

à l'attention de M. le président de la commission d'enquête

Mesdames, Messieurs,

Nous nous exprimons ici en tant qu'association d'habitants, l'Union de Quartier de l'Ile Verte à Grenoble.

Si l'aménagement de l'échangeur du Rondeau semble faire l'unanimité, concernant l'A480, ceci est moins le cas.

En particulier, la création d'une troisième voie de circulation ne pourra qu'attirer du trafic supplémentaire.

En effet, toutes les expériences passées d'ajout d'infrastructure routière se sont soldées par du trafic supplémentaire. C'est ainsi qu'on est arrivé aux Etats-Unis à des autoroutes 2 fois 9 voies complètement saturées.

Voir le doublement du tunnel à l'entrée de Zurich, le tunnel sous Toulon, etc, etc.

Non, il n'est pas besoin d'élargir l'A480.

Nous demandons que soit étudiée une contreproposition au projet qui consisterait à réaliser l'aménagement du Rondeau, sans élargissement de l'A480 (sauf à améliorer l'insertion des échangeurs) et en limitant la vitesse à 70 km/h sur la portion centrale de l'A480 comme le proposait l'ancienne étude de l'Etat de 2011. Cette diminution de la vitesse permettrait de diminuer les risques d'accidents (notamment de transport des matières dangereuses), diminuerait le bruit et les pollutions et permettrait une fluidification du trafic à partir du moment où le Rondeau serait réaménagé.

Par contre, les diaporamas qui circulent mettent en avant une amélioration des promenades le long du Drac.

Ceci est un point positif important.

Grenoble et son agglomération ont la chance d'avoir deux rivières, dont les habitants ne peuvent pas suffisamment profiter (voies sur berge, autoroute A480 bruyante, ...).

Ceux qui ont déjà pratiqué la promenade le long du Drac côté Fontaine, entre le pont du Tram A et le pont de Catane, pourront témoigner qu'il s'agit d'une promenade agréable.

Malheureusement, celle-ci est gâchée par le bruit incessant des véhicules.

Il est à notre sens crucial de protéger les habitants côté Grenoble mais aussi côté Fontaine et Seyssinet des nuisances sonores.

Pour cela, une protection acoustique sur toute la longueur depuis le polygone scientifique jusqu'au Rondeau, et des deux côtés, est nécessaire.

Le revêtement "silencieux" déjà prévu est une bonne chose mais ne suffira pas.

Aussi, afin de réduire les nuisances sonores et d'augmenter le flux de véhicules sans ajouter une 3ème voie, il faut immédiatement passer à 70 km/h sur toute la portion (ainsi que sur le reste de la rocade).

Enfin, plutôt que de dépenser des sommes importantes pour favoriser le trafic routier, l'argent public devrait être utilisé pour renforcer l'offre de TER.

Nous ne parlons pas ici du tram ou des bus car ceux-ci sont bien développés dans la "petite

ceinture" de l'agglomération.

Il s'agit des personnes qui viennent de plus loin, et qui ont souvent aujourd'hui besoin d'utiliser leur voiture.

L'offre de TER de l'agglomération est très largement sous-dimensionnée (fréquence, horaires de début et surtout de fin).

En comparaison, si vous allez voir le site web des transports de Karlsruhe de taille similaire à Grenoble, on y trouve les horaires des S-Bahn (l'équivalent des TER locaux).

On peut constater que liaisons sont en service de 5h du matin à 1h du matin, avec 2 ou 3 trains par heure, heures creuses ou non, voire plus aux heures de pointe (et même un train par heure environ toute la nuit).

On est très, très loin de l'offre TER autour de Grenoble.

L'offre le matin et le soir aux heures de pointe est raisonnable. Mais l'offre en journée et en soirée est très limitée, décourageant l'utilisation du TER.

Contrairement aux idées reçues, c'est bien l'offre qui suscite l'utilisation des transports en commun.

Il y donc a là un potentiel immense de développement qui permettrait de rendre les transports en commun de moyenne distance plus attractifs.

L'argent prévu pour l'élargissement de l'A480 devrait plutôt être dépensé pour moderniser les voies de chemin de fer existantes, ajouter une troisième voie de chemin de fer là où cela est nécessaire, et multiplier le nombre de trains en circulation par 2 ou 3.

Il est souvent question de rouvrir la voie de chemin de fer vers Vizille. Ceci pourrait aussi désengorger en partie les infrastructures routières. On peut rêver de faire Saint Egrève - Vizille en train en quelques minutes seulement.

Il s'agit donc d'éviter de développer des infrastructures de voirie supplémentaires, qui ne pourront, comme déjà dit, qu'encourager un accroissement du trafic routier et de la pollution associée ; et il faut investir durablement et massivement dans le développement de transports en communs attractifs de moyenne distance (TER).

En vous souhaitant bonne réception et en vous remerciant d'avance pour votre travail de dépouillement des contributions des uns et des autres,

Conseil d'Administration
Union de Quartier Ile Verte
[3 bis avenue Maréchal Randon](#)
[38000 Grenoble](#)
ile.verte@laposte.net
<http://uqiv.free.fr>