

## Avant de zoomer sur le lotissement, retour sur le choix du tracé global

### 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



## Avant de zoomer sur le lotissement, retour sur le choix du tracé global



# Station La Poya



# Station La saulée



# Station L'Argentière



# Station Presqu'île ouest



# Station Oxford



# Station Hôtel de Ville

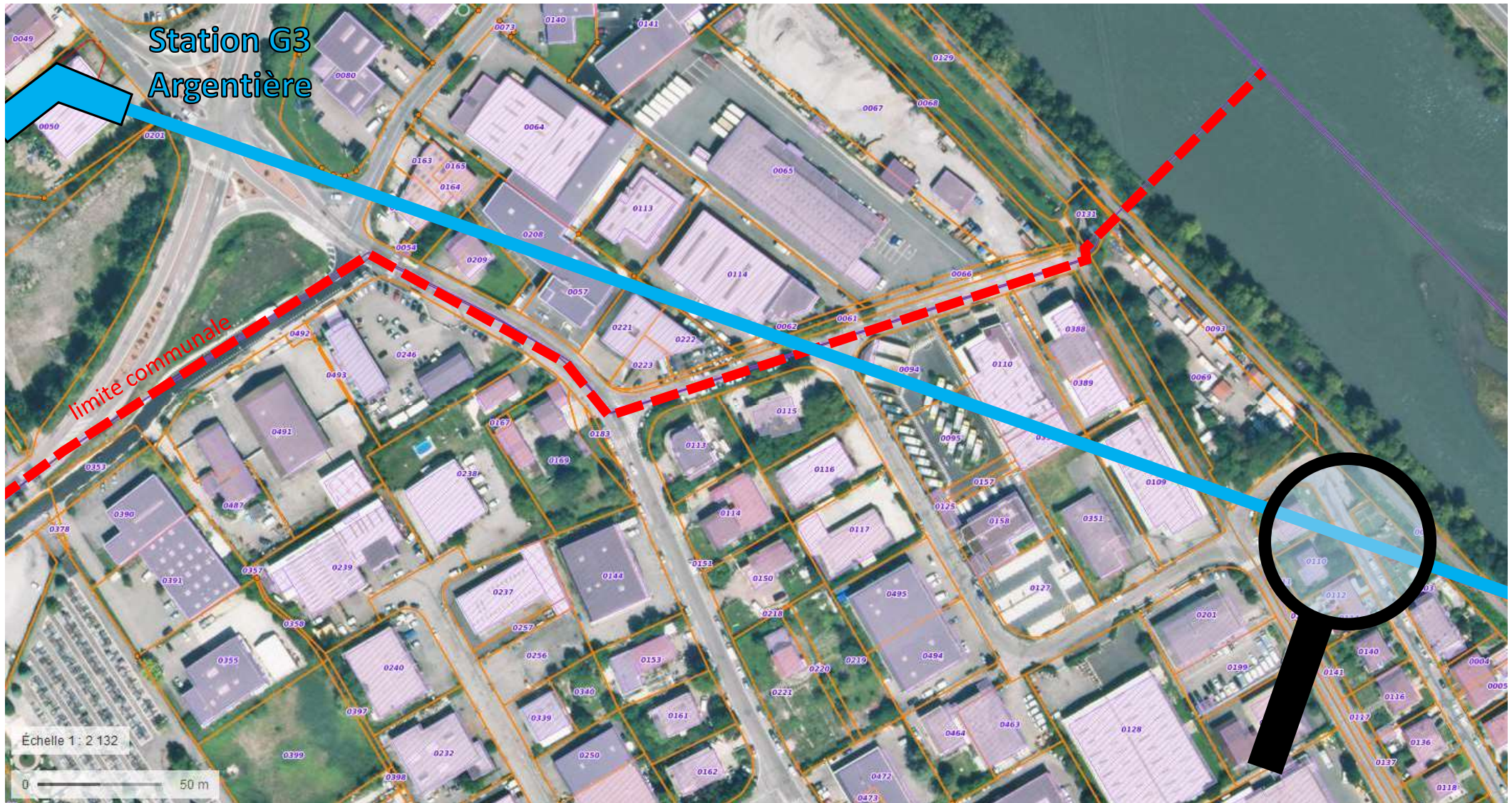




## Zoom sur le secteur concerné

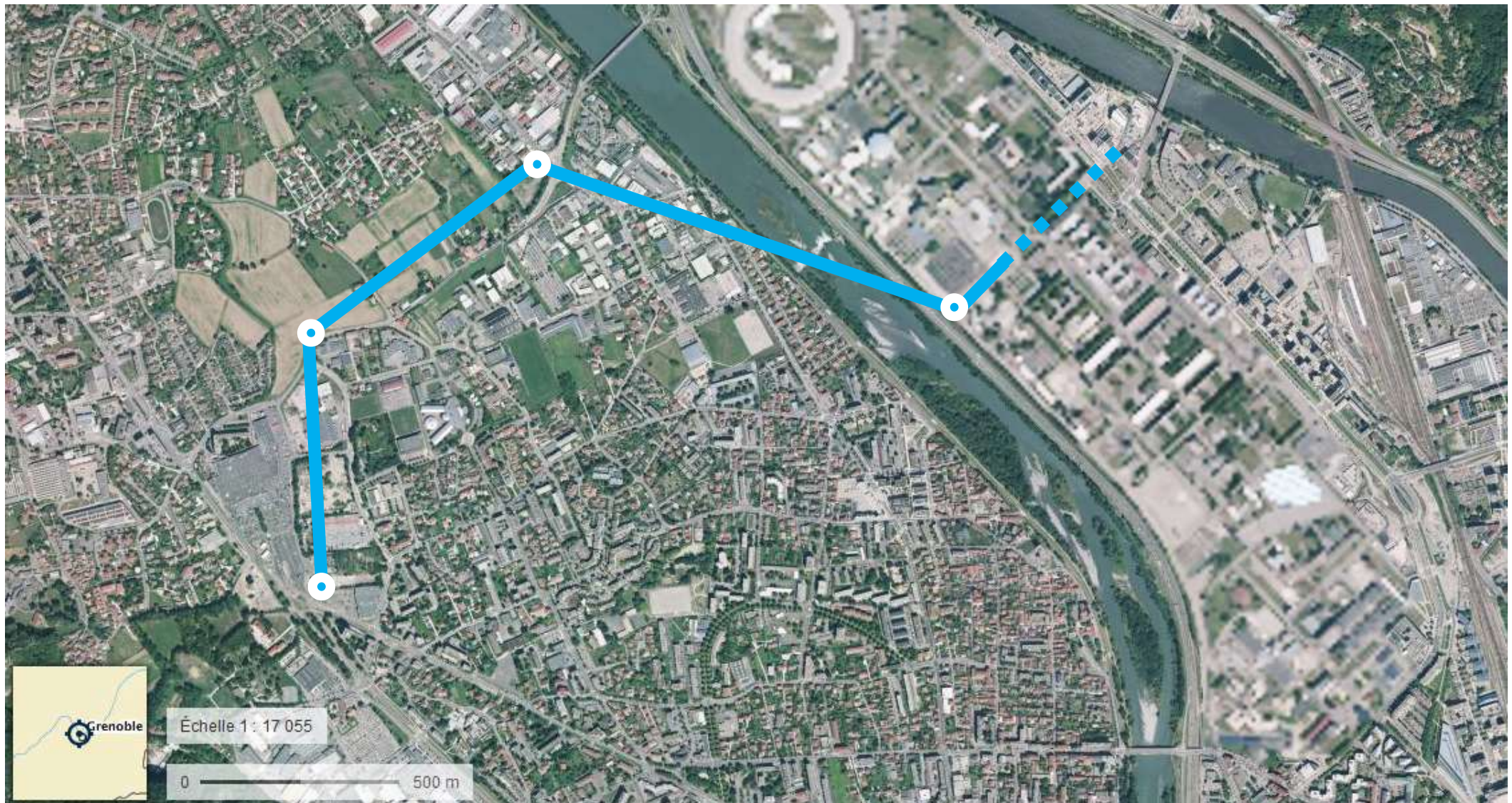


# Projection du tracé retenu pour la suite



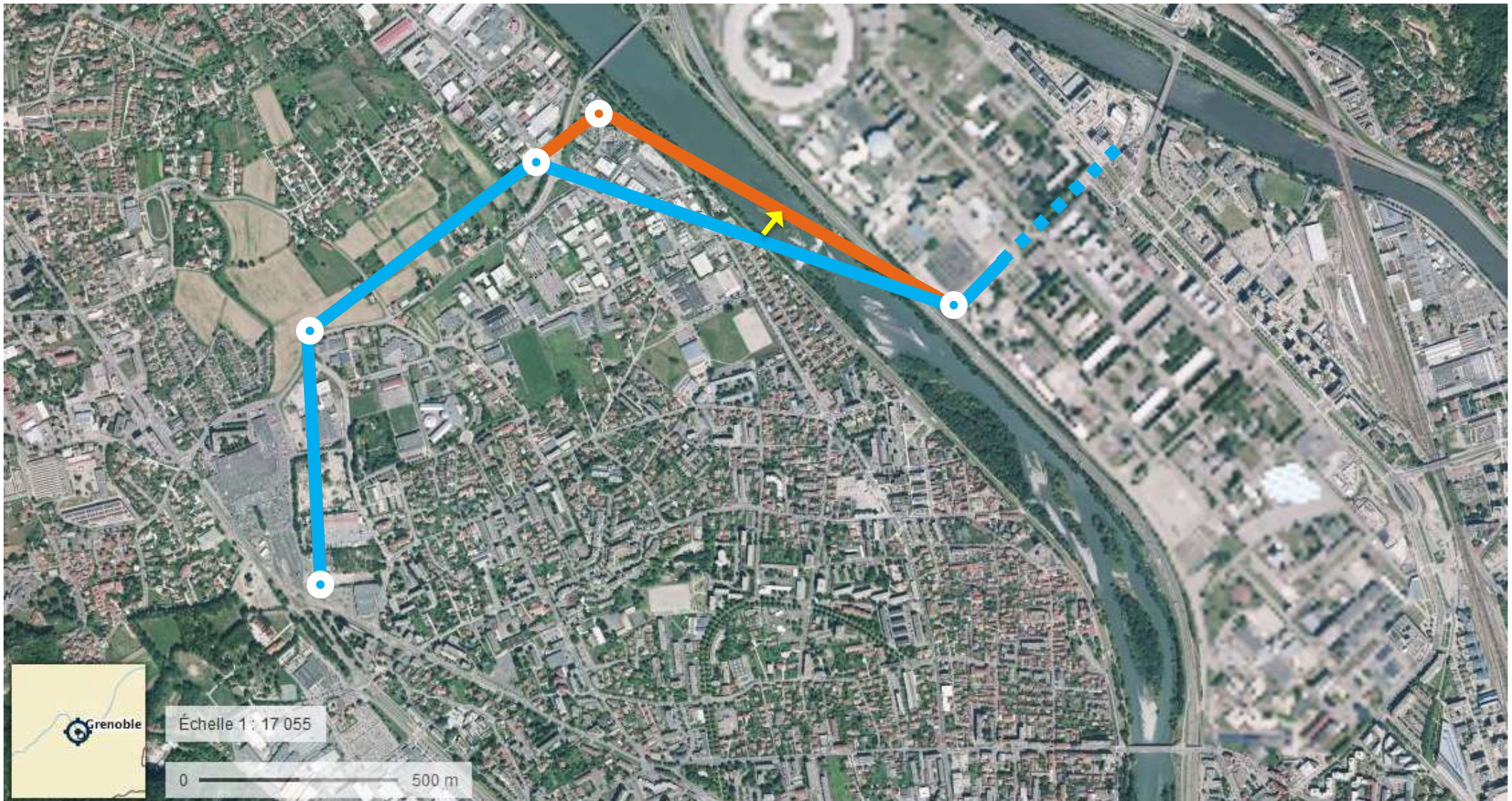
# Les tracés précis étudiés

Tracé issu de la concertation de 2015 en rive gauche



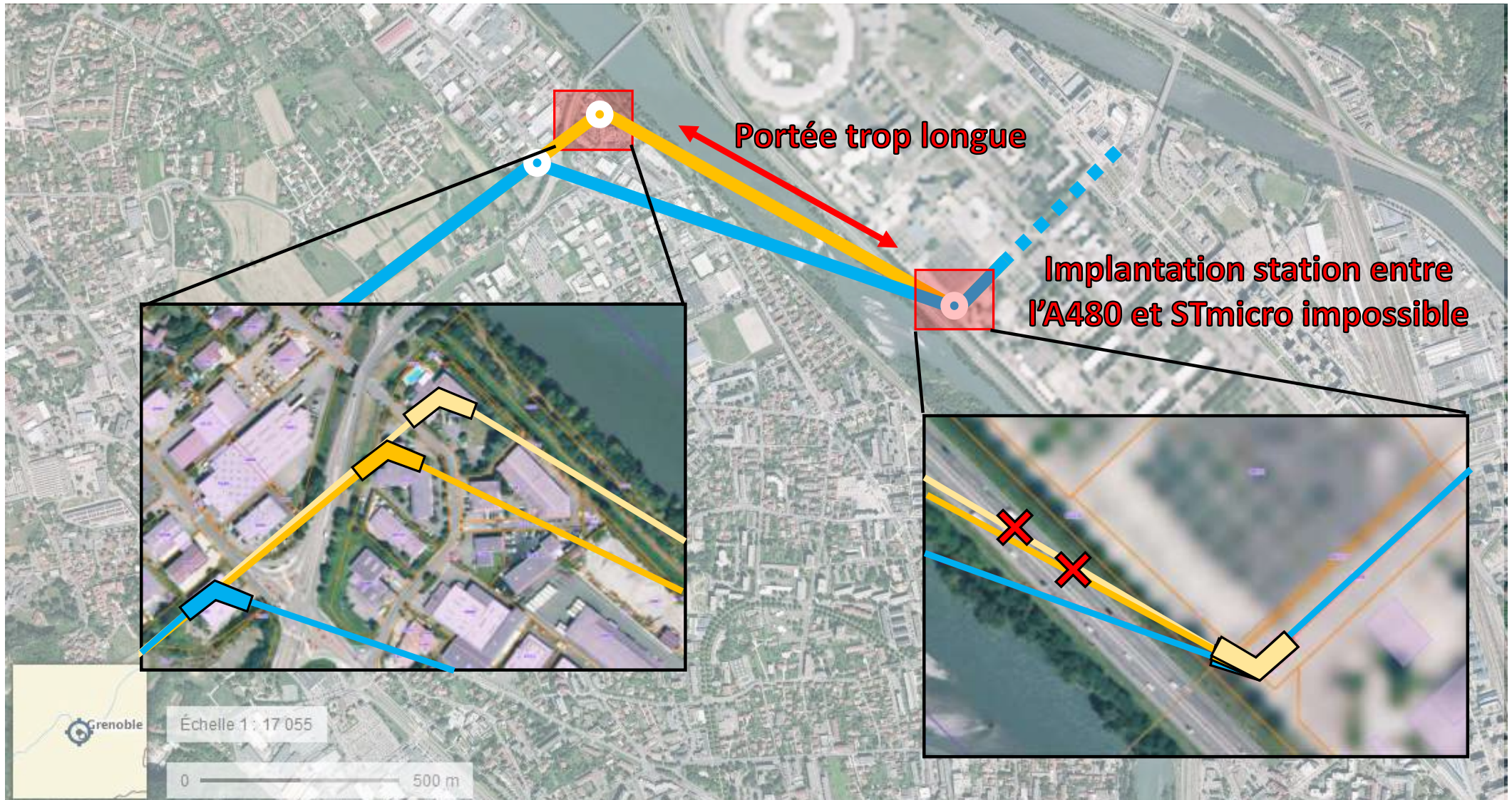
# Les tracés précis étudiés

Etude d'un décalages du tracé vers le nord



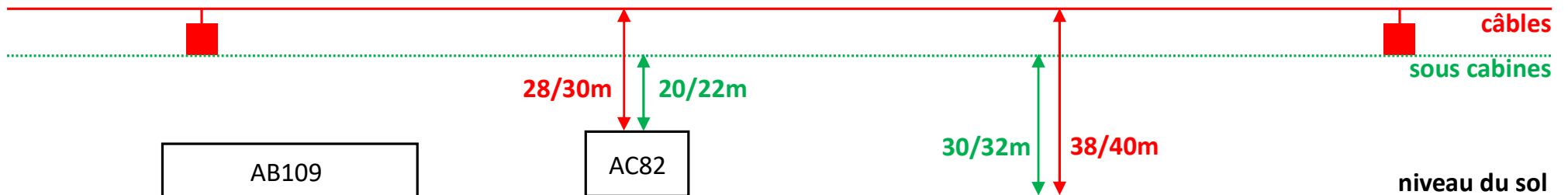
# Les tracés précis étudiés

Etude d'un décalages du tracé vers le nord



# Projection du tracé retenu pour la suite

Survol du nord du lotissement des Charmettes



# Projection du tracé retenu pour la suite

Survol du nord du lotissement des Charmettes



# Projection du tracé retenu pour la suite

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





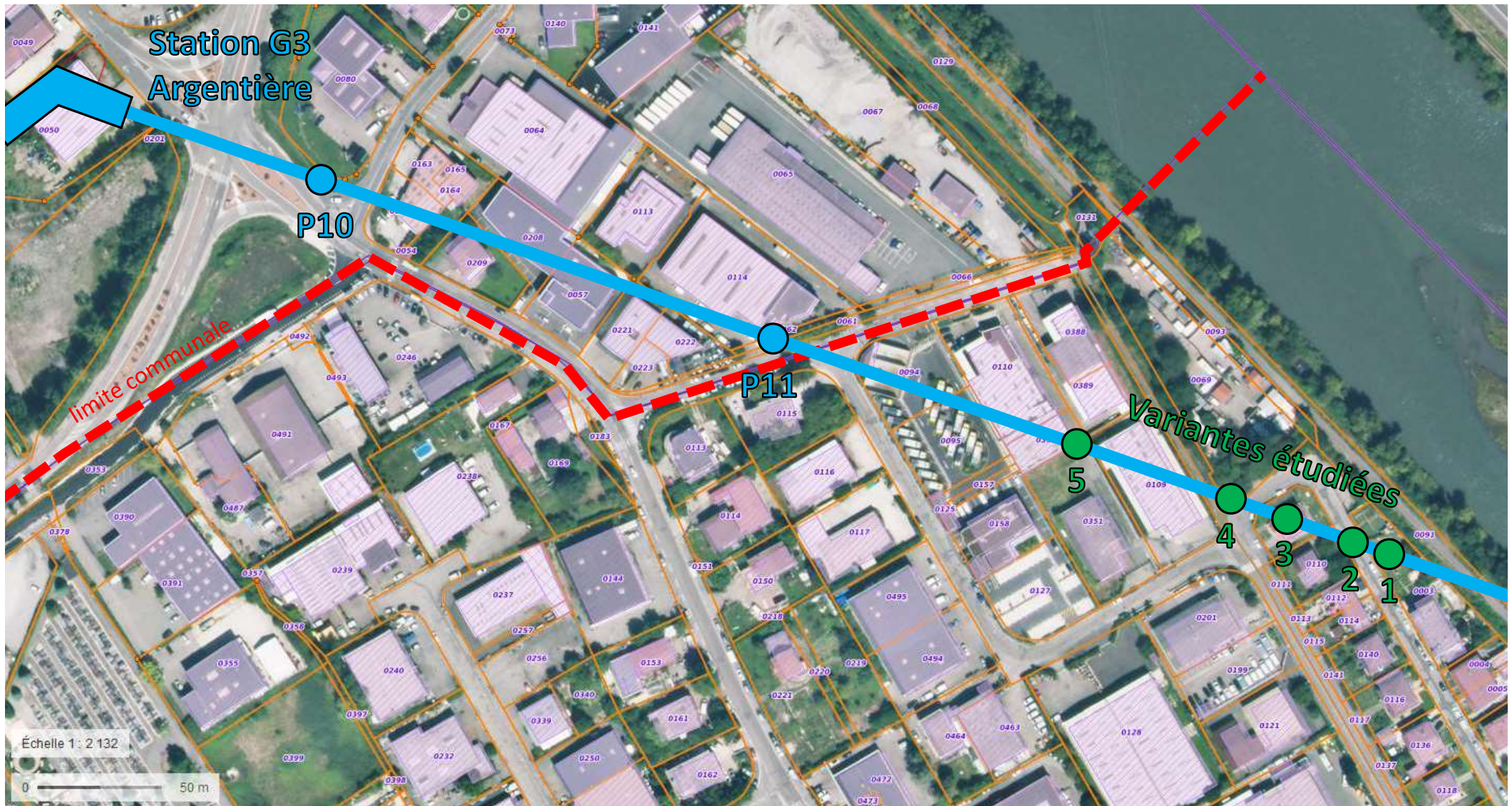
# Positionnement des pylônes

Visuel d'un pylône similaire dont la position est actée : pylône n°17, Grenoble



# Positionnement des pylônes

La position du pylône n°12 a été particulièrement étudiée ces derniers mois



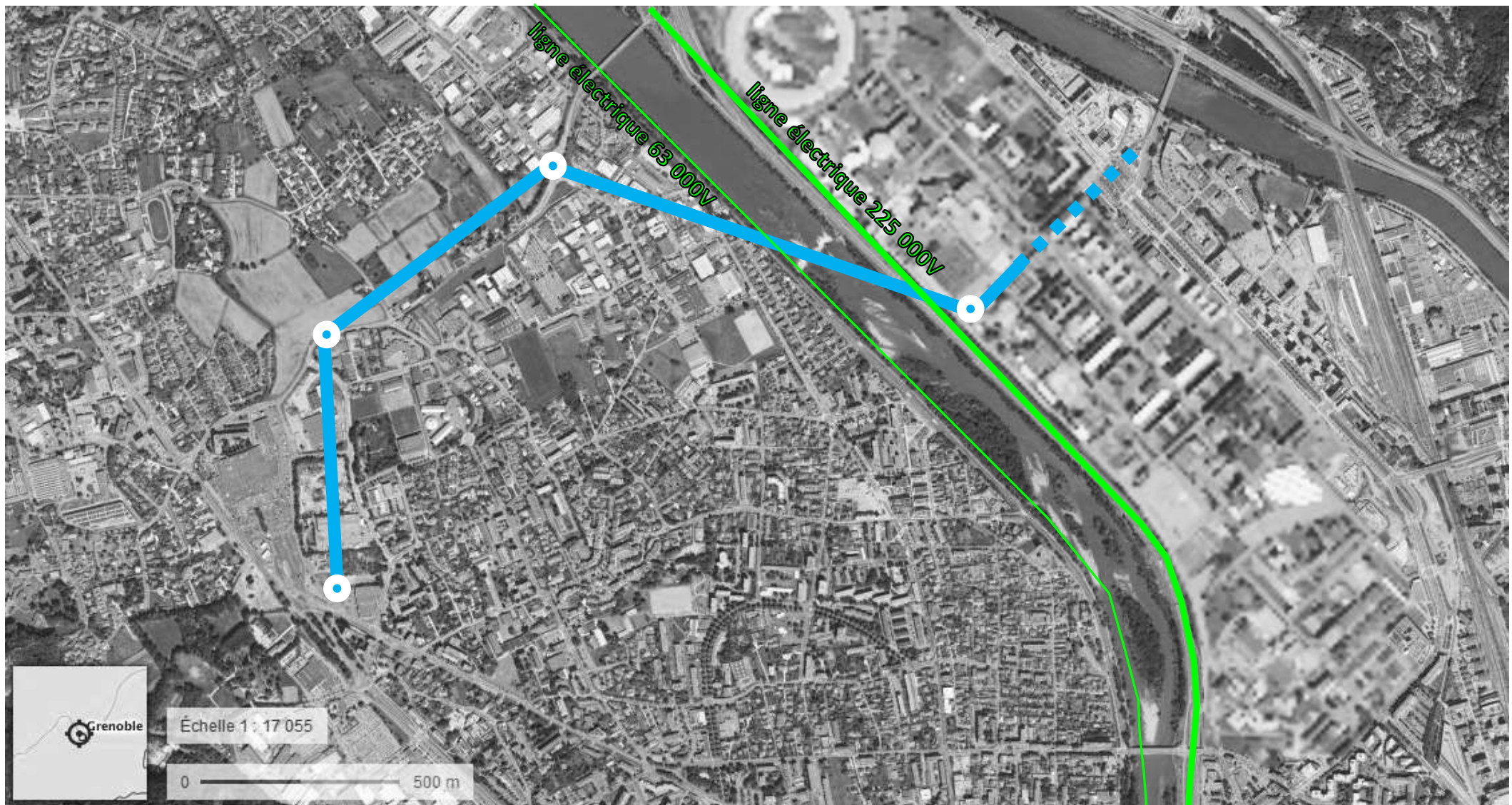
# Position du pylône n° 12

## Critères pris en compte dans l'analyse

- Faisabilité géotechnique
- Présence de réseaux souterrains
- 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

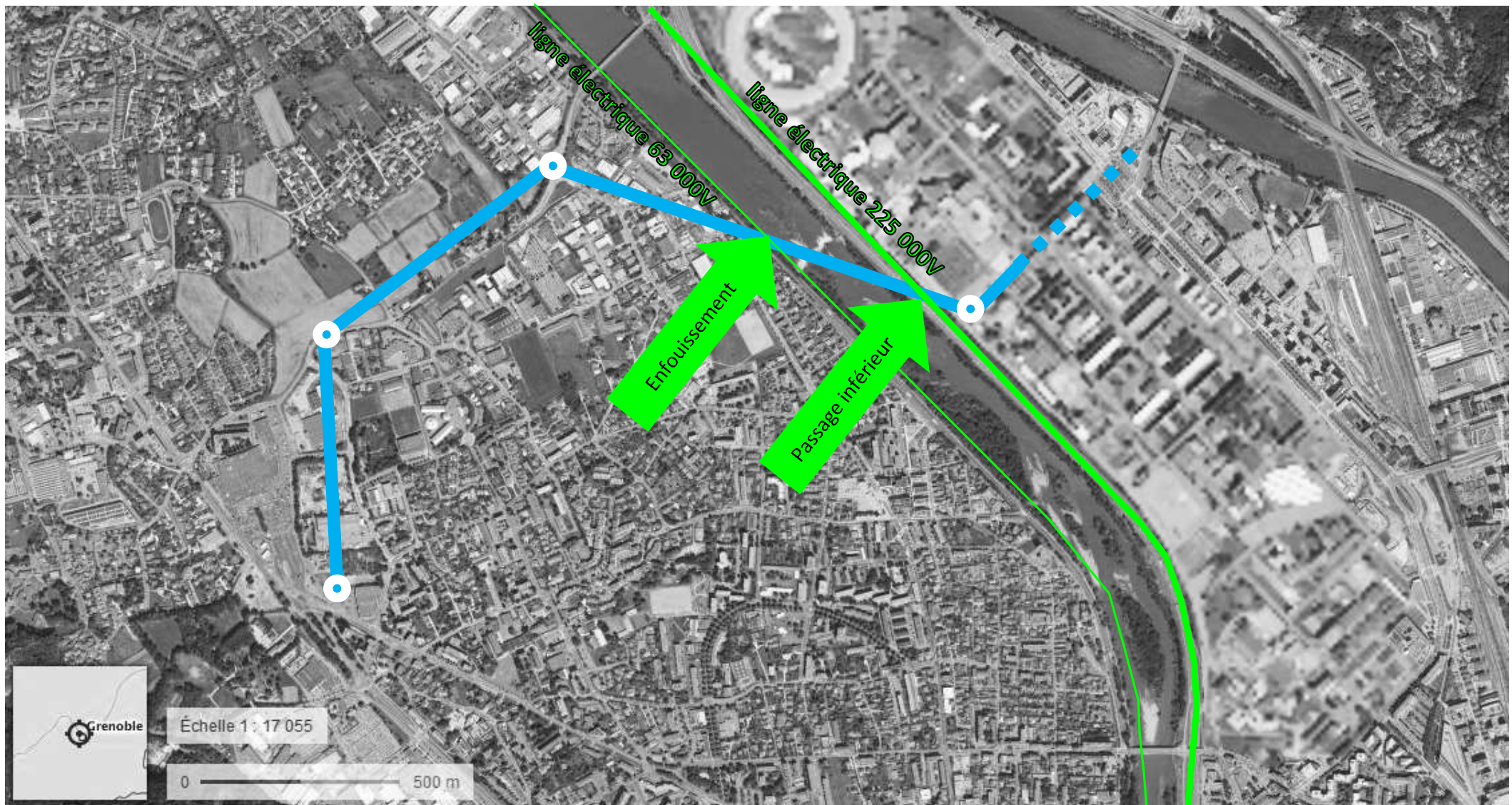
# Position du pylône n° 12

Enjeux réseaux aériens



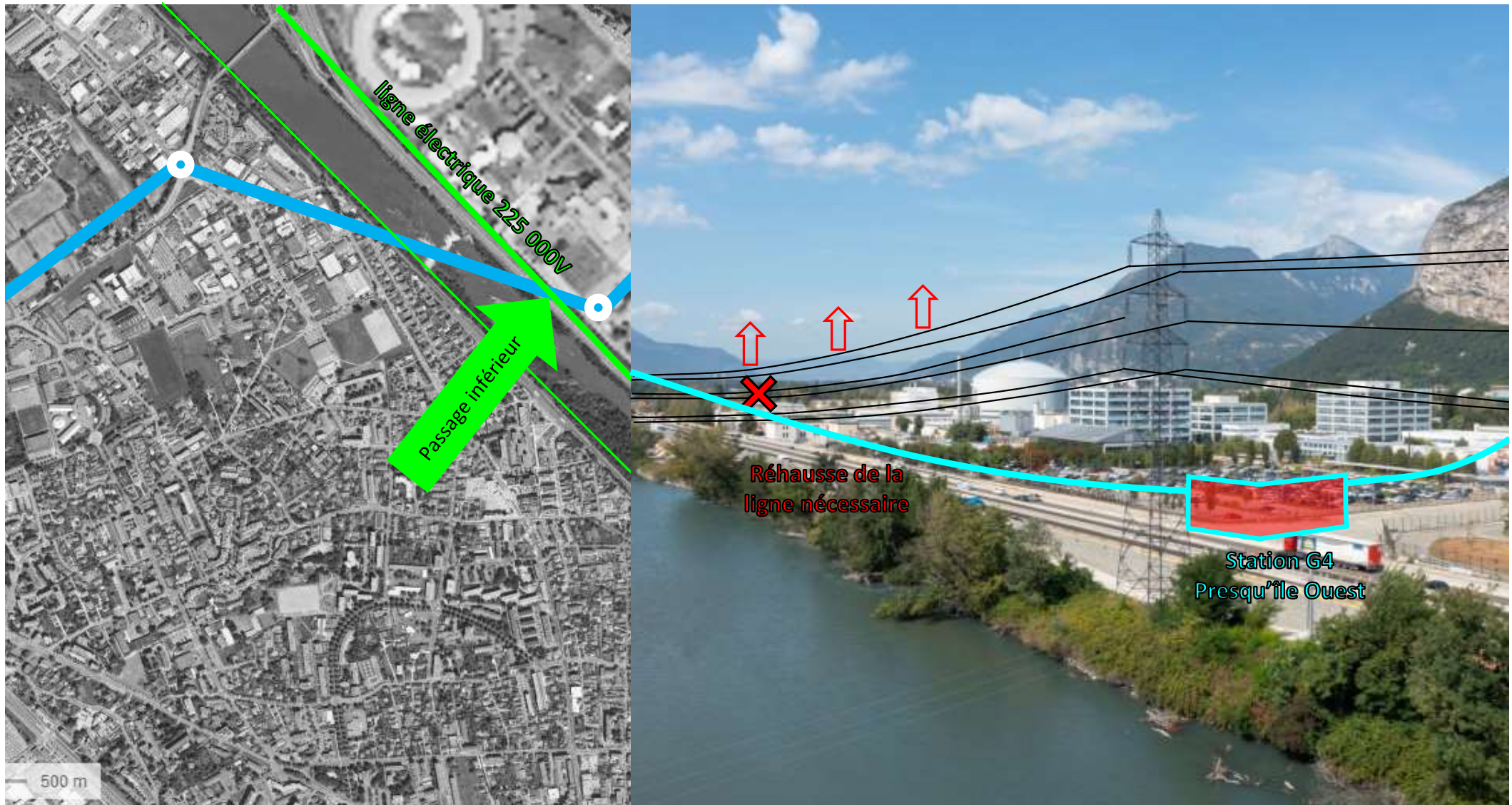
# Position du pylône n° 12

Enjeux réseaux aériens



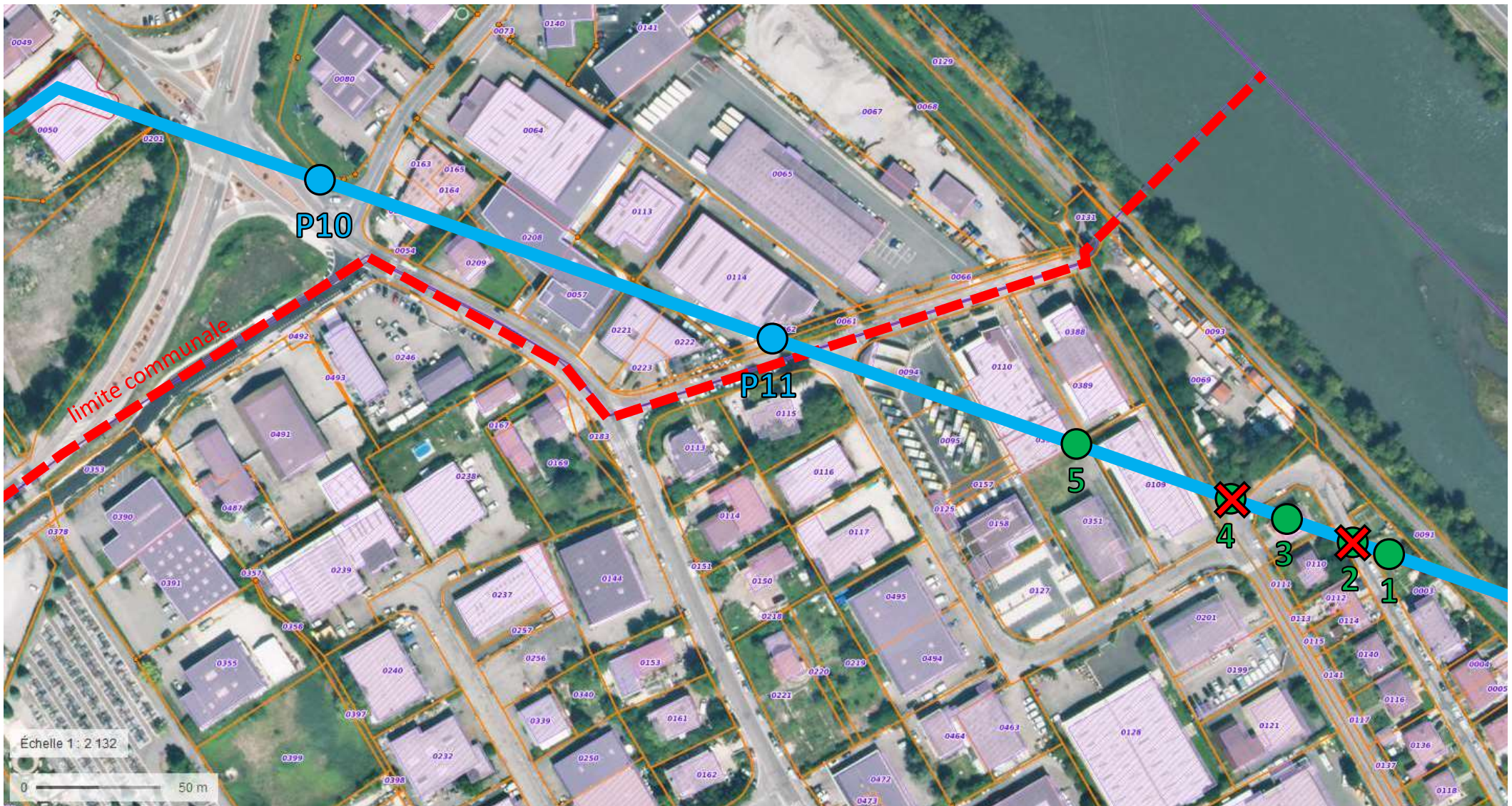
# Position du pylône n° 12

Importance du sujet ligne électrique 225 000V



# Position du pylône n° 12




Deux positions ont été écartées en 2021.



satisfaisant

acceptable

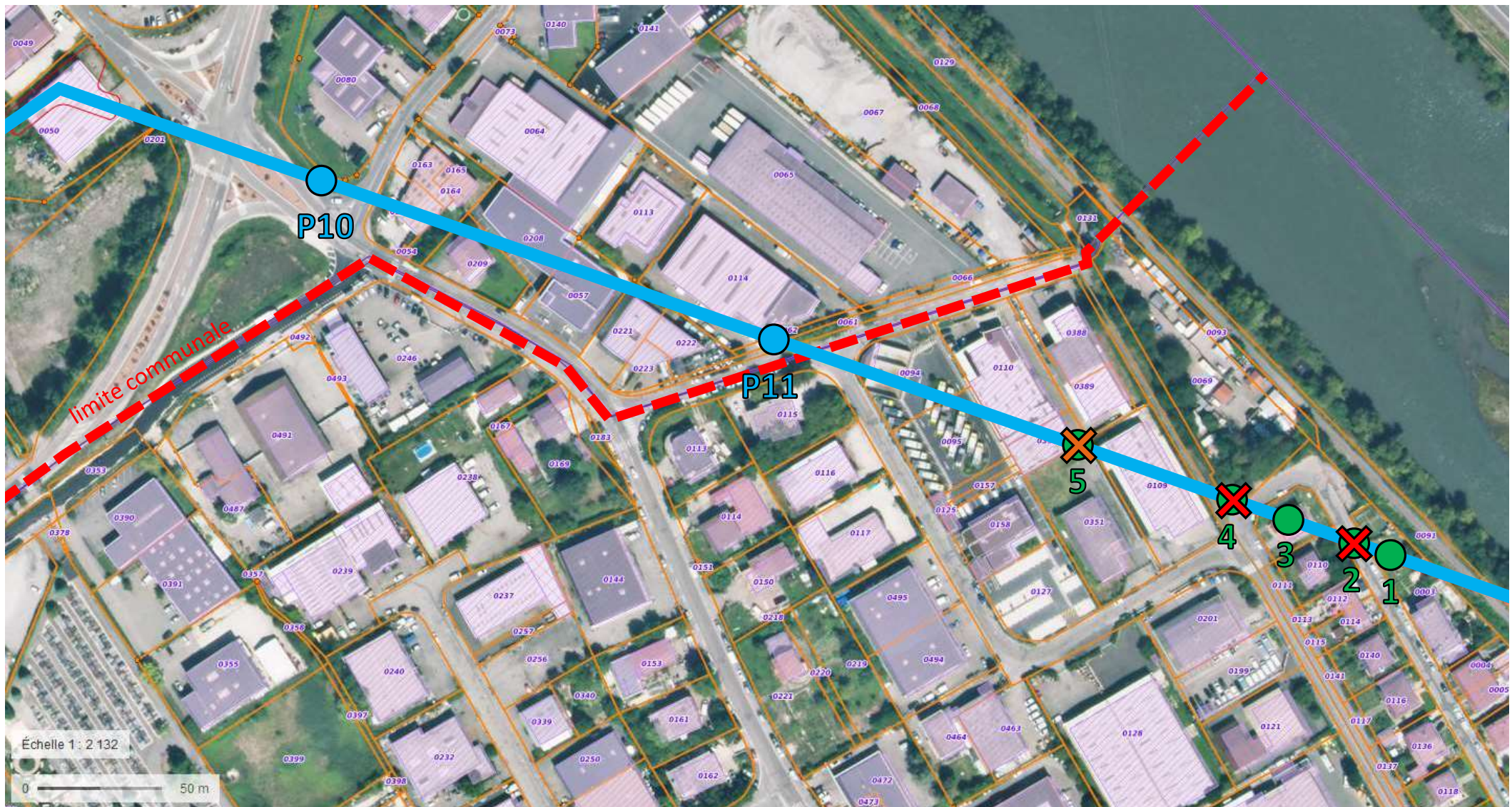
non satisfaisant

Variantes	Zone d'activité	Gens du voyage (ECARTEE)	Préemption	Voirie (ECARTEE)	Initiale
Illustration					
Technologie possible	Classique métallique, éolien, treillis double tête	Classique métallique double tête	Classique métallique	Classique métallique	Classique métallique
Hauteur total	70m	52m	49m	42m	41m
Hauteur embase béton	30m ou passage en fût éolien ou treillis	8m	5m	3m	3m
Faisabilité dans le cadre de la réhausse demandé à RTE	NON Réhausse supplémentaire à demander	NON Réhausse supplémentaire à demander	OUI En limite de faisabilité	OUI	OUI
Impact réseaux	A inspecter	Eaux de Grenoble AEP DN 500mm	RAS	Eaux de Grenoble AEP DN 500mm, GrDF PE63, Numéricable, ENEDIS desserte BT, Eclairage Public	RAS
Impact voirie	RAS	Réduction de la piste cyclable, reprise voire déplacement de la rampe	RAS	Passage à une seule voie ou fermeture accès par le nord	RAS
Impact lotissement et paysage	Pylône éloigné du lotissement mais très présent dans l'environnement	Présence du pylône dans l'environnement	Présence du pylône dans l'environnement	Présence du pylône dans l'environnement et modification de l'accès à la parcelle AC0111	Présence du pylône dans l'environnement et impact fort sur les jardins de la parcelle AC003
Impact exploitation	Sensibilité au vent entraînant une baisse de la disponibilité Effets de pompage entraînant de l'inconfort	RAS	Espace en pied de pylône entièrement maîtrisé	Espace en pied de pylône très réduit	RAS
Impact financier	Classique + 200 k€ Treillis + 200 k€ Eolien + 500k€	+ 50k€	Limité	RAS	RAS



# Position du pylône n° 12





Après analyse approfondie (après concertation de 2021), une autre solution s'avère non faisable.



satisfaisant

acceptable

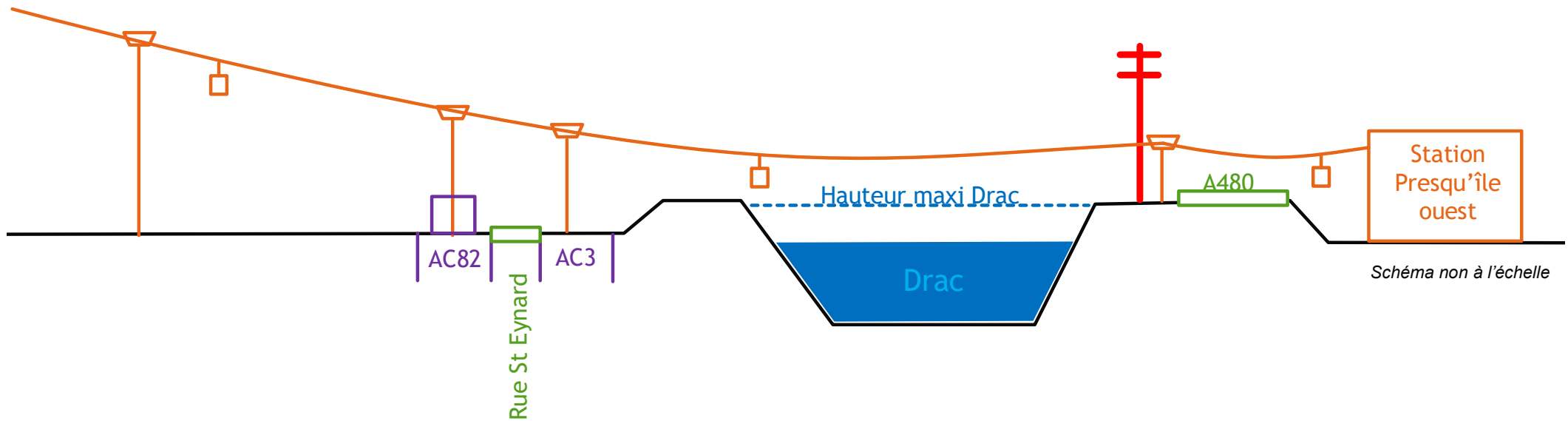
non satisfaisant

Variantes	Zone d'activité	Gens du voyage (ECARTEE)	Préemption	Voirie (ECARTEE)	Initiale
Illustration					
Technologie possible	Classique métallique, éolien, treillis double tête	Classique métallique double tête	Classique métallique	Classique métallique	Classique métallique
Hauteur total	70m	52m	49m	42m	41m
Hauteur embase béton	30m ou passage en fût éolien ou treillis	8m	5m	3m	3m
Faisabilité dans le cadre de la réhausse demandé à RTE	NON Réhausse supplémentaire à demander	NON Réhausse supplémentaire à demander	OUI En limite de faisabilité	OUI	OUI
Impact réseaux	A inspecter	Eaux de Grenoble AEP DN 500mm	RAS	Eaux de Grenoble AEP DN 500mm, GrDF PE63, Numéricable, ENEDIS desserte BT, Eclairage Public	RAS
Impact voirie	RAS	Réduction de la piste cyclable, reprise voire déplacement de la rampe	RAS	Passage à une seule voie ou fermeture accès par le nord	RAS
Impact lotissement et paysage	Pylône éloigné du lotissement mais très présent dans l'environnement	Présence du pylône dans l'environnement	Présence du pylône dans l'environnement	Présence du pylône dans l'environnement et modification de l'accès à la parcelle AC0111	Présence du pylône dans l'environnement et impact fort sur les jardins de la parcelle AC003
Impact exploitation	Sensibilité au vent entraînant une baisse de la disponibilité Effets de pompage entraînant de l'inconfort	RAS	Espace en pied de pylône entièrement maîtrisé	Espace en pied de pylône très réduit	RAS
Impact financier	Classique + 200 k€ Treillis + 200 k€ Eolien + 500k€	+ 50k€	Limité	RAS	RAS

# Position du pylône n° 12

Importance du sujet ligne électrique 225 000V.

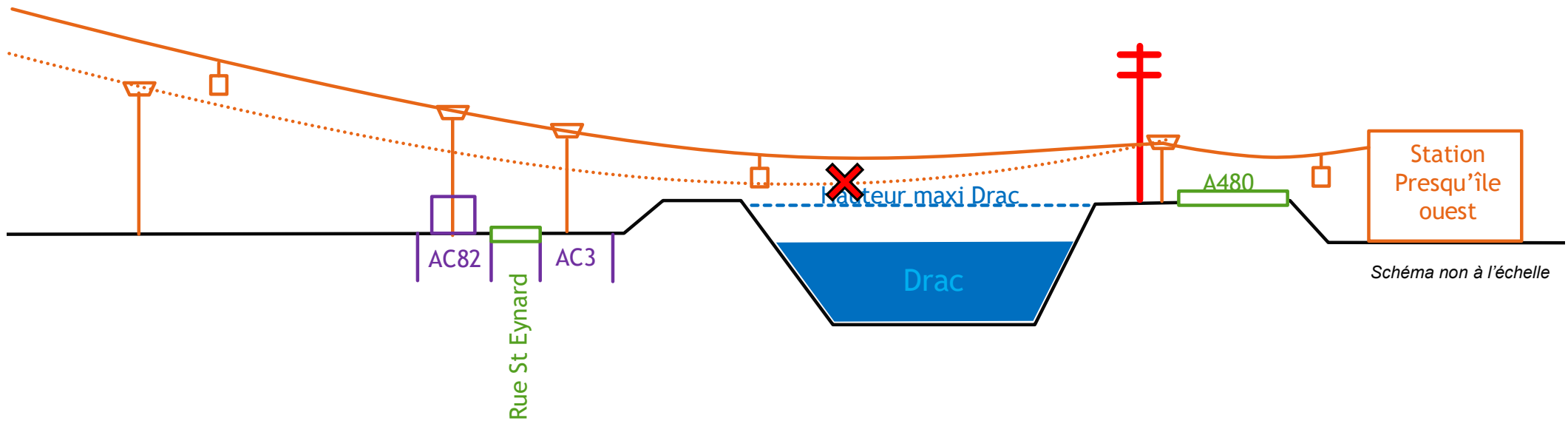
→ Pourquoi plus le pylône est à l'ouest, plus il doit être élevé?



# Position du pylône n° 12

Importance du sujet ligne électrique 225 000V

→ Pourquoi plus le pylône est à l'ouest, plus il doit être élevé?

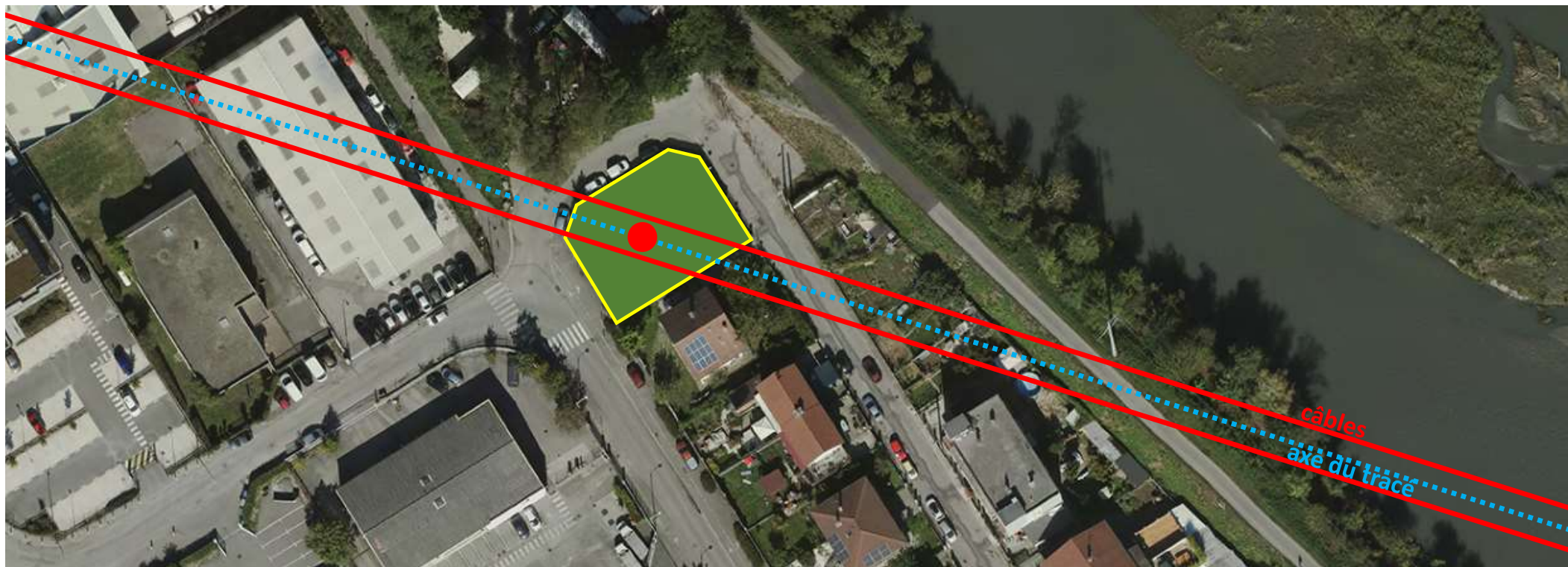


## Travail possible sur la parcelle 82

Pour installer le pylône sur la parcelle 82, la déconstruction de la maison est nécessaire.

La parcelle se retrouve alors libre, hormis l'emprise du pylône et des aménagements nécessaires à son entretien (place de stationnement notamment).

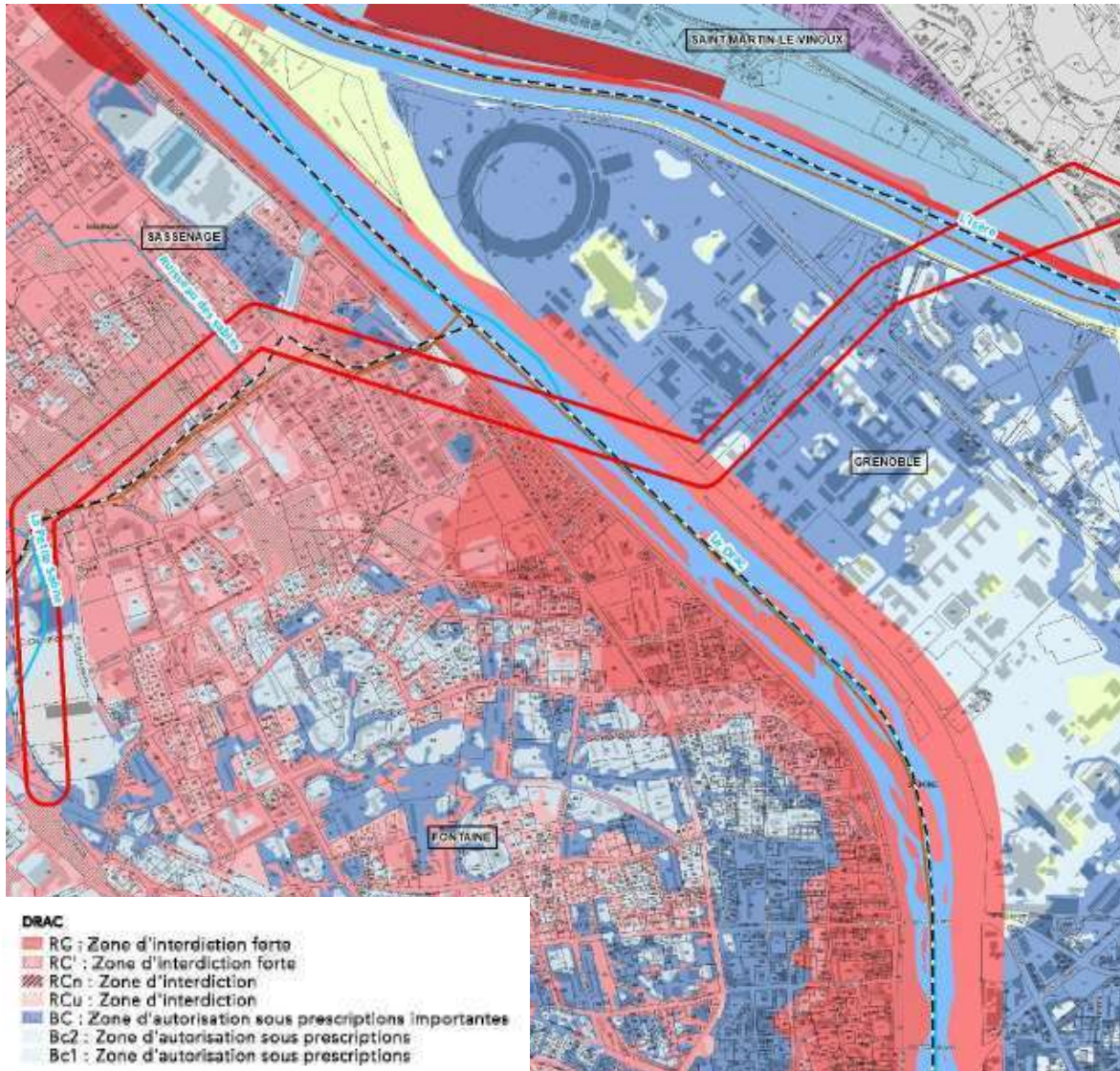
Quel aménagement envisager ?





# Echanges

Plan des risques naturels inscrit au PLUI



# Contraintes PPRI

Le projet:

- Permis par le futur règlement du PPRI car considéré comme infrastructure de transport.
- Soumis à des prescriptions et à la règle de non aggravation du risque.

Le lotissement:

- En zone d'interdiction forte.
- Travaux interdits sauf exception que le règlement définira.
- Le projet, en tant qu'infrastructure de transport participant potentiellement à la gestion de crise est l'une de ces exceptions.

# Lignes électriques



Enfouissement de la ligne 63 000 V demandé par le SMMAG à RTE:

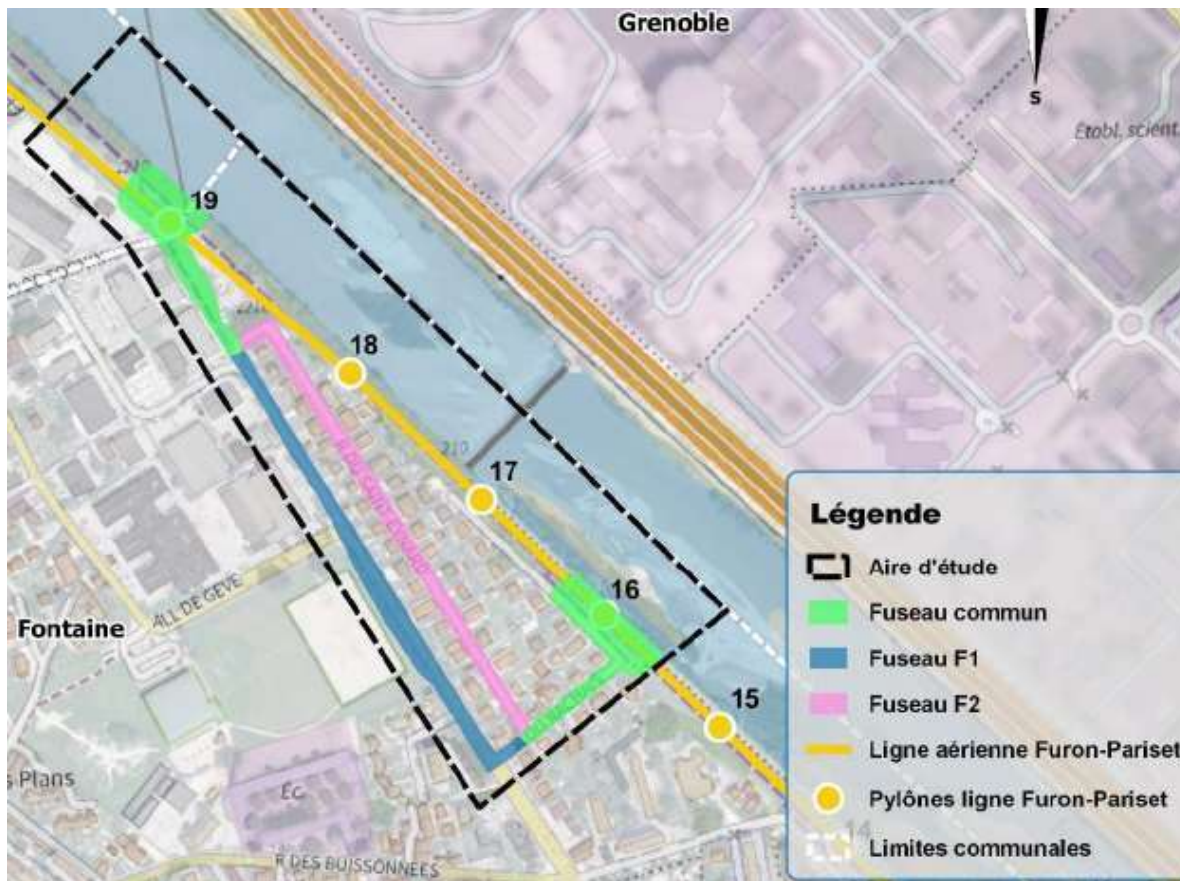
- Pour permettre le passage du câble à une hauteur suffisante au dessus des terrains.
- Pour réduire le nombre d'infrastructures aérienne sur cette portion de la digue face à l'arrivée de celles du câble.

RTE, après premières études, propose:

- Un enfouissement car la suppression simple n'est pas possible malgré la présence d'une autre ligne dans la digue.
- Deux scénarios basés sur deux fuseau d'enfouissement.
- A ce stade, le fuseau Joliot Curie est considéré comme préférable



# Lignes électriques



Enfouissement de la ligne 63 000 V demandé par le SMMAG à RTE:

- Pour permettre le passage du câble à une hauteur suffisante au dessus des terrains.
- Pour réduire le nombre d'infrastructures aérienne sur cette portion de la digue face à l'arrivée de celles du câble.

RTE, après premières études, propose:

- Un enfouissement car la suppression simple n'est pas possible malgré la présence d'une autre ligne dans la digue.
- Deux scénarios basés sur deux fuseau d'enfouissement.
- A ce stade, le fuseau Joliot Curie est considéré comme préférable



## Tracé alternatif

(déplacement du pylône vers le nord)

Le passage du tracé plus au nord a déjà été étudié suite à demande de la commune de Fontaine. Il n'existent malheureusement pas de variante faisable:

- La longueur du survol du Drac atteint déjà un maximum. Tout décalage vers le nord fait sortir cette portée de la plage de faisabilité.
- Les conséquences sur les positions et configurations de stations sont trop fortes. A l'Argentière, il n'existe pas d'autres terrains disponibles hors expropriation très importante. Sur la Presqu'île, la place disponible et les réseaux souterrains sensibles ne permettent pas de modifier autant que nécessaire la station.

Le tracé qui sera proposé à l'enquête publique est la solution qui présente le moins d'inconvénients malgré un effet avéré sur le nord du lotissement.



# La préemption

(déplacement du pylône vers le nord)

Le tracé qui sera proposé à l'enquête publique passe au-dessus de la maison de la parcelle AC82.

Quelle que soit la position du pylône (initialement envisagé de l'autre côté de la rue), l'opportunité aurait été saisie par le SMMAG afin de limiter les effets du survol sur un nouveau propriétaire.

La déconstruction de la maison n'est cependant en effet nécessaire que si le pylône est déplacé sur cette parcelle.

## La desserte TC



Une fois la nouvelle ligne mise en service, les terminus des lignes C6 et 54 seront modifiés. Conserver la C6 en l'état constituerait un doublon couteux sur une ligne déjà peu attractive sur ces derniers arrêts (franchissement peu efficace).

Pour autant, les enjeux de desserte local assuré par la C6 ont été clairement exprimés en concertation.

Le SMMAG s'engage donc à étudier le redéploiement des lignes de bus dans le cadre de l'élaboration du micro-PDU nord-ouest.

Ceci passe par le prolongement de la ligne chronobus C6 sur Sassenage, en passant par le centre de Fontaine.

La desserte de l'Argentière et du lotissement depuis Seyssinet-Pariset et Fontaine serait alors reprise par la ligne Proximo 19 dont le terminus est encore à l'étude (Argentière ou Ovalie).



## Retours de la concertation sur le secteur de l'Argentière

## Les usages/fonctionnalité à préserver et les aménagements à mettre en place

Préserver au maximum les espaces naturels et les arbres existants

Conserver la desserte offerte par les lignes actuelles C6 54 sur le secteur

Mettre en place un parking relais et une aire de covoiturage à proximité de la station

Améliorer l'accessibilité et la sécurité des cheminements piétons et cycles dans le secteur

Mettre en place du stationnement cycles sécurisé et des infrastructures dédié (consigne, station d'entretien)

Améliorer les correspondances et faciliter les changements de mode

Améliorer et valoriser les espaces végétalisés avec du mobilier urbain et des services

# Les engagements du SMMAG



**Prises en compte des remarques dans le travail en cours de conception des espaces en proximité immédiate des stations de câble.**

→ Installation de stationnements sécurisés pour les vélos, et renforcement de l'information multimodale notamment.



**Prise en compte de l'aménagement d'un parc-relais à proximité de la station L'Argentière.**

→ P+R intégré au sein de l'étude de reconfiguration des espaces publics engagée par la Métropole dans le secteur Argentière/Martys



**Les demandes concernant la conservation et l'amélioration de l'offre de transport en commun seront mises en lien avec les suites données à cette concertation sur le « micro-PDU nord-ouest ».**

→ Détails dans la suite de la présentation



**Les observations et propositions au sujet des interactions entre les différents modes de déplacement ou de l'organisation des circulations seront examinées avec les partenaires compétents sur le sujet.**

→ Sujets intégrés à l'étude en cours pour le réaménagement du carrefour Argentière/Sure/Maladière/Martys



Service Projets, Observations et Prospective

Dossier suivi par :

Damien FAVIER, Chef de projet

[damien.favier@grenoblealpesmetropole.fr](mailto:damien.favier@grenoblealpesmetropole.fr)

# COMPTE RENDU

Référence :

Grenoble, le 29/06/2022

## Projet de liaison par câble - Echange avec les riverains du lotissement des Charmettes - Commune de Fontaine Le 29/06/2022 en salle du Conseil Municipal de la mairie de Fontaine

Présents :

- Martine PICARETTA, Présidente de l'Association syndicale du lotissement des Charmettes, ainsi que 10 habitants du lotissement membres de cette association
- Franck LONGO, Maire de Fontaine
- Laurent THOVISTE, adjoint à l'urbanisme et au cadre de vie de la mairie de Fontaine et conseiller du SMMAG délégué à la participation citoyenne
- Luc FORESTIER, conseiller municipal de la ville de Fontaine délégué aux transports et mobilités douces
- Julie BLAIS, Cheffe du service Projets, Observation et Prospective du SMMAG
- Damien FAVIER, Chef du projet Transport par câble du SMMAG
- Aurélie Perret, Assistante du projet Transport par câble du SMMAG
- Valérie GUITARD, Responsable du service foncier de la société Territoire 38, représentant de l'Assistant à Maitrise d'Ouvrage du SMMAG en charge des enjeux fonciers

Excusé :

- Sylvain LAVAL, Président du SMMAG

Cette réunion a été organisée en réponse aux sollicitations des habitants du lotissement des Charmettes au sujet de l'impact du projet de transport par câble sur leur lieu de vie, et notamment du positionnement du pylône n°12.

### Au sujet des tracés alternatifs étudiés sur le secteur des Charmettes

Concernant le projet de manière générale

Un habitant demande comment a été calculé le chiffre de fréquentation de 600 personnes par heure.

Réponse des services du SMMAG :

- *Le chiffre de 600 personnes par heure et par direction ne correspond pas à la fréquentation mais à la capacité du transport par câble à la mise en service (le débit). La fréquentation a elle été estimée à 4600 voyages par jour à la mise en service et 7700 à terme (sur la base d'un débit qui monterait à 1500 personnes par heures et par direction).*

Il demande ensuite quelle a été la prise en compte des personnes vivant sous le tracé du projet, et se dit surpris que l'on envisage de détruire une maison dans un contexte de manque de logement sur la commune.

Réponse de Laurent THOVISTE :

- *Il y a toujours des personnes qui subiront les gênes liées aux projets d'aménagement. L'objectif du SMMAG est ici de les minimiser, et des indemnisations sont envisageables dans certains cas. Le projet a été légitimé lors de*



la concertation de 2015, et inscrit au Plan de Déplacements Urbain. C'est l'un des éléments de maillage du secteur, dont les études ont confirmé la pertinence par rapport à un bus ou un tram. Le débat n'est pas ici de discuter de l'opportunité du projet, les avis pourront être donnés sur ce sujet lors de l'enquête publique. L'idée est de prendre en compte non seulement les personnes habitant le secteur, mais aussi tous les usagers du réseau, à qui le SMMAG doit fournir des alternatives à la voiture individuelle. Le projet de transport par câble a un intérêt dans le sens où il s'inscrit dans un panel d'alternatives, dans une dynamique globale. Ce sont les élus qui ont jugé, sur la base des études, de cette pertinence, et les services suivent les directives indiquées en pilotant le projet et en encadrant les prestataires.

- Concernant le manque de logement sur Fontaine, M. Thoviste rappelle que la commune poursuit actuellement le projet d'aménagement des Portes du Vercors, qui prévoit la construction de nombreux logements et que le secteur des Charmettes est concerné par d'importantes contraintes liées au risque inondation.

Un des habitants s'interroge sur la place des habitants et usagers dans le processus de décision : l'expression dans le cadre de l'enquête publique a-t-elle vraiment un impact ? Il prend pour exemple l'enquête publique sur le projet d'AREA concernant l'A480. L'association syndicale avait alors émis une suggestion concernant les murs anti-bruits, ainsi que sur l'échangeur des martyrs, notamment dans l'idée de faire en sorte qu'il soit aussi possible de le prendre vers le Nord. Or, ces demandes n'avaient pas toutes été prises en compte, et ce malgré une volonté politique.

Réponse de Laurent THOVISTE :

- Les enquêtes publiques regroupent de nombreuses remarques divergentes, il n'est pas possible de répondre à toutes. Les demandes sont relayées par les élus, et les techniciens doivent les étudier et présenter aux élus les conditions de leur faisabilité. Dans le cas de l'A480, l'argument technique était couplé à un argument financier. Même si la demande était portée politiquement, le concessionnaire AREA a considéré qu'elle était trop chère.

Une habitante interroge sur l'implication de la société M'TAG dans le projet. Elle estime que la ligne de bus actuelle entre Fontaine et Presqu'île est assez peu fréquentée, et ne justifie pas la mise en place du projet.

Par ailleurs, elle demande des précisions sur les coûts d'entretien du projet, et si ces coûts ont été pris en compte dans les évaluations du projet. Elle considère que l'investissement du SMMAG devrait être plutôt concentré sur l'entretien des lignes actuelles, qui rencontrent selon elle des problèmes, et dans l'amélioration du service existant, plutôt que dans le développement de nouveaux projets.

Réponse de Laurent THOVISTE et des services du SMMAG :

- La société M'TAG, en tant qu'exploitant pour le compte du SMMAG, est un partenaire du projet. Toute la conception est faite avec cette société publique locale. La fréquentation actuelle des lignes de la liaison évoquée est connue et prise en compte dans le diagnostic initial (C6 notamment). C'est d'ailleurs leur efficacité limitée qui invite le SMMAG à repenser l'offre. Ces données de fréquentation servent notamment projeter les évolutions qui, à partir de la situation actuelle, sont considérées comme les plus probables.

Avec les gros projets d'aménagement déjà en développement, tels que le projet Presqu'île ou celui des Portes du Vercors, la clientèle estimée est assez importante. Ces projections ont bien sûr des limites, mais elles permettent d'avoir une bonne estimation. Elles sont même parfois trop pessimistes. Par exemple, la ligne E est aujourd'hui plus fréquentée que ce qui avait été prévu lors des modélisations. Il faut avoir à l'esprit que ces modélisations permettent de penser un projet qui sera mis en place plusieurs années plus tard et qui caractérisera le territoire sur une longue période. Il n'est pas opportun de se baser uniquement sur les situations actuelles en sachant qu'il y aura des évolutions urbaines comme la construction de logements ou encore la mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions.

- Les coûts d'exploitation et de maintenance <sup>2</sup> sont bien pris en compte dans les analyses, ils ont été calculés avec des projections allant jusqu'au démantèlement ou remplacement du système.
- Concernant les infrastructures existantes, l'entretien des lignes est aujourd'hui un sujet important pour le SMMAG, notamment dans le cadre du renouvellement du matériel roulant (tramways et bus) et de la rénovation des voies de tramways. Le réseau est vieux, son entretien représente donc un investissement lourd (rail des trams, bus, dépôts, etc.). Cependant, il est aussi important d'anticiper sur les besoins futurs pour ne pas manquer les objectifs de demain. Le SMMAG doit donc jouer sur tous les tableaux en établissant des plans pluriannuels d'investissement sur tous les sujets.

#### Concernant les tracés alternatifs étudiés

Un habitant demande des précisions sur l'alternative de tracé entre Argentière et Presqu'île Ouest présentée comme trop complexe à mettre en place.

#### Réponse de Laurent THOVIESTE et des services du SMMAG :

- Pour mettre cette solution en place, il faudrait des technologies qui ne sont pas applicables dans le contexte urbain local. De plus, les études préalables ne garantissent pas qu'il soit possible de mettre en place une portée de cette longueur compte tenu des contraintes (Drac, Lignes électriques, servitudes...) et ce que soit la technologie mise en place.

Par ailleurs, si on évacue la notion de faisabilité technique, l'emploi de ce type de technologie entraînerait une augmentation très conséquente du coût du projet, ce qui va à l'encontre de la demande formulée durant la concertation de 2015 d'un projet sobre. De plus, le SMMAG doit imaginer un projet qui réponde aux objectifs tout en conservant un équilibre socio-économique. La commission d'enquête regardera cet équilibre, afin de voir si le projet est soutenable et s'il est pertinent par rapport aux projections faites sur les gains en termes de temps, de nombre d'usager, de recettes, de sécurité, de fiabilité, de gaz à effet de serre etc. Dans le cas d'une augmentation importante du coût du projet, la commission pourrait juger que le taux de rentabilité est faible, or ce taux conditionne par exemple les aides financières aujourd'hui accordées par l'Etat.

Ce taux de rentabilité est évalué via une évaluation socio-économique qui prend en compte la dimension financière mais aussi sociale et environnementale, c'est le rapport coût-intérêt qui est analysé.

Un habitant demande si le budget du projet est aujourd'hui maîtrisé.

#### Réponse des services du SMMAG :

- Le budget présenté lors de la concertation de 2021 est principalement basé sur des montants contractualisés dans le cadre de marchés publics, qui couvrent aussi bien la conception que la réalisation, et donc les travaux. Il n'est donc par principe pas supposé augmenter. Cependant, le contexte actuel d'inflation pourra avoir un impact sur les coûts.

Poste de coûts (en M€2019)	2025-2030	2031-2034	*2035 et au-delà
Coûts d'exploitation annuels	1,20 M€	1,20 M€	1,30 M€
Coûts de maintenance annuels	1,70 M€	1,00 M€	1,10 M€

\*Ouverture des deux stations techniques

Une habitante rappelle que la zone est concernée par un risque important d'inondation par rupture de digue.

Réponse de Laurent THOVISTE

- Les réglementations de l'Etat via le PPRi ont aujourd'hui interdit toute construction dans la zone, afin de ne pas aggraver le risque. Cela conduira d'ailleurs certains propriétaires à devoir aménager leur maison afin d'avoir un abri en cas d'inondation. Cependant, le projet de transport par câble est pris en compte dans cette réglementation. De plus, un travail est en cours via le Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI), qui prévoit notamment l'abaissement du lit du Drac afin de réduire le risque d'inondation. Par ailleurs, la commune rappelle sa volonté de profiter de l'inconstructibilité de certaines parcelles pour mettre en place l'implantation d'une forêt, avec éventuellement une remise au jour des noues aujourd'hui enterrées (ne concerne pas le secteur du projet de liaison par câble).

### **Au sujet de l'impact général du projet sur le lotissement**

Concernant l'impact sur le cadre de vie

Un membre de l'association demande si l'impact sonore du projet a été pris en compte, notamment dans la réflexion sur l'emplacement du pylône.

Réponse de Laurent THOVISTE des services du SMMAG :

- Une étude acoustique complète a été effectuée sur tout le tracé. Il s'avère que les effets sur l'ambiance sonore actuelle se concentrent sur l'environnement immédiat des stations. Des réunions vont être organisées afin de montrer les résultats précis de cette étude à la rentrée prochaine. La méthodologie utilisée repose sur une mesure au niveau de la source et sur l'étude de sa propagation dans l'espace.

Un habitant rebondit sur les enjeux au droit du lotissement en demandant si le bruit vient bien du passage des cabines et si le vent dans les câbles est un sujet pris en compte.

- Les effets sont en effet dus au passage des cabines sur les balanciers de pylône (les supports du câble). Dans le cas du pylône P12, sa hauteur permet une atténuation du bruit qui ne modifie donc pas, au niveau du sol, l'ambiance sonore actuelle très marquée par le Drac et l'A48. Aucun retour d'expérience ne permet de penser que le vent dans les câbles induirait une gêne hors phénomène extrême. La question a tout de même été traitée et le phénomène est considéré comme négligeable par rapport au bruit ambiant.

Un habitant fait remarquer que quelle que soit la position du pylône, ce dernier aura un impact en termes de vis-à-vis pour les habitants à proximité.

Un autre membre de l'association demande combien de temps dureront les travaux d'enfouissement de la ligne RTE 63kv :

Réponse des services du SMMAG :

- RTE n'a pas encore rendu ses conclusions. A ce stade, il apparaît que les travaux s'étaleront sur environ 4 mois. Le SMMAG a exprimé sa préférence à un tracé qui n'emprunte pas la rue du Saint-Eynard.

Concernant l'impact sur le foncier

Un habitant s'interroge sur l'impact du projet sur le prix du foncier et sur les impôts locaux.

Réponse de Laurent THOVISTE :

- Les projets d'aménagement n'ont pas d'impact sur la taxe foncière. Il n'est pas possible de relier directement l'arrivée des projets au prix du foncier lui-même tant les causes sont multiples. C'est toutefois un sujet qu'il faut penser à plusieurs échelles : localement, les prix peuvent fluctuer d'une parcelle à l'autre et il y aura peut-être une baisse à traiter avec les concernés. Mais à l'échelle de la commune, les prix dépendant aussi de son attractivité, une évolution positive est possible et souhaitée par la commune. Cela sera positif pour les actuels propriétaires, mais moins pour les primo-acquéants. La commune veille à éviter que ces prix ne montent trop.

Un membre de l'association syndicale rappelle que, si le SMMAG devient propriétaire de la parcelle AC82, il devient de fait membre de l'association, et doit donc respecter son cahier des charges.

*Réponse de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage du SMMAG :*

- *Sans qu'il s'agisse d'un objectif en soit, la procédure engendrée par la déclaration d'utilité publique permet à la collectivité de ne pas entrer dans la copropriété. Ainsi, Conformément aux articles L.122-6 et L. 132-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, « la déclaration d'utilité publique pourra prévoir le retrait des emprises expropriées de la propriété initiale lorsqu'elles font partie d'une copropriété ».*

Concernant l'impact sur la desserte en transport en commun

Un habitant fait remarquer que la déviation prévue de la ligne C6 a un impact important sur la vie du lotissement.

*Réponse de Laurent THOVISTE et des services du SMMAG :*

- *Il est prévu de remplacer la desserte actuelle du lotissement par la Chonobus 6 par un prolongement de la Proximo 19. Ceci permettrait de redéployer la C6 vers Sassenage Les Enginières afin de proposer une offre efficace en entrée de Sassenage. Les fréquences et amplitudes de cette ligne 19 modifiée sont encore à définir. En parallèle, un travail important est réalisé sur les liaisons cyclables en partenariat avec la métropole, notamment sur la rue de la Sûre et la liaison entre la digue et Gérard Philippe.*

Les habitants soulignent que ce travail doit prendre en compte l'accès à la gare, et qu'il est essentiel de penser cette ligne en lien avec les horaires des trains, notamment pendant les heures de pointe.

Concernant l'indemnisation des propriétaires

Un membre de l'association demande si des indemnisations sont prévues pour les habitants du lotissement.

*Réponse des services du SMMAG :*

- *Les propriétaires survolés pourront être indemnisés. Cependant, cela ne concerne que les propriétaires compris dans la zone de servitude de survol, qui est un faisceau qui suit le tracé. Au-delà, aucune indemnisation n'est prévue de façon automatique. Ce faisceau est aujourd'hui défini et les prises de contact à ce sujet vont débiter.*

**Au sujet de l'emplacement du pylône n°12**

Propositions d'autres emplacements possibles

Un habitant demande s'il n'est pas possible de positionner le pylône dans le lit du Drac.

*Réponse des services du SMMAG :*

- *Non, il n'est pas possible de mettre un pylône dans le lit du Drac. En effet, la préservation de des écosystèmes aquatiques concernés et les enjeux de risques naturels ne permettent pas d'édifier une telle construction lorsque d'autres solutions techniques sont envisageables comme c'est le cas ici.*

Les membres de l'association syndicale proposent un tracé permettant d'éviter leur lotissement, avec une position sur le terrain de l'entreprise Favre.

*Réponse des services du SMMAG :*

- *Entre deux stations, il n'est pas possible d'effectuer un virage. Prendre un angle implique la construction d'un bâtiment (une station supplémentaire), ce qui nécessiterait des emprises, sur un terrain complètement inconstructible du fait de sa position dans la bande de recul du Drac. Par ailleurs, cela engendrerait un fort surcoût en investissement comme en fonctionnement*
- *Une analyse de la proposition faite en séance est jointe à ce compte rendu. Elle ne permet pas de conclure sur une acceptabilité de la variante proposée.*

Un habitant demande s'il n'est pas possible de placer le pylône en pied de digue, afin de minimiser son impact sur la parcelle des jardins partagés.

Réponse des services du SMMAG :

- *Il n'est pas possible de mettre le pylône sur la digue. Son positionnement est cependant libre à partir du pied de la digue. Le dimensionnement du pylône impliquant dans tous les cas un impact sur les jardins, c'est la solution la moins impactante qui a été retenue pour la variante P12 dans la parcelle AC3 ;*

Concernant la position du pylône dans la zone d'activité

Un habitant s'interroge sur le surcoût évoqué dans le cadre du positionnement sur la zone d'activité : ne serait-il pas équivalent à celui de l'acquisition de la parcelle AC82 et de la destruction de la maison ?

Réponse des services du SMMAG :

- *L'acquisition de la parcelle avec la maison a été prise en compte dans la comparaison des coûts entre chaque alternative. Cependant, ce n'est pas le cas du coût de la destruction de la maison. Le coût de la solution sur la zone d'activité ne comprend pas non plus les déconstructions et adaptations des bâtiments qui occupent les parcelles adjacentes pour permettre le chantier d'un pylône aussi imposant que celui envisagé dans ce cas. Les premières estimations des frais de déconstruction de la maison montrent cependant que même en les prenant en compte, la solution sur la parcelle AC82 reste plus avantageuse. Toutefois, au-delà des questions de coûts, les services du SMMAG déconseillent fortement la position sur la zone d'activité, pour des raisons techniques, paysagères et d'exploitation :*

- *Hauteur du pylône trop importante pour une exploitation optimale (70m : inconfort et sensibilité renforcé au vent).*
- *Embase béton et fondation associée très importantes compte tenu de la hauteur du pylône (environ 30m plus fût métallique au-dessus) ou nécessité d'avoir recours à des techniques spécifiques (pylône en treillis, pylône éolien, le tout avec un impact paysager très important.*
- *Une rehausse supplémentaire de la ligne RTE serait à prévoir sans assurance de la faisabilité.*

Concernant le choix de la position du pylône entre la parcelle préemptée AC82, et la parcelle AC3

Un habitant déclare que lors de la vente de la maison au SMMAG, il aurait été déclaré chez le notaire que la maison serait détruite, invitant à penser que cette information est connue depuis assez longtemps, et donc le SMMAG avait déjà cet objectif.

Réponse de Laurent THOVISTE des services du SMMAG :

- *La préemption a été décidée sans que le SMMAG n'ait pris une quelconque décision sur la déconstruction de la maison. Le SMMAG a souhaité profiter de la cession pour se rendre propriétaire de la maison la plus concernée par le survol et ce, quelle que soit la position du pylône. La discussion de ce jour montre bien que la décision sur la position du pylône reste à prendre, sur la base des échanges avec les riverains.*

Un habitant interroge sur la possibilité de compenser la perte des jardins occasionné par le choix de la parcelle AC3.

Réponse de Laurent THOVISTE :

- *Quelle que soit la solution, la commune de Fontaine souhaite que l'espace public sur le secteur soit requalifié. Cela pourrait passer soit par une requalification sur la parcelle préemptée, soit par un aménagement de l'espace de retournement au bout de la rue pour compenser les jardins.*

L'assistant à maîtrise d'ouvrage du SMMAG demande si la déconstruction de la maison (parcelle AC82) ne pourrait pas être vue par les habitants comme une opportunité, car cela permettrait d'éviter l'impact sur la copropriété et ses jardins