



**Groupe des élus Europe Ecologie les Verts
du Conseil général de l'Isère**

Communiqué du 23 mars 2012

Transport : les conseillers généraux isérois contredisent le SCOT de l'agglomération grenobloise et se contredisent eux-mêmes !

Ce vendredi 23 mars 2012, le Conseil général de l'Isère a voté en commission permanente, et donc à huis clos, son avis sur le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la région urbaine de Grenoble [délibération ci-jointe].

Ce document fondamental doit structurer et donner cohérence, pour les 20 prochaines années, au développement du territoire de vie de près de 738 700 habitants dans des domaines aussi essentiels que le logement, les politiques foncières et agricoles, la préservation de l'environnement, le développement économique ou les transports. Ainsi nous regrettons que l'avis du Conseil général soit voté à l'écart des citoyens isérois à l'occasion d'une séance non publique.

Nous regrettons aussi que dans un avis d'une page seulement, le Conseil général de l'Isère, n'ait d'autre chose à formuler que 7 réserves, dont 5 d'entre-elles sont centrées sur un développement accru des axes routiers et autoroutiers. Nous avons donc évidemment voté contre cet avis caricatural et d'un autre temps (tous les autres groupes politiques, PS, PC et Droite, ont voté POUR, dont le président du Scot). Nous sommes lassés que les processus et documents qui pensent les « **temps longs** », si rares en politique, soient, *in fine*, systématiquement sacrifiés pour laisser place aux visions et projets de « **court-termisme** ».

La première des réserves de cet avis symbolise toutes les autres et correspond à la proposition faite par le Président du Conseil général de l'Isère, le 6 mars dernier dans le Dauphiné Libéré, de participer au financement du projet d'aménagement de l'A480 à hauteur de 20% (5,6 millions d'€) pour la 1^{ère} tranche entre l'A48 et le Pont de Catane, à condition que « *l'élargissement sur l'ensemble de la longueur de l'A480 aboutisse à 2 chaussées de 3 voies et permettant de circuler au moins à 90 km/h* ».

Cette annonce est totalement contradictoire avec le projet d'aménagement de l'A480 soumis à une concertation préalable par l'Etat en novembre 2011. Elle est surtout contradictoire avec les orientations du SCOT dont l'un des objectifs est de limiter la circulation automobile, les bouchons et la pollution, notamment par une régulation et une limitation de vitesse de circulation. Nous nous contenterons de citer quelques passages du SCOT¹ :

La baisse des vitesses permet également d'optimiser l'usage des emprises (auto)routières existantes en jouant sur leur conception technique. Les travaux conduits par l'établissement public du SCoT sur la notion de chronoaménagement mais aussi les études du CETE sur l'aménagement de l'autoroute A480 dans la traversée de l'agglomération grenobloise ont notamment montré l'influence déterminante de la

¹ Les documents du SCOT sont téléchargeables ici :

http://www.region-grenoble.org/index.php?option=com_content&view=article&id=47&Itemid=93

vitesse de référence souhaitée par le maître d'ouvrage sur la conception technique des infrastructures routières et autoroutières. Une vitesse élevée induit des emprises plus largement dimensionnées alors qu'une vitesse apaisée en permanence (à 70 km/h par exemple) permet de réduire la largeur des voies et bandes de roulement et d'optimiser ainsi l'usage de l'emprise existante.

[...]

Les aménagements de l'A480 proposés par l'Etat (maître d'ouvrage) s'inscrivent dans une démarche d'expérimentation en termes de conception et d'exploitation des autoroutes avec une sections centrale aménagée à 2x3 voies pour une vitesse de référence permanente à 70 km/h et une section nord où la bande d'arrêt d'urgence sera transformée en troisième voie temporaire (c'est-à-dire ouverte à la circulation uniquement en situation de congestion).

[...]

Les maîtres d'ouvrages routiers veilleront notamment à ce que l'aménagement des axes situés dans l'agglomération grenobloise soit conçu de manière à conduire, entre autre, à des vitesses de l'ordre de 70 km/h pour le réaménagement des infrastructures autoroutières, et de 50 km/h pour le réaménagement des sections terminales de la RN481, de l'A41 et de la RD1090. Cette orientation se traduira par une première expérimentation dans le cadre du réaménagement de l'autoroute A480, qui fera l'objet d'une évaluation avant toute autre décision.

Ainsi, nous relevons que 6 conseillers généraux socialistes et communistes vont voter exactement l'inverse, à 3 jours d'intervalles, à l'occasion de la séance du SMTC du lundi 26 mars. La délibération où est exposé un avis favorable sur le SCOT rappelle et approuve cette orientation :

[...] Mettre en œuvre progressivement une organisation du réseau routier et autoroutier fondée sur la maîtrise des distances-temps, en apaisant les vitesses de circulation et en optimisant l'usage des emprises existantes, ce qui permettra de réduire l'exposition des riverains à la pollution de l'air et aux nuisances sonores (limitation à 70 km/h sur le réseau autoroutier de l'agglomération grenobloise).

Même contradiction pour les Conseillers généraux grenoblois socialistes qui ont voté le 19 décembre dernier, en Conseil municipal, un avis sur l'aménagement de l'A480 approuvant pour la partie centrale « *la réduction de la vitesse maximale autorisée à 70 km/h en application du concept d'autoroute apaisée* ».

Rappelons que le projet du Conseil général de l'Isère, nécessiterait, un élargissement de l'emprise de cette autoroute d'au moins 3 mètres car pour permettre une vitesse à 90 km/h les voies de circulation doivent être plus larges. Les travaux nécessaires seraient alors bien plus importants (notamment au niveau des ponts) que ceux prévus par l'Etat qui se chiffrent déjà à 130 millions d'€ pour l'intégralité du projet. Somme que ni l'Etat ni les collectivités ne pourront mettre sur la table ces prochaines années.

Les problèmes de bouchons et de pollutions dans notre agglomération sont trop graves pour perdre du temps en affichant des projets irréalistes et inefficaces ! Au-delà du cas exemplaire de l'A480, ces contradictions montrent les ambiguïtés de certains élus locaux qui ne sont pas encore prêts à intégrer les nouveaux enjeux du 21^{ème} siècle. Ce n'est pas avec plus d'autoroutes, plus longues et plus larges que nous affronterons l'ultimatum climatique et la fin du pétrole abondant et bon marché.

En matière de déplacement, **le Conseil général de l'Isère doit mettre ses capacités d'investissement au service de l'amélioration des réseaux de transport inter-urbains et du ferroviaire avec notamment la rénovation de la ligne Grenoble-Lyon, qualifiée de « malade » par la SNCF elle-même.**

Olivier BERTRAND & Catherine BRETTE
Conseillers généraux Europe Ecologie les Verts