

Communiqué de presse relatif au projet d'élargissement de l'autoroute A480,
suite à la Tribune des 135 scientifiques grenoblois et à la signature de l'arrêté
d'autorisation environnementale

Grenoble, le mercredi 23 janvier 2019

Signataires :

- Collectif citoyen pour des alternatives à l'élargissement de l'A480
- Alternatiba Grenoble
- Collectif Il est encore temps
- ADTC - se déplacer autrement
- Union de quartier Eaux-Claires (UDHEC)
- Union de quartier Berriat - Saint Bruno - Europole
- Réseau Citoyen de Grenoble
- ADES
- Conseil Citoyen Indépendant de Grenoble - Secteur 1
- Amis de la Terre
- Collectif pour la Gratuité des Transports Publics dans l'Agglomération Grenobloise

Préambule

La pétition "L'affaire du siècle", en soutien au recours déposé par 4 associations pour demander le respect des engagements climatiques de la France, a déjà recueilli plus de 2 millions de signatures¹. A Grenoble, en seulement une semaine, en octobre 2018, plus de 600 citoyens ont signé la pétition lancée par le Collectif pour des alternatives à l'élargissement de l'A480². En janvier 2019, en moins de 48 heures, 135 scientifiques se sont associés à une tribune demandant de reconsidérer le projet de l'A480³.

Nous, citoyens et associations de l'agglomération grenobloise soutenons l'appel des scientifiques locaux et sommes intimement convaincus que l'élargissement de l'A480 n'est pas la solution aux maux que ses partisans prétendent combattre. **Nous pensons que ce projet va à l'encontre de l'intérêt commun**, et pas uniquement celui des riverains, premiers impactés par l'A480, et **demandons un moratoire sur le démarrage des travaux**, pour organiser un débat public et proposer une analyse comparative des différents scénarios, dans les meilleures conditions d'indépendance et d'objectivité.

Nous sommes évidemment favorables à la résolution des problèmes de congestion mais **nous regrettons le choix d'un aménagement surdimensionné, qui**

¹ <http://www.leparisien.fr/societe/climat-2-millions-de-signatures-pour-la-petition-pour-un-recours-contre-l-etat-10-01-2019-7985577.php>

² <https://change.org/p/area-pour-des-alternatives-a-l-elandissement-de-l-a480>

³ <https://www.lesechos.fr/pme-regions/auvergne-rhone-alpes/0600535248272-lelargissement-dun-axe-autoroutier-a-grenoble-remis-en-question-2237144.php>

donnera durablement l'avantage à la voiture parmi les autres modes de transport. Ce choix dégradera détournera les citoyens de l'usage des transports collectifs au profit de leur véhicule. In fine, **ce projet A480 va à l'encontre même des objectifs affichés par la Métro** en termes de mobilité durable, d'amélioration de la qualité de l'air et de baisse des émissions de gaz à effet de serre.

Ce communiqué vise à expliciter les raisons de notre opposition à ce projet, laquelle se traduit par ailleurs par un recours contre la Déclaration d'Intérêt Public (DUP) que 4 d'entre nous portons⁴. En s'inspirant du bilan de la concertation de 2011 et du Plan de Déplacement Urbain (PDU) récemment adopté, **nous proposons par ailleurs des pistes alternatives d'aménagements,** notamment routiers, plus économiques et moins à la défaveur des autres modes de transport, en mesure de résoudre les problèmes de congestion de l'A480.

Contexte

Il convient tout d'abord de replacer le projet d'élargissement de l'A480 dans le contexte plus large du **Plan de relance autoroutier** adopté par l'Etat en 2015. Par un accord qui n'a toujours pas été officiellement rendu public⁵, les sociétés d'autoroute ont obtenu du gouvernement Valls/Macron **des prolongements de concession et des augmentations de tarifs à des conditions très favorables.** En échange de ces avantages qui leurs assurent d'importants bénéfices pendant des années, plusieurs très gros chantiers autoroutiers, comme celui de l'élargissement de l'A480, sont actuellement entrepris. **Les travaux de l'A480** réalisés par AREA, filiale du géant du BTP Eiffage, plus que largement financés par les usagers, ne sont qu'une **nouvelle étape de la privatisation du réseau autoroutier en France.**

Au cours des dernières décennies, plusieurs solutions ont été envisagées pour diminuer la congestion des axes routiers dans la cuvette grenobloise. Après l'abandon, il y a presque 10 ans, du projet de Rocade nord, notamment car il aurait conduit à une augmentation de trafic, la **concertation publique de 2011** menée autour du projet d'aménagement de l'A480 avait abouti à privilégier un **scénario (chiffré à environ 150 M€) avec très peu d'élargissement car les 2 x 3 voies étaient limitées à 70 km/h et accompagnées d'une gestion dynamique de la circulation.**

En 2015, sans tenir compte du bilan de cette concertation, **l'Etat, AREA et le Département de l'Isère, se sont accordés sur un projet à 300 M€, avec un passage à 2 x 3 voies dimensionnées pour 90 km/h,** auxquelles s'ajoutent une bande d'arrêt d'urgence et des voies d'entrecroisement. Outre un coût bien plus élevé que le scénario de 2011, **ce choix de voies à 90km/h,** forcément plus larges que si elles sont dimensionnées pour du 70 km/h, **se traduit nécessairement par un élargissement important et, en corollaire, des travaux lourds sur la plupart**

⁴ <https://www.ledauphine.com/isere-sud/2018/12/04/grenoble-premier-recours-contre-l-elerargissement-de-l-a480>

⁵ <https://www.mediapart.fr/journal/france/130119/autoroutes-les-dessous-des-relations-entre-l-etat-et-les-concessionnaires?onglet=full>

des ouvrages de franchissement : dédoublement du franchissement de l'Isère au Nord, et **dévoisement d'une chaussée de l'autoroute qui sera rapprochée des immeubles des Portes de l'Ouest, de l'école Vallier et du parc au niveau de l'échangeur de Catane).**

Concernant la **mobilisation** des citoyens et des scientifiques à propos de l'élargissement de l'A480, il faut noter que la majorité des habitants de la métropole grenobloise n'a pris connaissance du projet que lors de l'enquête publique réalisée fin 2017. A l'inverse de beaucoup des réponses, en général très succinctes, en faveur du projet, souvent écrites par des usagers excédés par les bouchons, **la plupart des contributions défavorables au projet étaient argumentées et critiques, démontrant que leurs auteurs, eux, avaient pris la peine d'ouvrir le dossier de 1400 pages.** Les réponses à la seconde enquête publique, concernant l'autorisation environnementale, ont été environ 10 fois moins nombreuses, mais **dans leur quasi totalité défavorables au projet !**

Lorsque certains, comme le président de la Métropole, se sont étonnés de réactions tardives, ils oublient que **la tribune des scientifiques est sur la même ligne que les citoyens ayant émis des avis défavorables au projet.** Leurs arguments, dont les plus importants sont rappelés ci-après, n'ont clairement pas été entendus, particulièrement pour la seconde enquête publique, laquelle mettait même en doute le réchauffement climatique et trouvait que la pollution était un sujet "inutilement alarmant"⁶.

Argumentaire

Soucieux de l'équilibre du territoire métropolitain, ainsi que de la santé, la sécurité et le bien-être des habitants actuels, et futurs, de la Métropole grenobloise, **nous souhaitons rappeler les contradictions lourdes de conséquences que soulève le projet A480 :**

- ❖ Les porteurs du projet, l'Etat et la société AREA affirment d'un côté que le trafic n'augmentera pas (110 000 véhicules/jour actuellement).
 - Et de l'autre, ils s'exonèrent d'estimer l'effet incitatif de la mise en service d'une voirie supposée plus fluide, alors qu'**il est démontré qu'une augmentation de capacité des routes entraîne des changements de comportement en faveur de la voiture et au détriment des autres modes de transport**⁷.
 - De nombreux exemples similaires, en France⁸ et partout dans le monde, montrent que cet 'effet induit'⁹ a pour conséquence d'amener à

⁶ <https://www.ledauphine.com/isere-sud/2018/11/20/grenoble-denonce-des-propos-stupefiants-swmv>

⁷ Voir l'article de Wikipédia au sujet du trafic induit, et les références citées en fin d'article : https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit

⁸ Un an après le doublement de l'A9, à Montpellier, l'axe est déjà saturé. <https://www.midilibre.fr/2018/05/31/doublement-de-l-a9-un-an-apres-c-est-toujours-la-galere-a-l-entree-de-montpellier,1679491.php>

de nouvelles congestions, et donc des nuisances accrues pour les usagers comme pour les riverains.

- Dès lors, les gains de temps sur les trajets annoncés par les porteurs du projet risque d'inciter les automobilistes qui viennent du Voironnais, de la Bièvre ou du Sud Grésivaudan à reprendre leur voiture, **risquant ainsi de ruiner les efforts consentis depuis les années 2000 pour renforcer l'offre ferroviaire et les services de car express.**
- ❖ Le projet porté par l'Etat et AREA prévoit de mettre en place des "verrous", c'est-à-dire des sections maintenues à 2 x 2 voies au nord et au sud de la portion élargie de l'A480.
 - Toutefois, les rares détails techniques donnés ne permettent pas de s'assurer que ces verrous ne sauteront pas lorsque le besoin s'en fera sentir.
 - Et d'autre part, **le verrou déjà en place que constitue le viaduc de l'Isère**, immédiatement après la bifurcation A480/RN481, **sautera** de toute façon puisque le projet actuel prévoit d'élargir ce pont à 2 x 3 voies. **L'élargissement du viaduc de l'Isère, ouvrage d'art le plus coûteux du projet, démontre une incohérence dans l'argument des "verrous".**
 - Plus largement, le principal "verrou" qui est constitué par la remontée des bouchons de l'A480 vers l'A48 sautera dans tous les cas comme l'illustrent les estimations d'évolution de temps de parcours évoqués plus hauts.
- ❖ La Métropole grenobloise, mène d'un côté des politiques locales ambitieuses en termes de qualité de l'air (Plan Air Energie Climat, PAEC) et de mobilité (Plan de Déplacements Urbains, PDU).
 - Et de l'autre, **cette même Métropole soutient un projet d'élargissement surdimensionné d'une autoroute** coïncée entre la ville et le Drac.
 - **Ce choix risque d'annuler les effets bénéfiques en faveur d'une mobilité durable telle que réclamée par le PDU et d'empêcher d'atteindre les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air, tel que fixé dans le PAEC.** En effet, comme le démontre le diagnostic du PDU, ce sont les déplacements quotidiens longs, entre le Voironnais, la Bièvre ou le Sud Grésivaudan et le coeur de la métropole

⁹ Voir par exemple la communication de F. Héran, de l'Université de Lille, au 13e séminaire francophone est-ouest de socio-économie des transports, Paris – 15-16 avril 2014. Il décrit par ailleurs le trafic 'déduit', provoqué par la diminution de capacité d'une infrastructure.

http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Temis/0081/Temis-0081438/21864_B.pdf

Voir également l'étude d'Y. Crozet et A. Mercier "Induction et évaporation de trafic : revue de la littérature et études de cas", Rapport de recherche du Laboratoire Aménagement Economie Transports – LAET (UMR 5593). <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01480663/document>

grenobloise, qui se font le plus en voiture et qui contribuent le plus aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liés aux transports.

- **L'élargissement de l'A480 conduira par ailleurs à bétonner encore plus un des rares espaces naturels du territoire grenoblois**, sur la berge d'un cours d'eau de montagne apprécié par les habitants, mais aussi craint par les autorités au regard du risque d'inondations.
- ❖ Alors que les bénéfices d'une vitesse limitée à 70km/h, en termes de bruit, de pollution, de sécurité et de fluidité, font consensus, AREA dimensionne son autoroute pour circuler à 90 km/h.
 - A ce jour, malgré de nombreuses demandes, **aucune décision du Préfet n'a acté une limite à 70 km/h sur l'A480** et la Rocade Sud, donc nous n'avons aucune certitude qu'elle soit adoptée, et si elle l'est, qu'elle reste appliquée durablement.
 - Plus largement, si on avait réalisé tout de suite l'aménagement de l'autoroute pour une vitesse de référence de 70 km/h les besoins d'emprise auraient été moins importants ce qui aurait permis une économie substantielle sur le coût du projet.
- ❖ Alors que, d'un côté, la municipalité grenobloise a obtenu d'AREA le financement de travaux de rénovation, incluant un système de purification de l'air, de l'école Vallier Catane, située à moins de 100 m de l'autoroute, de l'autre, AREA décide de rapprocher de 20 m l'autoroute de cette même école, détruisant partiellement un parc urbain arboré, rare dans ce secteur de la ville.
- ❖ Protégeant Echirolles et Grenoble des inondations du Drac, la digue sur laquelle est construite l'autoroute A480 présente des points de fragilité¹⁰. Par ailleurs, le Programme d'Actions et de Prévention des Inondations (PAPI) du Drac n'a pas encore été validé¹¹ et les conclusions de l'étude commanditée par la Métro au sujet de la stabilité des digues pas encore rendues... L'empressement à "boucler" le dossier A480 ne doit pas conduire à mettre en question la sécurité des habitants. Nous rappelons que malgré les demandes de riverains de la rive droite, aucune réunion d'information n'a été organisée.

S'opposer ne suffit pas : proposition d'un scénario routier alternatif à l'élargissement de l'A480

N'ayant ni les compétences techniques, ni la légitimité pour cela, nous ne prétendons pas ici apporter la solution aux problèmes de mobilité, et de ses

¹⁰ <https://www.lepostillon.org/Draguer-le-Drac.html>

¹¹ Tiré du Rapport d'enquête publique DUP A480-Rondeau : "Les préconisations qui seront émises par le PAPI ne seront pas connues avant l'horizon 2022 soit à la date prévue pour l'achèvement des travaux sur l'A480."

externalités négatives, dans l'agglomération grenobloise. Toutefois, pour avoir étudié les différents dossiers relatifs à l'A480 (rocade nord 2009, concertation 2011, projet 2015) et à la mobilité (PDU notamment) et pour avoir discuté à de nombreuses reprises avec des acteurs compétents sur la question, nous proposons ici un scénario alternatif, qui semble pertinent au regard de la situation actuelle.

Pour être cohérent avec la problématique spécifique de l'élargissement de l'A480, ce scénario ne concerne que des aménagements routiers, lesquels devraient permettre de réduire "l'autosolisme".

1/ La réalisation sans attendre de **voies réservées au covoiturage et aux TC sur les trois branches autoroutières du Y grenoblois**, ceci afin de générer une réduction rapide du trafic automobile entrant sur l'A480.

2/ Un **aménagement de l'A480 dans l'esprit du dossier de concertation de 2011** (parti d'aménagement proposé pour la section centrale) : mise à 2x3 voies à gabarit réduit et à 70 km/h, avec, si besoin, maintien de certaines sections à 2x2 voies sous les ponts des échangeurs ou au droit du pont de l'Isère (pour éviter d'avoir à doubler cet ouvrage ou à dévoyer l'autoroute au niveau de l'échangeur de Catane).

Cet aménagement moins important permettra à AREA de dégager des moyens financiers pour réaliser les aménagements de voies de covoiturage et TC évoqués ci-dessus et permettra de prendre en compte la demande des riverains pour **la création d'un mur de protection phonique**. Par ailleurs, en réduisant le trafic automobile entrant sur l'A480, ces voies favoriseront un fonctionnement fluide de l'A480 avec un aménagement moins coûteux que celui proposé dans la DUP.

La notion de voie de covoiturage sur autoroute n'existe pas encore en France (alors qu'il en existe de nombreuses aux Etats Unis ou en Espagne), mais à l'heure où le gouvernement souhaite expérimenter de nouvelles formes de mobilité (c'est en tout cas l'un des engagements de la loi LOM) et où la métropole grenobloise se positionne comme un territoire à la pointe de l'innovation, **il serait souhaitable que cette limite soit levée et place ainsi Grenoble à nouveau sur une trajectoire d'innovation pragmatique qui fera sans aucun doute école ailleurs en France.**