*GRENOBLE ALPES METROPOLE*

*SMTC*

# PROJET

# EXTENSION DE LA LIGNE A
## DU TRAMWAY DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE
## À
# PONT-DE-CLAIX- FLOTTIBULLE

Communes d'

**ÉCHIROLLES,**

**et de**

**LE-PONT-DE-CLAIX**

Enquête publique unique préalable

à la

Déclaration d'utilité publique du projet

- Arrêté préfectoral du 12 mai 2017 d'ouverture d'enquête publique unique concernant
  a) le projet, et
  b) l'enquête parcellaire en vue de délimiter la liste des terrains à exproprier
- Décision n° E17000143/38 du Tribunal administratif de Grenoble du11 avril 2017
- Enquête du lundi 19 juin au jeudi 20 juillet 2017

# Synthèse des observations et questions soulevées, appelant un mémoire en réponse, dans les quinze jours

Établie par le commissaire enquêteur
et communiquée au responsable du projet

07 août2017

## 1. Positionnement du présent document

L'article R123-18 du code de l'environnement prescrit notamment :

> *« A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui.*
> *Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations. »*

## 2. Points généraux

Après défalcation des doubles ou triples comptages, j'ai reçu les observations et requêtes écrites de

- 20 personnes physiques et trois personnes morales[1].
- Personnes morales : ADTC, HBG, Sci NAJWIL

Les contributions sont repérées en fonction du lieu où elles ont été déposées

- INT1 à INT18 (« Internet ») – les courriels respectivement numérotés 1 à 18
- ECH1 à ECH2 (« Echirolles ») – les contributions déposées à Echirolles
- PdC1 à PdC6 (« Pont-de-Claix ») – les contributions déposées à PdC.
- Soit en tout 26 contributions et trois doubles comptages.

J'ai inclus une section « questions du commissaire enquêteur ». Ce sont mes propres interrogations, indépendantes de celles que j'ai enregistrées et reproduites aussi fidèlement que j'ai pu.

Pour établir votre mémoire en réponse, vous êtes libre du format, mais pour faciliter mon travail d'exploitation, je vous saurai gré d'utiliser les références que je vous ai proposées.

Je compte utiliser beaucoup d'acronymes dans mon rapport. Certains sont utilisés ci-après. La définition de la plupart d'entre eux vous est certainement connue. Voici ceux qui pourraient vous surprendre :

| | |
|---|---|
| *« CE »* | *= Commissaire enquêteur* |
| *« HBG »* | *= Standard 216 _ Histo Bus Grenoblois* |
| *« PdC »* | *= Commune de Le-Pont-de-Claix* |

Nous avons constaté l'impossibilité matérielle de respecter le délai réglementaire de 30 jours pour rendre mes conclusions, et nous avons bâti un planning prévisionnel opérationnel : Je m'attends à recevoir votre mémoire en réponse en début de semaine 34 (21-27 août) et me prépare à produire formellement mon rapport et mes conclusions motivées pendant la semaine 36 (04-10 septembre). Durant toute cette période, nous pourrons rester en contact par téléphone et courriels. Naturellement, je ne pourrai tenir cet objectif que si la masse de travail pour traiter le contenu du mémoire n'est pas trop importante.

Pour favoriser le respect du délai final que vous souhaitez, je vous ai fait part durant l'enquête des sujets les plus chauds qui ont été soulevés. J'ai ensuite organisé deux réunions de travail tripartites respectivement les 1er et 04 août entre : a) le SMTC (M.Billard)- SNCF réseau (M.Radoubé) et moi-même ; b) le SMTC (M.Billard)- Ingérop (MM.Bessuges et son assistant) et moi-même, pour leur exposer par anticipation les sujets les plus chauds qui ont été soulevés et la teneur de mes propres questions, Il s'agissait de fluidifier le processus en cette période de vacances. S'agissant de mes questions les concernant, tant SNCF Réseau qu'Ingérop ont eu une présentation orale des thèmes figurant ci-après qui les concernent.

Je reste à votre disposition pour tout renseignement ou commentaire qui vous serait utile.

Sincères salutations.

G.Barillier

[1] Certaines sont venues deux fois, voire trois : elles ne sont comptabilisées qu'une fois. De la même façon, je ne compte qu'une unité lorsua plusieurs personnes se sont présentées ensemble pour une seule contribution

## 3. Procès-verbal de l'enquête

Une synthèse doit être courte sans altérer le sens général de la matière originale. J'ai consolidé en des citations uniques des contributions voisines, mais pas toujours identiques. Il y a donc une part de subjectivité inévitable, que je me suis efforcé de minimiser. Les contributions originales figureront dans une annexe de mon rapport. Les références permettent de les y retrouver immédiatement.

### 3.1. Avis favorables

#### 3.1.1. Avis favorables peu ou pas motivés

Bonne extension du tram A afin de relier le Pont de Claix au réseau TAG avec un tram. INT1

Je travaille à la Mairie d'Echirolles … j'ai pris mon PDE pour éviter le trafic… je pense que cette extension va me permettre de gagner du temps … Je pense que ce sera un plus pour tout le monde. INT4

Je suis complètement favorable à ce projet, qui apportera un vrai plus pour l'agglomération.
La concertation a très bien été menée. INT5

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. INT9, INT10, INT11

Je suis venu m'informer sur les projets d'aménagement des voies de part et d'autre de la station Grand Galet. Ils me donnent satisfaction. Je suis favorable au projet. PdC2

Notre association est fermement pour le développement des transports en commun, et accepte le choix de l'implantation de la station terminale de la ligne qui est proposé. PdC6

#### 3.1.2. Avis favorables avec motivations détaillées

C'est un projet qui répondra bien aux besoins du sud de l'agglomération en matière de transports collectifs, en réalisant un maillage direct avec le réseau existant de bus, et en permettant le report modal sur le transport collectif le mieux adapté selon l'origine et la destination des usagers. Dans le même temps, il accompagnera et structurera le développement du projet urbain des quartiers nord de Pont de Claix.
…L'ADTC soutient la réalisation de ce projet qui prendra tout son sens dans la Métropole lors du prolongement de la ligne E de tram vers Pont de Claix et du transfert de la gare ferroviaire de Pont de Claix - ville à Flottibulle.INT13

#### 3.1.3. Avis favorables avec réserves

L'ADTC est favorable à la déclaration d'utilité publique de ce projet d'extension de la ligne A, après mise en conformité du gabarit de la passerelle et des aménagements cyclables prévus, avant et après le PN 6. INT13

J'approuve ce projet, mais [j'émets plusieurs réserves] ECH2

*[Note du CE : Les réserves portent sur*
- *Le sort réservé aux cyclistes à la traversée de la voie ferrée ;*
- *Le sous-dimensionnement du parking-relais, incohérent avec l'objectif ;*
- *La pertinence du dispositif pour que les piétons ne traversent pas les voies à niveau ;*
- *La maintenance des ascenseurs de la passerelle ;*
- *La qualité des rails (il ne faut pas lésiner pour réduire la fréquence des travaux de remplacement)]*

Je suis totalement en faveur de ce projet pour les raisons suivantes et avec les réserves suivantes… .PdC5

*[Note du CE : Les arguments favorables sont :*
- *Cohérence avec le développement urbain prévu ;*
- *Utile aux salariés de [Ti ???]*

*[Note du CE : Les réserves portent sur*
- *La pertinence du dispositif pour que les piétons ne traversent pas les voies à niveau ;*
- *La capacité et la disponibilité du système d'ascenseurs à toute heure.*

## 3.2. Contestations de la passerelle piétons

### 3.2.1. C'est un investissement coûteux faussement sécuritaire

La construction, à la demande de SNCF Réseau, de hautes et longues barrières dissuasives et d'une passerelle pour que les piétons ne traversent pas la voie à niveau est un « *non-sens* » (terme choisi pour rester courtois) – PdC5

Un seul point me choque : la passerelle piétons, coûteuse en investissement et aussi en fonctionnement, […] pour une utilité nulle. Le piéton cherche à aller au plus court. 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 ! INT11

Si l'on peut comprendre les craintes de la SNCF vis-à-vis des flux piétons supplémentaires, la solution imposée au SMTC n'est sûrement pas la bonne car elle n'offre pas plus de garantie d'efficacité quant à la non utilisation de la chaussée elle-même par les piétons.
Il est toujours difficile de prévoir et d'organiser les comportements humains, il est souvent beaucoup plus risqué de vouloir les empêcher. INT13

Je demande [*ndr. donne ?]* 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. INT11

Il y a possibilité de comportements à risque dans la traversée de la voie ferrée. Et les risques de collision piéton-train qu'on veut réduire sont bien moindre que ceux de collision piéton- véhicules sur le cours voisin. S'il faut dépenser 1,6 million d'euros pour une passerelle, il sera mieux employé pour réaliser une passerelle au-dessus du cours Saint André ; INT15

### 3.2.2. Si passerelle il-y-a malgré tout, elle ne doit pas obérer les futurs développements du réseau SNCF

Il faut 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. INT7

Les ponts de l'A49 ont été sous-dimensionnés et interdisent maintenant tout doublement de la voie ferrée. De grâce ne refaites pas la même erreur ! Le surcoût ne doit pas entrer en jeu par rapport aux gènes et impossibilités que cela pourra engendrer dans le futur ! INT12, INT13

Il est absolument indispensable de réserver la possibilité d'électrification et de doublement de cette voie ferrée. INT13

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. INT7, INT11

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 coute désormais très cher…INT12

## 3.3. Contestations de l'importance relative du projet

### 3.3.1. Il vaudrait mieux construire en premier une extension de la ligne E jusqu'au Rondeau (…et au-delà)

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 M. 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, la priorité doit être donnée au prolongement de la ligne E jusqu'au Rondeau avec parking Relais.

Là au moins cela sera bénéfique à tous les usagers du Sud Grenoblois, des dizaines milliers de personnes au lieu de quelques personnes sur Pont de Claix. INT3

En conclusion, je suis contre ce projet qui est une hérésie économique. Il n'apporte rien et la solution actuelle par bus est largement suffisante,
Par contre s'il faut investir c'est bien dans le prolongement de la ligne E jusqu'au Rondeau (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 Rondeau, là ce n'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 là aussi, on pourra remplir les rames sans problème avec des lignes de bus transverses, Ça au moins c'est du service public, INT6

Les gens de la Métro se déclarent favorables à la « démocratie participative »,
Pourquoi ne feraient-ils pas appel à un référendum sur le sujet suivant
*« À budget égal, préféreriez-vous*
*l'extension de la ligne A ou celle de la ligne E jusqu'au Rondeau ? »*

Chiche ! INT6

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…
…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…INT16.

### 3.4. Contestations du sort réservé aux cyclistes

3.4.1. Le projet ne respecte pas l'article L 228-2 du code de l'environnement avant et après le passage à niveau.

*[Note du CE : 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".]*

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.
…La présence de pictogramme sur la chaussée des voitures n'en fait pas une piste cyclable et 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. Est-ce bien raisonnable de mettre en péril la sécurité des cyclistes [deux fois par heure] alors que vous n'aurez même pas l'assurance que les piétons n'emprunteront pas la chaussée des voitures ???
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. INT7

Jusqu'au niveau du terminus de la ligne de tram, le projet est conforme aux dispositions de l'article L 228-2 du Code de l'environnement […], mais avant et après le PN, il n'en est plus de même.

- …La signalisation au sol par pictos vélos indique un positionnement du cycliste sur la chaussée. Il ne constitue ni une voie réservée ni une piste cyclable.
- …
- Enfin [limiter] la vitesse à 30 km/h, […] ne dispense pas du respect des obligations du Code de l'environnement.

L'aménagement de ce secteur avant et après le passage à niveau doit donc être mis en conformité par prolongement sous la même forme des aménagements cyclables prévus sur l'avenue Charles De Gaulle jusqu'à l'intersection avec le cours St André. INT13.

3.4.2. L'aménagement des piste cyclables doit être mieux identifié

L'enrobé coloré des pistes cyclables devrait être utilisé à toute les intersections pour y marquer la présence des cyclistes et améliorer leur sécurité. INT13

La traversée cyclable de la plateforme du tramway au nord de l'intersection avec l'avenue de l'industrie doit être prévue dans les 2 sens pour éviter aux cyclistes d'avoir à traverser en 2 fois (sur le plan présenté, il n'est possible que dans le sens Est / Ouest). INT13

## 3.5. Contestation de l'évaluation socio-économique du projet

*[Note du CE : produire une évaluation économique consolidant les dépenses et recettes de natures industrielle et commerciale ET les coûts et gains dans l'environnement et la société qui sont induits par ce projet est obligatoire. Un cadre règlementaire et la jurisprudence fixent les principes, les méthodes et les paramètres à documenter. Le projet n'est acceptable que s'il apparaît suffisamment rentable au vu des résultats de l'évaluation socio-économique.*

*Pour les non-initiés ; on fait appel à des calculs financiers de « VAN » (valeur actuelle nette)», de « TRI » (Taux de rendement interne = le taux qui annule la VAN), de « Délai de récupération de l'investissement » ou « de point d'équilibre » (le moment où la VAN s'annule).*
*Ces calculs et leurs usages sont très largement documentés, notamment sur internet. Les tableurs personnels offrent ces fonctions financières.]*

3.5.1. Contestation détaillée en INT15 (M. Besançon)

*[Note CE : L'auteur constate que le dossier qui est présenté établit un TRI socio-économique supérieur au seuil requis par le Commissariat Général du Plan, mais il considère que les calculs qui y conduisent utilisent des hypothèses bien trop optimistes. Pour lui,*

- Le chiffrage du gain de temps des anciens usagers est optimiste
  - Gain avancé dans le dossier 10.13 mn
  - Gain reflétant la modulation de la fréquence des passages 09.63 mn

**Correction de la valeur financière à retenir** **-20 M€ sur la période** (-0,6M€/an ?]

- Les feux vont générer des temps d'attente qui n'existent pas aujourd'hui
  - Giratoire Gal de Gaulle / Av. Industrie 520.000 €/an
  - Carrefour Gal de Gaulle / Rue de la Fraternité 250.000 €/an
  - Carrefour Gal de Gaulle / Rue de la Paix 250.000 €/an
  - Temps pour laisser passer le tram (4 points)
    direct (les voitures qui tournent) 90.000€/an
    indirect (les voitures qui ne peuvent pas avancer) 150.000€/an (hyp. Haute)

Total brut 1.260.000 €/an
Total en enlevant les doubles comptages 1.100.000 €/an

**Total moyen (incluant les hausses de trafic)** **-1.2 à -1.3 M€ /an sur la période**

- C**orrection totale** à apporter (approximation rapide) **-1,8 à -1,9 M€ /an sur la période**

*Sur ces bases, M. Besançon écrit en substance :*

« Le projet actuel est déficitaire (TRI socio-économique négatif, d'environ – 5%…) »

« 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), »

« Si après que des modifications ad hoc soient apportées, —il en cite plusieurs—, le TRI n'atteint pas le seuil des 4% imposé par le Commissariat Général du Plan, je demande que le projet soit repoussé. »

3.5.2. Autres contestations économiques, moins documentées (légèrement réécrites pour certaines)

a- Cote INT06

« Les chiffres annoncés en termes de passagers sont grossièrement erronés :

- On avance 5000 habitants +1800 emplois : ok je fais confiance
- Par contre 5000 voyageurs quotidiens sur cette prolongation de 2 arrêts, cela fait du 73% du total de 6.800 personnes. Un taux incroyable !!!
  - Peu de salariés vont utiliser le tram, sachant que les PME et les industries qui les emploient ont des horaires en 2/8 si ce n'est en 3/8

« Il ne faut pas renouveler l'expérience de la ligne D (que le SMTC reconnait déficitaire).

- À l'époque, les prévisions furent déjà très optimistes ;
- Mais on voulait également, faire plaisir au maire de Saint-Martin-d'Hères, un peu comme aujourd'hui pour M. Ferrarri, maire de Pont-de-Claix et Président de la Métro !

b- Cote INT16

« Je m'interroge vraiment sur les choix politiques [concernant les TC]… il me semble qu'ils sont guidés par des intérêts privés… J'ai déjà exprimé une telle opinion [à propos du projet délirant de téléphérique entre Sassenage et St-Martin-le-Vinoux et de l'extension de la ligne E jusqu'à Palluel] »

c- Cote INT18

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,

## 3.6. Exigences des riverains concernés par une amputation de leur terrain

[*Note du CE : Il conviendra, pour chacun des cas, de consulter la teneur exhaustive de leurs demandes. Je ne donne ici que des éléments synthétiques pour faciliter la compréhension de l'ensemble des résultats de l'enquête.]*

3.6.1. Cas de la sci NAJWILL (détaillé en 5.2 – ECH1)

…l'expropriation des parcelles de la SCI NAJWIL ne satisfait pas à la condition de nécessité requise par la jurisprudence… car il est patent que le projet d'extension du tramway pourrait opportunément être réalisé sur les parcelles de l'EPFL située juste en face.

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

*[Note du CE : l'argumentation porte sur le coût qui résulterait de l'expropriation envisagée, un coût fort élevé pour dédommager les pertes d'activités économiques des parties pénalisées]*

…Nous vous sollicitons donc pour que soient exclues de l'emprise du projet d'extension de la ligne A du tramway les parcelles appartenant à la SCI NAJWIL.

3.6.2. Cas de l'association « Standard 216 _ Histo Bus Grenoblois » (« HBG »), (détaillé en PdC6)

Notre association est fermement pour le développement des transports en commun, et accepte le choix de l'implantation de la station terminale de la ligne qui est proposé.

Mais cette implantation a des conséquences fort regrettables pour ce qui nous concerne

a- La nouvelle voie d'accès en S qui nous est proposée est inadaptée à certains de nos autobus
Nous demandons qu'elle prenne naissance en face de la ruelle passant le long de la façade sud de l'immeuble « Le Gabord ».

b- Nous avons besoin d'aires de manœuvre intérieure qui disparaîtront du fait du projet
Nous proposons que la perte soit compensée par une mise au « gabarit poids lourds » de l'aire de stockage en façade ouest de notre bâtiment

3.6.3. Cas des propriétaires du terrier 160 (détaillé en PdC4)

Nous refusons la proposition qui nous a été faite.
Nous accepterions de traiter si le SMTC améliorait son offre en s'engageant, en sus, à nous verser la *contrepartie du coût de l'électrification de notre portail que nous ferons exécuter*, pour des raisons de sécurité.

### 3.7. Divers très variés

…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 …INT2

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 ! INT8

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. INT15

J'habite à l'entresol de l'immeuble au droit duquel sera aménagée la station « Grand Galet ». Cet aménagement va réduire la distance entre l'espace public et le bâtiment que j'habite.

- Je demande qu'on veille à maintenir, pour moi et mes voisins, une haie de hauteur suffisante pour couper la vue sur nos logements depuis l'espace public.

Je tiens à féliciter les entreprises qui travaillent actuellement sur l'avenue Charles de Gaulle : tout est propre et respecté. PdC1

Un terminus de bus est prévu dans le projet au niveau de la halte ferroviaire... L'ADTC propose que le terminus de la ligne 16 soit placé à Flottibulle afin de compléter le maillage du réseau bus. INT13

2 stations et moins d'1 km de ligne ce n'est pas assez ! 3 ans de travaux pour si peu... c'est hallucinant !
A quand le tram à Meylan ? •INT14

…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. INT15

### 3.8. Observations relatives à la procédure

Néant.

# 4. Questions du commissaire enquêteur

## 4.1. Préambule : Autres documents consultés

Monsieur Oliviéri m'a fait parvenir des documents qui m'ont été fort utiles :

- Document d'évaluation établi par EGIS, s'agissant des variantes envisageables pour le traitement des difficultés inhérentes au PN6 [79 pages, 22/01/2016]
- Présentation faite au « Copil » le 02/05/2016, s'agissant entre autres des variantes envisageables pour le traitement des difficultés inhérentes au PN6 [document ppt, 45 pages]
- Décision en préfecture le 2 mai 2016 [CR réunion en préfecture établi par le préfet]
  (Participants : Région, CG38, Métro, SMTC, PdC, Échirolles, SNCF Réseau, AURG, DREAL, DDT38)

La décision prise en préfecture se résume ainsi :

- L'assemblée retient le scénario recommandé par les auteurs (présentation ppt, p32)
  - Exécuter La variante avec passerelle piétons et sans les pistes cyclables
    [Cycles injectés dans une circulation VL/PL apaisée (30km/h etc...)]
  - Préserver la faisabilité du scénario C [(PN6 fermé, dénivellation tous modes)]
    [contraintes pour le positionnement du terminal Tram et du front urbain, constructibilité sur l'emprise du P+R…]
- L'État instruira le dossier de déplacement des conduites
- Un protocole engageant toutes les parties sera signé qui préservera [la faisabilité du protocole C]

  *[Note du CE : Le scénario adopté est faiblement noté en matière de sécurité – jaune hachuré de rouge, cf egis, p30 – risque juridique pour « les trois acteurs concernés »]*

## 4.2. Questions « pour SNCF Réseau »

### 4.2.1. Dimensionnement de la voie ferrée

Questions :

- Confirmer que le doublement de voie est exclu
- Confirmer que l'électrification de la ligne est exclue

### 4.2.2. Halte ferroviaire

« Elle améliora l'offre de TC, par une liaison ferroviaire rapide et directe vers Grenoble » (Dossier E01, P21)

Il me semble que la réserve à prévoir pour son agencement a entrainé la réduction de la capacité du parking relais de 120 à 60 places.

Questions :

- Finalité de la halte ferroviaire ?
  Passagers venant du sud (de Vizille) vers Flottibulle et le tram A ?
  Passagers venant du nord (de Grenoble) vers Flotibulle et le tram A?
- Quel est la date prévisionnelle ? et raisons de cette date (disponibilité de ressources ? autres ?)

#### 4.2.3. Traitement retenu pour le PN6 s'agissant des vélos et des piétons, pour les premières années

SNCF Réseau a proposé des pistes latérales pour cycles et piétons

Questions :

- Pourquoi avoir retenu l'injection des vélos dans le flux VL/PL plafonné à 30km/h ?
  (les opposants invoquent un non-respect de la règlementation (article L 228-2 du code de l'environnement)

J'ai calculé que lors de chaque fermeture aux heures de pointes (il-y-aura 20 passages par jour), 10 vélos et 180 VL/PL devront patienter.

Question :

- Est-ce un calcul réaliste ?

J'ai calculé qu'aux heures de pointe, il faudra faire passer 500 piétons / heure par la passerelle et les ascenseurs,

Question :

- Quelle est la capacité des ascenseurs ?

#### 4.2.4. Disponibilité des ressources de SNCF Entrepreneur (cf document Egis)

Question :

- Les décisions quant au traitement du PN6 auraient-elles été les mêmes si les ressources de SNCF Entrepreneur avaient été disponibles ?

#### 4.2.5. Dénivellement tous modes du PN6

J'ai cru comprendre que ce travail est inévitable à terme.

Questions :

- Confirmer qu'il sera nécessaire ? Et à quel horizon ?
- Quels ordres de grandeur de coût ?

#### 4.2.6. Un peu d'utopie

Question :

- Quid d'un « RER » reliant Vizille à Grenoble via Champ-sur-Drac avec des haltes à Flotibulle et à Louise Michel (cette halte serait à 200 m à pieds du terminal E) ?

  On économiserait
  a) la création d'une infrastructure dédiée pour la ligne E (si on utilise la même voie ferrée)
  b) le traitement de sécurisation du PN6 (moins de flux vers le grand Grenoble, via la ligne A)
  c) l'extension de la ligne A (en maintenant une ligne de bus pour les résidents voisins de Flottibulle qui veulent aller au centre commercial « Grand Place » et au centre-ville d'Échirolles

Questions :

- Problèmes techniques ? Coûts ?
- Pluralité des décideurs (Région, SNCF, Agglo…) ?

## 4.3. Questions relatives à la pertinence de l'investissement

4.3.1. Pertinence de cet investissement d'argent public par rapport à d'autres investissements d'argent public affecté aux TC irrigant la Métro

Le projet est présenté de façon partiale :

> *« Une liaison TC a été décidée par rejoindre un centre multimodal à créer à Flotibulle avec le centre-ville d'Echirolles et la ZA de Grand place via l'avenue Charles de Gaulle. ».*
> *Ce prolongement de la ligne A est meilleur que le renforcement de la ligne 64 (ou son remplacement par une prolongation de la ligne C3) et il est rentable du point de vue sociétal »*

J'aurais apprécié une démonstration allant dans le sens suivant :

> *« Dans le cadre des disponibilités affectables aux investissements pour le développement des lignes portées par le SMTC (tram et bus) et/ou par la Région (TER…) dans les prochaines années, plusieurs hypothèses ont été analysées.*
> *Les analyses ont montré que l'investissement de l'enveloppe de 30M€ d'argent public dans le prolongement de la ligne A du tram s'avère le plus pertinent en comparaison avec d'autres projets potentiels dont le coût est de même ordre. »*

Questions :

- Est-ce qu'on a fait des évaluations sommaires comparant ce projet à d'autres ?
- Quels sont les projets concurrents au plan financier envisageables dans l'Agglo (portés par le SMTC ou par la Région) qui ont été mis en balance avec ce projet et quelles sont leurs rentabilités comparées ?

4.3.2. Contexte de la décision.

Les premières décisions ont été prises il-y-a de nombreuses années. Il convient de se demander, alors qu'il en est encore temps, si, au terme du long processus de montage du dossier, l'environnement de celui-ci n'a pas changé au point que les arguments de sa rationalité soient devenus discutables, pour ne pas dire infondés.

- L'histoire de ce prolongement de la ligne A est bien longue
  La décision a été inscrite dans le SCoT approuvé le 21/12/2012, dixit le dossier (C, page3),
  mais en en trouve déjà la trace dans le projet de PDU 2006-2012 : *« …Au-delà de 2012, la ligne A sera prolongée à Pont-de-Claix le Canton… (page 137) »*
- De nombreuses réflexions stratégiques ont été menées depuis 2012 ou le sont encore
  - Il-y-a-eu un PDU 2014-2030
  - Et un nouveau PDU 2014-2030 a été mis en chantier le 06 octobre 2016 pour être soumis à la concertation publique en 2017 (il ne reste qu'un trimestre pour ce faire)
  - Et un PLUi a été mis en chantier qui pour partie doit lui aussi aborder les questions de transport,

Questions :
Je fais l'hypothèse que les cercles dirigeants de l'Agglo ont une certaine perception du futur contenu des PDU et PLUi qui vont être adoptés prochainement (avant que la première rame n'emprunte la nouvelle voie).

- N'y-a-t-il pas des projets, calés dans la prochaine décennie, qui pourraient influer sur la zone de chalandise du projet et modifier la pertinence de ce dernier (négativement ou positivement) ou influer sur son tracé ?

  *Il n'est pas demandé au CE d'avoir la compétence d'un expert judiciaire. Je me garderai donc bien de formuler une quelconque affirmation. Mais, à l'instar de l'avocat du diable, je me permets de soulever quelques pistes de réflexion sur les potentiels changements du contexte qui pourraient avoir une influence sur la décision.*
  - Un renforcement des moyens desservant les villes du sud (fréquences des TER et/ou de la ligne C2, création d'un « RER » ? ) pourraient conduire à une augmentation des populations intéressées par un terminal de ligne A à Flotibulle.
  - Un prolongement de la ligne E vers le sud jusqu'à Flotibulle (source = E01, page 21)
    —voire alternativement la création d'une halte gare au droit de Louise Michel, à proximité du terminal E actuel ? —
    pourrait inversement avoir un effet négatif sur la fréquentation de la ligne A au départ de Flotibulle.
    Or, le conseil du SMTC a bien laissé cette option ouverte (décisions du 10/12/2012, puis du 08/07/2013).
  - Une diminution du trafic de la ligne A pourrait également résulter d'un prolongement de la ligne C3 jusqu'à Flotibulle.
  - Le point d'échange multimodal a été positionné depuis des lustres au droit de Flotibulle.
    Mais la révision récente du PPRT qui autorise la création d'un nouveau quartier incluant une nouvelle artère routière allant du carrefour « Charles de Gaulle / rue de la Paix » à l'avenue Lavoisier et au-delà au PN7 est une nouvelle donne.
    Cette nouvelle donne n'est-elle pas de nature à induire qu'on examine de repositionner le pôle multimodal un peu plus au sud ?
  - N'est-il pas envisagé des traitements palliatifs de la fracture engendrée par la voie ferrée qui coupe PdC en deux (dénivellement de certains des PN) ?
    Si traitements il-y-a, ne seraient-ils pas de nature à justifier des variations du projet de tram (tracé de la ligne, tracé des voies modes doux, passerelle piétons, calendrier, fréquentation…) ?

4.3.3. Solidité de la démonstration (calculs de rentabilité)

Typiquement, on doit comparer deux hypothèses : ce qui pourrait se passer en absence de projet et ce qui pourrait se passer si le projet est réalisé. Et des principes cadres ont été édictés par l'État pour la construction de dossiers de développement des TC.

**S'il contient bien des évaluations correspondant à ces principes, le dossier n'est pas assez explicite à mon goût. Des points me paraissent pour le moins discutables :**

- Il n'est prévu aucune dépense d'investissement sur la période 2021 – 2050
  Je doute qu'il ne faudra jamais changer un rail, ni acheter des rames (ou parties de rames) pour transporter les accroissements de clientèle, ni ajouter de nouvelles signalisations, ni construire des étages sur le parking relais… !!!
- Si les « anciens usagers » (E11, page 9) sont la somme (cf. E11, page 8) :
  - Des « usagers existants de la ligne A qui seront intéressés [par le prolongement résultant du projet] » et
  - Des « usagers existants de la ligne A ayant une correspondance avec la ligne 64 intéressés [par le prolongement résultant du projet] »

  Je ne comprends pas pourquoi la population des anciens usagers passerait de 768.000 en 2020 à 1.060.000 en 2050 !
- Une hausse brutale des nouveaux passagers entre 2025 et 2026 (+305.000, soit +19,3% du flux total et 40,7% du flux des nouveaux usagers)[2], qui est la conséquence de l'aménagement de la halte ferroviaire (cf. E11, page 6) n'a pas de contrepartie dans la colonne des investissements.
  Certes, la dépense ne sera pas supportée par le SMTC, mais il s'agira bien d'argent public. J'assimile la valeur de cette dépense à une subvention ou à un avantage en nature.
  Il n'est pas cohérent d'imputer au projet des recettes fictives (qui seront encaissées par d'autres), et simultanément de ne pas faire apparaitre le coût d'investissements certes supportés par des tiers mais qui génèrent indirectement des accroissements de ses recettes.
- Enfin, j'aimerais être rassuré sur les calculs d'accroissements des recettes directes liés au projet. Le passager qui ne prendra plus la ligne 64 en correspondance n'apportera aucune recette.

**Des tests de sensibilité sont produits, mais je les trouve lénifiants**

- On ne prévoit que +10% sur les investissements… un taux souvent dépassé dans les grands projetés
- On ne prévoit que -10% sur le trafic voyageur… alors qu'une halte ferroviaire hypothétique contribue à hauteur de près de 20%.

4.3.4. J'aimerais avoir une présentation de la démonstration plus explicite.

Ce qui suit est une proposition pour sa structuration. Mais elle n'est qu'indicative ; vous pouvez en retenir une autre qui corresponde mieux aux travaux qui ont servi à bâtir le dossier d'enquête, l'essentiel étant de produire une analyse à laquelle on peut adhérer.

[2] Avec 6 navettes par jour et quelques 1500 « navettes utiles » par an, il faut quelques 200 passagers par navette pour atteindre ce flux annuel

- Segmentation des flux de clientèle
  Il faut montrer quelles sont les composantes de la clientèle, et comment chacune de ces composantes contribuera aux recettes d'exploitation.

  Je propose de découper la zone de chalandise en sept segments :

| Segments de chalandise | |
|---|---|
| Zone locale Est | Rives de l'avenue Charles de Gaulle, y compris les quartiers qui vont se développer |
| Zone locale Ouest | Quartiers voisins de Flotibulle, à l'ouest du Cours Saint André |
| Ouest de Flotibulle | Quartiers drainés par la ligne 64 ou le réseau de bus qui lui succèdera |
| Pont de Claix C2 | Tous les quartiers drainés par la ligne C2 |
| Sud TER | Toutes les zones pour lesquelles l'option halte ferroviaire sera attractive |
| Sud P+R | Toutes les zones pour lesquelles le P+R sera attractif |
| Cycles | Le flux qui sera généré par la présence d'un parking pour vélos |

  Avec cette segmentation, il vient le tableau de comparaison suivant :

| | Scénario de référence | Scénario valorisé |
|---|---|---|
| **Nature des investissements** | | |
| | Terminal tram A inchangée (Denis Papin)<br>Ligne 64 inchangée<br><br>Le quartier nord de PdC se développe<br><br>Des investissements permettent le développement de capacité de la ligne 64 | Ligne A prolongée jusqu'à Flotibulle<br>Ligne 64 supprimée entre Flotibulle et Denis Papin<br>Aménagements du pôle multimodal avec P+R et du PN6 (passerelle piéton, voirie…)<br>Réagencement du réseau bus à l'ouest de Flotibulle pour drainer la clientèle vers le pôle multimodal<br>Déplacement de la halte ferroviaire<br>Des investissements permettent de maintenir la capacité de la ligne A et d'accompagner le développement de sa qualité |
| ▪ Un tableau doit monter, année par année, le montant de l'investissement net qui est lié au projet | | |
| **Genèse, par segment, des accroissements de recettes directes (billetterie)** | | |
| Zone locale Est | Certains se rendent à pieds jusqu'à Denis Papin | Le flux augmente ; seul le différentiel génère une recette directe.<br>Chaque passager gagne du temps (recette fictive) |
| Zone locale Ouest | Aucun flux | Une clientèle nouvelle de piétons qui emprunteront la passerelle |
| Ouest de Flotibulle, | Un flux qui aujourd'hui paie un passage sur la ligne 64 | Aucun supplément de recette directe, sauf si on considère que de nouveaux clients seront attirés par la meilleure commodité de transport.<br>Chaque passager gagne du temps (recette fictive) |
| Pont de Claix C2 | Aucun flux, sauf peut-être par correspondance avec la ligne 64 | Le flux sur C2 augmente en raison du projet. Une recette est liée à cette augmentation |
| Sud TER | Aucun flux | Une clientèle nouvelle, qui utilisera la halte ferroviaire |
| Sud P+R | Aucun flux | Une clientèle nouvelle, qui utilisera le P+R |
| Cycles | Aucun flux | Une clientèle nouvelle, qui utilisera le parc |
| ▪ Un tableau à plusieurs colonnes montre la contribution de chaque segment à l'accroissement des recettes directes, année par année. | | |
| **Genèse des recettes indirectes (bénéfices sociétaux)** | | |
| ▪ Je n'ai aucune remarque particulière sur les principes utilisés. Il suffira de les adapter si besoin, à raison des nouvelles estimations de flux | | |

**Nouvelle évaluation escomptée**

Elle sera basée sur des accroissements de dépenses d'investissements et de recettes directes et indirectes retenus après examen de mes critiques et suggestions. Naturellement, je serai preneur de tous arguments fondés s'opposant aux miens.

**Nouveaux tests de sensibilité**

J'aimerais avoir :

- Un calcul purement financier (aucune recette sociétale)
  C'est le calcul que ferait un organisme privé ; il servira à montrer l'intérêt de monter le projet avec de l'argent public, en raison de son effet bénéfique pour la société.
- Des tests de sensibilités plus durs (par exemple : les quartiers nord se développent moins vite, la halte ferroviaire n'est pas réalisée…)
- Des tests de sensibilité plus attractifs (par exemple, la halte ferroviaire est livrée bien plus tôt)

On sait « qu'un jour », il faudra déniveler le PN6 pour tous les usages (piétons, cycles et VL au minimum)

- Il me paraitrait intéressant de montrer la sensibilité du projet à cette réalisation, car, au motif que le flux piéton sur la passerelle sera essentiellement lié au tram, il faudrait logiquement imputer au tram une fraction au moins symbolique de la dépense de dénivellement.

### 4.4. Sujets divers

- Il est indiqué en plusieurs points du dossier que la ligne 64 est supprimée. On indique aussi par ailleurs que le terminal de la ligne 16 sera déplacé à Flotibulle. Une clarification des finalités est nécessaire.

  Question :

  - Pouvez-vous confirmer que des bus circuleront bien sur les ex tracés des lignes 64 et 16 à l'ouest de Flottibulle pour y drainer la clientèle potentielle de ces quartiers ?

- En E11, page 4, on peut lire à propos du trafic en 2039 au carrefour « Charles de Gaulle / avenue de l'industrie » sur la branche d'Échirolles : 10.536 véhicules « sans le projet » et 9.508 véhicules « avec le projet ».
  On gagne ainsi 1.028VL (et accessoirement 20 PL !), et donc quelques 2.600 billets par jour (1,3 passagers par VL), si ma compréhension est bonne.

  Question :

  - Quel est le rapport entre ce gain de trafic routier en 2039 et l'estimation du report modal imputé au projet à la même date ? *[Note CE : le dossier indique un report modal de 2.500.000 veh .km dès 2020 (E11, page 5)]*

- Je ne comprends pas les données de trafics présentées dans le dossier (E11, page 4). Les flux présentés pour les voies d'une intersection devraient être dédoublés et orientés, ce qui permettrait de voir comment ils se répartissent. Ici, les valeurs sont trop globalisées pour qu'on y comprenne quelque chose.

  Question :

  - Merci de m'aider à comprendre les trafics présentés dans cette page.

- Le 2 mai 2016, sous la présidence du préfet, il a été décidé : *« L'État instruira le dossier de déplacement des conduites »*
  Il s'agit là d'un sujet important qui conditionne les aménagements du PN6.

  Question :

  - Que savez-vous de l'avancement du traitement de cette décision ?

- Le 2 mai 2016, sous la présidence du préfet, il a été décidé : « *Un protocole engageant toutes les parties sera signé qui préservera [la faisabilité du protocole C (dénivellement complet du PN6)]* ».

  Questions :

  - Quels sont le point d'avancement de la préparation de ce protocole, et la date envisagée pour sa signature ?

- Capacité et efficacité du P+R
  (60 places, cf pièce E01, p10)

  Il me semble que sa contribution aux flux de passagers du tram sera marginale, car sa capacité, déjà faible, sera partiellement détournée pour d'autres usages :

  - Clients de Flottibulle
  - Stationnement public local
    (aujourd'hui, on recense 94 places publiques qui ne seront plus que 48hors P+R (cf. E06, page 29) et demain la demande empirera avec le développement urbain).

  Je retiens comme efficacité du P+R = 200 billets / jour

  Question

  - Commenter cette analyse

- Extension ligne E.

  Questions

  - Quel est l'horizon ? avec quelle probabilité ? (Au plus tôt ? Au plus tard ?)
  - Quels sont les effets cumulés entre ligne E et ligne A
    il-y-en a, mais on ne dit pas lesquels (cf. dossier E01, p21)
    D'après le document présenté en préfecture, 59% des passages piétons qui utiliseront la passerelle sont imputables au seul tram. Mais ce document ignore l'effet d'un la réalisation d'une extension de la ligne E jusqu'au même site de Flotibulle, qui pourrait réduire ce flux
  - Qui décidera ?
  - Des calculs de rentabilité consolidée sont-ils disponibles ?

- Contrat d'axe pour l'extension de la ligne A et le projet pôle multimodal

  Le 08/07/2013, le SMTC a décidé de faire préparer par l'AURG un « contrat d'axe », engageant les parties concernées et devant être signé « courant 2014 ».

  Un « protocole » qui semble être ce contrat d'axe est également mentionné dans la décision prise en préfecture le 02/05/2016.

  Questions :

  - Quel est le degré d'avancement de ce contrat d'axe ?

# ANNEXES

5. Recueil des contributions du public.....18
5.1. Contributions sur le site internet .....18
5.2. Contributions sur le registre d'Échirolles.....27
5.3. Contributions sur le registre de PdC .....29
6. Lettre des conseils de la SCI NAJWILL, adressée au CE .32

## 5. Recueil des contributions du public

### 5.1. Contributions sur le site internet

• **Courriel 1 :** le 19 Juin 2017 - 4:19pm
MEUNIER Josselin
Avis favorable.
Bonne extension du tram A afin de relier le Pont de Claix au réseau TAG avec un tram.

• **Courriel 2 :** Le 20/06/2017 14:51

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

• **Courriel 3 :** le 27 Juin 2017 - 9:02pm
BOURDELY Bernard
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 M. 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 parking 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,

• **Courriel 4 :** le 29 Juin 2017 - 8:44pm
RAYMOND Laurence
Bonjour,
Je travaille à la Mairie d'Echirolles 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 :** le 30 Juin 2017 - 9:37am
CEBRIAN marie
Avis favorable
Je suis complètement favorable à ce projet, qui apportera un vrai plus pour l'agglomération.
La concertation a très bien été menée.

• **Courriel 6 :** le 7 Juillet 2017 - 00:48pm
BOURDELY Bernard

> *[Note du CE : Ce courriel vient en réponse à un courriel que j'ai adressé, au vu d'un premier message fort succinct. Dans ce premier courriel l'auteur indiquait sa volonté de contribuer avec plus de détails]*

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 questions, oui j'ai participé à des enquêtes publiques et oui j'ai participé au soi-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 essayer de vous construire mon argumentaire à terme :
Synthétiquement :
- pour moi les chiffres annoncé en termes de passagers sont grossièrement erronés : je ne remets 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 [n'y-a] que des PME et des industries en 2/8 et 3/8 ! Je ne pense pas que les TC [soient faits] 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 M. 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 s'il faut investir c'est bien dans le prolongement de la ligne E jusqu'au Rondeau (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 Rondeau, là ce n'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 là aussi, on pourra remplir les rames sans problème avec des lignes de bus transverses, Ça 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 Rondeau ? »
Bien cordialement
Bernard BOURDELY

> *Courriel antérieur*
> *BOURDELY Bernard*
> *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 parking 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,*

• **Courriel 7 :** le 10 Juillet 2017 - 2:24pm
BOUCHÉ Jean-Marc
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 :** le 11 Juillet 2017 - 5:44pm
GERMAIN Rose
Objet : prolongement jusqu'à Comboire
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 :** le 11 Juillet 2017 - 7:07pm
PEREZ Caroline
Une extension du tram À 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

• **Courriel 10** : le 12 juillet 2017 10 :24
BOZZARELLI pascale
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** : le 12 juillet 2017 13 :55
LEURIDAN Christophe

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 [*ndr. donne ?]* 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** : le 12 juillet 2017 19 :30
RIVOIRE Bruno

Objet : Passerelle piéton au nouveau terminus A :

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 coute 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 gènes et impossibilités que cela pourra engendrer dans le futur !

Cordialement

• **Courriel 13** :: le 12 Juillet 2017 - 21:55

Contribution de l'ADTC, Association pour le développement des transports en commun
Contribution reçue également par courrier daté du 10 juillet.

Grenoble, le 9 Juillet 2017 Contribution de l'ADTC à l'enquête publique préalable à la DUP du projet SMTC d'extension de la ligne A de tram à Pont de Claix – Flottibulle.

Le SMTC soumet au public un projet d'extension de la ligne A de tram jusqu'à Pont de Claix – Flottibulle. Outre le prolongement de la ligne A jusqu'à Pont de Claix, le projet comprend la création d'un pôle d'échanges multimodal au nouveau terminus de la ligne avec des équipements de mobilité, parking relais, terminus de bus coté cours St André, une réservation pour une gare ferroviaire SNCF, des stationnements vélos, l'aménagement de pistes cyclables bilatérales intégrées dans le schéma des itinéraires d'agglomération, et une passerelle piétonne pour franchir la voie ferrée.

C'est un projet qui répondra bien aux besoins du sud de l'agglomération en matière de transports collectifs, en réalisant un maillage direct avec le réseau existant de bus, et en permettant le report modal sur le transport collectif le mieux adapté selon l'origine et la destination des usagers. Dans le même temps, il accompagnera et structurera le développement du projet urbain des quartiers nord de Pont de Claix.
Du terminus actuel Denis Papin à Echirolles jusqu'au passage à niveau du cours St André à Pont de Claix, la configuration retenue sur l'avenue Charles de Gaulle comportera sur 950 m. une infrastructure tram côté Sud en site propre engazonné, avec 2 stations, des trottoirs bilatéraux, une noue paysagère bordée par une ligne de gabions, une voirie à double sens, des pistes cyclables bilatérales séparées, un espace vert avec alignement d'arbres côté Nord, et un pôle d'échanges multimodal.

L'ADTC soutient la réalisation de ce projet qui prendra tout son sens dans la Métropole lors du prolongement de la ligne E de tram vers Pont de Claix et du transfert de la gare ferroviaire de Pont de Claix - ville à Flottibulle.

Un terminus de bus est prévu dans le projet au niveau de la halte ferroviaire cours St André. L'ADTC propose que le terminus de la ligne 16 soit placé à Flottibulle afin de compléter le maillage du réseau bus.

**Cependant, à la lecture des documents disponibles, plusieurs points sur la section Ouest du projet sont contestables** :

Passerelle piétonne
Il est indiqué explicitement que les contraintes liées à une possible électrification et/ou doublement de la voie ferrée SNCF ne sont pas intégrées. Le gabarit et le tirant d'air de la passerelle piétonne semblent interdire la pose des caténaires pour l'électrification. Le plan de rail est à la cote NGF 236,50, la retombée de poutre de la passerelle devra être compatible avec le passage des caténaires.

Sans préjuger des délais d'éventuelle réalisation, on ne peut accepter un tel blocage. Il est absolument indispensable de réserver la possibilité d'électrification et de doublement de cette voie ferrée.

Rappel : Faute d"avoir réservé cette possibilité de doublement lors de la création de l'autoroute A49 Valence - Grenoble, 2 points de croisement avec l'A49 n'ont pas été doublés lors des travaux du sillon alpin sud :

1) entre St Hilaire et St Marcellin, le pont ferroviaire construit sur l'A49 a été réalisé à une seule voie ;

2) entre Romans et St Hilaire, le pont réalisé pour l'A49 pour franchir l'Isère et la voie ferrée n'a pas prévu la largeur suffisante pour 2 voies

Cela gêne considérablement l'exploitation SNCF et le développement de services voyageurs.

Piétons
Pour tenir compte de la nécessité de limiter au maximum la traversée de la voie ferrée par les piétons, en réservant le PN aux véhicules et cyclistes, il ne serait pas prévu d'aménagement de trottoir de part et d'autre de la voirie. Sur le trottoir nord, à l'arrière de la bande verte un dispositif de barrière urbaine serait implanté. De même pour le trottoir sud, à l'extrémité des quais du terminus tram. Les flux piétons seraient donc canalisés vers la passerelle piétonne aménagée au sud.

Si l'on peut comprendre les craintes de la SNCF vis-à-vis des flux piétons supplémentaires, la solution imposée au SMTC n'est sûrement pas la bonne car elle n'offre pas plus de garantie d'efficacité quant à la non utilisation de la chaussée elle-même par les piétons.

Il est toujours difficile de prévoir et d'organiser les comportements humains, il est souvent beaucoup plus risqué de vouloir les empêcher.

Cyclistes
Les enjeux liés à la sécurité imposeraient sur cette section du passage à niveau de ne pas réaliser d'aménagements cyclables au risque qu'ils soient utilisés par les piétons pour cheminer le long de la voirie et traverser la voie ferrée avec les cyclistes. De ce fait, le profil de la chaussée serait modifié pour tenir compte des exigences de SNCF Réseau en termes de sécurité, avec 1 voie véhicules de 3,50 m. dans chaque sens, en mixité avec les cycles, avec une signalisation horizontale sous forme de pictos cycles, et limitée à 30 km/h.

Jusqu'au niveau du terminus de la ligne de tram, le projet est conforme aux dispositions de l'article L 228-2 du Code de l'environnement *« A 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, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ... »*, mais avant et après le PN, il n'en est plus de même.

Les cyclistes devraient circuler avec les motorisés sur une chaussée à voie unique de 3,50 m. avant le PN, et sur une chaussée à 2 voies dans les mêmes conditions après le PN, sans piste ou bande cyclable, alors que les motorisés doivent respecter 1 m. pour les dépasser.

Sachant qu'un véhicule peut atteindre la largeur de 2,60 m (Art. R-312-10 du Code), ce n'est pas possible et ce n'est pas conforme dans un projet de réaménagement de voirie en 2017.

La signalisation au sol par pictos vélos indique un positionnement du cycliste sur la chaussée. Il ne constitue ni une voie réservée ni une piste cyclable.

Enfin la décision de réduction de la vitesse à 30 km/h, qui relève de l'autorité titulaire du pouvoir de police, ne dispense pas du respect des obligations du Code de l'environnement.

L'aménagement de ce secteur avant et après le passage à niveau doit donc être mis en conformité par prolongement sous la même forme des aménagements cyclables prévus sur l'avenue Charles De Gaulle jusqu'à l'intersection avec le cours St André.

Partie Est de l'aménagement :
Sur l'avenue Charles de Gaulle, l'enrobé coloré des pistes cyclables devrait être continué dans les différentes intersections pour y marquer la présence des cyclistes et améliorer leur sécurité. –

La traversée cyclable de la plateforme du tramway au nord de l'intersection avec l'avenue de l'industrie doit être prévue dans les 2 sens pour éviter aux cyclistes d'avoir à traverser en 2 fois (sur le plan présenté, il n'est possible que dans le sens Est / Ouest).

l'ADTC est favorable à la déclaration d'utilité publique de ce projet d'extension de la ligne A, après mise en conformité du gabarit de la passerelle et des aménagements cyclables prévus, avant et après le PN 6.

• **Courriel 14** :: le 18 Juillet 2017 – 13 :18
LAUVERJAT Antoine

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

• **Courriel 15** :: le 18 Juillet 2017 – 18 :17 et aussi le 20 juillet à 09 :14

BESANÇON Jean-Luc

Observation et avis sur le projet d'extension de la ligne A de tramway Claix - Flottibulle

Bonjour

Mes observations et mon avis sur ce projet.

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.

• **Courriel 16** :: le 18 Juillet 2017 – 19 :15
BAYLET Mireille

Bonjour,

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 abandonner 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** :: le 20 Juillet 2017 – 11 :34
Lettre des conseils de la sci NAJWILL, C/M/S/ Bureau Francis Lefebvre

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 — Flottibulle 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

*[Note du CE :*
- *Cette pièce est reproduite en ANNEXES, §6 Lettre des conseils de la SCI NAJWILL, adressée au CE*
- *J'ai placé un résumé de celle-ci sous la demande du gérant de cette SCI que j'ai enregistrée lors de ma permanence du 18 juillet à Échirolles. Voir ANNEXES, § 5.2 - ECH1]*

• **Courriel 18** :: le 20 Juillet 2017 – 15 :41

DECHENAUX Eliane

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.

## 5.2. Contributions sur le registre d'Échirolles

**ECH1 :** Sci NAJWIL, représentée par son gérant, M. Denis KRIEF – permanence du 18 juillet
Parcelles AL382, AL394, AL481.

> *[Note du CE : ce qui suit est une reformulation de l'écrit déposé est de la teneur de la longue conversation que j'ai eue avec M.Krief et son père].*

La Sci est propriétaire d'un immeuble de bureaux de 5500 $m^2$ environ et des aires de stationnement correspondantes. Le projet prévoit de réduire significativement cette surface de stationnement, alors que le besoin est d'au moins 200 places.

Cette amputation obère la viabilité économique de cet immeuble.

Nous attirons l'attention du CE sur le fait que la collectivité est propriétaire des parcelles situées en face de notre propriété : AL266, AL514, AL388, AL387 et nous demandons que la voie du tram soit implantée plus au nord, sur ces parcelles, et qu'ainsi notre surface de parkings reste inchangée.

Notre conseil chargé de défendre nos intérêts remettra un courrier.

> *[Note du CE :*
> - *La lettre des conseils de la SCI est reproduite en ANNEXES, §6 Lettre des conseils de la SCI NAJWILL, adressée au CE*
> - *J'ai placé un résumé de celle-ci à la page suivante]*

**Résumé de la lettre des défenseurs de la SCI NAJWIL**

Monsieur le commissaire enquêteur

… à toutes fins utiles, il nous parait 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 semble aujourd'hui pas réunis, notamment en ce qui concerne les parcelles appartenant à la SCI NAJWIL.

***i.* En premier lieu**, … 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.

*[Note du CE : la lettre expose*

- *des références à la jurisprudence,*
- *que la Commune de PdC, via l'EPFL, dispose de terrains désaffectés de très grande superficie, situés juste en face de ceux de la SCI, qui pourraient servir à accueillir l'emprise du projet moyennant un léger dévoiement au droit de la propriété de la SCI,*
- *qu'à contrario, les parcelles appartenant à la SCI NAJWIL font l'objet d'une exploitation commerciale qui nécessite des surfaces de stationnement,*
- *que le règlement du PLU de la commune impose des surfaces de stationnement en rapport avec la dimension de ces locaux,*
- *que la concrétisation du projet présenté génèrerait une inadéquation entre le besoin et l'offre de places de stationnement.*

*et conclut sur ce point :*

***« L'expropriation des parcelles […] 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 I'EPFL. »]***

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

*[Note du CE :*

*La lettre s'appuie sur la jurisprudence (arrêt du Conseil d'Etat du 17 mars 2010)[1] :*

> *« 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 ».*

*et indique que :*

- *« les parcelles [visées par l'expropriation] sont louées » et « 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 I'EPFL, qui sont d'ores et déjà concernées par le tracé et libres de toute occupation.

**ECH2,** le 18 juillet 2017
Patricia SAME – 981, av. des JO – 38000 Grenoble

Notes manuscrites dont la teneur est la suivante :

J'approuve ce projet, mais :

a- Je regrette que les cyclistes doivent partager la piste avec les piétons sur le début de l'aménagement jusqu'à l'Avenue de l'industrie.

b- Je m'interroge sur la qualité des rails qui seront choisis. Seront-ils similaires à ceux ce la ligne E ? Des travaux de remplacement chaque année seraient mal venus !

c- Je crains que le dimensionnement du parking relais ne soit pas cohérent avec l'objectif qui est d'attirer les utilisateurs domiciliés dans le sud de l'agglomération ?
Il ne faudrait pas renouveler l'expérience du parking relais de la ligne E qui est toujours saturé !

*[Note du CE : 60 places sont prévues pour des utilisateurs intéressés par a) la ligne A ; b) le terminal bus ; c) les équipement de mobilité ; et d)°… de Flotibulle]*

d- Les ascendeurs de la passerelle seront souvent en panne.
Ne faut-il pas prévoir du personnel de surveillance dans la station terminale ?

e- S'agissant de la sécurité des piétons voulant traverser la voie ferrée à niveau, je ne suis pas sûre que le dispositif prévu soit un frein suffisamment dissuasif !

### 5.3. Contributions sur le registre de PdC

**PdC1** - Mme JEANGRAND, immeuble « Le Canton 1», 1 avenue Charles de Gaulle, le 26/06.

J'habite à l'entresol de l'immeuble au droit duquel sera aménagée la station « Grand Galet ». Cet aménagement va réduire la distance entre l'espace public et le bâtiment que j'habite.

- Je demande qu'on veille à maintenir, pour moi et mes voisins, une haie de hauteur suffisante pour couper la vue sur nos logements depuis l'espace public.

Je tiens à féliciter les entreprises qui travaillent actuellement sur l'avenue Charles de Gaulle : tout est propre et respecté.

**PdC2** - M.LORRAIN Christian, 7 allée du Canton, membre du conseil syndical de la copropriété « Le Canton 2 »,
lors de la permanence du 01/07.

Je suis venu m'informer sur les projets d'aménagement des voies de part et d'autre de la station Grand Galet. Ils me donnent satisfaction. Je suis favorable au projet.

**PdC3** - M. BESANÇON
lors de la permanence du 01/07

J'ai posé des questions au commissaire enquêteur. Je prévois de déposer un dossier sur le site internet.

*[Note du CE : cette personne s'est très longuement intéressée à la partie du dossier traitant de sa valorisation. J'ai perçu qu'elle avait une connaissance des principes d'élaboration des bilans socio-économiques, et qu'elle avait l'intention d'exprimer, chiffres à l'appui que :*

- *Le bilan socio-économique est très optimiste]*

*[Note du CE : La contribution annoncée a bien été déposée sur le site internet. Elle se trouve en Courriel 11 / INT11]*

**PdC4 -** Ayant-droit du terrier 160.
Permanence du 12/07

> *[Note du CE :*
> *J'ai longuement entendu ces personnes. Elles m'ont expliqué la longue histoire des amputations successives de leur parcelle familiale, jamais régularisées, et la teneur des discussions et courriels échangés avec les représentants du porteur de projets. Elles ne sont pas d'accord avec les dernières propositions qui leur ont été faites. Elles donneraient leur accord si elles reçoivent en sus la contrepartie financière du coût de l'électrification de leur portail par leurs soins, une électrification qu'ils jugent indispensable en raison de l'amenuisement de l'espace.]*

Permanence du 18/07

Teneur d'une lettre reçue en main propre :

« …Nous resterons sur notre position si le financement d'un portail électrique n'est pas pris en charge par le SMTC… »

> *[Note du CE :*
> *Ces personnes m'ont également remis des copies de courriels échangés entre « Groupe 38 » et Mme Corinne Mantello les 29/05/2017 (de Mme Mantello à « Groupe 38 ») et 30/05/2017 (la réponse de « Groupe 38 à Mme Mantello) et demandé que je ne publie pas la teneur de ces courriels personnels. Je ne les reflète donc pas plus dans ce PV.]*

**PdC5 -** BARNIER Michel, 1 allée du Bois Joli 38000 Le-Pont-de-Claix, le 17 juillet

Notes manuscrites dont la teneur est la suivante :

a- Je suis totalement en faveur de ce projet pour les raisons suivantes :

- Il accompagne bien le développement urbain qui est prévu et facilitera l'accès des habitants au centre commercial « Grand Place » et à la halte ferroviaire d'Échirolles,
- Il servira aussi à ceux qui habitent aux alentours de Flotibulle ayant les mêmes destinations
- Il sera aussi utile aux salariés de [Ti ???] pour venir à leur travail et éventuellement faire des courses lors de la pause déjeuner

b- Cependant la construction, à la demande de SNCF Réseau, de hautes et longues barrières dissuasives et d'une passerelle pour que les piétons ne traversent pas la voie à niveau est un *« non-sens »* (terme choisi pour rester courtois)

- Il ne passe que 20 à 25 trains par jour, entre 6 h et 21h35[Note CE : soit en moyenne toutes les 37 mn]
- Aux heures de pointe, deux ascenseurs n'auront pas la capacité suffisante et des piétons ne supporteront pas de devoir attendre.

**PdC6 -** Association « Standard 216 _ Histo Bus Grenoblois » (« HBG »),

Courrier reçu le 19 juillet à la mairie de PdC

Notre association est fermement pour le développement des transports en commun, et accepte le choix de l'implantation de la station terminale de la ligne qui est proposé.
Mais cette implantation a des conséquences fort regrettables pour ce qui nous concerne.

Les véhicules de cette association sont hébergés dans un bâtiment appartenant à la Métro. Le projet prévoit le réaménagement des voies d'accès au site et à l'immeuble voisin « Le Gabord ».
« L'agencement en S de la nouvelle voie ne conviendra pas pour nos autocars et bus en général et à fortiori pour nos autobus articulés, longs de quasiment 18 m.
La longueur de l'aire de stockage d'attente au feu tricolore est insuffisante.

Nous avons bien noté que le PLUi en gestation prévoit la création d'une voie dans le prolongement de la rue de la Paix

- Nous demandons que la nouvelle voie prenne naissance en face de la ruelle passant le long de la façade sud de l'immeuble « Le Gabord ». Ainsi, il n'y aurait plus qu'un simple virage à gauche pour sortir et la longueur de stockage au feu serait portée à 40 m environ.

Pour manœuvrer nos bus articulés au sein de l'enceinte, nous utilisons actuellement comme aire de respiration, le parking nord jusqu'en bordure de l'avenue Charles de Gaulle sur une longueur de 67 m. Le projet prévoit de réduire la longueur de ce parking et nous le comprenons.

- Nous demandons que la longueur disponible soit maintenue au minimum à 30 m à compter du bord de la façade nord de l'*espace HBG ;*
- Nous proposons que la perte d'espace de respiration soit compensée par une mise au « gabarit poids lourds » de l'aire de stockage en façade ouest de notre bâtiment, moyennant la modification de deux murs, le rehaussement du sol d'environ 1m et l'élargissement de l'aire de 0,8 m.

## 6. Lettre des conseils de la SCI NAJWILL, adressée au CE

Déposée sur le site internet, le 20 juillet à 11h34
Reçue par courrier avec AR au siège de l'enquête, le 24 juillet.
Attachée au registre d'enquête de PdC.
Conseils = C/M/S/ Bureau Francis Lefebvre

*[Note du CE : j'ai corrigé certaines coquilles. Je n'ai pas repris l'extrait du plan de l'enquête parcellaire qui figure dans le courrier original]*

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$^0$481, d'une superficie totale de 2.293 m2 ;
- AL n$^0$394, d'une superficie totale de 4.276 m2 ;
- AL n$^0$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 l'expropriation ainsi envisagée :

En premier lieu et à toutes fins utiles, il nous parait 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 semble 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.l 009).

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 Epoux Lacour, Recueil 1987, p. 121 ; CAA Douai, 26 mai 2005, n003DAOI094; CE, 23 décembre 2010, n0331134; CAA Marseille, 19 décembre 2011, n$^{0}$09MAO 1995).

**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 m".

Ces parcelles ont été récemment acquises par la Commune par le biais d'une préemption, I'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* I'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 maitrise 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 I'EPFL.**

***ii.*** **<u>En second lieu</u>**, 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 jurisprudence', 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 »*[3].

En I' 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 I'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 I'EPFL, qui sont d'ores et déjà concernées par le tracé et libres de toute occupation.

[3] CE, 17 mars 2010, *Assac. Alsace Nature Environnement et a.*, n° 314114