

Projet d'aménagement de l'A480

dans la traversée
de l'agglomération grenobloise



DOSSIER DE PRESSE

**Concertation préalable
sur le projet d'aménagement de l'A480
du 7 novembre au 7 décembre 2011**

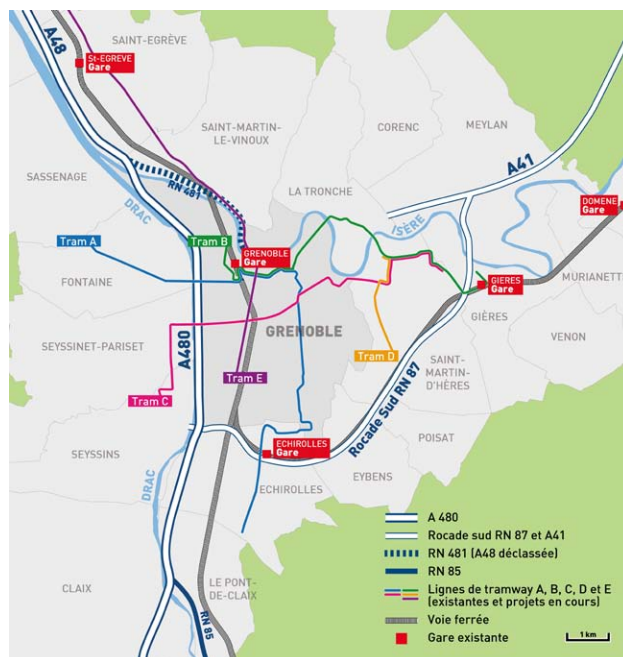
SOMMAIRE

1 / Pourquoi envisager l'aménagement de l'A480 dans la traversée de l'agglomération grenobloise ?	4
L'A480, un axe régulièrement saturé	
Une saturation qui risque de s'accroître	
2/ Objectifs et enjeux de l'aménagement de l'A480	5
Un aménagement nécessaire pour l'agglomération	
Objectifs du projet d'aménagement	
3/ Comment aménager l'A480 ?	7
Méthodologie générale	
20 millions d'euros alloués par l'Etat	
Le parti d'aménagement global proposé : une autoroute dans l'esprit du Grenelle de l'environnement	
Une vision à long terme : à chaque secteur son aménagement !	
4/ Une première phase de travaux programmée en 2015	11
Priorité à l'aménagement du secteur Nord	
Des aménagements complémentaires	
Calendrier et coûts prévisionnels	
5 / Un projet encore en cours d'élaboration : donnez votre avis du 7 novembre au 7 décembre	13

1/ POURQUOI ENVISAGER L'AMENAGEMENT DE L'A480 DANS LA TRAVERSEE DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE ?

Déroulant son tracé entre la ville et le Drac, l'A480 entretient des relations nombreuses avec le territoire qu'elle dessert.

Corridor de déplacement au sein d'un environnement riche mais contraignant (trois massifs montagneux et deux rivières), elle fait face aujourd'hui à des défis de taille en matière de trafic, d'échanges, d'intégration et d'environnement.



L'A480 dans son territoire

L'A480, un axe régulièrement saturé





80 000 à 100 000 véhicules/jour empruntent l'A480 dans les 2 sens de circulation.

Au sein de la région urbaine grenobloise, les emplois restent souvent localisés dans la zone centrale de l'agglomération alors que l'habitat poursuit son développement en périphérie. Il en résulte une forte dépendance des territoires à l'égard de la ville centre et donc de nombreux déplacements domicile-travail ce qui explique en partie les problèmes de saturation rencontrés aujourd'hui.



C'est aux heures de pointe, entre 7h et 8h le matin et entre 17h et 18h le soir, que la saturation atteint son niveau maximum.

Courseurs de saturation

 Situation fluide : vitesse comprise entre 85 et 90 km/h	 Situation très dense : vitesse comprise entre 35 et 70 km/h
 Situation dense : vitesse comprise entre 70 et 85 km/h	 Situation saturée : vitesse inférieure à 35 km/h

Niveau de saturation des axes routiers et autoroutiers de l'agglomération grenobloise aux heures de pointe

Une saturation qui risque de s'accroître

La réalisation de la ligne E du tramway et de la zone d'aménagement concerté de l'Esplanade vont impacter directement le dernier tronçon d'A48. Ces projets se fondent en partie sur une réduction de la capacité de la RN481 (A48 déclassée), un report du trafic sur l'A480 est donc à prévoir.

2/ OBJECTIFS ET ENJEUX DE L'AMENAGEMENT DE L'A480

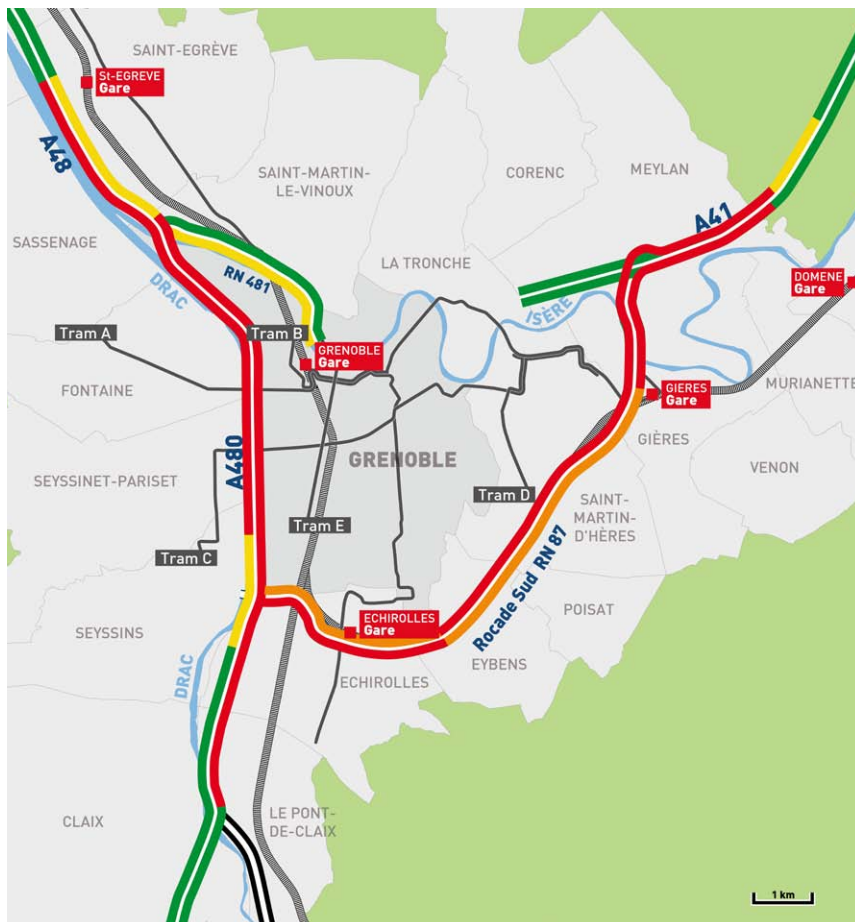
Un aménagement nécessaire pour l'agglomération

Si aucun aménagement n'est réalisé sur l'A480, voici une projection en 2025 des niveaux de saturation des axes autoroutiers de l'agglomération grenobloise.

L'aménagement de l'A480 trouve également sa pertinence dans son articulation avec les projets urbains développés par les collectivités locales.

Curseurs de saturation

	Situation fluide : vitesse comprise entre 85 et 90 km/h
	Situation dense : vitesse comprise entre 70 et 85 km/h
	Situation très dense : vitesse comprise entre 35 à 70 km/h
	Situation saturée : vitesse inférieure à 35 km/h



Simulation des niveaux de saturation des axes routiers et autoroutiers de l'agglomération grenobloise aux heures de pointe à l'horizon 2025 (réalisée à partir du modèle multimodal de l'agglomération et du logiciel Davisum)

L'Etat (DREAL Rhône-Alpes), maître d'ouvrage de cette opération, propose l'**aménagement d'une portion de 12 km de l'A480 depuis l'échangeur A48/A480/RN481 au Nord de l'agglomération jusqu'au raccord de l'A480 avec la RN 85 au Sud.**

La DREAL, c'est quoi ?

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Rhône-Alpes est un service unifié du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL). Cette nouvelle structure régionale pilote les projets d'infrastructures et de développement durable résultant notamment du Grenelle de l'environnement (ainsi que du Grenelle II). Créée en 2009, la DREAL Rhône-Alpes résulte de la fusion des services de la DIREN (environnement), de la DRE (équipement) et de la DRIRE (industrie) dont elle reprend les missions.

La DREAL Rhône-Alpes est donc le maître d'ouvrage des projets routiers de l'Etat dans la région.

Objectifs du projet d'aménagement

Un trafic plus fluide aux heures de pointe

Pour améliorer le fonctionnement de l'A480, et faciliter les déplacements à l'échelle de la région urbaine grenobloise, l'Etat propose des aménagements qui permettront de :

- * résorber la congestion du trafic, fiabiliser les temps de parcours et améliorer le niveau de service aux usagers.
- * favoriser l'accessibilité du cœur de l'agglomération et des nouvelles polarités sans entrainer un accroissement de la part modale des véhicules légers ;
- * délester les voiries secondaires et permettre des aménagements plus urbains : requalification de la RN481, création de lignes de transports en commun en site propre ...

Une insertion urbaine de qualité

L'étude d'intégration urbaine, paysagère et architecturale réalisée en 2009 montre que l'A480 traverse l'agglomération selon trois secteurs homogènes :

- **Secteur Nord (Presqu'île)** : faible densité d'échangeurs, contrainte de franchissement de l'Isère, voie sur digue dominant la presqu'île scientifique.
- **Secteur Centre (ville dense)** : succession d'échangeurs rapprochés, voie qui redescend au niveau de la ville à hauteur de ces échangeurs, le pont de Catane (démolition-reconstruction nécessaire) et de l'échangeur du Rondeau (reprise globale nécessaire).
- **Secteur Sud (paysage et autoroute)** : forte dépendance avec le fonctionnement des échangeurs de Comboire en Nord-Sud et du Rondeau en Sud-Nord.



Pour réaliser une intégration urbaine pertinente, le projet s'appuiera sur :

- * les caractéristiques urbaines et naturelles des espaces traversés
- * les projets d'aménagements urbains envisagés ou déjà engagés par les collectivités (Esplanade, Presqu'île, Portes du Vercors, Parc d'Oxford, ...)

Un environnement mieux protégé

Un état initial de l'environnement complété par un inventaire faunistique et floristique a permis de faire ressortir un certain nombre d'éléments à prendre en compte pour l'élaboration du projet :

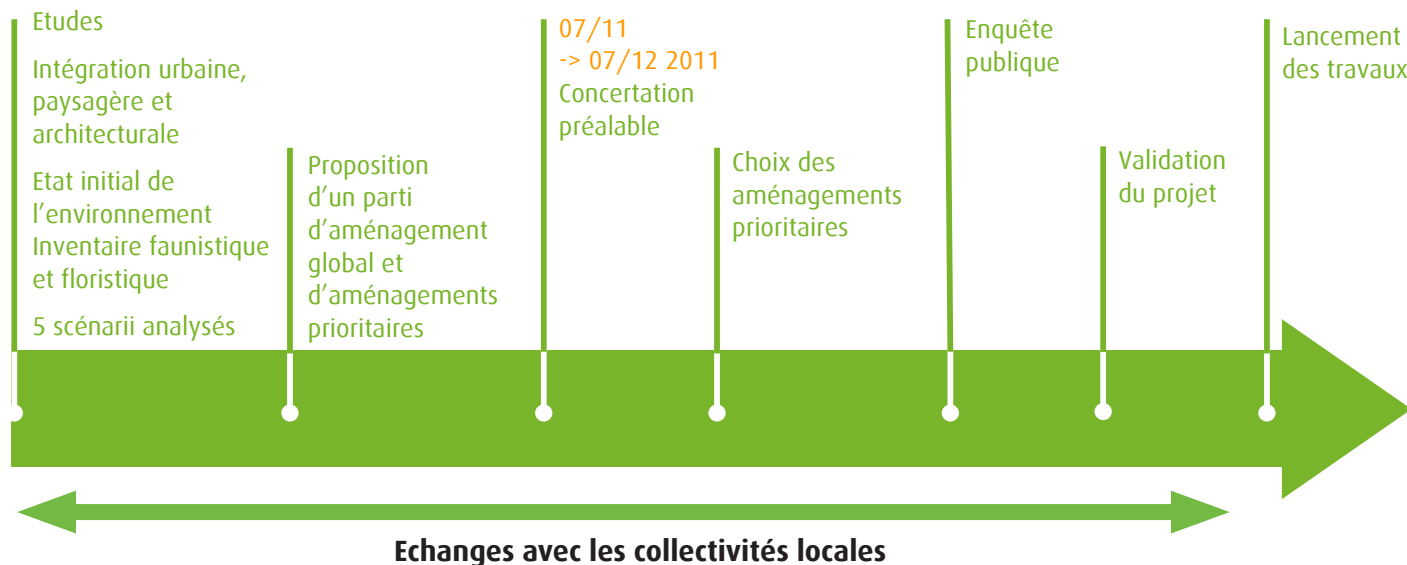
- * l'A480 s'inscrit dans un milieu fortement urbanisé. L'enjeu principal est de préserver, voire d'améliorer, la qualité atmosphérique et acoustique. Le projet devra permettre de limiter les effets de coupure (paysagère et fonctionnelle).
- * l'A480 est dépourvue de système de collecte des eaux et de traitement avant rejet dans le Drac et l'Isère. Cet aménagement est l'occasion de mettre en conformité le système d'assainissement.
- * Le Drac est un corridor écologique majeur. Ses berges présentent une biodiversité riche. Le projet d'aménagement de l'A480 veillera à ne pas dénaturer la ripisylve. Il devrait permettre de conforter le maillage écologique local.

Une image renouvelée de l'autoroute

L'Etat souhaite que l'A480 présente des caractéristiques se rapprochant de celles d'un boulevard urbain. Pour cela, l'Etat mène une réflexion poussée sur le design et le fonctionnement de l'infrastructure : réduction de la vitesse, traitement des abords, mobilier, plantation, éclairage, etc.

3/ COMMENT AMENAGER L'A480 ?

Méthodologie générale



Les premières études ont été menées dès les années 1990 suite au constat de l'accroissement du niveau de saturation des axes routiers et autoroutiers de l'agglomération grenobloise. En 2010, le Préfet de Région confirme l'inscription du projet A480 à l'actuel programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) qui prévoit une enveloppe de 20 millions d'euros pour une première tranche de travaux. Les rencontres avec les collectivités locales se multiplient et 5 scénarii sont étudiés pour définir le parti d'aménagement global et les secteurs à aménager en priorité. S'ouvre ensuite la phase de concertation préalable dans laquelle nous sommes actuellement. Obligatoire au titre de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, cette concertation permettra de recueillir les avis sur les principes d'aménagement proposés, et les priorités retenues, avant l'enquête publique qui portera sur la prise en compte de l'environnement, et permettra le lancement des travaux.

20 millions d'euros alloués par l'Etat

dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires routiers en cours (PDMI)

Elaboré dans le respect des orientations du Grenelle de l'environnement, le PDMI est la traduction du schéma national des infrastructures de transport qui fixe les grandes lignes de l'action de l'Etat en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux, de réduction de la consommation des espaces agricoles et naturels et des impacts environnements ; et d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux.

De nouvelles priorités en matière de modernisation du réseau routier :

- améliorer la qualité environnementale des infrastructures et le cadre de vie des riverains (traitements anti-bruit, mise aux normes assainissement, déviations localisées) ;
- optimiser leur fonctionnement en améliorant la fiabilité des temps de parcours pour les usagers (avec des mesures d'exploitation dynamique ou des créneaux de dépassement par exemple), les services proposés (aire de service ou de poids lourds par exemple) et la sécurité routière ainsi qu'en renforçant l'accessibilité des territoires ;
- privilégier l'optimisation des routes existantes par des aménagements localisés.

Le parti d'aménagement global proposé : une autoroute dans l'esprit du grenelle de l'environnement

Aujourd'hui, l'A480 a le profil standard d'une voie autoroutière : 2x2 voies avec terre-plein central et bande d'arrêt d'urgence. S'agissant d'un projet d'aménagement sur place, les études n'ont pas donné lieu à la recherche de nouvelles variantes du tracé existant mais cinq scénarii ont été analysés pour l'optimisation du fonctionnement de l'A480 et son intégration urbaine.

Les aménagements à réaliser devront s'inscrire au maximum dans les emprises existantes et permettre au mieux le maintien des ouvrages d'art déjà construits (pont de Catane, viaduc sur l'Isère, écran acoustique Mistral) au profit d'un réel investissement sur l'intégration urbaine de l'infrastructure et de ses échangeurs. Des conclusions de ces études découle le parti d'aménagement global.

Une voie de circulation supplémentaire aux heures de pointe

Une troisième voie de circulation sera proposée sur la totalité du tronçon A480 et dans les deux sens, avec toutefois des usages variables en fonction du secteur traversé.

Secteur Centre : la nouvelle voie sera ouverte à tous quel que soit le trafic

Secteurs Nord et Sud : l'État souhaite aménager une « voie réservée » circulaire aux heures de pointe et implanter des refuges pour compenser la suppression de la bande d'arrêt d'urgence.

70 km/h : une autoroute apaisée

En 2002, la vitesse maximale autorisée sur l'A480 est passée de 110 km/h à 90 km/h entre la bifurcation avec l'A48 et l'échangeur du Rondeau afin de réduire les nuisances aux abords de l'A480 et d'améliorer les conditions de sécurité et d'exploitation de l'infrastructure.

Pour donner un caractère plus urbain à l'A480 dans sa traversée de l'agglomération grenobloise, favoriser son intégration à la ville et permettre un débit d'écoulement maximal du trafic, l'Etat propose de fixer la vitesse maximale autorisée à 70km/h :

- de manière permanente entre les échangeurs du Vercors et du Rondeau ;
- uniquement aux heures de pointe pour les secteurs Nord et Sud.

Des échangeurs réaménagés

Sans transformation des échangeurs, les objectifs d'optimisation du fonctionnement de l'A480 et d'intégration urbaine de l'infrastructure ne pourront être pleinement atteints.

Pour améliorer le fonctionnement des connexions entre l'A480 et la voirie locale, l'Etat envisage donc de mettre en place des carrefours à feux compacts avec une meilleure capacité de gestion et d'écoulement du trafic au niveau des échangeurs des Martyrs, du Vercors et du Rondeau.

Une mise aux normes hydrauliques

L'A480 est aujourd'hui dépourvue de tout système de collecte et de traitement des eaux avant rejet dans le Drac et l'Isère. L'État mettra donc en conformité son système d'assainissement selon les dernières normes, ce qui contribuera à la préservation de l'écosystème du Drac.

Des déplacements « modes doux » facilités

Dès les phases d'études et de conception du projet d'aménagement, l'Etat s'est engagé à prendre en compte les besoins des piétons, cyclistes et usagers du tramway en matière de déplacements afin :

- d'intégrer des espaces de circulation dédiés aux « modes doux » aux abords de l'A480 et notamment pour traverser l'autoroute ;
- de maintenir une circulation fluide des transports en commun.

Une vision à long terme : à chaque secteur son aménagement !

L'Etat souhaite adapter les aménagements envisagés en fonction des caractéristiques urbaines des espaces traversés et ainsi marquer fortement la transition entre chacun des trois secteurs identifiés.

Secteur Nord : privilégier la fonctionnalité tout en limitant les emprises

L'objectif pour ce secteur moins dense en entrée/sortie d'agglomération est avant tout d'améliorer le fonctionnement de l'A480 et d'optimiser l'écoulement du trafic grâce à :

- la gestion dynamique d'une voie réservée à droite

Lorsque les conditions de circulation sont normales, la vitesse est limitée à 90 km/h sur un axe routier à 2x2 voies avec maintien de la bande d'arrêt d'urgence.

Aux heures de pointe, la vitesse maximale autorisée est réduite à 70 km/h avec ouverture à la circulation de la bande d'arrêt d'urgence. Pour la remplacer, des refuges devront être implantés tous les 500m.



- la reprise de l'échangeur des Martyrs

Ce réaménagement comprend la création :

- * d'un accès à la Presqu'île depuis l'A480 Nord ;
- * d'une entrée depuis la contre-allée Presqu'île vers l'A480 Nord ;
- * d'une voie d'entrecroisement avec la sortie Martyrs dans le sens Sud-Nord ;
- * d'une liaison mode doux entre la rive gauche du Drac et la Presqu'île;



- le réaménagement de l'échangeur du Vercors

Cet échangeur s'articule aujourd'hui autour des ponts du Vercors et Esclanon.

Pour optimiser son fonctionnement, le pont du Vercors sera élargi, regroupera l'ensemble des bretelles de desserte et deviendra ainsi un échangeur complet entre l'A480 et les communes. Le pont Esclanon sera quant à lui dédié plus spécifiquement aux liaisons urbaines entre la rive gauche du Drac et Grenoble.



En résumé

Principe d'aménagement peu consommateur d'espace pour :

- une réponse aux premières congestions aux heures de pointe en sens Nord-Sud ;
- une prise en compte des problématiques de desserte de la Presqu'île ;
- une amélioration de l'accès à l'A480 pour Fontaine et Sassenage ;
- une meilleure utilisation de l'échangeur Vercors pour la desserte locale ;
- un soutien au développement des modes doux.

Secteur Centre

une emprise minimale de la chaussée pour une insertion urbaine de qualité

L'objectif pour ce secteur très urbain et dense en échangeurs est principalement d'intégrer l'autoroute à la ville en limitant au maximum l'impact sur les berges du Drac. Pour cela, l'Etat prévoit :

- l'aménagement d'une section à 2x3 voies sans bande d'arrêt d'urgence

Cette troisième voie aménagée dans chaque sens sera ouverte à la circulation quelque soit le niveau de saturation de l'A480. Pour remplacer la bande d'arrêt d'urgence, des refuges ou trottoirs de service seront aménagés de manière ponctuelle.

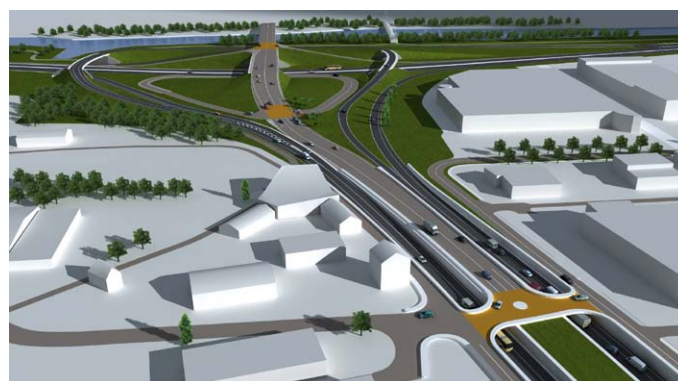


- une infrastructure à l'image plus urbaine : vitesse limitée à 70 km/h et aménagements adaptés

Fixer la vitesse maximale autorisée à 70 km/h permettra un débit d'écoulement du trafic maximal. Diverses options sont envisagées pour faire changer l'image de l'infrastructure et rendre possible cette nouvelle limitation de vitesse : réduction de la largeur des voies, terre-plein central large avec bordures et aménagements paysagers, ...

- la reprise de l'échangeur du Rondeau

Cet échangeur fait le lien entre l'A480, la RD6 (rive gauche du Drac) et la Rocade Sud (RN 87). De nombreux flux de circulation s'entrecroisent à cet endroit ce qui engendre les dysfonctionnements connus actuellement. Pour améliorer le fonctionnement de l'échangeur et fluidifier la circulation, la solution envisagée consisterait à séparer les flux locaux (entre les deux rives du Drac) des flux de transit, sur voie rapide urbaine.



En résumé

Ce principe d'aménagement permettra d'intégrer l'infrastructure dans son environnement et de lui donner une image d'autoroute urbaine. Toutefois, il ne peut être envisagé à court terme car il nécessiterait notamment la démolition – reconstruction de l'ouvrage d'art central de Catane et une intervention sur l'écran acoustique Mistral, alors que l'échangeur de Catane ne pose pas de véritable problème de fonctionnement et que les quartiers au sud des grands boulevards sont en pleine réflexion sur leur devenir. Concernant l'échangeur du Rondeau, son aménagement est trop coûteux, de l'ordre de 50 à 60 millions d'euros, au regard de l'enveloppe budgétaire accordée pour la première phase de travaux.

Secteur Sud

Privilégier la fonctionnalité

Dans le même esprit que sur le secteur Nord, l'actuelle bande d'arrêt d'urgence pourrait être transformée en voie de circulation aux heures de pointe, au moins dans le sens sud-nord.

A court terme, il apparaît nécessaire d'améliorer l'accès à la zone commerciale de Comboire.

En résumé

Le secteur Sud étant moins problématique en terme de saturation du trafic, les aménagements seront réalisés à plus long terme.

4/ UNE PREMIERE PHASE DE TRAVAUX DES 2015

Priorité à l'aménagement du secteur Nord

Le secteur Nord, en particulier dans le sens Nord-Sud, et l'échangeur du Rondeau ont été définis comme les zones à aménager en priorité. Toutefois, l'enveloppe de 20 millions d'euros allouée par l'Etat pour une première tranche de travaux ne permet pas de réaliser l'ensemble.

En tenant compte des contraintes techniques et financières trop importantes autour de l'aménagement de l'échangeur du Rondeau (50 à 60 millions d'euros pour un aménagement à réaliser en une seule fois) ; de la réalisation du tram E qui entrainera une baisse de capacité sur la RN481 et du projet Presqu'île qui nécessitera la création de nouvelles voiries et l'optimisation de la desserte routière, l'Etat propose d'axer cette première phase de travaux autour de deux objectifs principaux :

Améliorer l'écoulement et la fluidité du trafic dans le sens nord-sud

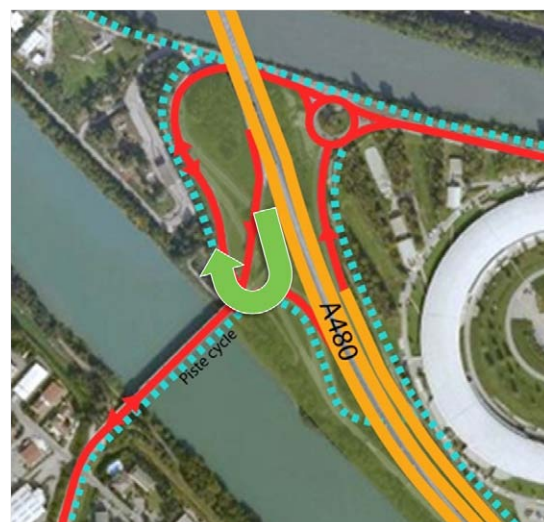
- Création d'une voie réservée à droite dans le sens Nord-Sud entre l'A48 et l'échangeur du Vercors

- Création de voies d'entrecroisement entre les échangeurs du Vercors et de Catane et les échangeurs de Catane et Louise Michel



Améliorer la desserte de la Presqu'île

- Reprise de l'échangeur Martyrs Ouest pour créer un accès à la Presqu'île depuis le Nord et améliorer son insertion urbaine.



Des aménagements complémentaires

D'autres aménagements sur le secteur sont envisagés pour un peu plus de 6 millions d'euros :

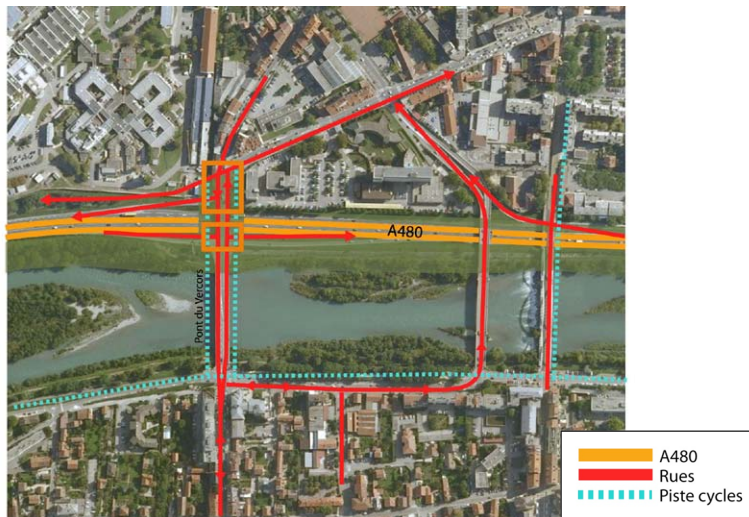
Création d'un accès direct à l'A480

vers le Nord depuis la contre-allée
du projet Presqu'île



Aménagement de l'échangeur du Vercors

avec un élargissement du pont pour améliorer les liens
entre l'A480 et les communes de Grenoble et Fontaine



En l'absence de financements complémentaires, ces autres aménagements de la partie Nord devront être reportés à une phase ultérieure de travaux.

Calendrier et coût prévisionnels

Les coûts prévisionnels

	Sens Nord – Sud	Sens Sud – Nord
OPERATIONS PREVUES DANS LE CADRE DE LA PREMIERE PHASE DE TRAVAUX		
Création d'une voie réservée à droite, ouverte à la circulation aux heures de pointe	13	
Création d'une voie d'entrecroisement Vercors – Catane	1,2	
Création d'une voie d'entrecroisement Catane – Louise Michel	1,2	
Martyrs Ouest : Reprise du ½ échangeur	3,6	
Sous-total	19	
AMENAGEMENTS COMPLEMENTAIRES		
Aménagement de l'échangeur Vercors	4	
Martyrs Est : entrée + voie d'entrecroisement Sud-Nord		2,4
Sous-total	6,4	
Total	25,4 M€ TTC	

Les prochaines étapes du projet

Début 2012

Bilan de la concertation préalable

2013

Enquête publique
sur les aménagements à court terme

Début 2015

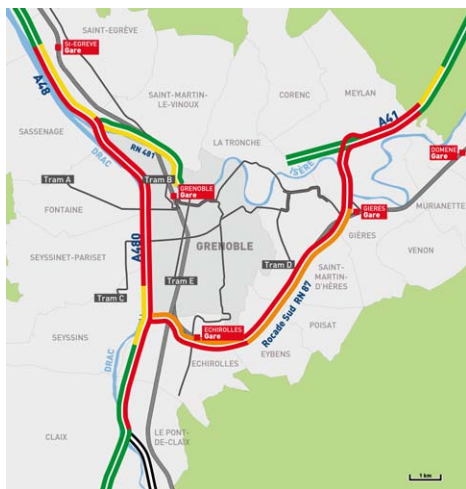
Lancement des travaux

2015/2016

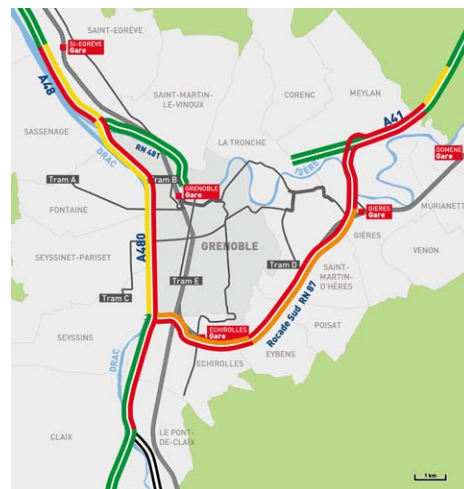
Mise en service
de la première tranche
d'aménagements réalisés

Simulation des niveaux de saturation du trafic à l'horizon 2025

SANS AMENAGEMENT



AVEC AMENAGEMENT



L'aménagement proposé pour la première tranche de travaux permet d'améliorer la situation dans le sens Nord-Sud sur l'A480 et sur la RN 481 pour l'entrée dans Grenoble, notamment à l'heure de pointe du matin.

5/ UN PROJET ENCORE EN COURS D'ELABORATION : DONNEZ VOTRE AVIS DU 7 NOVEMBRE AU 7 DECEMBRE 2011

Du 7 novembre au 7 décembre 2011, l'Etat invite la population locale à donner son avis sur le projet d'aménagement de l'A480 en participant à la concertation préalable organisée dans le cadre des dispositions de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme. Le périmètre de la concertation s'étend sur dix communes : Saint-Egrève, Saint-Martin-le-Vinoux, Sassenage, Fontaine, Grenoble, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Echirolles, le Pont-de-Claix et Claix.

Donnez votre avis sur le projet :

- dans les registres de concertation mis à disposition dans chacune des 10 mairies et à la Métro
- lors des réunions publiques organisées à Echirolles, Fontaine et Grenoble
- directement sur le site internet www.a480.fr
- par mail : a480@developpement-durable.gouv.fr

3 dates pour échanger autour du projet d'aménagement de l'A480 :

ECHIROLLES, Mardi 15 novembre à 20h00

Salle IFTS - 3, avenue V. Hugo

FONTAINE, Mardi 22 novembre à 18h30

Salle Edmond Vigne - rue des Alpes

GRENOBLE, Mardi 29 novembre à 20h00

salle DDT 38 - 17, boulevard J. Vallier

Un bilan de la concertation sera rédigé et mis à disposition en début d'année 2012.

