

en AC3. Quelques habitants évoquent un attachement sentimental, surtout pour ceux qui habitent le quartier depuis longtemps. Mais il semble nécessaire d'avoir un débat avec et entre les différents membres du lotissement pour avancer.

Sur ce sujet, un habitant fait remarquer que l'impact du pylône en termes de vis-à-vis sera plus important si le pylône est sur la parcelle des jardins partagés, car les fenêtres des maisons alentours sont principalement orientées vers le Drac.

Un autre membre du lotissement ajoute cependant que la disparition des pylônes EDF, du fait de l'enfouissement de la ligne 63kv, compense un peu la vue sur le pylône du câble.

Les services du SMMAG complètent le débat en précisant que si le pylône est positionné sur la parcelle AC82, il sera possible d'aménager cette dernière en requalifiant l'espace, comme demandé par la commune de Fontaine. Il sera notamment possible de masquer la vue sur le pylône par de la végétation propice à une favorisation de la biodiversité.

Un des membres de l'association déclare que, malgré l'impact visuel qu'engendrerait la position du pylône sur la parcelle des jardins partagés, celle-ci lui semble préférable : d'une part, la solution semble moins chère, et d'autre part, elle permet de sauvegarder une maison dans une zone aujourd'hui inconstructible.

L'avis des habitants du collectif utilisant les jardins, non présents aujourd'hui, est jugé important à recueillir.

Laurent THOVISTE ajoute qu'il faudrait que les services du SMMAG étudient les possibilités de restitution des jardins, mais aussi celles d'aménagement de la parcelle préemptée, avec des visuels présentant les deux solutions.

Conclusion et actions à mener

Il est demandé aux services du SMMAG de produire des visuels des deux emplacements envisagés, et des aménagements possibles, afin d'aider à la décision. Une rencontre sera ensuite organisée avec tous les riverains du lotissement (et notamment les habitants du collectif utilisant les jardins partagés), sur site.

Les services du SMMAG précisent que la décision devra être prise au plus tôt, car il s'agit de pouvoir valider la conception du projet, actuellement en cours d'instruction auprès des services de l'Etat dans le cadre de la procédure d'enquête publique. Le SMMAG propose donc de les produire dans l'été pour organiser la rencontre sur site en septembre.

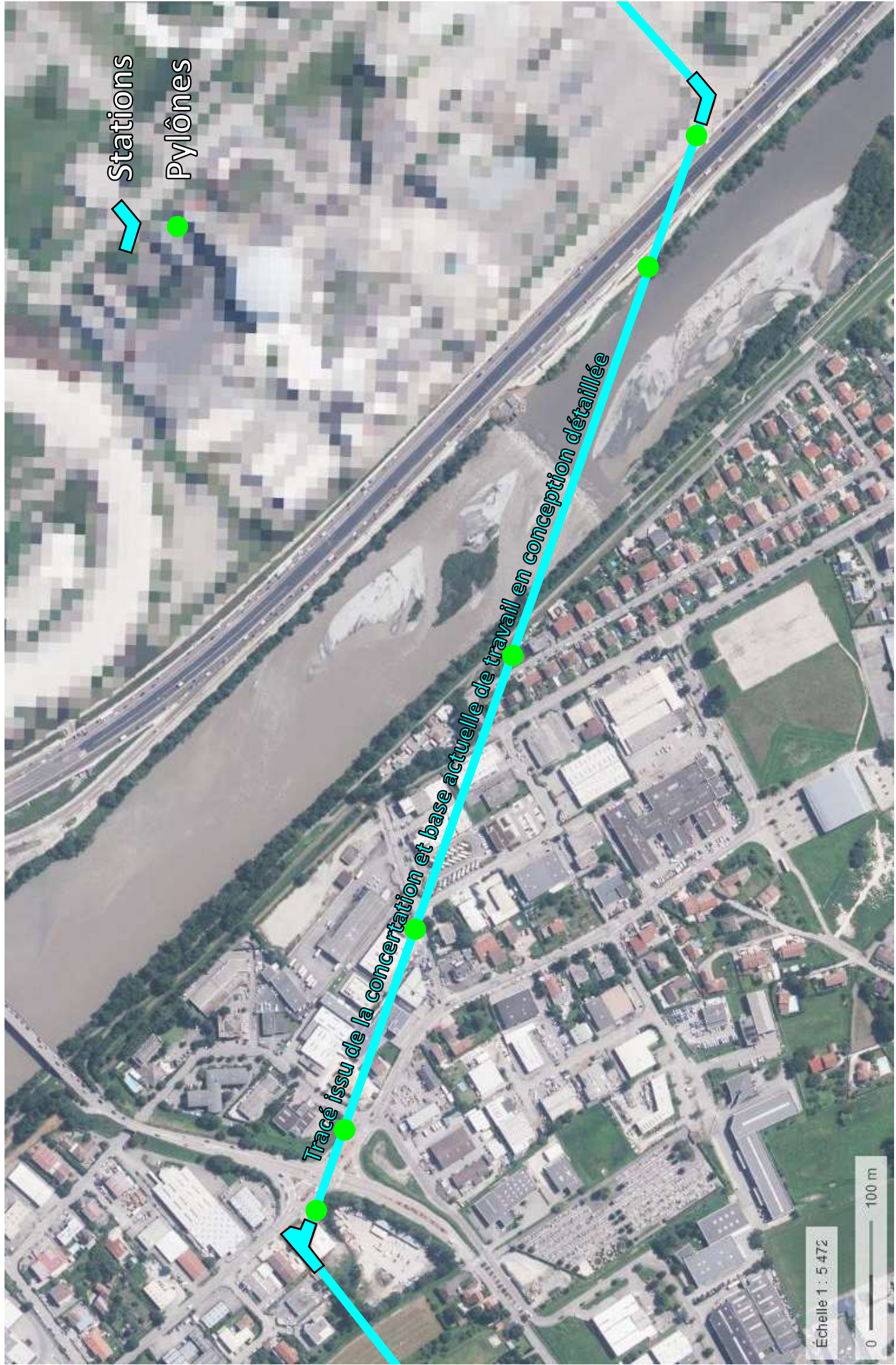
Annexe : Analyse de la variante de tracé proposée par l'association



Liaison par câble entre Fontaine et St-Martin-le-Vinoux

Analyse de la proposition de
modification de tracé de l'ASLC

SMMAG



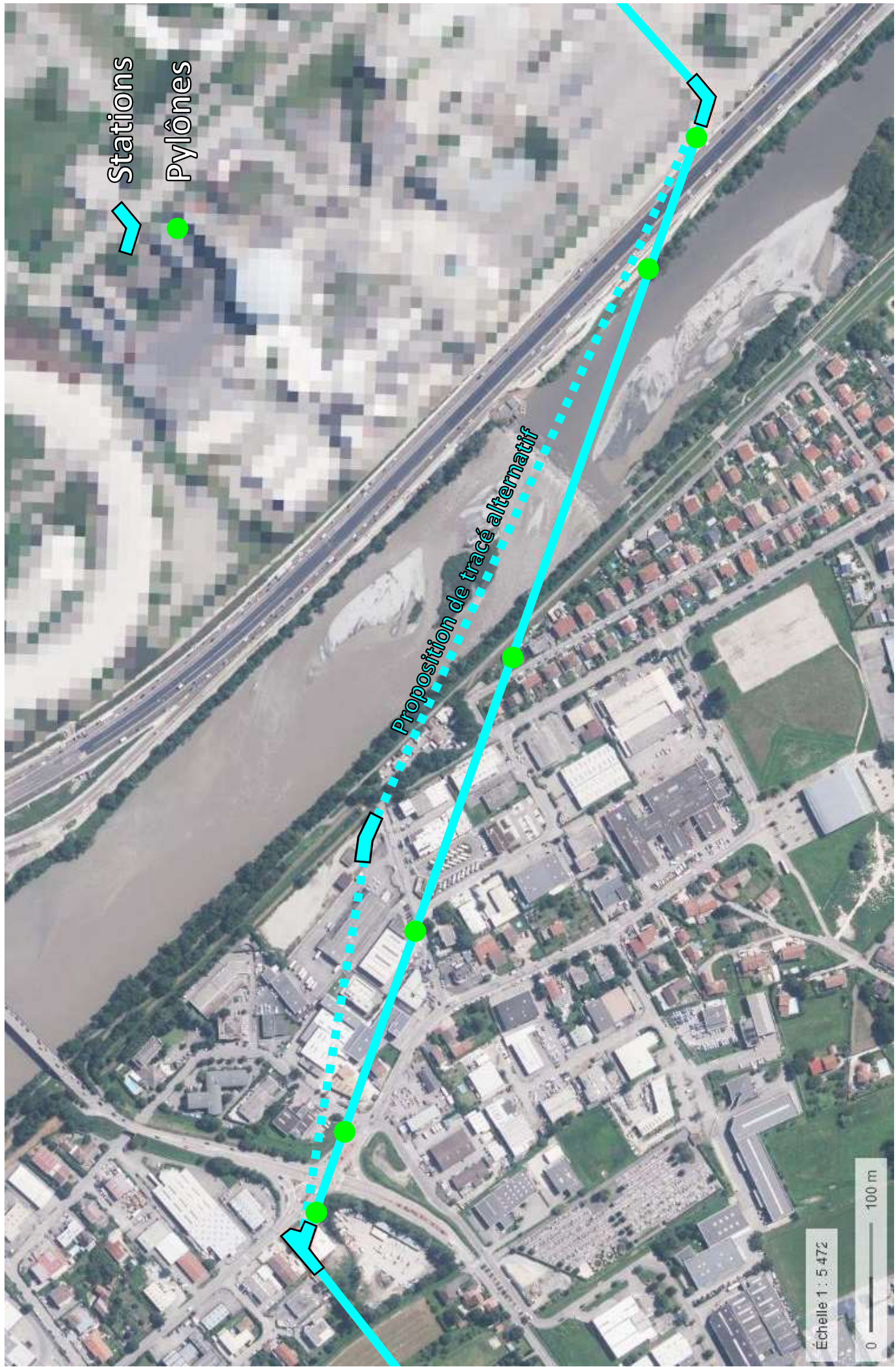
Stations

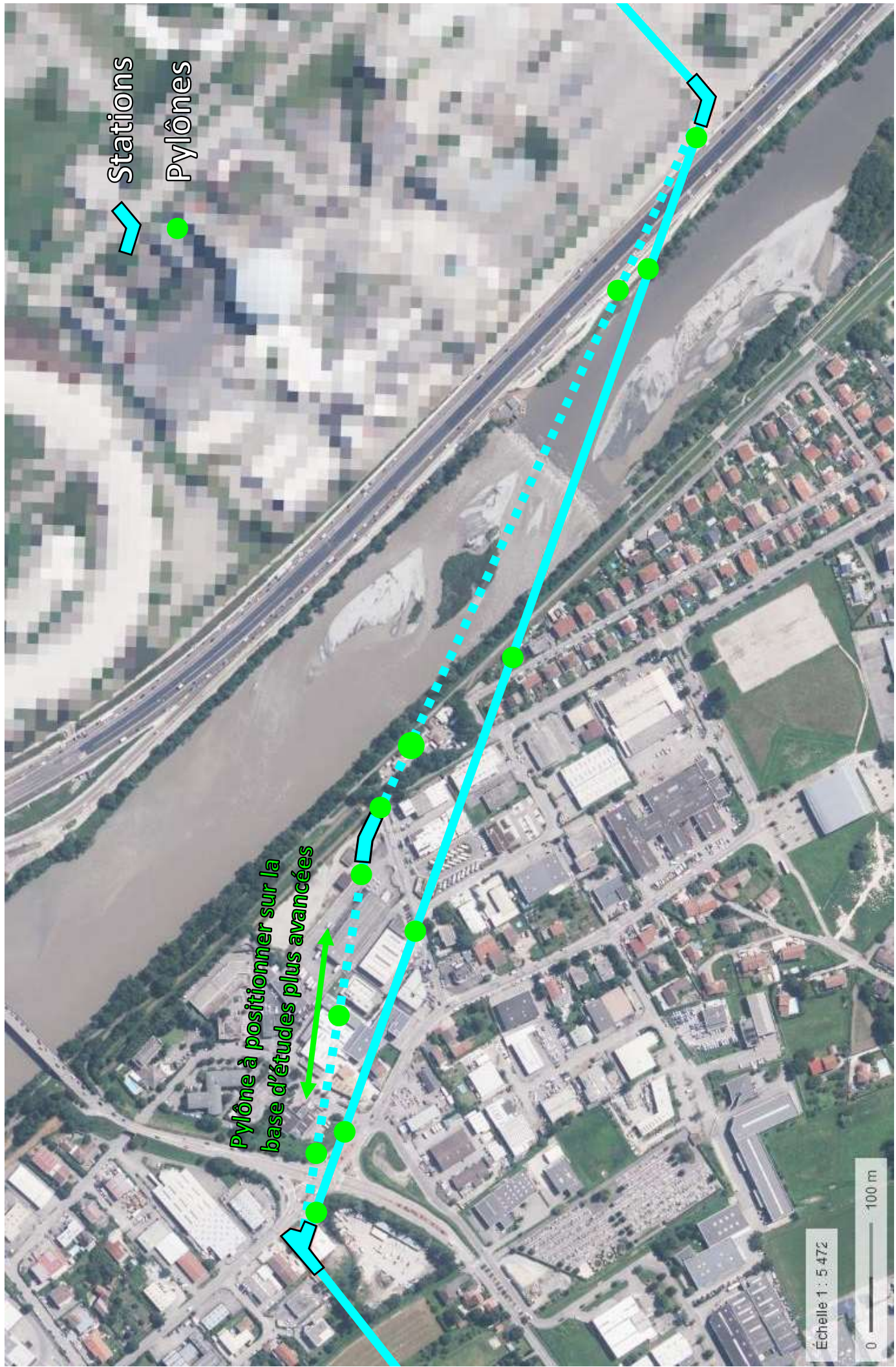
Pylônes

Tracé issu de la concertation et base actuelle de travail en conception détaillée

Échelle 1 : 5 472

0 100 m





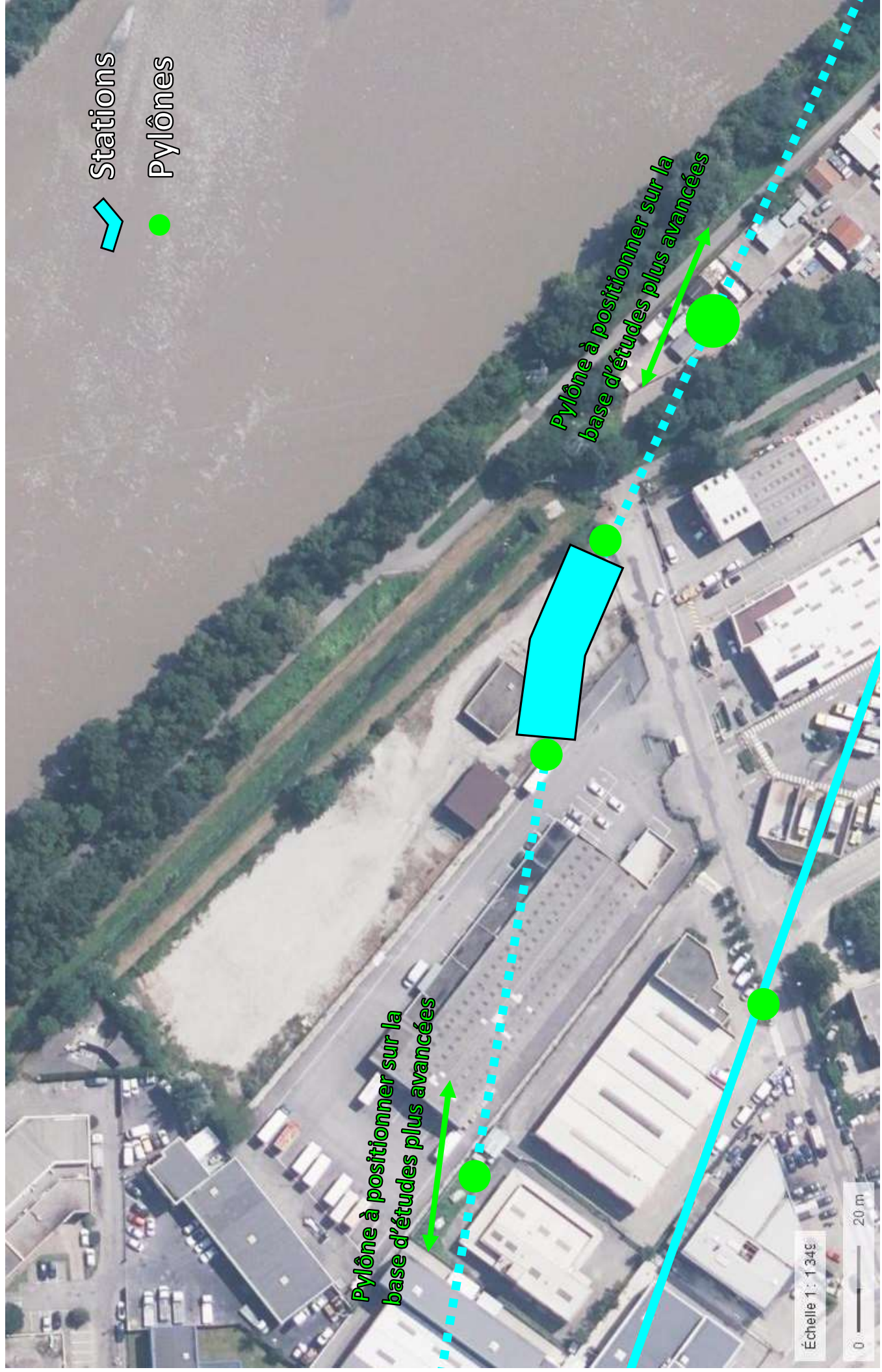
Stations

Pylônes

Pylône à positionner sur la base d'études plus avancées

Échelle 1 : 5 472

0 100 m



	Tracé actuel	Proposition ASLC
Survols globaux	Zone de survol principal du tracé. Pas d'incapacité technique.	Réduction du nombre de survols. Nouveau survol d'un local à enjeux incendie fort (Déménageurs Bretons).
Survols locaux	Survols de la pointe nord du lotissement.	Survols de l'aire gens du voyage.
Franchissement du Drac	Portée en limite de capacité technologique sans avoir recours à des pylônes de type différents très imposants (treillis, éolien, multitubulaires...)	Portée au delà de la limite technologique sans avoir recours à des pylônes de type différents très imposants (treillis, éolien, multitubulaires...). Nécessaire implantation d'un pylône très conséquent sur l'aire gens du voyage remettant en cause la fonctionnalité du site.
Insertion des stations existantes	Station Argentièrre insérée sur un tènement maîtrisé. Station Presqu'île Ouest insérée sur une carrefour sensible.	Modification importante de la station Argentièrre dont l'insertion sur le tènement est remise en cause. Débord non négligeable sur la voirie rue de la Maladière à traiter. Modification importante de la station Presqu'île Ouest compatible avec l'espace disponible mais en incohérence avec les travaux préparatoire effectué sur la Presqu'île ces dernières années.
Insertion d'une nouvelle station	-	Station trop imposante pour rentrer dans le tènement cible. Nécessaire acquisition d'une partie du tènement adjacent (Déménageurs Bretons).
Risques inondation	Projet compatible avec le règlement du PPRI et n'aggravant pas le risque.	Nouvelle station incompatible avec le règlement PPRI et dont la démonstration de non aggravation du risque n'est pas possible étant donné la proximité avec la digue.
Intérêt des dessertes	Station Argentièrre au cœur de la zone d'activité du même non et en porte d'entrée de la commune depuis l'A480. Station Presqu'île Ouest au contact d'infrastructures publiques et privées génératrice de besoins de mobilité forts.	Nouvelle station ne répondant à aucun besoin local marqué et très proche de la station Argentièrre. Une station seulement technique serait à envisager.
Impact financier	-	Modification de la ligne impliquant l'ajout de pylône. Conséquence relativement modeste sur le coût global de l'opération (entre 400 et 600 k€HT estimés). Ajout d'une station technique. Conséquence forte du coût global de l'opération (entre 1800 et 2500 k€HT estimé). Conséquence globale 2,5 et 3,1 M€HT hors exploitation et maintenance.



Liaison par câble entre Fontaine et St-Martin-le-Vinoux

Réunion sur site pylône 12

SMIMAG

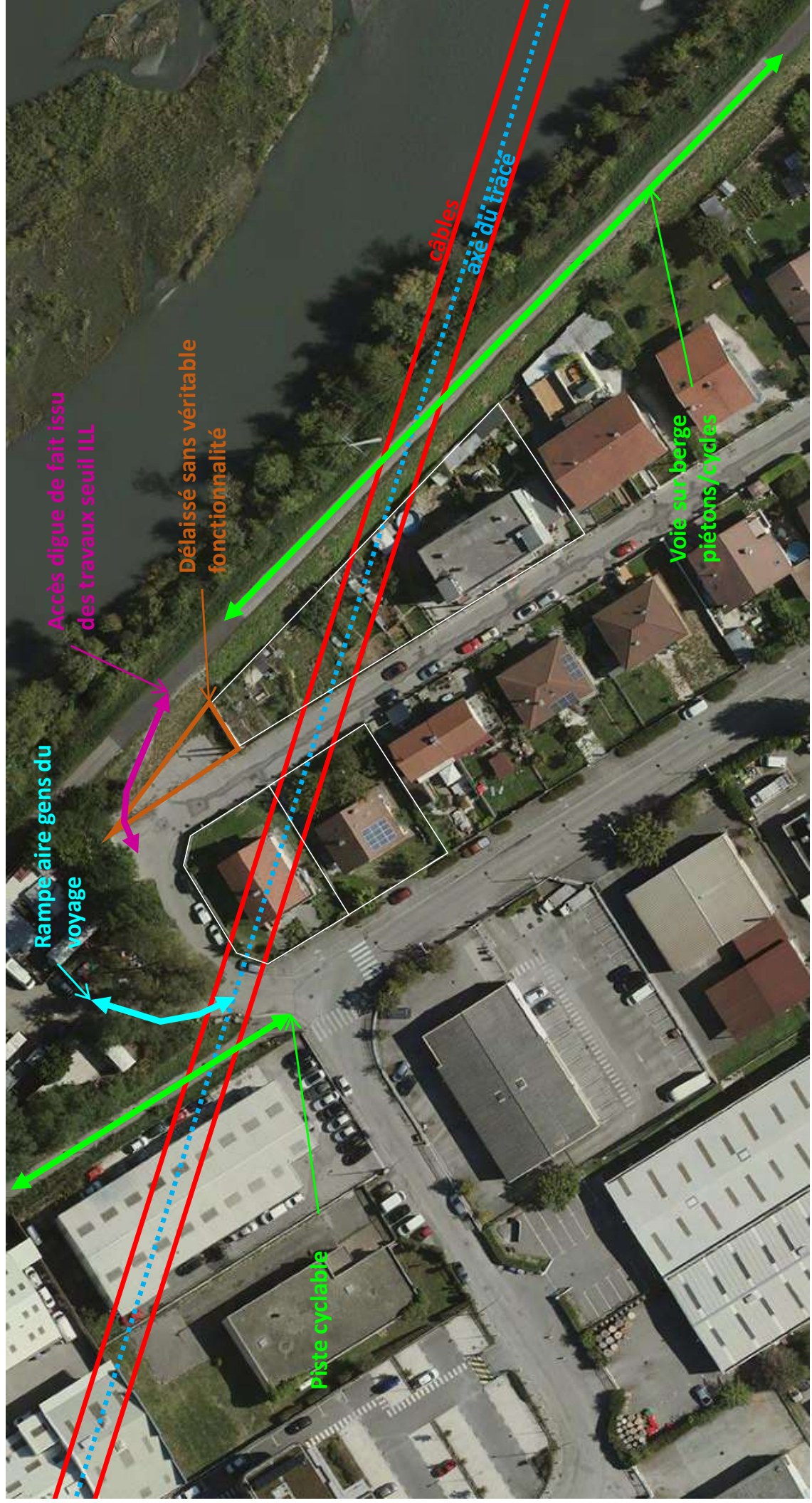
1

Présentation des deux variantes étudiées

Le tracé



Diagnostic du site



Les deux variantes d'implantation du pylône n°12



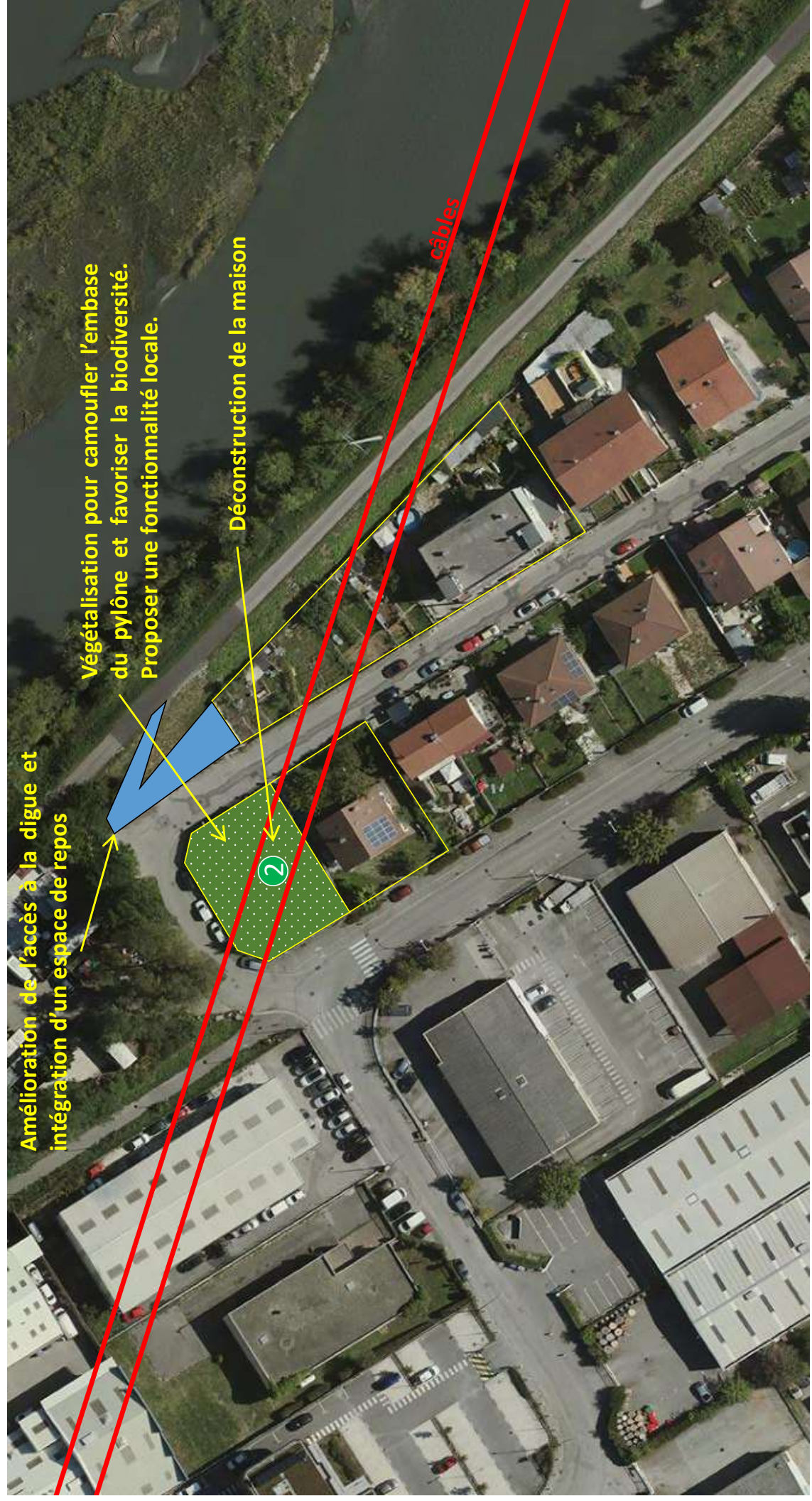
Propositions d'évolution des fonctionnalités avec la variante 1



Esquisse de la variante 1



Propositions d'évolution des fonctionnalités avec la variante 2



Esquisse de la variante 2



Cheminement piéton sur la digue
stabilisé et talus végétal

Massifs plantés avec couvre-sol
lierre, chevrefeuille, prairie fleurie,...

Cheminement formant placette
Stabilisé

Masque végétal dense
Haie persistante, et lisière arborée

Pylone sur embase béton
avec plantes grimpances

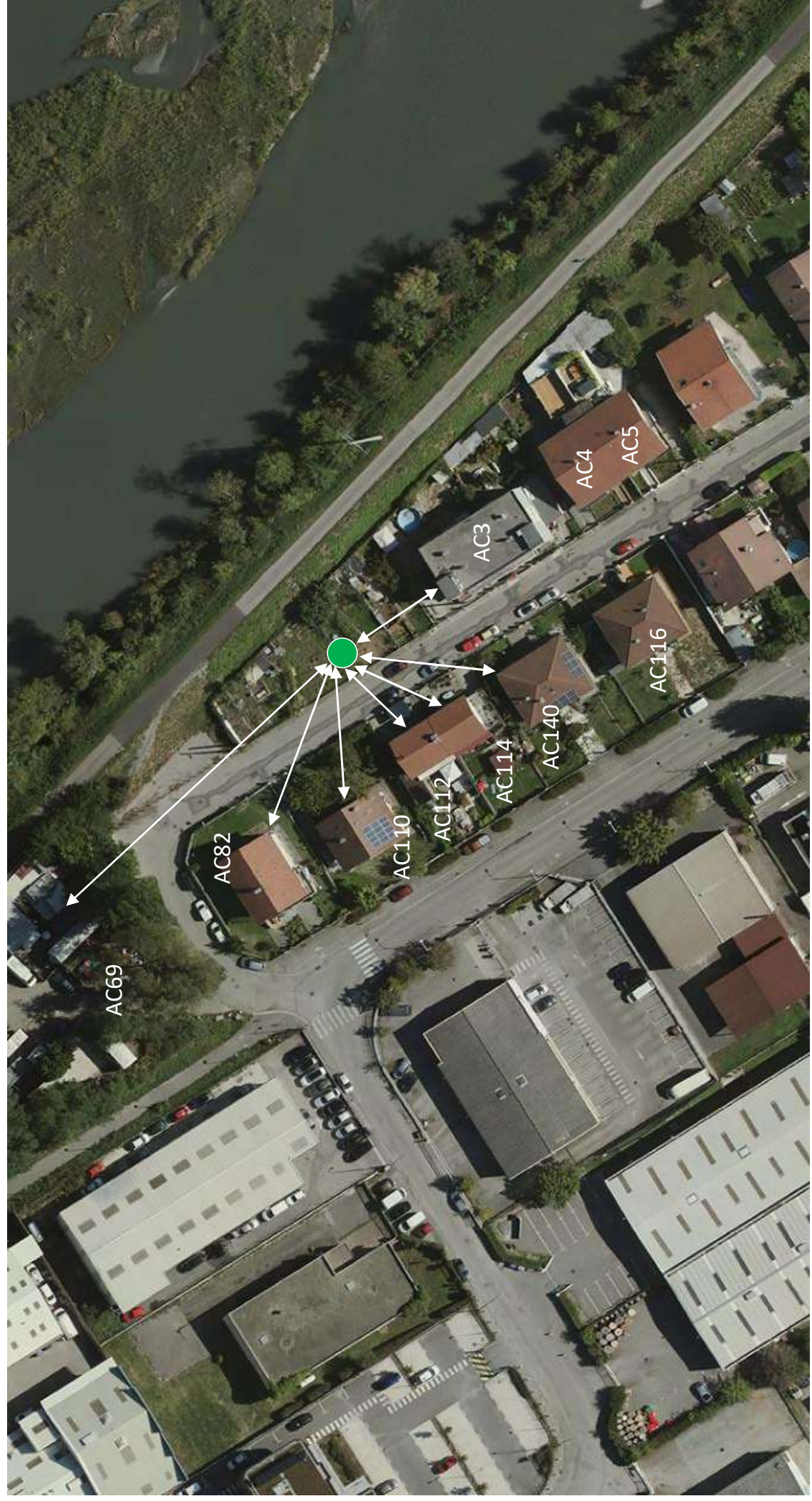
Extension des jardins potagers
bacs potagers bois

2

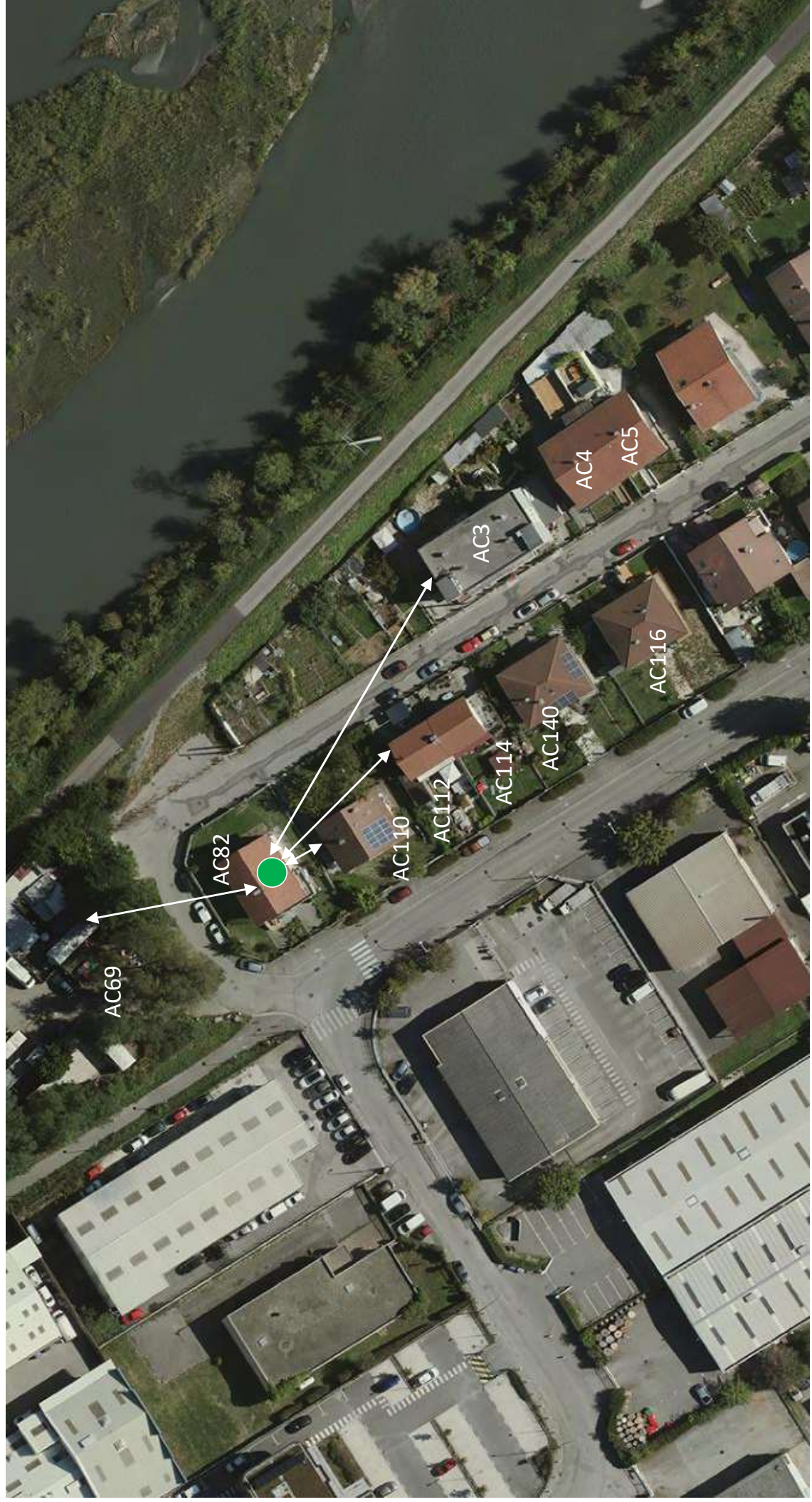
Comparaison des variantes

2.1 Distances

Distances de la variante 1



Distances de la variante 2



Distances

	Variante 1 (jardins)	Variante 2 (maison)
Distance AC110	25m	10m
Distance AC112	20m	30m
Distance AC114	20m	40m
Distance AC140	30m	50m
Distance AC116	50m	70m
Distance AC3	20m	60m
Distance AC4	50m	90m
Distance AC69	65m	35m

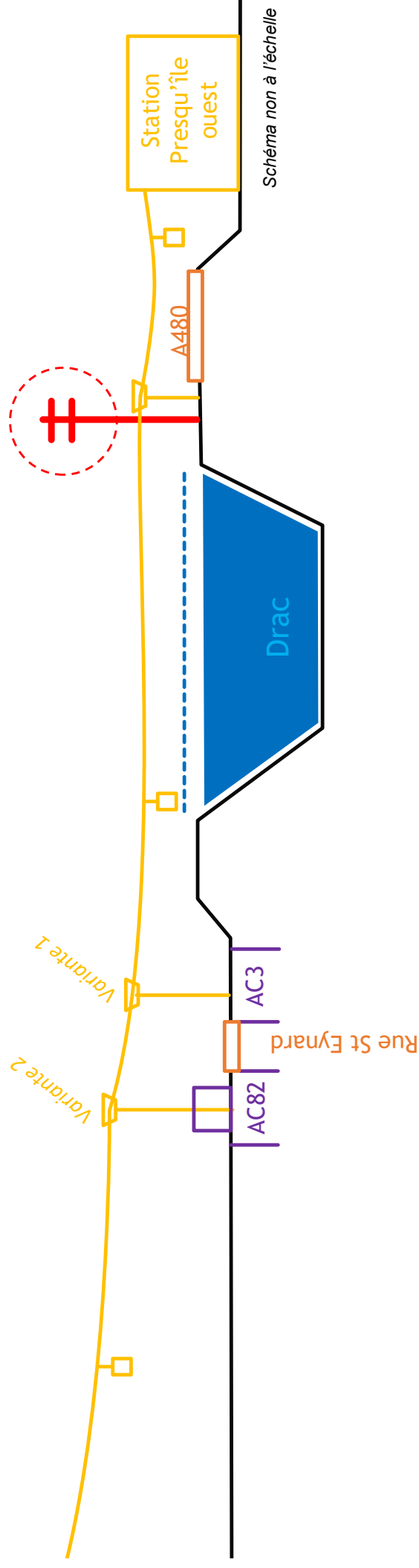
- La variante 2 apparait comme la plus favorable sur le critère de la distance

2.2 Hauteurs

Hauteurs

Importance du sujet ligne électrique 225 000V.

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



Hauteurs

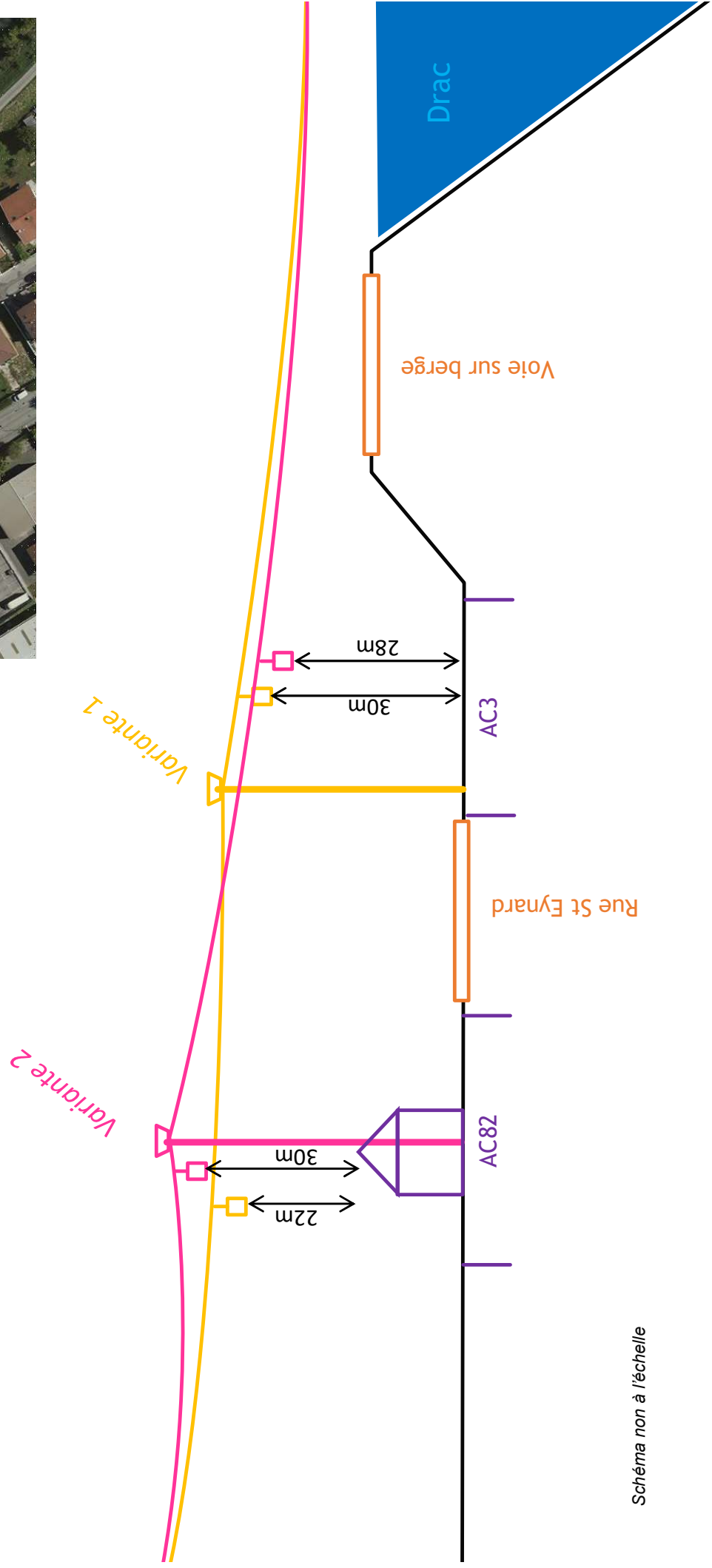
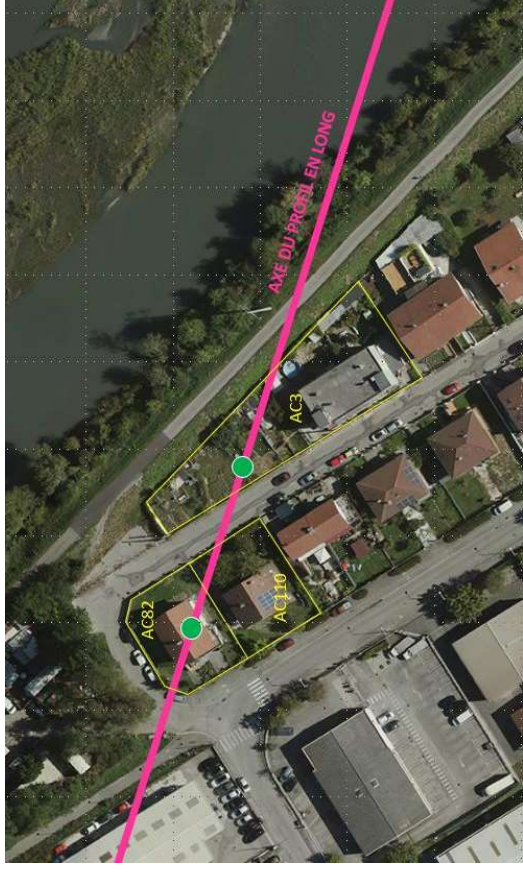


Schéma non à l'échelle

Hauteurs

	Variante 1 (jardins)	Variante 2 (maison)
Hauteur totale	41 m	47 m
Hauteur embase béton	3 m	5 m
Hauteurs de survol minimale des cabines	22 m toitures 30 m sol	30 m toitures 28 m sol
Hauteurs de passage minimale du câble	29 m toiture 37 m sol	36 m toiture 37 m sol

- **Si le pylône dans sa variante 2 est plus élevé, la perception depuis le sol sera relativement similaire entre les deux variantes.**
- **Les hauteurs de survols sont donc considérées comme similaires**

2.3

Entretien et accès

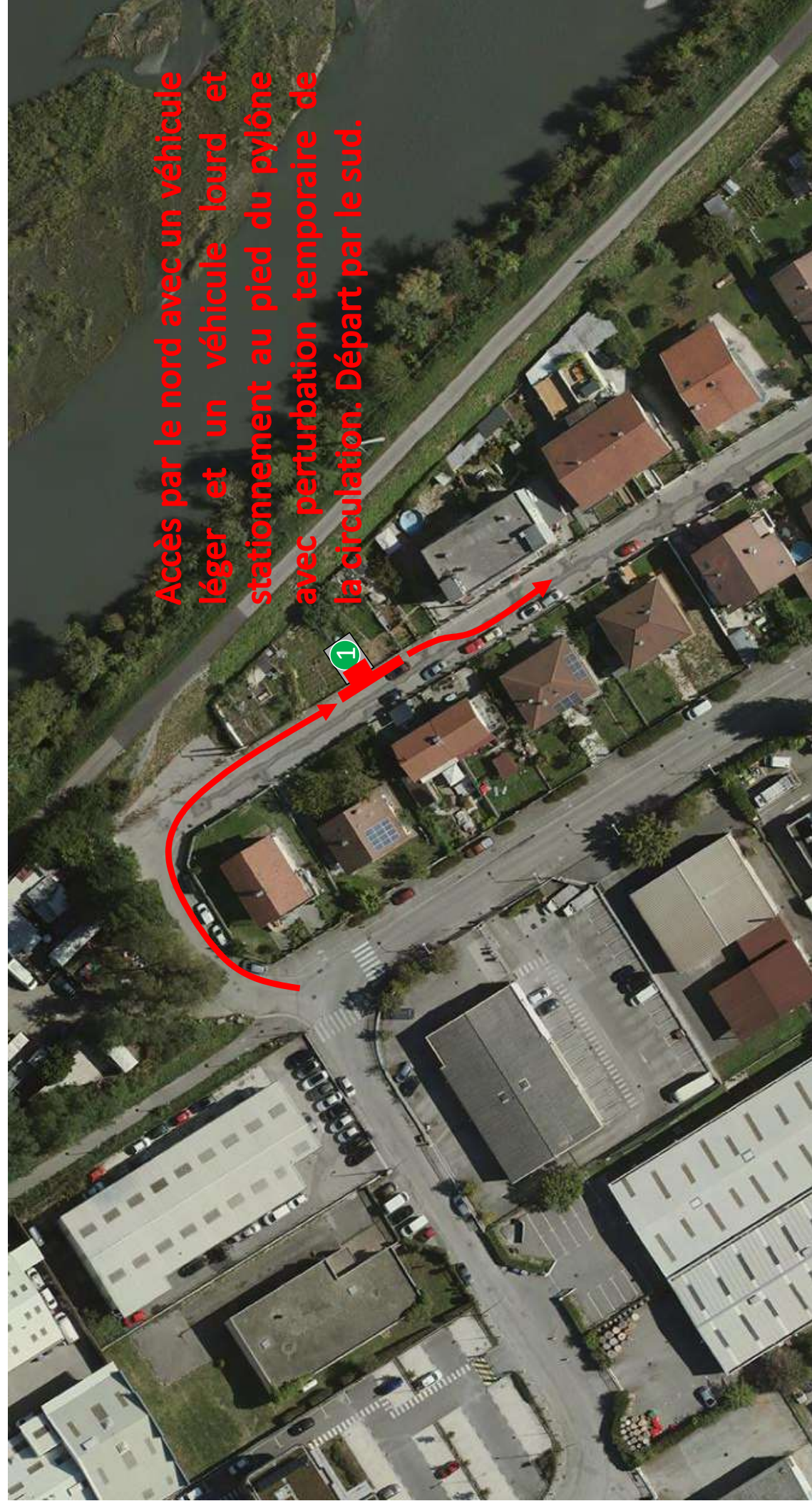
Entretien régulier de la variante 1

- Plusieurs fois par an



Entretien maintenance lourde de la variante 1

- Une fois tous les 5 ans environ



Entretien régulier de la variante 2

- Plusieurs fois par an



Entretien maintenance lourde de la variante 2

- Une fois tous les 5 ans environ



Entretien et accès

	Variante 1 (jardins)	Variante 2 (maison)
Accès régulier	Sans perturbation mais entrée dans le lotissement	Sans perturbation
Maintenance lourde	Avec perturbation	Sans perturbation

- Le pylône dans sa variante 2 permet des interventions présentant moins d'impact sur la vie du lotissement.

2.4

Vues sur le pylône

Vues sur le pylône de la variante 1



Absence de visibilité:
Masque de végétation très dense.

Visibilité directe:
Pylône visible dans le champ de vision des espaces de vie de la maison mais présence d'un masque végétal.

Visibilité directe:
Pylône en face de la maison même si les espaces de vie et le jardin donnent plutôt de l'autre côté.

Visibilité directe:
Pylône dans le champ de vision immédiat depuis les logements et les jardins.

Visibilité directe:
Pylône en face de la maison même si les espaces de vie et le jardin donnent plutôt de l'autre côté.

Absence de visibilité:
Pylône masqué par l'immeuble.

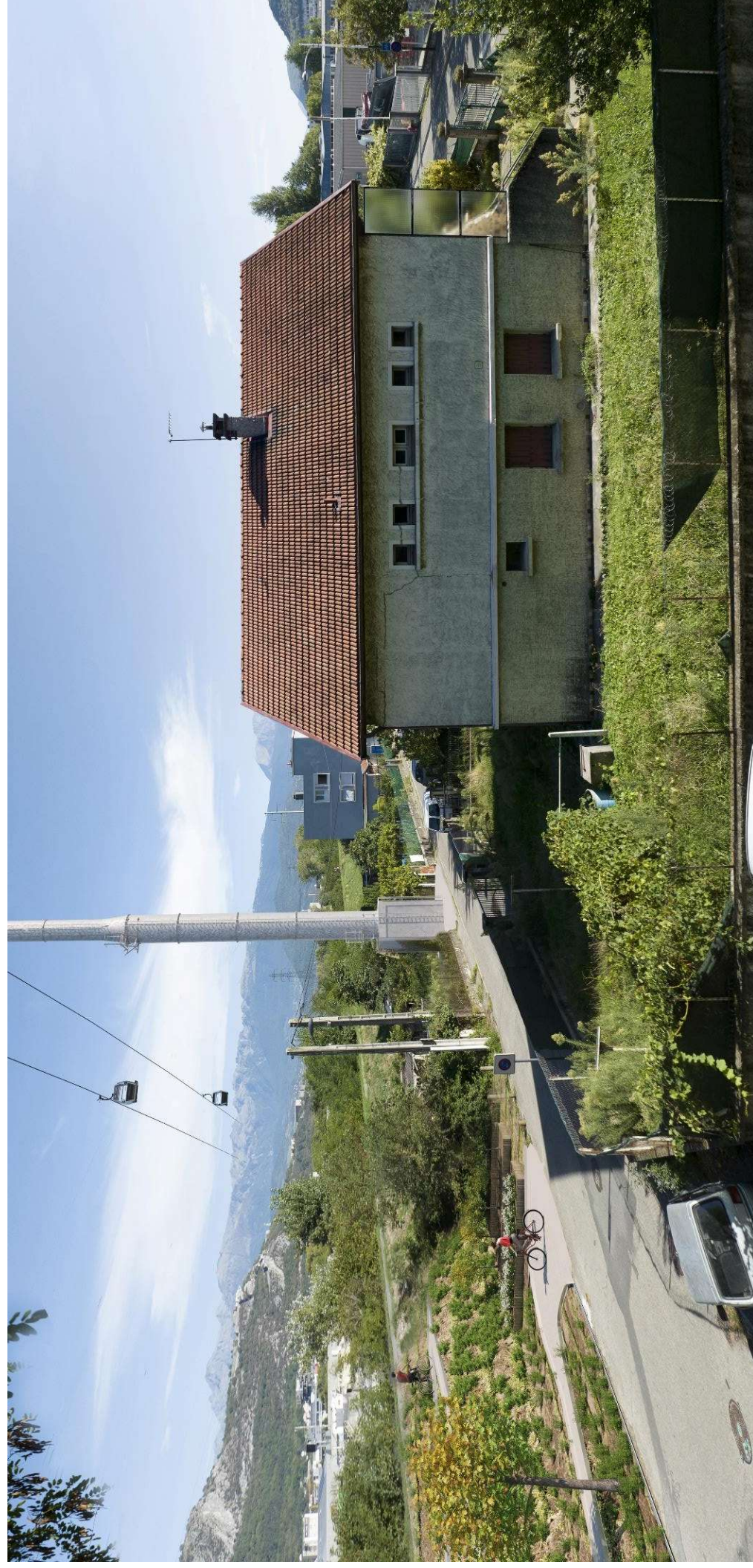
Visibilité indirecte:
Pylône en décalé par rapport à la maison mais tout de même dans le champ de vision des espaces de vie.

Visibilité faible:
Distance et orientation favorable.

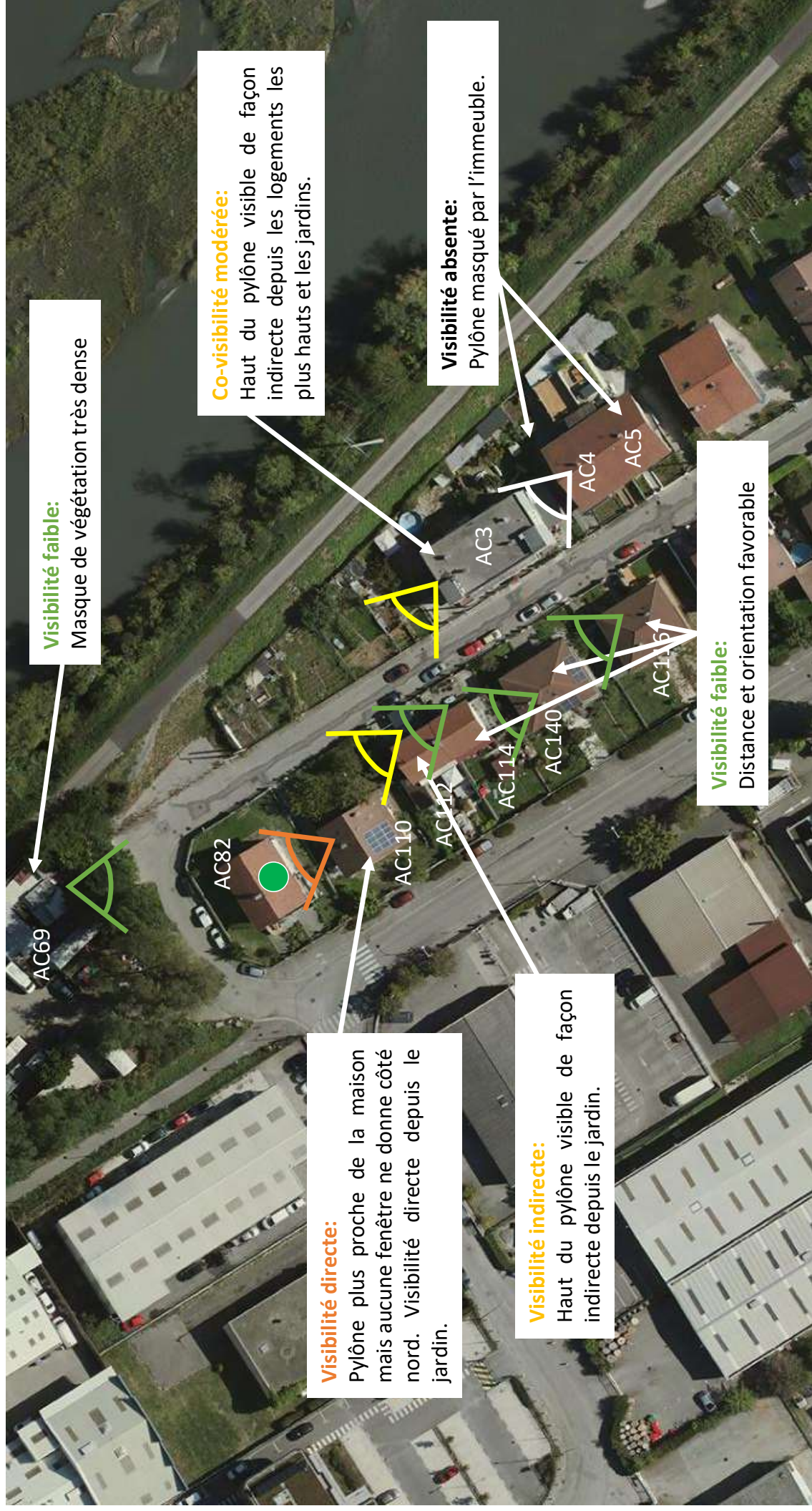
Vues sur le pylône de la variante 1



Vues sur le pylône de la variante 1



Vues sur le pylône de la variante 2



Visibilité faible:
Masque de végétation très dense

Co-visibilité modérée:
Haut du pylône visible de façon indirecte depuis les logements les plus hauts et les jardins.

Visibilité absente:
Pylône masqué par l'immeuble.

Visibilité faible:
Distance et orientation favorable

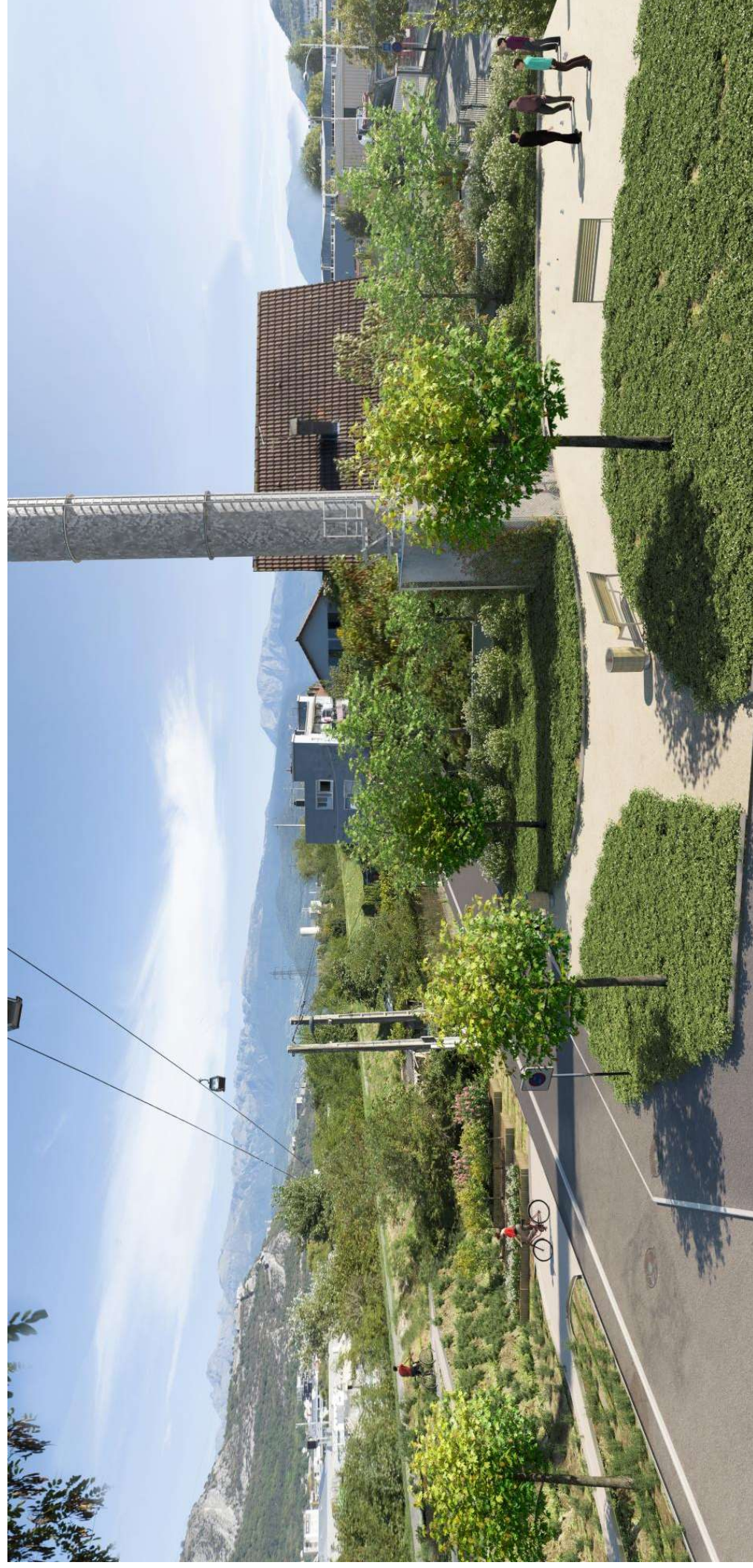
Visibilité directe:
Pylône plus proche de la maison mais aucune fenêtre ne donne côté nord. Visibilité directe depuis le jardin.

Visibilité indirecte:
Haut du pylône visible de façon indirecte depuis le jardin.

Vues sur le pylône de la variante 2



Vues sur le pylône de la variante 2



Vue sur le pylône

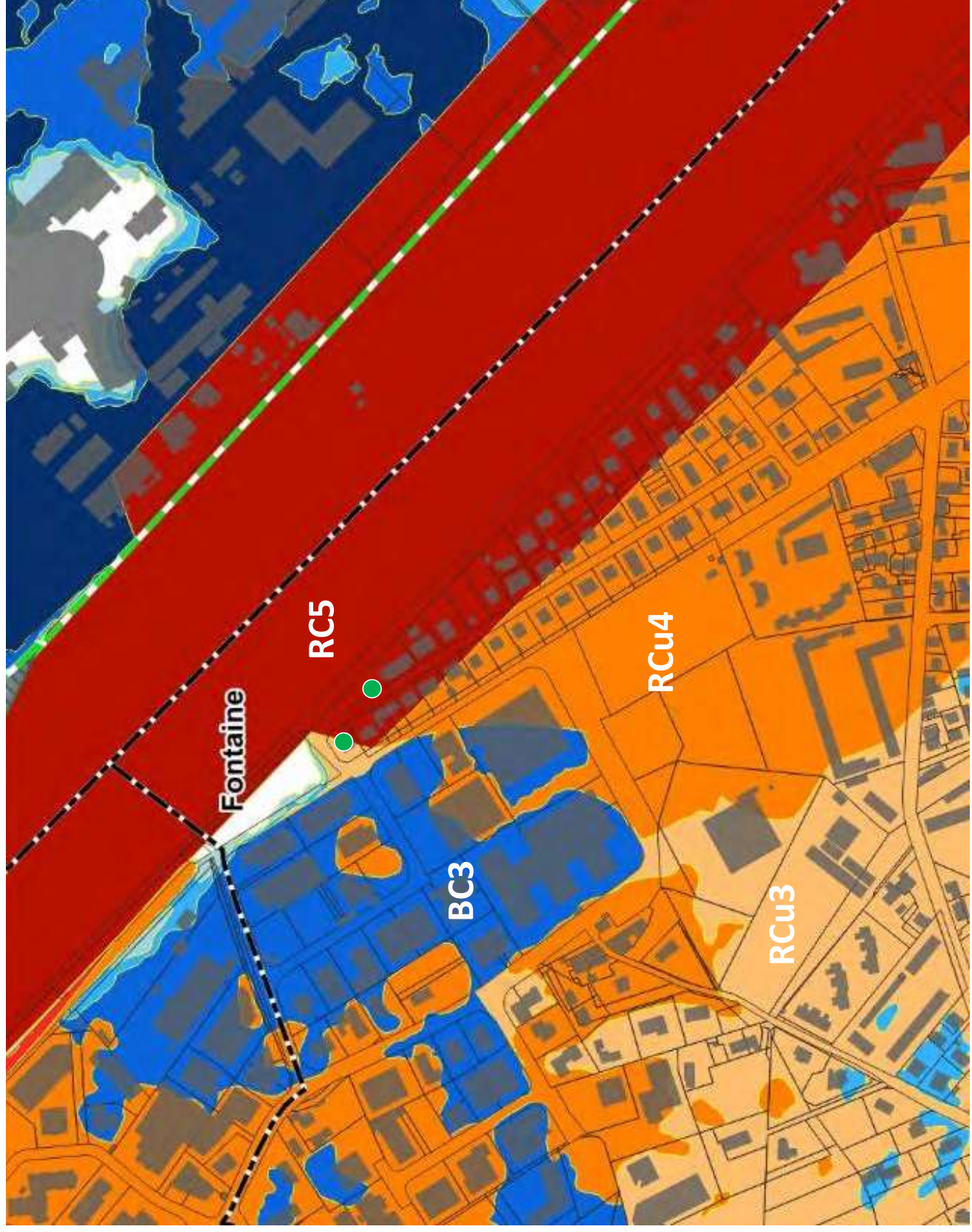
	Variante 1 (jardins)	Variante 2 (maison)
Vue AC110	Directe	Directe
Vue AC112	Directe	Indirecte
Vue AC114	Directe	Faible
Vue AC140	Indirecte	Faible
Vue AC116	Faible	Faible
Vue AC3	Directe	Indirecte
Vue AC4	Absente	Absente
Vue AC69	Absente	Faible

- **La variante 2 apparaît comme la plus favorable sur le critère de la co-visibilité. Seule une parcelle est contrainte par une visibilité directe du pylône contre 4 pour la variante 1.**

2.6

Risque inondation

Règlement graphique du futur PPRI Drac



Contexte du PPRI Drac

	Variante 1 (jardins)	Variante 2 (maison)
Constructibilité logements	Impossible	Impossible

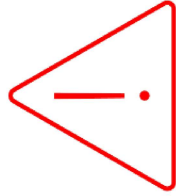
- **Le règlement du futur PPRI ne permet ni la construction, ni la reconstruction, ni l'extension de logements.**
- **La ligne de transport n'est pas concernée directement par cet interdiction car:**
 - La ligne est une des solutions envisagées pour participer à la gestion de crise en cas d'inondation, notamment pour l'évacuation de la Presqu'île.
 - Les ouvrages sont conçus spécifiquement pour ne pas engendrer d'aggravation du risque (modélisation hydrauliques précises).
 - Les ouvrages sont conçus spécifiquement pour résister à la crue.

2.7

Environnement sonore

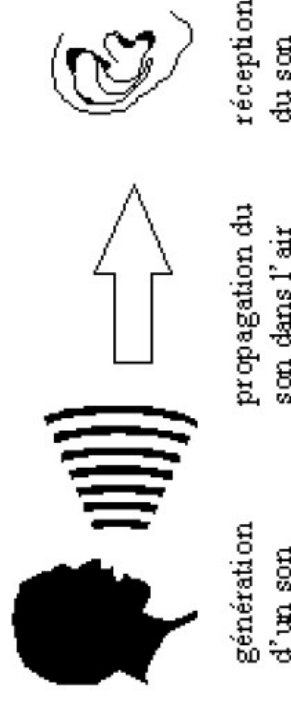
Environnement sonore - Généralité

- Le son : sensation auditive produite par une variation rapide de la pression de l'air. Mesuré en décibel (dB)
- Pour la représentation des volumes sonores, on utilise une échelle logarithmique, permettant de « compresser » la représentation
- Conséquence : on ne peut pas ajouter les décibels directement
- Par exemple :
 - 60 dB + 60 dB = 63 dB
 - 60 dB + 50 dB = 60 dB



Environnement sonore - Généralité

- **Pour se représenter le son, on utilise décibel pondéré A : dB (A)**
 - Conçu pour représenter le niveau sonore perçu par l'être humain, et non le niveau sonore réel : un bruit aigu est généralement perçu plus bruyant qu'un bruit grave de même intensité
 - La perception sonore d'un transport en un point donné dépendra de la contribution sonore du transport et de l'environnement dans celui-ci évolue.



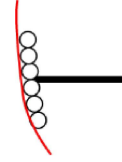
- **2 règles simples :**
 - L'oreille fait une distinction entre deux niveaux sonores à partir d'un écart de 3 dB (A)
 - Une augmentation du niveau sonore de 10 dB (A) est perçue par l'oreille comme un doublement de la puissance sonore

Environnement sonore - Généralité

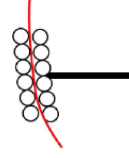
- Le câble est concerné par deux zones d'émissions sonores :
 - **Autour des stations** : débrayage/embrayage des cabines (chocs), bruits de défilement du câble, motorisation et système de ventilation
 - **Autour des pylônes** : passages des pinces des cabines sur les galets des balanciers (qui créent des cliquetis et chocs) et au bruit de roulement du câble (continu).

- Un mot sur les pylônes:

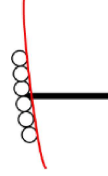
Le Pylône n°12 est un pylône support



Pylône dit « support » → exigence 67 dB(A) maximum au point d'émission



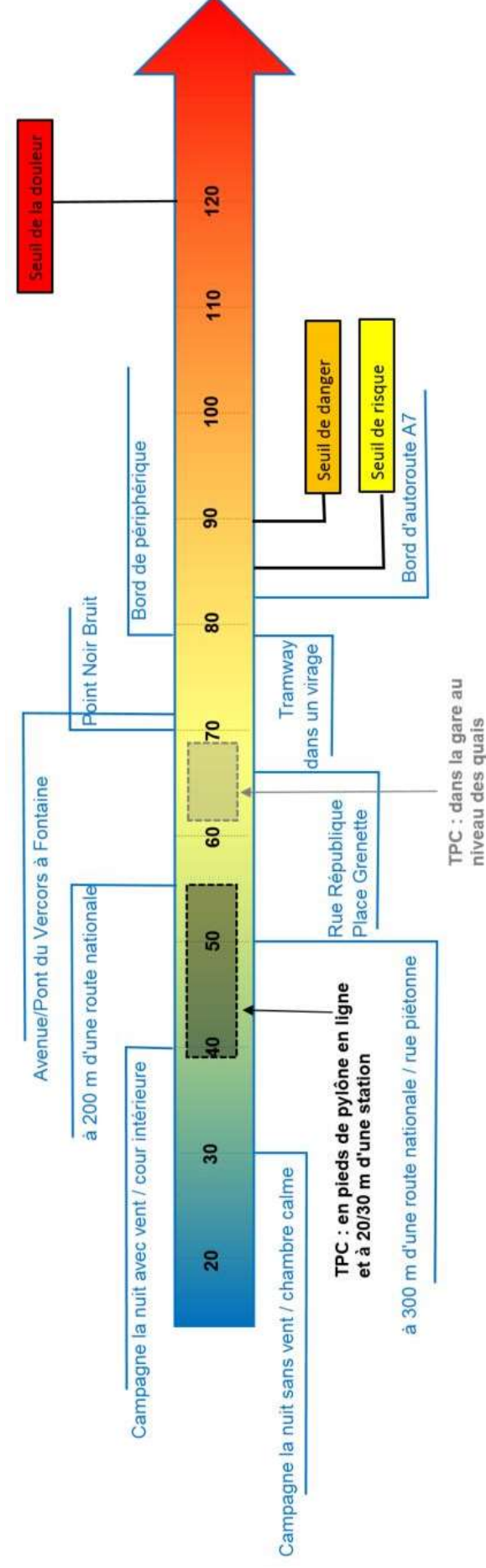
Pylône dit « support/compression » → exigence 74 dB(A) maximum au point d'émission



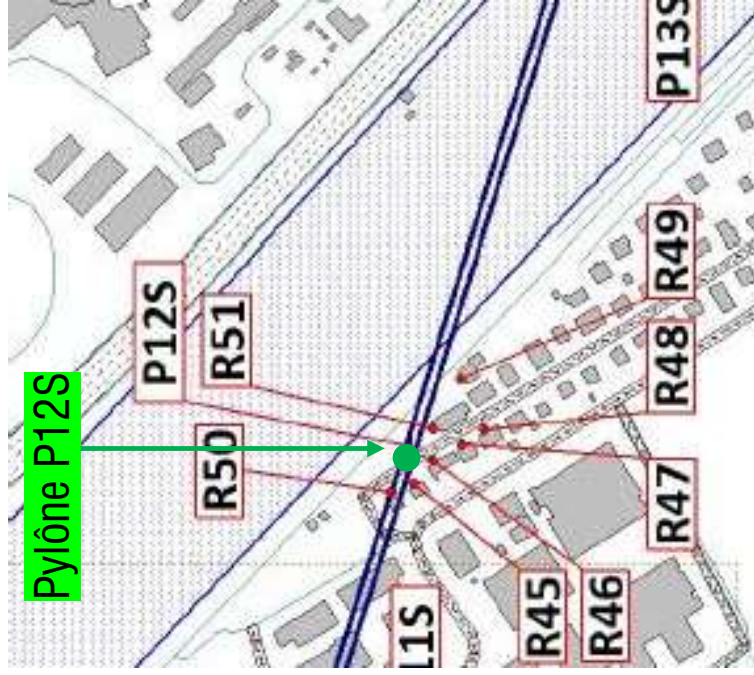
Pylône dit « compression » → exigence 77 dB(A) maximum au point d'émission

Environnement sonore - Résultats

- L'ambiance sonore du quartier est caractérisée par les émissions sonores du Drac et de l'autoroute A480.
- Les mesures effectuées in situ permettent de dire que la zone est couverte par les ambiances sonores suivantes:
 - Entre 60 et 65 dB(A) à l'Est de la rue du Saint Eynard
 - Entre 55 et 60 dB(A) à l'Ouest de la rue du Saint Eynard
- Le quartier ne peut donc pas être qualifié de « calme »

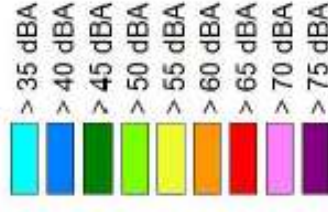
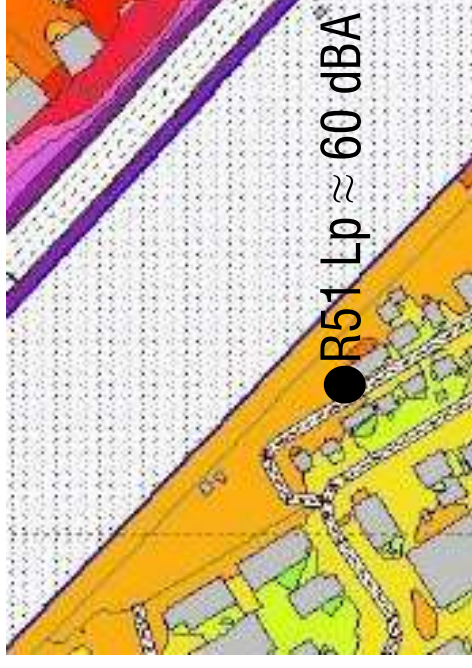


Variante 1

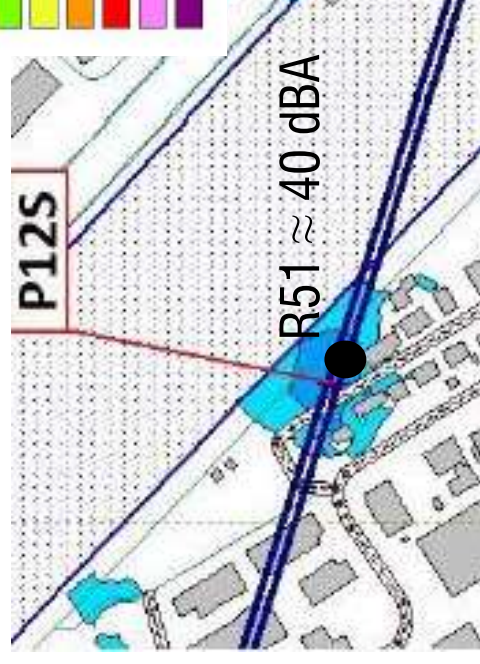


- Contribution sonore seule du TPC ≈ 40 dBA
- Niveau sonore sans TPC ≈ 60 dBA
- Niveau sonore avec TPC ≈ 60 dBA

Niveau sonore sans TPC

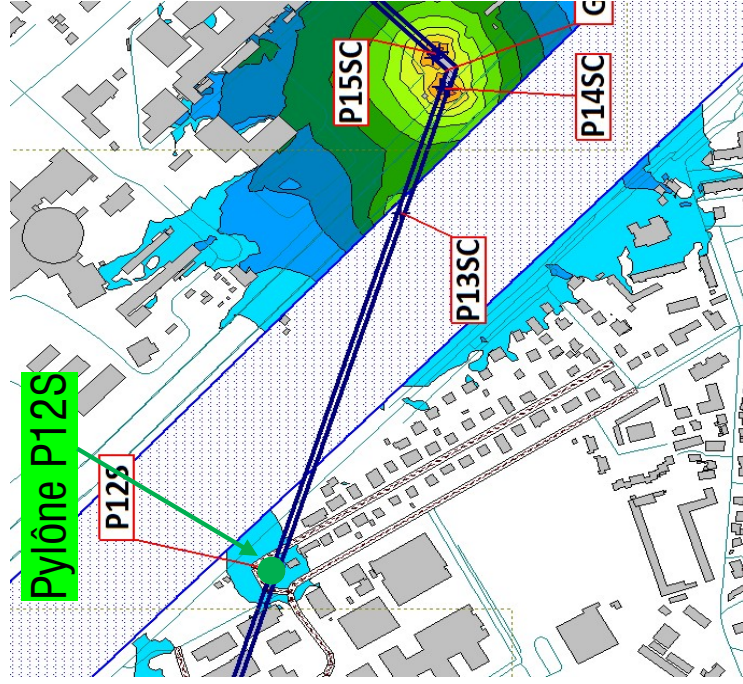


Contribution sonore seule du TPC



➔ Le niveau prévisionnel induit par le pylône au niveau des bâtiments est faible en raison de sa hauteur. Son impact est également masqué par le bruit urbain présent sur la zone (autoroute, axe routiers, etc.). Dans ces conditions, les émissions sonores du TPC ne sont pas perceptibles.

Variante 2

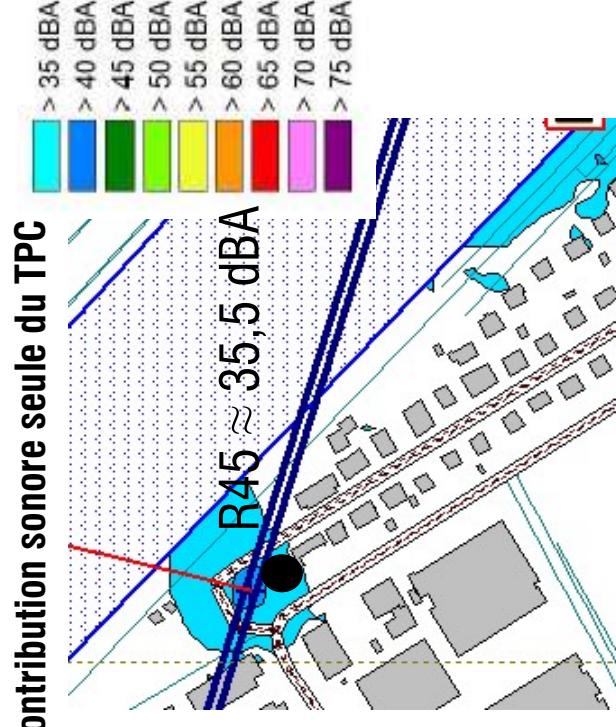


- Contribution sonore seule du TPC ≈ 40 dBA
- Niveau sonore sans TPC ≈ 60 dBA
- Niveau sonore avec TPC ≈ 60 dBA

Niveau sonore sans TPC



Contribution sonore seule du TPC



➔ Le niveau prévisionnel induit par le pylône au niveau des bâtiments est faible en raison de sa hauteur. Son impact est également masqué par le bruit urbain présent sur la zone (autoroute, axe routiers, etc.). Dans ces conditions, les émissions sonores du TPC ne sont pas perceptibles.

Environnement sonore – Résultats ponctuels

■ Variante 1



Environnement sonore – Résultats ponctuels

- Variante 2



Point P7									
Rue du Saint-Eynard 38600 FONTAINE									
Localisation du point de mesure	Photo depuis le point de mesure	Photo du point de mesure							
Observations									
Date	Durée	Étage	Façade						
26/01/2021 à 10h40	24:00	RDC	Champ libre						
<p>Sources de bruit : Circulation routière sur la rue du Saint-Eynard ; Chien</p> <p>Conditions météorologique Pas de précipitation. Vent faible provenant majoritairement du Sud. Température comprises entre 1 et 5 °C. Ciel totalement couvert.</p> <p>En période diurne : U2/T2 → État météorologique conduisant à une atténuation forte du niveau sonore. En période Nocturne : U2/T4 → Effets météorologiques nuis ou négligeables. Les périodes codées en rouge sont des parasites non pris en compte dans les calculs.</p>									
Évolution temporelle									
Résultats sur les périodes réglementaires de la réglementation sur les infrastructures de transport									
Période Diurne 6h-22h		Niveaux spectraux en dB							
Indicateur	Niveau global en	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	
L _{eq}	60,0	68,0	60,5	54,0	50,0	59,5	42,0	43,0	
L ₉₀	47,5	61,5	49,0	45,5	44,5	43,5	36,5	27,5	
L ₉₅	43,0	56,5	46,5	42,0	40,5	38,5	31,0	18,5	
Période Nocturne 22h-6h		Niveaux spectraux en dB		Niveaux spectraux en dB		Niveaux spectraux en dB		Niveaux spectraux en dB	
Indicateur	Niveau global en	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	
L _{eq}	45,0	53,5	46,5	45,5	44,0	40,0	33,5	24,0	
L ₉₀	44,0	52,0	46,0	45,5	43,5	38,5	32,0	23,0	
L ₉₅	42,0	50,5	45,0	43,5	41,5	36,5	29,5	20,0	

Environnement sonore - Résultats

- Le pylône n°12 est un pylône de type support, le plus silencieux
- Le pylône n°12 est élevé quel que soit le scénario (<40m)
 - Pour mémoire, atténuation de 6dBA par doublement de distance pour une source ponctuelle.

	Variante 1 (jardins)	Variante 2 (maison)
Evolution de l'ambiance sonore moyenne	Pas d'évolution de l'environnement sonore moyen	Pas d'évolution de l'environnement sonore moyen mais des valeurs de contribution du projet plus basse

2.6 Bilan

Bilan

	Variante 1 (jardins)	Variante 2 (maison)
Distances	Globalement défavorable	Globalement favorable
Hauteurs	Globalement similaires	
Entretien et accès	Globalement défavorable	Globalement favorable
Vue sur le pylône	Globalement défavorable	Globalement favorable
Risque inondation	Globalement similaires	
Environnement sonore	Globalement similaires (légère faveur pour la variante 2)	

- **La variante 2, située sur la parcelle 82 (maison), apparaît la plus favorable au regard des critères analysés.**

Dossier suivi par :

Damien Favier, Chef de Projet

damien.favier@grenoblealpesmetropole.fr

Tél. 04.56.58.51.80

COMPTE RENDU

Transport par câble - Rencontre avec les membres de l'Association Syndicale du Lotissement des Charmettes

Le 28/09/22 au Centre des Services Techniques de la ville de Fontaine

Présents :

- 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
- Martine PICARRETA, présidente de l'ASLC
- Frédéric QUANTIN, membre de l'ASLC
- Fabrice et Jocelyne BRIZION, membre de l'ASLC
- Farida HAMMACHI, membre de l'ASLC
- Rose et François FRUOCO, membre de l'ASLC
- Antoine DOMENE, membre de l'ASLC
- Clément VIOUA, membre de l'ASLC
- Sandrine MENDUNI, membre de l'ASLC
- Emmanuel CONSTANTY, membre de l'ASLC
- Mathilde DELLERIE, membre de l'ASLC
- Yazid BENAMANE, membre de l'ASLC
- Jean-Louis BARDELLI, membre de l'ASLC
- Claire BRYARS, membre de l'ASLC
- Marlene PRADAL, membre de l'ASLC
- Edouard SCHOENE, membre de l'ASLC
- Louis BOLLINET, membre de l'ASLC
- Cataldo DI CESARE, membre de l'ASLC
- Gilbert GIRAUD, membre de l'ASLC
- Valène POLI, membre de l'ASLC
- Jean-Philippe VINCENT, membre de l'ASLC
- Nadia TOIA, membre de l'ASLC
- Nicolas FONTAINE, directeur général du SMMAG
- 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

Cette réunion a été organisée suite aux sollicitations des habitants du lotissement des Charmettes au sujet de l'insertion du projet de transport par câble sur leur lieu de vie, et notamment du positionnement du pylône n°12. Elle fait notamment suite à la réunion du 29/06/22, qui a permis un premier échange sur le sujet. Elle a été l'occasion de présenter aux habitants

présents l'analyse multicritères de toutes les solutions de positionnement du pylône n°12 sur ce secteur de la commune. Pour mémoire, ces différentes solutions de positionnement étaient issues des études techniques du SMMAG ainsi que des propositions relayées par la commune de Fontaine en 2021.

Le support et le compte-rendu de la première séance est joint au présent compte-rendu.

L'objet de cette deuxième réunion était de présenter les avantages et inconvénients de deux variantes de positionnement de ce pylône restant possibles à la suite de l'analyse présentée en première réunion. Le but était de fournir des éléments comparatifs de ces deux solutions afin que les membres de l'association puissent exprimer une préférence.

En préliminaire, Franck LONGO, maire de Fontaine, a rappelé que la commune soutiendra le choix final des habitants quel qu'il soit.

Le comparatif des variantes (dont aménagement d'accompagnement possible) est à retrouver dans le support de la réunion joint à ce compte-rendu.

Ce compte-rendu n'a pas vocation à être exhaustif. Il ne reprend pas les termes de la présentation faite par le SMMAG (à retrouver en annexe). Il s'agit d'un relevé des questions soulevées par les participants auxquelles le SMMAG a pu répondre. Certaines de ces réponses sont enrichies d'éléments supplémentaires pour les cas où le SMMAG n'avait pas la réponse précise en séance. Le compte-rendu se termine par un relevé de décisions.

Questions et échanges concernant les variantes proposées et les suites qui pourront être données

- Quelle est la différence de coût entre les deux variantes ?

Réponse du SMMAG :

L'analyse multicritères macroscopique des différentes solutions d'implantation présentées lors de la réunion du 29 juin comportait une ligne « impact financier » (page 35 du support). Cette dernière précisait que l'impact financier de la solution dite « Préemption » (variante 2 lors de la réunion du 28 septembre) par rapport à la solution dite « initiale » (variante 1) était limité. Le SMMAG considère en effet que les deux solutions sont financièrement globalement équivalentes à l'échelle du projet.

Il a été demandé de fournir des précisions sur cette comparaison de coût. Une partie des informations demandées n'est pas communicable à ce stade : c'est notamment le cas des coûts d'acquisition des parcelles privées., qui sont notamment dépendants du prix qui serait à l'issue de négociations amiables à mener ou, à défaut, d'une procédure d'expropriation. C'est également le cas des indemnités de survol évoquées en réunion.

	Variante 1 (jardins)	Variante 2 (maison)
Achat des parcelles nécessaires	Non communicable (voir ci-dessus)	260 K€
Construction pylône n°12	Environ 250 k€	+ 20 K€ (augmentation hauteur embase et fût)
Déconstruction de la maison	-	60 K€
Aménagement d'accompagnement	Non chiffré à ce stade car dépendant des orientations d'aménagement finales. Le SMMAG considère en esquisse une dépense équivalente entre l'aménagement de la parcelle en variante 2 et la compensation matérielle de l'implantation du pylône en variante 1	
Aménagement bout de lotissement	Possible dans les deux variantes	
Revente maison	Le montant de cette revente n'est pas connu à ce stade. Son estimation dépend de multiple facteurs dont la communication	-

	<p style="text-align: center;"><i>serait de nature à fausser les conditions de la cession (travaux potentiels liés aux normes thermiques, servitudes, réaménagement, risques naturels...). A ce stade, la comparaison peut s'effectuer sur la base d'une recette de 260 K€</i></p>	
--	--	--

- En variante 1, le pylône n'est-il pas à cheval sur deux parcelles ? Comment seront dédommagés les propriétaires de ces parcelles, sachant qu'elles appartiennent à la copropriété ?

Réponse du SMMAG :

La variante 1 « jardins » est envisagée sur une seule parcelle (AC3). Cette dernière ne fait pas l'objet d'un découpage cadastral. La répartition des surfaces de jardin potager est faite à l'amiable entre les copropriétaires sans que le SMMAG n'ait connaissance d'un règlement de copropriété prescriptif sur ce point.

Par conséquent, l'acquisition de la surface nécessaire se fera au profit de la copropriété. Dans le cas du choix de cette variante, le SMMAG s'engage à compenser les conséquences de la réorganisation nécessaire du découpage actuel des jardins potagers par un projet de restitution élaboré avec la copropriété.

- Quel est l'impact de ces variantes sur l'avenir des maisons et leur prix ? A-t-on une idée du montant de la moins-value qui pourrait en résulter ?

Réponse du SMMAG :

La valeur d'un bien se fait au regard de différents critères, d'un environnement global, de la tension du marché sur des biens de même nature, de l'état général... Il est donc extrêmement difficile d'avoir une lecture des marchés immobiliers dans un futur proche ou lointain lié à la réalisation d'un ouvrage public de cette ampleur.

La littérature scientifique sur le sujet ne permet pas de démontrer un lien de cause à effet entre un aménagement de ce type et l'évolution des prix fonciers et immobiliers. L'évolution de la valeur des biens est en effet multifactorielle. Il est difficile d'isoler les effets d'un projet, qui certes joue un rôle, mais qui s'inscrit dans un contexte d'évolution plus global. Dans une étude réalisée en 2014 par le SMMAG autour de la ligne C de tramway, les professionnels de l'immobilier soulignaient d'une part que la qualité du bien ainsi que le quartier où il se situe était des critères déterminants dans les transactions, et d'autre part que la conjoncture générale (niveau des taux d'intérêt, etc.) et les dispositifs fiscaux de soutien à l'investissement immobilier étaient déterminants dans l'évolution des prix.

Dans le cas du lotissement des Charmettes, l'évolution de l'attractivité globale du quartier et de la commune de Fontaine, l'évolution de l'attractivité de la zone d'activités (en partie en lien avec la nouvelle desserte offerte par le projet), l'évolution de l'attractivité des grands pôles d'emplois à proximité (Presqu'île, Hypark, Portes du Vercors...), l'évolution de l'attractivité immobilière en lien avec le projet des Portes du Vercors, et surtout la constructibilité de la zone (notamment vis-à-vis des risques inondations et risque nucléaire) sont de nature à influencer la valeur des biens.

Ces facteurs étant au moins aussi déterminant que l'installation du pylône, le SMMAG n'est donc pas en mesure d'apporter des estimations solides sur ce point.

- Quels dédommagements sont prévus pour les parcelles acquises et les parcelles survolées ?

Réponse du SMMAG :

D'une manière générale, les emprises nécessaires à la réalisation du transport par câble (Emprise des différentes stations et des pylônes) seront achetées par le SMMAG.

Dans la cadre de ces acquisitions, la valeur du foncier est déterminée par le service de la direction de l'immobilier de l'Etat (France Domaine) qui procède à une évaluation des biens. Le SMMAG, dans le cadre des travaux, a bien pour obligation de restituer les limites publiques/privées.

Concernant les parcelles survolées, l'indemnité varie selon la situation et la nature des biens survolés, sauf cas particulier, le survol n'empêche pas la constructibilité des terrains, ce sont les règles du PLUi et de ses annexes qui viennent contraindre les constructibilités des parcelles et donc de la valeur des biens.

Le tracé survolant directement deux maisons, selon la teneur des discussions avec les propriétaires privés, le SMMAG avait prévu de se laisser la possibilité de les acquérir. L'une de ces maisons concernées par ce survol correspond à la maison « variante 2 » (parcelle AC82). Il a donc paru très opportun au SMMAG d'acheter cette maison par voie de préemption lorsque l'occasion s'est présentée. Une acquisition plus classique aurait pu être effectuée par ailleurs même sans cette opportunité. Cette acquisition a permis au SMMAG de fournir une variante supplémentaire à l'analyse comparative demandé par la commune de Fontaine. Par cette opportunité, le SMMAG voyait le moyen d'éviter une implantation sur la parcelle AC3.

D'un point de vue réglementaire, le cadre est le suivant :

Article L1251-6 :

L'établissement de chacune des servitudes mentionnées à l'article L. 1251-3 ouvre au profit du propriétaire et du titulaire de droits réels concernés le droit à une indemnité couvrant l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain en résultant.

A défaut d'accord amiable dans un délai prévu par décret en Conseil d'Etat, l'indemnité est fixée dans les conditions prévues au livre III du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le bénéficiaire de la servitude supporte seul la charge et le coût de la notification de l'ordonnance de transport sur les lieux, de la copie des mémoires des parties ainsi que de la copie des documents qui lui ont été transmis.

Article L1251-7

Si le propriétaire ou le titulaire de droits réels concerné estime que son bien n'est plus utilisable dans les conditions normales, il peut demander, dans un délai de dix ans suivant la notification de la décision d'établissement de chacune des servitudes, l'acquisition de tout ou partie de sa propriété, par le bénéficiaire de la servitude.

En cas de refus du bénéficiaire de la servitude ou de désaccord sur le prix d'acquisition, le propriétaire ou le titulaire de droits réels demande au juge de l'expropriation, si celui-ci admet le bien-fondé de la demande, de fixer le prix d'acquisition. La décision du juge emporte transfert de propriété dans les conditions de droit commun en ce qui concerne le bien ou la partie du bien acquis par le bénéficiaire de la servitude.

- Si la variante 1 est choisie, quel sera le devenir de la maison sur la parcelle AC82 ?

Réponse du SMMAG :

Dans le cas d'un pylône implanté sur la parcelle AC3, la maison actuellement située sur la parcelle AC82 pourrait être conservée et revendue.

A noter que la modification du bâti pour transformer la maison (ont été évoqués les logements collectifs, la valorisation de la parcelle etc.) n'est pas envisageable dans les conditions fixées par le risque inondation. La maison serait donc vendue dans sa volumétrie actuelle.

- Sur les plans techniques et financiers, quelle variante est privilégiée par le maître d'ouvrage ?

Réponse du SMMAG :

Comme évoqué en séance, le SMMAG considère les deux variantes comme satisfaisantes. Pour autant, l'analyse des critères de distance, d'accès maintenance et de vue montre que la variante 2 (maison) apparaît globalement plus favorable. La variante 2 permet également de ne pas lancer de nouvelles acquisitions de terrain et est considérée par le SMMAG comme moins impactante pour les propriétaires fonciers et globalement comme plus pertinente.

Le SMMAG s'engage cependant bien à suivre l'avis des habitants tel qu'il sera relayé par la commune.

- Un habitant rappelle les problématiques de difficulté d'accès au logement sur Fontaine, et regrette la proposition de destruction de la maison, qui pourrait avoir un impact sur ce sujet au niveau communal.

Laurent THOVISTE, adjoint à l'urbanisme de la commune de Fontaine, indique que, en comparaison des constructions de centaines de logements prévus sur la commune et notamment dans le cadre du projet des Portes du Vercors, la disparition d'une seule maison n'aura pas beaucoup d'impact sur ces problématiques. Il ajoute que cet impact sera d'autant plus limité que la maison est aujourd'hui ancienne et concernée par un risque inondation important. Or, sur le plan thermique, les logements trop peu isolés seront bientôt invendables, et il est impossible, dans le cadre du Plan de Prévention des Risques Inondations, de reconstruire par-dessus cette maison. Ainsi, si la maison est conservée, il serait de toute façon complexe de la revendre sans travaux.

Questions et échanges concernant l'environnement sonore du pylône

- Quels sont les résultats des études acoustiques des projets de Toulouse et de La Réunion, et comment les a-t-on pris en compte dans l'analyse du projet de Grenoble ?

Réponse du SMMAG :

En premier lieu, il faut rappeler que les enjeux acoustiques sont très dépendants de l'environnement de l'infrastructure et de sa configuration. Il n'est donc pas possible ni judicieux de comparer des évolutions d'ambiance sonore entre deux projets aux cadres et caractéristiques différentes.

Pour autant, le SMMAG a tenu à ce que l'étude du projet se nourrisse des retours d'expérience. Aussi, en plus d'avoir mesuré les émissions sonores d'une télécabine récente à la technologie identique (à Courchevel), les mesures effectuées au droit des stations et des pylônes de la télécabine de Saint-Denis-de-la-Réunion (même constructeur) ont été prises en compte par l'acousticien pour contrôler la validité de l'étude.

Concernant l'appareil toulousain, la technologie et les dimensions étant très différentes (3S, pylônes de plus de 70m, stations très volumineuses...), les données ne sont pas judicieusement utilisables.

- Pourquoi le niveau sonore prévisionnel au niveau des bâtiments présentés lors de cette réunion est différent de celui évoqué lors de la dernière réunion ?

Réponse du SMMAG :

Lors de la dernière réunion, les niveaux sonores évoqués oralement après question d'un habitant étaient basés sur les premiers résultats provisoires de l'étude. Aujourd'hui, les niveaux présentés proviennent de l'étude acoustique complète et détaillée par secteur qui permet de qualifier plus précisément les sources ponctuelles de bruit.

Il est précisé que des réunions d'information sur le thème de l'environnement sonore sont organisées par le SMMAG. Les riverains seront invités. Celle de Fontaine a lieu le 11/10/22 en mairie de Fontaine.

- A quelle hauteur est calculé le niveau sonore présenté ? Quelle est la différence de niveau entre le sol et le premier étage des maisons ?

Réponse du SMMAG :

Les chiffres indiqués correspondent à une contribution du projet au premier étage des maisons (situation volontairement défavorable). Les études montrent que les différences entre le sol et le premier étage sont négligeables.

- La contribution sonore du projet va-t-elle rester identique ou s'aggraver avec l'usure des pièces ? Quelle sera l'action du SMMAG si le niveau sonore du projet s'avère plus fort que celui prévu ?

Réponse du SMMAG :

L'objectif des différents entretiens qui seront assurés régulièrement est de maintenir l'infrastructure en parfait état, ce qui garantira la pérennité des valeurs sonores mesurées à la mise en service. Le contrat qui lie le SMMAG et le concepteur-

réalisateur-mainteneur est assorti de lourdes pénalités en cas de non respects des performances. Le niveau d'émission sonore en tête de pylône est l'une des performances mesurables et soumise à sanction. Concrètement, si les niveaux sonores prévus sont dépassés, le SMMAG mettra en demeure l'entreprise en charge de la maintenance de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour revenir au seuil mentionné dans leur contrat (seuils utilisés pour l'étude acoustique). Le marché public prévoit une pénalité de 1000€ par jour suite à la notification à l'entreprise de la constatation du dépassement des exigences.

Questions et échanges concernant le passage des cabines

- Combien de cabines sont prévues, et à quelle fréquence passent-elles ? Comment est traité le potentiel vis-à-vis ?

Réponse du SMMAG :

La ligne sera équipée de 24 cabines à la mise en service. Elles seront espacées de 72,77 secondes. Elles seront toutes de 12 places.

Lors du processus de concertation effectué en 2021, la notion de visibilité depuis les cabines a été soulevée par les participants par le biais des enjeux suivants :

- *L'ouverture sur le grand paysage (vue sur les massifs, vue sur l'agglomération)*
- *La possible sensation de vertige (notamment usager handicapés)*
- *Les éventuelles co-visibilités*

La proposition du SMMAG à propos de l'application d'un film masquant dit « anti-vertige » n'a cependant pas fait l'objet d'un avis tranché des participants.

Le travail de co-construction de la conception détaillée du projet avec les membres de la Commission accessibilité du SMMAG a conclu à l'intérêt d'un tel film pour les usagers présentant certains handicaps. Une réunion conclusive sur le sujet s'est tenue depuis la séance du 28 septembre. Considérant le sujet du handicap comme un argument de plus en faveur du film, le SMMAG a arbitré en faveur de l'apposition d'un film, avec les objectifs suivants :

- *Limiter les effets de vertige (également pour les chiens-guides d'usager mal ou non-voyants),*
- *Exclure la visibilité sous les cabines,*
- *Permettre l'apposition d'un effet miroir pour les usagers en fauteuil roulant.*

Ce film sera conçu de façon à empêcher la vue plongeante comme le précise le visuel présent en annexe.

- Quelle est l'amplitude horaire prévue ?

Réponse du SMMAG :

L'amplitude horaire prévue est de 6h à 21h. Laurent THOVISTE, conseiller délégué du SMMAG, explique que le choix de cette amplitude s'est fait au regard de considération de besoin de mobilité et de coût d'exploitation.

Questions et échanges concernant l'impact des travaux et la structure du pylône

- Le passage du câble causera-t-il des vibrations qui pourront être ressenties dans les maisons, comme c'est le cas avec le tram ?

Réponse du SMMAG :

Le passage des cabines n'est pas de nature à engendrer des vibrations qui se propageraient jusqu'aux maisons.

- Comment est pris en compte le risque sismique dans la conception du pylône ?

Réponse du SMMAG :

La conception du transport par câble prend en compte le risque sismique caractéristique de la région grenobloise. Ceci se traduit par des modes constructifs parfois renforcés.

- *Quelle est la durée des travaux ? Seront-ils susceptibles de causer des vibrations et des fissures sur les bâtiments ? Si de telles fissures apparaissent, pendant ou quelques temps après les travaux, quelles sont les garanties pour les habitants ?*

Réponse du SMMAG :

Il y a plusieurs phases dans le déroulement des travaux :

- *Première phase de génie civil, réalisation des fondations et du support : durée environ 15 jours,*
- *Phase de montage de la structure métallique (qui arrive sur place déjà pré montée): durée d'environ 10 jours (opération principale de levage sur une journée),*
- *Phase de travaux VRD dont la durée sera fonction de la variante sélectionnée,*
- *Phase de déroulage du câble sur le pylône et mise en tension : passage d'un opérateur sur la parcelle avec le premier petit câble.*

La durée globale de ces travaux est à ce stade encore indéfinie. Elle dépendra notamment de la variante choisie.

Le SMMAG ne peut pas exclure de fait le risque de désordre dans l'environnement du chantier. Toutefois, la nature des travaux permet de considérer ce risque comme très faible. Des expertises seront menées afin d'identifier la survenance éventuelle de ce type de problème et d'identifier la responsabilité du projet le cas échéant (inspection avant/après par exemple).

- *Sur combien de mètres s'enfoncent les pieux de fondation du pylône ? Comment est prise en compte l'eau souterraine ?*

Réponse du SMMAG :

La nécessité et la profondeur des pieux ne sont pas encore connues. De nouvelles inspections géotechniques seront nécessaires une fois la variante sélectionnée.

La présence de la nappe à faible profondeur est prise en compte dans la conception. C'est une particularité de l'environnement du projet qui s'exprime sur la grande majorité du secteur nord-ouest de la métropole.

Questions et échanges concernant les interfaces du projet et l'aménagement du quartier

- *Quelle est la gestion des lignes électriques dans le secteur et le projet est-il concerné par ces lignes ? Ces lignes ont-elles un impact sur la santé des habitants ?*

Réponse du SMMAG :

Le projet s'accompagne de la suppression de la ligne aérienne RTE 63 000 V aérienne présente sur la digue. Cette suppression par enfouissement (le SMMAG a demandé que cet enfouissement ne soit pas fait dans le lotissement) permet de faciliter le passage du câble et de réduire le nombre de pylônes présents dans le quartier. Les perspectives présentes dans le support de la séance montrent une digue sans lignes et pylônes électrique.

De l'autre côté du Drac, le câble passera sous les lignes 225 000 V. Ces dernières seront légèrement rehaussées pour permettre ce passage. L'enfouissement n'a pas été jugé possible par le gestionnaire RTE.

Le SMMAG indique que les questions sur un impact potentiel des lignes électriques sur la santé humaine sont à adresser au gestionnaire RTE.

Questions et échanges concernant les relations entre les habitants et la collectivité, et les suites du projet

- *Comment les citoyens peuvent-ils peser sur le projet ? Est-il encore possible de s'y opposer ? Pourquoi a-t-on attendu 2022 pour informer les habitants au sujet de ce pylône, alors que le tracé a été acté en 2015 ?*

Réponse du SMMAG :

Laurent THOVISTE indique qu'en 2015, si le tracé global du projet était débattu, il n'était pas possible alors de définir précisément l'emplacement de chaque pylône. Le faisceau précis a été défini en 2020-2021, suite au choix du concepteur-réalisateur début 2020.

Il rappelle qu'une enquête publique est prévue pour 2023, organisée par la Préfecture. C'est une procédure obligatoire encadrée par les textes. Elle sera l'occasion pour les habitants de s'exprimer sur le projet. L'ensemble des contributions sera ensuite analysé par une Commission d'Enquête indépendante sollicitée par la Préfecture. Cette Commission donnera un avis final, qui déterminera la suite du projet.

La réunion organisée ce jour fait quant à elle partie d'un processus de consultation volontaire organisé par le SMMAG, qui a débuté à l'automne 2021, et qui a permis de prendre contact avec les riverains concernés par le tracé précis et a été l'occasion de recueillir les demandes de l'association syndicale. S'en est suivie une série de rencontres menant jusqu'à celle d'aujourd'hui. Ce processus de consultation permet de transmettre de l'information, et de recueillir des avis sur des sujets précis. Mais l'opportunité globale du projet n'est mise en débat dans ce cadre. Cette opportunité a été validée après la concertation de 2015 et sera à confirmer dans l'enquête publique avant le lancement des travaux.

Suite à l'enquête publique, si l'avis est favorable, le SMMAG prévoit de commencer les travaux à l'été 2023 (par des travaux préparatoires et pas nécessairement dans le quartier). Ils dureront jusqu'à la mise en service en 2025.

- La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) interviendra-t-elle après l'enquête publique ? Vaudra-t-elle modification du PLUi ?

Réponse du SMMAG :

L'enquête publique porte en effet notamment sur la déclaration d'utilité publique du projet. L'arrêté de DUP emportera mise en compatibilité du document d'urbanisme qu'est le PLUi. Cette mise en compatibilité a été l'un des thèmes de la concertation d'octobre-novembre 2021.¹

Conjointement à cette enquête publique, une enquête parcellaire sera menée. Chaque propriétaire concerné par une acquisition ou le survol de sa propriété sera directement contacté par un courrier recommandé, ce courrier donne aux propriétaires les dates de l'enquête et les dates des permanences de la commission d'enquête.

Divers

L'historique du délaissé en bout de parcelle AC3 est rappelé. Si les jardins sont communs à la copropriété, qui en est propriétaire, les rues sont désormais en gestion métropolitaine (elles ont été rétrocédées du lotissement à la collectivité en 2003).. Le délaissé est donc géré par Grenoble-Alpes Métropole. Concernant l'accès à la digue, il a été créé lors des travaux du seuil de l'ILL sur le DRAC. Laurent THOVISTE confirme que cet espace est aujourd'hui délaissé. Le projet de transport par câble pourra être l'occasion de l'utiliser pour compenser l'arrivée du pylône, via des aménagements qui pourront être retravaillés par la commune et les habitants.

Une problématique de stationnement sauvage est signalée par les habitants. La commune s'engage à gérer cela, notamment via la police municipale.

Relevé de décisions et suites de la réunion

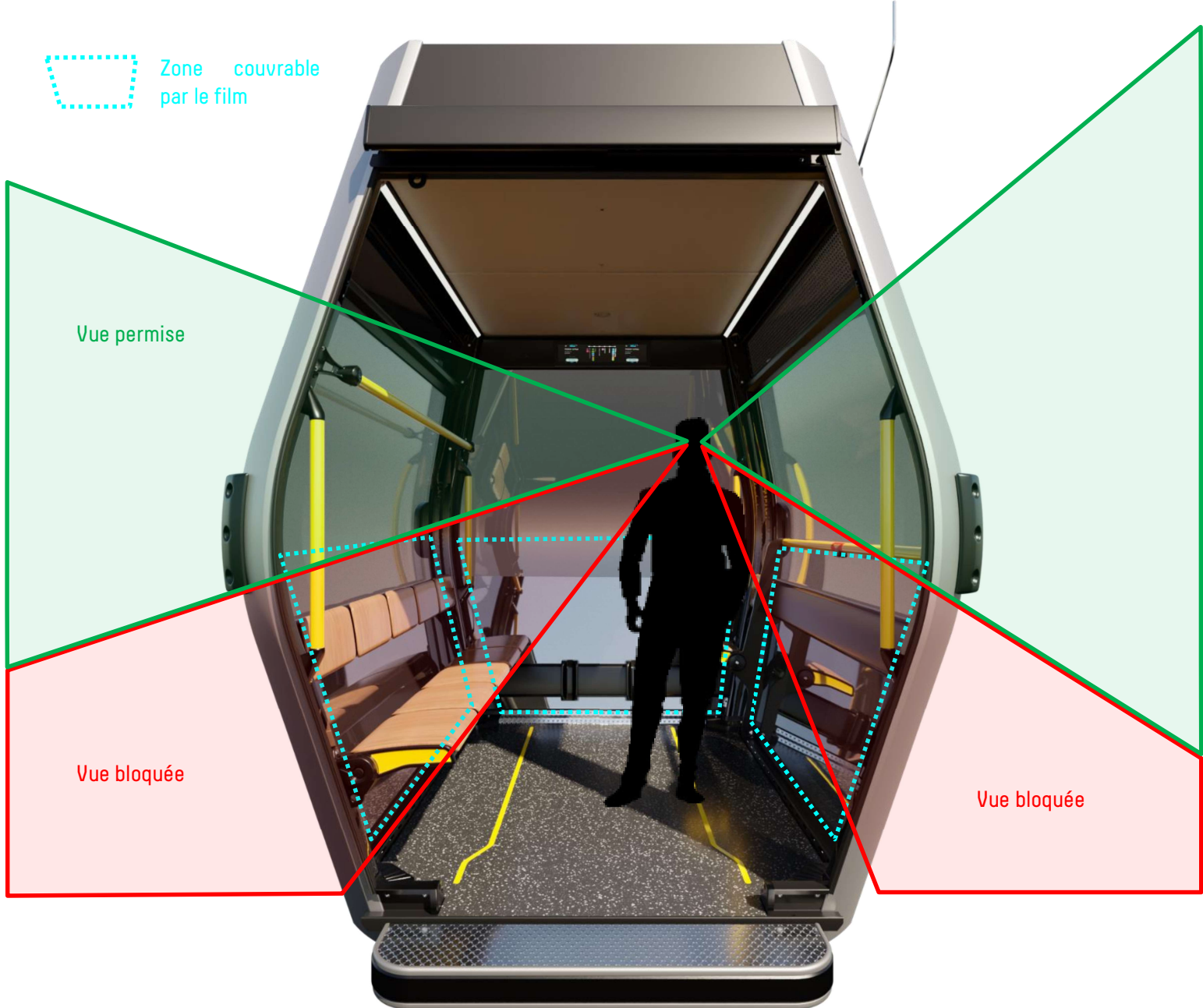
- Franck LONGO confie à l'Association Syndicale du Lotissement des Charmettes le soin de réunir les habitants à nouveau, afin qu'une décision sur le choix définitif soit prise. Il invite les habitants à sélectionner le mode de décision qui leur paraît le plus adapté en fonction du nombre de maisons directement concernées. Il indique que **ce choix devra être fait d'ici un mois (donc avant fin octobre 2022)**, et que la commune aura besoin d'un **courrier de la part de l'association les notifiant de ce choix** afin de le relayer au SMMAG.

¹ Voir le dossier de concertation : https://smmag.fr/wp-content/uploads/2021/09/MNO_TransportparCable_DossierDeConcertationCompleet_A3-BD.pdf – Mise en compatibilité du PLUi, pages 30 à 33

- Laurent THOVISTE et Nicolas FONTAINE indiquent que le SMMAG se tient à disposition de l'Association pour leur fournir tout élément nécessaire à leur prise de décision. Les compte-rendu et supports de cette réunion et de la réunion du 29/06/22 leur seront envoyés.
- Une réunion plus détaillée sur l'environnement sonore du projet sera organisée le 11/10 à 18h30 en mairie de Fontaine. Les informations au sujet de cette réunion seront envoyées avec le présent compte-rendu.

Annexe 1 : Aperçu de la conception détaillée de la cabine issu du travail avec la Commission accessibilité du SMMAG.

 Zone couvrable par le film



Vue permise

Vue bloquée

Vue bloquée

Association Syndicale Libre Les Charmettes
Mme PICARETTA Martine
1, rue du Saint Eynard
38600 FONTAINE

Fontaine, le 19/10/2022

Monsieur le Maire,

Pour donner suite à la présentation du SMMAG du mercredi 28 septembre 2022, concernant l'implantation du pylône n°12 du Métro-Câble, impactant fortement notre lotissement, vous avez demandé à l'Association Syndicale Libre des Charmettes de se prononcer, de manière consultative, sur un choix entre deux parcelles.

Nous vous remercions tout d'abord de prendre en considération l'avis de notre lotissement. Ainsi, le conseil syndical a invité, le 13 octobre 2022, les locataires et propriétaires impactés, compris entre le 26 et le 35 de la rue du Saint Eynard. Ceux-ci ont eu l'occasion de s'exprimer de manière libre sur ce sujet.

Lors des précédentes présentations, le SMMAG a présenté 3 choix d'implantation possible pour ce pylône. Tous 3 viables, même si celui de la zone industrielle semblait plus contraignant. Le lotissement, ainsi que M. Schoene, directement impacté, a demandé des éléments financiers au SMMAG. Ceci notamment, parce que l'implantation dans la zone était trop coûteuse. Lors de la présentation du 28 septembre, M. Vincent a demandé également des éléments financiers afin de nous aider au choix entre les deux derniers scénarii retenus par la SMMAG. Or à ce jour, malgré ses relances par mail, toujours rien.

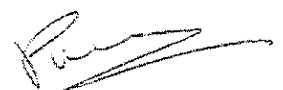
Ainsi, et pour faire suite à notre réunion du 13 octobre, l'Association des Charmettes réitère son souhait d'avoir ces éléments financiers sur les 3 choix d'implantation restants. A défaut, notre décision première reste donc le choix de l'implantation abandonnée par le SMMAG, à savoir celle dans la zone industrielle en lieu et place de la Dourbie.

Nous restons convaincus que c'est la solution la moins impactante pour notre lotissement. Nous estimons que ce coût ne serait pas plus onéreux : une hausse de pylône versus l'achat d'une maison ou une parcelle de terrain ainsi que les dédommagements à faire aux propriétaires du lotissement. De plus ce choix réitère la délibération, adoptée à l'unanimité à l'AG 2022, et traduit le souci des résidents de ne pas créer des dissensions au sein de notre collectif pour un bien vivre ensemble.

Cependant, suite à la réunion du 28/09, vous nous avez demandé de faire un second choix. Le lotissement, après le vote des personnes impactées présentes, s'est prononcé pour une implantation sur la maison préemptée par le SMMAG, à savoir la parcelle Pesenti.

Nous restons convaincus que vous prendrez en considération notre courrier, nous restons dans l'attente de vos éléments financiers et nous resterons mobilisés pour nous faire entendre sur le choix d'implantation de ce pylône. Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de nos sentiments distingués.

Martine Picaretta
Présidente



COPIE

000362

Grenoble,

15 SEP. 2023

Suivi par : Damien FAVIER – 04 57 04 06 52 - damien.favier@grenoblealpesmetropole.fr
Pôle SMMAG
Service Projets Observation et Prospective
Nos références : POP/ n° SMMAG_LT22_551_D

Objet : Transport par câble – Sélection de la variante d'implantation du pylône n° 12

Chère

Madame,

La commune de Fontaine nous a fait part de votre courrier du 19 octobre dernier dans lequel votre association exprime sa position sur le sujet en objet. En effet, le 13 octobre dernier, après plusieurs séances d'échanges, les services du SMMAG vous ont exposé les variantes restant envisageables pour l'implantation du pylône de transport par câble concernant votre lotissement.

Pour mémoire, après vous avoir exposé les éléments nous invitant à mettre de côté une partie des scénarios de positionnement initialement envisageables, nous vous avons détaillé les deux variantes suivantes :

- Pylône implanté sur la parcelle AC3, au niveau des jardins de la copropriété présente sur cette parcelle. Variante dite « maison »
- Pylône implanté sur la parcelle AC82, acquise par le SMMAG à l'occasion d'une cession. Variante dite « jardins »

Pour commencer, vous soulignez l'intérêt de l'une des variantes écartées et demandez de nouveaux éléments financiers sur celle-ci. Je vous rappelle que le SMMAG vous a présenté, le 29 juin 2022 puis suite à la réunion du 28 septembre dernier, des éléments financiers globaux sur les 5 scénarios de positionnement étudiés. Je vous invite à consulter les documents relatifs à ces deux séances que vous pourrez trouver à nouveau en annexe 1.

Nous notons également votre expression à propos du caractère avantageux de l'un des scénarios initiaux, en l'occurrence celui que vous nommez « zone industrielle ». Il s'agit de la variante appelée « zone d'activité » dans les analyses multicritères qui vous ont été présentées. Si le SMMAG partage votre intérêt pour cette variante, cette dernière n'en reste pas moins considérée comme non satisfaisante au regard de l'analyse multicritère. En effet, même en écartant la dimension financière, ce scénario est très pénalisant en matière de hauteur totale du pylône, en matière de mode constructif (passage vers un pylône éolien ou de type treillis), en matière d'exploitation (sensibilité au vent et effets d'inconfort pour les passagers notamment) et n'est pas faisable au regard du franchissement de la ligne électrique 225 000 V située en rive droite du Drac. C'est pour cette raison qu'elle a été écartée au profit des deux variantes restantes discutées plus en détail le 28 septembre.

En matière de coût, l'estimation qui vous a été présentée (qui ne tient pas compte des aménagements à effectuer au sol sur la parcelle occupée) est très nettement supérieure au coût des deux variantes restantes. Vous pourrez retrouver les estimations rassemblées à l'annexe 2.

Vous faite ensuite part de votre décision concernant les deux variantes que le SMMAG considèrerait possibles (« maison » et « jardin »). Je prends bonne note de la décision de votre association. Je vous confirme pour commencer que la solution retenue est toujours possible. Depuis la réunion de septembre, les études ont en effet continué de considérer les deux orientations.

En conséquence, nous vous proposons de débiter une phase de conception plus détaillée de l'aménagement d'accompagnement nécessaire. Pour mémoire, lors de la dernière séance, le SMMAG vous a présenté des esquisses illustrant les possibilités d'aménagement pour les deux variantes. L'une d'entre elles étant maintenant retenues, il est possible d'entrer dans le détail. Le SMMAG lancera donc, en partenariat avec la Commune et la Métropole, une réflexion plus appuyée sur le sujet et vous fera part d'une proposition.

Nous attirons toutefois votre attention sur un point particulier. Le temps jusqu'ici nécessaire pour mener nos échanges ainsi que celui restant à prendre pour finaliser les études était incompatible avec les délais administratifs de préparation de la future enquête publique. En conséquence, le SMMAG a déposé, au printemps dernier, un dossier auprès des services instructeurs qui ne fait pas référence à votre décision. Ce dossier devant présenter des éléments de projet détaillé, il a fallu sélectionner une solution arbitrairement. Compte tenu de la nature de nos échanges à cette période, nous avons déposé un dossier qui mentionne un pylône n°12 positionné sur la parcelle AC3 (variante « jardin »), base du projet proposé initialement par le groupement de conception-réalisation Poma. Ce choix était également appuyé sur le fait que la préemption de la maison dite « Pesenti » n'était pas encore finalisée à ce moment-là, rendant la variante « maison » incertaine.

Le dossier ayant été depuis instruit, le SMMAG n'aura malheureusement pas l'opportunité de le modifier sur ce point d'ici l'enquête publique. Aussi, lors de celle-ci, vous et les habitants du lotissement pourrez très certainement constater que le dossier n'est pas à jour de nos échanges. Cet enjeu a été identifié par les services du SMMAG. Nous allons immédiatement lancer la rédaction des pièces modificatives nécessaires, nous permettant de confirmer au moment venu à la commission d'enquête la nature de votre décision et des modifications de dossier nécessaires. Je vous confirme à cette occasion que nous avons bien pris soin de vérifier que les deux variantes proposées étaient réalisables et similaires au regard de toutes les thématiques traitées dans le dossier instruit (les enjeux d'inondation par exemple).

En résumé, le dossier que vous pourrez trouver en enquête publique ne sera pas à jour de votre décision mais l'enquête publique sera l'occasion d'informer la commission d'enquête de l'issue de nos échanges.

Nous vous serons gré de bien vouloir informer les habitants de cette difficulté administrative. Soyez assurée que le SMMAG a bien pris en compte votre décision et que c'est bien celle-ci qui sera mise en œuvre.

Les services du SMMAG restent à votre entière disposition en tant que de besoin, pour toute question ou observation.

Nous vous prions d'agrèer, Madame, l'expression de nos salutations les meilleures.

Très cordialement,

Le Président du SMMAG,



Sylvain LAVAL

L'Adjoint à l'Urbanisme, cadre de vie,
Renouvellement urbain durable, et
Politique de la Ville de la Commune de
Fontaine



Laurent THOVISTE

**Annexe 6 –Présentation des
actions du SMMAG sur le secteur
Nord-Ouest**

1

Plan d'actions tous modes dans le secteur nord-ouest

Quelques données de contexte

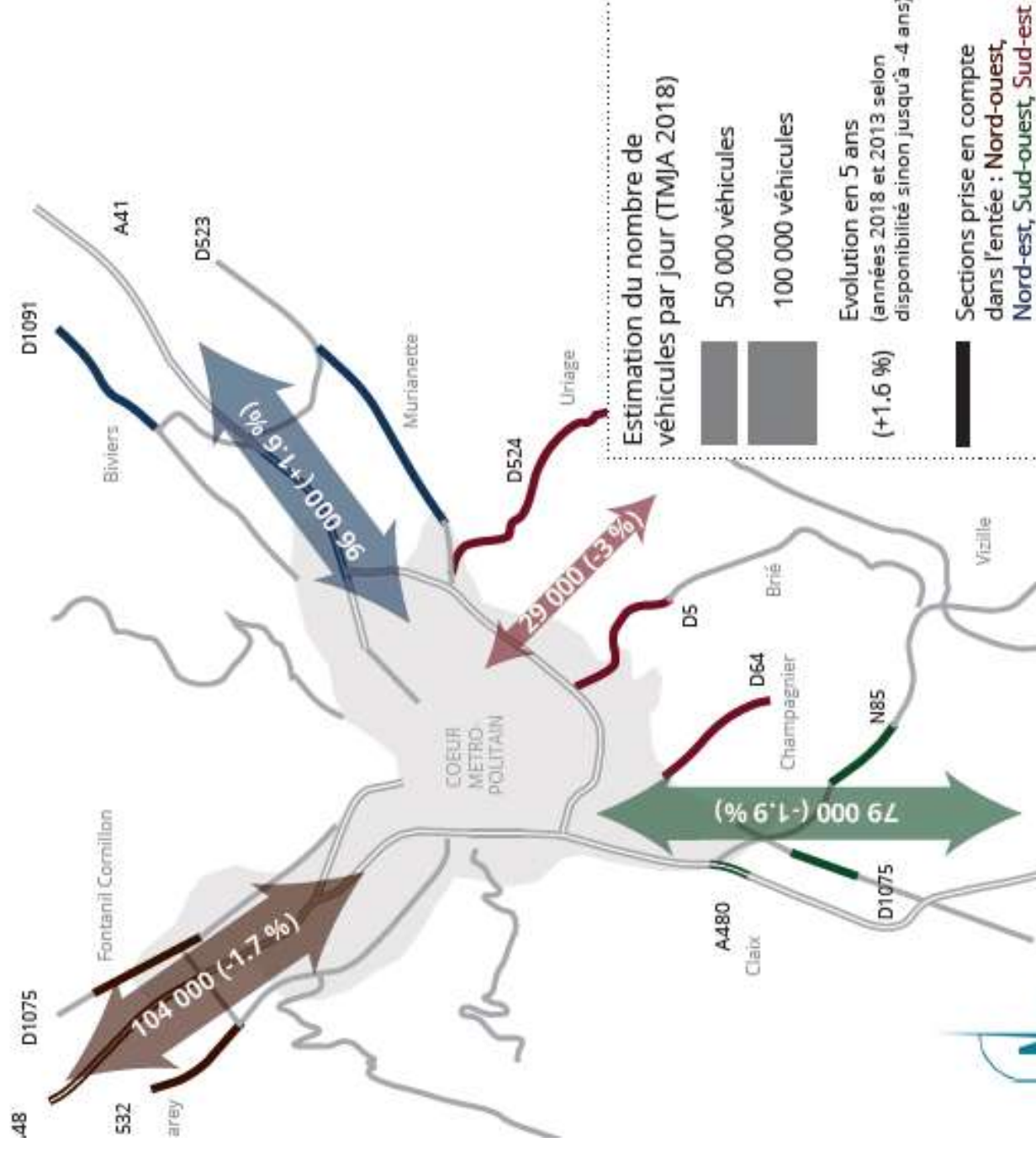
+ de 100 000 véhicules
chaque
jour

La cluse nord-ouest concentre le +
important flux de trafic

- Des congestions récurrentes sur l'A48
- Des report de trafic sur les artères urbaines parallèles

Des flux en lien avec les massifs de
montagne (TMJO, 2022) :

- Vercors : 7927 véhicules/jour, dont 3944 en descente
- Chartreuse : 4006 véhicules/jour, dont 2037 en descente



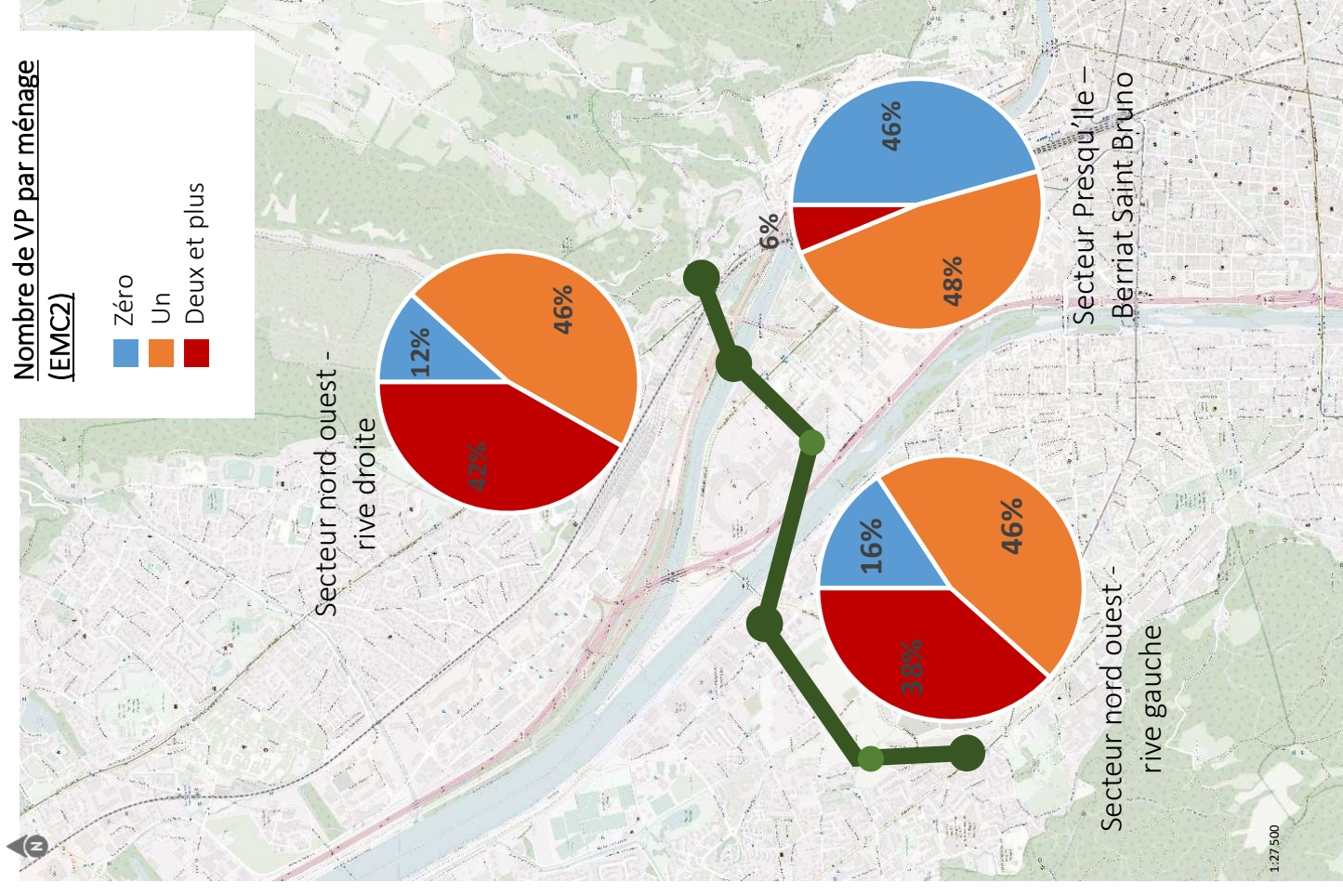
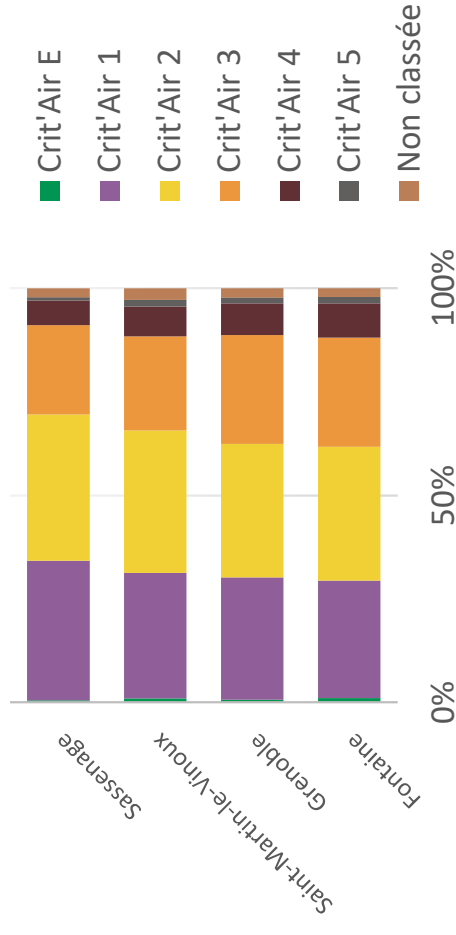
Source : comptages routiers GAM, DIR Centre-Est, AREA, CD38

Quelques données de contexte : mise en place de la ZFE

Nombre de VP du ménage – Carte 1. (Source EMC2) :

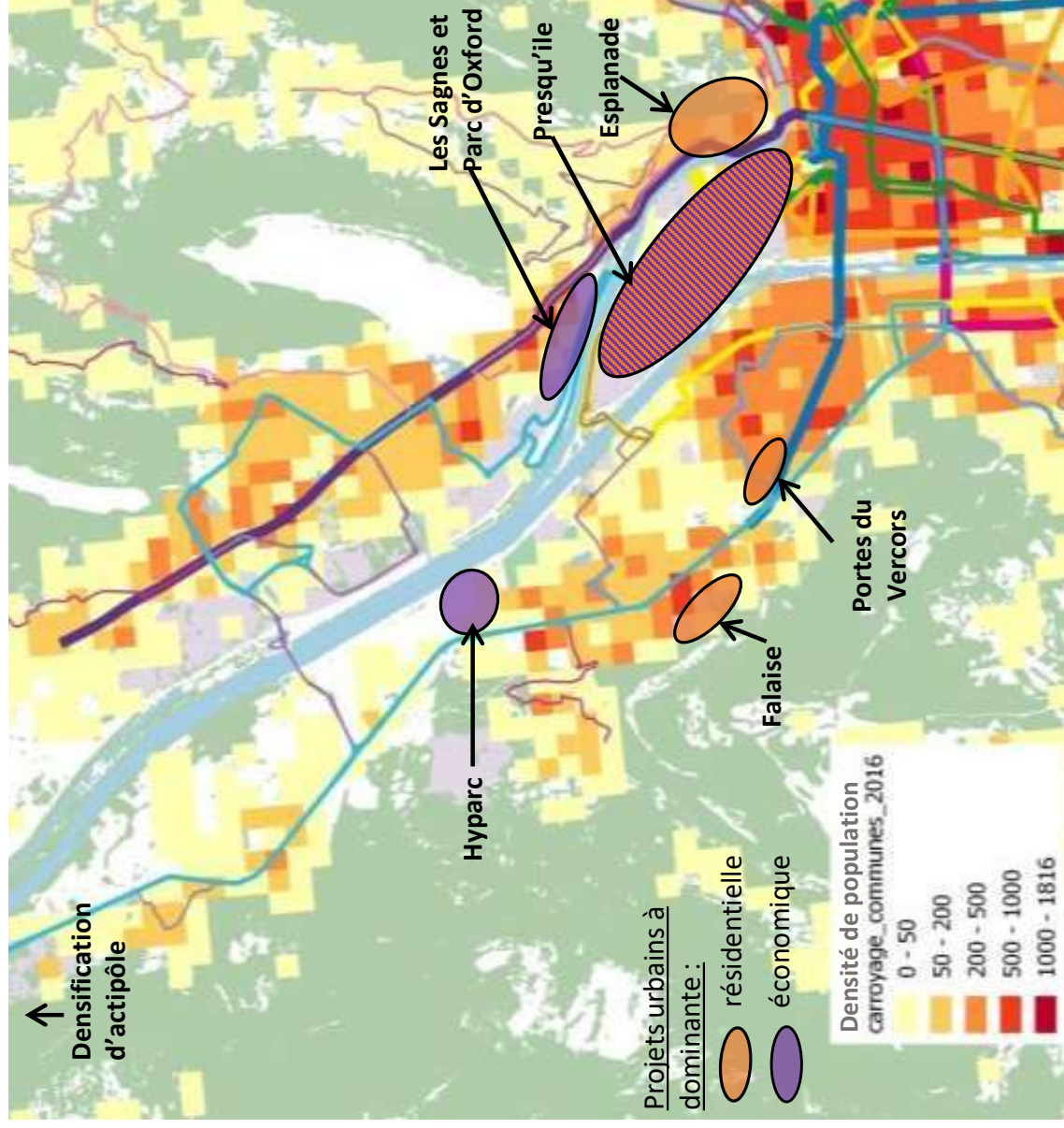
- **Secteur nord-ouest rive droite** (Fontanil-Cornillon, Saint-Egrève, communes côteaux Chartreuse, Saint-Martin-le-Vinoux) → une part importante de ménages équipés d'un (46%) ou deux et plus de véhicules (42%)
- **Secteur Presqu'île Berriat St. Bruno** (Grenoble) → une part importante de ménages non-motorisés (46%) ou équipés d'un véhicule (48%)
- **Secteur nord-ouest rive gauche** (Fontaine, Sassenage) → une part importante de ménages équipés d'un (46%) ou de deux et plus de véhicules (38%)

Parcs communaux des voitures selon la vignette Crit'Air et le carburant, au 1^{er} janvier 2021 (Source SDES)



Les évolutions urbaines à venir sur le territoire nord-ouest

Principaux secteurs de projets sur le territoire



→ En complément : **des évolutions à prendre en compte dans l'urbain diffus**

→ Ces évolutions urbaines vont générer une **augmentation significative des flux de déplacements** sur le territoire.

→ Le **système global de mobilité à adapter**, en cohérence avec les objectifs de réduction du trafic automobile et la stratégie de report modal portés par le PDU.

Un plan d'actions global en faveur des mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture

Favoriser les modes actifs

- Aménagements réseau cycle structurant et secondaire
- Développement du stationnement sécurisé pour les vélos

Améliorer l'offre de transport en commun

- **Création de la liaison par câble**
- Adaptation du réseau bus pour améliorer la desserte, notamment en rive gauche de l'Isère
- Amélioration des temps de parcours des bus
- Etudes de prolongement du tram A à Sassenage

Renforcer l'intermodalité

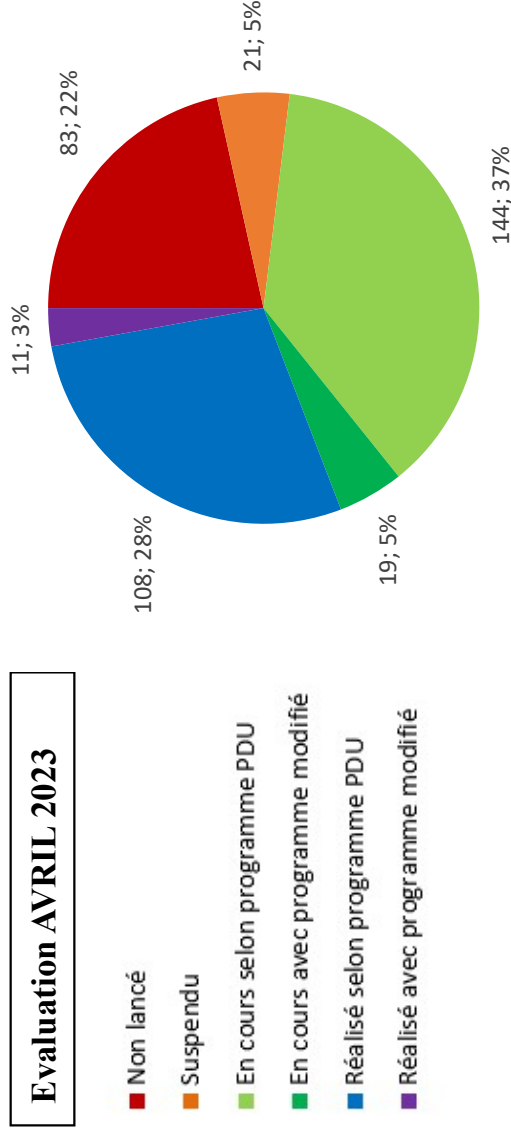
- Développement des parking-relais pour l'intermodalité VP – modes alternatifs (TC, vélo) et vélo – TC
- Création du PEM Poya
- Renforcement des services de covoiturage

Un plan d'action global



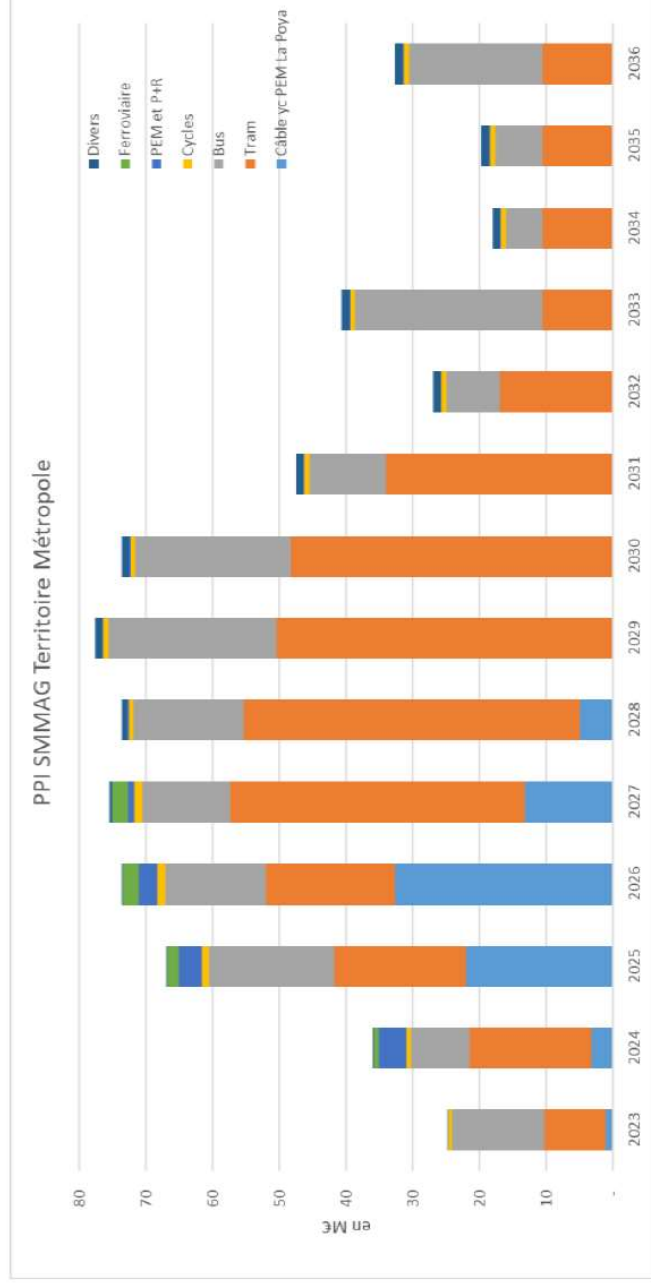
En cohérence avec le Plan de déplacements urbains approuvé en 2019

- Le PDU comporte 17 orientations, ce qui représente 79 actions, qui comportent chacune plusieurs projets : au total, le PDU comptabilise 386 projets.
- En synthèse, près de $\frac{3}{4}$ des projets inscrits au PDU sont aujourd'hui soit réalisés (31%, + 8 points/fin 2021), soit en cours (42%, + 4 points/fin 2021).



- Le projet de téléphérique urbain est l'un des 386 projets du PDU.

Synthèse dépenses PPI

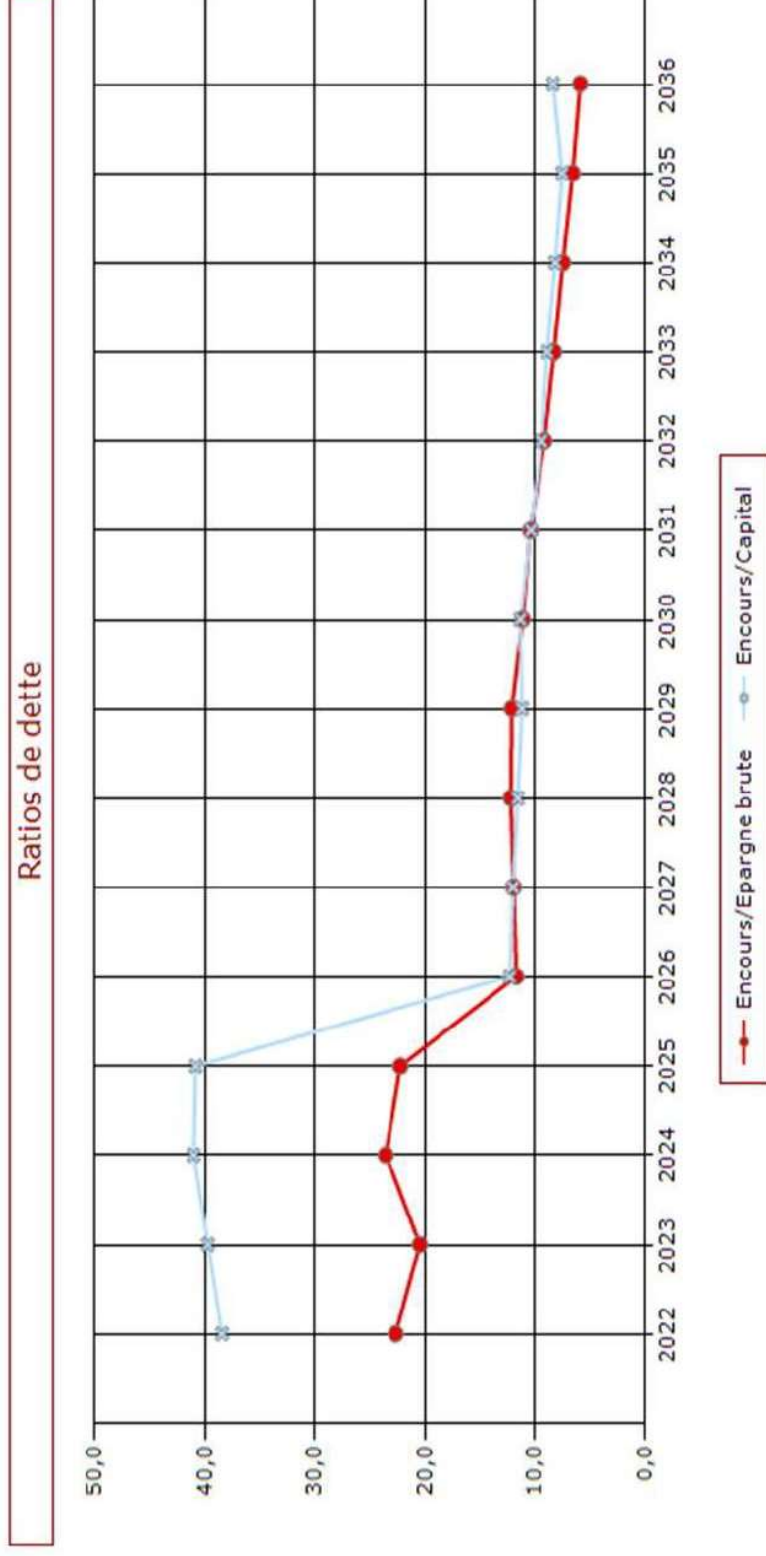


	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
PPI	21,7	24,9	36,0	66,9	73,6	75,5	73,6	77,6	74,7	48,5	28,0	41,7	19,3	27,3	43,3

Un nouvel investissement possible sur une ligne de tramway à horizon 2032-2036

Hypothèse retenue :

Nouvel investissement : 120 M€ en fin de période de 2032 à 2036

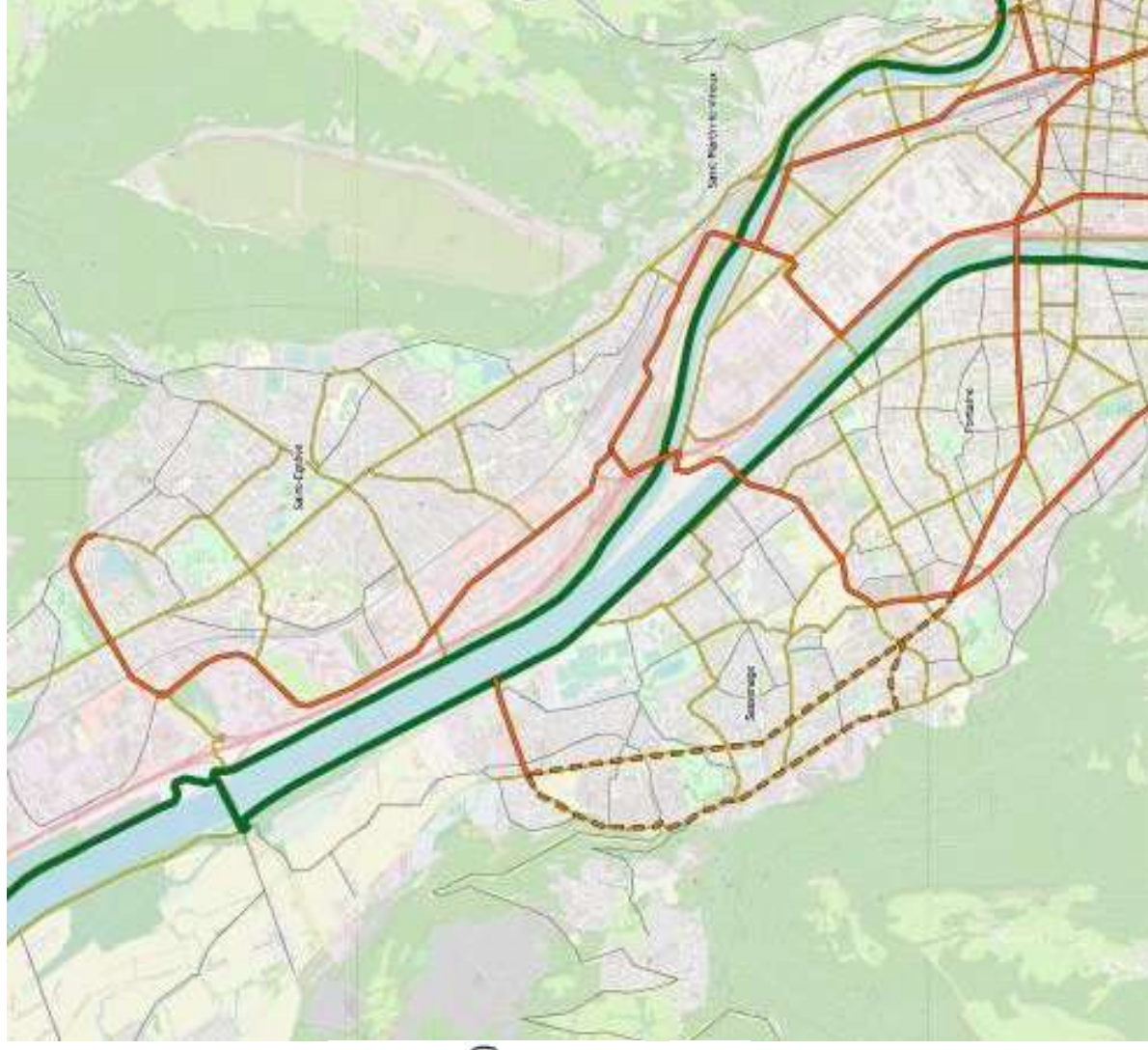


Favoriser les modes actifs

- Aménagements réseau cycle structurant et secondaire
- Développement du stationnement sécurisé pour les vélos

Le schéma directeur des itinéraires cyclables

- Une démarche concertée (communes, associations d'usagers...)
 - Délibération du SMMAG le 16/11/2023
- Réseau à haut niveau de service (niv. 1)
- Itinéraires Chronovélo
- Axe Chronovélo
 - Itinéraire de variante (à étudier/arbitrer)
- Véloroutes
- La Belle Via (V63)
 - V64
- Réseau principal (niv. 2)
- Itinéraire du réseau principal
- Réseau de proximité (niv. 3)
- Itinéraire de desserte locale
- Plusieurs chronovélos irriguant le secteur
 - Des projets de passerelle



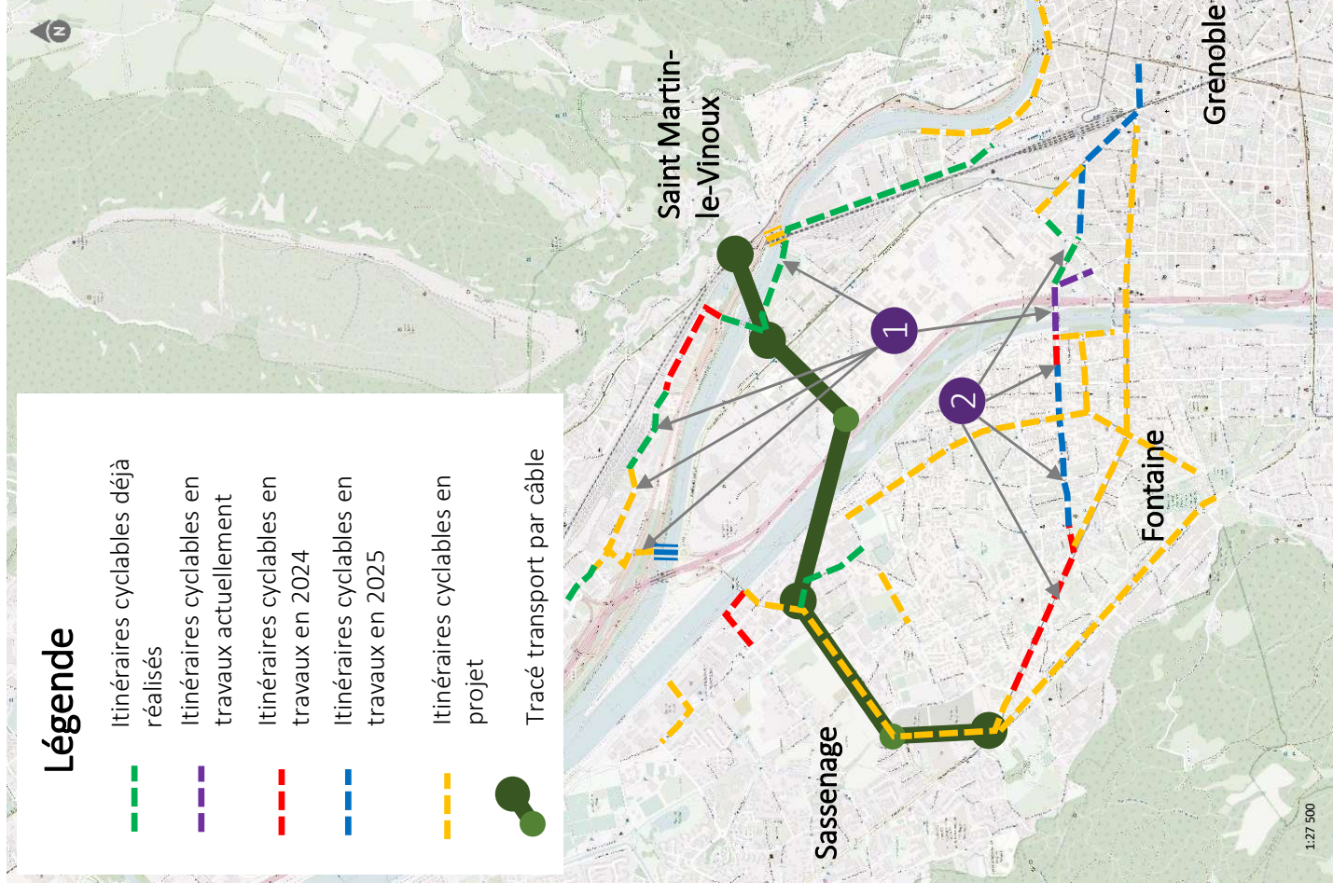
Avancement des projets d'aménagements cyclables

1 Chronovélo Saint-Egrève <> Gare de Grenoble <> Gare de Gières

- à Saint-Martin-le-Vinoux au niveau de la rue de la Gare et en limite avec St Egrève, au niveau du franchissement de l'Isère et de la RN481, sur la presqu'île côté Grenoble *(déjà réalisé)*
- Le long du Pont du Vercors et rue Diderot, côté Grenoble *(en cours de travaux)*
- Côté Saint Martin le Vinoux, au niveau du chemin de l'Etang *(en travaux en 2024)*
- à Saint-Martin-le-Vinoux, le long de la rue de Brotterode *(en travaux en 2025)*
- À Saint-Martin-le-Vinoux, depuis les berges jusqu'à la rue de Brotterode *(en projet)*

2 Chronovélo Fontaine <> Grenoble <> Meylan

- Côté Grenoble, rue du Vercors et rue Esclangon *(déjà réalisé)*
- Côté Grenoble, portion le long de la rue du Vercors et la rue Sémard *(en travaux en 2025)*
- Côté Fontaine, avenue du Vercors au niveau du pont et au niveau du boulevard Ambroise Croizat entre La Poya et Fontaine Hôtel de Ville – La Source *(en travaux en 2024)*
- Côté Fontaine, le long de l'Avenue du Vercors *(en travaux en 2025)*



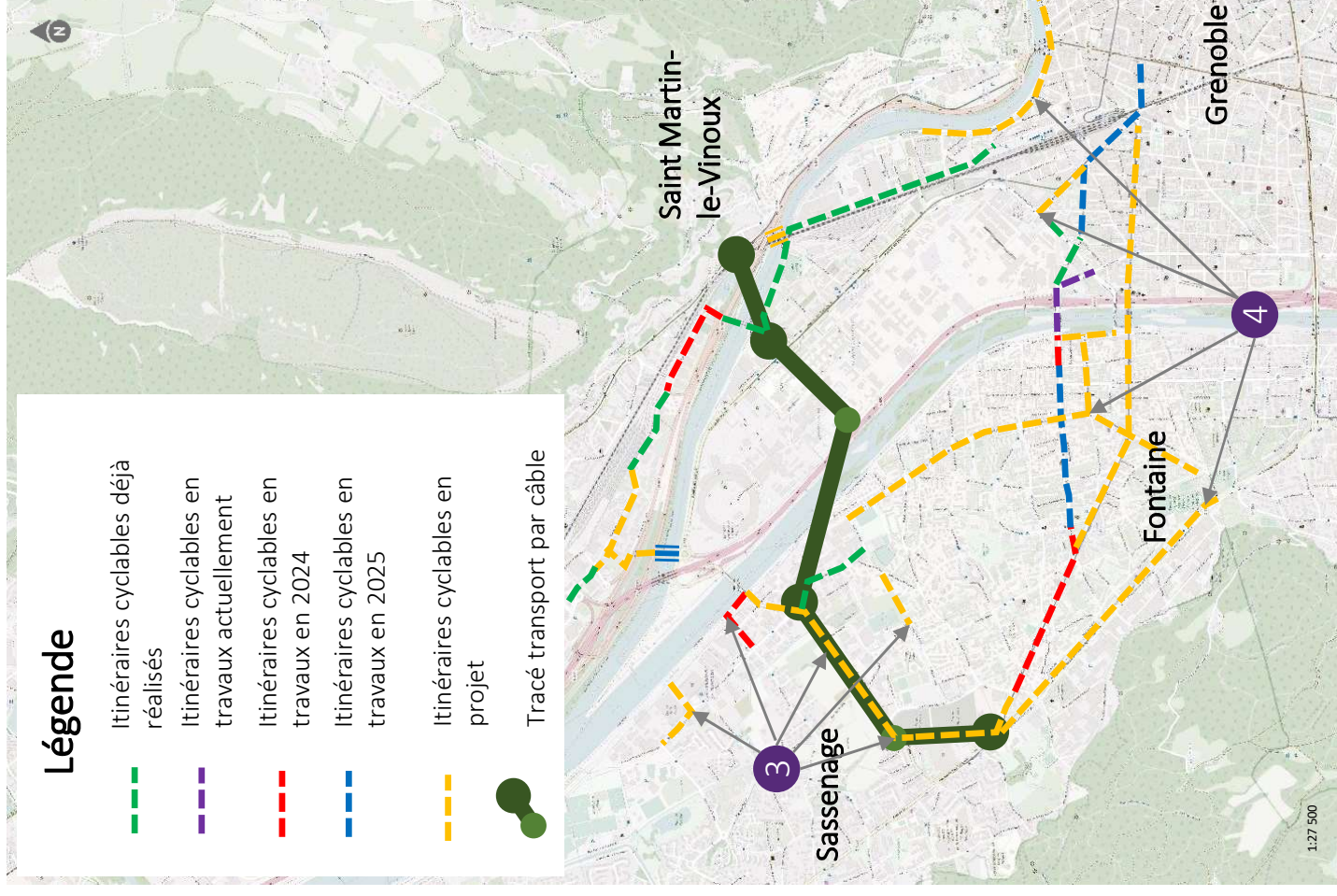
Avancement des projets d'aménagements cyclables

3 Aménagements à Sassenage accompagnant la mise en service du transport par câble

- Aménagements réseau principal à Sassenage au niveau de la rue de la Sure, entre la rue de l'Argentière et l'allée de Gève (*déjà réalisé*)
- Aménagements à Sassenage entre le Pont des Martyrs et la rue François Blumet (*en travaux en 2024*)
- Aménagement pour relier la rue de l'Argentière à Sassenage à l'arrêt La Poya à Fontaine (*en projet*)
- Aménagements, entre le pont des martyrs et la station Argentière, et jusqu'à La Poya (*en projet*)
- Aménagement accompagnant la mise en service du câble, entre l'allée de Gève et la rue de sassenage (*en projet*)

4 Finalisation des continuités cyclables à Grenoble et à Fontaine

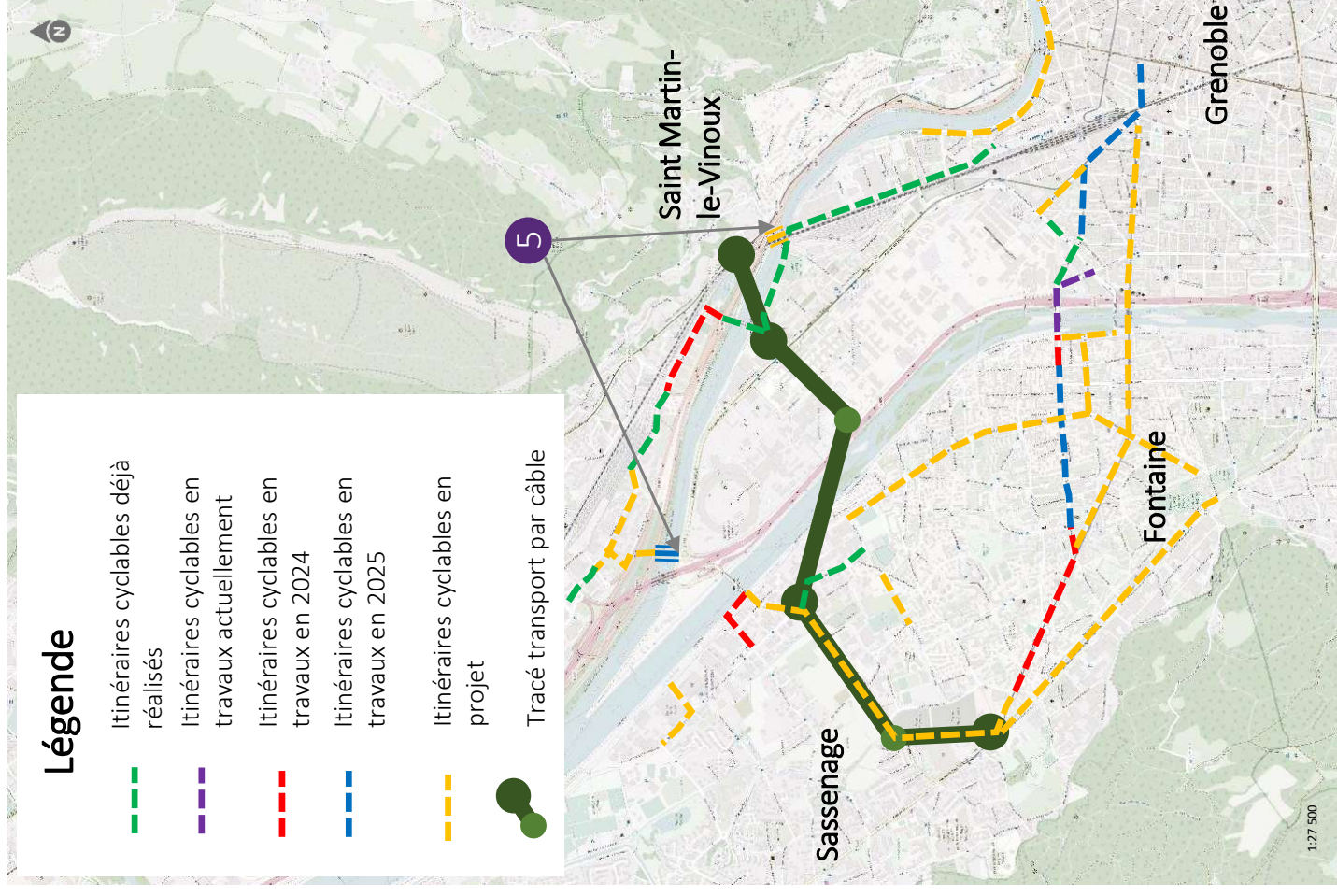
- Le long du quai Claude Bernard, à Grenoble (*en projet*)
- A Grenoble, rue du Vercors jusqu'à la rue Pierre Sémard, et sur le cours Berriat (*en travaux en 2025*)
- A Fontaine, réseau principal boulevard Jolliot – Curie, rue de la liberté et Pont du Drac, et sur l'Avenue Paul Langevin (*en projet*)



Avancement des projets d'aménagements cyclables

5 Création de passerelles piétons-cycles

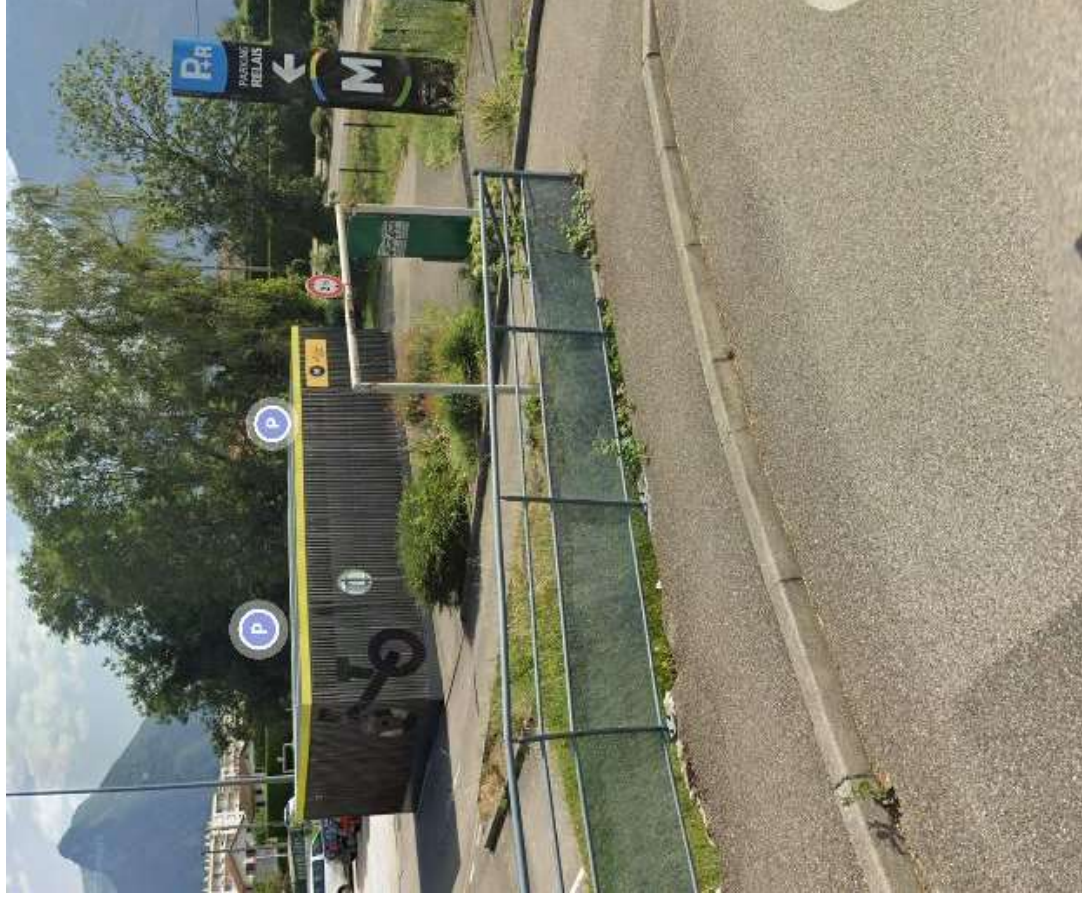
- Aménagement passerelle parallèle au pont autoroutier (A480) entre la Presqu'île et Saint-Martin-le-Vinoux/Saint-Egrève (*en travaux en 2025*)
- Réaménagement de la passerelle Pique-Pierre entre la Presqu'île et Saint-Martin-le-Vinoux (*calendrier dépendant du projet de doublement de la voie ferrée par SNCF Réseau*)



Stationnement vélo : Développement du stationnement sécurisé

- Développement de capacités du stationnement vélo sécurisé en consigne pour renforcer l'intermodalité du vélo :
 - 100 places au P+R Jean Prevost (Sassenage) → 58% d'occupation
 - 15 places au P+R San Marino Barrage (Saint Egrève) → 100% d'occupation et 9 personnes en liste d'attente (**passage à 25 places en 2024**)
 - 5 places au P+R Palluel (Fontanil-Cornillon) → 60% d'occupation (**passage à 10 places en 2024**)
 - 40 places au P+R Esplanade (Grenoble) → 95% d'occupation
 - 16 places au P+R de la gare de Saint-Egrève (gestion SNCF)
 - 6 places à proximité de La Poya → 100% d'occupation (**passage à 10 places en 2024**)

La flotte de vélos et trottinettes en libre service (Dott), déployée à proximité des P+R ou des arrêts TC, permet également de renforcer l'intermodalité modes actifs



Consigne collective au P+R Jean Prevost (Sassenage)

Améliorer l'offre de transport en commun

- Création liaison par câble
- Adaptation du réseau bus pour améliorer la desserte, notamment en rive gauche de l'Isère
- Amélioration des temps de parcours des bus
- Etudes du prolongement tramway A à Sassenage et de création station tram Mandela sur la Presqu'île

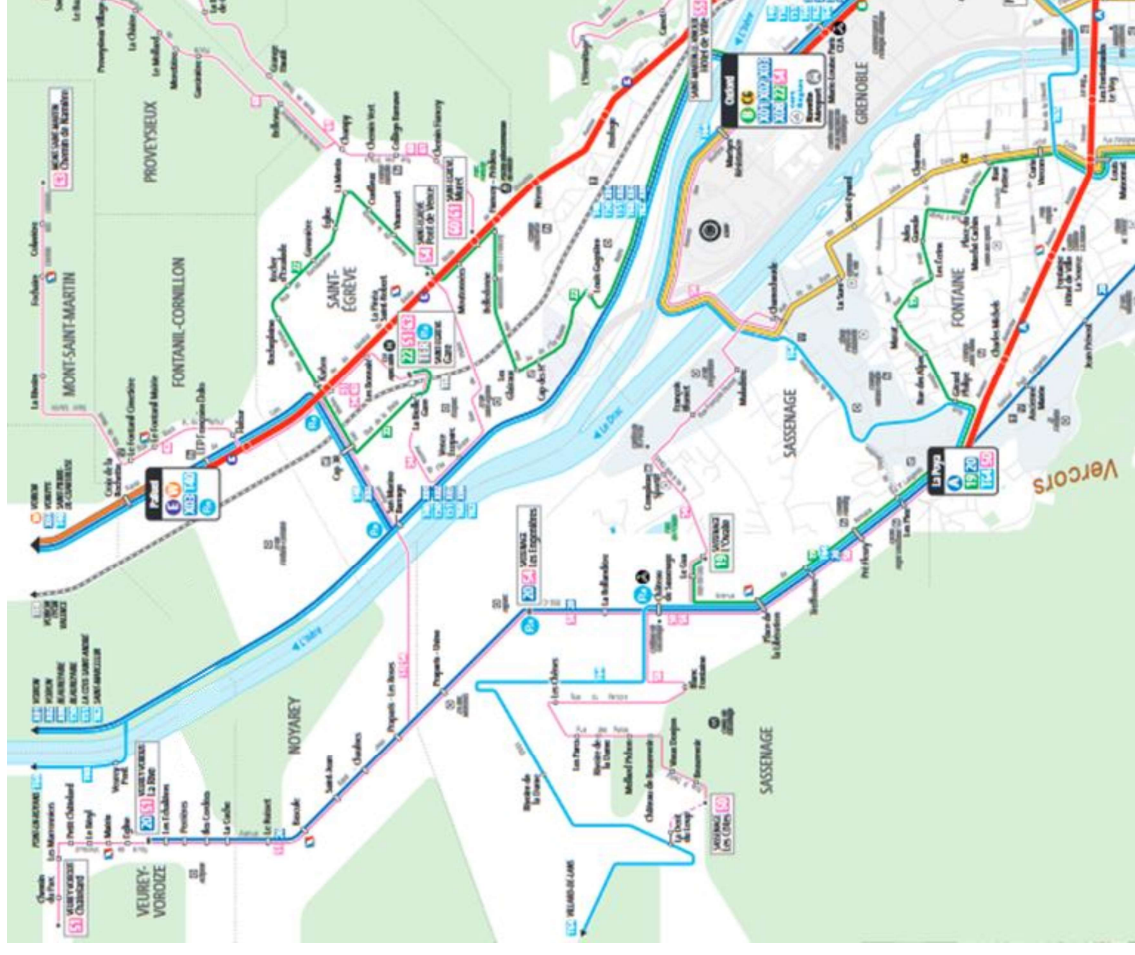
Amélioration en cours du réseau et des temps de parcours des bus

■ Réalisé en 2022-2023 :

- Optimisation et renforcement de l'offre de la ligne **Flexo 50** entre **Sassenage (les Côtes)** et **Fontaine (La Poya)** → renforcement de l'offre lié à l'optimisation de la ligne scolaire sur les côtes de Sassenage avec la mutualisation de la desserte par une ligne Cars Région
- Renfort des lignes de **desserte de Quaix-en-Charetreuse (Flexo 61)** → renfort de la ligne jusqu'au nouveau terminus à la place du village lié à la reprise de la desserte entre le village et l'arrêt Cime de Mont-Quaix par une ligne scolaire.

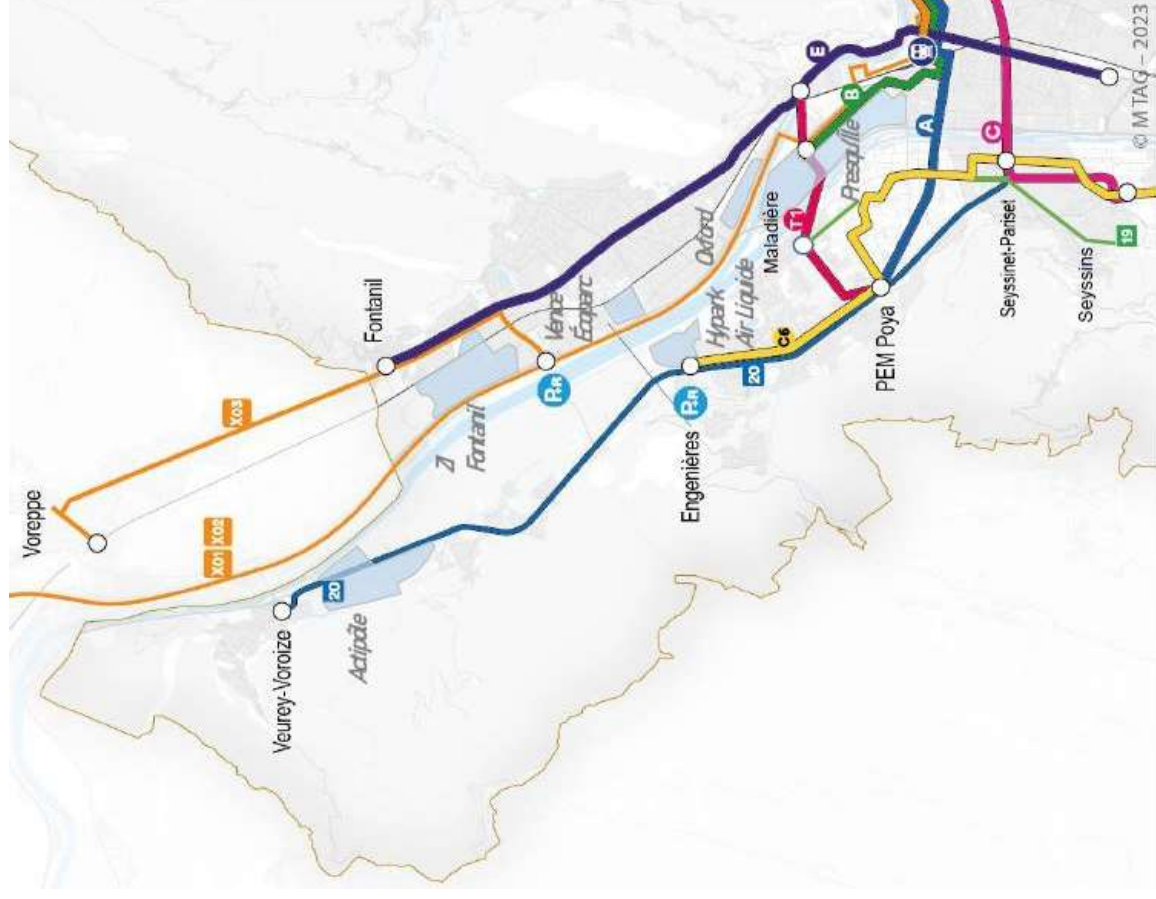
■ A la rentrée 2024 :

- Amélioration de la **AC66 Proximo 20**, armature de la desserte sur la rive gauche, en connexion avec le réseau structurant
- Amplitude horaire élargie : 6h – 22h
- Desserte directe vers les pôles d'emploi Actipole (Veurey) et Engenières (Sassenage)
- Diffusion efficace grâce à la connexion avec le réseau structurant



A la mise en service du câble

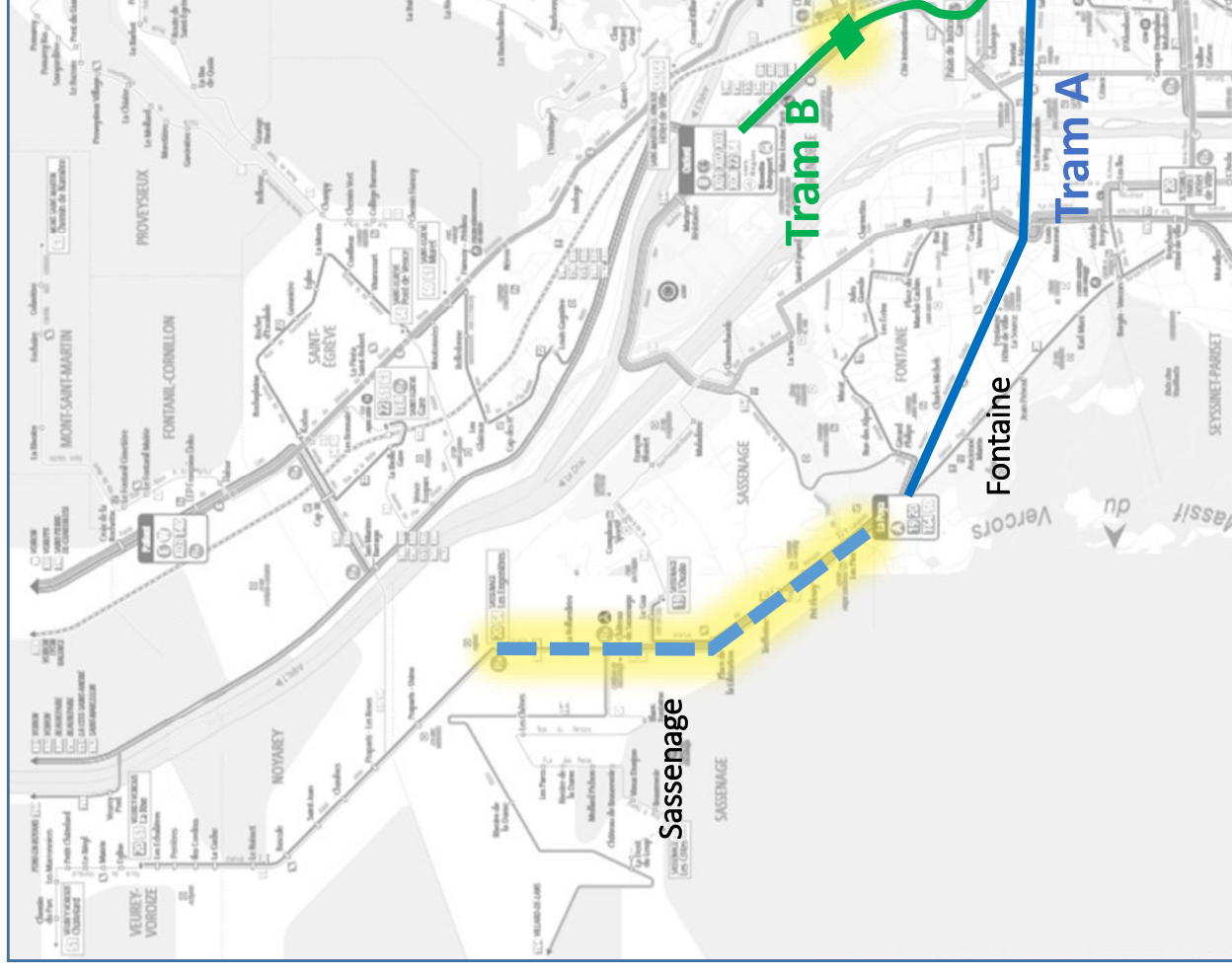
- Connexion efficace entre le câble et les lignes de tramway A (avec l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à Fontaine La Poya), B et E
- Prolongement de la ligne Chrono C6 de Fontaine à Sassenage Engenières, avec connexion au câble à Fontaine La Poya
- Adaptation de l'itinéraire de la ligne Proximo 19 Seyssins – Sassenage pour maintenir la desserte actuellement assurée par la C6 dans Fontaine, et connecter avec la station câble Argentière à Sassenage Maladière
- Adaptation de la ligne Proximo 22 avec maintien de la desserte entre Oxford et Saint-Egrève en heure de pointe
- Confortement de la ligne Proximo 20 depuis Veurey-Veroize et Noyarey (amélioration de l'amplitude horaire)



Afin de préparer l'avenir, le SMMAG a délibéré en mai 2023 le lancement d'études d'extension du réseau tramway.

- **Etude du prolongement de la ligne de tramway A à Sassenage**
 - Extension d'une longueur de 3km (jusqu'aux Engenières), avec potentiellement 5 nouvelles stations

- **Etude de création d'une station de tramway supplémentaire sur la Presqu'île**
 - au niveau de la Place Nelson Mandela
 - à 590m de la station Marie-Louise Paris CEA et à 510m de la station Cité internationale.





Renforcer l'intermodalité

- Développement du réseau des parking-relais pour l'intermodalité VP – modes alternatifs (TC, vélo) et vélo – TC
- Création du PEM Poya
- Renforcement des services de covoiturage

P+R et intermodalité

- **Le câble est un nouveau maillon en « rocade » au sein du réseau de transports collectifs :**

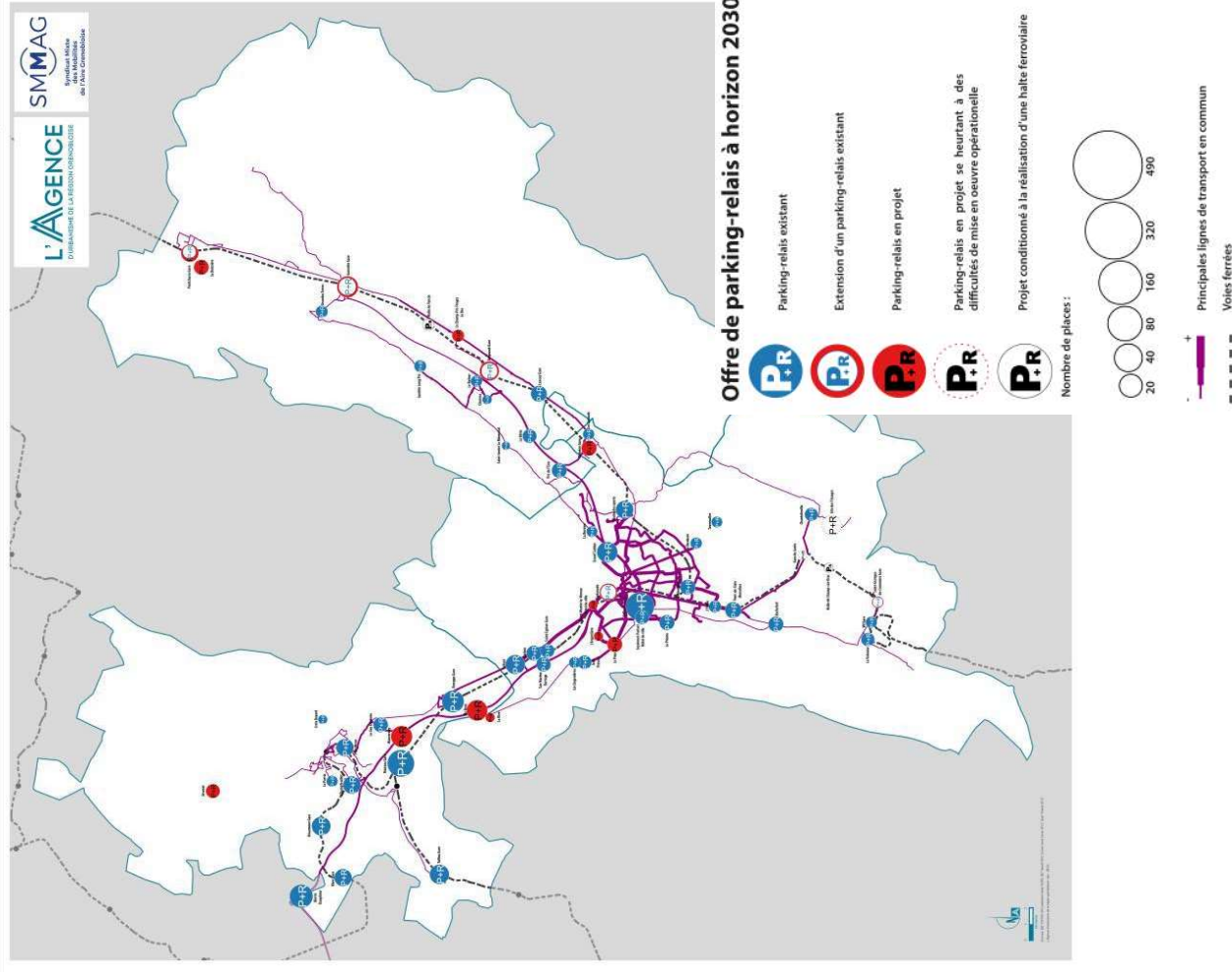
- Pour les déplacements de la périphérie vers le cœur métropolitain, les usagers sont incités à se rabattre plus en amont sur les transport collectifs (le train, le tramway E, les cars express régionaux...)
- Le SMMAG a élaboré un schéma directeur des parcs-relais et du covoiturage, prévoyant plus de 1400 places supplémentaires à horizon 2030

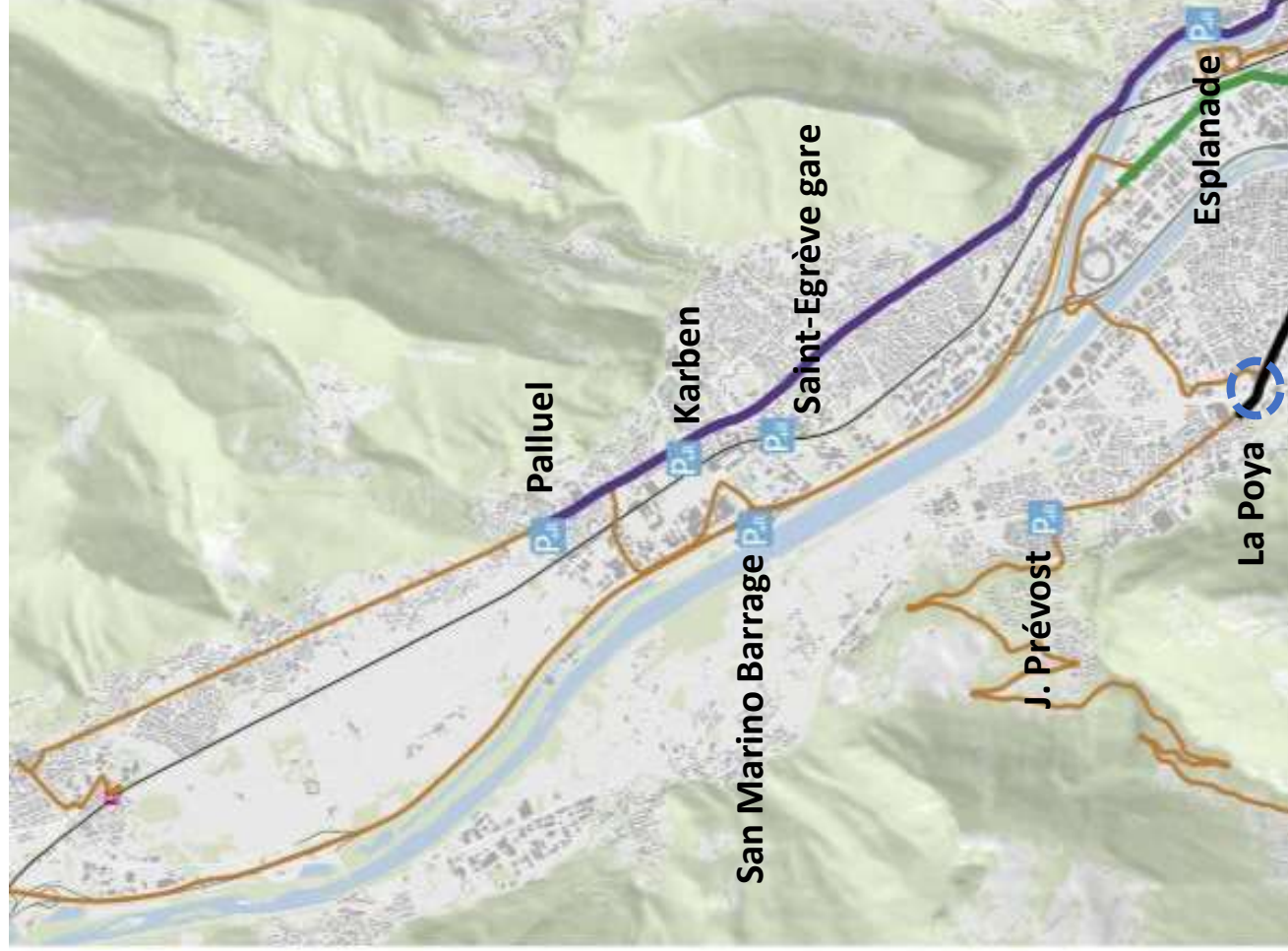
2022 : 5167 places dans 46 P+R

2030 → 6600 places

- **Le câble se trouve en entrée de ZFE et au contact de polarités attractives :**

- Les stations sont placées sur des points d'entrée de la ZFE incitant au report modal
- Les flux de descente de massifs sont à prendre en compte (plus de 12 000 véhicules par jour en lien avec le Vercors et la Chartreuse)





Résultats de l'enquête de stationnement réalisée par le SMMAG en novembre 2019 sur une journée type (de 7h00 à 20h00) :

P+R	Capacité du P+R	Taux d'occupation n max
Esplanade	95	100%
Karben	98	74%
Palluel	189	55%
Jean Prévost	78	29%
San Marino	88	68%
La Poya*	90	80%
Saint-Egrève gare	80	49%

*Sur La Poya : une poche de stationnement de 90 places sur la parking du Géant Casino et au + proche du terminus tramway a été enquêtée.

P+R et intermodalité

Mise en œuvre du schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturages délibéré par le SMMAG en février 2023 et visant à adapter l'offre P+R aux besoins actuels et à horizon 2030

✓ Projets de P+R dans le secteur

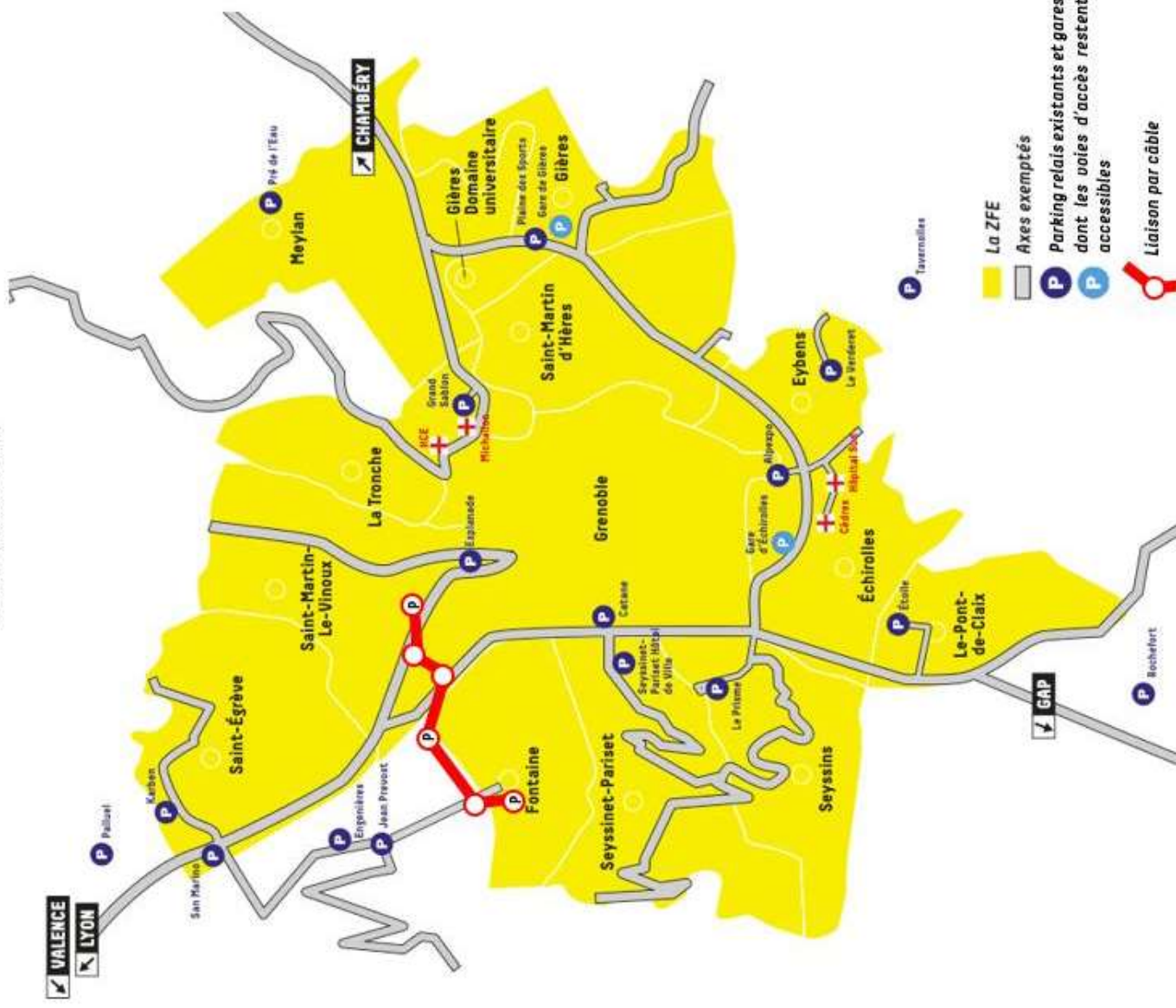
- Création d'un P+R Saint-Martin-le-Vinoux – Hôtel de Ville (20 places)
- Création d'un P+R à Sassenage – l'Argentière (40 places)
- Evolution du P+R de Grenoble – Casamaures (en lien avec le projet Esplanade porté par la Ville, environ 170 places)
- Mutualisation de la fonction P+R au parking Saint-Egrève – Robert Fiat (en cours d'aménagement, 81 places)
- Mutualisation de la fonction P+R au parking Veurey-Voroize – La Rive (en étude, 20 places)
- Mutualisation de la fonction P+R à La Poya (100 places envisagées)

✓ Projets de P+R en amont, dans le Voironnais

- Création d'un P+R à Voreppe-Ile Rose (400 places envisagées)
- Création d'un P+R à La Buisse – Mauvernay (200 places)
- Extension d'un P+R à Voiron – Champfeuillet (150 places actuellement)



Carte du périmètre ZFE :



La ZFE

Axes exemptés

Parking relais existants et gares dont les voies d'accès restent accessibles

Liaison par câble

Stations à proximité desquelles le SMMAG prévoit la mise en place d'un P+R

PEM Poya



Nouveau terminus
du tramway A



Arrêt de bus



Station câble



Stationnement vélo (arceaux,
consignes sécurisées)



Parking



Déplacement de la plate-forme
tramway côté Est de l'av. Croizat



Point de covoiturage spontané
en direction / provenance du Vercors,
Veurvey-Voroize, de Noyarey



Dépose/ reprise automobile
et point de covoiturage en
direction du nord de la cluse



Commerces



Axe Chronovélo
et axe structurant
cycles pour la liaison
Fontaine - Grenoble



Développement du covoiturage

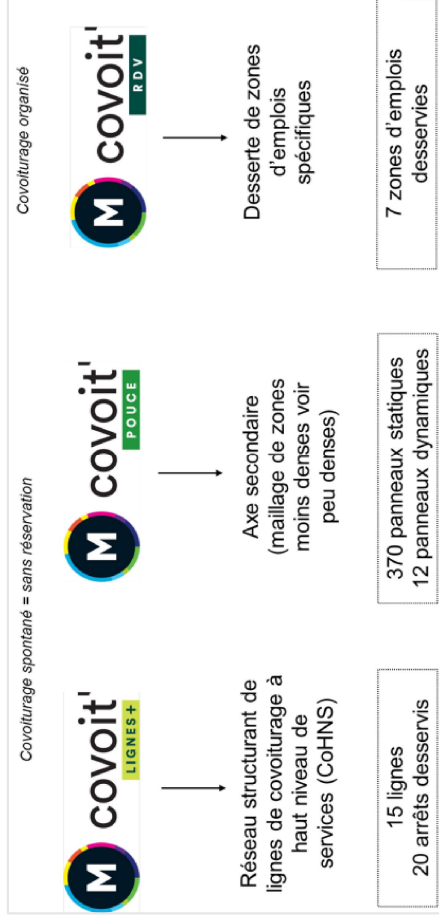
- **Services existants**
 - Quatre lignes de covoiturage M covoit' Lignes + (CoHNS) desservant le nord-ouest (carte ci-après)
 - Mise en place en 2020 d'une voie réservée au covoiturage sur l'A48 (lancement fin 2023, par les services de l'Etat, d'une expérimentation de vidéo verbalisation)
- **Nouvelle ligne M Covoit' Lignes + en janvier 2024**
 - En partenariat avec la Communauté de Communes du Massif du Vercors :

Lans-en-Vercors → St. Nizier-
 de-Moucherotte → Seyssinet-Pariset
 →Catane

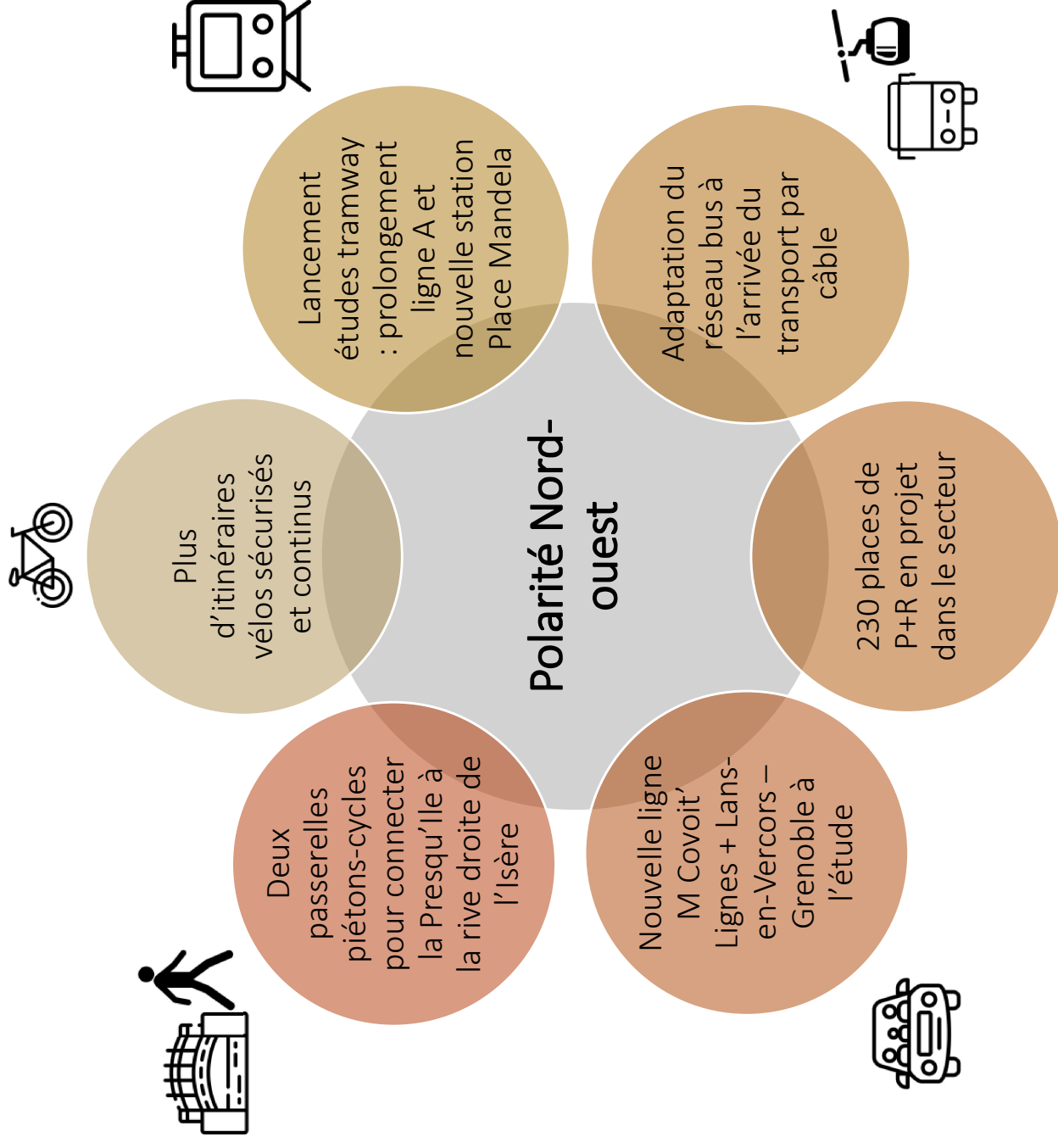


Légende de la carte

- Ligne Coublevie > Grenoble
- Ligne Voiron > Grenoble
- Ligne Rives > Grenoble
- Ligne Tullins > Grenoble
- Parking Relais à proximité
- Arrêts M covoit' Lignes+
- Lignes M covoit' Lignes+
- Consigne à vélos
- Transports en commun à proximité



Les actions du SMMAG pour renforcer l'offre de mobilité multimodale de la Polarité Nord-ouest



Annexe 7 –Expertise oiseaux et chiroptères 2021-2022



Suivi des oiseaux et des chiroptères

Suivi 2021-2022 des
populations d'oiseaux et de
chiroptères avant installation
du transport par câble entre
les communes de Fontaine et
Saint-Martin-le-Vinoux (38).



Citation recommandée	Biotope, 2022 - Suivi 2021-2022 des populations d'oiseaux et de chiroptères avant installation du transport par câble entre les communes de Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux (38). POMA. 59p.	
Version/Indice	Version 0	
Date	13/01/2023	
Nom de fichier	POMA_T1GRE_Expertise_oiseaux_chiropteres_2021_2022	
N° de contrat	2022237-1	
Date de démarrage de la mission	30/09/2021	
Maître d'ouvrage	POMA	
Interlocuteur	Chloé OUVRIER-BUFFET Directrice de projet	Mail : chloe.ouvrier-buffet@poma.net Téléphone : 06 42 91 06 81
Biotope, Responsables du projet	Amélie MACQ Chef de projet	amacq@biotope.fr Tél : 04 37 24 03 02
	Gaëtan TISSERON Expert fauniste	Tél : 06 69 17 41 58 Mail : gtisseron@biotope.fr

Sauf mention contraire explicite, toutes les photos du rapport ont été prises sur site par le personnel de Biotope dans le cadre des prospections de terrain.