

Communiqué de presse

Les aménagements de l'A480 et du Rondeau ne régleront pas les problèmes de déplacements à Grenoble

Les choix d'aménagements qui viennent d'être présentés publiquement sont sans aucun doute le meilleur compromis pour répondre au plan de relance autoroutier imposé par l'Etat.

Pas d'augmentation d'emprise, passage à 2*3 voies mais vitesse limitée à 70 km/h pour réduire pollution et bruit, pas d'augmentation de capacité pour le trafic de transit, aménagement concomitant de l'échangeur du Rondeau, toutes ces options vont permettre d'améliorer la fluidité du trafic routier en limitant les nuisances, mais pour combien de temps ?

Car toutes les expériences montrent que l'augmentation des capacités routières attire du trafic, et dans ce cas, ce sera surtout du trafic interne à la Métropole, pour lequel il existe déjà des solutions alternatives, et dans quelques années la saturation sera de retour.

Avec ce plan de relance autoroutier qui fait reposer la plus grande partie du financement des travaux sur les péages et l'augmentation de la durée de la concession d'AREA, 380 M€ seront investis sur des aménagements routiers alors qu'aucun projet de développement de ligne de tramway n'est engagé, si ce n'est le prolongement de la ligne A de 1 km à Pont de Claix Flottibule.

Pourtant, les besoins sont importants, pour desservir le sud en commençant par le prolongement de la ligne E jusqu'à Pont de Claix où la ligne de bus C2 paraît bien inadaptée pour attirer des usagers avec la correspondance obligée à Louise Michel avec la ligne E, ou pour desservir le Grésivaudan dont l'urbanisation continue à se développer.

A la fin de ces travaux routiers, en 2022, de la capacité aura donc été redonnée pour se déplacer en voiture dans l'agglomération grenobloise, mais dans quelle situation seront les transports publics si aucun projet n'est lancé ?

Le prolongement d'une ligne de tramway, ou l'aménagement de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) demande du temps. L'ADTC regrette l'énergie mise à développer seulement des capacités routières à l'intérieur de l'agglomération pour une amélioration non pérenne, et qu'il n'y ait pas dans le même temps d'énergie engagée sur un développement des transports publics, beaucoup plus efficaces pour les déplacements urbains en termes de lutte contre la pollution ou de performance énergétique.

Contact :

- François Lemaire, vice-président
- Emmanuel Colin de Verdière, secrétaire