

Grenoble le 15 janvier 2020,

Réponses de la liste **Grenoble En Commun** menée par Eric Piolle à la sollicitation du **Collectif citoyen pour des alternatives à l'élargissement de l'A480**.

1) sur les mobilités en général :

- Quels seront vos engagements à propos des futurs projets routiers et autoroutiers sur notre territoire (Rocade sud notamment) ? Quelle est votre position vis-à-vis de l'extension, et l'achèvement, de l'A51 ?

Nous sommes fermement engagés contre l'achèvement de l'A51, achèvement qui n'est d'ailleurs aujourd'hui compris dans aucun des documents de programmation locaux, régionaux ou nationaux. La relance de ce projet signifierait de fait la constitution d'un axe de délestage de l'A7. Or, notre territoire n'est pas un territoire de transit et c'est une chance. Il n'a pas vocation à le devenir. Le temps à l'accélération des transitions et conformément à la Convention alpine à la préservation des environnements et la revitalisation de ses infrastructures ferroviaires, dont la ligne des Alpes pour laquelle nous resterons pleinement mobilisés. Concernant la Rocade Sud, nous souhaitons que la Métropole et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise puissent lancer sans attendre des études sous maîtrise d'ouvrage locale sur la façon d'en faire un axe plus multimodal faisant place au covoiturage, aux transports en commun et aux modes actifs, en travaillant particulièrement les passerelles à construire et en engageant la réfection des échangeurs pour en faire de véritables places d'entrée de nos villes.

- Quels seront vos engagements concernant les transports en commun et les modes actifs (vélo,marche...) dans le cadre du nouveau Syndicat Mixte des Mobilités de l'aire Grenobloise ?

Nous souhaitons que le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise puisse continuer de s'élargir et accueillir les intercommunalités du grand territoire, au-delà du Grésivaudan et du Voironnais qui nous ont rejoint. C'est en effet le moyen pour pouvoir organiser, investir et déployer les mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture dans les territoires périurbains, avec la même ambition que notre territoire a pu le faire historiquement dans le cœur de la Métropole. Le SMMAG doit permettre d'accélérer la réalisation du RER à la grenobloise pour offrir une solution efficace de transports entre nos territoires, de créer un véritable service public du covoiturage pour faciliter son usage et ainsi mieux utiliser les voitures aujourd'hui sous occupées. Il doit enfin permettre le déploiement d'une politique cyclable cohérente y compris avec déploiement de Chronovélos ou véloroutes vers le Grésivaudan, le Voironnais ou l'Oisans et l'élargissement du service Métrovélo aux territoires

voisins, d'autant que la croissance du Vélo à Assistance Électrique rend désormais accessible à un public plus large son usage et augmente les distances de pertinence de ce véhicule.

- Quelle sera votre politique pour favoriser le rapprochement des lieux de vie et des zones d'activités (travail, loisir, consommation...), principale source des mobilités actuelles ?

Nous nous engageons à agir résolument pour une politique de ménagement du territoire en utilisant tous les leviers pour ce faire. D'abord, en engageant l'encadrement des loyers pour lutter contre la cherté des loyers qui pousse des familles à habiter toujours plus loin. Ensuite, en travaillant des modes de construction plus désirables tant en ville que dans les villages grâce au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et au Schéma de Cohérence Territoriale qui préfigure la ville des courtes distances et la plus juste répartition de l'emploi. Enfin, nous souhaitons continuer d'agir pour une modération des vitesses tant dans nos quartiers grâce aux zones de rencontres à 20 km/h, à l'échelle de nos communes en continuant de généraliser les 30 km/h et en organisant son contrôle effectif que sur les axes périphériques, routiers et autoroutiers (70, 80 et 110 km/h) afin de modérer l'allure qui accroît toujours les distances et les rythmes de nos vies.

- Une fois le chantier achevé et le trafic fluidifié sur l'A480, comment empêcherez-vous l'induction de trafic à l'échelle de l'aire urbaine grenobloise ?

Nous ne comptons pas attendre la fin du chantier pour agir. Notre mobilisation est entière pour obtenir dès 2020 la transformation d'une voie actuelle de l'A48 en voie de covoiturage et d'ici 2022 et la fin du chantier la création d'une voie dédiée au transport public ou au covoiturage au Sud de Louise Michel et sur l'A41.

2) sur l'A480 en particulier :

- Etes-vous favorable au maintien sur le long terme d'une limitation sur l'A480 à 70km/h quelque soit l'heure et le jour de la semaine? Envisagez-vous de demander l'extension de cette limitation à 70km/h sur l'ensemble de la rocade ?

Nous souhaitons effectivement le maintien du 70 km/h de façon pérenne, comme le Plan de Déplacements Urbains le prévoit, à la demande notamment de la Ville de Grenoble. En cohérence, après plusieurs années d'expérimentation du 70 km/h sur la Rocade Sud, la démonstration est désormais faite de la pertinence de cette mesure et nous agissons pour son extension à l'intégralité de la journée de façon pérenne.

- Etes-vous favorable à une voie réservée TC depuis le sud jusqu'à l'échangeur Louise Michel, et pas seulement jusqu'au Rondeau ?

C'est le sens du vœu que nous avons adopté au Comité du Syndicat Mixte et de notre demande auprès de la Ministre, qui après la recommandation de la commission d'enquête, a accepté que les études soient menées en ce sens. Nous agissons à la Ville, à la Métropole, au SMMAG pour que sa réalisation devienne effective afin d'offrir une amélioration du temps de parcours et de la desserte à tout le Sud Grenoblois.

- Concernant la voie de covoiturage sur l'A48 entre le péage de Voreppe et l'entrée de l'A480, êtes-vous favorable à ce qu'elle se fasse sur la voie de gauche (et non pas sur la voie actuellement réservée aux TC), comme cela est envisagé aujourd'hui ?

C'est la conclusion apportée par les études préalables, conclusion qui rejoint notre demande constante depuis 2015 et qui n'a pu surprendre que celles et ceux qui méconnaissent comment sont organisées les voies covoiturages dans les nombreux pays qui les utilisent depuis des années.

- Que pensez-vous de réserver la voie de gauche sur l'A480 élargie au covoiturage et aux TC ?

Concernant le covoiturage, cette hypothèse doit être étudiée à l'issue des travaux et au vu des comportements de mobilités induit à l'issue du chantier. Concernant les transports collectifs, les voies réservées sont plus naturellement à insérer à droite pour permettre les dessertes facilitées, y compris sur échangeur ou en aval là où c'est pertinent – et ce peut être le cas sur l'A41. Au droit de l'A480, il nous semble prioritaire de développer les transports en commun de franchissement du Drac, en tramway ou en Bus à Haut Niveau de Service, et la possibilité de voies réservées au transport public avant l'A480, au Sud comme au Nord mais des transports publics pouvant entrer dans le cœur urbain plutôt que de rester sur l'axe A480.

- Quelles mesures mettrez-vous en place pour évaluer et suivre les impacts des travaux (pollution, report de circulation, insécurité des modes doux...), notamment au niveau de l'A480 et des rues adjacentes et des écoles ? Avec quel calendrier ?

Nous souhaitons le déploiement dès 2020 d'un système moderne de gestion du trafic dans la Métropole, et prioritairement sur les axes attenants à l'A480 afin de pouvoir agir pour diminuer les déviations officielles et officieuses et les nuisances pour les riverains dès la phase de chantier.

Nous agissons pour la publication des données de trafic d'AREA, de l'Etat et de la Métropole afin de faire la transparence pour l'ensemble des acteurs et souhaitons la mise en place d'un Observatoire de la même ampleur au moins que celui réalisé pour le suivi des travaux de Cœur de ville – cœur de Métropole afin de suivre tout au long et à l'issue du chantier ses effets.

Enfin, le SMMAG mène en 2020 une enquête Mobilité (ancienne enquête Ménage Déplacements). Nous avons obtenu que cette enquête soit réitérée à l'issue du chantier en 2025 et nous veillerons particulièrement à ce que cet engagement soit tenu afin de pouvoir mesurer les effets sans attendre.

Enfin, nous vous demandons votre position quant à la création d'un " **Observatoire public des impacts de l'élargissement de l'A480** " dédié au suivi de l'évolution d'indicateurs pertinents post travaux A480, notamment des effets du trafic induit. Ces indicateurs devraient être définis sur la base d'un "état-des-lieux" avant projet, et la "brique élémentaire" de l'observation serait un comptage continu et en temps réel du trafic, sur le modèle de ce qui se fait sur la Rocade sud avec le Grenoble Traffic Lab (gtl.inrialpes.fr/). Associant l'Etat, AREA, les acteurs institutionnels et associatifs, les citoyens et les experts et scientifiques, l'Observatoire assurerait également une vigilance de la qualité de l'air, du bruit, de la sécurité des quartiers proches de l'autoroute, de même que de l'induction de

trafic et des dynamiques périurbaines. Toutes les informations recueillies par l'Observatoire seraient rendues publiques.

Comme dit précédemment, lors du chantier « Cœur de ville – cœur de Métropole », nous avons accepté la mise en place d'un Observatoire permanent, rendant ses analyses semestriellement, et associant tous les acteurs pour suivre et objectiver les effets de la réservation aux modes actifs et collectifs d'un boulevard où circulaient précédemment 10 à 15 000 véhicules. Il nous paraît évident que la transformation par élargissement d'un axe autoroutier où circule 100 à 120 000 véhicules mérite le même niveau de suivi et de transparence dans ses effets sur l'air, le bruit, les pratiques de mobilité, la sécurité routière, le cadre de vie et l'activité économique.