

REGISTRE DES COURRIELS ENQUETE PUBLIQUE EXTENSION LIGNE A

- **Courriel 1 :**

Soumis le 19 Juin 2017 - 4:19pm

Nom: MEUNIER

Prénom: Josselin

Objet: Favorable

Bonne extension du tram A afin de relier le Pont de Claix au réseau TAG avec un tram.

- **Courriel 2 :**

Envoyé : mar. 20/06/2017 14:51

Bonjour Monsieur le commissaire enquêteur,

Après avoir étudié attentivement votre document, il me semble qu'un feu tricolore devra être installé à la jonction de la rue de l'Industrie avec la rue du Général de Gaulle. J'appelle votre attention sur la circulation relativement intense provenant de la Combe de Champagnier, circulation qui, à la prise du travail entre 08 heures et 09 heures, et en fin d'activité de 17 heures à 18 heures, viendra perturber les flux de même nature provenant de Claix ou de Grenoble, à ce carrefour.

Colonel (er) René Guillemier, docteur d'Etat ès sciences mathématiques

- **Courriel 3 :**

Soumis le 27 Juin 2017 - 9:02pm

Nom: BOURDELY

Prénom: BERNARD

Objet: enquete public extension TRAM A

Message:

Pour moi, après lecture ce projet, je considère que c'est une pure hérésie et un non sens manifeste, mais peut être faut il faire plaisir à Mr FERRARI président de la métro.

Encore des deniers du contribuable investis pour rien, pour avoir le même résultat que la ligne D il y a quelques années. Combien de millions d'euros à perte pour des idéologues !

Si des investissements doivent avoir lieu du même type , c'est bien le prolongement de la ligne E jusqu'au Rondeau avec par king Relais qui est une priorité.

Là au moins cela sera bénéfique à tous les usagers du Sud Grenoblois, des dizaines milliers de personnes au lieux de quelques personnes sur Pont de Claix.

Vous avez mes coordonnées pour toutes élaborer toutes solutions pragmatiques et constructives, par contre si c'est pour discuter avec des idéologues alors non merci car avec c'est gens aucuns dialogue ne peut se faire, Joindre un fichier:

- **Courriel 4 :**

Soumis le 29 Juin 2017 - 8:44pm

Nom: RAYMOND

Prénom: Laurence

Objet: Enquête public extension TRAM A

Bonjour,

Je travaille à la Mairie d' Echirrolles et j'ai pris mon PDE pour éviter le trafic et je pense que cette extension va me permettre de gagner du temps dans les transports, car au lieu de prendre le 11 jusqu'à l'arrêt de la quinzaine, je prendrai le tram devant la Mairie qui m'emmènera jusqu'à l'arrêt de Flottibulle pour récupérer l'express 3 jusqu'à Vizille. Je pense que ce sera un plus pour tout le monde.

- **Courriel 5 :**

Soumis le 30 Juin 2017 - 9:37am

Nom: cebrian

Prénom: marie

Objet: Avis favorable

Message:

Je suis complètement favorable à ce projet, qui apportera un vrai plus pour l'agglomération. La concertation a très bien été menée.

- **Courriel 6 :**

Soumis le 7 Juillet 2017 - 00:48pm

Nom: BOURDELY

Prénom: BERNARD

Bonjour Monsieur,

Merci pour votre réponse et prise en compte de mes remarques, au passage c'est la première fois que l'on me répond,

Pour répondre à une de vos question, oui j'ai participé à des enquêtes public et oui j'ai participé au soit disant « enquête citoyennes », oui j'ai participé à des « conseils de quartier » !

Pour vous rencontrer cela va être dur vu mon emploi du temps chargé, par contre je vais essayé de vous construire mon argumentaire à terme :

Synthétiquement :

- pour moi les chiffres annoncé en terme de passagers sont grossièrement erronés : je ne remet pas en cause l'impact sur le nombre d'habitant à terme étant à proximité de cette ligne mais surtout le nombre de voyageurs potentiels,
- on cite 5000 habitants+ 1800 emplois : ok je fais confiance
- par contre 5000 voyageurs quotidiens sur cette prolongation de 2 arrêts, cela fait du 73% de la population et emploi !!! incroyable comme chiffre et vu coté emploi qui l'utilisera il y a que des PME et des industries en 2/8 et 3/8 ! Je pense pas que les TC soit fait pour ces horaires !

C'est pour cela que j'ai fait allusion à l'expérience de la ligne D.

Cette ligne est déficitaire (dixit le SMTC) et pour moi l'investissement a été inutile avec le recul, Les chiffres annoncés à l'époque était plus même plus élevés et à ce jour on voit le résultat, Mais aussi à l'époque, on voulait faire plaisir au maire de Saint Martin D'hères, un peu comme aujourd'hui pour Mr Ferrarri, maire de Pont de claix et Président de la Métro !

En conclusion, je suis contre ce projet qui est une hérésie économique. Cela ne sert à rien et la solution bus actuelle est largement suffisante,

Par contre si il faut investir c'est bien dans le prolongement de la ligne E jusqu'au rondau (Peugeot Bernard & Raymond Bouton) avec un Parking Relais tout cela pour un budget identique. Cette ligne majeure est cruellement en défaut depuis la création de ce terminus en plein milieu et une correspondance pas très pratique avec les autres lignes.

Avec l'échangeur du Rondau, là c'est pas 5000 personnes que l'on touche mais ce sont des dizaines de milliers de personnes (le Sud Grenoblois et son Grand Sud) , et la aussi, on pourra remplir les rames sans problème avec des lignes de bus transverses, Ca au moins c'est du service public,

Au fait pour les gens de la métro toujours sensible à la « démocratie participative », pourquoi ne font ils pas appel à un référendum sur le sujet : chiches !

Pour moi , le thème serait le suivant « A budget égal, préféreriez vous l'extension de la ligne A ou celle de la ligne E jusqu'au Rondau ? »

Bien cordialement

Bernard BOURDELY

----- Mail original -----

De: "smtc.extensionlignea" <smtc.extensionlignea@lametro.fr>

Envoyé: Mercredi 28 Juin 2017 10:38:16

Objet: enquete public extension TRAM A

Bonjour monsieur,

J'ai bien lu votre contribution du 27/06.

1) Vous contestez la pertinence de l'investissement, en comparaison avec un autre projet consistant à prolonger la ligne E jusqu'à Seyssins Rondau, si j'ai bien compris.

Je serai heureux de recevoir un développement de vos arguments:

- par un écrit déposé sur le site que vous avez déjà utilisé, ou/et
- lors d'une de mes permanences, à Echirolles ou à Pont-de-Claix

2) vous proposez une coopération "pragmatique et constructive".

Avez-vous contribué, dans les années qui viennent de s'écouler au processus de concertation qui a été ouvert au public, durant la phase d'avant-projet?

3) votre contribution, comme toutes celles qui sont recevables sera reflétée dans mon rapport d'enquête, qui sera public. Une réponse à votre objection s'y trouvera.

sincères salutations

G.Barillier

le commissaire enquêteur

- **Courriel 7 :**

Soumis le 10 Juillet 2017 - 2:24pm

Soumis par un utilisateur anonyme : [165.225.76.61] Les valeurs soumises sont:

Nom: BOUCHÉ

Prénom: JEAN-MARC

Objet: Avis sur le projet d'extension de la ligne A

Message:

Bonjour,

je me déplace à bicyclette et je ne peux que constater que ce projet ne respecte pas l'article L 228-2 du Code de l'environnement avant et après le passage à niveau. Cet article stipule : "À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants". Or, les aménagements cyclables sont interrompus avant et après ce passage à niveau. Les cyclistes vont se retrouver à partager des voies 3m50 avec des véhicules motorisés sans que ceux-ci ne puissent les doubler légalement (distance minimale de 1m en agglomération).

Cette absence est expliquée par le souhait de ne pas voir de piétons utiliser les voies cyclables pour traverser la voie ferrée (laquelle supporte 1 train dans chaque sens par heure...). Est-ce bien raisonnable de mettre en péril la sécurité des cyclistes alors que vous n'aurez même pas l'assurance que les piétons n'emprunteront pas la chaussée des voitures ???

À noter que la présence de pictogramme sur la chaussée ne représente nullement un aménagement cyclable.

Il faut donc mettre ce projet en conformité avec le code de l'environnement et son article précité sous peine de bloquer l'intégralité du projet, ce qui serait dommage.

D'autre part, il faut également s'assurer que la passerelle piétonne, si son utilité est réellement démontrée, ne doit pas entraver le futur et potentiel développement de la voie ferrée à savoir : mise en double voie et électrification.

Cordialement

- **Courriel 8 :**

Soumis le 11 Juillet 2017 - 5:44pm

Soumis par un utilisateur anonyme : [89.86.38.118] Les valeurs soumises sont:

Nom: GERMAIN

Prénom: Rose

Objet: prolongement jusqu'à Comboire

Message: Pourquoi ne pas prolonger jusqu'à l'espace comboire cela permettrait au quand on vient de Hubert Dubedout Maison du Tourisme d'aller à l'espace comboire et de ne pas changer 3 fois PENSEZ AUX PERSONNES AGEES SVP

- **Courriel 9 :**

Soumis le 11 Juillet 2017 - 7:07pm

Soumis par un utilisateur anonyme : [80.214.146.222] Les valeurs soumises sont:

Nom: Perez

Prénom: Caroline

Message: Une extension du tram A est vraiment une bonne chose, notamment pour les habitants du sud de l'Isère. Un parking relais gardé serait le must, pour y laisser sa voiture en sécurité. Merci Joindre un fichier:

- **Courriel 10 :**

Nom: bozzarelli

Prénom: pascal

Objet: enquete ligne A

Message:

projet sympa si le parking relais est vraiment à proximité du terminus et que l'on pense à tous ceux qui viennent de Vif par le 17.

- **Courriel 11 :**

Monsieur ou Madame le commissaire enquêteur,

Je suis très favorable au prolongement de la ligne A proposé, qui améliorera nettement le maillage du réseau dans le secteur.

Un seul point me choque : la passerelle piétons, coûteuse en investissement et aussi en fonctionnement, en raison des 4 ascenseurs prévus, pour une utilité nulle. Le piéton cherche à aller au plus court et n'a aucune envie de perdre son temps à prendre un ascenseur monter des escaliers. S'il n'a pas de cheminement à plat, il préférera quand même continuer à plat en marchant sur la chaussée. Sous couvert de sécurité, la tentative de forcer les piétons à emprunter la passerelle génère plus d'insécurité !

Ce projet est d'autant plus choquant que la hauteur et la largeur prévues sont incompatibles avec l'électrification et le doublement de la voie ferrée. L'exemple de la ligne Grenoble - Valence, où la réalisation d'un pont ferroviaire à voie unique sur l'A49 a empêché la mise à deux voies dans le secteur de la Sone, devrait pourtant servir de leçon !

Cette non-anticipation du développement ultérieur possible de la voie ferrée est inadmissible.

Je demande donc un avis favorable, avec une réserve demandant à ce que la passerelle soit ou bien retirée du projet ou bien compatible avec l'électrification et le doublement de la voie ferrée.

Cordialement,

Christophe Leuridan

- **Courriel 12 :**

Soumis le 12 Juillet 2017 - 7:30pm

Soumis par un utilisateur anonyme : [78.213.198.60] Les valeurs soumises sont:

Nom: RIVOIRE

Prénom: Bruno

Objet: Passerelle piéton au nouveau terminus A

Message:

Dans l'étude je constate au sujet de la passerelle piétons, la phrase "Il convient de signaler que les contraintes liées à une possible électrification de la ligne et/ou à un doublement de la voie ferrée ne sont pas intégrées."

C'est un erreur grave de ne pas le prendre en compte dès maintenant, car une électrification et une mise à double voie sont possibles vu le développement de l'agglomération. UN tel oubli du côté de l'autoroute A49 entre Romans et St Marcelin coûte désormais très cher en capacité et gestion de la

ligne SNCF! De grâce ne refaites pas la même erreur! Le surcout ne doit pas entrer en jeu par rapport aux gênes et impossibilités que cela pourra engendrer dans le futur!
Cordialement

- **Courriel 13 :**

Soumis le 12 Juillet 2017 - 9:55pm

Soumis par un utilisateur anonyme : [90.112.26.38] Les valeurs soumises sont:

Nom: ADTC - Se déplacer autrement

Prénom: Association

Objet: Oui à l'extension de la ligne A de tram à Pont de Claix - Flottibulle

Message:

Bonjour,

vous trouverez sur le lien <http://www.adtc-grenoble.org/spip.php?article484>

ainsi que ci-joint la contribution de l'association ADTC - Se déplacer autrement à l'enquête publique préalable à la DUP du projet SMTC d'extension de la ligne A de tram à Pont de Claix - Flottibulle.

Cette contribution a été également envoyé par courrier

L'ADTC se tient à la disposition du commissaire enquêteur pour échanger sur le projet.

L'ADTC - Se déplacer autrement

Joindre un fichier:

<http://www.smtc-grenoble.org/sites/default/files/webform/contribadtc-epprolongtrama-20170709.pdf>

- **Courriel 14 :**

Soumis le 18 Juillet 2017 - 1:18pm

Soumis par un utilisateur anonyme : [77.147.181.156] Les valeurs soumises sont:

Nom: lauverjat

Prénom: antoine

Objet: 2 stations ce n'est pas assez !

Message:

3 ans de travaux, tout cela pour seulement 2 stations de plus (soit moins d'1km)... c'est hallucinant !
A quand le tram à Meylan ?

- **Courriel 15 :**

Soumis le 18 Juillet 2017 - 6:17pm

Soumis par un utilisateur anonyme : [77.144.193.45] Les valeurs soumises sont:

Soumis le 20 Juillet 2017 - 9:15am

Soumis le 20 Juillet 2017 - 11:58am

Nom: Besançon

Prénom: Jean-Luc

Objet: observation et avis sur le projet d'extension de la ligne A de tramway Claix - Flottibulle
Message:

A) Passerelle piétons au-dessus de la voie ferrée

L'argent public (1,6 million d'euros pour la passerelle) sera mieux employé pour réaliser une passerelle au-dessus du cours Saint André. Sur le cours Saint André le risque d'accidents de piétons traversant (la moitié des piétons faisant la correspondance bus -tram traversent) est beaucoup plus important que sur la voie SNCF, puisqu'avec presque 20 000 par jour, il y a des centaines de fois plus de véhicules qui croisent les piétons qu'il n'y a de trains qui les croisent sur la voie ferrée ; d'autant plus qu'actuellement les barrières automatiques sur les traversées piétons de la voie SNCF diminuent leur risque d'accident, alors qu'il n'y a pas de telles barrières pour diminuer les risques de traversée du cours Saint André.

D'autre part les escaliers sont une cause supplémentaire de chutes ; les personnes qui passeront par les escaliers de la passerelle courront aussi un risque relativement élevé d'accident.

Quant aux piétons allant aux arrêts bus ou tram sans faire correspondance, il y a possibilité de comportements à risque dans la traversée de la voie ferrée. Plutôt que de grimper 5 m puis redescendre 5 m ou d'attendre les 2 ascenseurs, beaucoup de piétons préféreront marcher dans la noue côté voirie et, pour traverser les rails, sur la chaussée commune voitures-vélos et accroîtront ainsi leur risque d'accident par rapport à la situation actuelle où ils traversent sans marcher sur la chaussée (pour diminuer en partie le risque il faudrait mettre des haies défensives basses dans une partie de la noue côté voirie et prolonger les barrières vers l'Est).

Je demande que cette passerelle sur voie ferrée soit supprimée ou remplacée par une passerelle sur le cours Saint André.

Un endroit où il y a encore plus de possibilités de comportements à risque dans la traversée d'une voie (cours Jean-Jaurès coté Est) est la correspondance Alsace Lorraine entre les lignes A et E de tramways. C'est pour là qu'il faudrait d'abord économiser et chercher une solution pour diminuer les risques.

Au cas où le trafic de la voie ferrée serait augmenté très fortement dans l'avenir, il sera toujours possible de construire cette passerelle (réserver l'espace nécessaire au cas où).

B) Analyse des coûts collectifs et des avantages induits pour la collectivité (pièce E11). Elle comporte des biais à supprimer :

1) Page 8 : Le gain de temps unitaire des anciens usagers a été calculé à partir des hypothèses d'une fréquence de tram de 3 minutes alors que cette fréquence est de 3 à 5 minutes en heures de pointe entre 7h et 19h lors des jours de semaine travaillés et hors des vacances, et moins fréquente pour les nombreux voyages hors heures de pointe. La fréquence moyenne devrait être prise au moins égale à 4 minutes.

Alors le gain de temps moyen pour les anciens usagers concernés par le projet sera ainsi diminué d'environ ½ minute, soit environ 9.63 minutes au lieu de 10.13, et pour les nouveaux usagers d'environ ¼ minute. Ce qui diminue la Somme actualisée sur la période d'évaluation (voir page 11) d'environ 2 millions d'euros en gain de temps et en Valeur actualisée nette socio-économique.

2) Page 5 : La situation future sans projet avec 3 carrefours à feux supplémentaires est biaisée, car dans la situation future sans projet il est inutile d'installer le long de l'avenue Général de Gaulle des feux supplémentaires qui bloquent la circulation une grande partie du temps, d'autant plus qu'il s'avère que les feux rouges sont souvent très préjudiciables à la circulation routière ce qui conduit actuellement les autorités locales à en supprimer dans l'agglomération.

L'Évaluation de coûts collectifs liés au trafic routier néglige les pertes des tiers : pertes de temps par allongement du temps pour effectuer les trajets routiers à cause des modifications des voies (dues au projet) qui empêchent l'amélioration de la fluidité et ne permettent pas d'adapter sans bouchons

supplémentaires l'avenue au futur du quartier (modifications qui n'auraient pas été nécessaires sans projet de tramway). Principalement des modifications dues à l'ajout de feux rouges, et aussi des suppressions d'aménagements : voie d'insertion, élargissement pour tourner à droite (depuis les voies ?privées? au sud de la rue de Paix, tourne à gauche pour la rue du Docteur Valois ou pour le cours Saint André, créneaux dans l'îlot central entre des chaussées larges (par exemple accès à la voie Covidien),....

3) Les principaux biais de cette évaluation concernent :

Carrefours à feux causant des attentes supplémentaires par rapport au carrefour sans feu actuel (sans compter les attentes supplémentaires pour laisser passer des rames de tram) :

3-a) Giratoire avenue Général de Gaulle-avenue de l'Industrie :

12 000 véhicules transportant 15 600 personnes (1.3 personne par voiture) par jour y passeront d'après les trafics (TMJA) indiqués page 4. Il y aura retards par les feux rouges du projet : en hypothèse 30 secondes en moyenne (principalement le blocage par feu rouge et secondairement le redémarrage et l'accélération jusqu'à la vitesse moyenne dans le giratoire actuel, c'est une moyenne entre les véhicules, certains passant sans arrêt au vert et d'autres subissant une attente d'un cycle de feu et même plus quand il y aura embouteillage). Les pertes de temps monétarisées à la valeur de temps moyenne tous déplacements (11,01 €2014/h indiqué page 7) sont d'environ 520 000 € en un an.

3-b) Carrefour avenue Général de Gaulle - rue de la Fraternité et carrefour avenue Général de Gaulle - rue de la Paix Il y aura presque 20 000 traversées de carrefour par des véhicules circulant sur l'avenue, en dehors de ceux qui viennent de tourner de la rue de la Fraternité ou de la rue de la Paix ou vont y tourner (environ 10 000 pour le carrefour rue de la Fraternité et un peu moins pour celui de rue de la Paix) transportant plus de 20 000 personnes (1.3 personne par voiture) par jour d'après les trafics (TMJA) indiqués page 4. Il y aura retards par les feux rouges : en hypothèse 20 secondes en moyenne. Les pertes de temps monétarisées à la valeur de temps moyenne tous déplacements (11,01 €2014/h indiqué page 7) sont d'environ 500 000 € en un an.

3-c) Carrefours avec feux causant des attentes supplémentaires pour laisser passer les rames de tramway:

Giratoire avenue Général de Gaulle-avenue de l'Industrie Carrefour avec la rue du Docteur Valois
Carrefour avec la rue de la Fraternité Carrefour avec la rue de la Paix

12 000 véhicules transportant 15 600 personnes (1.3 personne par voiture) par jour y traverseront les voies de tramways d'après les trafics (TMJA) indiqués page 4. Avec une fréquence de 4 minutes dans chaque sens donc une rame passant toute les 2 minutes dans un sens ou l'autre, avec chaque fois la traversée de ces voies bloquée pendant ½ minute estimée, il y aura ¼ de ces personnes impactées soit environ 4000 par jour. Il y aura retards par les feux rouges régulant ces traversées : en hypothèse 20 secondes en moyenne. Les pertes de temps monétarisées à la valeur de temps moyenne tous déplacements (11,01 €2014/h indiqué page 7) sont d'environ 90 000 € en un an.

3-d) S'ajouteront pour les véhicules qui ne traverseront pas les voies de tramway mais continueront sur l'avenue Général de Gaulle, les attentes au feu interdisant la traversée des voies de tram quand il y aura un véhicule voulant les traverser et bloquant la circulation de l'avenue en attendant que le tram soit passé. Cette phase d'interdiction de tourner dure ¼ du temps à chacun des 3 carrefours où les traversées de voies de tram sont fréquentes : avenue de l'Industrie, la rue du Docteur Valois, rue de la Paix. Pour les véhicules qui ne traverseront pas les voies de tramways mais continueront sur l'avenue Général de Gaulle cela représente ¼ des 20

000 à 30 000 traversées de ces carrefours, soit environ 8000 personnes qui présenteront un risque d'avoir, devant, un véhicule bloquant l'avenue en attendant de tourner, donc d'avoir une perte de temps (cela se passera surtout en heures de pointe de circulation routière où les risques d'embouteillage augmenteront donc exponentiellement). Les pertes de temps monétarisées à la valeur de temps moyenne tous déplacements (11,01 €2014/h indiqué page 7) seront de dizaines de milliers d'euros par an (maximum environ 150 000 €, mais improbable).

En tenant compte que certaines des pertes de temps 3-c) et 3-d) font en partie double compte avec celles comptabilisées en 3-a) et 3-b) (diminution du total), les pertes de temps des tiers 3-a), 3-b), 3-c) et 3-d) font un total d'environ 1,1 million d'euros par an sur la base de 11,01 €2014/heure. Avec la réévaluation de la valeur de temps qui augmente annuellement selon le taux de croissance de la consommation des ménages (voir page 7), le total sera de 1,2 à 1,3 million d'euros par an en moyenne sur la période d'évaluation.

Le gain de temps total sera ainsi diminué d'environ 45%. Ce qui diminue la Somme actualisée sur la période d'évaluation (voir page 11) de l'ordre de 20 millions d'euros en gain de temps et en Valeur actualisée nette socio-économique. Ajoutée à la baisse de 2 millions du gain de temps des anciens et nouveaux usagers (voir en 1) ci-dessus), il y a diminution d'environ 22 millions d'euros des gains de temps et de la Valeur actualisée nette socio-économique qui est négative de 10 à 11 millions d'euros. Le projet actuel est déficitaire et a un taux de rentabilité interne (TRI socio-économique) négatif, d'environ - 5%, il n'est pas intéressant pour la collectivité puisque inférieur au taux d'actualisation défini par le Commissariat Général du Plan (+4%) pour qu'un projet soit considéré comme intéressant pour la collectivité.

Je demande que l'analyse des coûts collectifs et des avantages induits pour la collectivité soit recalculée en tenant compte de mes remarques ci-dessus (et les calculant de manière plus précise que moi), après que :

des modifications soient apportées au projet pour qu'il respecte, en tenant compte des pertes de temps indiquées ci-dessus, un TRI socio-économique supérieur aux 4% demandés pour qu'il soit intéressant pour la collectivité, (par exemple conserver un giratoire (adapté au tram) à l'intersection avec l'avenue de l'Industrie, implanter un shunt au Nord-Ouest du giratoire, conserver des sections actuelles de voies qui facilitent la fluidité comme actuellement (carrefour de la rue de la Paix, tourne à gauche du carrefour avec la rue du Docteur Valois,...), implanter d'autres tourne à gauche ou à droite,...).

ou si le projet ne respecte pas ce TRI socio-économique supérieur aux 4%, que le projet soit repoussé.

Jean-Luc Besançon le 18 juillet 2017

- **Courriel 16 :**

Soumis le 18 Juillet 2017 - 7:15pm

Soumis par un utilisateur anonyme : [79.87.131.176] Les valeurs soumises sont:

Nom: BAYLET

Prénom: Mireille

Objet: enquete tram A

Message:

Bonjour,

ci-joint mon avis sur la prolongation du Tram A Merci Mireille Baylet

Joindre un fichier:

http://www.smtc-grenoble.org/sites/default/files/webform/enquete_tram_a.doc :

Je suis déforable à la prolongation de la ligne A pour plusieurs raisons :

1 - Ce projet cache une ambiguïté et est donc trompeur. En effet, lors de la construction de la ligne E, la majorité des riverains étaient persuadés qu'elle serait un jour, prolongée jusqu'à Pont De Claix et ils pensent que c'est ce qui est prévu aujourd'hui.

2 - La desserte Grenoble / Echirolles Ouest / Pont de Claix par le Cours Jean Jaurès Libération etc ... est nettement plus indispensable que la seule desserte de Flotibulle (avec deux stations depuis Echirolles) car c'est un secteur très dense en population. Je précise qu'actuellement, pour se rendre à la zone commerciale Comboire à partir du carrefour de l'Aigle, il faut emprunter le tram E puis le bus C2 puis le bus 11 (avec les temps d'attente multipliés) alors que c'est pratiquement en ligne droite.

3 - Nous avons payé "la requalification" de la ligne de bus 1 qui ralliait le centre de Grenoble à Pont de Claix/Claix. Une fois les travaux terminés et les dépenses publiques payées par les contribuables, on nous a prouvé qu'il fallait absolument abandonné le bus 1 pour le tram. Résultat, le tram E dessert le nord-ouest nettement moins peuplé que le sud-ouest.

4 - La ligne A a déjà un parcours très long entre les deux terminus à tel point que les conducteurs ont obtenu d'être relevés systématiquement à Grand-Place. Pour ma part, j'évite cette ligne trop lente et préfère emprunter le C3 pour rallier Vallier à Grand-Place. A qui profiterait sa prolongation ou s'agit-il de renflouer Flotibulle ?

En conclusion, je m'interroge vraiment sur les choix politiques et économiques de développement des transports en communs dans l'agglomération . Il me semble qu'ils sont guidés par des intérêts privés et non par l'intérêt du plus grand nombre et notamment les plus modestes qui n'ont d'autres moyens de déplacement. J'avais déjà eu l'occasion de m'expliquer à ce sujet lors du projet "délirant" de téléphérique entre Sassenage et Saint Martin le Vinoux ainsi que la ligne E vers Palluel.

- **Courriel 17 : un courrier en format PDF est joint au mail et est annexé en dernière page du registre courriel**

Observations commissaire enquêteur - tramway ligne A [CMSBFL-GED.FID838898073]
Soumis le 18 Juillet 2017 - 7:15pm

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-joint, au nom et pour le compte de notre cliente, la SCI NAJWIL, nos observations dans le cadre de l'enquête publique unique préalable à la DUP concernant l'extension de la ligne A du tramway de l'agglomération grenobloise à Pont de Claix – Flotibulle et l'enquête parcellaire en vue de délimiter la liste des parcelles à exproprier sur les communes d'Echirolles et Pont de Claix.

Vous en souhaitant bonne réception,

Bien cordialement,

Céline Cloché-Dubois
Avocat Counsel

Clotilde Laborde
Avocat

- **Courriel 18 : (adressé post période d'ouverture d'enquête publique)**

Soumis le 20 Juillet 2017 - 3:41pm

Soumis par un utilisateur anonyme : [79.81.178.106] Les valeurs soumises sont:

Nom: DECHENAUX

Prénom: Eliane

Objet: avis sur l'extension de la ligne A

Message: Je trouve vraiment que c'est de l'argent foutu en l'air pour une si petite extension de ligne. La ligne 16 que nous avions auparavant nous permettait de nous rendre facilement en ville, c'est pour cela que je trouve que l'argent mis pour ces travaux aurait pu servir plus utilement.

C'M'S' Bureau Francis Lefebvre

CMS Bureau Francis Lefebvre

2 rue Ancelle
92522 Neuilly-sur-Seine Cedex
France

T +33 1 47 38 55 00
cms.law/bff

Mairie de Pont-de-Claix

M. le Commissaire Enquêteur

Projet d'extension de la ligne A du tramway à
Pont-de-Claix Flottibulle

Place du 8 mai 1945

BP 30 001

38801 LE PONT DE CLAIX Cedex

Références personnelles

65/CDC/CL/38134982

Neuilly sur Seine, le 20 juillet 2017

Objet : Enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant l'extension de la ligne A du tramway de l'agglomération grenobloise à Pont-de-Claix — Flottibulle et l'enquête parcellaire en vue de délimiter la liste des parcelles à exproprier sur les communes d'Echirolles et Pont-de-Claix.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après les observations émises au nom et pour le compte de la SCI NAJWIL, notre cliente, dans le cadre de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant l'extension de la ligne A du tramway de l'agglomération grenobloise à Pont-de-Claix — Flottibulle et l'enquête parcellaire en vue de délimiter la liste des parcelles à exproprier sur les communes d'Echirolles et Pont-de-Claix.

La SCI NAJWIL est en effet notamment propriétaire des parcelles suivantes, sises Gringalet et 4, avenue Charles de Gaulle à PONT-DE-CLAIX :

- AL n°481, d'une superficie totale de 2.293 m² ;
- AL n°394, d'une superficie totale de 4.276 m² ;
- AL n°392, d'une superficie totale de 2.064 m² ;

Selon le plan parcellaire joint à l'enquête publique, ces parcelles sont partiellement incluses dans le périmètre projeté de l'extension de la ligne A du tramway et leur expropriation partielle est aujourd'hui envisagée par la commune de PONT DE CLAIX.

Dans ces conditions, nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après nos observations sur la l'expropriation ainsi envisagée :

CMS Bureau Francis Lefebvre est membre du groupement européen d'intérêt économique CMS Legal Services EEIG qui coordonne un ensemble de cabinets d'avocats indépendants / CMS Bureau Francis Lefebvre is a member of CMS Legal Services EEIG, a European Economic Interest Grouping that coordinates an organisation of independent law firms.

Implantations CMS / CMS locations : Aberdeen, Algiers, Amsterdam, Antwerp, Barcelona, Beijing, Belgrade, Berlin, Bogotá, Bratislava, Bristol, Brussels, Bucharest, Budapest, Casablanca, Cologne, Dubai, Duesseldorf, Edinburgh, Frankfurt, Funchal, Geneva, Glasgow, Hamburg, Hong Kong, Istanbul, Kyiv, Leipzig, Lima, Lisbon, Ljubljana, London, Luxembourg, Lyon, Madrid, Manchester, Medellin, Mexico City, Milan, Monaco, Moscow, Munich, Muscat, Paris, Podgorica, Prague, Reading, Rio de Janeiro, Rome, Santiago de Chile, Sarajevo, Seville, Shanghai, Sheffield, Singapore, Sofia, Strasbourg, Stuttgart, Tehran, Tirana, Utrecht, Vienna, Warsaw, Zagreb and Zurich. cms.law/bff

Siège social / Head Office : CMS Bureau Francis Lefebvre – Avocats au Barreau des Hauts-de-Seine – 2 rue Ancelle, 92522 Neuilly-sur-Seine Cedex. S.E.L.A.F.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 39 180 € – 722 047 164 R.C.S. Nanterre – Ident. TVA FR 69 722 047 164

C M S Bureau Francis Lefebvre

En premier lieu et à toutes fins utiles, il nous paraît essentiel de rappeler que le recours à l'expropriation doit être exceptionnelle et suppose que trois conditions soient strictement remplies :

- l'opération doit satisfaire un besoin d'intérêt général ;
- l'expropriation doit être nécessaire ;
- les avantages de l'opération doivent être supérieurs à ses inconvénients.

L'ensemble de ces critères ne nous semblent aujourd'hui pas réunis, notamment en ce qui concerne les parcelles appartenant à la SCI NAJWIL.

i. En premier lieu, loin de remettre en cause la finalité d'intérêt général du projet d'extension de la ligne A du tramway, l'expropriation des parcelles de la SCI NAJWIL ne satisfait pas à la condition de nécessité requise par la jurisprudence.

En effet, pour pouvoir être qualifiée de « nécessaire », l'expropriation doit être la seule solution possible pour parvenir au projet envisagé. Le juge administratif vérifie ainsi qu'il n'existe pas de solutions alternatives à l'expropriation permettant de réaliser l'opération projetée dans des conditions équivalentes (CE, 20 novembre 1974, Recueil 1974, p.1009).

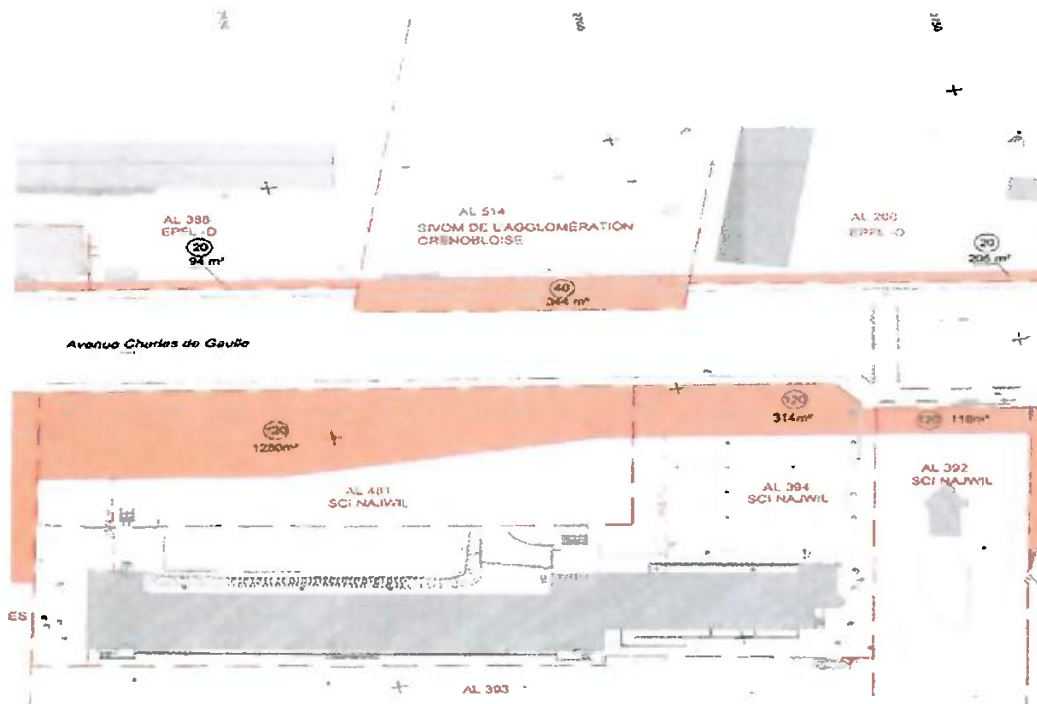
Sur ce fondement, ont ainsi été jugés illégaux les arrêtés déclarant d'utilité publique les projets portés par des collectivités territoriales sur des parcelles à exproprier, alors même que ces collectivités étaient propriétaires de plusieurs parcelles qui, par leur situation et leur superficie, étaient de nature à permettre l'exécution de ces projets dans des conditions équivalentes et sans recourir à une procédure d'expropriation (CE, 3 avril 1987, Métayer et Époux Lacour, Recueil 1987, p. 121 ; CAA Douai, 26 mai 2005, n°03DA01094 ; CE, 23 décembre 2010, n°331134 ; CAA Marseille, 19 décembre 2011, n°09MA01995).

Telle est précisément la situation du projet porté par les communes en l'espèce.

En effet, le tracé du tramway prévoit de déborder de part et d'autre de l'avenue Charles de Gaulle et d'empiéter ainsi partiellement à la fois sur les parcelles de la SCI NAJWIL sus-identifiées, côté pair de l'avenue Charles de Gaulle, mais également côté impair de ladite avenue, sur des parcelles appartenant à l'établissement public foncier local (EPFL), c'est-à-dire les parcelles :

- **AL n° 387**, d'une superficie de **2.387 m²** ;
- **AL n°388**, d'une superficie de **10.413 m²** ;
- **AL n°266**, d'une superficie de **8.719 m²**.

C'M S Bureau Francis Lefebvre



Ces parcelles ont été récemment acquises par la Commune par le biais d'une préemption, l'EPFL s'étant par la suite substitué dans cette acquisition.

Ces parcelles sont aujourd'hui vacantes et les anciens bâtiments à usage industriel implantés sur ces parcelles, également vacants, ont vocation à être intégralement démolis.

La Commune de Pont-de-Claix, via l'EPLF qui a créé des réserves foncières, dispose ainsi de terrains de très grande superficie, de nature à lui permettre d'accueillir intégralement sur ses parcelles le projet d'extension de la ligne A du tramway.

A contrario, les parcelles appartenant à la SCI NAJWIL font actuellement l'objet d'une exploitation commerciale. Elles ont ainsi été aménagées pour un usage de stationnement pour les usagers de l'immeuble de bureaux situé avenue Charles des Gaulle, parcelle AL 394, dont elles sont l'indispensable accessoire. En effet, la location d'espaces de bureaux suppose nécessairement, pour ses locataires, de pouvoir disposer d'emplacements de stationnement tant pour les salariés que pour la clientèle. Par ailleurs, et conformément aux dispositions du Plan Local d'Urbanisme, un immeuble de bureaux suppose de pouvoir disposer de places de stationnement.

L'emprise du projet d'extension de la ligne de tramway sur les parcelles de la SCI NAJWIL aura ainsi pour effet de générer une inadéquation entre les surfaces de bureaux de l'ensemble immobilier à usage de bureaux de la SCI et les emplacements de stationnement nécessaire à son bon fonctionnement.

Une simple modification du tracé permettrait d'éviter de recourir à l'expropriation de terrains privés en privilégiant une implantation d'ores et déjà sous maîtrise foncière publique.

L'expropriation des parcelles cadastrées AL n° 481, 394 et 392 appartenant à la SCI NAJWIL n'est nullement nécessaire et il est patent que le projet d'extension du tramway pourrait opportunément être réalisé sur les parcelles de l'EPFL.

ii. En second lieu, l'expropriation des parcelles de la SCI NAJWIL ne satisfait pas non plus à la condition selon laquelle les avantages de l'opération doivent être supérieurs à ses inconvénients requise par la jurisprudence.

A ce titre, aux termes de la jurisprudence¹, récemment confirmée par un arrêt du Conseil d'Etat du 17 mars 2010, « une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, la mise en œuvre de la protection et la valorisation de l'environnement, et l'atteinte éventuelle à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente »².

En l'espèce,

- les parcelles dont l'expropriation est envisagée sont occupées par plusieurs locataires et ne sont donc pas libres de toute occupation, a contrario des parcelles de l'EPFL.
- Les parcelles sont en bon état d'entretien.
- L'expropriation supposera d'indemniser à la fois la SCI NAJWIL, en sa qualité de propriétaire, et les différents locataires.

Pour toutes ces raisons, nous sollicitons de votre part de bien vouloir émettre les plus vives réserves dans votre rapport d'enquête publique sur le périmètre de l'enquête parcellaire et des parcelles à exproprier.

Nous vous sollicitons donc pour que soient exclues de l'emprise du projet d'extension de la ligne A du tramway les parcelles cadastrées section AL 481, 394 et 392 et que le tracé du tramway envisagé empiète exclusivement sur les parcelles AL 387, 388 et 266, acquises par l'EPFL, qui sont d'ores et déjà concernées par le tracé et libres de toute occupation.

Céline CLOCHE-DUBOIS
Avocat Counsel
Tél. direct : +33 1 47 38 40 44
Fax direct : +33 1 47 38 55 44
E-mail : celine.cloche-dubois@cms-bfl.com

Clotilde Laborde
Avocat
Tél. direct : +33 1 47 38 43 00
Fax direct : +33 1 47 38 55 44
E-mail : clotilde.laborde@cms-bfl.com

¹ CE, 28 mai 1971, *Ville nouvelle Est*, n° 78825 ; CE, 20 oct. 1972, *Sté civile Sainte-Marie de l'Assomption*, n° 78829.

² CE, 17 mars 2010, *Assoc. Alsace Nature Environnement et a.*, n° 314114.