

COTECH du 21 février 2011

Insertion urbaine et aménagement de l'A480 dans la traversée de Grenoble



Présent
pour
l'avenir

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

Préambule

Les faits marquants intervenus courant 2010 :

1/ COTECH du 12 février 2010

=> parti d'aménagement global

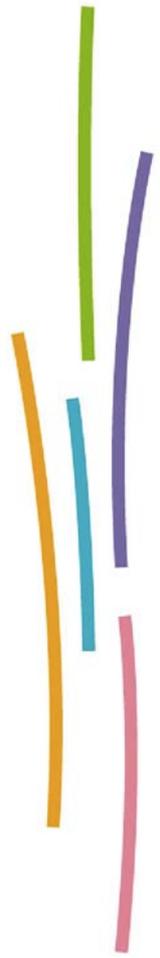
=> débouché de la RNG

2/ Avis défavorable de la commission d'enquête sur le projet de RNG

3/ Confirmation de 20 M€ attribués dans le cadre du PDMI

4/ Rencontre entre le MOA et les différents acteurs locaux (9 communes, Métro/SMTC, CGI entre juin et décembre)





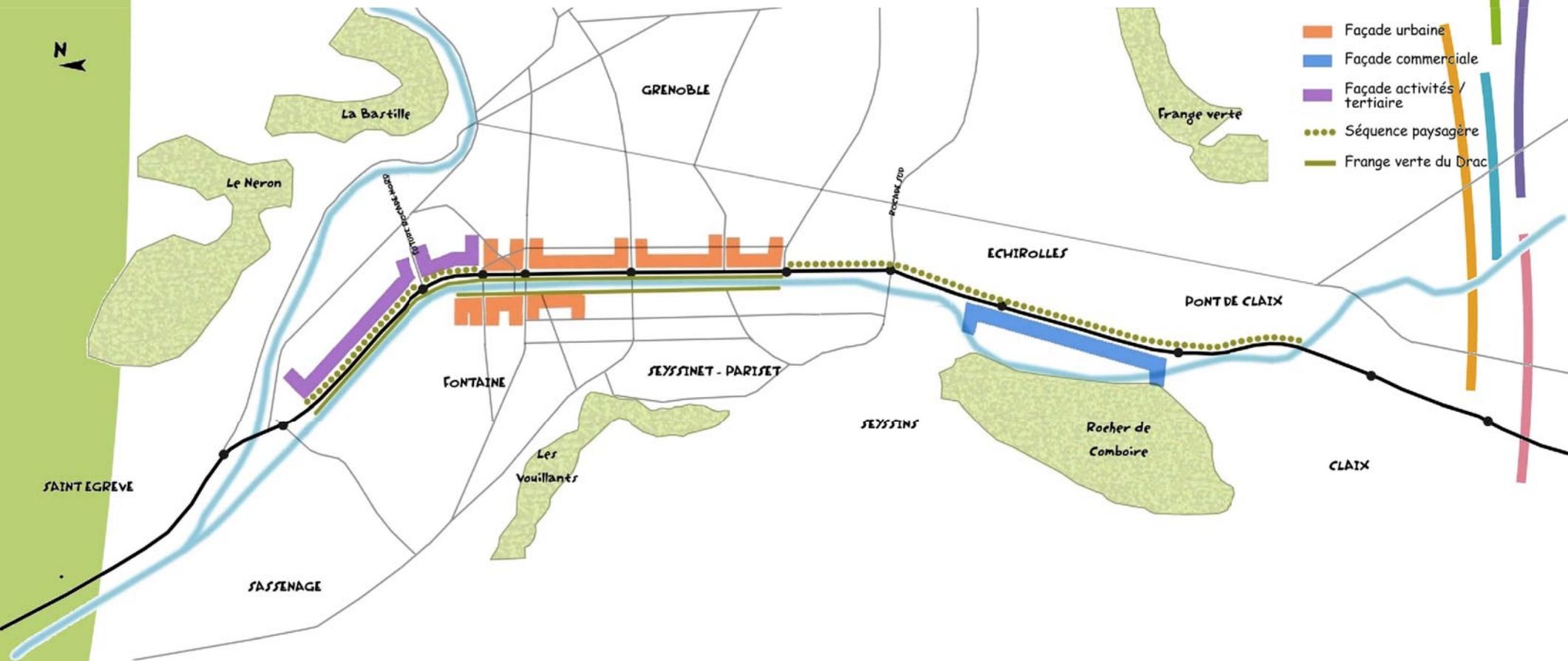
A – Retour sur le parti d'aménagement global



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable
et de l'Aménagement
du territoire



A - Retour sur le parti d'aménagement global



LA PRESQU'ILE

LA VILLE DENSE

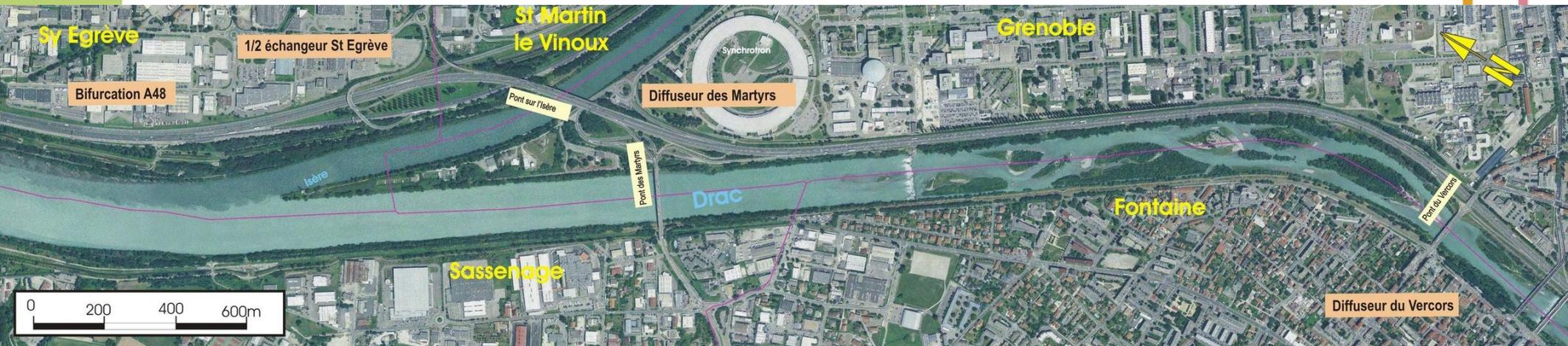
PAYSAGE ET AUTOROUTE



© Lyon Transports

A – Retour sur le parti d'aménagement global

- **A1 – Secteur Nord**
- **A2 – Secteur Centre**
- **A3 – Secteur Sud**



A - Retour sur le parti d'aménagement global

A1 - Secteur Nord

Privilégier la fonctionnalité tout en limitant les emprises

➔ Conservation des caractéristiques actuelles

- => voie sur la digue**
- => impact minimal sur les berges du Drac**
- => dispositif lourd de sécurité en TPC et en latéral**
- => largeur de TPC minimale**
- => alignement d'arbres côté presqu'île**
- => signalétique autoroutière**
- => pas d'éclairage**

➔ Reprise des échangeurs

- => Martyrs Est : insertion d'une voie vers le Nord depuis contre-allée**
- => Martyrs Ouest : Mouvements autorisés vers la presqu'île**
- => Vercors : Nouvelle limite entre secteur Nord et Centre**

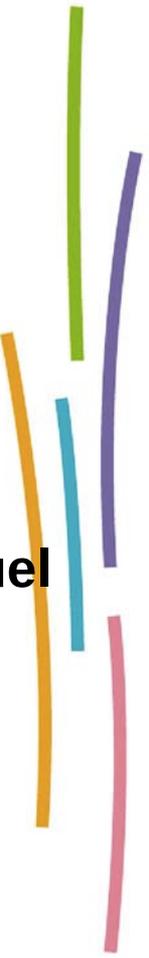
A - Retour sur le parti d'aménagement global

A1 - Secteur Nord



Gestion dynamique des voies avec une Voie Réservée à droite :

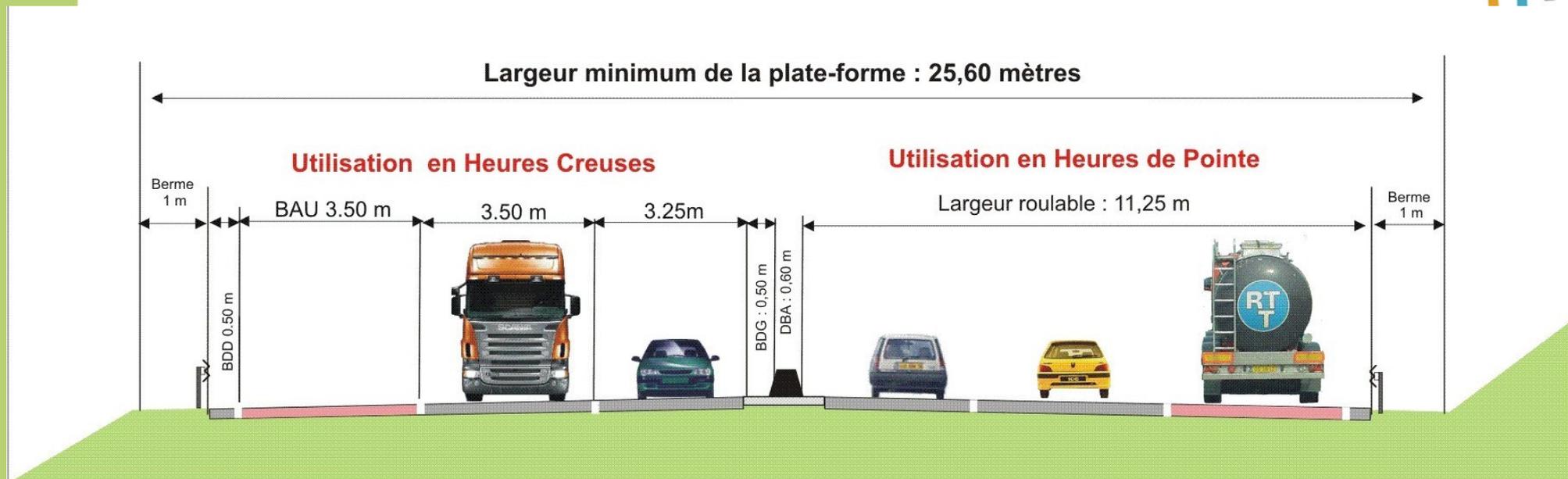
- **Aux Heures creuses : maintien du fonctionnement actuel**
=> 2x2 voies + VR affectée à la fonction de BAU
- **Aux Heures de pointe : VR affectée à la circulation**
=> 2x3 voies sans BAU
- **Une modulation de la vitesse maximale autorisée :**
 - 90 km/h en heures creuses
 - 70 km/h en heures de pointe



A - Retour sur le parti d'aménagement global

A1 - Secteur Nord

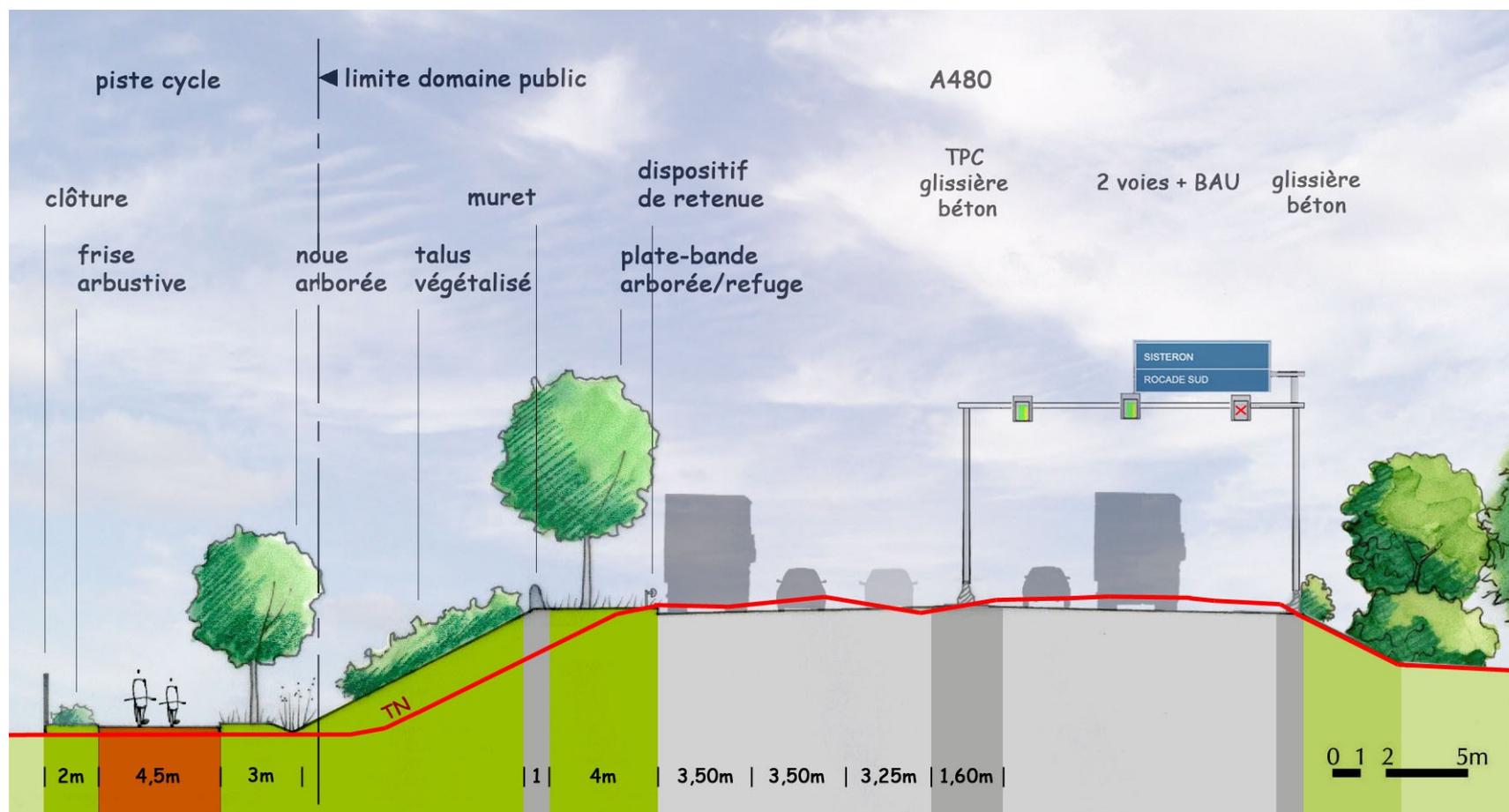
Profil type hors secteurs particuliers



A - Retour sur le parti d'aménagement global

A1 - Secteur Nord

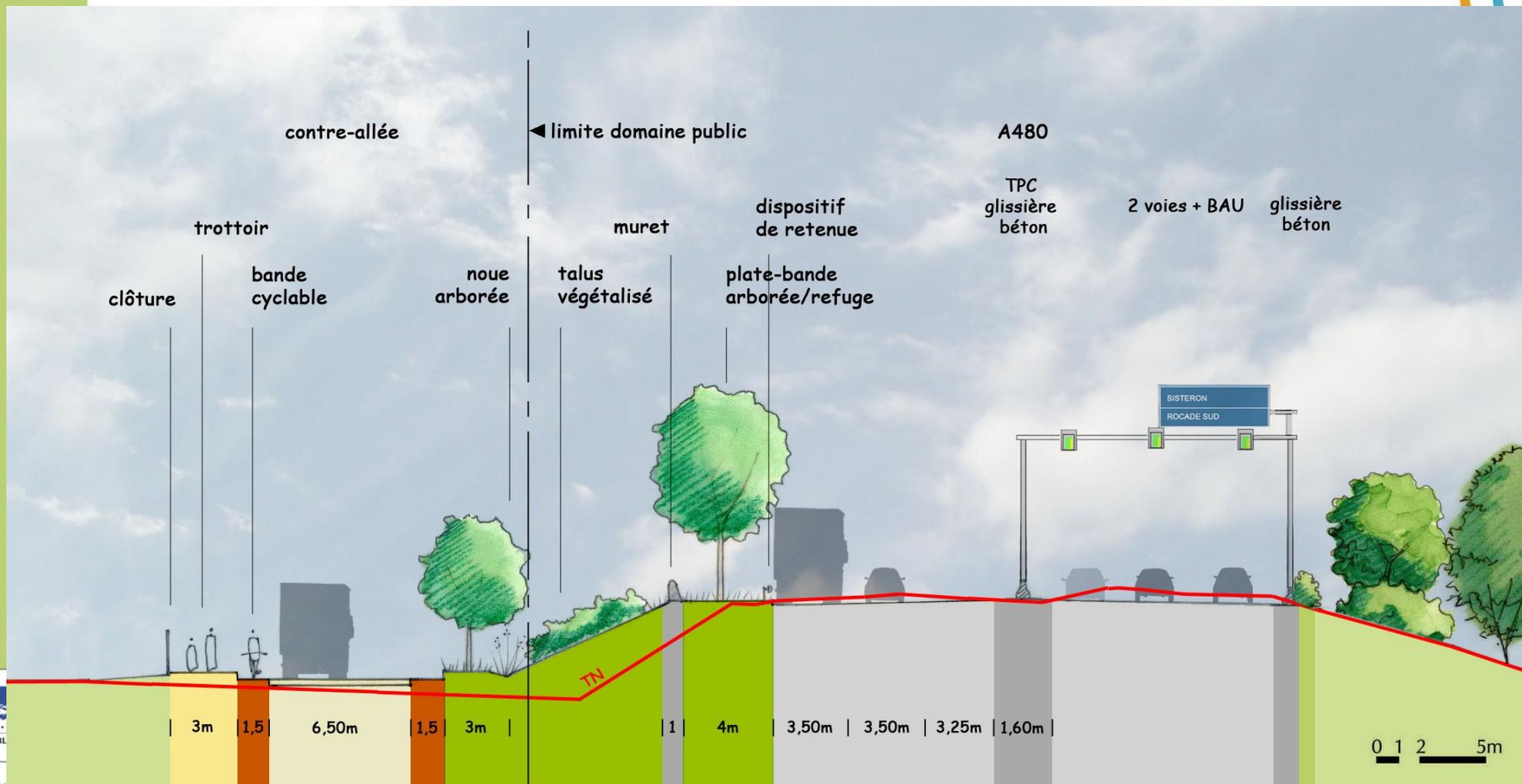
Au Nord d'Horowitz



A - Retour sur le parti d'aménagement global

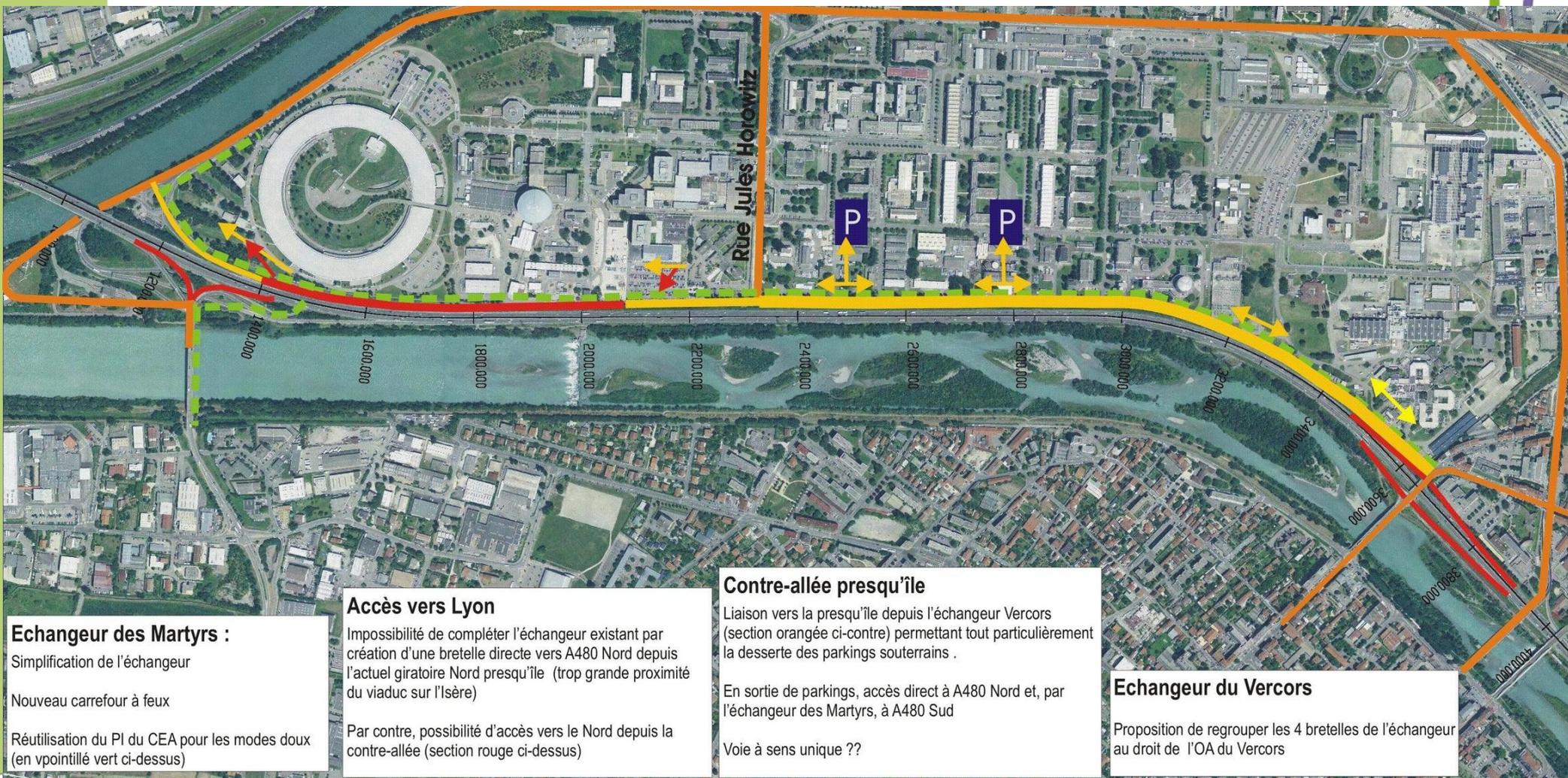
A1 - Secteur Nord

Au Sud d'Horowitz



A - Retour sur le parti d'aménagement global

A1 - Secteur Nord



Echangeur des Martyrs :
Simplification de l'échangeur
Nouveau carrefour à feux
Réutilisation du PI du CEA pour les modes doux (en vpointillé vert ci-dessus)

Accès vers Lyon
Impossibilité de compléter l'échangeur existant par création d'une bretelle directe vers A480 Nord depuis l'actuel giratoire Nord presque île (trop grande proximité du viaduc sur l'Isère)
Par contre, possibilité d'accès vers le Nord depuis la contre-allée (section rouge ci-dessus)

Contre-allée presque île
Liaison vers la presque île depuis l'échangeur Vercors (section orangée ci-contre) permettant tout particulièrement la desserte des parkings souterrains .
En sortie de parkings, accès direct à A480 Nord et, par l'échangeur des Martyrs, à A480 Sud
Voie à sens unique ??

Echangeur du Vercors
Proposition de regrouper les 4 bretelles de l'échangeur au droit de l'OA du Vercors

A – Retour sur le parti d'aménagement global

- A1 – Secteur Nord
- A2 – Secteur Centre
- A3 – Secteur Sud



A - Retour sur le parti d'aménagement global

A2 - Secteur Centre

Emprise minimale de la chaussée et recherche d'une insertion urbaine de grande qualité

=> 2x3 voies + surlargeur à usage variable (refuges, plantations, bretelles d'entrées et de sortie)

=> vitesse limitée à 70km/h

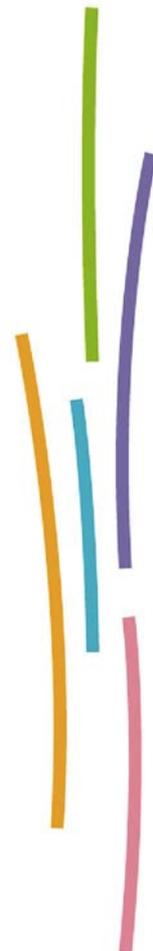
=> largeur de voies minimale

=> TPC large planté traité en bordure haute sans dispositif lourd de retenue

=> Impact minimal sur les berges du Drac

=> Nouvelle typologie de signalisation

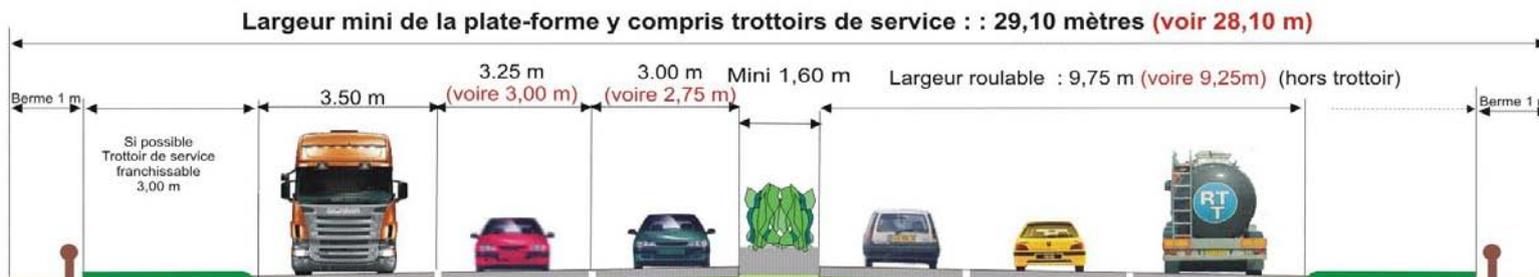
=> Eclairage de type urbain



A - Retour sur le parti d'aménagement global

A2 - Secteur Centre

Section Centre - 70km/h - 2x3 voies + trottoirs de service si possible (hors section OA ou points particuliers)



ligne arborée / refuge éclairage 3 voies TPC planté 3 voies ligne arborée / refuge éclairage piste cyclable sur digue

← limite domaine public



A - Retour sur le parti d'aménagement global

A2 - Secteur Centre

Echangeurs :



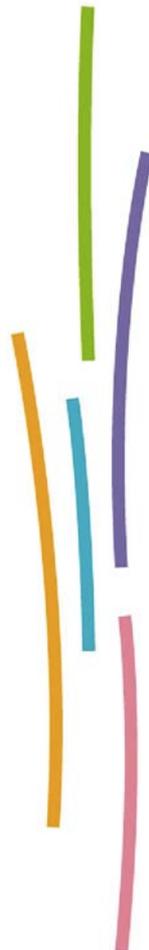
Catane : peu d'enjeux

- => Nécessité de démolition – reconstruction de l'OA central**
- => Reprise indispensable de l'axe en plan (travées existantes)**
- => Aucune amélioration de la capacité du carrefour**
- => Amélioration de l'intégration urbaine difficile**
- => Eventuellement arrêt ou station pour bus et cars**



Rondeau : enjeu fonctionnel majeur

- => Point d'échange et de congestion important pour l'ensemble de l'agglomération**
 - => Intérêt d'un aménagement permettant de séparer les flux autoroutiers (A480 / Rocade Sud) des flux d'échange locaux (vers et depuis Grenoble, Echirolles et Seyssins)**
- => Aménagement forcément coûteux et complexe en phase travaux, sous circulation**

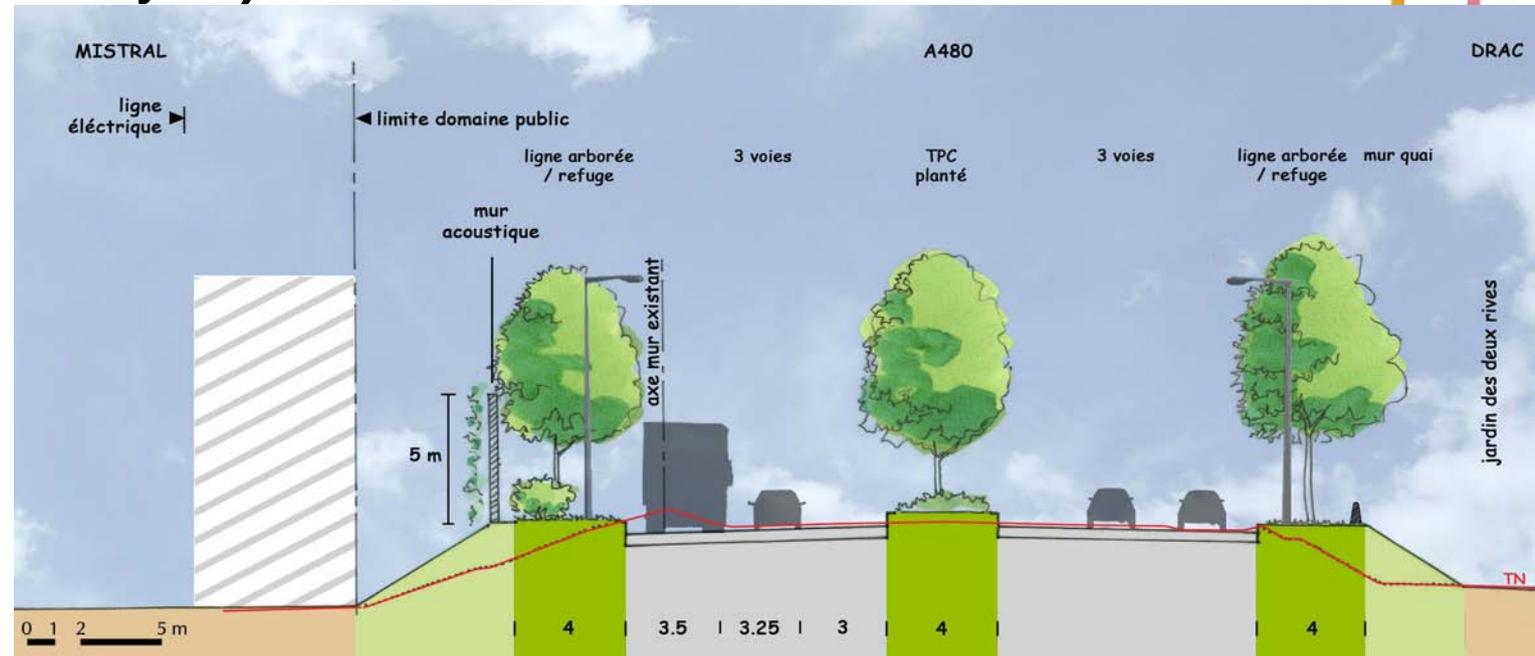


A - Retour sur le parti d'aménagement global

A2 - Secteur Centre

Secteur Mistral :

- Démolition du mur Mistral sur toute sa longueur (environ 600 ml)
- Reconstruction de protections acoustiques
- Co-élaboration intéressante à faire avec les projets d'aménagement urbain du secteur (non définis à ce jour)



A – Retour sur le parti d'aménagement global

- A1 – Secteur Nord
- A2 – Secteur Centre
- A3 – Secteur Sud



A - Retour sur le parti d'aménagement global

A3 - Secteur Sud

Peu d'enjeux à court terme

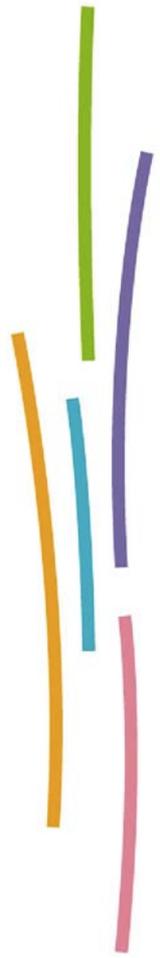
A moyen terme :

Maintien de l'existant en terme de fonctionnement avec vitesse 90 km/h

Amélioration des circulations modes doux

A long terme :

Gestion dynamique des voies en Sud-Nord entre Pont-de-Claix et Comboire (similaire à section Nord)



B – Principales remarques des acteurs locaux



B – Principales remarques des acteurs locaux

Grands principes d'aménagement A480 :

=> Pourquoi vitesse constante de 70 km/h sur la section Centre ?

- Meilleure insertion urbaine de la voie (signalétique, plantations...)
- Réduction globale des nuisances
- Aménagement justifiant l'abaissement de la vitesse et favorisant son acceptabilité (largeur des voies, dispositifs de retenue...)
- En cohérence avec les réflexions au niveau de l'agglomération
- Allongement du temps de parcours : 50 secondes

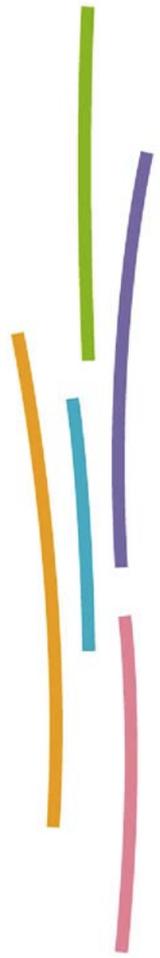
=> Justification de la distinction dans le traitement de la section Nord et de la section Centre

- Topographie : A480 sur digue au Nord et au niveau de la ville à plusieurs reprises sur le secteur Centre
- Fréquence des échangeurs : 2km sans échangeurs au Nord, alternance entrée/sortie continue sur le secteur Centre
- Nature urbaine : Même à 2025 différence urbaine entre la presqu'île scientifique et le coeur de l'agglomération

B – Principales remarques des acteurs locaux

Fonctionnalités “routières” liées à A480 :

- => Echangeur de St Egrève : demande d'un accès direct vers A480 Nord**
- => Echangeur Martyrs : demande d'une entrée directe depuis Sassenage vers A480 Nord**
- => Echangeur Vercors :**
 - Suppression du trafic parasite A480 => Grenoble via Fontaine**
 - meilleure prise en compte des modes doux**
- => Echangeur Catane : pas de remarques particulières**
- => Echangeur Louise Michel : impact d'une entrée vers le Sud**
- => Echangeur Rondeau : amélioration fonctionnelle aux heures de pointe**
- => Echangeur Comboire : amélioration de l'accès au centre commercial**



B – Principales remarques des acteurs locaux

Fonctionnalités “autres” :

=> Renforcement et sécurisation des liaisons piétons – 2 roues

Rive gauche du Drac <=> rive droite du Drac et notamment :

Sassenage / Fontaine <=> Presqu'île

Fontaine <=> Grenoble

Echirolles <=> Comboire

=> Renforcement des liaisons urbaines tous modes rive gauche du Drac / rive droite de l'Isère



B – Principales remarques des acteurs locaux

Hiérarchisation des priorités :

Suite aux rencontres avec les acteurs locaux, il ressort que l'échangeur du Rondeau et l'aménagement de la section Nord sont à traiter prioritairement.

La section Sud et la section Centre apparaissent comme moins urgentes, tant sur l'aspect fonctionnel que pour les interfaces avec les projets urbains en cours

L'échangeur Catane ne fait l'objet d'aucune demande spécifique



C – Les aménagements à engager prioritairement
C1 – Le Rondeau
C2 – Le secteur Nord

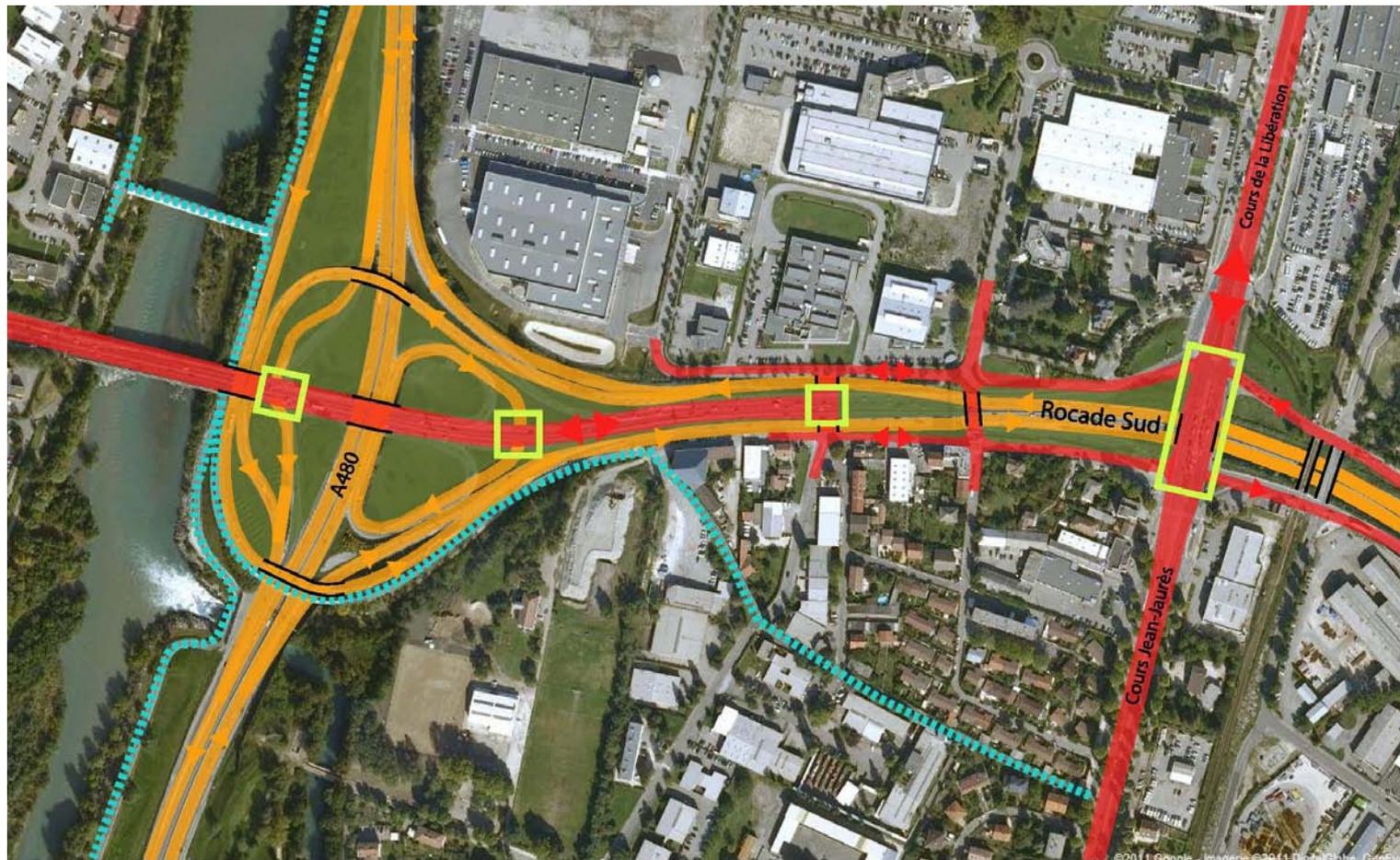


C - Les aménagements à engager prioritairement

C1 - Le Rondeau



Principe de séparation des flux VRU et urbains



- A480
- Rues
- Piste cycles
- Carrefours à feux

Schéma Carrefour du rondou
15/02/2011

C - Les aménagements à engager prioritairement

C1 - Le Rondeau

végétation naturelle /
Drac / piste cyclable

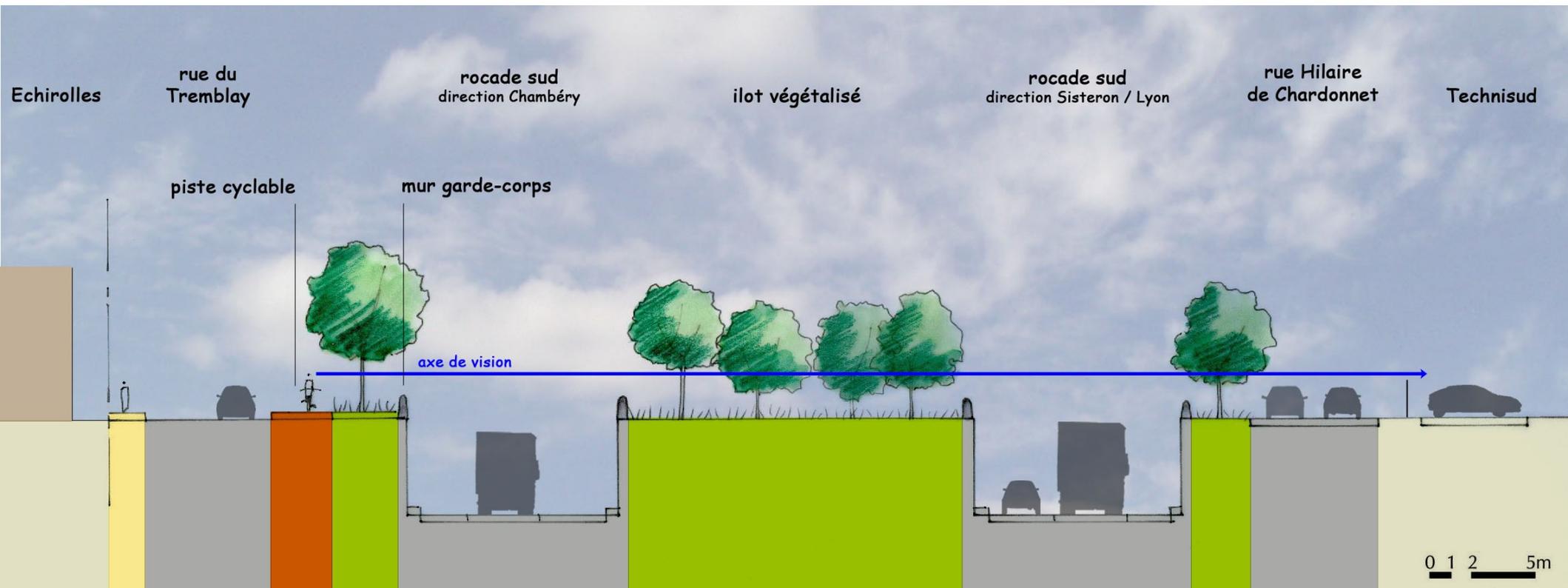
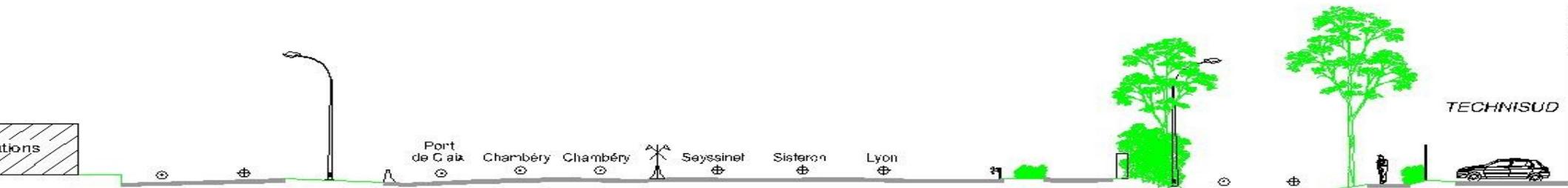
carrefours promontoires / végétation
arborée semi ordonnée

interface paysagée entre
voirie locale / voie de transit enterrée



C - Les aménagements à engager prioritairement

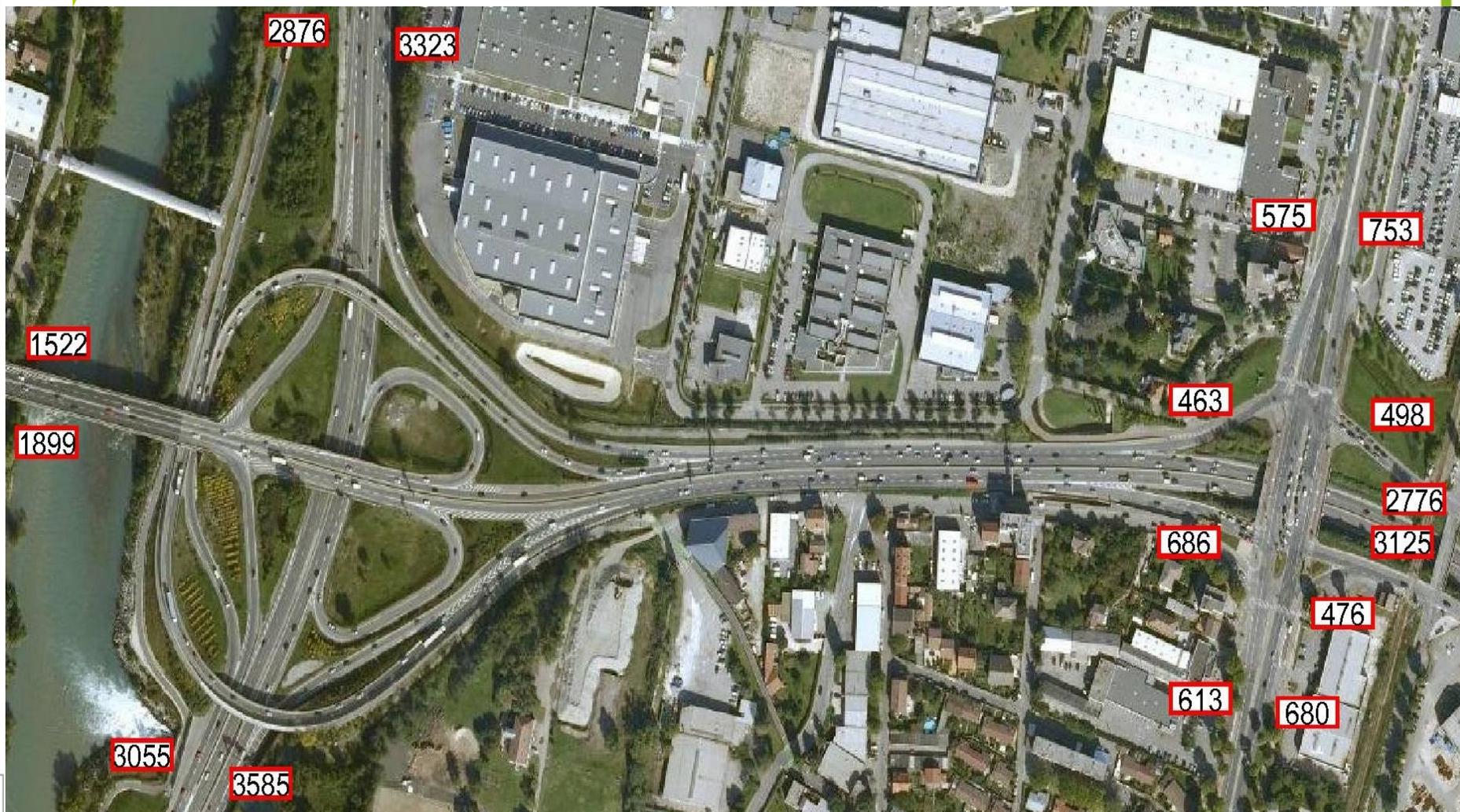
C1 - Le Rondeau



C - Les aménagements à engager prioritairement

C1 - Le Rondeau

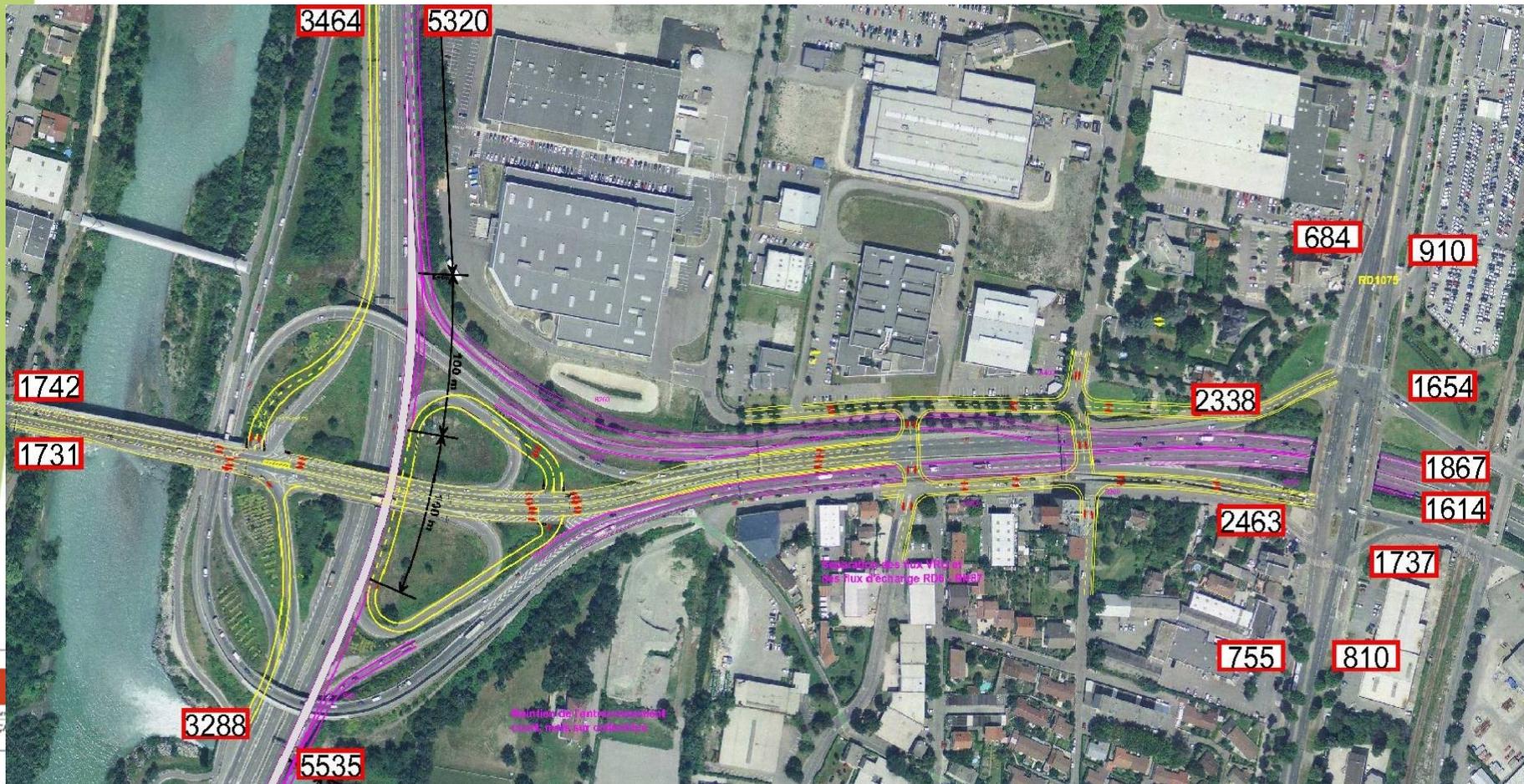
➔ Trafics actuels



C - Les aménagements à engager prioritairement

C1 - Le Rondeau

Trafics futurs



C - Les aménagements à engager prioritairement

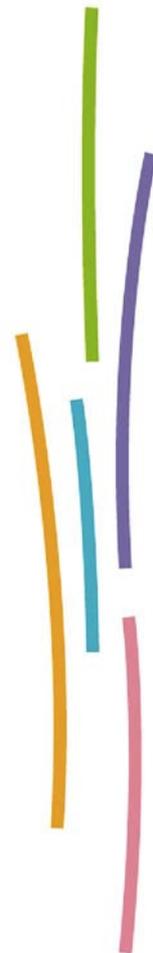
C1 – Le Rondeau



Fonctionnement aménagement actuel



Fonctionnement aménagement proposé



C - Les aménagements à engager prioritairement

C1 – Le Rondeau



Le phasage travaux :

- => Réduction de la BAU pendant les phases de travaux**
- => Fermeture de la bretelle d'entrée sur la Rocade sud côté Technisud durant tout le chantier**
- => Acquisition d'une partie des parkings des sociétés de Technisud (ou occupation temporaire)**
- => Utilisation d'une autre partie des parkings des sociétés de Technisud**
- => Coupure partielle de l'entrée de la Dauphinoise**
- => Coupure de la bretelle de sortie vers RD75 pendant X semaines**
- => Coupure de la Rocade sud pendant 1 nuit au moins pour pousser le tablier**
- => Regrouper sur 1 voie pendant X semaines le sens Seyssinet / Sisteron**

C - Les aménagements à engager prioritairement

C1 – Le Rondeau



Un phasage des travaux complexe ...

Une durée de travaux de l'ordre de 2 à 3 ans



Un coût non défini à ce jour mais largement supérieur à l'enveloppe du PDMI



Un chantier à faire en une seule fois (sans tranches fonctionnelles possibles)

EXISTENCE D'UN PROJET DONT LA FAISABILITE EST VERIFIEE ET QUI AMELIORE SIGNIFICATIVEMENT L'ECOULEMENT DES TRAFICS



C - Les aménagements à engager prioritairement

C1 – Le Rondeau



Procédures et calendrier envisageables :

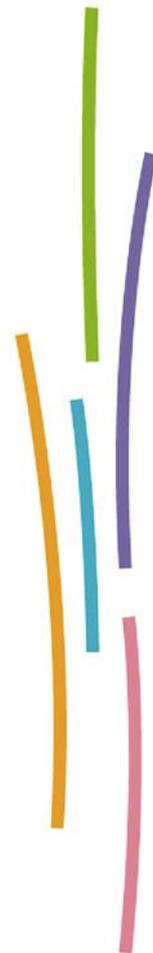
Besoin d'expropriation ou a minima d'occupation temporaire des parkings des entreprises Technisud
Etudes à approfondir dès les phases amont pour l'estimation du coût et les incidences des phases chantier sur la circulation

Concertation L300-2 : automne 2011

Enquête publique : automne 2012

Début des travaux : fin 2014 (sous réserve des accords avec Technisud)

Mise en service entre 2016 et 2018



C – Les aménagements à engager prioritairement
C1 – Le Rondeau
C2 – Le secteur Nord

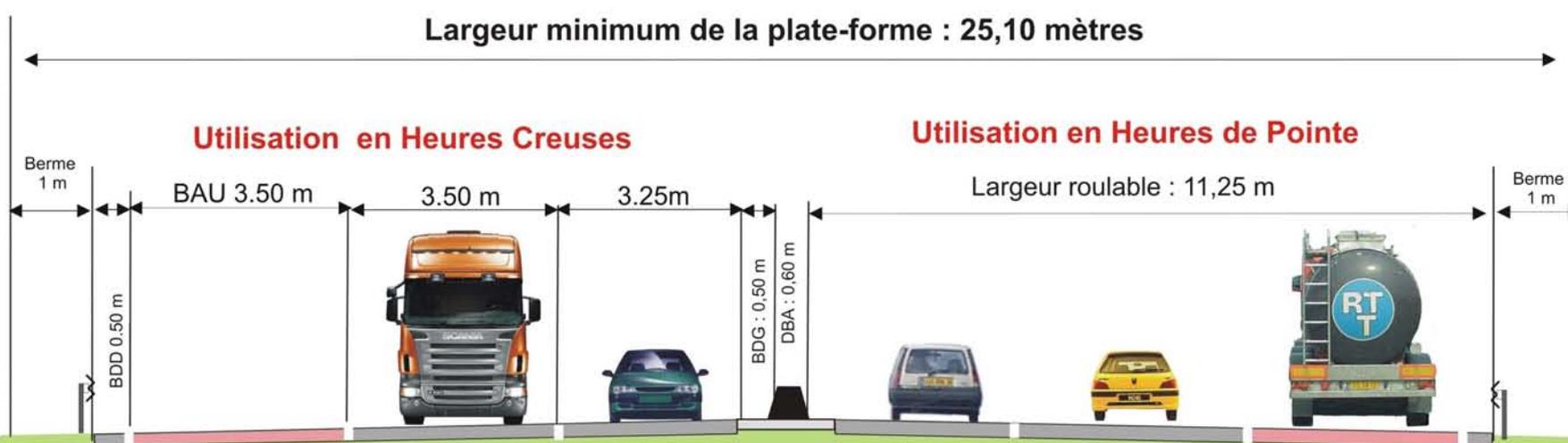


C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord

➔ Profil en travers type (hors secteurs particuliers)

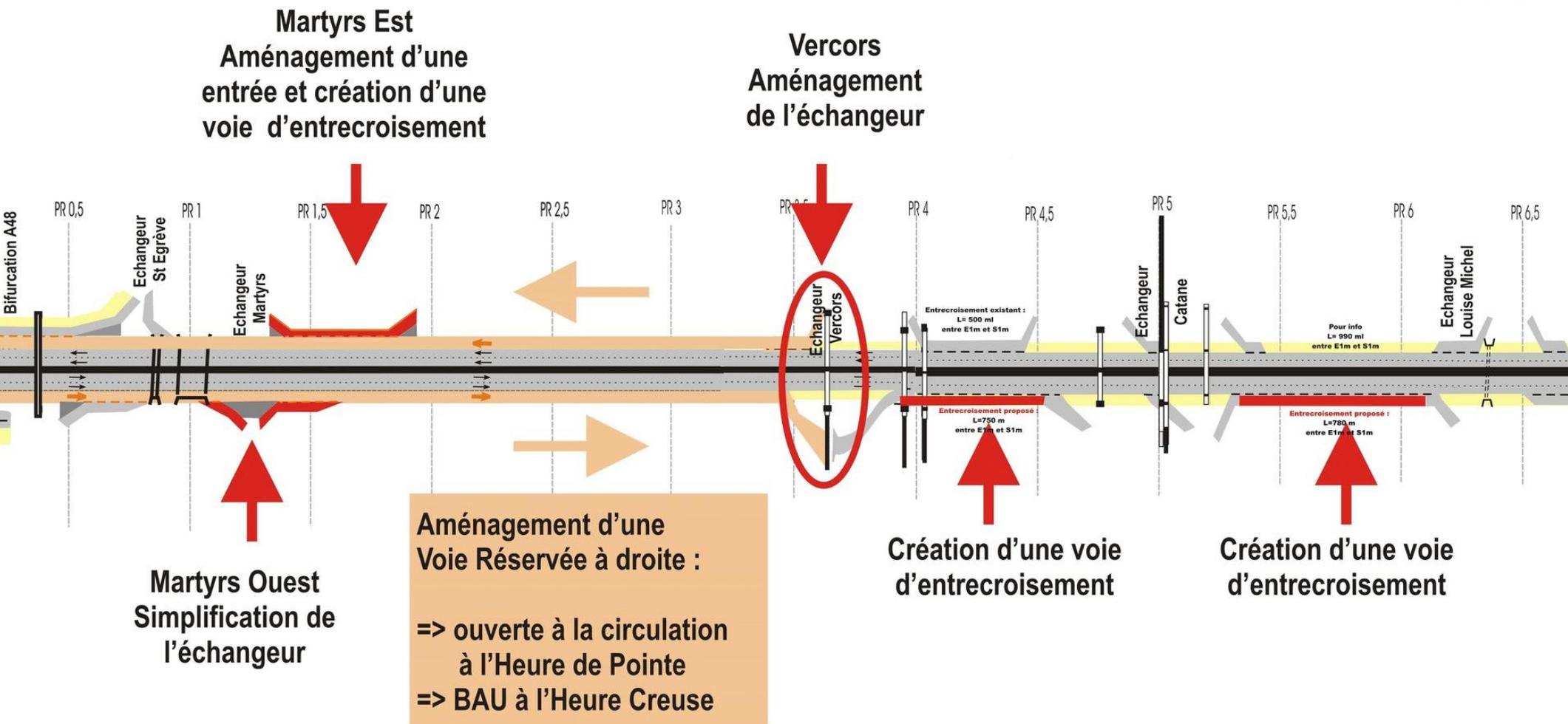
Section Nord - 90km/h - 2x2 voies + BAU utilisable aux Heures de Pointe



C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord

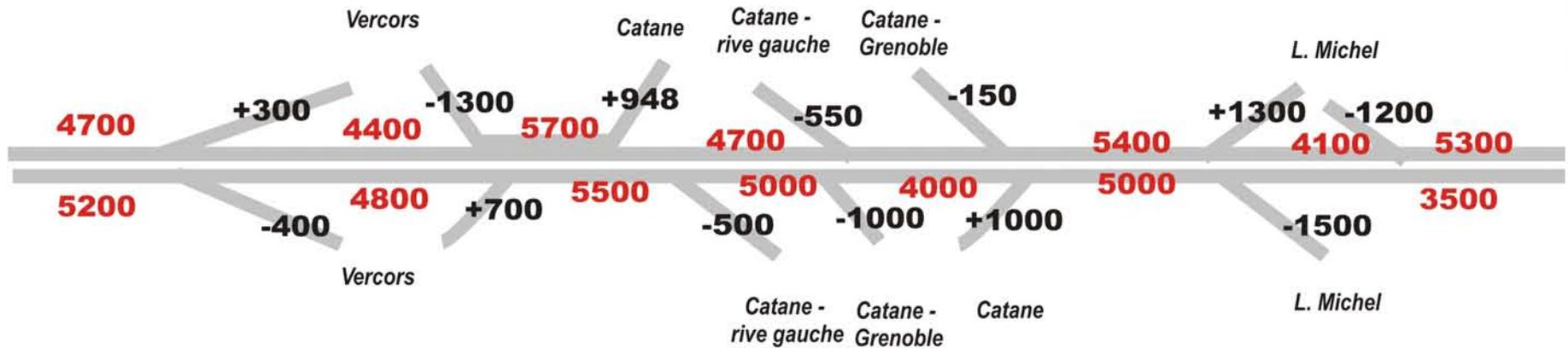
➔ **Plusieurs aménagements « indépendants »**



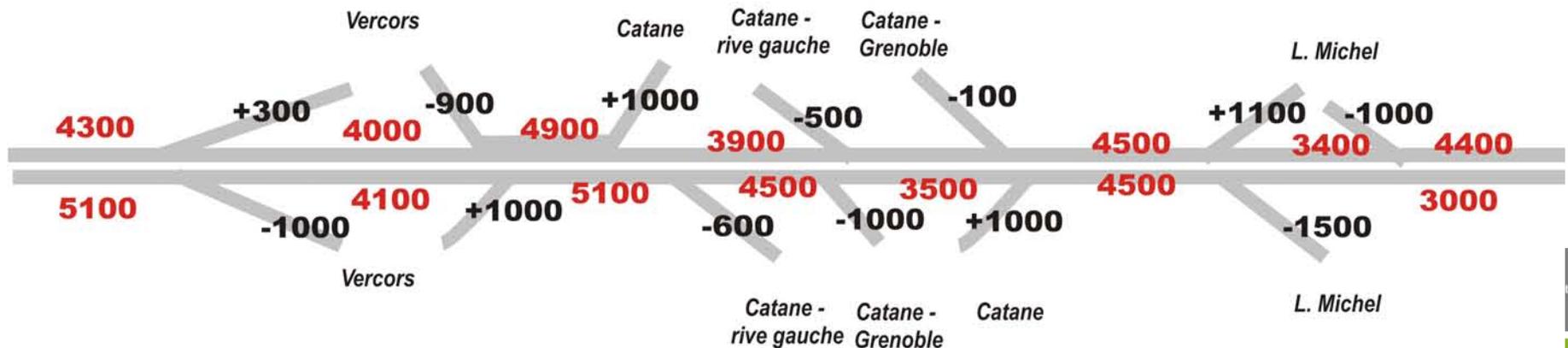
C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 - Le secteur Nord

Traffic HP **Matin** 2025 A480 à 2x3 voies
Promotion Métropolitaine **sans la RNG**



Traffic HP **Matin** 2025
A480 - Aménagement proposé

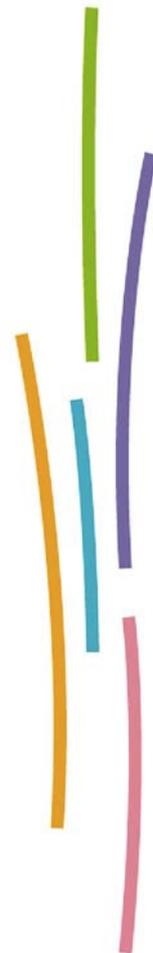


C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord



Les trafics : Fonctionnement aménagement proposé



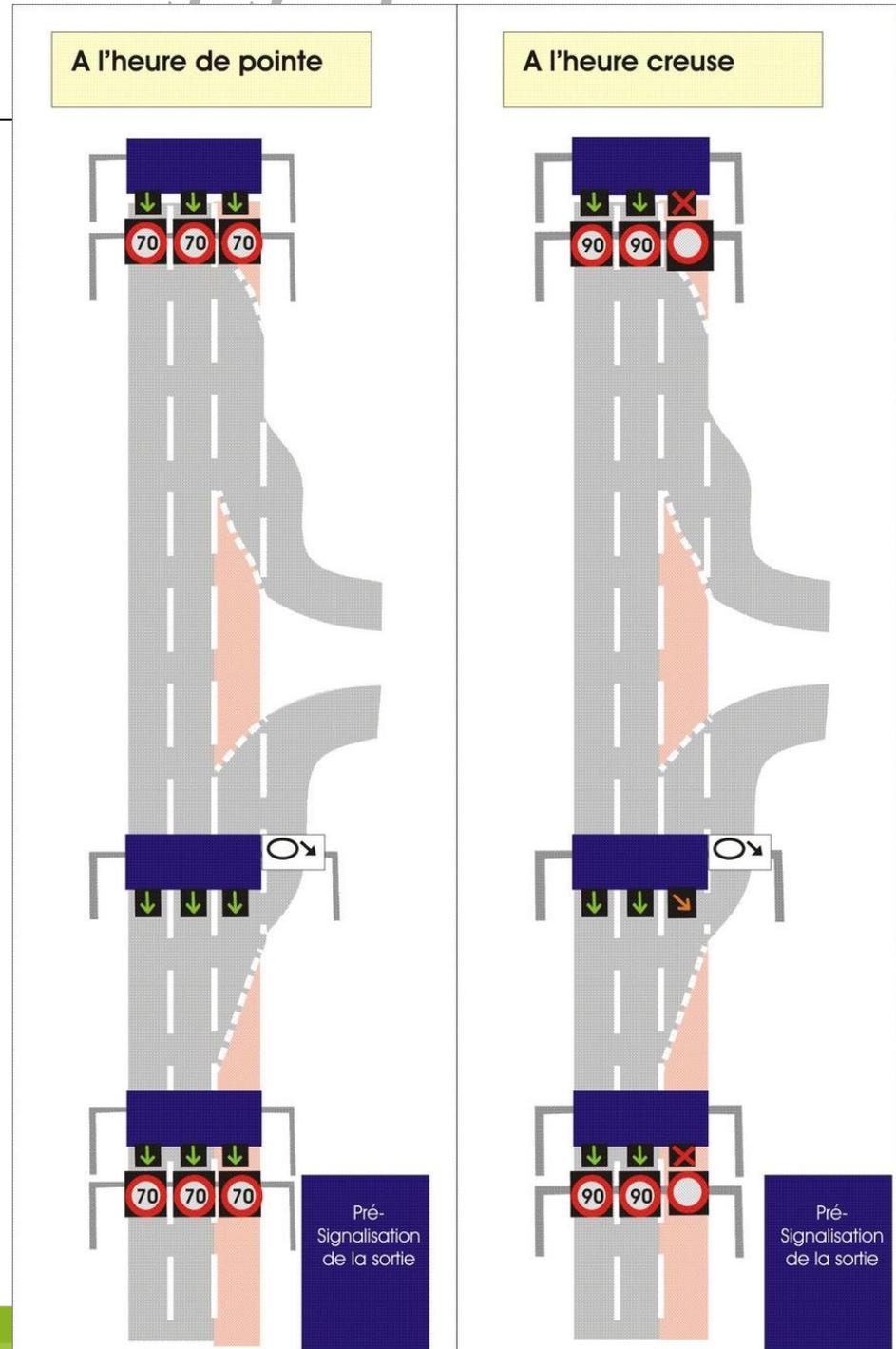
C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord



**La GDV
sur le secteur
entre bifurcation A48
et Vercors**

**Gestion des
échangeurs**



C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord



Viaduc sur l'Isère : élargissement de chaque tablier par l'intérieur

=> Pas de nécessité de déplacer les réseaux, en particulier la fibre optique

=> Travaux sous circulation avec maintien de 2+1 voie de circulation (dont 1 voie éventuellement réversible)

=> A priori pas de travaux dans le lit de l'Isère

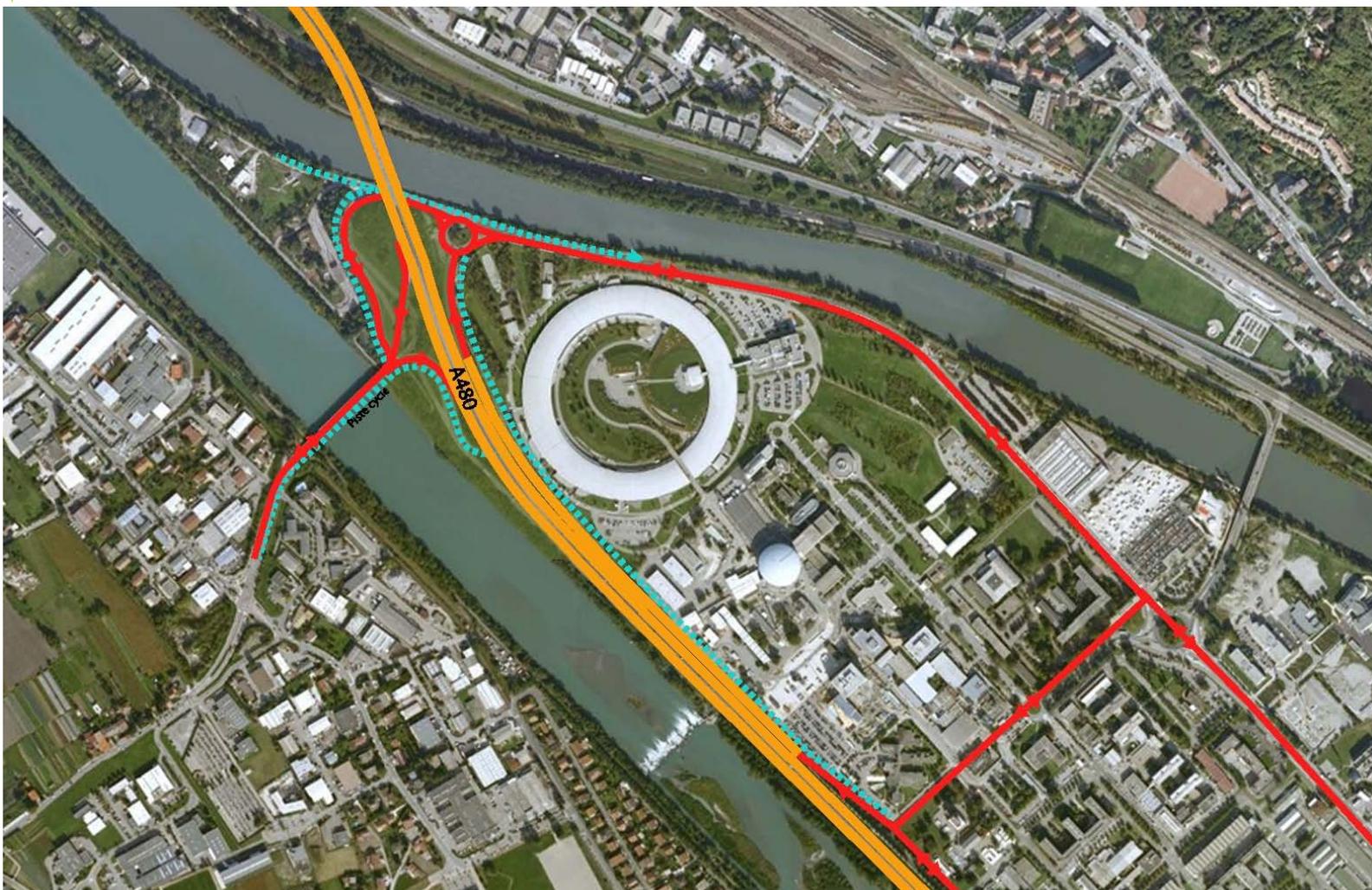


C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord

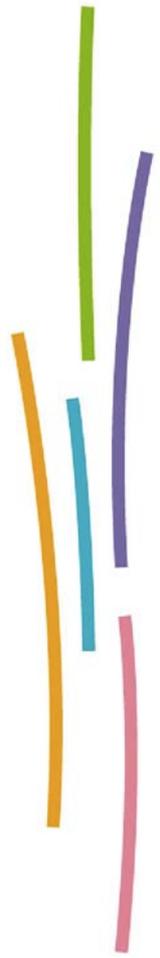


Presqu'île et échangeur Martyrs



- A480
- Rues
- Piste cycles

Schéma Carrefour des martyrs
15/02/2011

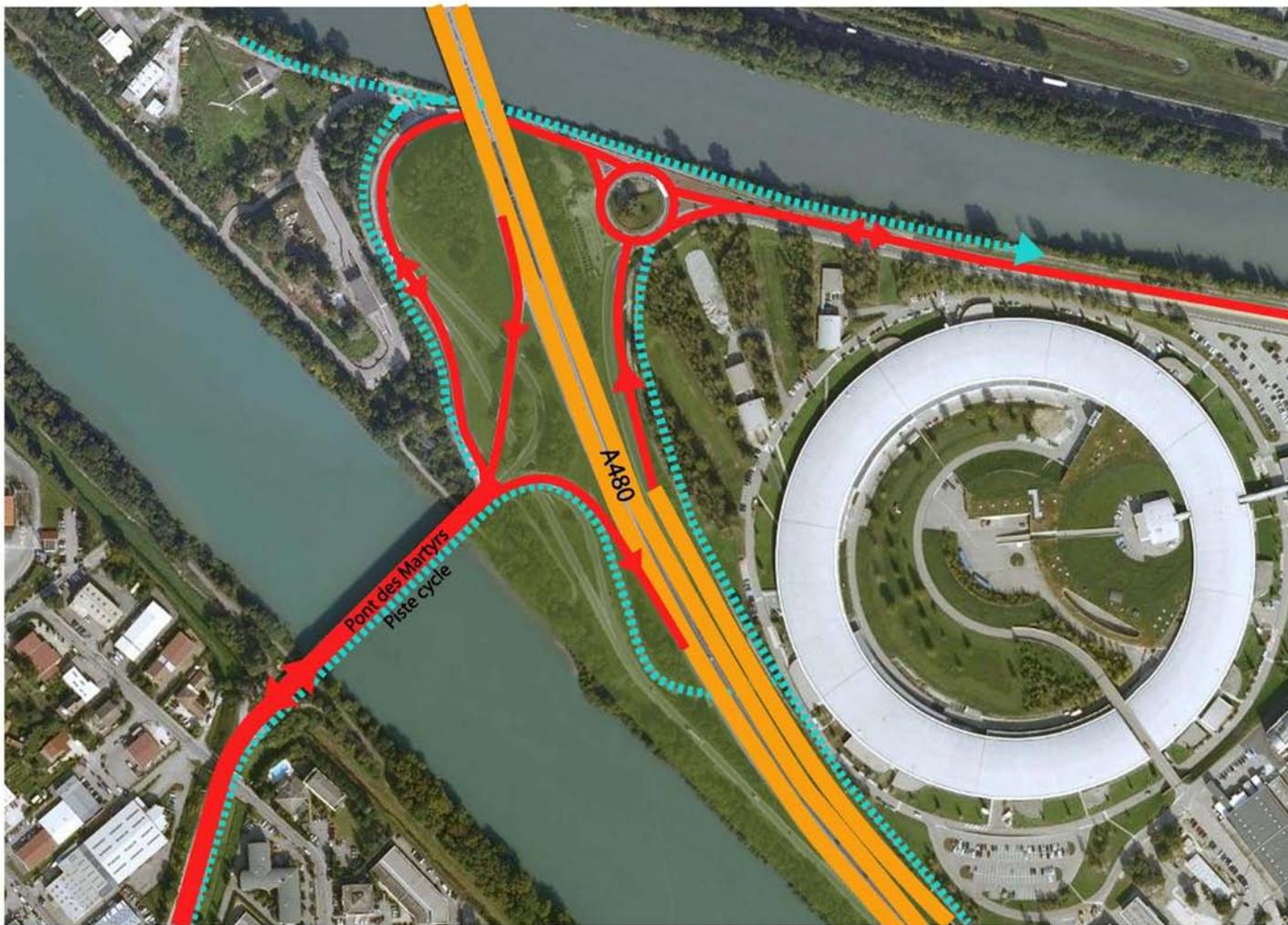


C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord



L'échangeur Martyrs côté Est



— A480
— Rues
- - - Piste cycles

Schéma Carrefour des martyrs
15/02/2011

ARTIS ARCHITECTURE URBANISME
PAYSAGE plus

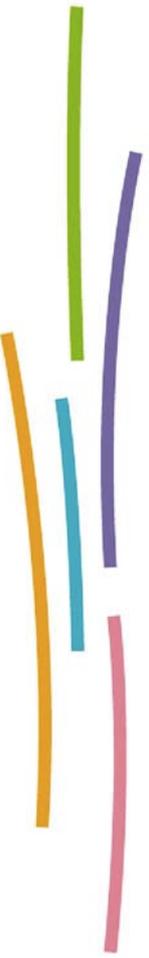
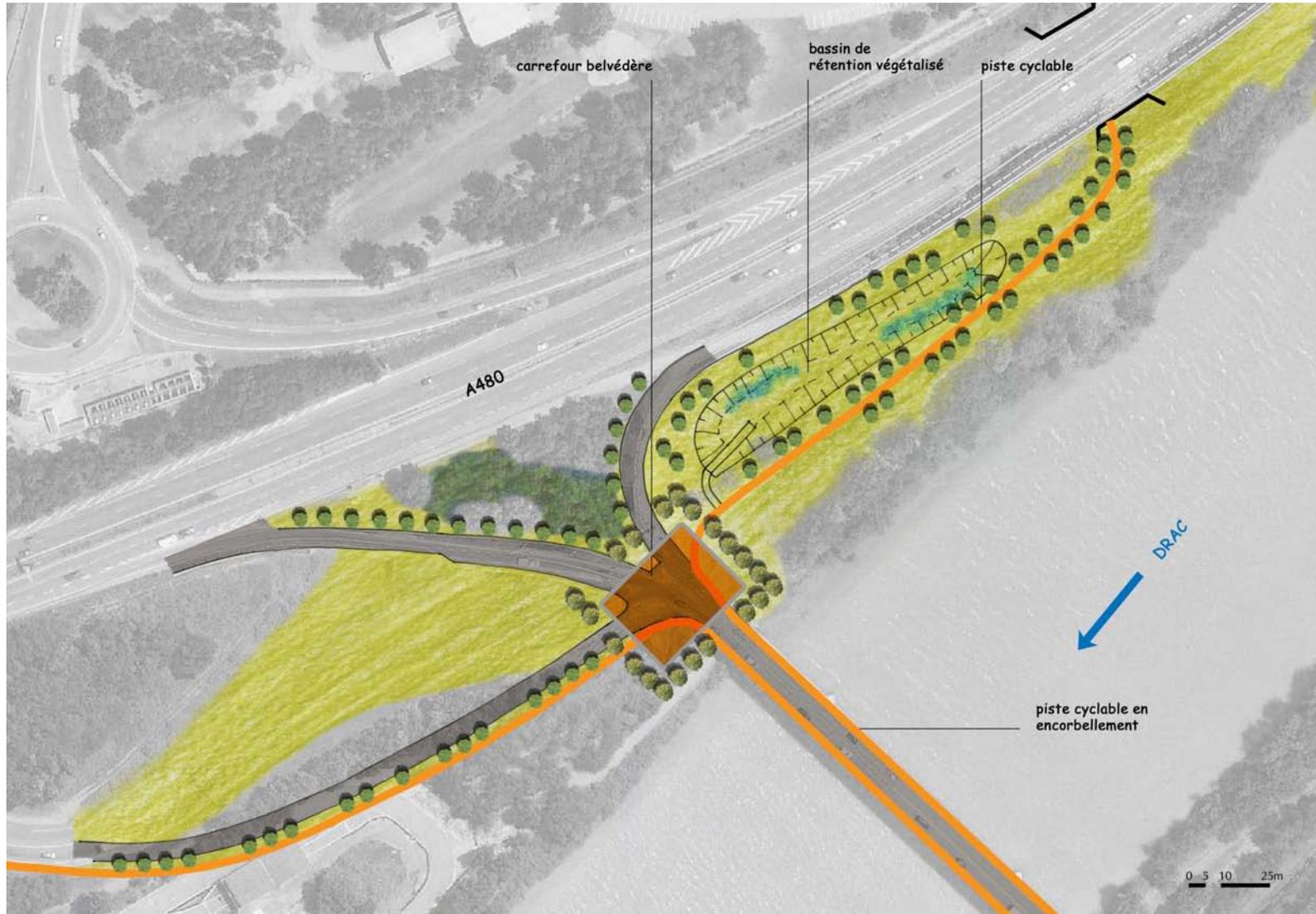
CETE département Infrastructures et Transports de Lyon

C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord



L'échangeur Martyrs : côté Ouest



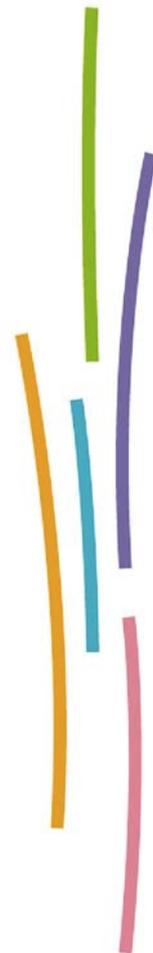
C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord



Echangeur Martyrs

Simulation dynamique des aménagements



C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord



L'aménagement de l'échangeur Vercors



C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord

Echangeur Vercors : Simulation dynamique des aménagements

Hypothèses et simulations à approfondir en lien avec les villes de Grenoble et Fontaine et la SEM Innovia



C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord

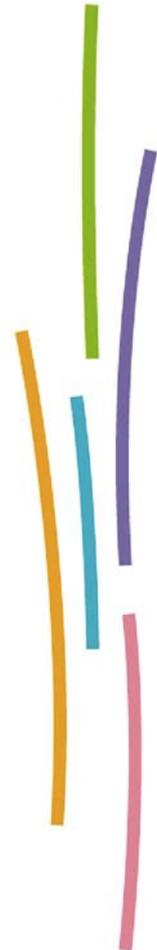


Coût	Sens Nord – Sud	Sens Sud – Nord
Martyrs Ouest : Reprise du ½ échangeur (*)	5,0	
Martyrs Est : entrée + voie d'entrecroisement Sud-Nord		2,4
Création VR à droite roulable aux HP	13,0	13,0
Création d'une voie d'entrecroisement Vercors – Catane	1,2	
Création d'une voie d'entrecroisement Catane – L. Michel	1,2	
Sous total par sens	20,4	15,4

Aménagement de l'échangeur Vercors (*)	4
---	----------

Total section Nord 2 sens 40 M€ TTC

(*) dont encorbellement PS sur le Drac (1,4 M€)



C - Les aménagements à engager prioritairement

C2 – Le secteur Nord



Calendrier

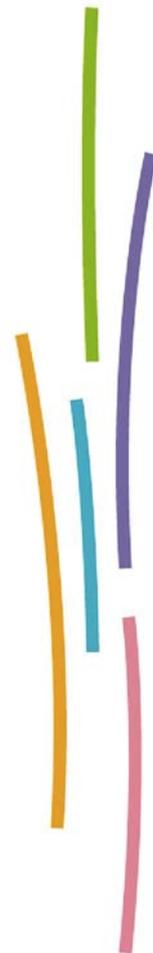
COFIL : 11 avril 2011

Concertation L300-2 : automne 2011

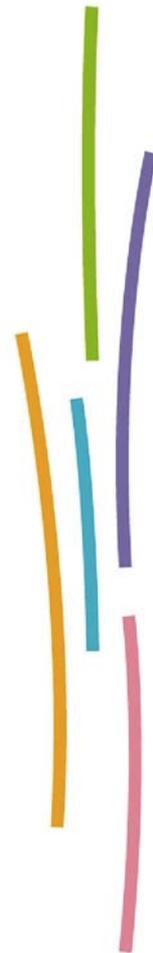
Enquêtes publiques (Bouchardeau et loi sur l'eau – sur la base des études de niveau projet) : fin 2012

Début des travaux : courant 2014

Mise en service : 2015 / 2016 en fonction des tranches



D – Synthèse des aménagements prioritaires



D – Synthèse des aménagements prioritaires

	Le Rondeau	Le secteur Nord
Coût	> 50M€ TTC	40M€ TTC
Tranches fonctionnelles	Chantier à faire en une seule fois	Possibilité de faire Des tranches fonctionnelles
Contraintes sur le trafic En phase chantier	Chantier complexe Sous circulation	Élargissement Du Viaduc sur l'Isère
Durée des travaux	2 à 3 ans	1 à 2 ans
Besoin d'expropriation	Sur les parkings des entreprises Technisud	Aucun
Calendrier	Concertation L300-2 : automne 2011 Enquête publique : automne 2012 Début des travaux fin 2014 <i>(sous réserve des accords avec Technisud)</i> Mise en service entre 2016 et 2018	Concertation L300-2 : automne 2011 Enquête publique : fin 2012 Début des travaux : courant 2014 Mise en service 2015 / 2016
Lien avec les projets locaux	Polarité sud	Ecocité

Stratégie de communication

- **Quels publics ?**

Les élus

- Des collectivités territoriales et locales
 - Résultat recherché : informer sur le projet, fournir l'argumentaire de relais d'information.

Les habitants des 10 communes

- les riverains directement impliqués par le projet (concernés par les travaux ou usagers de l'infrastructure)
 - Résultat recherché : rassurer et faire adhérer au projet.

Les habitants de l'agglomération, les usagers quotidiens :

- les habitants et usagers des communes de l'agglomération (Région Urbaine Grenobloise)
 - Résultat recherché : favoriser l'usage futur de l'A480 et l'inscrire dans le schéma de développement des transports de l'agglomération.

Les acteurs socio-économiques :

- les entreprises, les acteurs et relais de la vie économique locale
 - Résultat recherché : rassurer et assurer l'adhésion autour de ce nouvel aménagement

- **Quels publics ?**

Les associations :

- Les associations dédiées au transport : FNAUT, l'ADTC, ...
- Les associations de consommateurs, de protection de l'environnement
 - Résultat recherché : participer activement au projet, en faire des relais favorables au projet.

Les instances consultatives partenaires :

- À compléter
 - Résultat recherché : participer activement au projet, en faire des relais favorables au projet.

La presse

- Médias locaux et régionaux
 - Résultat recherché : permettre le relais d'information et assurer une meilleure diffusion.

- **Quelles actions de communication ?**

- **Réunions préparatoires à la concertation** : associations, monde économique, partenaires
- **Démarrer la mobilisation-lancement de la concertation** : information des dates, point presse
 - Campagne d'affichage dans les mairies et principaux équipements
 - Campagne PQR – annonce presse
 - Campagne Streetmarketing (péage Voreppe, ...)
 - Campagne d'affichage dynamique (panneaux à messages variables A480)
- **Informé via les réseaux et supports traditionnels** : sites internet, magazines des collectivités
 - Site internet DREAL
 - Sites des collectivités ?
 - Magazines : article ou brève
- **Ouverture de la concertation** : mise à disposition des registres et des dossiers de concertation + exposition itinérante
 - Registre et dossier de concertation dans chaque mairie
 - Exposition itinérante dans les 10 communes

- Quelles actions de communication ?

→ **Diffuser les supports d'information de référence** : brochure et site internet du projet

- Brochure pédagogique :
 - À disposition dans les mairies
 - Distribuées lors des réunions publiques
 - Distribuées BAL ?
- Site internet :
 - Pages d'information, calendrier, contacts, téléchargement, actualités, formulaire
 - Hébergement DREAL
 - Adresse courriel spécifique

→ **Réunions de concertation** : 5 réunions publiques (selon possibilités d'accueil et regroupements possibles)

- Diaporama de présentation
- Panneaux d'exposition
- Accueil et animation EXALTA