



A480

Aménagement d'une voie réservée aux transports collectifs sur la section sud de l'autoroute.

Communes du Pont-de-Claix et Échirolles (38)

Concertation publique du 23 octobre au 24 novembre 2025

SOMMAIRE

1. LA CONCERTATION, POURQUOI, COMMENT	3
Le contexte réglementaire	3
L'objet et les objectifs de la concertation	3
Le périmètre du projet	3
Le bilan de la concertation et les études	3
Les modalités de la concertation	3
2. LE CONTEXTE DU PROJET	4
La mobilité dans le bassin grenoblois	4
Les congestions récurrentes quotidiennes dans le secteur de l'étude	4
Chiffres clés	5
Lignes de transport en commun empruntant l'A480	6
3. EN QUOI CONSISTE LE PROJET	8
Qu'est-ce qu'une VRTC ?	8
Ses objectifs	8
Le porteur du projet	8
Coût et financement	8
Sa description	9
4. LES ENJEUX ET IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT	10
Un projet globalement bénéfique pour l'environnement	10
Le milieu naturel	10
Le milieu humain	11
Le patrimoine et le paysage	11
5. LE CALENDRIER DU PROJET	12



1. LA CONCERTATION, POURQUOI, COMMENT

Le contexte réglementaire

L'article L.103-2 du code de l'urbanisme précise qu'il y a lieu, parallèlement aux études d'avant-projet sommaire, d'engager une concertation préalable pour la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune, dont le coût dépasse le seuil financier fixé à l'article R.103-1 du code de l'urbanisme (1 900 000 euros), et conduisant notamment à la modification d'assiette d'ouvrages existants. Le maître d'ouvrage du projet, AREA, a donc sollicité la préfecture de l'Isère pour organiser cette concertation.

L'objet et les objectifs de la concertation

La présente concertation publique concerne la création d'une voie réservée aux transports collectifs (VRTC) sur l'A480 entre l'échangeur du Pont-de-Claix et celui du Rondeau à l'horizon 2027.

La concertation publique est ouverte à l'ensemble des parties prenantes concernées : les habitants et associations riverains du projet, les usagers de l'axe routier, les élus des communes traversées, les acteurs économiques du territoire, les administrations locales, départementales, régionales, etc.

Les objectifs de cette concertation sont de :

- Présenter et informer le public sur le projet de VRTC.
- Permettre un temps d'échange, de participation et d'expression du public.
- Recueillir l'avis du public et les remarques permettant l'amélioration du projet.

Le périmètre du projet

Le périmètre du projet soumis à concertation comprend :

- L'A480 entre la bifurcation avec la RN85 et l'échangeur du Rondeau sur les communes d'Echirolles et du Pont-de-Claix.
- Les communes limitrophes du projet : Claix, Grenoble, Seyssins, Seyssinet-

Pariset, Varces-Allières-et Risset, Champagnier.

- Grenoble Alpes Métropole (GAM) et la communauté de communes de la Matheysine (CCM).
- Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise (SMMAG).

Le bilan de la concertation et les études

La réalisation d'une opération d'aménagement routier est un processus long et complexe qui comprend différentes étapes. Si l'approfondissement progressif des études de conception est évidemment essentiel, il doit s'accompagner de périodes d'échange entre le maître d'ouvrage et le public. La concertation réglementaire aujourd'hui engagée par AREA constitue une de ces phases d'échange dont l'objet est d'informer les riverains et tout citoyen sur ce projet et de favoriser l'émergence des observations.

Les modalités de la concertation

La concertation est ouverte du 23 octobre au 24 novembre 2025.

Comment s'informer ?

Le présent dossier est disponible :

- À la mairie du Pont-de-Claix, place du 8 mai 1945, 38800 Le Pont-de-Claix et Echirolles, 1 place des Cinq Fontaines, 38130 Échirolles
- Sur le site dédié a480sud-area.aprr.fr
- Sur le site des services de l'Etat en Isère : www.isere.gouv.fr

Comment participer ?

Vous pouvez vous exprimer :

- Sur le registre mis à votre disposition aux mairies du Pont-de-Claix et d'Echirolles.
- Sur le site a480sud-area.aprr.fr
- Par courrier à adresser à : Direction des Relations avec les Collectivités et de la Citoyenneté Préfecture de l'Isère 12 place de Verdun - CS 71046 38021 Grenoble Cedex 01

2. LE CONTEXTE DU PROJET



La mobilité dans le bassin grenoblois

L'aire métropolitaine grenobloise est composée de 49 communes et recense 439 500 habitants en 2020. Elle est entourée par 3 massifs montagneux : le Vercors à l'ouest, la Chartreuse au nord et Belledonne à l'est. Le bassin grenoblois dispose d'une économie et d'activités dynamiques en abritant environ 36 000 entreprises et employant 246 000 personnes dans les secteurs publics et privés ce qui fait de Grenoble Alpes Métropole la 3^e métropole la plus créatrice d'emplois en 2021. L'enquête mobilité de la métropole de 2020 montrait que les trajets pour se rendre sur le lieu de travail ou d'études se faisaient encore beaucoup en voiture (à 58% pour le trajet

domicile-travail).

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) grenobloises promeuvent depuis plusieurs années, les transports en commun pour les trajets du quotidien, notamment pour désengorger les axes routiers les plus utilisés, y compris la section sud de l'A480, souvent saturée.

A cœur de la métropole grenobloise, l'autoroute A480, une autoroute urbaine d'environ 12,5 km, constitue un axe majeur de desserte de l'agglomération. Elle a été aménagée à 2x3 voies en 2022 entre la bifurcation A48 / A480 / RN481 et l'échangeur du Rondeau afin de permettre aux usagers d'accéder à l'agglomération

grenobloise et d'alléger le trafic sur une section très encombrée. En amont sur l'autoroute A48, une VRTC et une VR2+ (Les VR2+ sont des voies réservées aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants (généralement au moins 2 personnes) incluant de fait les situations de covoiturage.) sont opérationnelles sur 8 km.

Les congestions récurrentes quotidiennes dans le secteur de l'étude

La section de l'A480 depuis la bifurcation avec la RN85 et le Rondeau est

▲ VUE DE L'A480 AU NIVEAU DE L'ESPACE COMBOIRE NORD

quotidiennement engorgée par le trafic très élevé, notamment aux heures de pointe du matin dans le sens de la pénétrante vers Grenoble (sens sud-nord). La section la plus chargée peut accueillir environ 100 000 véhicules par jour pour les deux sens de circulation.

Cette section s'étend sur environ 3 kilomètres. Elle présente une chaussée à 2x2 voies avec des voies supplémentaires d'entrecroisement pour les entrées et sorties des échangeurs du Pont-de-Claix, de Comboire et du Rondeau, dans un secteur fortement urbanisé.

Chiffres clés du secteur à l'étude

3 km
d'autoroute concernés

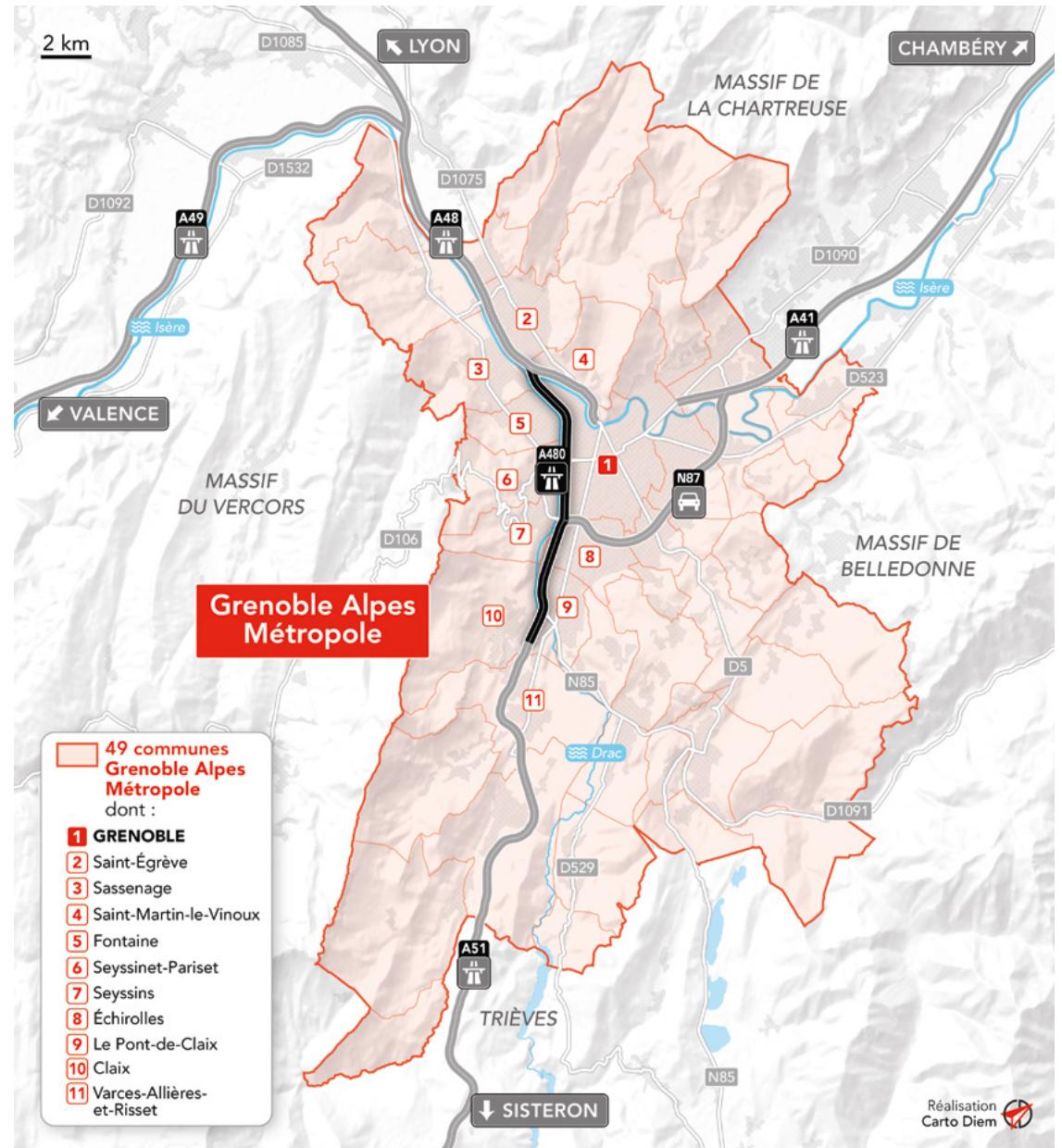
100 000
véhicules/J

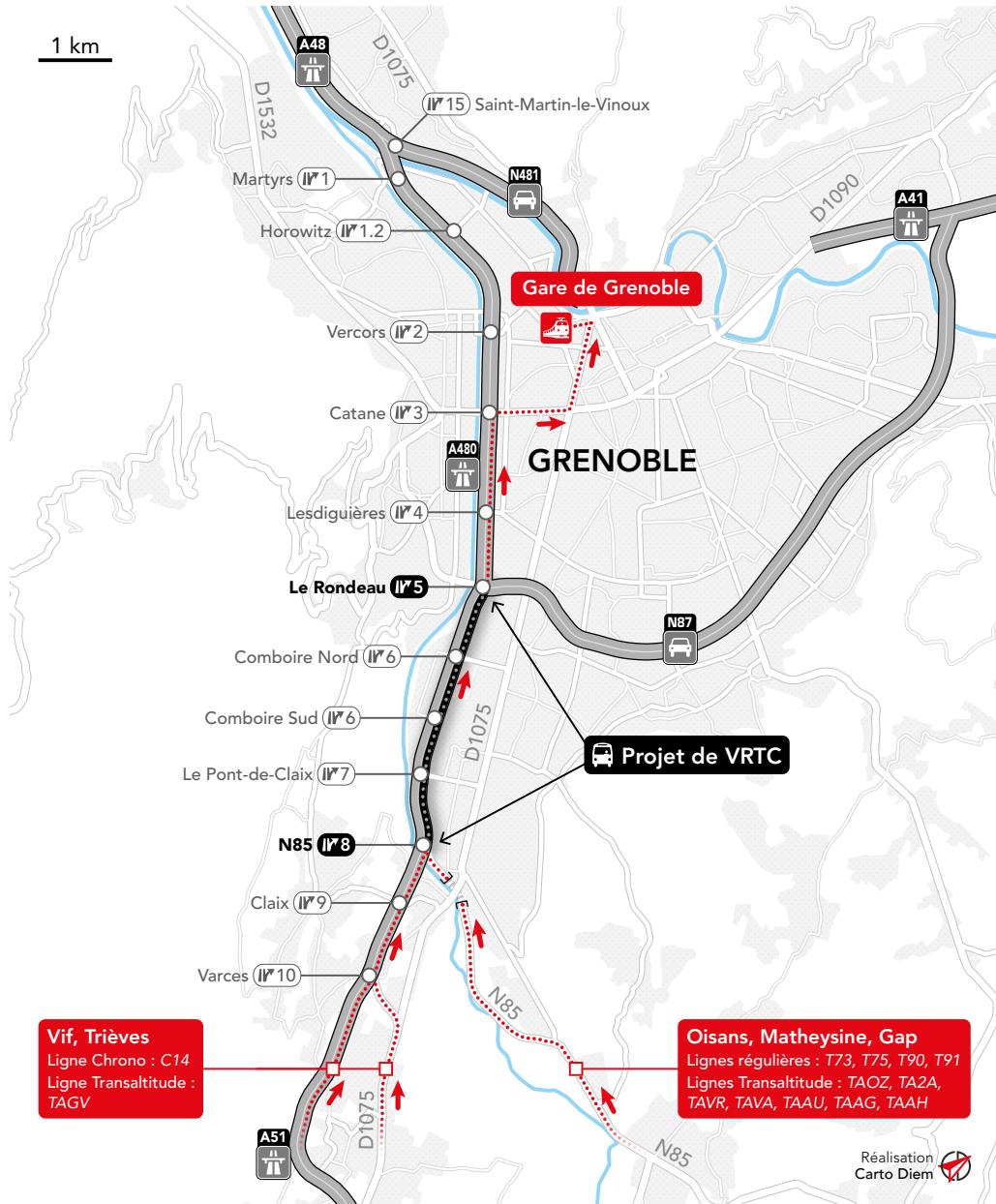
Chiffres clés de l'agglomération

49
communes

439 500
habitants

36 000
entreprises





Lignes de transport en commun empruntant l'A480

Plusieurs lignes de transport en commun, exploitées par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise et par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, empruntent cette section. Aux heures de pointe, ces transports en commun, pris dans le trafic dense, ne peuvent assurer une régularité fiable et satisfaisante.

Les différentes lignes de transport en commun empruntant la section sud de l'A480 sont listées ci-dessous.

Ligne Chrono périurbaine :

- Ligne C14, de 6h à 22h, toutes les 10 à 30 minutes ;

Lignes régulières :

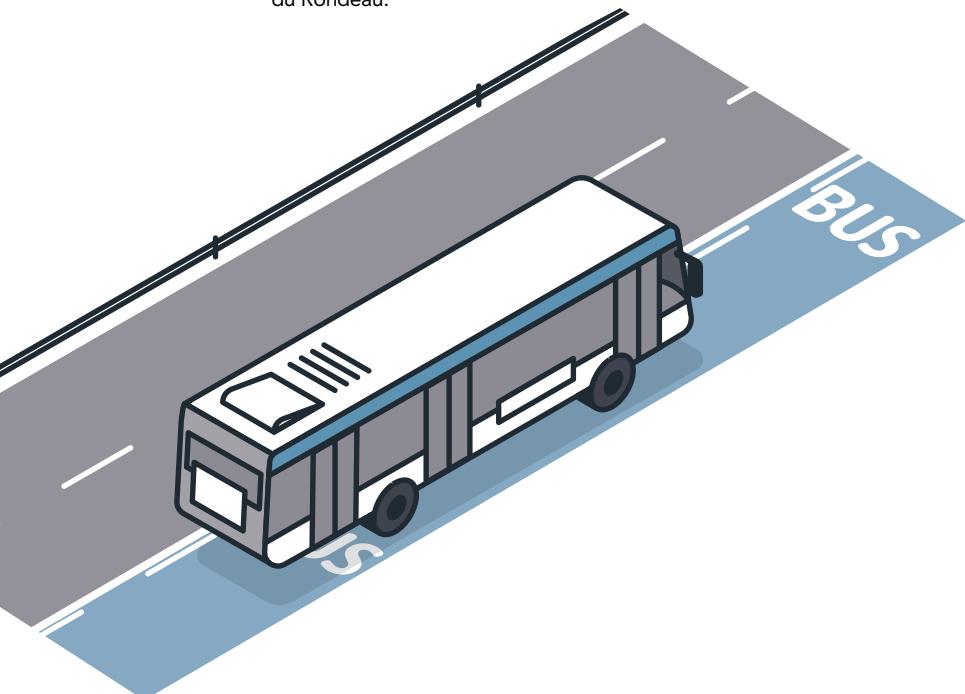
- Ligne T73, Les Deux-Alpes - Bourg d'Oisans - Grenoble ;
- Ligne T75, Bourg d'Oisans – Vizille - Grenoble ;
- Ligne T90, Corps – La Mure – Grenoble ;
- Ligne T91, Grenoble -Gap.

Lignes Transaltitude :

- TAOZ, Transaltitude Oz en Oisans ;
- TAGV, Transaltitude Grenoble – Gresse-en-Vercors ;
- TA2A, Transaltitude Les Deux-Alpes ;
- TAVR, Transaltitude Villard Reculas ;
- TAVA, Transaltitude Vaujany ;
- TAAU, Transaltitude Auris-en-Oisans ;
- TAAG, Transaltitude Alpe du Grand Serre ;
- TAAH, Transaltitude Alpe d'Huez.

La mise en place d'une **voie réservée aux transports collectifs (VRTC)** sur cette section permet :

- de **faciliter la desserte** de l'agglomération par les transports en commun, en **fiabilisant les temps de parcours** ;
 - de **rendre ainsi ce mode de transport attractif pour les habitants situés au sud** de l'agglomération Grenobloise.
- Cette future voie réservée aux transports collectifs s'étend sur **environ 3 km** dans le sens Le Pont-de-Claix → échangeur du Rondeau.



Le SMMAG souhaite renforcer l'offre de transports en commun en augmentant la fréquence des lignes empruntant l'A480. Ainsi, les prévisions de trafic à la mise en service en 2027 font état d'une centaine de véhicules de transports collectifs par jour. La création de la VRTC permettra **un gain de temps** de parcours des transports collectifs de l'ordre de **10 minutes en situation de congestion**.

VUE DE L'A480 DEPUIS L'ÉCHANGEUR DU PONT-DE-CLAIX



A480 VUE DEPUIS LA BRETELLE D'INSERTION DE LA N85



3. EN QUOI CONSISTE LE PROJET

Qu'est-ce qu'une VRTC ?



La réalisation de voies réservées à certaines catégories d'usagers sur les axes structurants des agglomérations permet, grâce à des temps de parcours réduits et fiabilisés pour les véhicules transportant plus de passagers, d'une part de mieux répondre aux besoins de mobilité sans développer le réseau routier et, d'autre part, de limiter l'impact sur l'environnement des déplacements.

Les VRTC sont généralement **réalisées sur l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence (BAU)** et nécessitent ainsi des **aménagements plus limités**. Leur usage par un nombre réduit de véhicules permet de conjuguer, sans dégradation des conditions de sécurité, la circulation des véhicules autorisés et les fonctions de la bande d'arrêt d'urgence.

L'objectif est de favoriser la circulation des véhicules de transport en commun au sens de l'article R.311-1 du code de la route, sans dégrader de manière significative le niveau de service pour la circulation générale. Les véhicules assurant les lignes de services réguliers de transports publics collectifs, au sens du code des transports, reçoivent une autorisation préfectorale pour circuler sur ces voies. Le document d'autorisation pourra être demandé lors d'un contrôle.

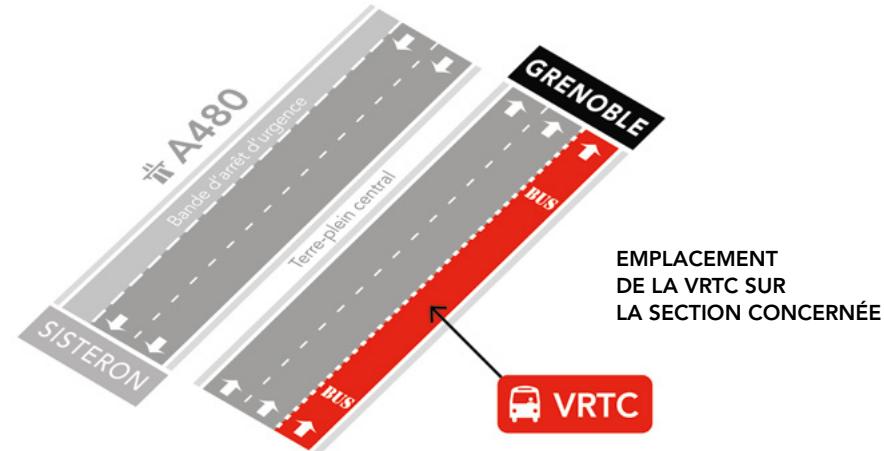
Les véhicules d'intérêt général sont prioritaires ou bénéficient d'une facilité de passage pour motif d'urgence et de service, en faisant usage des avertisseurs spéciaux.

Le maintien du niveau de sécurité des usagers devant s'arrêter en urgence est garanti par :

- Un principe de limitation du niveau de trafic sur la voie réservée à moins de 100 véhicules de transport collectif par heure, **de manière à permettre les arrêts pour sécurité sur la voie réservée** ;
- Une **vitesse** maximale autorisée de **70km/h** sur la voie réservée et la vérification de la compatibilité des distances de visibilité avec les distances d'arrêt nécessaires.

La voie réservée aux transports collectifs permet de répondre à un problème de congestion récurrente sur cette section de l'autoroute A480 et s'inscrit dans un projet de transport global et durable au sein du bassin grenoblois.

Un dispositif similaire a été implanté sur l'autoroute A48 et a fait l'objet d'une évaluation positive. Un projet est également en cours de développement au sud de l'A41 sur le secteur du Grésivaudan.



Ses objectifs

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Un **gain de temps** pour les transports en commun avec un temps de trajet réduit sur la section et un gain de fiabilité puisque les bus ne seront plus dépendants des congestions aux heures de pointe ;
- **L'incitation à l'utilisation des transports en commun**, permettant de créer des conditions plus favorables à la stabilisation du trafic routier ;
- Le maintien du niveau de **service pour les usagers**, notamment en cas d'arrêt d'urgence grâce à l'implantation de deux zones de refuge sur le bord de la VRTC ;
- Le maintien de la **sécurité** du personnel d'AREA lors des interventions d'urgence et de maintenance.

Le porteur du projet

AREA est le concessionnaire autoroutier de l'A480. Dans ce cadre, AREA est le maître d'ouvrage de ce projet d'aménagement de la VRTC.

Coût et financement

14 M€
financés à 100%
par AREA



< EXEMPLE DE VRTC SUR L'A48

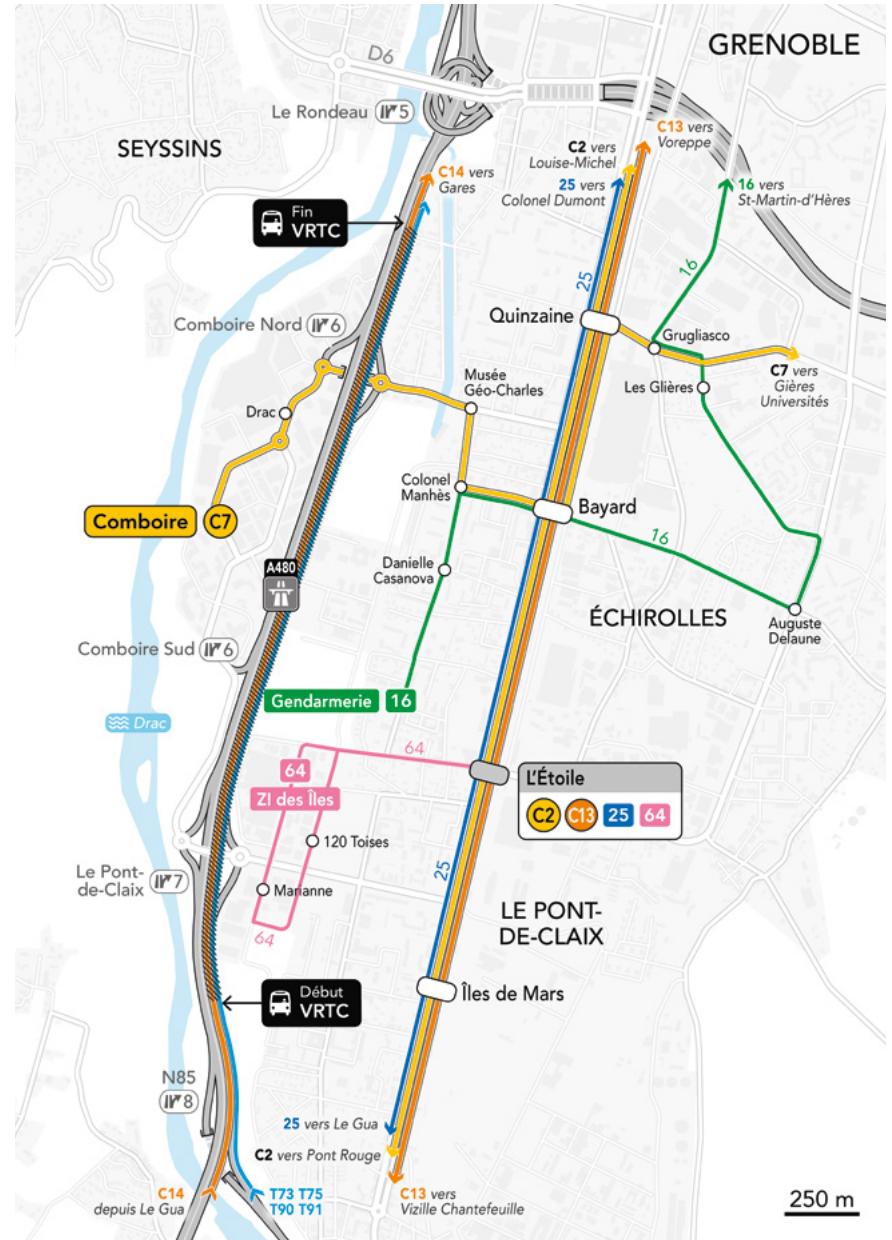
AREA accompagne les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui vont ainsi pouvoir renforcer leur offre de service de transports en commun grâce à l'implantation d'une voie réservée aux transports collectifs sur l'A480 ; notamment avec une offre plus complète de transports en commun, l'amélioration des liaisons entre le centre de la métropole et les communes aux alentours, ainsi que l'augmentation de la fréquence des lignes à l'intérieur de l'agglomération.

Sa description

Le projet consiste en l'aménagement de la bande d'arrêt d'urgence (BAU), aux interfaces des voies d'entrecroisement et par des élargissements de la voirie de l'ordre d'1,3 m. Ces aménagements permettront l'implantation de la VRTC sur la section sud de l'A480, en direction du Nord entre les échangeurs du Pont-de-Claix et du Rondeau.

Les travaux comprennent plusieurs aménagements :

- L'élargissement de la plateforme existante par l'extérieur afin de créer la voie réservée aux transports collectifs sur la bande d'arrêt d'urgence existante ;
- La reprise des 4 bretelles concernées par l'aménagement de la VRTC, du sud vers le nord :
 - Diffuseur n°7 Le Pont-de-Claix – bretelle de sortie et bretelle d'entrée ;
 - Diffuseur n°6 Comboire – bretelle de sortie et bretelle d'entrée.
- L'élargissement de l'ouvrage d'art de la rue Geo Charles (passage inférieur de Comboire) ;
- La création de 2 couples de refuges (zone réservée à l'arrêt de véhicules en panne) et de 2 garages techniques permettant à l'exploitant de se garer pour accéder aux équipements techniques ;
- La reprise de la couche de roulement ;
- La mise en place de mesures d'évitement et de réduction pour les milieux naturels sensibles ;
- L'adaptation de l'assainissement associé.



4. LES ENJEUX ET IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT



Un projet globalement bénéfique pour l'environnement

Le projet permet de modifier la fréquentation de l'A480 en répartissant les moyens de transport sur les futures voies de circulation (2 voies + VRTC). Cette modification bénéficiera aux transports en commun et à la baisse des émissions de polluants atmosphériques. Le niveau sonore de l'autoroute ne sera pas affecté significativement par l'implantation de la VRTC.

Enfin, les mesures d'évitement proposées permettront de limiter l'impact du projet sur le milieu naturel.

Les impacts du projet dans sa globalité sont donc faibles ou positifs.

Le projet de VRTC a également fait l'objet d'un examen volontaire au cas par cas pour lequel l'Autorité environnementale (Ae) a dispensé le projet d'évaluation environnementale.

Le milieu naturel

Le projet de VRTC se situe à proximité du Drac, représentant une partie de la trame bleue de l'agglomération grenobloise.

Aucun zonage réglementaire ne se situe dans l'emprise du projet. Des inventaires ont été réalisés afin de déterminer l'impact potentiel du projet de VRTC sur la faune, la flore et les habitats naturels. Ces inventaires ont été suivis d'analyses de l'impact et de propositions de mesures d'évitement, de réduction d'accompagnement et de suivi vis-à-vis du milieu naturel. Le rapport a été présenté à la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) qui a conclu que le projet ne nécessite pas de dérogation à la protection des espèces.

Les différentes mesures permettant la protection du milieu naturel sont listées ci-contre.

Mesures d'évitement, réduction, suivi et accompagnement pour le projet VRTC

- . Les zones écologiques sensibles sont évitées ;
- . Les emprises des travaux sont optimisées ;
- . Des mesures pour la protection des milieux (air, eau, sol) sont mises en place pendant les travaux ;
- . Les périodes de travaux sont adaptées selon le calendrier biologique des espèces ;
- . Les espèces exotiques envahissantes sont prises en compte et traitées pendant les travaux ;
- . Les espaces verts font l'objet d'une mise en valeur écologique dans le périmètre lors des travaux et de l'exploitation ;
- . La plantation de boisements est réalisée avec une gestion adaptée ;
- . Le suivi du chantier est assuré par un écologue.



Le milieu humain

Le projet de VRTC entraîne la modification de l'implantation des différents réseaux : eaux pluviales, électricité, télécom, fibre optique. Les travaux pourront entraîner des coupures d'autoroute et des nuisances (bruits, vibrations) qui sont susceptibles de gêner temporairement les riverains.

Concernant les niveaux sonores, la mise en place de la VRTC ne modifie pas l'ambiance sonore existante aux abords de l'A480 entre le Rondeau et Le Pont-de-Claix.

Les usagers pourront profiter d'un meilleur service de transports en commun grâce à une fréquence augmentée et l'évitement du trafic, ce qui permettra la garantie du temps de parcours.

Les impacts sur le milieu humain seront modérés en phase travaux, mais positifs en phase exploitation.

de prescription archéologique.

Concernant le paysage, quelques boisements seront supprimés afin de réaliser les travaux mais des plantations seront effectuées pour rester sur une surface boisée constante.

Les impacts sur le patrimoine et le paysage sont donc faibles.



Air

A la mise en service de la VRTC, le trafic bus est estimé à 100 bus par jour. Un autobus standard permet de retirer 40 véhicules de la circulation.

Sur ces bases et considérant une augmentation du trafic bus de +0,5% par an, l'étude menée a évalué l'impact de la mise en service de la VRTC et conclut à un impact positif sur les émissions de polluants atmosphériques générées par l'infrastructure.

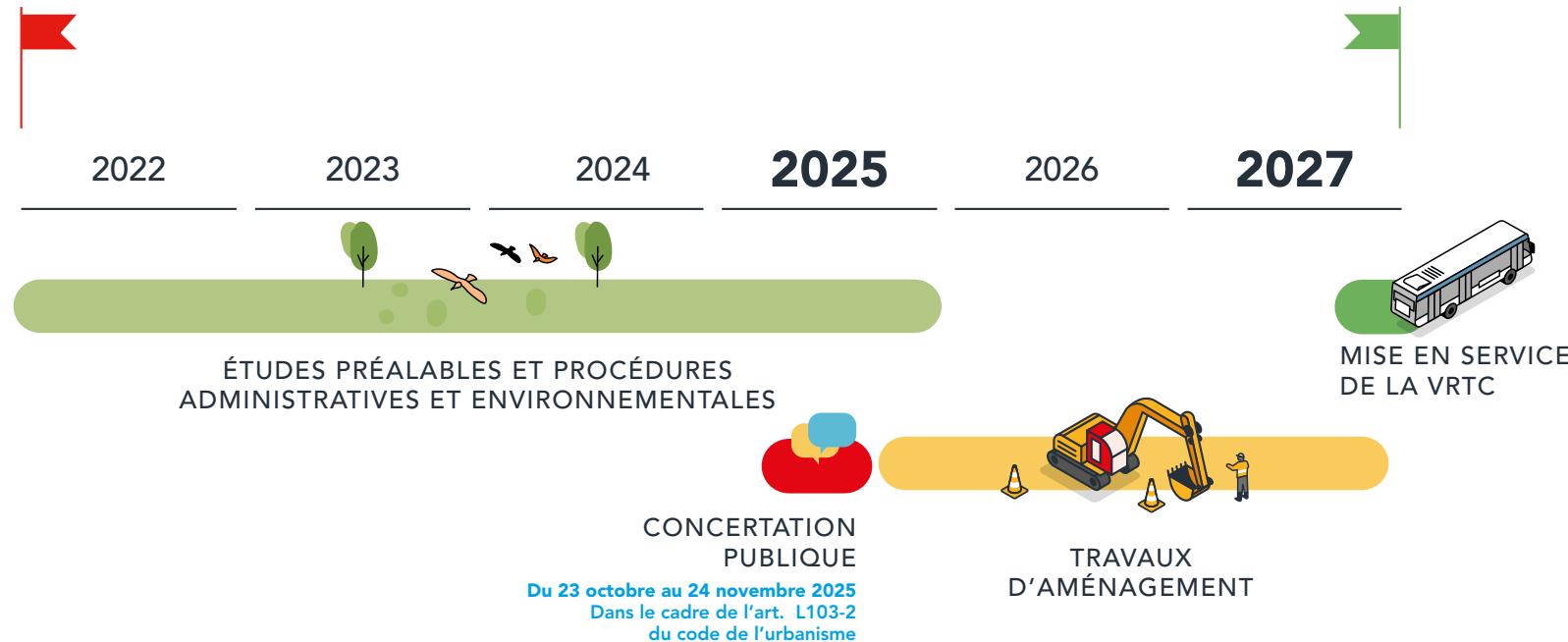
La mise en place de la VRTC a donc un impact positif sur la qualité de l'air.



Le patrimoine et le paysage

Le projet ne se trouve pas aux abords d'un périmètre de protection de monument historique classé ou inscrit, site patrimonial remarquable, ni d'aucune zone de présomption

5. LE CALENDRIER DU PROJET



NOTES

