

Sujet : [INTERNET] enquête publique autorisation environnementale réaménagements de la 480 et de l'échangeur du Rondeau

De : "> geraldine.raub (par Internet)" <geraldine.raub@

Date : 02/10/2018 10:48

Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr

72

Bonjour, ci-après ma contribution :

Vis-à-vis de l'environnement, et après une prise de connaissance des éléments du dossier d'enquête publique d'autorisation environnementale, il en ressort qu'il s'agit d'un projet d'aménagement vertueux pour l'environnement. Actuellement les eaux sont rejetées directement au milieu naturel sans traitement. Avec la réalisation de ce projet, les eaux seront collectées, traitées, régulées, confinées en cas de pollution accidentelle. Par ailleurs, avec ce projet, il y aura des protections acoustiques, une insertion urbaine, un traitement paysager, des mesures compensatoires.

Conclusion : je suis favorable environnementalement à ce projet des réaménagements de la 480 et de l'échangeur du Rondeau.

Géraldine , rue Ampère, Grenoble

Sujet : [INTERNET] Enquête publique A480
De : "> Thibaut Taffin (par Internet)" <t.taffin@_
Date : 02/10/2018 13:56
Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr

73

Madame, Monsieur,

En tant que parent d'élève de l'école Diderot je suis soucieux de l'impact du projet d'élargissement de l'A480 sur la qualité de l'air que respireront les élèves de cette école, déjà très exposée à la pollution liée à cet axe routier.

Je souhaite donc que soient envisagées toutes les possibilités pour réduire l'impact environnemental de cet élargissement :

- **installer des murs antipollution et antibruit** le long de tous les quartiers traversés,
- **limiter la vitesse à 70km/h**, pour réduire le bruit, la pollution, l'accidentologie, sans pénaliser les temps de trajet (+1m20s)
- **ne pas élargir l'emprise de l'A480** et utiliser la bande d'arrêt d'urgence comme 3ème voie,
- **réserver les 3èmes voies aux transports collectifs et au covoiturage** pour impulser un réel développement de ces alternatives et permettre à ceux qui le peuvent de laisser leur voiture au garage.

La santé de nos enfants, et des riverains, me semble prioritaire sur les enjeux d'ordre économiques auxquels cet élargissement se propose de répondre.

Sincères salutations,

Thibaut Taffin

Sujet : [INTERNET] A480

De : "> Caroline Carnel Doucy (par Internet)" <c.doucy@

Date : 02/10/2018 14:16

Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr

74

Madame, Monsieur,

En tant que parent d'élève de l'école Diderot je suis soucieux de l'impact du projet d'élargissement de l'A480 sur la qualité de l'air que respireront les élèves de cette école, déjà très exposée à la pollution liée à cet axe routier. Je souhaite donc que soient envisagées toutes les possibilités pour réduire l'impact environnemental de cet élargissement :

- installer des murs antipollution et antibruit le long de tous les quartiers traversés,
- limiter la vitesse à 70km/h, pour réduire le bruit, la pollution, l'accidentologie, sans pénaliser les temps de trajet (+1m20s)
- ne pas élargir l'emprise de l'A480 et utiliser la bande d'arrêt d'urgence comme 3ème voie,
- réserver les 3èmes voies aux transports collectifs et au covoiturage pour impulser un réel développement de ces alternatives et permettre à ceux qui le peuvent de laisser leur voiture au garage.

La santé de nos enfants, et des riverains, me semble prioritaire sur les enjeux d'ordre économiques auxquels cet élargissement se propose de répondre.

Sincères salutations,

Caroline Carnel

Sujet : [INTERNET] Contre les travaux tels que prévus actuellement, pour un retour à envisager des alternatives au projet

De : "> Emeline Verney (par Internet, dépôt emeline.hierso@<emeline.verney@

Date : 02/10/2018 14:46

Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr

75

Bonjour,

Mère d'un enfant en maternelle à l'école Joseph Vallier, je me sens concernée par les travaux qui vont avoir lieu sur l'A480. De manière générale, car en considérant le changement climatique en cours, ces travaux vont à l'encontre d'une vraie vision d'ensemble de l'aménagement du territoire, il est impératif de devoir revoir nos modes de déplacement, de limiter l'impact de tout aménagement sur l'environnement, et de modérer nos déplacements individuels. Mais je me sens concernée également de manière personnelle, car les travaux généreront une augmentation de trafic (attendue par AREA pour financer le coût des travaux) et donc une augmentation de la pollution au niveau de l'école maternelle, qui est déjà soumise plusieurs fois par an à des niveaux de pollution au delà des normes préconisées. Contraindre nos enfants à ne pas jouer dans la cour pour s'éviter une réflexion et des prises de décisions fortes sur le sujet de nos modes de déplacements n'est pas acceptable.

Des propositions ont été faites par le collectif citoyen pour des alternatives à l'élargissement de l'A480, car il ne s'agit pas de nier les problèmes de congestion rencontrés : limitation de la vitesse à 70km/h, pour réduire le bruit, la pollution, l'accidentologie, sans pénaliser les temps de trajet (+1m20s), installation de murs antibruit le long de tous les quartiers traversés, limitation de l'élargissement de l'emprise de l'A480 et utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme 3ème voie, réservation de la troisième voie aux transports collectifs et au covoiturage, pour impulser un réel développement de ces alternatives et permettre à ceux qui le peuvent de laisser leur voiture au garage.

Même si la déclaration d'utilité publique a été signée malgré l'opposition de nombreux groupes citoyens et associations engagées dans la protection de l'environnement, considérer ces alternatives plutôt que de lancer les travaux, serait aujourd'hui vu comme un geste progressiste important, dans la direction de la réflexion que nous devons tous mener sur nos modes de vies et nos priorités d'investissement pour maintenir notre cadre de vie pour les générations futures.

Emeline Verney.

Sujet : [INTERNET] Enquête publique aménagement A480 et échangeur du Rondeau - à l'attention de la commission d'enquête

De : "> Stephanie Bigault (par Internet)" <stephanie.bigault@

Date : 02/10/2018 15:52

Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr

76

Bonjour,

Je suis parent-déléguée depuis plusieurs années à l'école Diderot. Je suis plus particulièrement impliquée dans le projet d'extension/rénovation de cette école qui accueillera bientôt 8 classes.

Cette école est située à un carrefour routier important (Diderot/Esclangon). Les enfants et personnels de l'école sont exposés tout au long de l'année aux bruits et à la pollution, sans parler des vibrations (car les portes et fenêtres sont "d'origine").

Aujourd'hui le carrefour Diderot/Esclangon n'est pas un nœud routier majeur. Or dans le projet d'élargissement de l'A480, ce carrefour est destiné à devenir une "entrée de ville" à part entière. Le passage en 2x3 voies de l'A480 qui va mécaniquement générer plus de véhicules sur l'A480, va donc aussi générer plus de trafic localement au niveau de l'école Diderot. Je m'inquiète donc des impacts de ce projet d'aménagement sur la qualité de l'air et les nuisances sonores pour l'école et pour ses riverains.

Je souhaite que soient envisagées toutes les possibilités pour réduire le trafic actuel et donc l'impact environnemental de ce projet:

- intégrer dans le projet d'extension/rénovation de l'école Diderot une amélioration de la protection phonique pour le bâti existant
- créer une zone tampon entre l'école et la rue Esclangon en agrandissant et végétalisant le parc du Moucherotte
- installer des murs antibruit (et antipollution si cela existe) le long de toute la ville et non au cas par cas
- utiliser la bande d'arrêt d'urgence comme 3ème voie (par exemple réserver les 3èmes voies aux transports collectifs comme cela est déjà fait entre Voreppe et Grenoble),
- ne pas élargir l'emprise de l'A480 pour accueillir plus de véhicules, mais limiter les véhicules ne transportant qu'une seule personne par des mesures incitatives (3ième voie pour le covoiturage par exemple)

Je suis personnellement malvoyante et j'ai depuis longtemps appris à me passer de la voiture dans mon quotidien. Je ne saisis pas tous les enjeux de l'élargissement de l'A480, mais la raison me fait dire que la qualité de l'air et le calme priment sur les aspects économiques. Laissez-moi croire à Grenoble, ville apaisée!

Cordialement,

Stéphanie BIGAULT
10 rue Mayen
38000 Grenoble

Sujet : [INTERNET] questions EDF Hydro

De : "> SAMBLAT Sabine (par Internet, dépôt prvs=806e92288=sabine.samblat@<sabine.samblat@,

Date : 02/10/2018 17:28

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

Copie à : LEPRETRE Olivier <olivier.lepretre@ , UGHETTO-MONFRIN David <david.ughetto-monfrin@ , CORREGÉ Frederic <frederic.correge@ >, JACOB Didier <didier.jacob@ r>, MICOUD Laurence <laurence.micoud@ .



Bonjour,

Veuillez trouver ci-dessous des questionnements sur l'impact des travaux, mais également du projet définitif, d'AREA sur le barrage de Saint-Egrève exploité par EDF :

Pièce D : 1.4.2.1.1. AREA indique que l'aménagement n'entraîne aucun impact sur la station de mesure EDF qui se trouve à proximité du pont d'OXFORD.

Effectivement la station pourra être physiquement protégée de détériorations liées à la circulation du chantier par exemple. Cependant cette station de mesure surveille le niveau de l'eau et **agit directement sur l'automate du barrage** Edf de Saint-Egrève pour éviter au niveau du pont l'inondation de la route en rive gauche de l'Isère et de la piste cyclable en rive droite. L'impact de l'augmentation de la ligne d'eau sur la gestion de l'ouvrage en terme de sûreté et de production n'est donc pas traitée.

Comment cet impact sur l'exploitation du barrage de St Egrève est-il pris en compte par AREA ?

Pièce D : 1.4.2.2.1. L'étude d'impact d'AREA tend à montrer que la hauteur de la ligne d'eau **après les travaux** d'élargissement du pont de l'A480 n'est pas modifiée de manière significative par la présence de nouveaux piliers dans l'Isère mais cela ne tient pas compte de la présence d'embâcles.

Les nombreux ponts routiers, ferroviaires, etc... à l'amont du barrage agissent comme des pièges à embâcles, plus particulièrement pour les bois lors des crues de l'Isère.

La station de mesure, qui surveille le niveau de l'eau, agit directement sur l'automate du barrage Edf de Saint-Egrève pour éviter au niveau du pont l'inondation de la route en rive gauche de l'Isère et de la piste cyclable en rive droite. L'augmentation du nombre d'obstacles (piliers) dans l'Isère, propice à **des nouvelles formations d'embâcles**, viendrait à élever de **manière localisée** le niveau de l'Isère et ainsi perturber notre mesure et donc l'exploitation du barrage à l'aval.

Comment cet impact sur l'exploitation du barrage de St Egrève est-il pris en compte par AREA ? A noter que cette situation d'embâcles localisés à proximité de notre station de mesure ne se présente pas à l'heure actuelle.

Est-ce qu'AREA confirme être en charge de l'évacuation des embâcles dues à la présence des piliers de leur pont dans l'Isère ?

Par ailleurs, l'étude d'impact n'évoque pas les conséquences éventuelles sur les berges (et donc sur les digues-barrages) de l'augmentation des vitesses de l'eau du fait de la présence des batardeaux réduisant la section de l'Isère. **Comment le risque d'érosion/affouillement est-il pris en compte par AREA (plus particulièrement au droit du pont en phase travaux) ?**

Dossier CNPN P65/87 : il est mentionné que le contre-canal Isère est un cours d'eau permanent. Attention à l'appellation « cours d'eau » qui est un statut administratif. En effet ce contre canal n'est pas du tout un cours d'eau mais un « canal » qui « canalise » les infiltrations des digues. Il est d'ailleurs déconnecté du cours d'eau naturel de l'Isère.

Dossier CNPN Mesure d'évitement p 70/87 :

AREA indique que des plans d'inules de Suisse seraient déplacés sur les berges du contre canal de l'Isère. Ces berges sont du domaine concédé EDF et non du domaine concédé AREA. Cette disposition n'a pas été

discutée avec EDF et pourrait engager des coûts supplémentaires pour EDF en cas de maintenance ultérieure. EDF rappelle qu'aucune mesure compensatoire ne peut être envisagée sur le domaine concédé EDF de St Egrève.

Cordialement,



Sabine SAMBLAT
Déléguée Territoriale vallée du Drac
EDF HYDRO Alpes
Direction Concession
37 rue Diderot
38040 Grenoble

sabine.samblat@
Tél. : 04
Tél. mobile : 06

Un geste simple pour l'environnement, n'imprimez ce message que si vous en avez l'utilité.

Ce message et toutes les pièces jointes (ci-après le 'Message') sont établis à l'intention exclusive des destinataires et les informations qui y figurent sont strictement confidentielles. Toute utilisation de ce Message non conforme à sa destination, toute diffusion ou toute publication totale ou partielle, est interdite sauf autorisation expresse.

Si vous n'êtes pas le destinataire de ce Message, il vous est interdit de le copier, de le faire suivre, de le divulguer ou d'en utiliser tout ou partie. Si vous avez reçu ce Message par erreur, merci de le supprimer de votre système, ainsi que toutes ses copies, et de n'en garder aucune trace sur quelque support que ce soit. Nous vous remercions également d'en avertir immédiatement l'expéditeur par retour du message.

Il est impossible de garantir que les communications par messagerie électronique arrivent en temps utile, sont sécurisées ou dénuées de toute erreur ou virus.

This message and any attachments (the 'Message') are intended solely for the addressees. The information contained in this Message is confidential. Any use of information contained in this Message not in accord with its purpose, any dissemination or disclosure, either whole or partial, is prohibited except formal approval.

If you are not the addressee, you may not copy, forward, disclose or use any part of it. If you have received this message in error, please delete it and all copies from your system and notify the sender immediately by return message.

E-mail communication cannot be guaranteed to be timely secure, error or virus-free.

Sujet : [INTERNET] Avis enquête publique A480

De : "> Wim Burmeister (par Internet)" <wim.burmeister@

Date : 02/10/2018 18:23

Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr

78

Bonne réception
Wim Burmeister

— Pièces jointes : —

impact_environ_burmeister.pdf

221 Ko

Wim Burmeister

Grenoble, le 2 octobre 2018

5 place Saint André

38000 Grenoble

wim.burmeister@

Je relève plusieurs points par rapport à l'impact environnemental de l'élargissement de l'A480 et de l'aménagement de l'échangeur du Rondeau :

1. Je note la présence d'un bassin de rétention à coté du lit du Drac (voir page 14 DDAE_Pièce_B_PrésentationProjet_Partie2 à hauteur du CEA. Ce bassin est très proche du lit du Drac et impacte d'une façon non-nécessaire les espaces naturels. Un emplacement de l'autre coté de l'autoroute sur le terrain du CEA ou de la commune de Grenoble aurait été possible. Ces terrains comportent des aires peu utilisées sans aucune valeur écologique ou économique (voir extrait du plan ci-dessous). A ce moment il aurait été possible d'utiliser l'espace entre l'autoroute et le Drac (à coté des pylônes) pour des mesures compensatoires. **Au moins il aurait pu être possible de décaler le bassin un peu plus vers le sud à coté des deux pylônes HT afin de s'éloigner du lit du Drac.**



2. Les plans ne comportent pas les aménagements pour les modes doux, présents dans les documents de l'enquête publique pour la DUP. Il n'y a qu'une occurrence où on retrouve la passerelle (DDAE_Pièce_B_PrésentationProjet_Partie_3, page 16) :

5.5.3. LA PASSERELLE MODES DOUX SUR L'ISÈRE

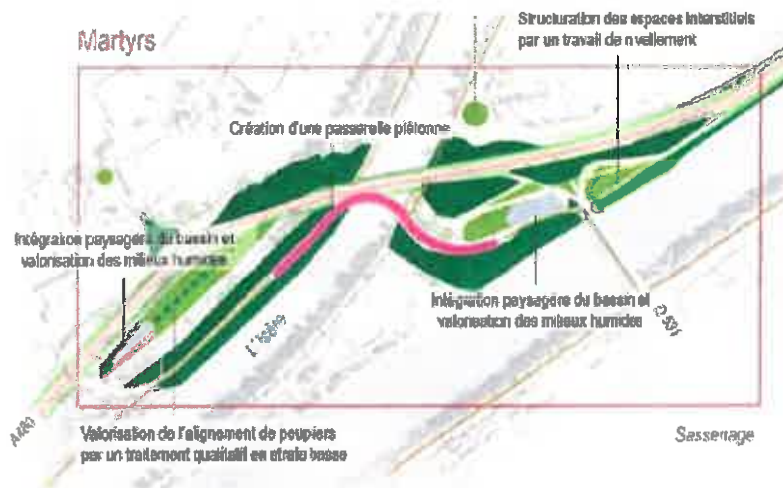
Une passerelle destinée aux modes doux qui viendra s'intégrer dans le schéma général des circulations en bord de l'Isère est prévue en aval du viaduc de franchissement de l'A480 sur l'Isère.

La passerelle est prévue à ce stade sans appuis dans l'Isère.



Figure 22 : Vue d'ensemble de la passerelle mode doux sur l'Isère à Rondeau.

Ces aménagements sont notamment la passerelle mode doux à hauteur du pont sur l'Isère, la piste cyclable bidirectionnelle entre l'avenue des Martyrs et la rue de l'Argentière, contournant l'échangeur des Martyrs (voir A480_Pièce_G_Etude_Impact_V5_1_chap1a2, page 60), ainsi que la passerelle cyclable au nord de l'échangeur du Rondeau.



Ces aménagements ont également une emprise au sol et un impact sur le milieu naturel de la ripisylve. Est-ce qu'ils ont été comptabilisés au niveau du calcul des surfaces impactées ? Est-ce que les mesures compensatoires en tiennent compte ?

3. Un autre commentaire concerne les murs de protections acoustique coté Drac (voir par exemple DDAE_Pièce_E_CNPN_Partie1 page 59). Il me semble important que le mur soit exécuté d'une telle façon qu'il permet une végétalisation maximale coté Drac. Il serait aussi bien d'avoir un mur moins lisse et moins monolithique coté autoroute, afin de permettre une végétalisation, au moins partielle. Ceci réduirait aussi la réflexion du son par ce mur en béton lisse en direction de la ville.
4. Il reste une interrogation des bassins à rétention de type « cadre » (DDAE_Pièce_B_PrésentationProjet_Partie_3, page 14). Je suppose que ces bassins sont ouverts. Qu'est-ce qu'il est fait pour éviter que ces bassins avec les parois lisses deviennent des pièges pour la faune ? Il faudrait prévoir sur les cotés des rampes qui permettent aux animaux de sortir.

Je souligne que j'ai émis un avis négatif par rapport au projet lors de l'enquête sur la DUP et qu'il n'y a pas de changement du projet dans le fond.

Même avec un impact sur le milieu naturel local relativement faible, le projet est très néfaste par rapport à une augmentation des émissions en CO₂, par rapport à la pollution atmosphérique et potentiellement aussi la pollution sonore. Seul moyen pour juguler cet impact néfaste est la limitation de la vitesse à 70 km/h (comme récemment sur le périphérique de Lyon) et la création d'une voie de co-voiturage, aussi en amont et en aval du secteur concernée.

L'argent investi va nulle part résoudre les problèmes de circulation dans l'agglomération grenobloise mais risque plutôt de les aggraver sur d'autres secteurs.

Sujet : [INTERNET] [Enquete public A480] remarques sur l'échangeur de Catane

De : "> nicolas.galy38 (par Internet)" <nicolas.galy38@

Date : 02/10/2018 18:56

Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr



Bonjour,

je suis habitant de Grenoble et usager régulier de la Rocade.
Même si j'approuve en partie le projet de réaménagement pour le bien être des usagers, je trouve dommage que l'on oublie un peu le bien être des riverains.

En effet j'habite au 16rue Docteur Greffier, à côté de l'échangeur du pont de Catane et j'ai appris avec stupeur qu'il n'était pas prévu de réaliser un mur anti-bruit.

Les nuisances sonores déjà bien perceptibles risquent d'empirer après la fin des travaux.

Aussi je vous sollicite:

- pour réaliser l'aménagement d'un mur anti-bruit pour protéger le secteur rue Docteur Greffier
- d'envisager une limitation de la vitesse maximale à 70km/h sur la rocade (comme cela se fait dans d'autres agglo) avec radars de mesure de vitesse moyenne sur toute la section.

En vous remerciant de votre attention,

cordialement

Nicolas Galy

16 rue Docteur Greffier

38000 Grenoble

06.

Sujet : [INTERNET] avis A 480
De : "> claudine (par Internet)" <clopatrasmeriaux@
Date : 02/10/2018 20:07
Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr



Claudine PATRAS

17 rue John Kennedy

38100 GRENOBLE Grenoble, le 2 octobre 2018

à la Commission d'enquête publique

Concernant l'autorisation environnementale

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

ddt-enquetepubliqueA480@isere.gouv.fr

Contribution et propositions à la commission d'enquête

Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs,

L'enquête publique sur l'autorisation environnementale pour le passage à 3 voies de l'A 480 et l'élargissement du Rondeau est importante pour notre avenir car cet axe routier génère depuis des années des impacts majeurs pour les habitants de la Metropole, engagée dans plusieurs politiques visant à améliorer la qualité de l'air et fluidifier la circulation en mobilisant toutes les ressources compatibles avec l'état de la planète et les engagements internationaux de la France.

Je regrette donc d'abord des **défauts d'information ou de réponses importants dans le dossier d'enquête publique**. Malgré les compléments apportés par l'arrêté de DUP du 23 juillet 2018 et ses annexes il manque des documents importants au dossier :

Ainsi, et cela importe à tous les habitants des Alpes, il manque des précisions sur la façon dont les promoteurs du projet entendent respecter la **Convention Alpine**, applicable depuis mars 1995, et ses différents protocoles qui s'imposent lors de travaux de grande ampleur. (voir là : <http://www.alpconvention.fr/convention/framework/default.html>)

L'article 2 prescrit :

1. Les Parties contractantes, dans le respect des principes de précaution, du pollueur-payeur et de coopération, assurent une politique globale de préservation et de protection des Alpes en prenant considération de façon équitable les intérêts de tous les Etats alpins, de leurs régions alpines ainsi que de la Communauté économique européenne tout en utilisant avec discernement les ressources en les exploitant de façon durable. La coopération transfrontalière en faveur de l'espace alpin est

intensifiée et élargie sur le plan géographique et thématique.

2. Pour atteindre l'objectif visé au paragraphe 1, les Parties contractantes prennent des mesures appropriées, notamment dans les domaines suivants.

L'article 2-2 c de la convention alpine prescrit notamment :

c. qualité de l'air - en vue d'obtenir une réduction drastique des émissions de polluants et de leur nuisances dans l'espace alpin ainsi que des apports externes de polluants de manière à parvenir à des taux non nuisible aux hommes, à la faune et à la flore.

Et l'article 2-2 j sur les transports

j. transports - en vue de réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport interalpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une part croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché, sans discrimination pour des raisons de nationalité.

L'annexe transports de la convention Alpine précise en son article 7 :

1. Dans l'intérêt de la durabilité, les Parties contractantes s'engagent à promouvoir une gestion rationnelle et sûre des transports, notamment dans les réseaux transfrontaliers harmonisés, qui

a) assure la bonne coordination des différents modes et moyens de transport et favorise l'intermodalité ;

b) optimise l'exploitation des systèmes de transports et des infrastructures existants dans l'espace alpin, entre autres par le recours à la télématique, en imputant au mieux les coûts externes et les coûts d'infrastructure aux usagers, en fonction des nuisances générées.

c) favorise, par des mesures structurelles et d'aménagement du territoire, un transfert des transports des personnes et des marchandises vers les moyens de transport plus respectueux de l'environnement et vers des systèmes de transports intermodaux ;

d) mette en oeuvre les possibilités de réduction du volume du trafic.

2. Les Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires visant à assurer au mieux

a) la protection des voies de communication contre les risques naturels ;

b) dans les zones subissant particulièrement les nuisances liées aux transports, la protection des personnes et de l'environnement ;

c) *la réduction progressive des émissions de substances nocives et des émissions sonores de l'ensemble des modes de transport et ce, en employant les meilleures technologies utilisables ;*

d) *une meilleure sécurité des transports.*

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

Les prescriptions de la convention Alpine précitées ne me semblent pas respectées à travers dossier d'enquête publique, et donc le projet d'extension des voies routières, tel qu'il existe actuellement.

- il manque les analyses de l'AURG comme souligné par l'Autorité environnementale dans son avis 25 juillet 2018 Ae 2018-47 (page 3) sur les relations entre l'urbanisation et le développement des voies routières autour de Grenoble ainsi que l'impact de la vitesse sur la pollution de l'air.

- il manque la délibération de la Métropole du 25 mai 2018 qui traite du « *réaménagement de l'A48 Validation du protocole sur la digue des eaux claires relatif aux études complémentaires* » et surtout le protocole tel que signé par la Métropole, l'Etat, l'AREA et le département de l'Isère qui engage « *sans délai les études complémentaires nécessaires à la connaissance d'ensemble de l'état de la digue, telles que préconisées par l'Etude de Dangers des Dignes (EDD) de la rive droite du Drac 2014, complémentaires à celles déjà réalisées par AREA dans le cadre de son projet d'aménagement autoroutier* ».

Les études sur l'état de la digue ne sont manifestement pas terminées, ces informations manquent d'accès au public pour avoir une connaissance complète du dossier. Il serait donc utile que la commission d'enquête organise une réunion publique sur la question de l'état réel de la digue.

Ensuite le dossier d'enquête ne respecte pas des exigences réglementaires et législatives.

Le dossier d'enquête publique ne prend pas en compte la loi Grenelle (n°2009-967 du 3 août 2009) précise en son article 1 : « *Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable.* »

Or le dossier d'enquête ne présente pas d'autres solutions, moins coûteuses et meilleures pour l'environnement qui ont pourtant été étudiées par l'Etat ! Ainsi dans le précédent projet soumis à la concertation préalable en 2011-12 il y avait une solution moins coûteuse avec 2 fois 3 voies sur l'emprise existante et limitation à 70 km/h, avec le même trafic automobile et moins d'impact pour l'environnement, la faune, la flore, les arbres.

En déléguant cette portion d'autoroute à AREA par le décret Valls d'août 2015 l'Etat a renoncé à cette solution pourtant plus conforme à la loi Grenelle. Ce faisant, sans reprendre une concertation préalable sur ce nouveau projet différent et plus impactant, l'Etat viole l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

Les maîtres d'ouvrages n'ont pas actualisé l'étude d'impact comme imposé par l'article L 122-1-1 du code de l'environnement, comme le relève l'Ae page 9 de son avis du 25 juillet 2018.

Compte tenu de ces manques substantiels d'informations et du non-respect de la législation il est urgent

de faire compléter le dossier et de donner un avis défavorable pour l'obtention de l'autorisation environnementale.

Claudine PATRAS

— Pièces jointes : —

Avis Cpatras A 480 autorisation environnementale.docx

24,1 Ko

Claudine PATRAS
17 rue John Kennedy
38100 GRENOBLE

Grenoble, le 2 octobre 2018

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

Contribution et propositions à la commission d'enquête

Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs,

L'enquête publique sur l'autorisation environnementale pour le passage à 3 voies de l'A 480 et l'élargissement du Rondeau est importante pour notre avenir car cet axe routier génère depuis des années des impacts majeurs pour les habitants de la Métropole, engagée dans plusieurs politiques visant à améliorer la qualité de l'air et fluidifier la circulation en mobilisant toutes les ressources compatibles avec l'état de la planète et les engagements internationaux de la France.

Je regrette donc d'abord des **défauts d'information ou de réponses importants dans le dossier d'enquête publique**. Malgré les compléments apportés par l'arrêté de DUP du 23 juillet 2018 et ses annexes il manque des documents importants au dossier :

Ainsi, et cela importe à tous les habitants des Alpes, il manque des précisions sur la façon dont les promoteurs du projet entendent respecter la **Convention Alpine**, applicable depuis mars 1995, et ses différents protocoles qui s'imposent lors de travaux de grande ampleur. (voir là : <http://www.alpconv.org/fr/convention/framework/default.html>)

L'article 2 prescrit :

- 1. Les Parties contractantes, dans le respect des principes de précaution, du pollueur-payeur et de coopération, assurent une politique globale de préservation et de protection des Alpes en prenant en considération de façon équitable les intérêts de tous les Etats alpins, de leurs régions alpines ainsi que de la Communauté économique européenne tout en utilisant avec discernement les ressources et en les exploitant de façon durable. La coopération transfrontalière en faveur de l'espace alpin est intensifiée et élargie sur le plan géographique et thématique.*
- 2. Pour atteindre l'objectif visé au paragraphe 1, les Parties contractantes prennent des mesures appropriées, notamment dans les domaines suivants.*

L'article 2-2 c de la convention alpine prescrit notamment :

c. qualité de l'air - en vue d'obtenir une réduction drastique des émissions de polluants et de leurs nuisances dans l'espace alpin ainsi que des apports externes de polluants de manière à parvenir à un taux non nuisible aux hommes, à la faune et à la flore.

Et l'article 2-2 j sur les transports

j. transports - en vue de réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport interalpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché, sans discrimination pour des raisons de nationalité.

L'annexe transports de la convention Alpine précise en son article 7 :

1. Dans l'intérêt de la durabilité, les Parties contractantes s'engagent à promouvoir une gestion rationnelle et sûre des transports, notamment dans les réseaux transfrontaliers harmonisés, qui

a) assure la bonne coordination des différents modes et moyens de transport et favorise l'intermodalité ;

b) optimise l'exploitation des systèmes de transports et des infrastructures existants dans l'espace alpin, entre autres par le recours à la télématique, en imputant au mieux les coûts externes et les coûts d'infrastructure aux usagers, en fonction des nuisances générées.

c) favorise, par des mesures structurelles et d'aménagement du territoire, un transfert des transports des personnes et des marchandises vers les moyens de transport plus respectueux de l'environnement et vers des systèmes de transports intermodaux ;

d) mette en oeuvre les possibilités de réduction du volume du trafic.

2. Les Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires visant à assurer au mieux

a) la protection des voies de communication contre les risques naturels ;

b) dans les zones subissant particulièrement les nuisances liées aux transports, la protection des personnes et de l'environnement ;

c) la réduction progressive des émissions de substances nocives et des émissions sonores de l'ensemble des modes de transport et ce, en employant les meilleures technologies utilisables ;

d) une meilleure sécurité des transports.

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

Les prescriptions de la convention Alpine précitées ne me semblent pas respectées à travers le dossier d'enquête publique, et donc le projet d'extension des voies routières, tel qu'il existe actuellement.

- il manque les analyses de l'AURG comme souligné par l'Autorité environnementale dans son avis du 25 juillet 2018 Ae 2018-47 (page 3) sur les relations entre l'urbanisation et le développement des voies routières autour de Grenoble ainsi que l'impact de la vitesse sur la pollution de l'air.

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

Les études sur l'état de la digue ne sont manifestement pas terminées, ces informations manquent donc au public pour avoir une connaissance complète du dossier. Il serait donc utile que la commission d'enquête organise une réunion publique sur la question de l'état réel de la digue.

Ensuite le dossier d'enquête ne respecte pas des exigences réglementaires et législatives.

Le dossier d'enquête publique ne prend pas en compte la loi Grenelle (n°2009-967 du 3 août 2009) qui précise en son article 1 : « *Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable.* »

Or le dossier d'enquête ne présente pas d'autres solutions, moins coûteuses et meilleures pour l'environnement qui ont pourtant été étudiées par l'Etat ! Ainsi dans le précédent projet soumis à la

concertation préalable en 2011-12 il y avait une solution moins couteuse avec 2 fois 3 voies sur l'emprise existante et limitation à 70 km/h, avec le même trafic automobile et moins d'impact pour l'environnement, la faune, la flore, les arbres.

En déléguant cette portion d'autoroute à AREA par le décret Valls d'août 2015 l'Etat a renoncé à cette solution pourtant plus conforme à la loi Grenelle. Ce faisant, sans reprendre une concertation préalable sur ce nouveau projet différent et plus impactant, l'Etat viole l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

Les maîtres d'ouvrages n'ont pas actualisé l'étude d'impact comme imposé par l'article L 122-1-1 du code de l'environnement, comme le relève l'Ae page 9 de son avis du 25 juillet 2018.

Compte tenu de ces manques substantiels d'informations et du non-respect de la législation il est urgent de faire compléter le dossier et de donner un avis défavorable pour l'obtention de l'autorisation environnementale.

Claudine PATRAS

Sujet : [INTERNET] Enquête publique A480

De : "> céline Charavay (par Internet)" <celinecharavay@

Date : 02/10/2018 20:23

Pour : "ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr"

<ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr>

81

Mesdames, Messieurs les commissaires enquêteurs,

J'habite dans le quartier Bouchayer Viallet, rue Ampère, non loin du pont de Catane. Mon appartement se trouve donc en bordure de l'autoroute A480 (à moins de 200 mètres) comme beaucoup d'immeubles du quartier Bouchayer Viallet.

Il me semble que le projet d'aménagement de l'autoroute A480 devrait tenir compte de la qualité de vie (notamment au sujet des nuisances sonores et de la pollution) des habitants riverains, des enfants venant dans les écoles des quartiers localisés le long de l'A480 et des personnes venant travailler dans les bureaux de ces quartiers. Or je pense que le projet d'aménagement à 2 fois 3 voies tel que présenté, ne va pas dans le sens d'une amélioration de la qualité de vie de ces personnes :

- l'élargissement de l'emprise routière va rapprocher l'autoroute des habitations, écoles et bureaux riverains et provoquer des nuisances sonores pour ceux-ci : j'habite au dernier étage de mon immeuble et entends déjà l'autoroute jour et nuit, fenêtres fermées (il s'agit pourtant de doubles vitrages n'ayant que quelques années). Cela augmentera également la pollution pour ces immeubles riverains.

- les murs antibruit prévus entre Mistral et le Pont du Vercors ne sont pas continus. Il faudrait prévoir des murs antibruit de manière continue. De plus il serait nécessaire que ces murs antibruit soient efficaces pour les logements situés en hauteur et pas uniquement pour les logements localisés en bas des immeubles

- la limitation de vitesse à 70 km/h qui pourrait réduire les nuisances sonores et la pollution n'a pas été retenue de manière définitive

- l'augmentation du nombre de voies risque d'induire une augmentation du trafic : l'offre de transports en commun de l'agglomération n'étant pas optimale (parkings relais trop petits comme celui de Meylan ou de Fontaine, parking relais de Catane inaccessible, ligne de train Grenoble-Vif avec des trains une fois par heure le matin...), cette augmentation de voies risque d'encourager de nombreux travailleurs à reprendre leurs voitures

- la tranchée couverte, qui pourrait limiter les nuisances sonores et la pollution, n'a pas été prévue entre Mistral et le pont du Vercors, alors que cette zone comporte de nombreuses habitations, écoles et bureaux

- cet aménagement à 2 fois 3 voies serait tout à fait propice à la prolongation de l'A51 vers Gap, détournant ainsi une partie du trafic de l'A6 vers Grenoble

Pour ces raisons, je ne suis pas favorable au projet d'aménagement à 2 fois 3 voies. Comme l'on nous demande un avis global sur le projet du Rondeau et de l'aménagement à 2 fois 3 voies, j'émet donc un avis défavorable pour ces deux projets. Il me semble que ces deux projets, qui par ailleurs sont financés différemment, auraient mérité de faire l'objet de deux enquêtes publiques distinctes.

Je vous prie de recevoir, Mesdames, Messieurs les commissaires enquêteurs, mes respectueuses salutations.

Céline Charavay

Sujet : [INTERNET] Enquête publique A 480

De : "> Raphaël DOMETTE (par Internet)" <rdomette@

Date : 02/10/2018 21:43

Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr

82

Monsieur le président de la commission d'enquête publique,

La lutte contre le réchauffement climatique devrait aujourd'hui être une priorité absolue. Si cette idée est largement présente dans les discours politiques, je constate malheureusement que cela n'a toujours que peu d'impact sur les choix d'investissements publics.

Ce projet d'élargissement conduira inéluctablement à une augmentation du trafic automobile. L'argent public (car bien que l'état ne finance pas directement le projet, l'argent ne vient pas de nulle part et ce sont bien les contribuables qui au final compenseront les redevances de concessions qui ne seront pas perçues suite à la prolongation des contrats AREA) sert donc à financer une augmentation de nos émissions de gaz à effet de serre.

Je trouve d'ailleurs particulièrement cynique d'afficher dans la note de présentation non technique une réduction des impacts environnementaux permise par l'ajout d'une troisième voie qui par essence a vocation à augmenter le trafic automobile. Cette augmentation de trafic aura non seulement des impacts locaux au voisinage de l'A480, mais également globaux puisqu'elle augmentera nécessairement les flux à d'autres points de l'agglomération Grenobloise qui nécessiteront d'autres investissements permettant de résorber d'autres congestions... On persiste donc à entretenir ce cercle vicieux à l'aide d'argent public.

Je souhaite donc que ce projet d'élargissement soit abandonné et que l'argent économisé soit utilisé pour chercher à réduire le trafic (investissements dans les transports collectifs, les mobilités douces, le covoiturage...) plutôt que de permettre son augmentation. Une partie de cet argent pourrait également servir à atteindre les réductions d'impacts environnementaux mentionnées dans le dossier de concertation (pose de murs antibruits par exemple).

Sincères salutations

Raphaël DOMETTE
11 Chemin d'Isly, Grenoble

Sujet : [INTERNET] non à l'élargissement de l'A480

De : "> o rte (par Internet)" <oliv.renard@

Date : 02/10/2018 22:59

Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr

83

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je suis opposé à l'élargissement de l'autoroute A480 pour des raisons environnementales d'actualité évidentes (réchauffement climatique, pollution de l'air, de l'eau, sonore, bétonisation, extinction des animaux..) sur un projet qui n'aboutira probablement à aucune solution de désengorgement, mais qui amènera à coup sûr une augmentation du trafic (précisée dans le dossier).

A se poser la question - ironique bien sûr, si l'on considère comme quantité négligeable les facteurs environnementaux - de passer directement à 2 x 4 voies pour avoir un trafic plus fluide plus longtemps !!

1/ Sur l'enquête en elle-même :

Très peu de visibilité, que ce soit pour les personnes empruntant l'autoroute (il faut pouvoir bénéficier du feu rouge au Pont de Catane), et encore moins pour les premiers concernés par la future pollution, les riverains !

De plus, les travaux engagés sur l'A480 (pour d'autres raisons peut-être ? Fibre ? Haute tension?) ont pu laisser à penser que les travaux d'élargissement étaient déjà engagés et qu'il était donc inutile de répondre à cette 2ème enquête, comme peuvent le confirmer de nombreux témoignages entendus dans le quartier Chorrier Berriat, pourtant bien impacté.

Il me paraîtrait donc juste de prolonger cette enquête et de lui donner la visibilité nécessaire au regard des grands enjeux environnementaux que pose cet élargissement, afin qu'un plus grand nombre de citoyens puisse s'emparer de ce sujet.

2/ Sur le fond du projet et son impact sur notre environnement :

La loi 2009-967 du 3 août 2009 article 1 relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement précise :

« Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable.

Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. »

En quoi cet élargissement répond-elle à cet article ? Développement durable ?

D'autres solutions pour le désengorgement ont-elles été proposées ? Via notamment le train : Tram-train Vizille-Grenoble ? Modernisation des lignes TER Valence-Grenoble et Lyon-Grenoble ? Augmentation du trafic de ces trains ? Davantage de places de vélo à bord ? Ces solutions, plus profitables à l'environnement, ne coûtent-elles pas moins cher ?

3/ Sur la réalisation du projet

Quelles solutions sont apportées pour réduire significativement la pollution de l'air ? (la France a été condamnée par la Commission Européenne en mai 2018 pour son absence d'actions dans ce sens) ? N'est pris en compte que l'éventuelle baisse des émissions des futurs véhicules, mais aux regards de quelles normes ? Celles actuelles ?

Le passage en autoroute urbaine, limité à 70 km/h, privilégiant les transports en commun (voie réservée) et en zone de basse émission ont-elles été étudiées pour réduire la pollution aux particules dues à l'augmentation du trafic ?

Des murs anti-bruit seront-ils faits tout au long de cette autoroute (et non pas sur certains tronçons) et seront-ils réellement efficaces contre les nuisances sonores en augmentation ?

4/ Sur la compensation environnementale

Sur la compensation apportée, pourquoi celle-ci est-elle supposée se faire relativement loin géographiquement (Jarrie, Besson, Montbonnot, La Buisse etc ..) des zones impactées ce qui accroît une inégalité entre les habitants de zones déjà boisées (et plus protégées) - et qui utiliseront peut-être leur voiture pour utiliser l'A480 - et les riverains (hommes et animaux) proches de l'A480 qui en plus perdent le peu de nature avoisinante ?

Pour rappel, l'étude de Météo France du 21 septembre 2018 place Grenoble en tête des villes de France de record de chaleurs avec 126 jours sur l'année 2018 (contre 120 pour le précédent record de 2003 et 95 jours en moyenne sur les autres années) : cette perte sèche de zones humides et boisées des rives du Drac va-t-elle permettre, même compensée, d'inverser la tendance de l'augmentation de cette température en ville ?

Il paraît sage de compenser sur place, peut-être en imaginant une autoroute couverte (certes le coût n'est pas le même), permettant des transports doux, des zones boisées au-dessus.

L'autoroute A11 d'Avrillé, en périphérie d'Angers, qui ne devait pas être couverte à l'origine, pourrait servir d'exemple (10 hectares libres au-dessus d'une tranchée longue de 1,7 km).

En espérant que mes questions, observations soient lues et éventuellement entendues, veuillez agréer mes salutations distinguées,

Olivier Renard, habitant du quartier Chorier Berriat.

Sujet : [INTERNET] Contribution à l'enquête publique sur l'A480

De : "> Xavier Bodin (par Internet)" <xbodin@

Date : 02/10/2018 23:51

Pour : ddt-enquetepubliquea480@isere.gouv.fr



Messieurs les commissaires-enquêteurs,

J'aimerais être capable, comme on me l'a conseillé, de rédiger une contribution à la hauteur de vos attentes, à la fois factuelle, technique, réaliste, basée sur des chiffres et enrichie de propositions concrètes. Ne pas le faire, me dit-on, expose ma contribution à être écartée de votre analyse : pas dans le cadre.

J'aimerais avoir le temps et le goût pour éplucher les centaines (milliers?) de pages des très beaux documents, produits par AREA et ses sous-traitants, qui accompagnent l'Enquête publique, afin d'en dénicher les failles.

J'aimerais croire que si je le faisais, mon avis et mes propositions, comme ceux de tous les répondants, pour autant qu'ils soient pertinents, raisonnables et qu'ils concourent au bien commun, seraient pris en compte et permettraient de faire avancer le projet, de le 'co-construire' dans un nouveau sens.

Mais surtout j'aimerais croire que tout ceci est un mauvais rêve, que personne, en France en 2018, ne croit encore que rajouter une voie de circulation sur une autoroute permettra de réduire la circulation automobile ; que le mythe de la voiture individuelle symbole de réussite sociale et de ressources énergétiques inépuisables est en voie d'effacement ; que deux ou trois hauts placés d'AREA et leurs alliés, sans doute adeptes du pantouflage, des administrations n'ont pas négocié en douce avec l'Etat pour s'assurer des millions d'€ de bénéfices ; que nos politiques vont décider d'investir ces 380 millions d'€ pour favoriser les transports en commun, bus, tram, TER, les modes actifs tout en combattant la spéculation immobilière pour empêcher l'éloignement excessif du travail et de l'habitat dans la cuvette grenobloise ; que mon fils et ma fille respireront un air plus sain et ne craindront pas pour la vie de leurs enfants à chaque passage piéton tout en cheminant dans des rues toutes plantées d'arbres, et pas bordées de voitures ; que le réchauffement du climat, les risques d'inondation et l'effondrement de la biodiversité n'ont jamais existé...

Rêve ou pas, je me suis laissé dire que les commissaires-enquêteurs sont en général des retraités. Là encore, c'est peut-être une illusion un peu naïve, quelque part bercée par le souvenir attendri et affectueux qu'on a souvent de nos grands-parents, mais j'ai tendance à croire que, si des retraités prennent ce genre de charge, c'est aussi en pensant au monde qu'ils, ou elles, laisseront à leurs petits-enfants, voire, on leur souhaite, à leur arrière-petits-enfants.

Mes salutations respectueuses,

X. Bodin

