

La préfecture, la métropole et Area en flagrant délit de désinformation sur le projet d'élargissement de l'A480

Ce vendredi 16 février, lors d'une conférence de presse à la préfecture de l'Isère, les responsables du projet, ignorant le référé suspensif déposé au Tribunal administratif de Grenoble, se sont félicités d'avancées qui ne convainquent ni les riverains, ni les associations environnementales, et qui ont passablement irrité la ville de Grenoble

Plusieurs collectifs s'étaient réunis devant la préfecture réclamant qu'une délégation puisse assister à cette conférence. A défaut d'avoir pu rentrer, [voici la lettre que nous adressions aux porteurs du projet](#).

Quelle sera la vitesse sur cette autoroute XXL ?

La grande annonce attendue de cette conférence, n'en fut pas une. Après l'intervention d'un des journalistes présents, interrogeant les porteurs du projet sur la pertinence de persister à dimensionner une autoroute à 90 km/h, induisant un élargissement notable (alors qu'une 2x3 voies à 70 km/h se contenterait de la surface bitumée actuelle) et une réfection de la plupart des ouvrages de franchissement, c'est visiblement la question de savoir quand exactement serait pris l'arrêté pour la vitesse de circulation qui a dérangé le préfet.

Comme [a ironisé le maire de Grenoble](#), visiblement agacé par la situation: il n'y aura en effet pas d'arrêté préfectoral limitant la vitesse à 70 km/h, en tout cas pas avant la fin des travaux, en 2022.

Le dossier de presse de cette conférence précise par ailleurs que la portion limitée 70 km/h irait uniquement du diffuseur du Vercors à celui de Louise Michel, soit seulement 3.5km sur les 8km de l'A480. Annoncée à diverses reprises par les porteurs du projet ([comme par exemple le 15 Novembre 2018 par C. Ferrari](#)), et fermement soutenue par la municipalité grenobloise, la limitation de vitesse à 70 km/h, qui est le premier pas évident pour aller vers cette "autoroute apaisée" que le PDG d'AREA, Philippe Nourry, dit vouloir, est donc remise aux calendes grecques.

Il est intéressant de rappeler qu'un des engagement du [contrat de majorité de la Métropole](#) promettait de faire de l'A480 un "boulevard urbain à 2*2 voies dont la vitesse sera limitée à 70 km/h". Rappelons également que [Christophe Ferrari s'était publiquement exprimé contre l'élargissement de l'A480 en septembre 2015](#), la priorité étant selon lui au réaménagement de l'échangeur du Rondeau.

Le covoiturage sera uniquement l'objet d'une étude

Précisons tout de suite, pour dissiper le flou entretenu sur ce sujet depuis des mois par les porteurs du projet, que la voie covoiturage annoncée lors de cette conférence est sur l'A48, et non sur l'A480.

Alors que le covoiturage sur autoroute va sans doute devenir généralisable prochainement grâce à la [Loi d'Orientation des Mobilités](#), où en est la décision sur la voie de covoiturage sur l'A48, mesure évidente pour décongestionner, en limitant le flux de véhicules entrant, l'A480 ? A celui d'une "étude d'opportunité pour une expérimentation" ! Mais, de toutes les façons, comment croire qu'AREA soit favorable à une telle solution, laquelle, si elle venait à fonctionner efficacement, viendrait diminuer nettement le nombre de véhicules circulant sur ses voiries ? Sachant par ailleurs que, si l'A480 était effectivement élargi, les bouchons ne remonteraient alors plus sur l'A48: l'effet incitatif pour emprunter la voie réservée au covoiturage serait alors sans doute nul ou presque...

Les murs anti-bruits

Le grand absent de cette conférence est probablement le sujet des murs anti-bruits, notamment ceux réclamés par les riverains de Berriat - Europole. Les promoteurs du projet ne manquent pas de rappeler qu'il vont plus loin que la loi, mais, sur un budget de 300 M€, pourquoi laisser encore des sections urbaines dépourvues de ces protections contre le bruit ? Certe le fait d'avoir fait appel à un architecte réputé pour végétaliser les murs et en faire des "supports ludiques" a pu plomber le budget, mais en attendant les riverains eux ne comprennent pas pourquoi ils sont sacrifiés.

Le démarrage des travaux

L'objet de cette conférence était également d'annoncer le début des travaux. Ces derniers doivent très prochainement concerner le parc public Vallier-Catane. Ce parc est fréquenté par les habitants du quartier et sa ligne d'arbre protège, au moins partiellement, le groupe scolaire Joseph Vallier du bruit de l'autoroute. Pourquoi ces coupes ? Pour permettre les terrassements de la future bretelle, laquelle se rapprochera donc de la ville de 20 m: l'école primaire, fréquentée par plus de 150 enfants, ne sera plus qu'à une trentaine de mètres de l'autoroute. Pourquoi persister à entreprendre ces travaux, notamment les coupes d'arbres, alors qu'une action en justice risque d'arrêter le chantier dans son ensemble ?



Ce Lundi 18 Fevrier, les travaux de déboisement du parc public Vallier-Catane ont etes suspendus par 25 activistes



[Tweet 1](#) ; [Tweet 2](#) ; [Message Facebook](#)

Nos revendications

Avant de démontrer que des alternatives à l'actuel projet surdimensionné d'élargissement de l'A480 existent bel et bien, il est crucial de bien comprendre que ce dernier est une conséquence de l'accord signé en 2015 entre les ministres Valls, Macron et Royal et les sociétés concessionnaires d'autoroute. En dépit des demandes répétées du grenoblois R. Avrillier, cet accord est resté secret, [jusqu'à ce qu'il parvienne aux médias le mois dernier](#) et qu'il y soit enfin décrypté.

Convenu dans cet accord, l'engagement d'AREA à engager pour 300 M€ de travaux lui permet de récupérer des bénéfices indécents, grâce à la rentabilité exceptionnelle du business des autoroutes. Si, en plus, l'Etat, par cet accord de 2015, permet à AREA d'augmenter les tarifs autoroutiers et d'allonger sa concession, il ne fait aucun doute que l'investissement mis pour l'élargissement sera très, très largement récupéré, sur le dos des automobilistes...

Or, en s'appuyant sur le bilan de la concertation de 2011 et sur le [Plan de Déplacement Urbain](#), des scénarios alternatifs sont pourtant clairement envisageables pour aménager intelligemment les infrastructures autoroutières existantes. En premier lieu, la mise en place de voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage sur les 3 principaux axes du Y grenoblois, ce qui délesterait l'A480. Ensuite, la mise à 2x3 voies de l'A480, sans bande d'arrêt d'urgence et sans élargissement grâce à un dimensionnement pour une vitesse limitée à 70 km/h. Et enfin, la prise en compte de la demande des riverains pour la création d'un mur de protection phonique quelque soit le scénario retenu.

Alors qu'une [nouvelle pétition](#) contre ce projet a dépassé les 1000 signatures, nous demandons un moratoire sur le démarrage des travaux, un débat public et une analyse comparative de scénarios alternatif