

Déroulement de la séance

- **Présentation du projet et de son historique**
- **Focus sur le secteur des Charmettes**

1

Présentation du projet

Les enjeux de mobilités dans le secteur nord-ouest

- Une géographie contrainte

→ Obstacles naturels et humains importants : rivières, autoroutes, voie ferrée, ligne électriques...



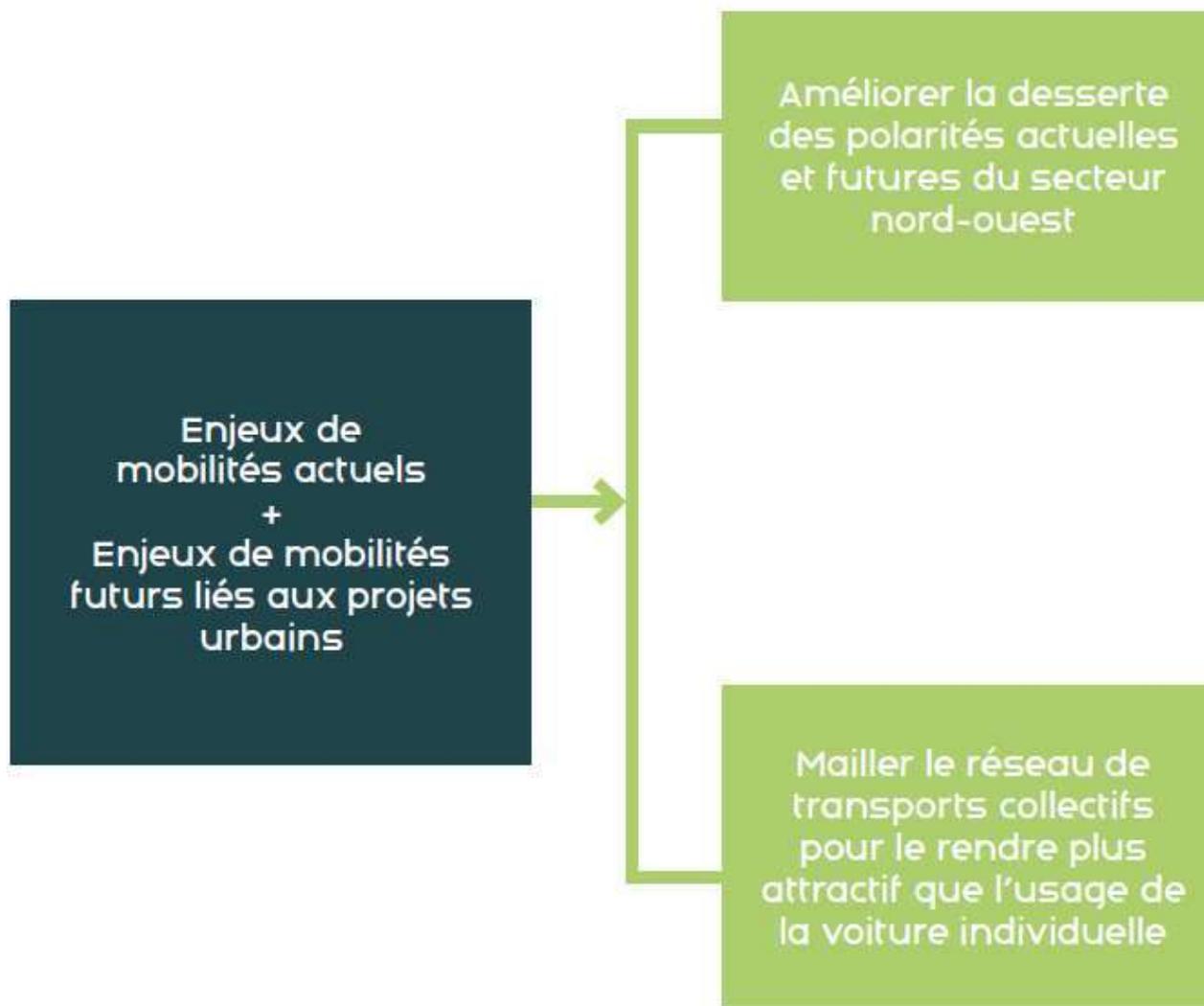
Les enjeux de mobilités dans le secteur nord-ouest

- Un secteur en dynamique

→ Grands projets urbains réalisés ou en cours: Presqu'île ZAC, Portes du Vercors, Parc d'Oxford, Esplanade



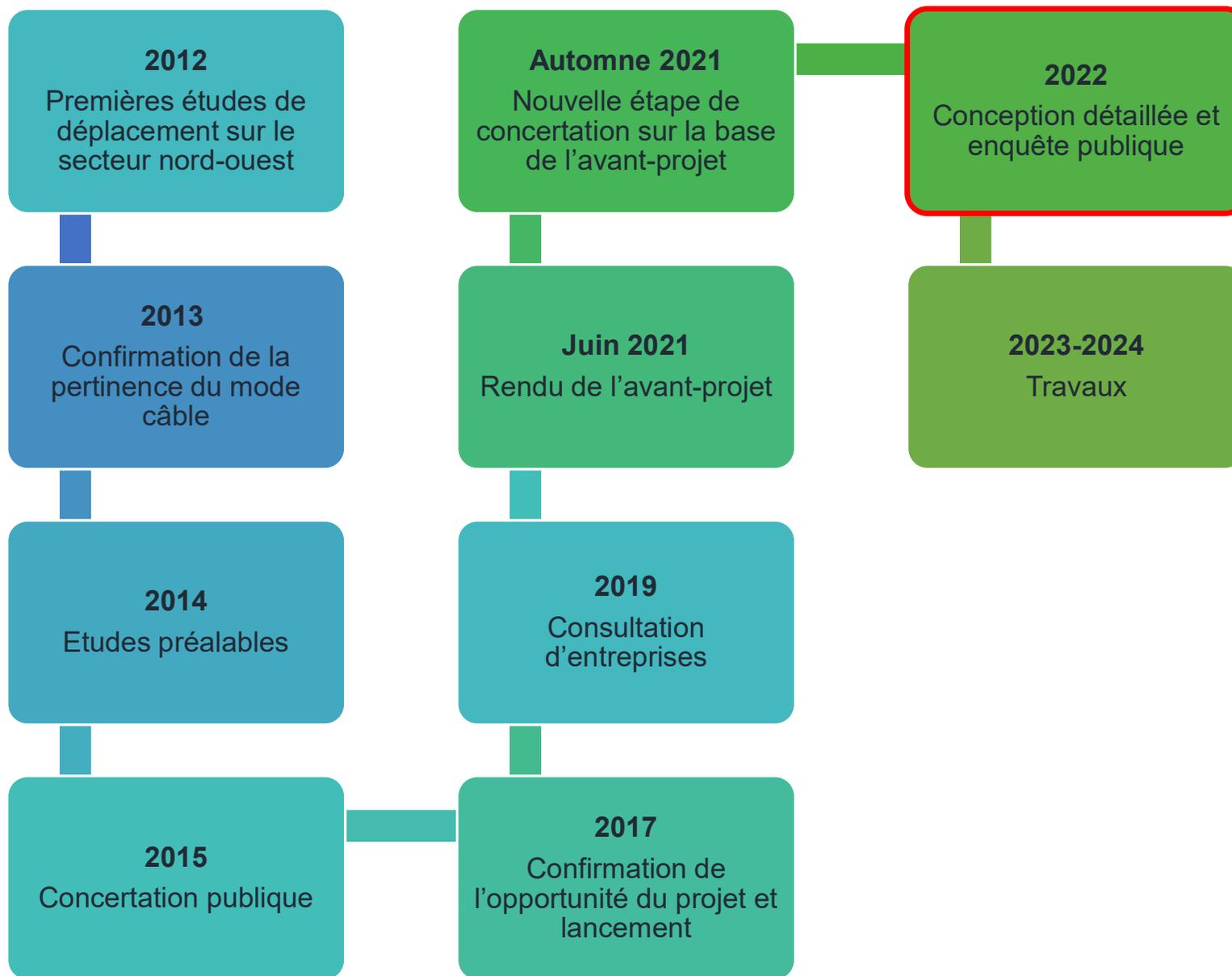
Les objectifs du projet



A proximité du secteur des Charmettes, il s'agit principalement des pôles constitués par La Poya, les Portes du Vercors dans son ensemble et la Presqu'île.

A proximité du secteur des Charmettes, il s'agit des lignes de tramway A et B, des lignes de bus structurantes et notamment la C6.

Historique du projet et calendrier



Quels tracés envisagés ?

1. TRACÉ DIRECT INITIALEMENT ENVISAGÉ

Avantages

- Coûts plus avantageux
- Temps de trajet réduit

Inconvénients

- Survol important de parcelles bâties
- Impact visuel fort
- Acquisitions foncières nombreuses
- Pas de desserte des Portes du Vercors

Cette option ne desservant pas la ZAC des Portes du Vercors, elle ne remplissait pas les objectifs fixés par le SMTc (devenu SMMAG). Elle a donc été écartée.

2. TRACÉ ADAPTÉ AUX PORTES DU VERCORS

Avantages

- Survol limité de parcelles bâties
- Acquisitions foncières limitées
- Desserte des Portes du Vercors

Inconvénients

- Coûts plus élevés
- Temps de trajet plus élevé



Tracé retenu qui sera soumis à enquête publique



Station La Poya



Station La Saulée



Station L'Argentière



Station Presqu'île ouest



Station Oxford



Station Hôtel de Ville



2

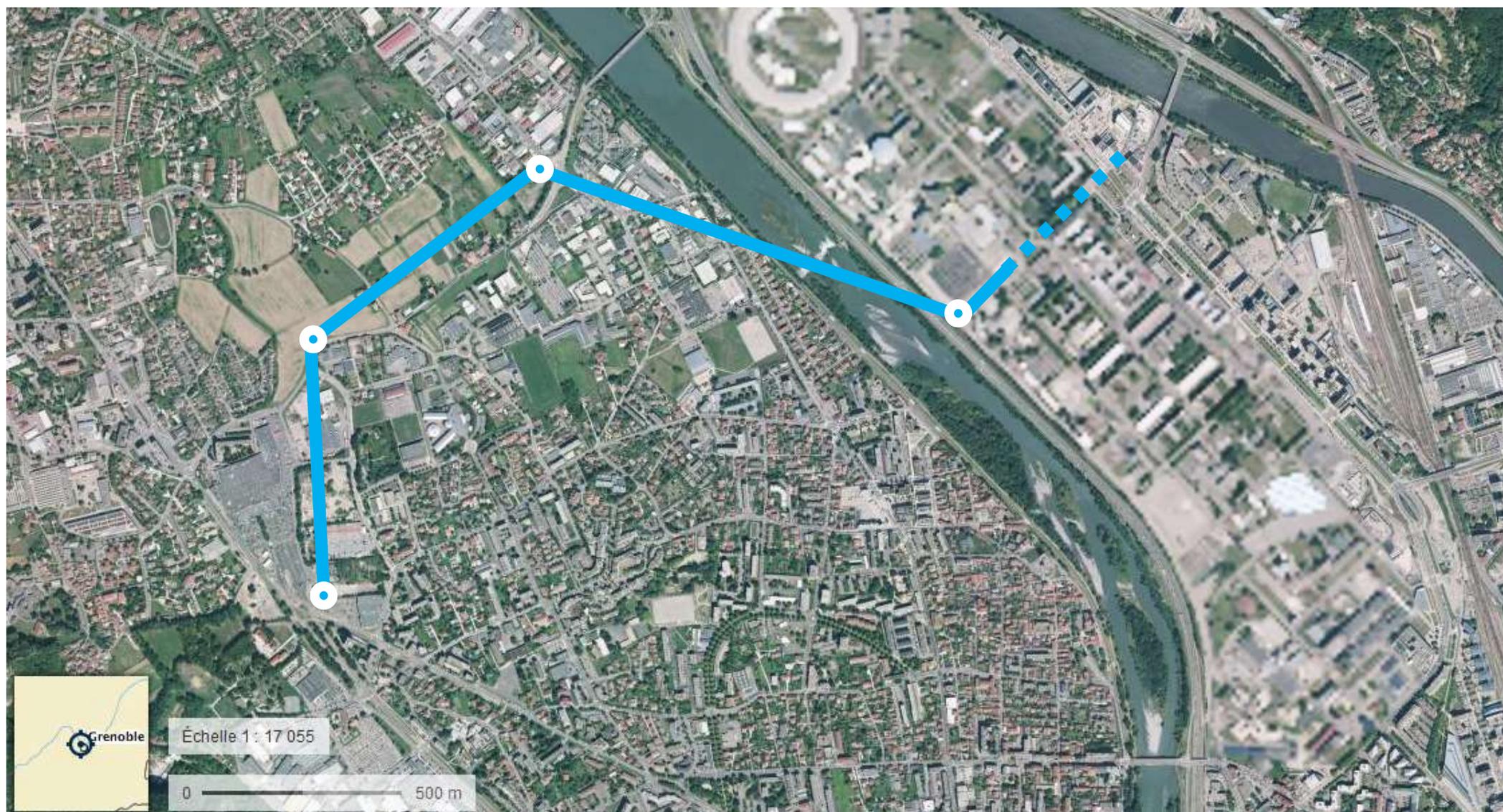
Focus sur le secteur des Charmettes

Zoom sur le secteur concerné



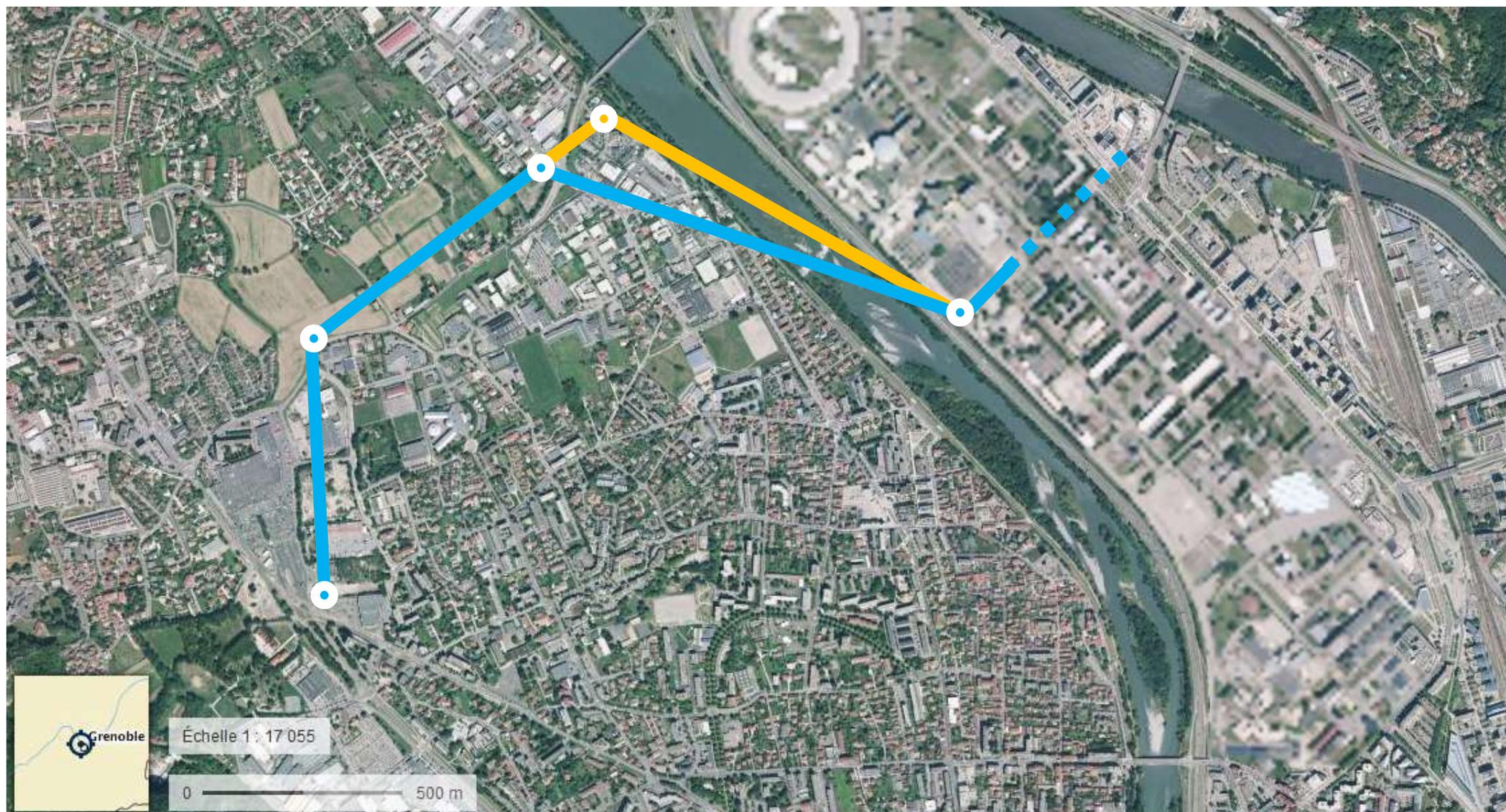
Les tracés précis étudiés

- Tracé issu de la concertation de 2015 en rive gauche



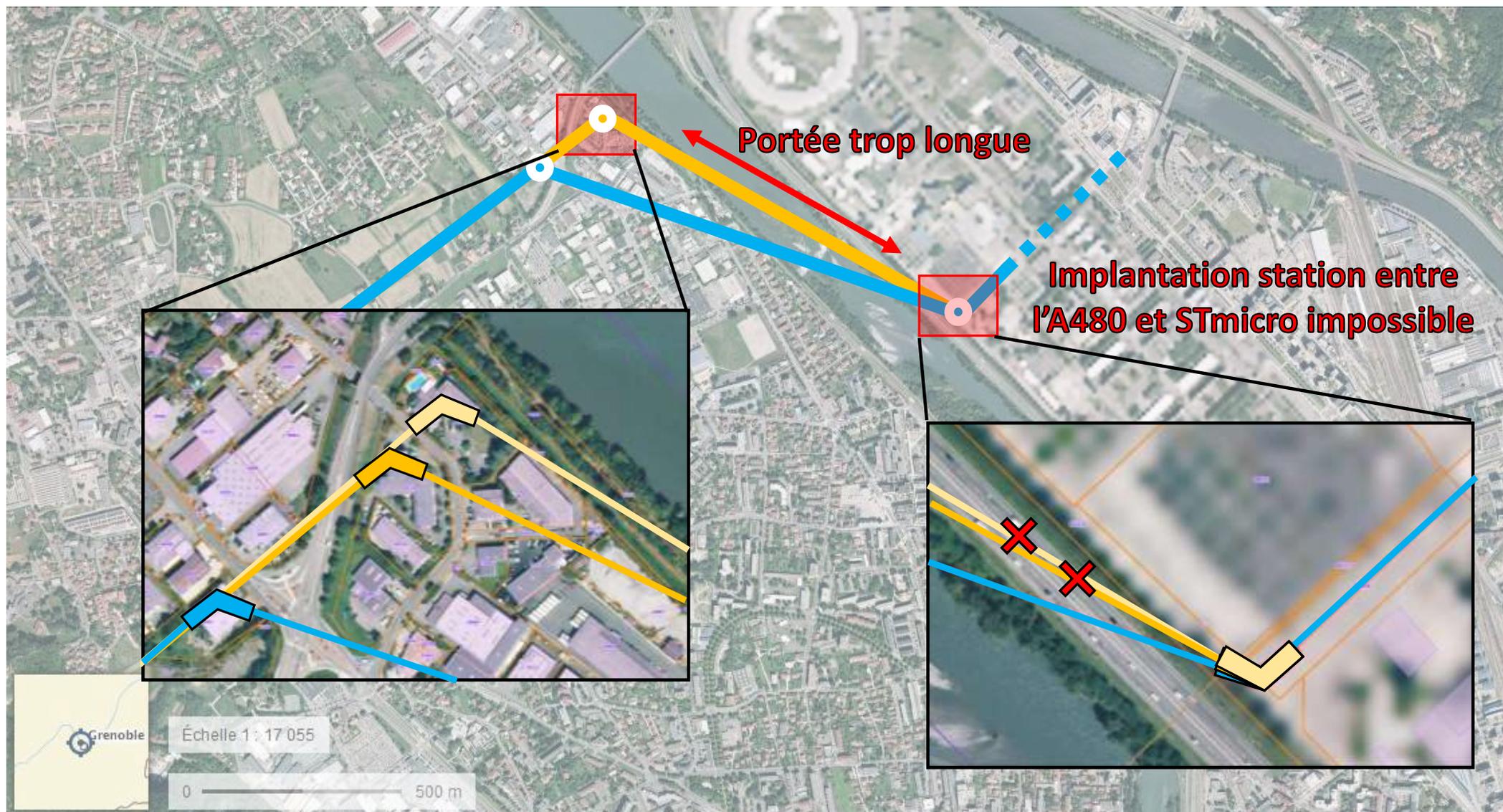
Les tracés précis étudiés

- Etude d'un décalages du tracé vers le nord



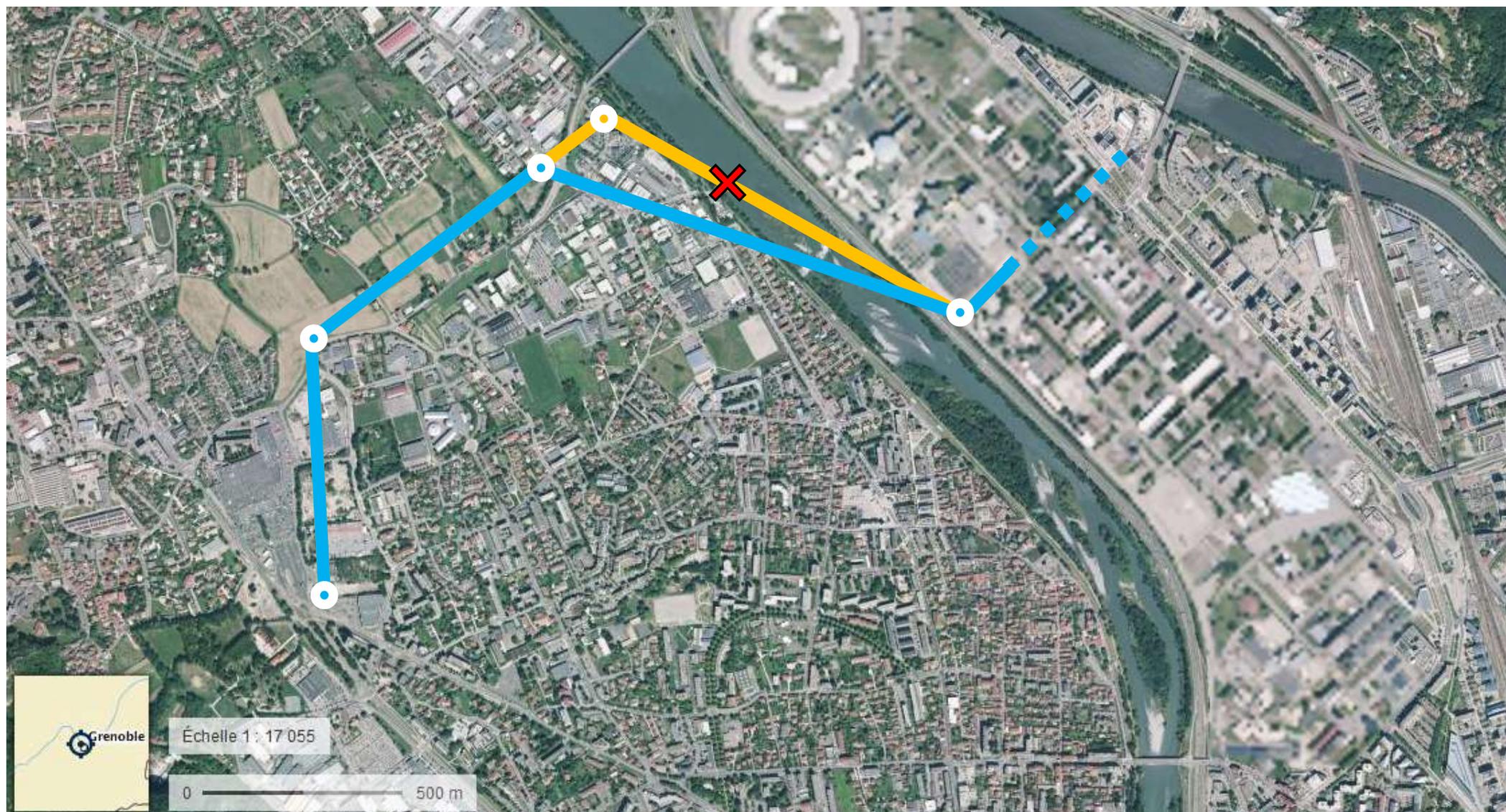
Les tracés précis étudiés

- Etude d'un décalages du tracé vers le nord

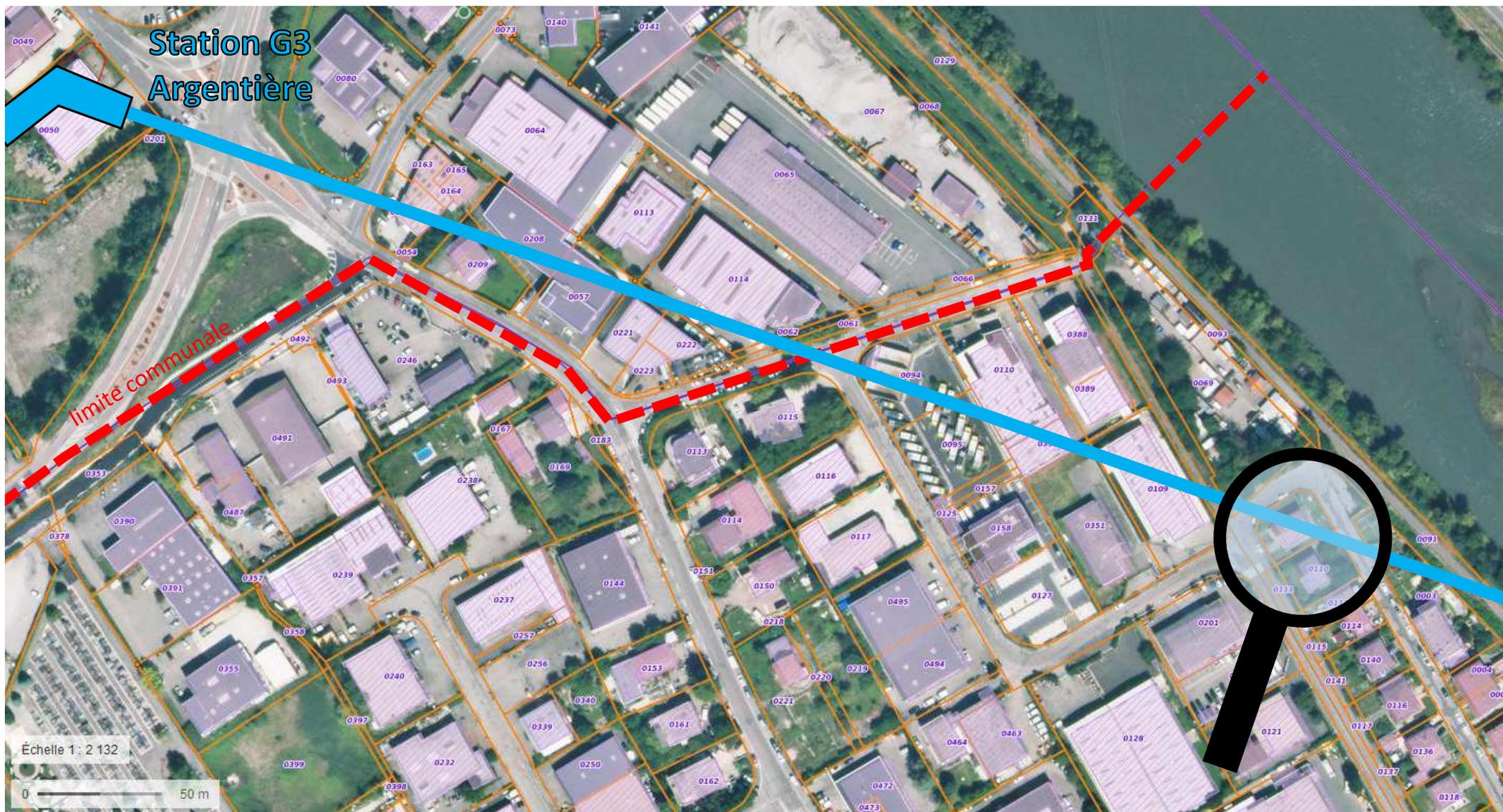


Les tracés précis étudiés

- Décalages du tracé vers le nord → **Pas de faisabilité technique**

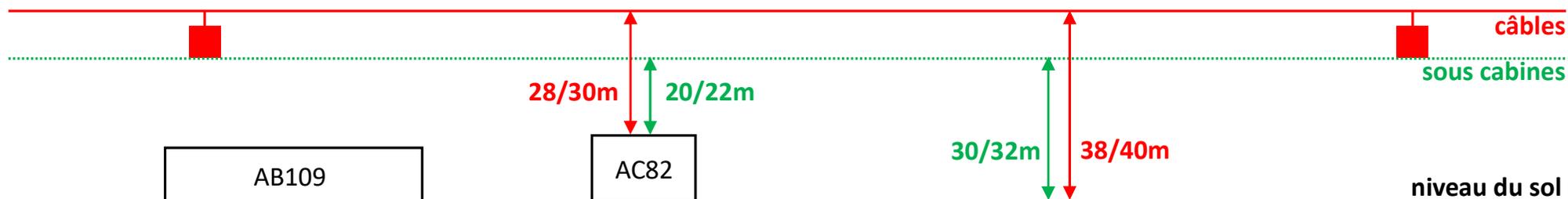


Projection du tracé retenu



Projection du tracé retenu

- Survol du nord du lotissement des Charmettes



Projection du tracé

- Survol du nord du lotissement des Charmettes



Projection du tracé

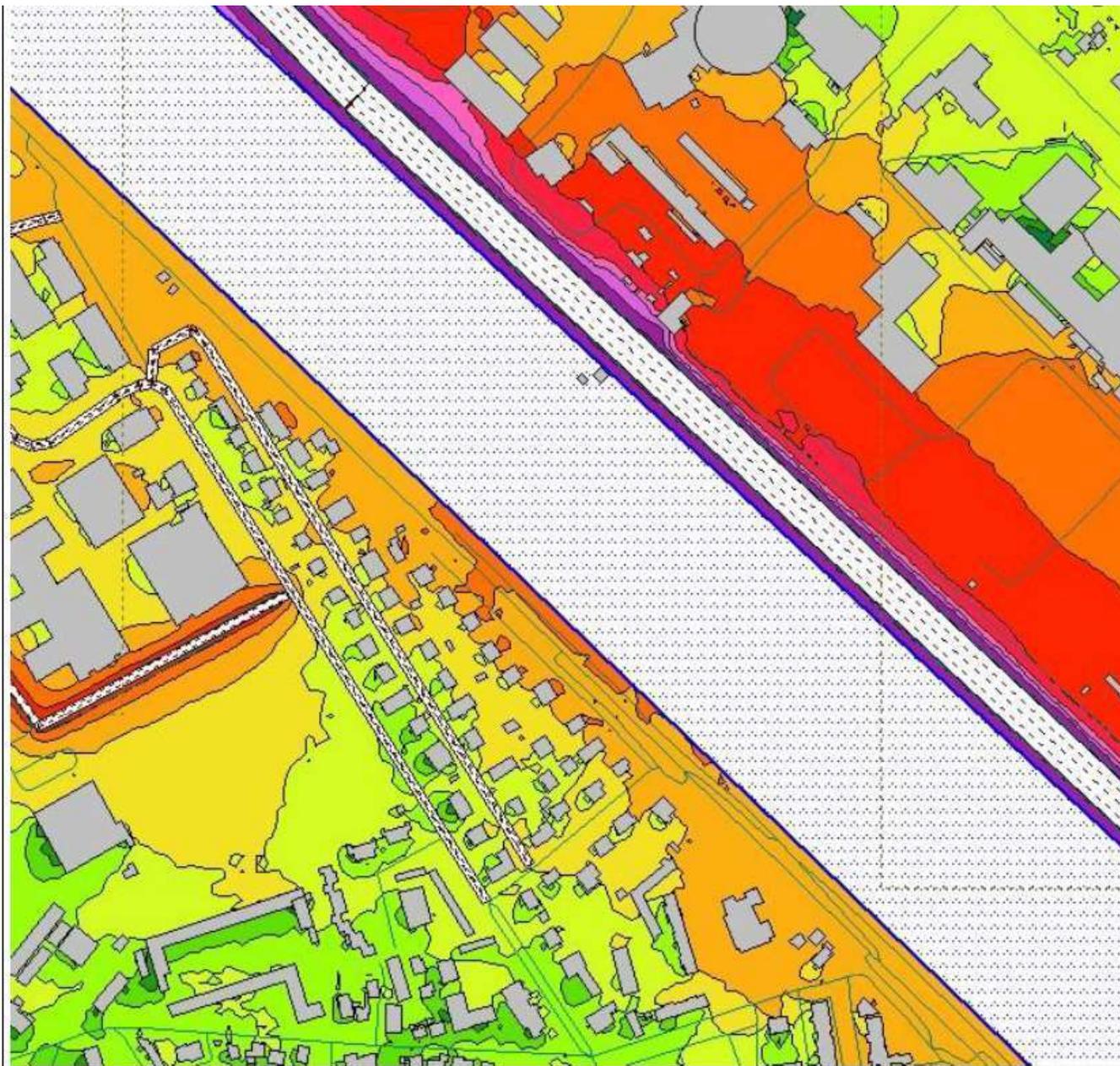
- Enfouissement prévue de la ligne électrique 63 000V et suppression du pylône électrique



Ambiance sonore actuelle

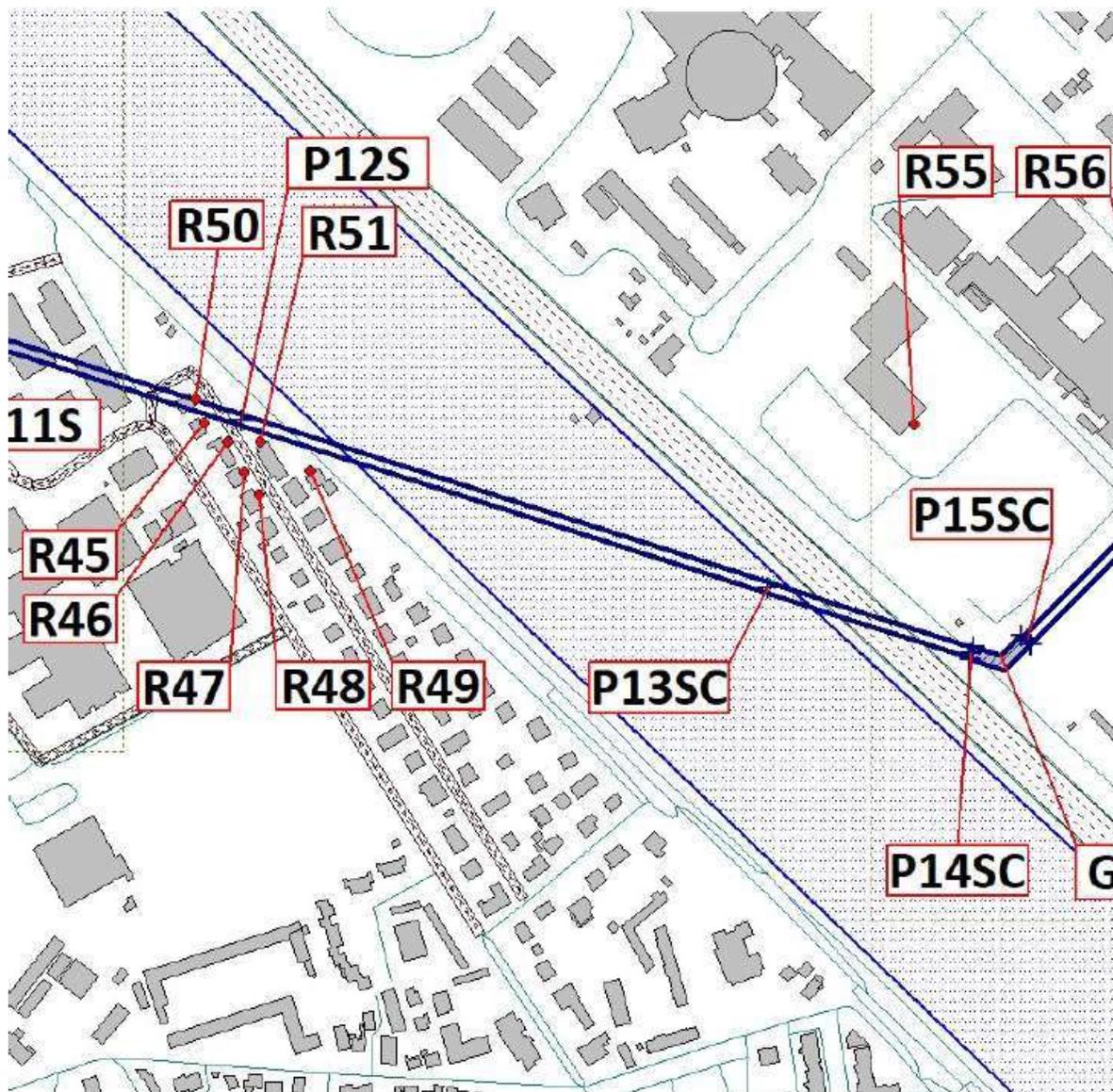


Planche 4



Etat initial sans télécabine (routes, tramways et trains)

Ambiance sonore actuelle

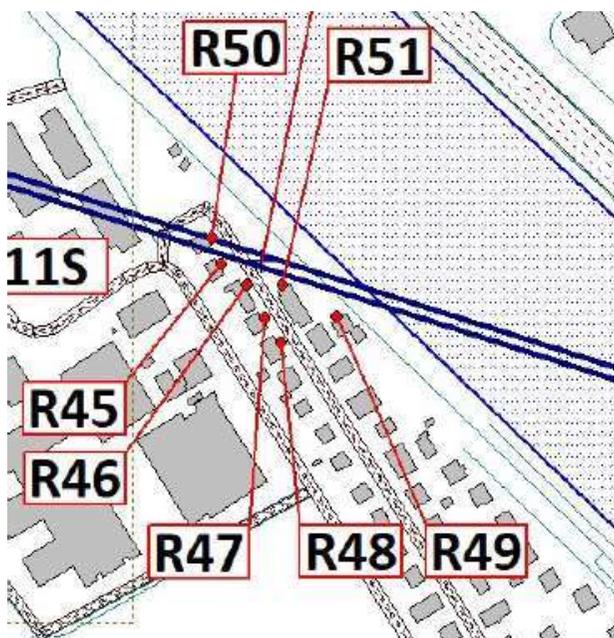


Point de calcul	Etat initial sans télécabine [dBA]
R45 RdC	60,5
R46 RdC	60,5
R47 RdC	57,0
R48 RdC	56,5
R49 RdC	61,5
R50 R+1	60,0
R51 R+1	59,5

- Ambiance principalement caractérisée par l'A480 et le Drac

Estimation de la contribution du projet

- Les cabines n'étant pas motorisées, leur passage ne produit aucun bruit, sauf au niveau des pylônes.
- La seule source d'émission correspond au passage des cabines au niveau des pylônes.
- Dans l'hypothèse d'un pylône situé dans le secteur, la modélisation est la suivante:

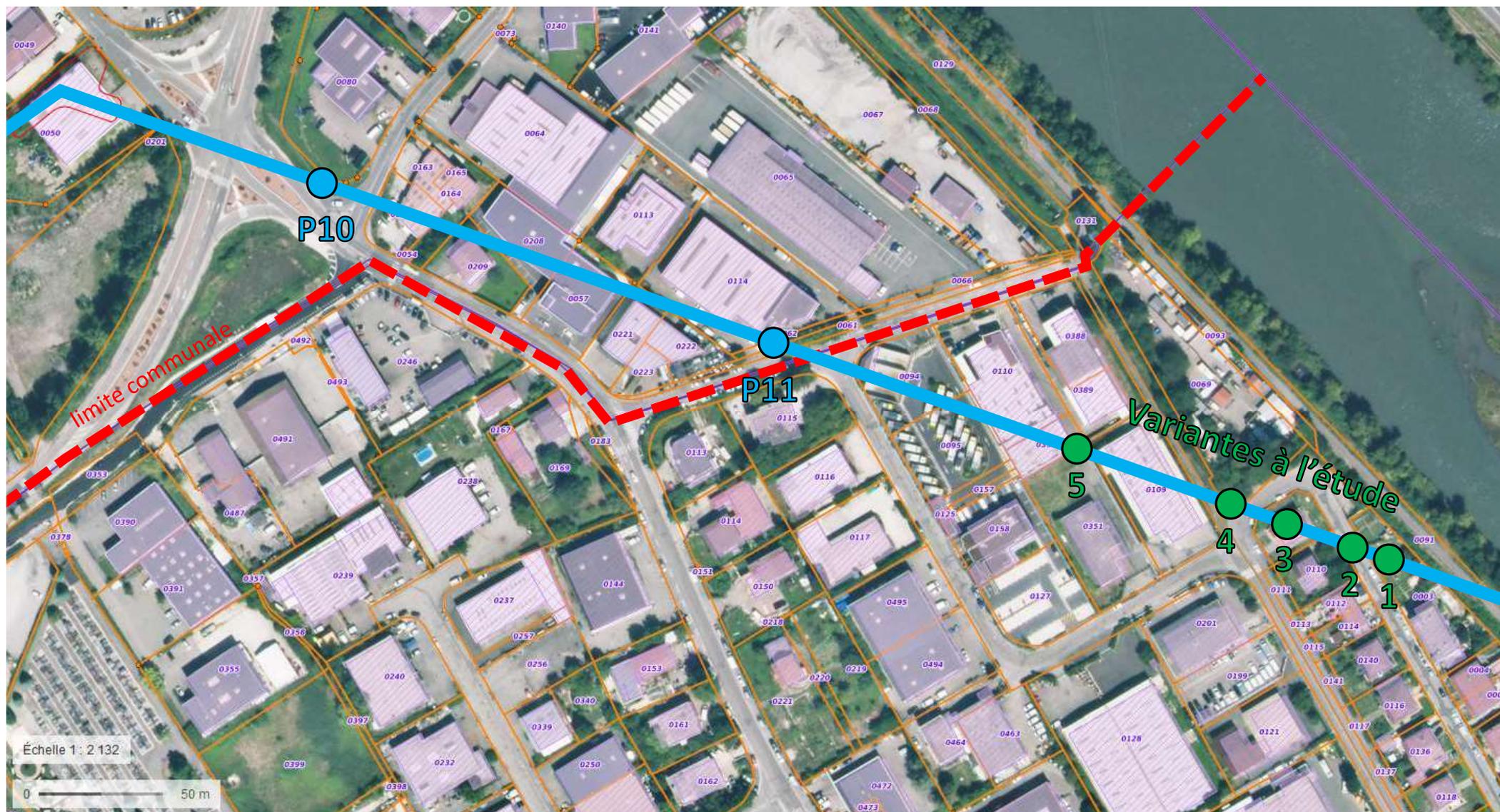


Point de calcul	Etat initial sans télécabine [dBA]	Contribution projet télécabine seul [dBA]
R45 RdC	60,5	37,5
R46 RdC	60,5	38,0
R47 RdC	57,0	36,5
R48 RdC	56,5	34,5
R49 RdC	61,5	34,0
R50 R+1	60,0	38,0
R51 R+1	59,5	39,5

- Le bruit généré par le passage d'une cabine sur le pylône sera largement couvert par le bruit ambiant au niveau des habitations

Position des pylônes

- La position du pylône n°12 est encore à l'étude



Position du pylône n°12

- Visuel d'un pylône similaire : pylône n°17, Grenoble



Position du pylône n°12

- **Critères pris en compte dans l'analyse**
 - Faisabilité géotechnique → Investigations réalisées cette semaine
 - Présence de réseaux sous-terrains
 - Effets sur la voirie
 - Situation foncière
 - Effets sur le paysage
 - Impact sur l'exploitabilité de la ligne (confort des usagers, maintenabilité, sécurité...)
 - Faisabilité au regard du long survol du Drac
 - Faisabilité au regard du franchissement inférieur de la ligne électrique 225 000V en rive droite du Drac
 - Impact financier