



Réponse concernant l'avis d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble

Par arrêté préfectoral du 25 octobre 2017, une enquête publique sur le projet susvisé, d'une durée de 39 jours, est prescrite du lundi 20 novembre 2017 au jeudi 28 décembre 2017 inclus et prolongée d'une durée de 15 jours jusqu'au vendredi 12 janvier 2018 (clôture de l'enquête à 17h00) par arrêté préfectoral du 20 décembre 2017.

Ce projet concerne la réalisation de :

- l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A480 entre la bifurcation A48/A480/RN481 et l'échangeur du Rondeau, sous maîtrise d'ouvrage de la société AREA ;
- l'aménagement de l'échangeur du Rondeau sous maîtrise d'ouvrage de l'État (Ministère de la Transition Écologique et Solidaire) représenté par le préfet de région Auvergne Rhône-Alpes et déléguée localement à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Auvergne Rhône-Alpes) : il comprend le réaménagement de la RN87, dénommée Rocade Sud entre l'échangeur du Rondeau et le diffuseur des États Généraux.

Au terme de la procédure, le préfet de l'Isère est l'autorité compétente pour prendre la décision relative à la déclaration d'utilité publique concernant l'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble et emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Saint-Martin-le Vinoux, Saint-Egrève, Echirolles et Grenoble.

PRÉSENTATION DU COLLECTIF

Le Collectif pour la gratuité des transports publics de l'agglomération Grenobloise regroupe diverses organisations syndicales, associatives et politiques et des citoyens organisés en groupes locaux. Créé en 2014, il regroupe les organisations suivantes : CGT 38, Solidaires 38, FSU 38, UNL 38, UNEF Grenoble, PCF 38, PAG 38, NPA 38, Ensemble 38, Alternatifs 38, ATTAC 38, Parti Pirate Isère, Maison des Femmes.

Ce collectif milite pour la gratuité des transports publics comme c'est déjà le cas dans une trentaine de ville en France (Compiègne, Châteauroux, Aubagne, Gap, Dunkerque, Niort, etc) et à l'étranger (Estonie avec Tallinn, Brésil, ...)

AVIS DU COLLECTIF

Remarques préalables :

1) Introduction

Les enjeux environnementaux, sociaux et sanitaires n'ont jamais autant nécessité des mesures urgentes et durables. L'essentiel de nos analyses sont consultables dans notre mémento (<http://gratuite-transports.ouvaton.org/spip.php?article36>) et généralement sur notre site : <http://gratuite-transports.ouvaton.org>

Dans le cœur de l'agglomération grenobloise, les conditions d'accès au logement et l'usage de la voiture individuelle ont fortement contribué à l'étalement urbain, repoussant à la périphérie les familles modestes en quête de logements accessibles. Au sein même des métropoles, il existe des populations à très faibles ressources pour qui le coût du transport est prohibitif et qui vivent souvent dans des quartiers mal ou moins desservis, vivant une sorte de double peine.

De même, la concentration des emplois dans des zones dédiées a entraîné un allongement des déplacements et une concentration du trafic. Au final, le niveau du trafic automobile, généré par les habitants contraints à des déplacements pendulaires journaliers de et vers l'agglomération grenobloise a des conséquences graves sur la santé et l'environnement et impacte fortement le budget des ménages.

Cette situation préoccupante devrait conduire les élus et les responsables des transports publics à prendre des mesures fortes en matière de transports, de manière à créer un vrai droit à la mobilité, en permettant à chaque habitant de se déplacer via des transports de qualité et en même temps réduire drastiquement les nuisances générées par le trafic automobile.

Le sommet COP21 nous rappelle l'urgence d'agir vite contre le réchauffement climatique.

De plus, tous les rapports concernant la santé publique vont dans le même sens : ils soulignent régulièrement l'importance de lutter contre la pollution atmosphérique qui est responsable chaque année de morts prématurés. Que ce soit :

- à l'échelle de l'Europe : 500 000 morts prématurés (rapport de l'Agence européenne de l'environnement d'octobre 2017),

- à l'échelle nationale : le Conseil d'Etat ayant enjoint le gouvernement le mercredi 12 juillet d'agir dans les meilleurs délais contre la pollution de l'air aux particules fines.

- à l'échelle grenobloise : chaque année de plus d'une centaine de morts prématurées dans l'agglomération grenobloise : <https://www.francebleu.fr/infos/climat-environnement/plus-d-une-centaine-de-morts-l-dernier-grenoble-cause-de-la-pollution-de-l-air-1475563896>

Le dossier « Pollution : pourquoi il va falloir changer d'air » publié par la Métropole grenobloise rappelle que :

Voitures et poids lourds demeurent responsables de 54% de la production de dioxyde d'azote, qui cause notamment des difficultés respiratoires (dont l'asthme) et des infections pulmonaires chez l'enfant.

2) Les déplacements sont très majoritairement entre le domicile et le travail

L'essentiel des trajets sur l'agglomération sont des trajets Domicile / Travail. En 2012, les comptages routiers ont établi que 311 000 véhicules ont franchi quotidiennement en moyenne les limites du cœur de l'agglomération. En jour ouvré et hors vacances scolaires on évalue le trafic journalier à 340 000 véhicules par jour pour environ 300 000 en août. L'essentiel du trafic se faisant sur les grands axes (A48, A41, A480 et RN85).

En jour ouvré scolaire, pendant la pointe du matin entre 7h et 9h entrent 20 % du trafic quotidien.

Pendant la pointe du soir entre 16h et 19h sortent 29 % du trafic quotidien. Par rapport à un jour ouvré du mois d'août et pendant les pointes du matin et du soir, le trafic baisse respectivement de 26 % et de 18 %. Considérant que le trafic est relativement fluide en août, on peut en déduire qu'il faudrait une diminution d'environ 25 % du trafic aux heures de pointe pour résorber les problèmes de circulation entre l'agglomération et sa périphérie.

En 2010 il ressort de l'enquête ménage que la part de la voiture dans les déplacements entre les zones de l'agglomération dépasse en moyenne 80 % alors que la part des transports collectifs se situe autour de 15 %.

La voiture particulière est le moyen le plus utilisé pour se rendre au travail (64 %) contre seulement 8 % pour le vélo.

Le Collectif pense que le déplacement domicile/travail doit être transféré sur les transports en commun.

3) Les parts modales des déplacements dans l'agglomération grenobloise : quelques chiffres

Vélo et marche à pied sont principalement des modes pratiqués dans le centre de l'agglomération, à Grenoble. (Source AURG)

- 31 % des habitants de l'agglomération sont abonnés à un réseau de transport en commun, contre 20 % à l'échelle de la grande région grenobloise.
- Près d'un quart des habitants (23 %) de l'agglomération utilise tous les jours ou presque les transports en commun (un tiers à Grenoble)
- Depuis 2002, le volume de déplacements en voiture particulière a fortement diminué (- 18 %) en particulier au centre de l'agglomération, reflétant une tendance nationale.
- Depuis 2002, le taux d'occupation des véhicules est resté stable (1,3 passager par véhicule).
- 45 % des habitants utilisent quotidiennement la voiture en 2010
- 8 % des habitants utilisent quotidiennement le vélo en 2010
- 23 % des habitants utilisent quotidiennement le réseau urbain en 2010
- L'utilisation quotidienne de la voiture particulière en tant que conducteur ou en tant que passager a diminué d'environ 15 % entre 2002 et 2010, alors qu'elle a diminué de seulement 5 % dans l'ensemble de la grande région grenobloise.

4) Un coût important : Les accidents de la circulation liés au travail

<http://invs.santepubliquefrance.fr/Publications-et-outils/Rapports-et-syntheses/Travail-et-sante/2014/Mise-au-point-d-indicateurs-nationaux-de-surveillance-des-accidents-de-circulation-lies-au-travail>

Première cause des accidents mortels au travail

Les accidents de circulation liés au travail sont la première cause d'accidents mortels au travail avec près de 44 % des décès par accident reconnus par le régime général de sécurité sociale en 2012 (accidents sur le trajet domicile-travail inclus). Il faut également noter ces dernières années une augmentation de l'exposition au risque d'accident de circulation lors des trajets domicile-travail, avec la multiplication et l'allongement de la distance journalière moyenne parcourue pour cette catégorie de déplacements.

5) Dans l'agglomération grenobloise

http://www.grenoble.cci.fr/medias/fichier/observatoirepde-bd_1386682392912-pdf

Enjeu humain

Les déplacements génèrent 50 % des accidents mortels du travail. Ainsi, dans la région urbaine grenobloise, la CARSAT Rhône-Alpes recense, pour les salariés du régime général, en moyenne chaque année entre 2009 et 2012 :

- 1 430 accidents qui ont donné lieu à 90000 jours d'arrêts de travail,
- 23 décès, plus de 160 cas d'IPP (incapacité partielle permanente) et plus de 5 700 accidents corporels.
- Enjeu économique : 40 à 50 millions €/an.

Le coût de réparation corporelle de ces accidents est proche de 7 millions €/an. En ajoutant les coûts de réparation matérielle et les coûts indirects, le total pour les accidents enregistrés par le seul régime général de l'Assurance maladie est de à 40 à 50 millions €/an. Ce chiffre doit être multiplié par 1,25 pour prendre en compte l'ensemble des salariés (fonction publique, MSA, RSI). Enfin, la réparation des préjudices peut aller bien au-delà. Les coûts réels sont estimés à au moins 4 fois les coûts directs. Par ailleurs, l'absentéisme résultant des accidents routiers a un impact important sur la performance de l'entreprise.

6) La saturation du trafic et les prévisions d'augmentation du parc

https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/tout-roule-pour-le-marche-automobile_1945614.html

En 2017, il s'est écoulé près de 98 millions de véhicules, soit une croissance des ventes de près de 40% sur dix ans!

Les expériences montrent l'augmentation du flux quand on augmente la capacité : **c'est le trafic induit.**

https://wikimonde.com/article/Trafic_induit

Le trafic induit désigne le volume de trafic supplémentaire généré par la création ou l'amélioration d'une infrastructure de transport, quel que soit le mode de déplacement concerné (route, rail, vélo, marche, etc.). C'est une application au domaine des transports du principe économique de l'élasticité de la demande¹, puisqu'il implique qu'une amélioration de l'offre (de transport) entraîne une réaction de la demande (de trafic), selon un taux de variation donné (élasticité). Ce phénomène d'induction de trafic permet d'expliquer que, dans certains cas, l'augmentation de capacité d'une infrastructure de transport – par exemple d'une route – ne diminue pas la congestion de celle-ci, puisqu'elle attire de nouveaux usagers qui s'en étaient détournés du fait de l'encombrement. La métaphore de l'« appel d'air » est parfois utilisée pour désigner le trafic induit.

A l'inverse, la réduction du trafic a pu être observée dans des agglomérations :

Le phénomène inverse (réduction du trafic) a pu être observé en cas de diminution voire de suppression d'une offre de transport. Le terme « évaporation du trafic » est parfois utilisé, bien que controversé car sous-entend que le trafic disparaît complètement, ce qui n'est pas exactement le cas. La réduction du trafic suppose que, lorsque l'offre de transport diminue pour un mode et un lieu donné, la demande s'adapte de plusieurs manières :

- Les individus se déplacent moins (diminution du nombre de trajets par jour et par personne, rationalisation des déplacements) ;
- Les individus se déplacent autrement (phénomène de report modal) ;
- Les individus se déplacent ailleurs (déviation d'itinéraire, report de trafic).

Plusieurs exemples de déclassement routier à travers le monde ont attiré l'attention sur ce phénomène :

- À San-Francisco, à Séoul, à Rouen, à Lyon, suite à la requalification partielle de l'A43 et la démolition de l'autopont Mermoz, 15% du trafic s'est « évaporé », sans report sur la voirie ou sur d'autres modes de transports.

<http://webinet.blogspot.com/2009/05/le-paradoxe-de-braess.html>

Le paradoxe de Braess : dès 1968, Dietrich Braess a montré comment ajouter un itinéraire de délestage peut provoquer des congestions et allonger les temps de parcours au lieu de les raccourcir. A New York, par exemple la fermeture provisoire de la 42eme avenue en 1990 a réduit les embouteillages dans cette zone, contrairement à toute attente.

<http://www.nytimes.com/1990/12/25/health/what-if-they-closed-42d-street-and-nobody-noticed.html?scp=8&sq=&st=nyt>

A l'inverse, à Stuttgart, le nouvel axe routier censé désengorger le centre-ville a créé tellement d'embouteillages à sa création, qu'il a fallu le fermer pour retrouver un trafic plus fluide. Pareil à Séoul: la méthode la plus efficace pour alléger le trafic a été d'investir près de 400 millions de dollars pour détruire une des voies rapides à la périphérie de la ville.

Voir aussi l'exemple donné dans l'avis de l'ADTC :

http://www.adtc-grenoble.org/IMG/pdf/20171215cpadtc_pj_contribadtc-ep-a480-rondeau.pdf

A titre d'exemple récent de ce trafic induit, il y a l'élargissement inauguré en 2008 de la Katy Freeway doté de 26 voies dans la région de Houston aux USA. En 2014, les temps de déplacements utilisant cette autoroute avaient augmenté de 51 % par rapport à 2011 et ils sont maintenant supérieurs aux temps de déplacements datant d'avant l'élargissement.

<https://tempsreel.nouvelobs.com/rue89/rue89-planete/20160106.RUE1831/la-plus-large-autoroute-du-monde-est-deja-bouchee.html>

« Dans les zones très peuplées, tenter de lutter contre les bouchons en agrandissant le réseau revient en fait à remplir le tonneau des Danaïdes, reconnaissait en 2014 l'Institut des transports du Texas. »

7) Le réchauffement climatique une priorité absolue

Recommandation du GIEC dans la consommation finale d'énergie dans les transports :

<http://leclimatchange.fr/attenuations-des-changements/>

La hausse globale du nombre de passagers et des activités de fret va conduire à une hausse des émissions du secteur. Mais cette hausse pourra être compensée par :

- Une meilleure efficacité énergétique des moteurs et des carburants augmentant les performances des véhicules de 30 à 50% en 20 ans,
- Le développement d'infrastructures favorisant la marche ou le vélo conduirait à une baisse des émissions,
- Les investissements dans les systèmes de transports en commun.

Ces mesures devront enfin conduire à des changements dans les comportements individuels, et seront porteuses de cobénéfices économiques et sociaux.

Sans efforts de réduction de gaz à effet de serre, les émissions de CO2 auront **doublé en 2050**.

8) Nécessité impérieuse de penser en terme de baisse tendancielle du nombre de voitures et de camions.

Il ressort des études que l'usage des transports collectifs fait baisser l'usage de la voiture.

La part modale de l'automobile diminue sensiblement avec le développement des transports en commun et la pratique de la marche à pied. Par ailleurs, il y a peu de concurrence entre les trois modes : transports en commun, vélo et marche.

Notre avis concernant l'aménagement de l' A480

Le collectif note le "**Torpillage**" des autres scénarios d'aménagement.

Le collectif rappelle que l'Autorité Environnementale (AE) demande de respecter l'article L.122.5 du code de l'environnement qui oblige à justifier l'abandon des autres scénarios d'aménagement, notamment celui du scénario 1 (peu d'aménagements et utilisation de la bande d'arrêt d'urgence aux heures de pointe).

Le collectif exprime son questionnement quant à la délégation du financement par AREA du chantier de l'A480. *Quelle en est est la contrepartie? rallongement de la concession? possibilité d'augmenter les tarifs d'autoroute? La perspective à terme de la relance du projet autoroutier Grenoble - Gap / Sisteron?*

Le collectif exprime ses réserves quant aux prévisions des coûts envisagés et craint un dépassement important.

Plus généralement **le collectif s'oppose au choix proposé d'élargissement de l' A480.**

- Il s'inscrit dans une adaptation à l'augmentation du trafic sans envisager d'autres choix. Pour le collectif seule une réduction massive du trafic et un transfert modal vers le transport en commun, pourra répondre aux défis (réduction des bouchons à court et long terme, baisse de la pollution, etc).
- La solution réside dans la réduction massive des déplacements domicile / travail en voiture vers le transport en commun, l'amélioration de l'offre, la réduction des temps de trajet.

Notre avis concernant l'échangeur du Rondeau

Le collectif n'exprime pas d'opposition de principe mais souhaite un complément d'enquête sur le taux d'accidents lié aux ralentissements lors des bouchons, et ainsi mesurer l'impact.

Nos propositions

- Réorienter les moyens prévus pour les travaux vers le développement des transports en commun.
- Mettre en place des lignes bus, train sur l'axe rocade et tour d'agglomération pour augmenter la rapidité de traversée de l'agglomération
- Mise en place de la gratuité des transports publics sur l'agglomération (50% du budget = 5 ans de gratuité)
- Retour à une gestion publique des autoroutes permettant un retour des recettes dans le giron public. Création d'un fond pour contribuer au financement des transports collectifs publics.
- Augmentation de la taxe transport pour engager un financement durable.
- Lancement d'un débat public sur la politique de logement, l'urbanisation et lieux de travail

ANNEXE : Notes de lecture du collectif sur l'avis de l'AE (Autorité environnementale), avis n° 2017-5₂

A noter que le même document mais avec les réponses des maîtres d'ouvrage est dans la pièce I du dossier téléchargeable sur le site :

www.isere.gouv.fr – onglet publications – rubrique Mises à disposition - Consultations et enquêtes publiques – sous-rubrique Enquêtes publiques.

Remarque générale

Il est assez paradoxal de voir dans l'arrêté préfectoral que la maîtrise d'ouvrage de l'échangeur du Rondeau est confiée au Ministère de la transition écologique et solidaire !

Un projet énorme

344 à 380 M€ à comparer au coût de la gratuité des transports collectifs. Il touche 5 échangeurs et 27 ouvrages d'art sur 7 kilomètres.

« Fluidifier »

On cherche à fluidifier le trafic pour éviter les bouchons et à maîtriser l'augmentation des déplacements en voiture individuelle. Maîtrise toute relative puisqu'on estime de 0 à +8% l'augmentation du trafic journalier moyen annuel dès la mise en service du tronçon.

D'autre part, les études qui font l'analogie entre les flux routiers et les flux hydrauliques, considérant une voiture sur une route comme une goutte d'eau qui s'écoule dans un tuyau trouve ces limites dans les phénomènes « évaporation du trafic » lors de diminution voire de suppression d'une offre de transport (https://wikimonde.com/article/Trafic_induit).

Le solde du projet (gains-coûts), estimé jusqu'en 2070 à 562 M€, est constitué à 94.5% par le gain de temps de traversé de ce tronçon !

Grâce à 2 "verrous" au nord et au sud du tronçon qui resteraient à 2x2 voies (on éloigne les bouchons à la périphérie en espérant qu'ils se verront moins !) et par l'augmentation du tarif des péages sur le reste du réseau AREA (l'A480 resterait gratuite). C'est donc les usagers contraints d'utiliser leur voiture par manque transports collectifs qui seraient encore pénalisés.

Dans un délibéré du 04/07/2017, la ville de Grenoble a émis des réserves sur la pérennité de ces 2 verrous.

A part une éventuelle diminution de la pollution et des nuisances sonores pour les habitants de l'agglomération proches de l'axe routier :

- les bouchons dont les effets sur le temps perdu,
- l'accidentologie et
- les difficultés d'accès à l'agglomération (dénoncés par les partisans de l'élargissement, la Chambre de Commerce et d'Industrie en tête)

ne seront pas supprimés et concerneront les actifs les plus pénalisés par l'étalement urbain.

"Torpillage" des autres scénarios d'aménagement

L'AE demande de respecter l'article L.122.5 du code de l'environnement qui oblige à justifier l'abandon des autres scénarios d'aménagement, notamment celui du scénario 1 (peu d'aménagements et utilisation de la bande d'arrêt d'urgence aux heures de pointe).

Impact sur les autres modes de transports : un dossier subjectif

On apprend que ce projet est un point-clé dans le PDU pour reconquérir et partager les voiries du centre de Grenoble au profit de modes doux.

Car il permettrait de "maîtriser la péri-urbanisation" (on ne voit pas comment) et surtout de réduire la part de la voiture "pour promouvoir les transports collectifs urbains et les modes actifs".

L'AE déplore l'absence d'analyse d'impact sur les transports collectifs, l'absence d'analyse d'alternatives au transport routier qui sont invalidés sans même les avoir étudiées et signale quand même que c'est l'autoroute qui a permis la forte péri-urbanisation des dernières décennies au détriment d'espaces agricoles et naturels.

Donc le dossier conclut que la viabilité du report modal en masse (25000 véhicules par jour en moyenne pour un trafic actuel de 80 000 à 115 000) n'est pas assurée. La part du vélo, par exemple, est sous-estimée en tablant sur un triplement à l'horizon 2020 des 4% de la dernière enquête ménage en 2010 alors qu'elle est déjà de 12.5% aujourd'hui.

Autres exemples, le train ne serait pas attractif au dessous de 35 km (voir le nombre de passagers entre Grenoble et Echirolles ou Gières le matin), le covoiturage est éliminé sous prétexte qu'il ne concernerait que des déplacements de plus de 50 km alors que passer d'un remplissage moyen de 1.06 à 1.25 personnes par voiture réduirait le trafic routier domicile-travail de 15%.

Des travaux de 2019 à 2023 :

4 ans de nuisances de jour comme de nuit sans précision sur les mesures destinées à limiter la gêne.

Après la mise en service :

le trafic resterait stable entre 2020 et 2030, du coup le dossier estime inutile d'intervenir contre la pollution de l'air (qui diminuerait de 9M€ de gains monétaires équivalents de CO2) et les nuisances sonores (qui augmenteraient de moins +2dB(A) seuil légal). Concernant le bruit, le maître d'ouvrage est plus prudent et propose 5,1 km d'écran acoustique et la protection des étages supérieurs des immeubles des nouveaux quartiers d'habitation (comme quoi, selon le dossier, il ne fallait rien faire !).

L'autoroute passe le long ou sur la digue du Drac. Le dossier est plutôt muet sur l'effet de son élargissement sur les capacités hydrauliques de la digue. Le maître d'ouvrage s'engage à prendre des mesures de consolidation sans dire lesquelles.

Pourquoi ce projet ressort d'un coup ?

Parce qu'on veut profiter de l'arrêt du synchrotron (qui craint les vibrations) en 2019 jusqu'à mi 2020 pour faire les travaux, d'où la précipitation à lancer le processus d'enquête publique ?

A noter dans la pièce du dossier (page 23) :

Dans les précisions apportées sur la stabilité du trafic 2020 - 2030, les maîtres d'ouvrage évoquent comme causes la tendance à la péri-urbanisation qui se tasse et la poursuite de la politique générale engagée par les collectivités territoriales de développement des transports collectifs (alors que la Metro et le CG diminuent leurs subventions : - 2 x 35M€ en 2017) !