du **Drac**. **M. GRAVIER** mentionne le souci de la préservation de l'environnement en ce qui concerne le volet eau (collecte et traitement des eaux de la plate-forme). Il évoque les dispositions prévues au regard de l'impact du projet d'aménagement sur les volets faune et flore. Concernant le cadre de vie des riverains (bruit, qualité de l'air et paysage), le projet d'aménagement prévoit de créer sept fois plus d'écrans qu'actuellement. **M. ORSET** indique que les prévisions d'évolution du trafic débouchent sur un projet neutre en termes de qualité de l'air. Côté paysage, il est prévu d'enfouir la ligne HT aérienne existante le long d'A480 entre Catane et le Rondeau. **AREA** participe au volet de la rénovation urbaine (quartier Mistral côté ville).

**M. GRAVIER** conclut la présentation sur les étapes d'information du projet. A ce jour, une partie des remarques émises ont été prises en compte. Les prochaines étapes du projet sont les suivantes : fin de l'enquête publique préalable à la DUP le vendredi 12/01/2018, remise du rapport de la commission d'enquête deux mois plus tard, objectif de prise de l'arrêté DUP avant fin 2018, tout prochain dépôt du dossier d'autorisation environnementale unique dans la perspective d'une enquête publique en 06/2018, tenue d'une troisième enquête (parcellaire) portant sur les terrains à acheter. **M. GRAVIER** mentionne l'objectif de disposer de toutes les autorisations administratives pour fin 2018. Parallèlement, des études de conception détaillée seront conduites en 2018. Le début des travaux est prévu en 2019 pour une mise en service à l'horizon fin 2022. **M. ORSET** évoque le volet de la communication digitale, dont le dispositif permettra d'informer et d'être informé.

### 3- LANCEMENT DE LA PHASE D'ÉCHANGES

Mme **CROISÉ** invite **MM. LABBÉ** et **WAGNEUR** à rejoindre la tribune. Elle introduit le temps d'échanges en demandant aux participants de se présenter avant de poser leurs questions. Il peut être envisagé d'ajouter des compléments dans le cadre de l'évocation d'une même thématique.

### 4- ÉCHANGE SUR LA LIMITATION DE VITESSE, SUR LA LARGEUR DES VOIES

**M. Alain LAURIOT**, de **LAHGGLO**, demande une réponse « non langue de bois ». Il évoque le projet de voirie proposé avec des largeurs de voies de 3,50, 3,25 et 3,00 mètres selon une vitesse à 90 km / heure, non adapté à 70 km / heure. Il pose la question de la raison d'une non-utilisation d'une expérimentation VSA 70, à savoir une solution qui permettrait, notamment, de réduire les emprises autoroutières au droit de Catane.

**M. ORSET** indique que la conception du projet est conforme au protocole d'intention et que l'on dispose d'une décision ministérielle. Il rappelle qu'il incombera à l'autorité de police de prendre une décision quant à la limitation de vitesse. Le projet d'aménagement présenté intègre des voies qui sont déjà réduites. Il indique qu'**AREA** s'est attachée à rester dans les emprises. Concernant le sujet de la limitation de vitesse à 70 km / heure, le Préfet de l'Isère a décidé de lancer une étude spécifique vis-à-vis de laquelle les éléments permettant une décision lui seront apportés au printemps prochain.

**M. LAURIOT** demande s'il est prévu de réduire la voirie en cas de décision d'une mise en œuvre d'une limitation de vitesse à 70 km / heure.

**M. LABBÉ** indique que les emprises ont été optimisées et qu'il est aujourd'hui « illusoire de faire plus petit ».

### 5- ÉCHANGE SUR LA LIMITATION DE VITESSE



**M. Maurice OZIL**, d'une association d'habitants Meylan, rappelle l'origine du **SCOT**. Il fait remarquer la nécessité de prendre en compte son aspect de « chrono aménagement » permettant de disposer d'un aménagement structurant n'incitant pas à habiter loin de la métropole. Il fait remarquer qu'une limitation de vitesse à 70 km / heure correspond à une minute supplémentaire. Il demande d'arrêter de mentionner le fait que, plus on va vite, mieux on se porte.

**M. ORSET** rappelle le contenu du protocole d'intention traitant des conditions de fluidité, à savoir, notamment, l'intérêt convenu d'une limitation de vitesse à 70 km / heure sur la séquence centrale.

## 6- ÉCHANGE SUR LES PROTECTIONS ACOUSTIQUES, SUR LES SITES SEVESO, SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

**M. Alain VERGER**, riverain, pose une question sur les protections acoustiques, ceci au regard de l'absence de continuité et de rupture de protection prévue au niveau des Eaux Claires. Il rappelle l'accident survenu sur l'autoroute il y a une dizaine d'années au droit des usines à risque de la zone Point P, où sont présents des produits inflammables. **M. VERGER** fait remarquer que le projet ne réduit pas la pollution de l'air et n'apporte pas d'amélioration en ce domaine pour les habitants résidant dans la zone la plus polluée. Il pose la question du bruit au regard des habitations sur ce secteur.

**M. LABBÉ** indique que le projet **AREA** traite le premier front des maisons impactées. Il évoque le positionnement d'habitations en dessous des seuils réglementaires. Il précise que les sites **SEVESO** sont traités dans le cadre de Plans de Protection des Risques Technologiques (PPRT).

**M. ORSET** indique que des décisions restent à arrêter concernant des écrans acoustiques innovants. Il rappelle avoir mentionné, lors de la présentation, une neutralité du projet concernant le volet de la pollution de l'air. Cette neutralité va être complétée par des éléments portant sur les matériaux et les végétaux (réduction des émissions de polluants).

**M. GRAVIER** indique qu'il existe un Plan de Protection de l'Atmosphère. Ce PPA ne concerne pas uniquement les infrastructures routières mais développe une approche cohérente qui intègre notamment l'amélioration du bâti, de la technologie des véhicules, etc. Sur ce point, il convient donc d'observer le projet comme une pièce d'un ensemble. Sur la période récente, **M. GRAVIER** indique que l'on constate une amélioration de la qualité de l'air de façon globale.

## 7- ÉCHANGE SUR LES PROTECTIONS ACOUSTIQUES

**M. Didier CANDELON**, évoque la réunion de présentation faite en 09/2017 sur **Fontaine**. Il constate qu'aucune protection phonique n'est prévue sur le secteur Ampère, Diderot, ce qui représente des changements par rapport aux éléments évoqués à la réunion de présentation à **Fontaine**.

**M. LABBÉ** précise qu'il n'a pas été apporté de modifications aux synoptiques acoustiques.

**M. CANDELON** indique que des changements ont été apportés et que des protections phoniques étaient prévues sur **Fontaine**. **M. LABBÉ** répond ne pas en avoir souvenir. Il se pose la question d'un cas de figure qui n'aurait pas été pris en compte. **M. LABBÉ** rappelle qu'au regard des actuels neuf-cents mètres d'écrans acoustiques, le projet d'aménagement présente un linéaire de six kilomètres. Certains écrans acoustiques pourront être associés à des panneaux photovoltaïques.

**M. LABBÉ** indique que les actuelles cartes de protections acoustiques sont celles qui ont été présentées à la réunion de Fontaine.

**M. GRAVIER** indique qu'un bilan acoustique sera établi et qu'il sera comparé à l'état initial. En cas de zones insuffisamment protégées, des protections de façades seront réalisées. Si cela concerne plusieurs maisons, suite à une analyse détaillée de la situation, un mur pourra alors être envisagé.

## 8- ÉCHANGE SUR LA POLLUTION

**M. Gilles KUNTZ**, fait remarquer qu'au regard du volet de la pollution, le projet présenté ne respecte pas le **SCOT**. Ce document opposable mentionne une autoroute apaisée avec une limitation de vitesse à 70 km / heure. Il indique avoir noté que le projet d'aménagement des axes routiers serait neutre en matière de pollution, alors qu'il aurait espéré une évolution à la baisse. Il indique avoir participé au projet du groupe écologie de la ville de **Grenoble** voté en 2003. **M. KUNTZ** fait part de son inquiétude vis-à-vis de ce projet, s'il n'agit pas sur la pollution.

**M. ORSET** indique que, dans le cadre des études qui vont porter sur une limitation de vitesse à 70 km / heure, une des thématiques traitées examinera le volet de la pollution entre les références 70 km / heure et 90 km / heure.

## 9- ÉCHANGE SUR LE POTENTIEL FERROVIAIRE, NOTAMMENT LA LIGNE FERROVIAIRE GRENOBLE / GAP

**M. Marc-Jérôme HASSID**, indique avoir noté des points positifs. Il revient sur des points généraux. Il constate que la convention alpine est respectée (réseau existant). Au regard de la qualité de l'air et de la stabilisation du réseau routier, il demande des informations concernant les dispositions prévues afin de compenser par rapport au « plus de routier ». Il évoque la ligne de train **Grenoble / Gap** disposant d'une structure de potentiel, qui pourrait engendrer moins de voitures. Il évoque le choix entre un encouragement à plus de routes ou à des voies alternatives.

**M. GRAVIER** souligne la complémentarité entre modes de déplacement. S'agissant du ferroviaire, l'enjeu consiste en la massification des trajets domicile / travail et sur les liaisons entre pôles de taille suffisamment importante. Les transports en commun sont une priorité en zone urbaine et la route reste un vecteur indispensable qui a encore des marges de progrès, notamment sur le covoiturage et la propulsion des véhicules.

## 10- ÉCHANGE SUR LES NIVEAUX DE POLLUTION, SUR LE REPORT MODAL

**M. Xavier BODIN**, riverain de l'A480, indique se poser des questions. Il estime qu'il y a trop de voitures et pas de report modal. Au regard du dossier de 1 500 pages, il pose la question des niveaux de pollution dans 15 à 20 ans, de circulation à un niveau de 120 000 puis 150 000 voitures. Il s'interroge sur les propos qu'il pourra « tenir à sa fille ». Il fait part de sa crainte d'une augmentation du niveau de la pollution, ceci vis-à-vis du volet du report modal.

**M. GRAVIER** mentionne les enjeux de la transition énergétique. Il rappelle l'existence de l'infrastructure de transport et la perspective d'une disparition des véhicules thermiques à l'horizon 2040. Il indique que la volonté d'une politique de report modal nécessite de désengorger l'espace public afin de porter une politique de report modal volontariste et permettre une reconquête de la ville par les transports en commun. Il évoque les politiques des collectivités vis-à-vis de ce report modal et notamment la limitation du stationnement, la place donnée aux modes doux ainsi que les incitations fiscales (indemnité kilométrique vélo).

**M. GRAVIER** rappelle que l'artère actuelle n'est pas aujourd'hui performante et qu'il convient de la rendre plus performante. La démarche de plus d'occupants par véhicule, et donc moins de véhicules, nécessitera du temps. Il cite, pour exemple, le volet du tri des déchets.

**M. GRAVIER** mentionne que cette phase transitoire permettra de développer les modes actifs, le covoiturage, et de rendre la route moins polluante.

**M. BODIN** réagit en estimant que l'on ne dispose pas de 15 ou 20 ans, et s'interroge vivement sur le fait que l'on puisse « favoriser plus la voiture ».

**M. ORSET** revient notamment sur le volet des voies de covoiturage. Il fait remarquer que ce positionnement ne s'inscrit plus dans une logique du « tout voiture ». Les horizons 2020 / 2022 ont été évoqués. Un changement des comportements sera incité par les actions décrites en présentation. Le projet d'aménagement s'inscrit dans une globalité. L'élaboration en cours du PDU est évoquée.

### **11- ÉCHANGE SUR L'UTILISATION DE LA VOITURE, SUR LES MESURES AU DROIT DE CATANE EN TERMES DE POLLUTION**

**M. Fabien MALBET**, élu de la ville de **Grenoble**, fait remarquer que la France dépasse le seuil fixé par l'OMS. Il évoque les volets d'une utilisation moindre de la voiture ou d'une augmentation du nombre de personnes transportées dans une voiture (exemple cité de trois passagers). Il évoque les moyens d'inciter les gens à l'intérêt général. **M. MALBET** évoque le cas de l'école située à côté de l'échangeur de Catane. Le projet d'aménagement présenté prévoit de rapprocher la bretelle, actuellement située à quarante mètres, à vingt mètres. Il attire l'attention sur le niveau élevé de l'émission des polluants dans une bretelle d'accélération. Il pose la question des mesures prises afin que la pollution n'augmente pas.

**M. ORSET** indique qu'une note a été transmise au Ministère concernant l'expérimentation d'une voie de covoiturage. Il précise qu'un retour sur ce volet d'expérimentation est attendu d'ici 03/2018. Les dispositions de contrôle seront traitées dans le cadre de cette expérimentation.

Concernant le secteur de Catane, **M. ORSET** effectue un rappel historique (pont du tramway datant de 2005, réservations prévues en 2011, décalage d'une vingtaine de mètres de l'axe de l'autoroute). Au regard d'une démarche ERC (Éviter, Réduire, Compenser), il fait remarquer que cela ne peut être évité. Un soutènement, afin de compacter la zone, a été étudié. Dans la perspective d'une amélioration de l'intérieur et de l'extérieur des bâtiments scolaires existants, un protocole va être mis en place avec la ville de Grenoble. **AREA** indique avoir rencontré les deux directrices d'école, ceci dans la perspective d'initier un protocole. Une prochaine rencontre est à prévoir en 03/2018 ou en 04/2018 afin d'examiner le volet des compensations par rapport au rapprochement du gymnase et du groupe scolaire.

## 12- ÉCHANGE SUR L'ÉTUDE 70 - 90 KM / HEURE, SUR UN PROJET ETAT D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN COMMUN AVEC LE VOIRONNAIS

**M. Frédéric VERGEZ**, ancien élu régional, a remarqué que l'étude 70 - 90 km / heure n'était pas portée dans le dossier d'enquête publique. Il souligne que les bases de cette étude sont nécessaires afin de configurer l'infrastructure.

**M. ORSET** confirme que l'étude sur les limitations de vitesse est actuellement menée en parallèle. Les résultats de cette étude sont annoncés pour 03/2018 ou 04/2018. L'infrastructure autoroutière peut s'adapter. Elle a été examinée plus large au travers des projets connexes. Il fait remarquer que les politiques de transport ne sont pas exclusives. Il souligne que le PDU et les différents documents de planification vont avoir un impact.

**M. VERGEZ** évoque l'intérêt de ne pas pénaliser inutilement la voiture en ce qui concerne le volet du covoiturage. Une voie réservée aux transports en commun par car, existe sur A48. **M. VERGEZ** indique avoir pu constater des bus bloqués durant cinq à dix minutes au droit de l'échangeur de la ZI de **Saint-Égrève**. En ce qui concerne les transports en commun, il fait remarquer l'existence de vrais enjeux sur le Voironnais. Il évoque le projet d'il y a quelques années en ce qui concerne une troisième voie ferroviaire. Aussi pose-t-il la question de la volonté de l'État de la réalisation d'une infrastructure de transport en commun avec le Voironnais.

Concernant la troisième voie ferroviaire, **M. GRAVIER** indique que ce projet est logiquement porté par **SNCF Réseau**. Il souligne qu'il n'y a pas de compétition entre les projets.

## 13- ÉCHANGE SUR LES CONDITIONS DE LOGISTIQUE, NOTAMMENT DES ENTREPRISES

**M. Jean-Pierre GILLET**, coprésident du Pays Voironnais, évoque les volets d'innovation et de création des entreprises. Il constate ne pas retrouver ces caractéristiques de création d'emplois salariés dans la région grenobloise, qui perd de l'emploi. Il estime que l'une des raisons de ce constat se situe au niveau des conditions logistiques des entreprises qui nécessitent de disposer d'un réseau structuré permettant les livraisons et les déplacements des clients. Dans une volonté de changement de la situation, il estime qu'il est crucial que ce projet d'aménagement se réalise, faute de quoi les emplois du bassin grenoblois vont baisser, ceci par rapport à un effet de régionalisation basée sur Lyon. Il s'interroge sur le devenir de l'académie de Grenoble dans une dizaine d'années. Il conclut sur sa demande de recréer des conditions de logistique. Applaudissements d'une partie de l'assistance.

**M. GRAVIER** indique ne pas disposer des données chiffrées en termes d'emploi. Il reconnaît l'attractivité et le caractère innovant du territoire grenoblois, ceci sans omettre le cadre de vie des riverains. La question de l'accessibilité apparaît être au cœur des discussions.

**M. ORSET** évoque le niveau élevé de l'innovation. Des laboratoires travaillent sur ce projet d'aménagement afin de développer de nouvelles techniques (cas cité des écrans acoustiques). Il indique être preneur de sujets d'innovation.

## 14- ÉCHANGE SUR LE NOMBRE DE PASSAGERS PAR VÉHICULE ET LE PROJET DE VOIE DE COVOITURAGE

**M. Maurice OZIL**, évoque l'intérêt de retenir une solution permettant d'éviter les bouchons et n'étant pas source de bouchons inutiles. Au regard du projet de passage à trois voies, il souligne l'importance d'éviter les « effets de pompage et d'accordéon ». Si à terme les véhicules ne sont plus polluants, le problème d'encombrement demeurera. Aussi souligne-t-il l'importance d'encourager l'augmentation du nombre de personnes dans les voitures et de mettre en service rapidement la voie de covoiturage.

**M. ORSET** indique que le verrou nord répond à plusieurs enjeux. Il souligne l'importance de l'avoir positionné en amont pour qu'il puisse jouer son rôle de filtre. Concernant la voie réservée au covoiturage, **M. ORSET** indique qu'une analyse partenariale est menée avec Grenoble-Alpes Métropole, le Département de l'Isère et les services de l'État. Les études du projet d'aménagement ne démontrent pas d'effet accordéon. Il souligne, d'une part, le fait qu'aucune modification n'est apportée en amont du verrou nord, et, d'autre part, l'intérêt de disposer d'une fluidité du trafic « dans le tuyau A480 ».

**M. GRAVIER** rappelle la tenue des Assises de la Mobilité qui déboucheront sur une loi d'orientation des mobilités. Il fait remarquer que cette dernière comportera deux volets, un premier traitant de la programmation financière, un second de l'innovation.

**M. GRAVIER** évoque la mise en service de la VSP A48 en 2007 / 2008, alors que le guide correspondant de ce dispositif innovant des voies réservées a été mis au point en 2017 uniquement. Il indique s'attendre à ce que la nouvelle loi d'orientation des mobilités « donne la part belle à l'innovation ».

### 15- ÉCHANGE SUR LES CIRCULATIONS POIDS LOURDS DE LA ZONE TECHNISUD AU RONDEAU

**M. Dominique ROULIN ROVOL**, industriel à **TECHNISUD**, aborde les sujets de mobilité. Il souligne que la zone industrielle **TECHNISUD** se situe au cœur du « rond point » du Rondeau au droit duquel transite quotidiennement une flotte de deux-cents poids lourds, selon une perspective d'évolution à trois-cents PL par jour. Au regard du projet d'aménagement, ces PL seront inévitablement dérivés sur d'autres voies. Aussi pose-t-il la question de la communication auprès des riverains concernés.

Concernant la question relative à la zone **TECHNISUD**, **M. GRAVIER** indique qu'il s'agit d'un enjeu bien identifié qui fait l'objet d'approfondissements en cours par la **DREAL** et avec l'appui de **la Métropole**, gestionnaire du réseau secondaire, étant précisé que l'ensemble des poids lourds ne transitera pas par ces voiries. Le plan de circulation qui reste à affiner, s'appuiera sur une approche origine / destination et permettra d'apporter des réponses adaptées. En ce qui concerne la communication, **M. GRAVIER** indique que celle-ci sera mise en œuvre en 2018 suite aux premiers retours et échanges avec les acteurs du secteur.

### 16- ÉCHANGE SUR A51

Une participante, demande si l'aménagement prévu ne présage pas d'A51.

**M. ORSET** indique qu'**AREA** n'est pas mandatée sur le sujet A51.

### 17- ÉCHANGE SUR LE VOLET DES AUTRES ÉCOLES LE LONG D'A480

**M. Henri RIGOLLIER**, a noté les constats faits. Il indique regretter de ne pas disposer de l'étude sur la vitesse 70 - 80 - 90 km / heure. Il évoque un autre aspect vis-à-vis de ce projet, en soulignant qu'il existe d'autres écoles maternelles et primaires le long d'A480 avec des enfants sensibles, à savoir hors école Vallier-Catane (écoles Ampère Diderot). Aussi demande-t-il quels aménagements sont prévus afin d'éviter la pollution.

Sur le volet de la limitation de vitesse, voir la réponse apportée par **M. ORSET** au paragraphe d'échange avec **M. BESANÇON** (série de plusieurs questions posées successivement).

**M. ORSET** rappelle que le groupe scolaire Vallier-Catane est un sujet particulier « ERC ». Il fait remarquer que le projet d'aménagement A480 ne réglera pas toutes les problématiques. Il est indiqué que la mairie de **Grenoble** aurait connaissance du sujet des autres écoles maternelles et primaires.

## 18- ÉCHANGE SUR LES ALTERNATIVES DE TRANSPORT (EN COMMUN ET À VÉLO)

**M. Jean-Marc BOUCHET**, travaillant sur le polygone scientifique, fait part de l'évolution des salariés de son entreprise quant aux moyens de locomotion domicile / travail (constat d'un significatif report de l'utilisation d'une voiture « seul », sur le vélo et les transports en commun). Il indique avoir été « choqué » que ces alternatives vélo / transports en commun aient été traitées dans le dossier d'enquête publique en deux pages uniquement. Il attire l'attention sur la pertinence du vélo pour les déplacements locaux. Il s'étonne que le vélo à assistance électrique n'ait pas été pris en compte dans le dossier d'enquête publique. Il relate le scandale des temps de parcours constatés depuis **Seyssins** en fonction des transports (trajet de quarante minutes avec la ligne C6, contre vingt à trente minutes en voiture).

Par rapport aux alternatives, il est rappelé que le projet d'aménagement s'adresse à tous. **M. ORSET** considère que l'ensemble des points évoqués amènent un plus. Il considère que le maître d'ouvrage a pris le temps de faire des propositions. Il cite les cas du quartier Mistral et du partenariat avec la **SEM INNOVIA**. Il constate que le projet d'aménagement d'A480 et du Rondeau a permis de faire émerger un certain nombre de projets, qui avaient été mis en suspens.

## 19- ÉCHANGE SUR LES ÉLÉMENTS DE BILAN D'UNE LIMITATION DE VITESSE À 70 KM / HEURE

**M. Jean-Luc BESANÇON**, des Unions de Quartier, évoque l'étude faite sur la rocade de Rennes (retour d'expérimentation d'une limitation de vitesse à 70 km / heure, réseau jugé comparable en termes de trafic PL avec de nombreux échangeurs). Il mentionne les résultats avec une limitation de vitesse à 70 km / heure, à savoir une augmentation de la pollution bruit et air (du fait, notamment, des usagers transitant sur d'autres itinéraires), une augmentation des accidents, une augmentation des embouteillages, une forte augmentation des temps de trajet, ceci se quantifiant en millions d'heures perdues, des effets de pompe de refoulement des véhicules. Ainsi il mentionne son regret d'absence d'éléments de bilan officiel sur une limitation de vitesse à 70 km / heure.

**M. ORSET** précise que l'enquête publique n'est pas faite pour fixer la limitation d'une vitesse. Il rappelle, une nouvelle fois, que l'étude sur les vitesses 70 - 90 km / heure va être réalisée, en soulignant que chaque métropole a sa propre règle.

## 20- ÉCHANGE SUR LES RÉSULTATS DES ÉTUDES DE TRAFIC

**M. Emmanuel COLIN DE VERDIÈRE, d'ADTC**, évoque les résultats de l'étude de trafic. Il considère que la stabilité du trafic correspond à une vision contraire de la réalité prévisionnelle, ceci au regard de l'augmentation vraisemblable du covoiturage et de la diminution de la facilité de déplacement. Il indique que **l'ADTC** a rendu public son avis le vendredi 15/12/2017. Il conteste l'hypothèse de base d'une absence de trafic induit, en s'appuyant sur un exemple rencontré dans une zone au Texas. **M. COLIN DE VERDIÈRE** fait remarquer qu'un agrandissement des routes conduit à une augmentation du trafic. Applaudissements d'une partie de l'assistance.

**M. ORSET** indique qu'une analyse du trafic a été faite sur des bases sérieuses, en intégrant les nouvelles mobilités. L'analyse a été adaptée pour la région grenobloise. Il souligne que le projet d'aménagement présenté ne s'adresse pas qu'à la voiture.

## 21- ÉCHANGE SUR LES DEMANDES ÉMISES PAR L'UDHEC

**M. Bruno FERRAND**, riverain, indique que **l'UDHEC** (Union Des Habitants des Eaux Claires), a continué à informer sur le projet d'aménagement d'A480. **M. FERRAND** rappelle le projet État de 2011. Il évoque le fait que toutes les demandes portées en page 11 du numéro 73 de l'union de quartier n'ont pas eu de

réponses et n'ont pas été satisfaites. Il évoque les échanges de la réunion d'information du 05/07/2017. Il indique avoir été attentif au dernier comité syndical du **SMTC** et interroge **M. MONGABURU** quant à l'objet et aux fruits de son récent échange avec la Ministre des Transports.

## 22- ÉCHANGE SUR LES DEMANDES ÉMISES PAR LE COMITÉ SYNDICAL DU SMTC

**M. Yann MONGABURU**, Président du **SMTC** de l'agglomération Grenobloise, remercie la commission d'enquête pour la tenue de la réunion de ce soir. Il mentionne le regret fort du **SMTC** par rapport à l'étude d'impact sur la vitesse, qui faisait partie du protocole d'intention. **M. MONGABURU** évoque un deuxième regret portant sur l'association de l'autorité de mobilité du territoire au comité de pilotage. Il indique qu'il ne révélera pas les discussions avec la Ministre des Transports (communication de la contribution du **SMTC**, afin de permettre d'entrer en discussion sur le volet des voies dédiées aux transports en commun ou de covoiturage, ceci dans la perspective de faire évoluer la loi). **M. MONGABURU** indique que le **SMTC** a émis deux réserves fortes, à savoir, d'une part, le besoin « d'élargir la focale » au-delà de l'axe autoroutier (usage différent de l'infrastructure, voie dédiée au covoiturage, besoin d'une VTC réservée sur la branche au sud du Rondeau ceci préalablement à la réalisation des travaux d'aménagement, **SMTC** en attente des réponses de l'État et de la Région ARA sur le plan ferroviaire concernant les lignes **Grenoble / Gap et Grenoble / Lyon**), et, d'autre part, quant au risque d'inondabilité (souhait d'une absence de dégradation des digues Isère et Drac).

Concernant le volet d'inondabilité, **M. ORSET** convient de l'importance de ce sujet. Des échanges sont en cours avec les différents services de l'État. Une réunion, présidée par le Préfet de l'Isère, a eu lieu le 21/09/2017. Deux sujets sont à traiter. Le premier sujet concerne le PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations) du système d'endiguement de près de quinze kilomètres, dont la digue des Eaux Claires ne représente qu'un linéaire d'un peu plus de cinq kilomètres. Le second sujet concerne le dossier d'autorisation environnementale, qui portera sur les espèces protégées et les problématiques eau et digue. **M. ORSET** indique que ce dossier d'enquête va être tout prochainement déposé, en vue de la tenue d'une enquête publique envisagée en 06/2018. **M. ORSET** convient que le sujet digue est un vrai sujet de la région grenobloise.

**M. GRAVIER** évoque le sujet des lignes de transport en commun impactées par l'aménagement du Rondeau. Une réunion de travail a eu lieu en septembre à ce sujet pour identifier les enjeux. Une nouvelle réunion sera organisée en 2018 suite aux études détaillées et à la définition du phasage. **M. GRAVIER** convient que l'on peut débattre longuement du volet ferroviaire. Il indique que la pause actuellement faite sur les grands projets d'infrastructure de transport ne porte pas sur le **Lyon / Turin**, mais sur les accès français. **M. GRAVIER** mentionne les montants financiers portés au **CPER** concernant l'étoile ferroviaire de **Grenoble** (vingt millions d'euros) et le **Sillon Alpin Sud**. Une fois que l'on disposera de la loi d'orientation des mobilités, il sera possible de s'interroger sur tous les projets, notamment au regard de l'enjeu du ferroviaire grenoblois.

## 23- ÉCHANGE SUR LA VOIE DE COVOITURAGE SUR A48

**M. Pierre NOEL**, ancien industriel, ancien usager de **Voreppe à Pont-de-Claix**, indique que l'augmentation du nombre de voies permettra de diminuer les temps de parcours et apportera une meilleure accessibilité. Il évoque le fait qu'en 1997, il pouvait effectuer correctement le parcours **Voreppe / Claix** en une demi-heure, en passant au péage à 7 heures du matin. Pour une même durée de parcours en 2015, il lui fallait passer à Voreppe dès 7 heures moins 25. Il estime que la fluidité apportera une meilleure qualité de l'air. Il pose la question de la possibilité d'une utilisation de la VSP A48, actuellement réservée aux bus, en tant que voie de covoiturage, ceci en parallèle des bus.

**M. ORSET** précise que la VSP sur A48 demeure toujours en expérimentation, ceci depuis plus de huit ans. Comme son nom l'indique, la BAU (Bande d'Arrêt d'Urgence), est conçue afin de prévoir un arrêt d'urgence. Il évoque le scénario d'éventuelles futures facilités afin de pouvoir réaliser de futures VRTC (Voies Réservées aux Transports en Commun). **M. ORSET** indique ne pas disposer des éléments de réponse sur ce sujet.

#### **24- ÉCHANGE SUR LE PHASAGE DES TRAVAUX AU RONDEAU (COUPURE DE LA RD6 À SEYSSINS)**

**M. Patrick MERIGOT**, chef d'entreprise à **Seyssins**, indique avoir noté l'importance de la fluidité et de l'accessibilité. Il évoque la question très pratique du problème des flux déportés de **TECHNISUD**, au regard de l'inquiétude portant sur la ligne C6 **Sassenage / Seyssins / Grenoble**. Il pose la question du phasage des travaux, au regard de la réalisation de la tranchée couverte au Rondeau et de la coupure de la RD6 entre **Seyssins** et la RN87, à savoir : « qu'est-il prévu au-delà de l'étude d'impact ? ».

**M. GRAVIER** indique l'importance du phasage des travaux et confirme les impacts sur la liaison avec **Seyssins**, via la RD6. L'étude des trafics en phase travaux est actuellement en cours de réalisation afin de préciser le découpage et l'articulation des différentes phases, même si les grands principes sont aujourd'hui connus. Au regard de la coupure de la RD6 qui interviendra à l'Est de l'échangeur du Rondeau, l'enjeu sera de maintenir une capacité de report sur les échangeurs adjacents de l'A480 (Louise Michel et Comboire), en veillant à une bonne coordination entre AREA et la DREAL et de façon à rétablir la connexion avec la rocade Sud, Grenoble et Échirolles. La durée de cette coupure, qui reste encore à affiner, sera d'un ordre de grandeur de plusieurs mois / un an. **M. GRAVIER** cite le cas de la coupure d'un pont intervenue en Normandie, suite à un incendie, sur une durée de 18 mois et évoque les conséquences de tels événements sur la mobilité (report modal, dispositifs incitatifs, alternatives, sobriété des déplacements). Concernant le Rondeau, la concertation avec les acteurs concernés sera poursuivie en vue de définir les mesures palliatives pendant la durée des travaux.

**M. ORSET** indique que le sujet du phasage des travaux constitue une étape à venir. Un travail est dès à présent engagé sur un certain nombre de sujets de travaux (exemple cité des travaux sur l'ouvrage du tramway à Catane en 08/2020). Il souscrit à la continuité des échanges.



## 25- ÉCHANGE SUR LE VERROU NORD, SUR LA CONVENTION D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR, SUR LA PROLONGATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

**M. Pierre MERIAUX**, élu du conseil municipal de Grenoble, estime que l'actuelle pause sur les grands projets d'infrastructure de transport ne concerne pas uniquement les accès français du **Lyon / Turin**, mais tous ses éléments. L'aménagement de la ligne ferroviaire **Lyon / Grenoble** est envisagée au mieux en 2035. La ligne ferroviaire **Grenoble / Gap** concerne neuf-cents usagers par jour. Il mentionne l'absence effective d'engagement financier, fin 2017, des opérations ferroviaires en Isère inscrites à l'actuel CPER (Contrat de Plan État Région), à savoir un non-respect des engagements pris par l'État et la Région. En l'absence d'alternative sérieuse, la commune de **Grenoble** insiste sur le verrou nord d'A480 et fait part de son inquiétude sur ce point. **M. MERIAUX** demande des informations quant à l'échéance d'une convention d'objectif signée, en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air. Enfin, il évoque l'actuelle absence de publication de l'avis de prolongation de l'enquête publique en cours sur le site internet de la Préfecture de l'Isère.

**M. GRAVIER** mentionne les estimations financières du projet **Lyon / Turin**, à savoir, 8,6 milliards d'euros pour le tunnel transfrontalier, et 11,5 milliards d'euros pour le reste du projet, soit un total de vingt milliards d'euros.

**M. ORSET** évoque les nombreux projets qui n'ont pas vu le jour à **Grenoble**. L'A480 traverse le territoire grenoblois, contrairement à la situation de Lyon qui dispose de plusieurs rocade. Concernant le projet d'aménagement à Catane, il indique qu'une première convention-cadre a déjà été envoyée à la ville de **Grenoble**. Un travail est engagé avec un architecte. Après la période d'analyse, suivra l'établissement d'une seconde convention permettant de définir le cadre de la réalisation.

Il est indiqué que l'arrêté de prolongation de l'enquête publique en cours, est à la signature du Préfet de l'Isère.

## 26- ÉCHANGE SUR L'APPLICATION D'UNE PRÉDICTION DE DÉPLACEMENTS

**M. Olivier SOEHNLEN**, extra-urbain à **Tullins**, indique essayer de tenter de regrouper ses rendez-vous. Il n'utilise plus la rocade sud. Il indique proposer une amélioration sur le projet du Rondeau en termes d'aménagements paysagers. Il fait part des incertitudes sur les temps de déplacement et pose la question de la possibilité d'imaginer un système de prédiction et de séquençage, auquel les utilisateurs s'inscriraient en partageant du temps et de l'espace.

**M. GRAVIER** évoque la mise en place d'un atelier de quartier en ce qui concerne l'aménagement urbain et paysager de la dalle du Rondeau.

**M. ORSET** mentionne le système de ligne virtuelle de covoiturage domicile / travail mise en place avec l'application « POP AND VROOM ». Il convient de l'actualité du digital en indiquant qu'un travail est en cours en ce qui concerne les « Floating Car Data » des temps de parcours, dans la perspective de développer des applications permettant, notamment, un affichage des temps de parcours.

**M. GRAVIER** fait remarquer l'importance, dans le cadre de la déclaration des trajets, de communiquer la juste information, ceci en cas de survenue d'événements (enjeu du partage de la donnée intermodale).

## **27- ÉCHANGE SUR LE FRANCHISSEMENT DU DRAC DURANT LES TRAVAUX DU RONDEAU**

**M. Dominique SALIN**, conseiller municipal de **Seyssins**, fait part de son inquiétude au regard du problème des prévisions de trafic au niveau du franchissement du **Drac**. Il fait remarquer qu'il est délicat que la zone commerciale de **Seyssins** soit coupée de sa clientèle.

**M. GRAVIER** indique qu'un mouvement de tourne-à-gauche depuis la RD6 (sens **Grenoble** -> **Seyssins**) vers l'A480 Sud est prévu pour les usagers venant de l'Est et circulant en surface de la tranchée couverte. Un système de feux sera mis en place à cette occasion et les études de trafic réalisées ont montré que ceux-ci n'engendraient pas de remontées de files vers l'Est ou vers l'Ouest, qui pourraient créer des difficultés sur **Seyssins** ou en surface de la tranchée couverte. Par ailleurs, la question de la liaison avec la zone commerciale située à **Seyssins**, qu'il s'agisse des professionnels ou des particuliers, rejoint la question du phasage des travaux évoquée précédemment et dont l'enjeu repose sur la capacité des échangeurs situés à proximité. **M. GRAVIER** aborde la temporalité des flux et les possibilités d'adaptation des usagers.

## **28- ÉCHANGE SUR LES NUISANCES SONORES DURANT LA NUIT**

Un participant, fait remarquer l'actuelle absence d'informations concernant la période de travaux. Il indique s'interroger quant à la possibilité de « pouvoir dormir durant les travaux ».

**M. LABBÉ** précise qu'il y aura une coordination forte des travaux entre AREA et la DREAL ARA. Deux fois deux voies de circulation seront conservées sur A480. **M. ORSET** souligne qu'un dossier bruit de chantier constituera un « garde-fou » vis-à-vis des nuisances sonores des travaux.

## **29- FIN DE LA REUNION**

La commission d'enquête remercie le public d'être venu et de s'être exprimé. C'était le sens de cette réunion publique à laquelle le public a répondu. La commission d'enquête remercie les intervenants des maîtrises d'ouvrage, et l'animatrice de la soirée.

### **Fin de la réunion à 22 heures**

La Commission tient à remercier AREA pour l'appui logistique fourni et nécessaire à la publication de ce compte rendu. Elle remercie également Monsieur Léon, d'APRR, de la première rédaction de ce document, qui a servi de support essentiel et important à l'établissement du compte rendu.

## **6. ANNEXE 6 : Lettre du Préfet du 8 mars 2018**

**Annexe 6.1** - Lettre du Préfet du 8 mars 2018

**Annexe 6.2** - Pièce jointe à la lettre du Préfet du 8 mars 2018 : compte rendu de la réunion du 21 septembre « l'autoroute A480 et la digue des Eaux Claires »