



Extrait du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 15 décembre 2008

Le quinze décembre deux mil huit à 15 heures 00, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE (SMTC) s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Marc BAÏETTO, président du SMTC.

Nombre de délégués syndicaux en exercice au jour de la séance : 16
Nombre de votants, présents et représentés : 16

PRÉSENTS

Membres titulaires

Marc BAÏETTO	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Michel ISSINDOU	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Jacques CHIRON	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Yannik OLLIVIER	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Christophe FERRARI	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Catherine KAMOWSKI	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Jean MOUREY	GRENOBLE ALPES METROPOLE

Pierre RIBEAUD	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Brigitte PERILLIÉ	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Alain PILAUD	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Yannick BELLE	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Olivier BERTRAND	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Jean-Claude PEYRIN	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Michel SAVIN	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE

ABSENTS AYANT DONNE POUVOIR

José ARIAS	GRENOBLE ALPES METROPOLE
pouvoir à Marc BAÏETTO	
Guy ROUYEYRE	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
pouvoir à Yannick BELLE	

Monsieur Yannick BELLE a été nommé secrétaire de séance.

OBJET : DEPLACEMENTS - Tramway ligne E - Bilan de la concertation préalable
Suite de l'instruction

Rapporteur : Pierre RIBEAUD

Mesdames, Messieurs,

1. INTRODUCTION

Par délibération du 27 novembre 2006, le comité syndical du SMTC a décidé de lancer les études préalables à la ligne E conformément au projet de plan de déplacements urbains du 5 juillet 2006 adopté par le comité syndical le 2 juillet 2007.

Le projet de ligne E va des grands boulevards de Grenoble (ligne C) par Jean Jaurès ou par le cours Gambetta en direction du pont de la Bastille via la Porte de France et l'Esplanade. La ligne se dirige ensuite à Saint Martin le Vinoux et suit la RD 1075 de Saint Martin le Vinoux au Fontanil-Cornillon en passant par Saint Egrève où plusieurs variantes de tracé sont à l'étude.

D'une longueur d'environ 10 km, ce projet concerne directement ces quatre communes de l'agglomération.

Dans le cadre de la démarche et de la charte « urbanisme et transports » (délibérations du 23 mai 2005 et 5 juillet 2006), ces études se sont inscrites dans un processus de travail dans la durée avec les communes concernées, permettant la déclinaison des orientations stratégiques du SMTC en étroite liaison avec les communes.

Les engagements réciproques qui en découleront seront prochainement formalisés dans un « contrat d'axe » engageant chaque partenaire (SMTC, communes...) dans la durée. Les intentions d'urbanisation figureront dans le projet de « contrat d'axe ».

Par ailleurs, l'état d'avancement des études préalables a amené le SMTC à lancer une procédure de concertation préalable conformément à l'article L 300-2 du code de l'urbanisme.

Les modalités de cette concertation ont été adoptées par le comité syndical du SMTC par les délibérations du 8 juillet et du 22 septembre 2008.

2. DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Les modalités de la concertation

La concertation préalable s'est déroulée du 6 octobre au 7 novembre 2008.

Une plaquette grand public présentant les différents éléments du projet issus des études préalables a été diffusée dans les boîtes aux lettres des habitants concernés en 40 000 exemplaires.

Six réunions publiques ont été organisées : 2 à Grenoble, 2 à Saint Egrève, 1 à Saint Martin le Vinoux, 1 au Fontanil-Cornillon. En complément, une réunion avec les acteurs économiques de Saint Egrève a été organisée en mairie de Saint Egrève.

Des panneaux d'exposition ont été mis en place dans les mairies et les lieux de réunions publiques.

Les dossiers de concertation ont été mis en place au Forum et dans les mairies accompagnés de registres permettant de recueillir les observations du public.

Le dossier a été mis en ligne sur le site www.smtc-grenoble.org

La participation à la concertation

Les réunions publiques ont rassemblé près de 900 personnes avec une très forte participation à Saint-Egrève. Les mails et courriers ont permis de recueillir près d'une centaine d'avis et d'opinions. Par ailleurs, sur les registres plus de deux cents expressions et une pétition de 423 signatures ont été recensées (dont près de trois quarts à Saint-Egrève).

Les principales observations sur la concertation elle-même ont surtout concerné une demande d'informations plus détaillées sur le projet présenté, son intérêt, son coût et ses impacts, informations dépassant souvent le niveau des études préalables.

Les remarques recueillies relatives à l'intérêt du tramway et de la ligne E

On note une expression d'un intérêt largement partagé pour le **développement du tramway** avec la nécessité de construire des lignes lourdes de TC dans les trois branches de l'Y grenoblois pour la résolution des problèmes de pollution et de circulation et une meilleure organisation des déplacements de la périphérie à la ville centre. Il est estimé qu'avec l'amélioration des temps de parcours et de l'accès au centre et aux grands équipements de l'agglomération, le tramway favorisera le report modal.

Cette ligne permettra la satisfaction d'une attente, et relève même d'une certaine **impatience** pour la réalisation d'un projet annoncé depuis un certain temps.

La ligne E devra s'intégrer dans l'ensemble des réseaux de transports pour assurer la **complémentarité** de la chaîne de déplacements.

Le réseau bus associé doit être adapté pour favoriser les rabattements sur le tramway par exemple avec la création d'une liaison nouvelle par le pont barrage.

Les réactions des habitants et usagers sur les différentes variantes de tracé

Variante Jean Jaurès / Gambetta à Grenoble

Les opinions en faveur de Jean Jaurès, principalement des habitants de Grenoble, concernent la facilité d'insertion (avec la question du passage sous l'estacade), l'apaisement de la circulation et l'aménagement d'un axe multimodal remplaçant la ligne 1 saturée, la nouvelle desserte des commerces et l'élargissement du centre ville, meilleur maillage avec les lignes existantes est souhaitée.

Toutefois, cette desserte peut présenter moins d'intérêt pour les habitants de la périphérie que la desserte directe de l'hypercentre par Gambetta. Malgré les difficultés d'insertion et de gestion de la circulation, Gambetta offre une desserte directe au centre, lycées, pôles administratifs, quartier de Bonne. Mais dans ce cas, la desserte de l'hypercentre pourrait être encore mieux assurée par Rey-Sembat qui ne pose pas les mêmes contraintes d'insertion que Gambetta.

Variante Esplanade à Grenoble

Les interrogations concernent plutôt la cohérence avec le réaménagement de ce secteur de l'agglomération avec des questions spécifiques sur l'avenir et le nécessaire déclassement de l'autoroute A48, sur les fonctionnalités à assurer dans ce secteur (parc-relais ?), le traitement de qualité de cette entrée « emblématique » de la Bastille, et bien sûr du transfert de la foire des Rameaux.

Variante village à Saint-Martin le Vinoux

La desserte du village avec une station supplémentaire n'apparaît pas justifiée pour l'urbanisation actuelle qui peut être correctement desservie par une ligne de bus de bonne fréquence, en complément de la ligne de tramway. La création de la station village peut être envisagée avec le développement de l'urbanisation future du village avec une attention particulière sur le dispositif d'accès à la station, notamment pour les personnes âgées (ascenseur). D'autre part, il ne faudrait pas que la multiplication de stations supplémentaires pénalise la desserte globale de la ligne.

Variantes Gare et Fourche de Saint-Egrève

De façon générale et quel que soit le tracé, des inquiétudes et des demandes de précisions ont été exprimées quant aux expropriations prévues (les riverains) et le développement de l'urbanisation (les voisins).

Dans tous les cas les correspondances et les rabattements devront être facilités le long de la ligne de tramway (ligne 30, parc-relais).

Si les variantes Gare et Fourche ont fait l'objet d'expressions nombreuses de la part des habitants de Saint-Egrève, les habitants des autres communes souhaitent un tracé le plus rapide et le plus direct possible, en particulier pour le Fontanil-Cornillon.

Le **tracé direct** de référence est largement souhaité pour les temps de parcours, le coût et la rapidité de mise en oeuvre, avec des arrêts plutôt bien adaptés à la commune et notamment une bonne desserte des quartiers denses (les Bonnais, Barnave) et même de la gare à la Pinéa. La position exacte des stations devra permettre l'accessibilité des personnes âgées et assurer la sécurisation de tous, en particuliers des écoliers (collège de Chartreuse).

La **variante Gare** présente, pour une minorité des habitants, les avantages de la complémentarité avec le train cumulés avec l'intérêt de la desserte d'une zone d'emplois avec un potentiel de développement urbain important. A contrario, pour une majorité, cette variante propose un détour compliqué et cher, présentant trop d'inconvénients, des difficultés d'insertion et de profil. L'intérêt limité de desservir la Gare actuelle en tramway est souligné, d'autant plus que la gare pourrait être déplacée à Karben-Etamat.

La **variante Fourche** apparaît, pour les uns, satisfaisante pour la desserte du pôle commercial et offre la possibilité de création d'un véritable pôle multimodal d'agglomération à Karben-Etamat (gare déplacée). Pour d'autres, l'utilité de desservir le centre commercial en tramway ne semble pas se justifier et pourrait même défavoriser les commerces de quartier. Une ligne de bus pourrait être suffisante pour assurer la desserte complémentaire au tramway et assurer les liaisons avec Sassenage via le pont barrage.

Variante de terminus au Fontanil

Cette variante propose une station supplémentaire au terminus de la ligne 3 actuelle.

Pour les habitants du Fontanil-Cornillon, les avis sont partagés même si le tracé le plus long peut favoriser le report modal et capter les flux automobiles en entrée d'agglomération.

En revanche, la possibilité de prolongement ultérieur vers Voreppe et le Voironnais paraît importante pour la vie du secteur et son développement.

L'urbanisation future et le contrat d'axe

Les attentes largement exprimées concernent des demandes d'information et de précisions sur les projets de renforcement localisés de l'urbanisation et de l'intensification urbaine associés au projet de tramway. Les habitants actuels sont très concernés et relativement impatients de savoir de quoi sera fait l'avenir ; les habitants du Fontanil-Cornillon se déclarent plutôt inquiets devant une urbanisation forcée.

De nombreux habitants souhaitent plus d'informations sur le contenu du contrat d'axe.

Le contrat d'axe devrait pouvoir prendre en compte une densification adaptée aux spécificités communales. Il pourra aussi participer à la mise en oeuvre de la solidarité d'agglomération en favorisant la réalisation de logements sociaux.

La complémentarité avec les autres modes et le partage de la voirie

Un net intérêt s'est exprimé pour la gestion associée des **modes doux** à la fois sur la sécurisation des cheminements piétons et des itinéraires vélos avec une attention particulière sur le traitement de l'axe et de ses intersections. Une prise en compte en amont des études devrait aboutir à un meilleur partage de l'espace et à l'apaisement des circulations tout en organisant la complémentarité avec le tramway.

Les demandes concernant les **réseaux associés** montrent un très vif intérêt pour une réelle complémentarité avec la future ligne de tramway, quel que soit le mode, bus, Transisère, TER et même futur tram-train (Polygone). Cela concerne aussi bien les rabattements en bus (ligne 30, navettes de rabattement, liaison par le pont barrage) que des pôles multimodaux d'agglomération (secteur Karben/Etamat, gare de St-Egrève) facilitant les accès en transports en commun depuis les vallées et les massifs. Cela concerne également le lien avec la gare de Grenoble ainsi que la coordination avec le réseau du Pays Voironnais.

Le tramway est perçu comme une alternative crédible aux flux de **circulation automobile**, notamment en transit, avec la création de P+R qui seront proposés en rabattement en entrée d'agglomération. Ceci nécessitera la mise au point de l'organisation du stationnement associé au projet de tramway afin de ne pas générer de dysfonctionnement (stationnement sauvage) pouvant perturber la vie des riverains et les activités commerciales le long de l'axe.

La gestion de la période des travaux

La gestion de la circulation et la coordination des travaux avec d'autres projets, (notamment avec la rocade nord) est perçu comme un enjeu et un souci important, même si la gestion des travaux de la troisième ligne de tramway est jugée comme satisfaisante et bien maîtrisée. Les interventions et travaux devront être parfaitement coordonnés, les travaux de la rocade nord ne devant pas retarder la réalisation de la ligne de tramway. Un point sensible est la question des ponts et l'organisation des franchissements pendant la phase de chantier, en particulier dans le secteur clé de la porte de France. Pendant la période des travaux il est demandé de maintenir les cheminements piétons et vélos et de prévoir un réseau TC amélioré.

3. LE BILAN DE LA CONCERTATION

En conclusion de la concertation, après examen par la commission développement du réseau du 2 décembre 2008, et après en avoir délibéré, le comité syndical décide :

- Pour le choix des tracés :

- à Grenoble, conserver le tracé de base par Jean Jaurès, éliminer Gambetta en raison des difficultés d'insertion et ne pas retenir Rey-Sembat (cf Schéma Directeur TCSP),
- à Grenoble-Esplanade, travailler à l'avant-projet en itération (intégration/adaptation) avec les études urbaines qui devront intégrer des dispositions relatives à la ligne E,
- à Saint-Martin le Vinoux, prévoir les mesures conservatoires pour permettre la création d'une éventuelle future station « village » (en lien avec un projet de développement urbain),
- à Saint-Egrève, conserver le tracé de base par la RD 1075, abandonner la variante Gare, conserver la variante Fourche pour permettre à long terme de prolonger la fourche en direction de Sassenage,
- au Fontanil-Cornillon, abandonner la variante Croix de la Rochette et ne conserver qu'une seule station tout en préservant la possibilité de prolonger la ligne ultérieurement en direction de Voreppe.

- Pour la poursuite de la démarche Urbanisme et transports :

- d'adapter les périmètres d'étude et de vigilance en fonction des variantes retenues,
- de maintenir le dispositif de travail et de concertation mis en place pour les études préalables afin de coordonner l'ensemble des études, de l'avant-projet aux études urbaines, pour la mise au point du contrat d'axe.

- Pour assurer la complémentarité avec les autres modes et partage de la voirie :

- d'examiner et d'étudier l'organisation des complémentarités avec tous les autres modes de déplacements, TC en rabattement, parc-relais, cheminements d'accès aux stations pour les piétons et les vélos,
- d'élargir la réflexion sur l'organisation du réseau de voirie et des réseaux de transports en commun à l'ensemble de la rive droite de l'Isère afin de coordonner l'offre de transport des réseaux structurants complémentaires et d'organiser le réseau viaire en prenant en compte le développement de l'urbanisation future.

- Pour la gestion des travaux :

- de prévoir dès les études d'avant-projet l'organisation de la phase chantier en coordination avec les autres chantiers prévisibles sur le secteur et d'assurer la programmation des travaux et mesures d'accompagnement.

- Pour l'information de la population :

- d'exprimer le souhait tenir régulièrement informée la population pendant les études d'avant-projet et pendant l'élaboration du contrat d'axe qui constitue un dispositif pouvant être renforcé directement par les communes.

- Pour la suite de l'instruction du projet :

- de finaliser le programme pour les études techniques,
- de lancer la réalisation de l'étude d'impact,
- de poursuivre la co-construction de l'avant-projet urbain avec les communes,
- de lancer une étude spécifique sur les modes doux associés au projet tramway,
- de lancer une étude déplacements sur l'ensemble du secteur prenant en compte les projets d'urbanisation, l'organisation de la complémentarité des réseaux et l'organisation de la trame viaire,
- de fixer comme objectif de produire :
 - le dossier d'enquête publique qui servira à la l'enquête et à la DUP,
 - le projet de contrat d'axe fixant les engagements des différents partenaires pour la mise en œuvre d'un programme partagé.

Abstention : 1 (Catherine KAMOWSKI)
Conclusions adoptées.

Pour extrait conforme,

Le Président,



Marc BAIETTO

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 22 décembre 2008