

**AVIS DE L'EP SCOT DANS LE CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
concernant le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau
et la mise en compatibilité des PLU des communes de Echirolles, Grenoble, Saint-Egrève et
Saint-Martin-Le-Vinoux**

I. Les principales étapes du projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau

A. Rappel des objectifs visés par l'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau :

- Fluidifier la circulation des usagers et fiabiliser leurs temps de parcours pour l'accès, les échanges internes à l'agglomération et les flux longue distance, au quotidien et lors des migrations touristiques ;
- Ne pas favoriser l'augmentation des flux d'échanges et de transit sur la section centrale de l'autoroute A480 en conservant les portes actuelles à deux fois deux voies, tant au Nord (connexion à l'A48) au Sud (vers l'A51) qu'à l'Est (RN87- A41)
- Assurer la sécurité routière des usages et améliorer les conditions d'exploitation de cette infrastructure ;
- Réduire, pour les populations riveraines l'impact des ces infrastructures et de la circulation qu'elles supportent :
 - Sur le cadre de vie : intégration urbaine de l'infrastructure, pollution de l'air et du bruit
 - L'environnement : rejet des eaux pluviales, paysage, faune, flore.

B. Les principales étapes et de consultation de l'EP SCOT

L'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau a fait l'objet d'études et d'une concertation réglementaire en 2011 sans pour autant aboutir à un consensus permettant d'entrer en phase de réalisation. L'EP SCOT avait lors de cette consultation rendu un avis précisant que le dossier, bien qu'en cohérence avec les orientations et objectifs du SCOT, nécessitait des améliorations.

En novembre 2016, l'Etat, le Département de l'Isère, Grenoble-Alpes-Métropole et la société d'autoroutes AREA ont signé un protocole d'intention afin d'acter leur engagement commun à retravailler le parti d'aménagement. Dans cette perspective, les études nécessaires au lancement de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ont été réalisées.

En avril 2017, l'EP SCOT a été invité à donner son avis sur le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble dans le cadre de la concertation inter-services préalable à l'enquête publique de déclaration d'utilité publique du projet. Des observations ont ainsi été apportées par les élus du SCOT afin que le dossier d'enquête publique soit complété.

Dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique, l'EP SCOT n'a pas été consulté et invité à donner son avis sur le dossier soumis à enquête publique. En effet, en vertu de l'article R122-7 du Code de l'Environnement, les services de la Préfecture de l'Isère n'ont consulté que les communes d'implantation du projet d'aménagement de l'A480 et du Rondeau ainsi que Grenoble Alpes Métropole et le Département.

C'est donc dans le cadre de l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique concernant l'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau et la mise en compatibilité des PLU des communes de Echirolles, Grenoble, Saint-Egrève et Saint-Martin-le-Vinoux qui a démarré le 20 novembre dernier et se terminera le 28 décembre 2017, que l'EP SCOT souhaite s'exprimer.

Cet avis sera adressé au Président de la commission d'enquête désignée par le Tribunal Administratif de Grenoble.

II. Rappel des objectifs, orientations et recommandations du SCoT concernant le rôle et l'évolution du système autoroutier

A. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCoT

En lien étroit avec la stratégie d'aménagement du territoire (cohérence urbanisme / déplacements, rééquilibrage des territoires, localisation privilégiée du développement autour des gares et des principaux arrêts de transports collectifs), **l'organisation des déplacements doit évoluer pour :**

- **Améliorer le fonctionnement du territoire, en améliorant la fiabilité des temps de trajet** pour les liaisons entre et vers les grands pôles qui structurent la région grenobloise sans induire, par une offre déséquilibrée, une prééminence de la Métropole qui aspirerait tous les flux au détriment de la capacité des territoires voisins à gagner en autonomie
- **Offrir des alternatives crédibles à l'usage de l'automobile « en solo » dans toute la région grenobloise**, en ciblant particulièrement :
 - les transports en commun pour les déplacements quotidiens de moyenne et longue distance entre les grands pôles d'emplois, de commerces et de services qui structurent la région grenobloise et ses secteurs ;
 - les modes actifs pour les déplacements de proximité, notamment à l'intérieur des pôles urbains et des espaces urbains les plus denses.

Dans ce cadre, la stratégie d'organisation des déplacements cherche à promouvoir un double changement dans les pratiques :

- **La part des déplacements de proximité doit augmenter par rapport à celle des déplacements à moyenne et longue distance.** En effet, la stratégie urbaine du SCoT veut inciter les individus et les entreprises à se localiser différemment, dans une logique de plus grande proximité.
- **Le nombre de déplacements effectués « seul au volant de sa voiture » doit diminuer** au profit du nombre de déplacements effectués à pied, en vélo, en transports collectifs ou par des usages partagés de l'automobile (covoiturage, auto partage).

Pour cela, il est nécessaire de combiner les mesures suivantes :

À long terme,

La mise en cohérence entre urbanisme et déplacements permettra d'inciter les ménages et les entreprises à modifier leurs choix de localisation et de fréquentation des lieux de consommation, de services, etc. afin de privilégier la proximité et un meilleur usage des transports collectifs. Pour cela, il sera notamment nécessaire :

- **De favoriser une localisation prioritaire de l'urbanisation à proximité des centres urbains, des gares et des points d'arrêts de transports collectifs les mieux desservis**
- **De maîtriser les distances-temps entre les territoires et leurs pôles : chacun d'eux doit être « ni trop loin », « ni trop près » de ses voisins**, afin de contribuer à maîtriser la périurbanisation, mais aussi de préserver l'autonomie de fonctionnement des territoires de la grande région grenobloise tout en leur permettant de bénéficier de la proximité des services et équipements métropolitains situés dans les grands pôles.

Cette maîtrise des distances/temps nécessite notamment **d'agir sur la conception et l'aménagement des infrastructures routières afin de favoriser l'apaisement des vitesses de circulation, garant d'une plus grande fluidité et de fiabiliser les temps de parcours.**

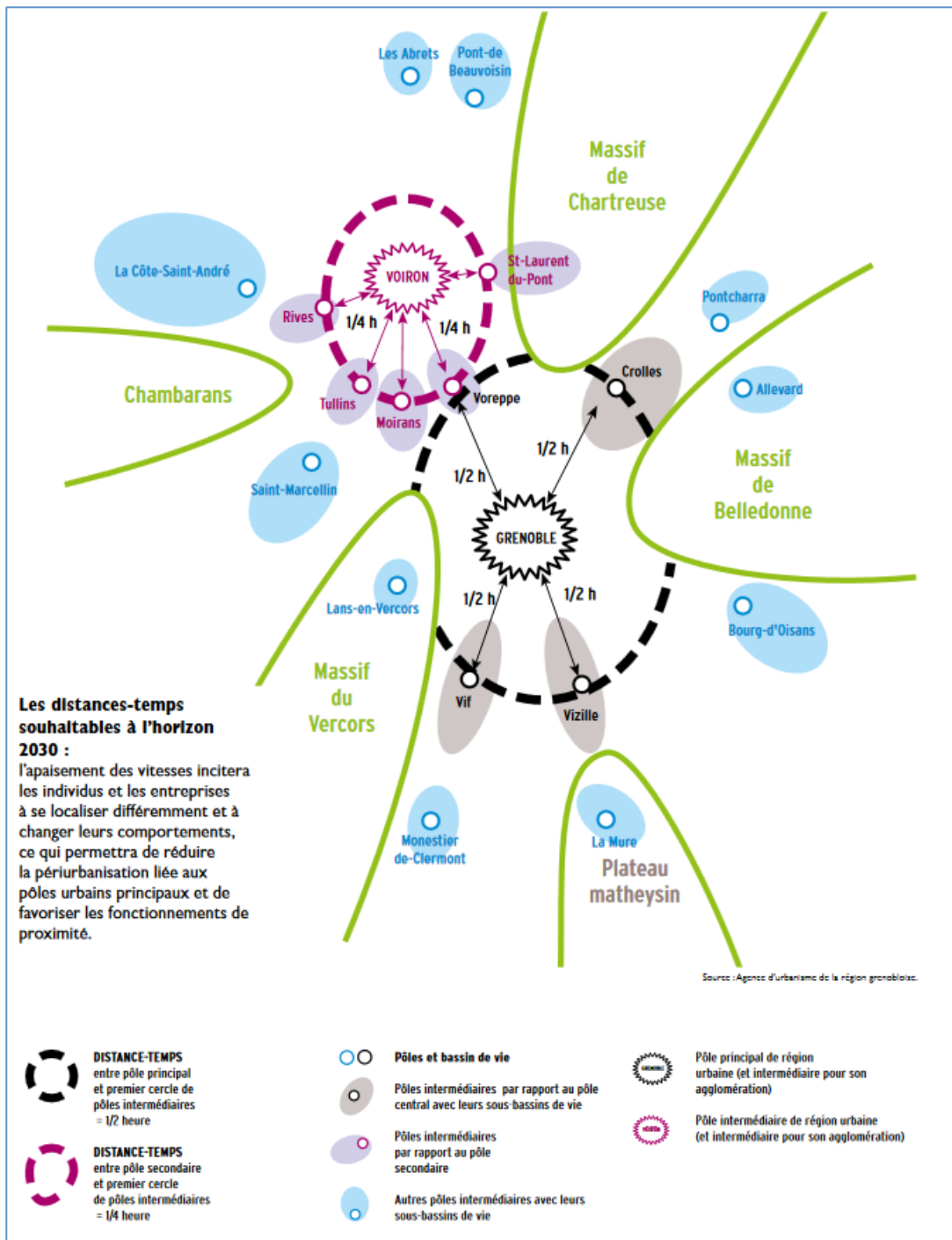
À court et moyen terme,

Il s'agit d'inciter au report modal pour réduire le trafic automobile ce qui implique notamment de :

- Renforcer l'offre de transports collectifs permettant d'assurer des liaisons compétitives face à l'automobile (notamment en termes de temps de trajet) entre et vers les grands pôles qui structurent la région grenobloise.
- Maîtriser et fiabiliser les temps de trajets routiers, notamment en traitant les secteurs les plus congestionnés du système autoroutier dans le cœur de l'agglomération et ses abords.
- Maîtriser l'entrée des véhicules dans le cœur de l'agglomération grenobloise en jouant sur différents leviers : report modal, politique de stationnement, parkings relais, voire péage urbain...
- Inciter au développement du covoiturage
- Favoriser l'usage des modes actifs pour les déplacements de proximité...

En lien avec cette stratégie, il s'agira également de **maîtriser le développement de l'offre routière, concevoir différemment les projets de voirie et apaiser les vitesses sur les réseaux existants pour en optimiser l'usage**. L'objectif ne doit plus être seulement de faire gagner du temps à l'utilisateur (cet objectif ne pouvant être atteint qu'au prix d'infrastructures nouvelles dont les coûts de réalisation et les impacts n'en font pas un choix collectif actuel) mais aussi de lui apporter une plus grande fiabilité dans ses temps de déplacement et un plus grand confort de conduite.

Concernant les autoroutes, les actions pour l'apaisement des vitesses permettront de libérer les emprises nécessaires au développement d'une voie supplémentaire pouvant être réservée aux transports collectifs ou au co-voiturage, à la régulation dynamique du trafic. Cet enjeu pourra également être satisfait grâce au renforcement des infrastructures dédiées aux transports collectifs et au développement des dessertes correspondantes.



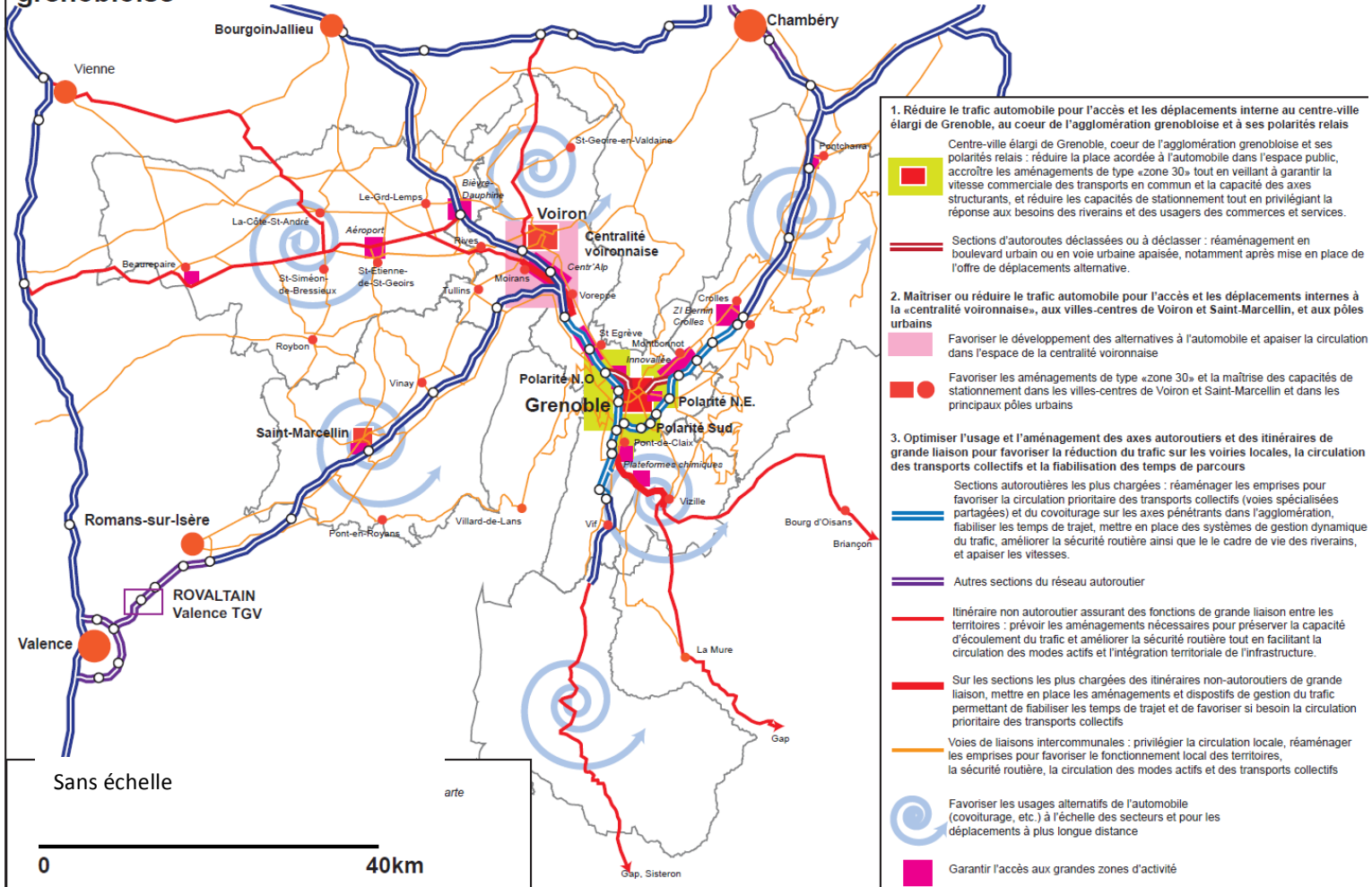
Source : SCoT- Projet d'Aménagement et de Développement Durable p.54

B. Les éléments du Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT

1. Orientations

- Organiser les déplacements automobiles pour tendre vers une réduction des trafics, en premier lieu sur les voiries locales et en second lieu sur les autoroutes et voies rapides (orientation 4.5.3.1. pp.353 et suivantes)

Principes d'organisation des déplacements routiers à l'horizon 2030 dans la région grenobloise

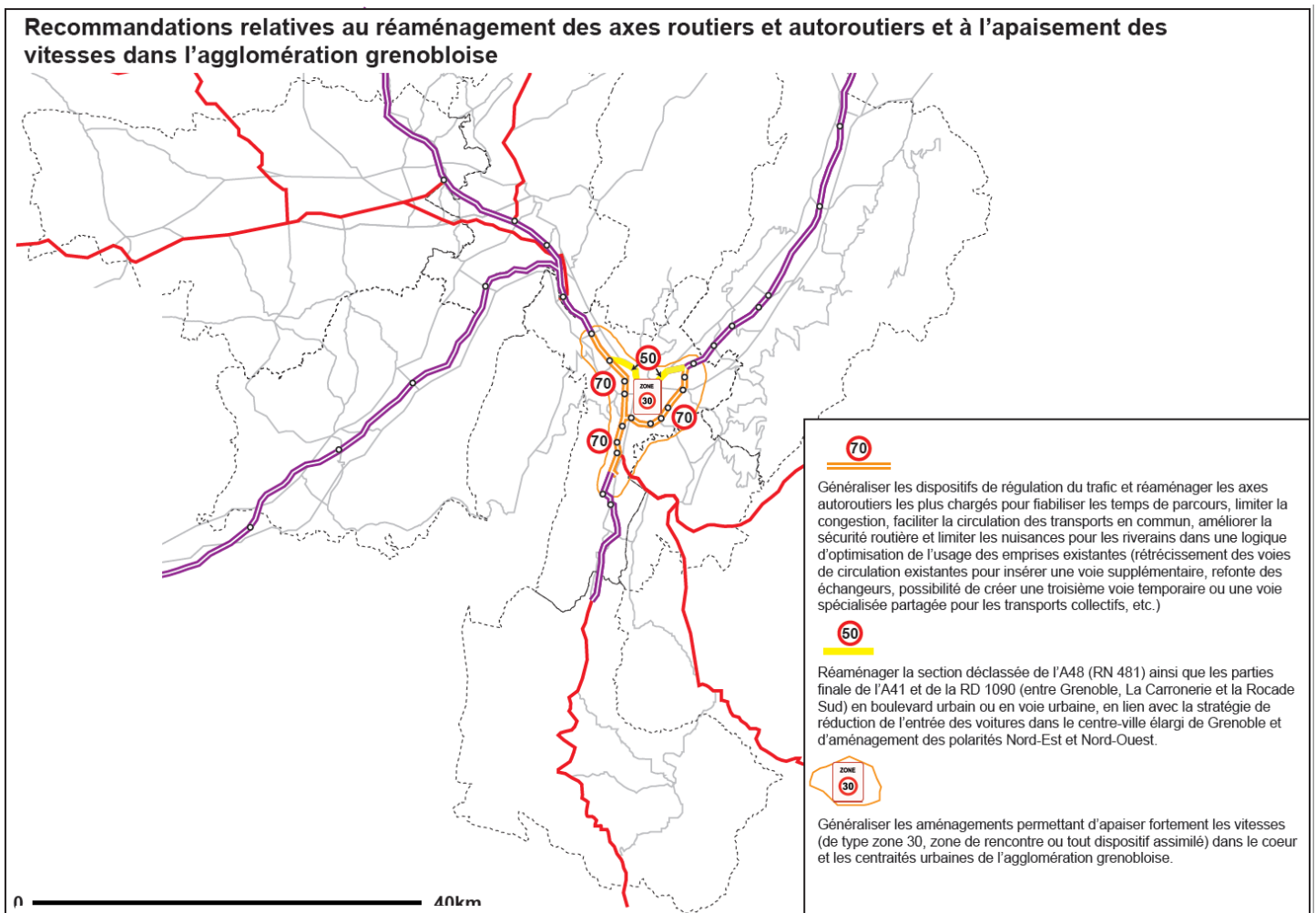


○ Améliorer le fonctionnement des axes autoroutiers et des itinéraires de grande liaison de l'agglomération grenobloise en lien avec une stratégie d'apaisement de la circulation en milieu urbain (orientation 4.5.3.2 pp.356 et suivantes) :

- **Préserver le rôle des axes structurants pour l'accès et la traversée de l'agglomération grenobloise** : l'A480, la Rocade Sud, l'A41 (entre le Grésivaudan et la Rocade Sud), l'A48, l'A51 et la RN85 en matière d'écoulement du trafic d'échanges de longue et moyenne distance ainsi que du trafic de transit et fiabilisant les temps de trajet sur ces axes.
- **Réduire la congestion sur ces axes structurants** notamment en augmentant la capacité du Rondeau, de l'A480 et de la Rocade Sud. Il s'agit pour cela de généraliser à court terme les dispositifs de régulation du trafic en temps réel et d'aménager sur ces infrastructures lorsque cela est nécessaire, des dispositifs de type « voie réservée » ou « voie spécialisée partagée » permettant notamment de faciliter la circulation des transports collectifs.
- **Améliorer l'intégration urbaine de ces axes structurants** notamment en lien avec leur réaménagement.
- Hors autoroute, dans le cœur et les centralités urbaines de l'agglomération grenobloise, veiller à développer largement les aménagements permettant d'apaiser fortement les vitesses et de faciliter la co-habitation entre les différents usages de la voirie urbaine (aménagements de type « zone 30 », « zone de rencontre », etc.).

- **Maîtriser le développement de l'offre routière et prendre en compte les objectifs et orientations du PADD et du DOO dans la conception des infrastructures** (*orientation 4.5.3.3 pp.360 et suivantes*) :
La carte de localisation des principaux projets routiers programmés ou envisagés à l'horizon 2030 intègre l'aménagement de l'A480 et la restructuration de l'échangeur du Rondeau.
- **Développer, lorsque cela est nécessaire, les sites propres destinés à la circulation des transports collectifs et les voies spécialisées partagées pour la circulation des autocars/autobus sur autoroute.** Elles doivent permettre aux autobus et autocars de disposer d'un « quasi-site propre aux heures de pointe » sur les sections les plus chargées des autoroutes empruntées par un nombre significatif de dessertes régulières (A48 jusqu'à l'échangeur de Voreppe) et A41 (jusqu'aux échangeurs de Montbonnot et de Crolles) et sur A480 (entre le Rondeau et le secteur de Claix/ Varcès) (*orientation 4.5.1.4 p 340.*)
- **Favoriser le management de la mobilité et les usages partagés de la voiture** (*orientation 4.5.3.6 pp.366 et suivantes*) :
 - Favoriser le covoiturage (...) en aménageant des parkings dédiés (...)
 - **Expérimenter l'accès des VSP sur autoroute – actuellement réservées aux seuls transports collectifs en cas de congestion – à d'autres usagers tels que le covoiturage (...)**

2. Recommandations



Sans échelle

Source : SCoT- Document d'Orientation et d'objectifs pp.359

- Pour le réaménagement des infrastructures autoroutières au sein du cœur d'agglomération, il est souhaité que soit privilégiée une conception technique des aménagements permettant de conduire, entre autres, à des vitesses de l'ordre de 70 km/h en s'inspirant des expériences recensées sur « le chrono-aménagement et les autoroutes autrement ».
- Il est souhaité que cette recommandation se traduise par une expérimentation significative du concept de chrono aménagement sur des voies rapides de l'agglomération, de manière à en évaluer la faisabilité, l'acceptabilité, ainsi que les impacts environnementaux et en matière d'aménagement et de fonctionnement du territoire.
- Il est souhaité que les maîtres d'ouvrage routier, gestionnaires d'infrastructure et collectivités se mobilisent autour d'un accord global sur la définition du programme de réaménagement des autoroutes et voies rapides de l'agglomération grenobloise et de ces abords, en intégrant à la fois les enjeux relatifs aux déplacements (fluidification des trafics et fiabilisation des temps de trajet sur les grandes voiries, articulation avec la stratégie de maîtrise de l'usage de l'automobile dans l'agglomération), les enjeux urbains (intégration et franchissement des infrastructures, articulation avec les grands projets d'aménagement), et les enjeux environnementaux et sociaux (réduction des émissions polluantes et des nuisances, réduction de l'exposition des riverains à ces dernières).

III. Reprise des remarques sur le projet :

Si certaines remarques formulées par l'EP SCoT sur le dossier dans le cadre de la Consultation Inter Services ont été prises en compte dans le dossier soumis à enquête publique, d'autres sont restées incomplètes ou n'ont pas été abordées.

A. *La stratégie du SCoT*

L'ensemble du chapitre du dossier mis à enquête publique qui présente les choix politiques est essentiel à la compréhension des enjeux et objectifs inscrits dans le SCoT .

Afin de garantir ces principes d'organisation des transports et de la mobilité la stratégie du SCoT en matière de déplacements et d'évolution du système autoroutier gagnerait à être précisée dans les chapitres du dossier consacrés à ce sujet (présentation des documents cadre dans la pièce E – étude d'impact – et présentation des stratégies territoriales dans la pièce F – analyse socio-économique).

L'EP SCoT avait souhaité que le dossier soit complété par les éléments mentionnés ci –avant.

Les élus du SCoT renouvellent donc leur remarque à ce sujet et souhaitent que ces compléments soient apportés.

B. *Des mesures d'accompagnement en faveur de la mobilité durable*

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

- développement des parkings de covoiturage en amont de l'A480,
- expérimentation du covoiturage dynamique,
- étude d'opportunité pour faciliter le covoiturage sur A48 entre Voreppe et Saint-Egrève,
- étude d'implantation de Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC) sur l'A480 au Sud de l'échangeur du Rondeau et l'A41 Sud,
- études de faisabilité d'expérimentation d'arrêts urbains sécurisés sur diffuseurs, participation au développement de bornes de recharge électrique sur parkings,
- expérimentation de nouvelles avancées technologiques en matière d'autoroute connectée...

La promotion du covoiturage implique de lui donner un avantage concurrentiel comme les TC par l'affectation d'une voie réservée (cf Leeds, Madrid). La mise en place de l'expérimentation d'une voie réservée au covoiturage de façon dynamique et des voies réservées pour la circulation des transports collectifs évoquées dans le dossier devrait être envisagée dès la mise en service des aménagements sur l'A480, afin que ce dernier

soit accompagné d'actions permettant de conforter le report modal sur les flux d'échanges entre le cœur de l'agglomération et le reste de la grande région grenobloise.

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

C. *L'apaisement des vitesses dans la métropole*

Le projet de réaménagement de l'A480 présenté dans le dossier d'enquête publique se compose d'une mise à 2x3 voies avec BAU conçue selon le référentiel technique utilisé pour la conception de l'aménagement de l'autoroute A480 qui est le guide « Voies Structurantes d'Agglomération - Conception des voies à 90 km/h » étant précisé que La vitesse maximum autorisée sur l'autoroute A480 aménagée par la société AREA sera adaptée selon les heures, les niveaux de trafic et les sections traversées, de manière dynamique, dans la limite d'une vitesse plafond de 90km/h.

Il est également mentionné dans le dossier d'enquête publique que du fait du rapprochement des échangeurs sur la séquence centrale (entre les diffuseurs du Vercors et de Louise-Michel) et de la proximité de zones d'urbanisation plus dense, les signataires du protocole d'intention conviennent de l'intérêt d'une vitesse limitée à 70km/h et que les mesures de police correspondantes seront prises par le préfet de l'Isère à la mise en service, sur la base d'une étude d'impact spécifique à ce point.

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

Mêmes si les recommandations du SCoT n'ont certes pas de valeur prescriptive (tout en faisant partie intégrante du document), elles peuvent faciliter la mise en œuvre des orientations et objectifs du DOO, il serait opportun que le maître d'ouvrage justifie plus clairement la motivation de ce choix dans le dossier de déclaration d'utilité publique final.

Les élus du SCoT souhaitent que l'étude d'impact sur le tronçon central soit lancée dès à présent pour que les résultats puissent nourrir la conception du projet d'aménagement et souhaitent que cette étude soit élargie à l'ensemble des grandes infrastructures routières d'accès au cœur de la métropole.

D. *Un dossier à compléter sur les déplacements à l'échelle*

Enfin le dossier se concentre principalement sur l'analyse des effets au droit de l'A480 et n'aborde que trop peu les déplacements selon une approche inter-territoriale à l'échelle de la Grande Région Grenobloise . Un complément d'analyse sur les impacts des projets sur les bouchons actuels observés aux portes de la métropole grenobloise pourrait être proposé.

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