

DÉPARTEMENT DE L'ISERE

## Enquête publique

# Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

---

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

## Conclusions

**Commission d'enquête :**

**Président Bernard COHEN**

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



## SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>SITUATION ACTUELLE DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>LES PARTENAIRES ET LE PROTOCOLE DE 2016 .....</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>LE PROJET OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....</b>	<b>3</b>
<b>4.</b>	<b>LE DOSSIER .....</b>	<b>3</b>
<b>5.</b>	<b>COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES SUPÉRIEURS .....</b>	<b>4</b>
<b>6.</b>	<b>DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....</b>	<b>4</b>
6.1.	ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....	4
6.2.	CONTRIBUTIONS DU PUBLIC .....	5
<b>7.</b>	<b>BILAN DU PROJET .....</b>	<b>6</b>
7.1.	ASPECTS POSITIFS DU PROJET .....	6
7.2.	INCONVÉNIENTS, RISQUES ET INCERTITUDES DU PROJET .....	10
<b>8.</b>	<b>AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....</b>	<b>12</b>
8.1.	RÉSERVE.....	13
8.2.	RECOMMANDATIONS .....	13

## 1. SITUATION ACTUELLE DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

L'agglomération grenobloise est située à la confluence de trois vallées alpines avec une configuration en Y (la vallée du Grésivaudan, la cluse de Voreppe et la vallée du Drac). Ces vallées s'inscrivent entre les massifs de la Chartreuse au Nord, de Belledonne à l'Est et du Vercors à l'Ouest. Le territoire de l'agglomération est ainsi très dépendant de la présence de deux importants cours d'eau, l'Isère issue des massifs de la Tarentaise et de la Maurienne, et le Drac issu du massif de l'Oisans, qui se rejoignent au Nord : la presque île.

La géographie contrainte de l'agglomération grenobloise a dessiné la configuration des axes routiers structurants qui la desserve. C'est ainsi que la réalisation de la rocade Ouest, l'A480 d'aujourd'hui, a été engagée à l'occasion des Jeux Olympiques de 1968, que la rocade Sud telle que nous la connaissons aujourd'hui a été achevée et raccordée à l'A480 au niveau du Rondeau au milieu des années 1980.

Ces infrastructures sont vieillissantes. Leurs capacités ne leur permettent plus d'absorber aussi bien les flux automobiles quotidiens que les flux automobiles saisonniers, liés à la desserte des stations alpines environnantes. Il s'en suit une saturation des voies d'accès à l'agglomération grenobloise sur des durées de plus en plus longues, des situations de ralentissement et de blocage de la circulation sources de désagréments et de pertes de temps pour les usagers, de pollution de l'air, de risques d'accidents, de freins à l'activité économique, etc.

C'est dans ce contexte de géographie contrainte, d'axes structurants existants vieillissants sans alternative réaliste à moyens termes de solutions de substitution ou de délestage (rocade nord sous la Chartreuse, tangentielle Nord-Sud sous le Vercors), que s'inscrit le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau.

## 2. LES PARTENAIRES ET LE PROTOCOLE DE 2016

Les signataires du protocole du 10 novembre 2016 sont les suivants :

- L'État, représenté par le Préfet de l'Isère,
- Le Département de l'Isère, représenté par le Président du conseil départemental,
- Grenoble-Alpes-Métropole, représentée par le Président de la métropole,
- La société AREA, représentée par son Président Directeur Général.

Les signataires ont partagé le constat de la vétusté et de l'inadaptation de l'A480 et du Rondeau, qui ne permettent pas d'assurer dans de bonnes conditions la fluidité de la circulation, la fiabilité des temps de parcours et la sécurité.

Ils se sont accordés sur trois objectifs structurants :

- 1- Pour les usagers : il s'agit de fluidifier la circulation et de fiabiliser les temps de parcours tout en garantissant leur sécurité ;
- 2- Pour les populations riveraines : il s'agit de réduire significativement l'impact de l'effet de ces infrastructures et de la circulation sur le cadre de vie (intégration urbaine de l'infrastructure, pollution de l'air et bruit) et sur l'environnement (rejet dans les eaux, paysage, faune, flore) ;
- 3- Pour la qualité de vie sur les territoires impactés, urbains et péri-urbains : il s'agit de créer les conditions d'une mobilité durable, en cohérence notamment avec la démarche de métropole apaisée engagée par Grenoble-Alpes-Métropole, qui fera dans l'avenir davantage appel aux transports collectifs, aux modes doux, aux nouveaux services de mobilité afin de permettre une meilleure accessibilité tous modes à l'agglomération au plus grand nombre.

Les signataires ont créé un comité de pilotage présidé par le Préfet de l'Isère associant le département, le ministère en charge de la voirie nationale, Grenoble-Alpes-Métropole, représentant les communes membres et plus particulièrement les communes riveraines directement concernées, ainsi que la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL Auvergne Rhône-Alpes), et la société AREA.

### **3. LE PROJET OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

L'enquête publique unique est relative à la Déclaration d'utilité publique (DUP) concernant le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble, et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Echirolles, de Grenoble, de Saint-Égrève et de Saint-Martin-le-Vinoux.

Le projet concerne la réalisation de :

- L'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A480 entre la bifurcation A48/A480/RN481 et l'échangeur du Rondeau, sous maîtrise d'ouvrage de la société AREA, à qui l'État a concédé la réalisation de cet aménagement autoroutier ;
- L'aménagement de l'échangeur du Rondeau sous maîtrise d'ouvrage de l'État (Ministère de la Transition Écologique et Solidaire) représenté par le Préfet de région Auvergne Rhône-Alpes et déléguée localement à la DREAL Auvergne Rhône-Alpes ; Il comprend le réaménagement de la RN87, dénommée Rocade Sud, entre l'échangeur du Rondeau et le diffuseur des États Généraux.

Le coût total de ce projet, aux conditions économiques de mars 2016, s'établit à 348 millions d'euros TTC.

Sa mise en service est prévue à l'horizon 2023.

Au terme de la procédure, le Préfet de l'Isère sera l'autorité compétente pour prendre la décision relative à la DUP concernant l'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble, DUP emportant la mise en compatibilité des PLU des communes de Saint-Martin-le-Vinoux, Saint-Égrève, Echirolles et Grenoble.

### **4. LE DOSSIER**

La conception du dossier est de très bonne qualité. Il est exhaustif. Cependant, cette exhaustivité rend difficile sa lecture complète pour le public. La notice explicative d'une centaine de page est un bon résumé de présentation des aménagements et de leurs impacts. L'étude d'impact, très complète, possède elle-même son résumé de cent pages. Son volume et sa complexité la rendent malgré tout difficilement abordable rapidement par un lecteur non spécialiste. L'évaluation socio-économique, obligatoire pour un projet d'un tel montant financier, permet de répondre plus facilement aux attentes du lecteur. Une synthèse plus explicite que celle présentée aurait pu cependant en améliorer encore la compréhension.

Quelques insuffisances sont à signaler :

- L'absence du protocole de novembre 2016 dans son intégralité ;
- L'absence du décret n° 2015-1044 du 21 août 2015 approuvant les avenants à la convention passée entre l'État et la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, ainsi qu'aux cahiers des charges annexés à cette convention ;
- L'absence de carte des emprises des aménagements ;

- L'absence de l'étude de dangers du Drac de 2014 ;
- Le relevé des échanges des réunions d'information et de dialogue, organisées en 2017 par les maîtres d'ouvrage, et antérieures à l'enquête publique ;
- Le bilan de la consultation inter services qui a été réalisée du 7 avril au 15 mai 2017 par la Préfecture de l'Isère ;
- Le peu de précisions apportées par le dossier concernant la répartition du coût du projet, à part celle entre les travaux de l'A480 et ceux du Rondeau. Le public aurait été en droit d'obtenir des informations un peu plus précises, s'agissant d'un projet d'un montant global de 348 M€.

## **5. COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES SUPÉRIEURS**

Le projet respecte les articles du Code de l'environnement régissant les enquêtes publiques ainsi que les textes spécifiques au caractère autoroutier de l'opération.

Le projet est également compatible avec :

- Le SCoT de la Grande Région Grenobloise ;
- Le SDAGE du bassin Rhône/Méditerranée 2016-2021 ;
- Le SAGE Drac-Romanche, approuvé le 13/08/2010, en cours de révision ;
- Le 9<sup>ème</sup> Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) prévu par l'article L.222-1 du Code de l'environnement ;
- Le Plan air énergie climat (PAEC) de Grenoble Alpes Métropole ;
- Les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques prévues à l'article L.371-2 du Code de l'environnement ;
- Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) prévu par l'article L.371-3 du Code de l'Environnement ;
- Le plan national de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets prévu par l'article L.541-11-1 du Code de l'Environnement ;
- Le plan de gestion des risques d'inondation prévu par l'article L.5667 du Code de l'Environnement ;
- Le contrat de plan État-Région prévu par l'article 11 de la loi n° 82653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification ;
- Le schéma décennal 2015 RTE ;

## **6. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

### **6.1. Organisation de l'enquête publique**

Les mesures de publicité ont été prises afin que l'information du public soit conforme à la réglementation, et au-delà.

La commission d'enquête s'est mise à la disposition du public à l'occasion de quatorze permanences : quatre à Grenoble, ville siège de l'enquête publique, deux dans chacune des trois autres communes concernées par la mise en compatibilité de leur PLU (Saint-Martin-le-Vinoux, Saint-Égrève, Echirolles), et une dans chacune des communes de l'agglomération en lien direct avec le projet (Seyssinet-Pariset, Sassenage, Seyssins et Fontaine).

En cours d'enquête, la commission d'enquête a jugé nécessaire la tenue d'une réunion publique. Elle a été organisée par les maîtres d'ouvrages et s'est déroulée le lundi 18 décembre 2017, à Grenoble au stade des Alpes.

La durée de l'enquête, fixée initialement à 39 jours, a finalement été de 54 jours, du 20 novembre 2017 au 28 décembre 2017 inclus, puis prolongée jusqu'au 12 janvier 2018, à 17 heures, en raison de la tenue tardive de la réunion publique dans le processus de consultation du public.

La commission regrette que les demandes de DUP et d'autorisation environnementale n'aient pas fait l'objet d'une enquête publique unique, ce qui aurait permis d'aborder certaines questions, par exemple celle de la digue du Drac, avec un dossier contenant l'ensemble des éléments permettant d'y répondre.

## 6.2. Contributions du public

Cette enquête publique a été dématérialisée. Une adresse mail a ainsi été mise à la disposition du public. C'est majoritairement cette forme d'expression que le public a privilégiée. Cependant, les modes d'expression traditionnels ont été également utilisés puisqu'une soixantaine de lettres ont été adressées au président de la commission d'enquête. De plus, sans avoir été surchargées, les 14 permanences n'ont jamais désempli, et les registres d'enquête ont recueilli de nombreuses observations.

Ce sont au final près de 1280 contributions qui ont été recueillies.

De façon globale, concernant l'aménagement de l'A480, on a pu distinguer trois grands groupes de contributeurs :

- Les usagers de l'infrastructure routière, qui l'empruntent pour se rendre à leur travail, sur leurs chantiers, chez des clients, etc. Ils sont excédés par les bouchons, par le temps perdu dans les transports automobiles matin et soir, par l'impossibilité de prévoir une heure d'arrivée, et par les risques encourus. Ils sont généralement favorables au projet ;
- Les riverains de l'infrastructure, habitants, responsables de structures éducatives, etc., qui subissent déjà les nuisances de celle-ci, et qui ne sont pas favorables à la voir se rapprocher de leurs lieux de résidence ou d'exercice de leurs activités. Ils sont soucieux des problèmes de qualité de l'air, des nuisances sonores, des risques technologiques à proximité, et inquiets de l'hypothèse de réapparition du projet de prolongement de l'A51 vers le Sud ;
- Les opposants aux aménagements de l'infrastructure, qui mettent en avant la nécessité de changement de comportement des automobilistes, qui souhaitent plutôt la réalisation d'un boulevard urbain, et qui proposent des solutions alternatives reposant essentiellement sur le développement des transports en commun (bus, tram, train), du covoiturage, des modes doux, avec des aménagements dédiés : parkings relais, mise en place de VOM et/ou de VRTC, de plateformes et d'outils de covoiturage, des réseaux de pistes cyclables pratiques et surs, etc. Le coût des aménagements est souvent évoqué et mis en regard des modes de déplacements alternatifs à l'automobile qui pourraient être mis en place ou améliorés pour les mêmes budgets.

Par ailleurs, concernant l'aménagement du Rondeau on a pu là encore distinguer plusieurs groupes de contributeurs :

- Ceux qui considèrent que le carrefour du Rondeau est LE problème à résoudre et que son aménagement seul suffirait ;
- Les entreprises et les habitants de la périphérie de l'échangeur, qui sont inquiets de la suppression de l'accès à la RN87 en direction du nord et du sud depuis le cours de la Libération / J. Jaurès, et insatisfaits des solutions alternatives proposées ;
- Les riverains des quartiers résidentiels périphériques situés à proximité des cheminements de substitution, attentifs aux problèmes de qualité de l'air, de nuisances sonores, de la difficulté de circulation (automobile et modes doux), d'augmentation des risques d'accidents, induits par la modification des plans de circulation ;

- Les entreprises et les habitants de la rive gauche du Drac, dubitatifs quant aux aménagements proposés pour l'écoulement des flux locaux et des difficultés d'accès pour eux à la RN87. La coupure de la RD6 pendant les travaux est une source d'angoisse, particulièrement pour les entreprises et commerces de la zone d'activité de Seyssins ;
- Les habitants du Sud grenoblois de l'A480, inquiets de l'impact des aménagements sur les transports en commun les desservant.

Un certain nombre de contributions ont suggéré des améliorations pouvant être apportées au projet, des propositions d'aménagements complémentaires partiels, mais aucune contre-proposition globale n'a été présentée. Les propositions d'amélioration ont été étudiées par les maîtres d'ouvrage qui leur ont apporté des réponses.

## 7. BILAN DU PROJET

### 7.1. Aspects positifs du projet

#### Un projet consensuel pour les collectivités

Pendant des années l'État et les collectivités locales n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur un projet de nature à résoudre le problème de circulation sur les axes structurants de l'agglomération grenobloise.

Aujourd'hui un accord entre l'État, le Département de l'Isère et Grenoble Alpes Métropole a pu se concrétiser par la signature d'un protocole d'intention, le 10 novembre 2016.

Cette signature a permis d'envisager le projet dans un climat plus serein.

#### Des aménagements qui répondent aux besoins de circulation dans l'agglomération et dans la ville

L'amélioration de la circulation sur le périmètre concerné est au cœur du projet. Cette amélioration résulte de :

- La mise à 2x3 voies de l'A480 ;
- L'amélioration des fonctionnalités des diffuseurs Martyrs et Vercors ;
- La création de la nouvelle bretelle Horowitz ;
- La mise en place des verrous au Sud et au Nord pour éviter de faciliter l'accès à l'agglomération depuis sa périphérie ;
- La fonctionnalité rétablie de l'échangeur du Rondeau, lui permettant de gérer correctement les flux locaux et les flux de transit, qui devrait lui rendre sa capacité à absorber le trafic interne de l'agglomération.

De ces améliorations découlent deux conséquences majeures :

- Un retour à la fluidité synonyme de temps de parcours fiabilisés, de sécurité accrue, de nuisances diminuées ;
- Une réabsorption d'une partie du trafic de fuite de l'A480, revenant des axes secondaires parallèles situés tant à l'Ouest qu'à l'Est de l'autoroute, avec pour conséquence sur ces axes aussi l'amélioration de la fluidité de la circulation et de son cortège de nuisances.



### **Une diminution des nuisances**

Elle sera le fruit de la stabilité globale du trafic autour et à l'intérieur de l'agglomération sur la période 2020-2030, des aménagements à 2x3 voies de l'A480, du report de trafic depuis les voies parallèles vers l'A480, et de la fluidification de la circulation malgré ce report. Ce nouvel équilibre permettra de :

- Diminuer la pollution atmosphérique en ville et sur l'A480, surtout aux heures de pointe ;
- Diminuer la gravité des accidents.

De plus, à l'horizon de la mise en service du projet, les caractéristiques du parc roulant se seront améliorées, en termes d'émissions de polluants atmosphériques.

La fluidification attendue, le remplacement et la rénovation architecturale des 900 mètres de protections phoniques existantes, la création de plus de 5 000 mètres de protections phoniques nouvelles, le traitement de certaines façades exposées, permettront non seulement de ne pas augmenter les nuisances sonores mais aussi d'améliorer la situation au regard des nuisances sonores actuelles.

Une décision de fixer la vitesse maximum à 70 km/h couplée à la fluidification du trafic irait dans le même sens.

### **Un traitement des eaux de ruissellement**

Jusqu'à présent, toutes les eaux de ruissellement de l'ouvrage sont rejetées directement dans la rivière Drac située en bordure.

La remise à niveau patrimoniale de l'autoroute intègre la création d'un réseau d'assainissement sur l'autoroute A480.

Les ouvrages prévus permettront de traiter la pollution chronique, de confiner une éventuelle pollution accidentelle et d'écrêter les débits rejetés dans le milieu naturel.

La commission estime qu'il s'agit là d'un progrès significatif en matière de protection de l'environnement et de sécurité sanitaire.

### **Une insertion paysagère et environnementale soignée qui résout aussi des problèmes existants et améliore l'image de Grenoble**

La commission apprécie les objectifs concrets du projet :

- Le remplacement et la rénovation architecturale des 900 mètres de protections phoniques existantes et la création de plus de 5 000 mètres de protections phoniques nouvelles, avec un traitement de ces protections valorisant l'horizon montagneux et s'intégrant au site, tels que murs végétalisés ou levées de terre placés le long de l'A480 ;
- La mise en œuvre d'un parti de réaménagement ambitieux pour la reconstruction de l'écran phonique du quartier Mistral dans le cadre du programme ANRU de réhabilitation de ce quartier ;
- L'enfouissement de la ligne aérienne haute tension 63 kV, le retraitement architectural de l'ensemble des ouvrages d'art, en particulier la requalification paysagère de l'échangeur de Catane, afin de valoriser l'image de la métropole ;
- La création d'une passerelle sur l'Isère, dédiée aux modes actifs, participant à la création d'une nouvelle ambiance à l'entrée Nord de Grenoble ;
- La création d'une promenade le long du Drac entre les ponts du Vercors et Esclançon ;

Concernant la problématique des digues, en termes d'insertion environnementale, la commission considère que les fonctionnalités et la pérennité d'une digue ne sont pas compatibles avec la présence de grands arbres ou le développement non maîtrisé de la végétation sur ses talus, pouvant les déstabiliser et masquer des zones de faiblesse.

Pour préserver le corridor écologique que constituent les talus de digue, le projet prévoit alors les mesures suivantes :

- Élaboration d'un plan de gestion de la végétation en place (abattages sélectifs, élagages, plantations arbustives spécifiques...) et traitement paysager des talus côté Drac permettant de concilier les enjeux liés à la biodiversité compatibles avec le maintien et la pérennité des caractéristiques fonctionnelles de la digue ;
- Actions de renforcement de la trame verte comprenant la reconstitution d'un couvert végétal et la lutte contre le développement des espèces envahissantes ;
- Réalisation d'une piste d'entretien de la digue la plus naturelle possible, ayant vocation à servir au gestionnaire de la digue, aux services d'exploitation et de secours de l'autoroute, et sur toute ou partie aux usagers de la promenade.

L'ensemble de ces mesures confirme que le projet présenté à l'enquête publique ne se limite pas à un aménagement visant à augmenter la capacité routière de l'A480. Il a également pour objectif l'amélioration de la situation existante en matière d'insertion urbaine et environnementale, actuellement fortement impactée par la vétusté de l'infrastructure.

Ainsi, les usagers de l'autoroute auront de Grenoble une meilleure image. Et surtout, les riverains de l'A480 qui souffrent d'un environnement paysagé dégradé pourront bénéficier de ces améliorations.

Au Rondeau, le rétablissement de la couture urbaine entre Echirolles et Grenoble par la dalle supérieure de la tranchée couverte, sera un début de gommage de la longue rupture urbaine que constitue la rocade Sud.

### **Une amélioration des déplacements mode doux**

Les deux nouvelles passerelles piétons-cycles créées par le projet, une au niveau du Rondeau, l'autre au niveau du diffuseur des Martyrs, permettront d'ajouter des maillons manquants dans le plan cyclable de la métropole.

La réalisation d'un cheminement mode doux à l'arrière de la digue va permettre au public de se réappropriier une partie de la berge du Drac côté Grenoble entre l'échangeur du Vercors et le pont Esclançon.

### **Une incitation aux modes alternatifs**

Dans le cadre du projet le maître d'ouvrage s'est engagé à demander les autorisations nécessaires à la création d'une voie de covoiturage au nord de l'ouvrage entre Voreppe et la bifurcation A48/A480/RN481 et à financer cet équipement. Sa mise en service pourrait intervenir avant l'achèvement des travaux sur l'autoroute.

L'extension du parking de covoiturage situé sur le diffuseur de Rives, à l'étude en collaboration avec la communauté de Communes du Pays Voironnais prend tout son sens dès lors qu'il est situé en amont de la section devant comporter une voie dédiée au covoiturage. De même concernant la création d'un nouveau parking covoiturage à proximité du diffuseur de Saint-Égrève.

Le projet de réalisation d'une VRTC sur l'espace de la BAU au Sud de l'échangeur du Rondeau pourrait permettre un accès plus fluide à l'agglomération par les transports en commun, la ligne n°17, la ligne TransIsère 4500.

Le développement des bornes de recharge électrique sur les parkings, l'expérimentation d'une autoroute connectée, la mise en place d'une application mobile permettant de mettre en relation covoitureurs et covoiturés sont autant de mesures favorisant une mobilité durable.

La fluidification du trafic sur les voies secondaires périphériques de l'A480 et sans doute au-delà, permettra une meilleure circulation des transports en commun.

Ces engagements permettent de donner une place significative aux modes de déplacements alternatifs et d'espérer mettre un frein au « tout voiture ».

### **Des aménagements très majoritairement sur l'emprise existante**

Le projet soumis à enquête est bien un projet d'aménagement d'une infrastructure existante. Il ne nécessite donc pas de travaux dispendieux d'espaces non occupés jusqu'alors. En effet, la quasi-totalité des aménagements prévus sont situés sur l'emprise existante et ce, conformément à un des objectifs fixés par le protocole d'intention du 10 novembre 2016.

Cependant, l'aménagement du diffuseur Catane, la réalisation de la bretelle Horowitz nécessitent de sortir de l'emprise existante. D'autres terrains devront être acquis ailleurs pour permettre l'aménagement de certains diffuseurs (par exemple, celui du Vercors).

### **Un aménagement du Rondeau repensé en conservant une part importante des infrastructures existantes**

L'aménagement d'une tranchée couverte permettra de satisfaire le principe de dissociation des flux locaux et des flux d'échanges (A480 - RN87). Il permettra aussi le rétablissement de la couture urbaine entre Echirolles et Grenoble par la dalle supérieure de la tranchée.

La réalisation de by-pass permettra de relier directement la RD6-Seyssins et la RN87, en passant sous le Cours de la Libération et sous la voie ferrée, parallèlement à la RN87.

La suppression de la voie cyclable sur la bretelle reliant l'A480 Nord à la RN87 et son rétablissement au-dessus de l'A480 au Nord de l'échangeur, sont favorables au report modal grâce à un nouveau positionnement adapté aux déplacements domicile-travail.

L'aménagement d'une voie directe de tourne-à-gauche correctement dimensionnée et d'un carrefour à feux sur l'échangeur du Rondeau permettra de maintenir le mouvement entre le Cours de Libération et l'A480 Sud, qui présente des enjeux spécifiques.

### **Un soutien massif des acteurs économiques**

Les acteurs économiques, dans leur quasi-totalité, se sont prononcés en faveur des aménagements projetés, soit entreprise par entreprise, soit par le biais d'associations ou d'organismes publics représentatifs. La perte d'attractivité de l'agglomération liée aux difficultés d'accès pour les employés, les commerciaux, les clients et les partenaires a souvent été mise en avant, ainsi que la difficulté à recruter des collaborateurs, eux même rebutés par des difficultés à circuler très connues et médiatisées. Les temps d'accès importants ont été cités, mais plus encore, c'est l'imprévisibilité des temps de parcours qui a souvent été mise en avant comme source de gêne.

Par ailleurs, la mise en œuvre du projet aura des répercussions très positives sur l'activité économique locale. En effet en phase travaux, près de 3 300 emplois.an directs ou indirects seront mobilisés.

### **Un chantier maîtrisé**

L'ensemble des mesures qui seront mises en œuvre pendant les travaux permettront de limiter les désagréments inévitables occasionnés par un chantier de cette importance.

## 7.2. Inconvénients, risques et incertitudes du projet

### Une sortie de l'emprise et un rapprochement de l'aménagement avec un groupe scolaire

Le réaménagement du diffuseur Catane avec sortie de l'emprise existante et rapprochement d'une bretelle de l'urbanisation et notamment d'une école et d'un gymnase dans le quartier Vallier suscite légitimement des inquiétudes pour les riverains. Ceux-ci craignent une augmentation des pollutions sonores et surtout atmosphériques avec ses conséquences sur la santé, celle des enfants en particulier.

La commission a constaté l'absence de carte des emprises nécessaires à l'aménagement, demandée par les collectivités impliquées, ce qui a perturbé la bonne compréhension du public. Il a dû se contenter des tracés des emplacements réservés au bénéfice d'AREA et de l'État définis dans les dossiers de mise en compatibilité des PLU ;

### Des « verrous » à consolider

La mise en place de « verrous » au Nord et au Sud des aménagements est une condition indispensable à la réussite du projet.

Dans le projet présenté, le verrou Nord est constitué par un tronçon d'autoroute en provenance de Voreppe maintenu à 2 voies sur environ 300 mètres en amont du pont de l'Isère. Cette fonction de verrou semble insuffisamment garantie pour éviter un « appel d'air » de circulation supplémentaire et pour limiter l'effet d'incitation à la périurbanisation, conséquences possibles de l'amélioration de la circulation.

La création d'une VOM (voie de gauche réservée aux véhicules transportant deux passagers au moins) au Nord de la bifurcation, depuis le péage de Voreppe, serait de nature à sécuriser ce verrou.

Au Sud, le verrou est assuré par le maintien à 2x2 voies de l'A480. La commission ne peut alors que se satisfaire du projet de réalisation d'une VRTC sur l'espace de la BAU existante au Sud de l'échangeur du Rondeau.

### Une rupture dans les protections phoniques

La discontinuité des protections phoniques au droit des établissements industriels (Eurotungstène, Sandvik, Point P) n'est pas acceptable. En effet, ces établissements ne peuvent pas, par leur nature et leurs caractéristiques, servir de paravent sonore pour les habitations situées en deuxième rideau.

De plus, il est inenvisageable dans le cadre d'une insertion environnementale de qualité de ne pas isoler au moins visuellement ces usines particulièrement disgracieuses depuis l'autoroute.

Les maîtres d'ouvrage ayant estimé que la réalisation d'un masque visuel entre l'autoroute et les établissements Eurotungstène pourrait s'avérer pertinente, la commission demande que ce masque visuel remplisse aussi la fonction de protection phonique.

### Une digue et une autoroute intégrées

AREA, maître d'ouvrage, gestionnaire de la digue, est aussi membre du PAPI du Drac.

Le PAPI du Drac est en cours d'élaboration. Or, une des missions du PAPI consiste en l'amélioration des systèmes d'endiguement. Il est nécessaire qu'il y ait cohérence entre le projet d'aménagement de l'A480, construite sur le remblai-digue, et les prescriptions du PAPI. Cette cohérence est d'autant plus nécessaire que ces deux opérations se déroulent dans des temps différents. Il est tout de même rassurant de constater qu'AREA, participant au PAPI, travaille en synergie avec le SYMBHI.

La commission a pris connaissance de l'existence d'une étude de danger des digues du Drac et a constaté qu'elle ne figurait pas dans son intégralité dans le dossier.

### **Un aménagement qui longe des sites industriels**

Un établissement SEVESO seuil haut se situe à proximité de l'A480. Une étude de danger est en cours d'élaboration. En fonction de ses résultats, le Préfet prendra la décision de prescrire ou non un PPRT.

### **Une insertion paysagère et environnementale perfectible**

La commission relève le caractère insuffisant de l'insertion paysagère et environnementale du bassin de rétention au Nord-Ouest du quartier Navis. Cet aménagement induit une perte d'espace boisé protégé sur la commune d'Echirolles.

La liste des sites de compensation est imprécise. La mise en œuvre des mesures de compensation environnementale au plus proche du périmètre du projet et, en tout état de cause, prioritairement au sein du territoire métropolitain, n'est pas garantie.

### **Un cheminement modes doux à minima**

Il n'existe pas de cheminement doux continu à l'arrière de la digue, à l'exception du secteur entre Vercors et Esclangon. Après travaux complémentaires sur la berge et le lit du Drac qui ne peuvent être réalisés dans le cadre du projet, un tel cheminement pourrait exister vers le Nord et le Sud entre les deux passerelles cycles-piétons.

### **Des perturbations à prévoir pour les transports en commun en phase travaux**

Les travaux sur le pont de Catane vont perturber le fonctionnement de la ligne C de tramway et de la ligne C6 de bus. Au Rondeau, ils vont perturber la ligne 17 de bus et la ligne TransIsère 4500. Au-delà des travaux, le parcours de la ligne 17 sera modifié de manière permanente.

### **Une vitesse qui fait débat**

Une vitesse limitée à 70 km/h sur l'A480 du pont de l'Isère au Rondeau aurait des conséquences bénéfiques sur la fluidité du trafic, la pollution, les nuisances sonores, et sur l'accidentologie.

Elle serait en harmonie avec la politique menée par Grenoble-Alpes-Métropole et la ville de Grenoble en termes de « métropole apaisée ». Elle mettrait en exergue la cohérence des décisions de l'État avec la politique des collectivités locales, et la part que chacun prendra à l'évolution des comportements des usagers.

### **Une fonctionnalité non prévue**

Il est regrettable que le projet n'ait pas inclus la réalisation d'une bretelle d'insertion en direction du Nord à l'échangeur Sud de Saint-Égrève, même si cet échangeur se situe en limite extrême du périmètre de l'aménagement.

### **Au Rondeau, une limitation préjudiciable des accès**

La suppression de l'entrecroisement existant entre l'échangeur du Rondeau et le cours de la Libération est générateur de difficultés pour la desserte des habitants et des entreprises de la partie Est d'Echirolles, du nouveau quartier Navis (habitations et bureaux), des entreprises de la zone d'activité Technisud côté Grenoble.

Elle aura aussi des conséquences sur les voies périphériques conduisant aux échangeurs de substitution, en termes de niveau de trafic, de sécurité routière, de nuisances sonores et atmosphériques.

### **Des travaux qui impactent l'activité économique**

Durant les travaux et pendant plusieurs mois, la coupure de la liaison entre la RD6 et la RN87 va engendrer des allongements de parcours significatifs, porteurs d'inquiétudes pour les acteurs économiques de la zone d'activité du Rondeau située sur la rive gauche du Drac, à Seyssins.

## **8. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Au terme de cette enquête, après avoir examiné l'ensemble des pièces du dossier ; après de nombreuses réunions avec les maîtres d'ouvrage et autres organismes ou personnes qualifiées ou représentatives, avant et durant l'enquête ; après avoir lu, reçu, entendu le public et analysé ses contributions ; après avoir pris en compte les réponses des maîtres d'ouvrage au procès-verbal de synthèse, le caractère personnel de l'avis de la commission s'est fondé sur l'appréciation complète et précise du projet, détaillée dans le rapport d'enquête publique.

En effet, la commission d'enquête s'est attachée à analyser en totalité son contenu, à en saisir ses enjeux, en toute indépendance et impartialité, dans le but de formuler des conclusions personnelles et motivées.

La rocade Ouest, l'A480 d'aujourd'hui, réalisée en 1968, et l'échangeur du Rondeau la connectant à la rocade Sud depuis le milieu des années 1980, sont des ouvrages vieillissants.

Dès lors, la commission estime qu'une adaptation de ces infrastructures aux conditions de trafic actuelles est indispensable.

Elle souhaite que la ville de Grenoble et les grandes villes de l'agglomération qui l'entourent ne perdent pas leurs attraits en termes de potentiel d'emplois, de vitrine technologique, d'activités commerciales, de pôle de soins et de santé, de centre universitaire, de vie culturelle, etc.

Elle juge qu'il est fort improbable que, même dans un contexte de mutation des modes de déplacements urbains vers des modes alternatifs à l'automobile, on assiste à une disparition rapide de ce mode de déplacement.

Elle est ainsi convaincue que la transition s'étalera sur une période supérieure à la durée d'amortissement du projet, au sens économique et social du terme (les maîtres d'ouvrage estiment cette durée d'amortissement à 9 ans).

La commission d'enquête estime donc que les aménagements projetés ne sont pas des aménagements « du passé », mais bien des aménagements pour les deux à trois décennies qui viennent, et qu'il convient d'engager aujourd'hui les dépenses nécessaires à leur réalisation.

Elle considère que le projet répond aux préoccupations de beaucoup de contributeurs et à celles de la plupart des collectivités, qui s'émeuvent et souffrent que la grande région grenobloise soit si embouteillée, tant polluée et que son environnement paysager se soit autant dégradé. La commission estime que le projet présenté permettra de :

- Fluidifier la circulation sur l'A480, au Rondeau, et au-delà dans l'agglomération, avec pour conséquence de :
  - Résorber les bouchons si pénalisants pour les habitants et l'économie,
  - Réduire la pollution de l'air si néfaste pour la santé des usagers et des riverains ;

- Sécuriser les temps de parcours ;
- Améliorer le traitement des nuisances sonores subies par les riverains ;
- Réaliser une insertion paysagère de qualité.

La commission est particulièrement satisfaite de la volonté de tous les grands acteurs locaux de ne pas se contenter de l'aménagement prévu, mais de **mettre en œuvre collectivement une grande politique des déplacements** pour l'avenir (covoiturage, transports en commun, modes doux, parkings relais, etc.). C'est cette politique, indispensable pour que le projet conserve son efficacité à moyen et long termes, qui favorisera la transition vers des comportements nouveaux.

La commission donne par ailleurs un avis favorable à la mise en compatibilité des PLU des communes de Saint-Égrève, Saint-Martin-le-Vinoux, Echirolles et Grenoble.

Forte de tous ces apports et des convictions qu'elle s'est forgées, la commission estime que le projet présente plus d'avantages que d'inconvénients, et donc que son utilité publique est avérée.

Elle émet en conséquence un **AVIS FAVORABLE** à une déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau, assorti **d'une réserve et de 17 recommandations**, emportant mise en compatibilité des PLU des communes de Saint-Égrève, Saint-Martin-le-Vinoux, Echirolles et Grenoble.

### 8.1. Réserve

RES 1 : La commission demande que la continuité des écrans phoniques soit assurée en bordure de l'A480 au droit des établissements Eurotungstène et Point P.

### 8.2. Recommandations

La commission recommande préalablement que les remarques et recommandations faites par l'**Autorité environnementale** en son avis du 13 septembre 2017 soient prises en considération par les maîtres d'ouvrage.

#### La commission recommande vivement:

REC 1 : Que les négociations entre AREA et la ville de Grenoble en vue du réaménagement du square Vallier et de la protection contre les nuisances du groupe scolaire Vallier soient menées à terme rapidement. Il s'agit de permettre la réalisation des travaux visant à améliorer la qualité des airs intérieurs et extérieurs, l'isolation phonique des bâtiments, avant le début des aménagements sur l'A480, et le plus souvent possible pendant les vacances scolaires.

REC 2 : À AREA de renforcer le verrou Nord par la création d'une VOM depuis le péage de Voreppe jusqu'à la bifurcation A48/A480/RN481. La Commission ne souhaite pas qu'elle soit prolongée au-delà jusqu'au Rondeau, afin d'y préserver les trois voies de circulation, gage de la fluidité du trafic.

REC 3 : Au Préfet de l'Isère de retenir une vitesse maximum de 70 km/h sur la totalité des aménagements, entre le pont de l'Isère et le Rondeau.

REC 4 : Aux acteurs de la situation de quasi enclavement du nouveau quartier Navis d'Echirolles et aux collectivités compétentes, de travailler ensemble en vue d'une adaptation de la trame viaire du quartier. Les solutions techniques et la répartition de leur financement devraient être définies préalablement à la délivrance du permis d'aménager l'échangeur du Rondeau.

**La commission recommande :**

REC 5 : À AREA de joindre au dossier d'enquête l'étude de danger des digues du Drac, ainsi que l'avis émis par les services de l'État en avril 2017 à son sujet.

REC 6 : À AREA de prévoir les solutions nécessaires pour faire face aux faiblesses qui pourraient apparaître sur la digue durant la phase travaux.

REC 7 : À AREA de fournir dans les meilleurs délais, aux collectivités concernées la carte des emprises des aménagements occupées sur leur territoire.

REC 8 : À AREA de proposer des mesures de compensation au plus proche du périmètre du projet et, en tout état de cause, sur le territoire métropolitain.

REC 9 : À AREA et aux collectivités locales concernées d'étudier la possibilité de réalisation d'un cheminement mode doux continu à l'arrière de la digue du Drac, au Nord et au Sud de la promenade piéton prévue entre Vercors et Esclangon. Ce prolongement pourrait s'inscrire comme un maillon du réseau Chrono vélo, depuis la passerelle mode doux prévue sur l'Isère jusqu'à celle prévue sur le Drac au droit du Rondeau.

REC 10 : Aux maîtres d'ouvrage de trouver un terrain d'entente avec le SMTC pour évaluer l'indemnisation de son préjudice.

REC 11 : Aux maîtres d'ouvrage, l'emploi de procédés innovants en matière de revêtements de chaussée et de protections phoniques sur toute la longueur de l'aménagement.

REC 12 : À AREA et à la commune de Saint-Égrève de rechercher un terrain d'entente en vue de permettre à terme la réalisation d'une bretelle d'insertion en direction du Nord à l'échangeur Sud de Saint-Égrève.

REC 13 : Que les études engagées par Grenoble Alpes Métropole, en lien avec les maîtres d'ouvrage, portant sur des aménagements permettant de faciliter l'accès des poids lourds à la zone d'activité Technisud en situation de projet (optimisation du fonctionnement du carrefour à feux de Lesdiguières, mise en sens unique de la rue Vaujany) aboutissent à des réalisations concrètes avant ou simultanément à la mise en service de l'aménagement du Rondeau.

REC 14 : À la DREAL de préciser et d'évaluer les conséquences de la suppression de l'entrecroisement existant entre l'échangeur du Rondeau et le cours de la libération, en termes de niveau de trafic, de sécurité routière, de nuisances sonores et atmosphériques induites sur les voies périphériques conduisant aux échangeurs de substitution. En fonction des résultats, des mesures de réduction adaptées devront être mises en place.

REC 15 : À la DREAL de créer un observatoire du niveau d'activité économique de la zone d'activité du Rondeau de la rive gauche du Drac à Seyssins, et pouvant évoluer si nécessaire en commission d'indemnisation du préjudice économique subi du fait de la coupure de plusieurs mois prévue entre la RD6 et la RN87 pendant les travaux.




- REC 16 : À l'AREA d'étudier la possibilité de prolonger vers le Nord du Rondeau, jusqu'à Louise Michel, la VRTC à réaliser sur l'espace de la BAU au sud de l'échangeur du Rondeau, afin de redonner à la ligne 17 un accès facile au cours de la Libération.
- REC 17 : À la DREAL, de revoir l'insertion paysagère du bassin de rétention situé à proximité du nouveau quartier Navis à Echirolles. Sa taille pourrait être réduite, sa végétalisation soignée, afin que son impact sur l'espace boisé protégé soit limité.

Fait à Grenoble, le 12 mars 2018.

Le président de la commission d'enquête,

Bernard COHEN



Les membres de la commission d'enquête,

Alain CHEMARIN



Bernard PRIVAT

