

CRÉATION D'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL EN GARE DE BRIGNOUD

Bilan de la concertation
10 juin au 21 juillet 2024

SMMAG

Au cœur de vos déplacements



A decorative graphic consisting of a thick, curved line that starts in a reddish-pink color on the left and transitions to a dark blue color on the right, arching over the title.

SOMMAIRE

- 3 Contexte et objectifs du projet
- 4 Scénarios présentés à la concertation
- 5 Informations et communication
- 6 Expression du public
- 8 Synthèse chiffrée de la participation en ligne
- 14 Synthèse thématique de la participation
- 24 Annexes

Contexte et objectifs du projet

Localisée dans un environnement alpin, fortement soumise à la **congestion routière** et à la **pollution atmosphérique**, la vallée du Grésivaudan est concernée par **391 000 déplacements quotidiens**, majoritairement circonscrits à ce territoire, mais aussi en lien avec Grenoble Alpes Métropole (104 000 déplacements) ou, dans une moindre mesure, avec la Savoie (15 000 déplacements).

La part modale de la voiture est aujourd'hui de 68% sur le territoire (tous motifs confondus). En outre, 81% des déplacements domicile-travail réalisés par les habitants du Grésivaudan se font en voiture contre 2% à vélo et 6% à pied.

Cette situation représente un fort enjeu de **développement de l'intermodalité** par le déploiement de parkings de rabattement de la voiture individuelle vers les transports en commun et le covoiturage.

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) souhaite **agir** pour offrir de **nouvelles solutions de mobilités aux habitants et usagers du secteur** pour améliorer leurs conditions de déplacements et leur **qualité de vie**.

Le territoire du Grésivaudan est ainsi structuré en chapelets de **Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)**, qui permettent d'organiser les **mobilités alternatives** à la voiture individuelle.

Objectifs du PEM dans ce contexte :

- **Accompagner l'évolution des comportements de mobilité.**
- **Développer l'usage des transports en commun.**
- **Favoriser le covoiturage, l'autostop organisé et l'autopartage.**

Rappel des éléments de programme :



Une **gare biface** avec **parvis modes actifs** de chaque côté du passage souterrain (PASO).



Des **dépose-minutes** de chaque côté de la gare.



Des **cheminements piétons sécurisés** depuis l'avenue Robert Huant et l'avenue de la Chantourne.



Une aire réservée aux **taxis**.



Un raccordement des différentes **pistes cyclables** en projet et des abris vélos.



Des aires réservées aux véhicules en **autopartage**.



200 places de stationnement voitures (entre 50 et 70 places côté Belledonne, et environ 150 places côté Chartreuse), dont 2% réservées PMR.



Des **services** à définir à l'issue de la concertation.

Scénarios d'aménagement présentés à la concertation

Principe d'aménagement côté Belledonne

- 1 Espace dédié à la circulation des bus : quais et demi-tour végétalisé.
- 2 Espaces dédiés aux piétons et aux équipements et services à définir à l'issue de la concertation.
- 3 Liaison piétonne.
- 4 Espace végétalisé pour séparer les espaces cyclables et la voirie.
- 5 Parking de 50 à 70 places.
- 6
- 7



Source : INGEROP, FOLIA

Principe d'aménagement côté Chartreuse

- 1 Allée arborée, réservée aux piétons et aux cycles.
- 2 Espace dédié aux bus et taxi (2a), séparé du parking par une bande végétalisée (2b).
- 3 Création d'un parking de 150 places environ et 4 places PMR, avec implantation d'ombrières photovoltaïques.
- 4 Parvis aménagé pour les piétons et équipé de services, à définir à l'issue de la concertation
- 5 Cheminement piétons et cycles (SNCF).



Source : INGEROP

Information et communication durant la concertation

Cette concertation a été menée en référence à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, entre le 10 juin et 21 juillet 2024. L'avis des participants était attendu sur les services et équipements au sein du Pôle d'Échanges Multimodal et les principes d'éco-conception à retenir pour le projet.

Les moyens d'information et de communication utilisés durant la concertation ont été les suivants :

- Une page dédiée sur les sites internet du SMMAG et de la Communauté de communes Le Grésivaudan ;
- Une affiche dans les mairies de Villard-Bonnot, Froges, Crolles et Bernin ;
- Un point d'information en gare de Brignoud le 13 juin 2024 entre 16h et 19h30 ;
- La mise à disposition du dossier de concertation consultable en mairie de Villard-Bonnot, Froges, Crolles et Bernin, au siège du SMMAG et au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan aux jours et horaires d'ouverture, ainsi qu'en ligne sur le site internet du SMMAG (www.smmag.fr), où il pouvait également être téléchargé.
- Un article dans la gazette de la ville de Crolles du mois de juin 2024
- Un encart dans le Dauphiné Libéré Grésivaudan du 16 juin 2024



Article sur le site du SMMAG



Invitation à la réunion publique



Plateforme participative du SMMAG



Article sur le site de la Communauté de Communes du Grésivaudan

Liaison Crolles-Brignoud

Dans le cadre de la concertation préalable le Smmaggrésivaudan a mis en œuvre lors de leur grand-bilan organisé en août une réunion publique autour du projet de pôle d'échanges multimodal à Brignoud.



Article dans la gazette de la ville de Crolles

LE DAUPHINÉ

Actualités
Villes & Départements
Réunion publique ce mercredi
Le Dauphiné Libéré - 16 juin 2024 à 17h07 - Times de France

Le Syndicat intercommunal de l'Isère (SII) organise une réunion publique sur le projet de pôle d'échanges multimodal à Brignoud, le mercredi 20 juin à 19h dans la salle des Conseils de Villard-Bonnot. L'objectif est de recueillir les avis des habitants de la commune et de les intégrer dans le dossier de concertation préalable.

Article dans le Dauphiné Libéré

Expression du public

Moyens d'expression mis en œuvre

- Une réunion publique, avec un temps de présentation puis d'échanges : le 19 juin 2024 entre 19h et 21h à la mairie de Villard-Bonnot ;
- Un point info en gare de Brignoud le 13 juin 2024 entre 16h et 19h30 ;
- Un questionnaire, en format numérique, disponible sur le site internet du SMMAG durant toute la période de concertation ;
- Des registres d'expression libre, en format papier, mis à disposition dans les mairies de Villard-Bonnot, Froges, Crolles et Bernin, au siège du SMMAG et au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan ;
- La possibilité d'adresser un courrier à Monsieur le Président du SMMAG.

Participation du public

La démarche a rencontré son public : 18 personnes ont participé à la réunion publique, 57 personnes ont répondu au questionnaire en ligne, 12 personnes ont rédigé une contribution dans le registre de concertation lors du point d'information en gare (28 personnes s'étant informées). Personne n'a rédigé de contribution dans les registres, ni adressé un courrier au Président du SMMAG ou envoyé une contribution par mail.

Synthèse quantifiée des contributions selon les modalités de participation

Modalités de participation	Nombre de participants
Réunion publique	18
Questionnaire numérique	57
Point info en gare	28
Registre / Courrier / Mail	0

Méthode d'analyse des expressions

Les éléments analysés et présentés dans ce bilan sont directement issus des remarques, questions et propositions formulées par les participants à la réunion publique et par les contributeurs sur la plateforme numérique.

- Ont été prises en compte pour ce bilan, l'ensemble des expressions et contributions reçues par le SMMAG depuis l'ouverture de la concertation le lundi 10 juin jusqu'à sa clôture dimanche 21 juillet 2024.
- Les contributions effectuées dans le cadre d'expressions groupées n'ont été comptabilisées qu'une seule fois. En revanche, le nombre de personnes qui se sont exprimées a bien été pris en compte afin de pondérer la demande de façon représentative.

Méthodologie d'analyse

Les échanges lors de la réunion publique et l'ensemble des contributions partagées sur la plateforme ont été lus et analysés puis répartis de manière exhaustive (tous ont trouvé place) dans la synthèse des expressions.

Dans un premier temps, un travail de recouplement et de croisement a été opéré pour rassembler les contributions identiques, exactement porteuses du même sens, et en rédiger une synthèse, tout en conservant de manière stricte l'ensemble exhaustif des contributions, même celles exprimées une seule fois.

Lexique des termes employés en fonction des dispositifs de concertation évoqués :

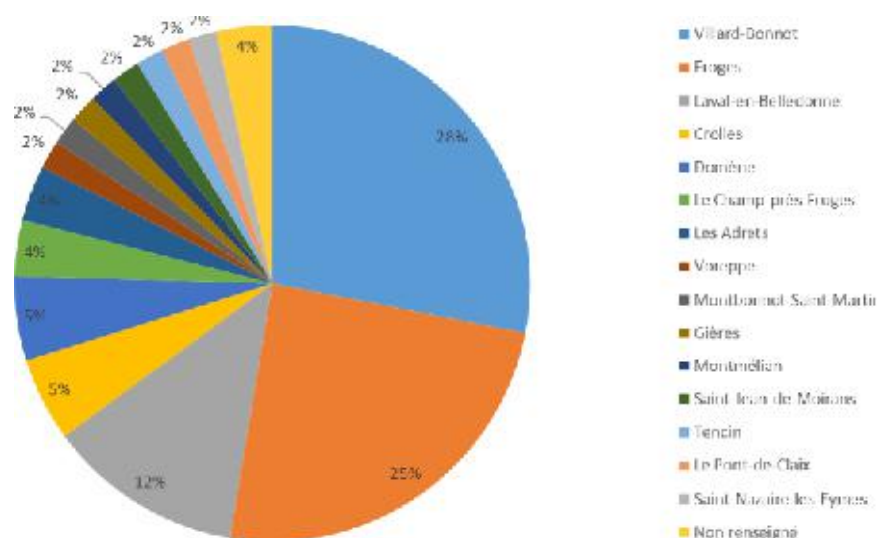
- Présents : personnes qui se sont exprimées lors de la réunion publique
- Contributeurs : personnes ayant rempli le questionnaire en ligne
- Participants : tous dispositifs confondus
- Usagers : personnes s'étant informées du projet lors du point info en gare de Brignoud le 13 juin 2024

Synthèse chiffrée de la participation en ligne

La première partie du formulaire de contribution en ligne était composée d'une série de questions visant à en apprendre davantage sur les habitudes et attentes en termes de mobilité. Cette synthèse analyse les réponses données par les contributeurs.

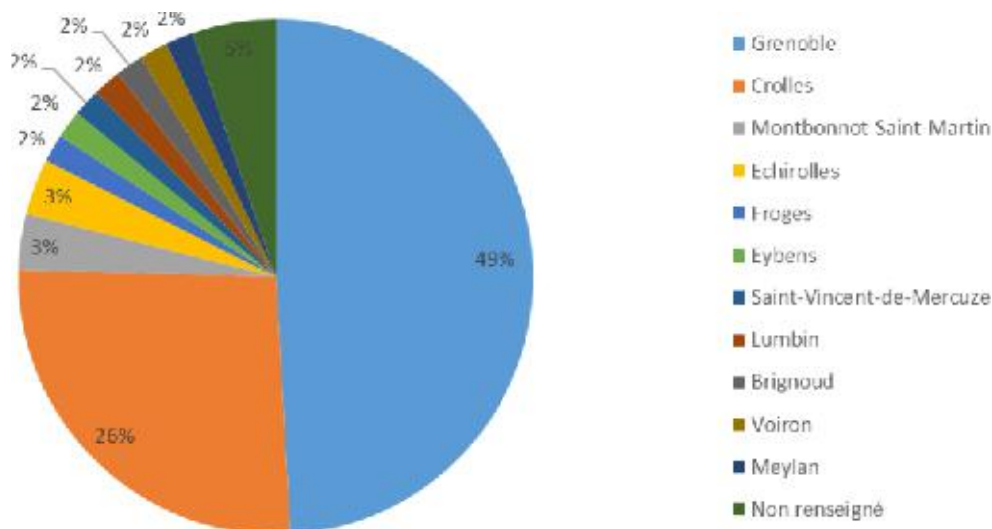
La deuxième partie du formulaire était un espace de commentaire libre. Les contributions partagées ont été intégrées à la synthèse thématique de la participation.

Lors de vos déplacements quotidiens, de quelle ville partez-vous ?



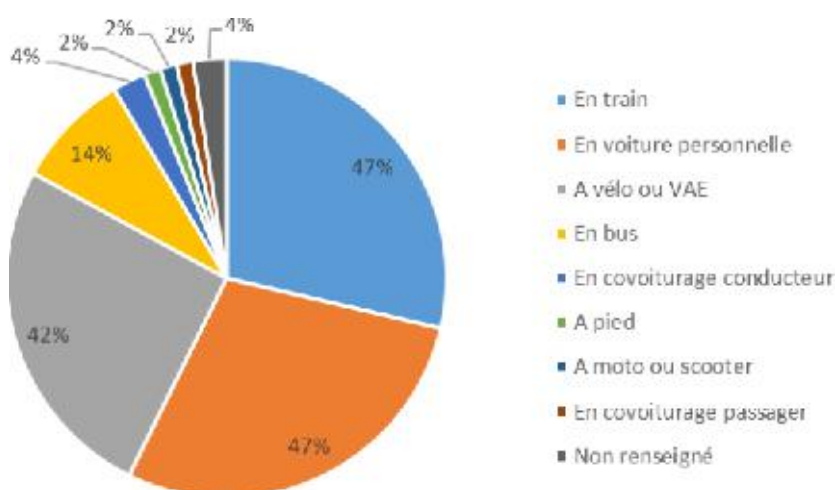
La plupart des répondants résident à proximité du PEM : près d'un tiers (28%) partent de Villard-Bonnot et le quart (25%) de Froges.

Quelle est votre ville de destination ?



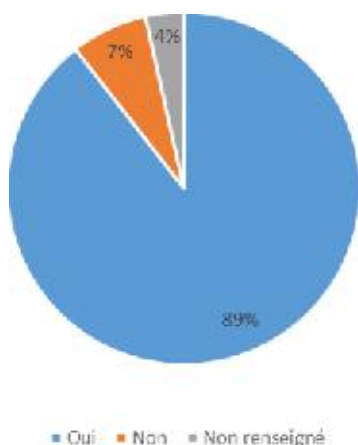
Grenoble est la première destination, citée par près de la moitié des répondants (49%). Autre bassin d'emploi, Crolles est la deuxième importante destination, citée par le quart des répondants (26%).

Comment faites-vous principalement ces déplacements ? (2 réponses maximum)



Les répondants utilisent majoritairement le train (47% des répondants), leur voiture personnelle (47%) ou le vélo (42%, Métrovélo + vélo ou VAE).

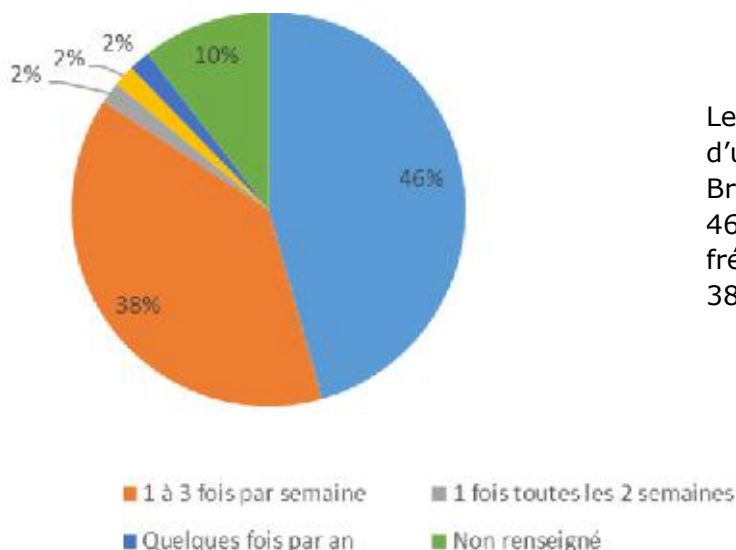
En 2028, envisagerez-vous d'utiliser le PEM de Brignoud ?



89% des répondants ont déclaré envisager d'utiliser le PEM de Brignoud.

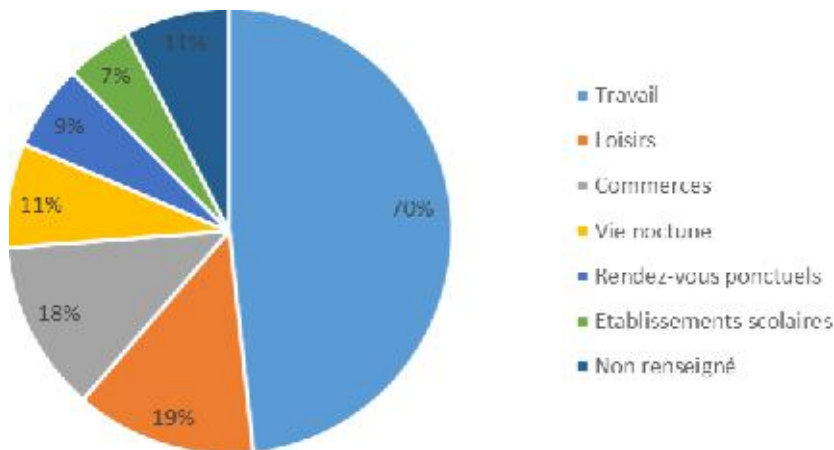
Les personnes ayant répondu "non" ont toutes précisé que cela ne correspond pas à leurs besoins de trajets.

Si oui, à quelle fréquence ?



Les répondants envisagent d'utiliser le PEM de Brignoud régulièrement : 46 % d'entre eux pensent le fréquenter tous les jours et 38% 1 à 3 fois par semaine.

Si oui, pour quels motifs principaux ?



Les trajets domicile-travail seraient le principal motif de déplacement, le motif est retenu pour 70% des répondants.

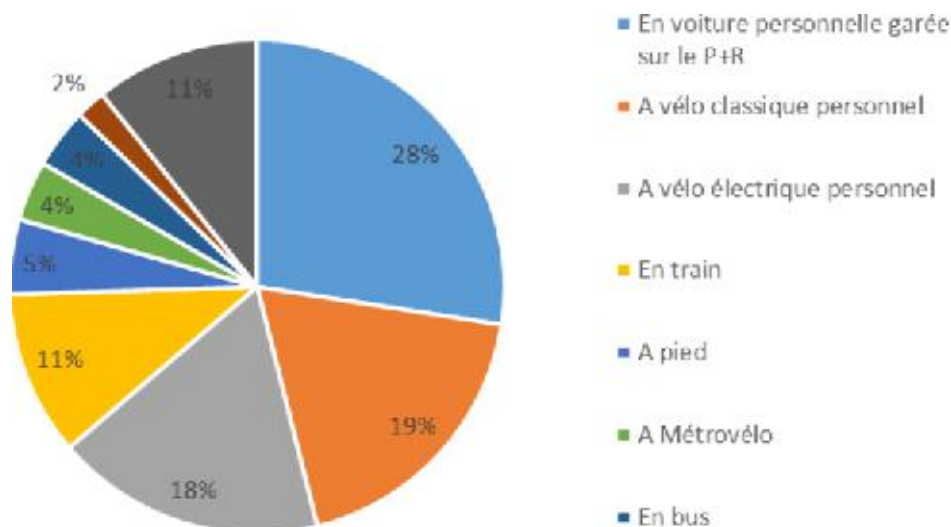
Si oui, entre quelle ville et quelle ville ?

Les trajets des répondants se concentreraient principalement entre les villes de Villard-Bonnot et Échirolles.

Voici les trajets cités :

- Départ de Villard-Bonnot (18) vers Grenoble (10), Crolles (4) Voiron (1), Domène (1), Echirolles (1) ou Chambéry (1).
- Départ de Froges (13) vers Grenoble (5), Crolles (5), Montbonnot-Saint-Martin (2) ou Échirolles (1).
- Départ de Laval-en-Belledonne (7) vers Grenoble (6) ou Crolles (1).
- Départ de Crolles (6) vers Grenoble (4), Brignoud (1) ou Saint-Jean de Moirans (1).
- Départ depuis Les Adrets (3) vers Grenoble (2) ou Gières (1).
- Départ de Le Champ-près-Froges (2) vers Grenoble (2).
- Départ de Domène (1) vers Crolles (1).
- Départ de Grenoble (1) vers Brignoud (1).

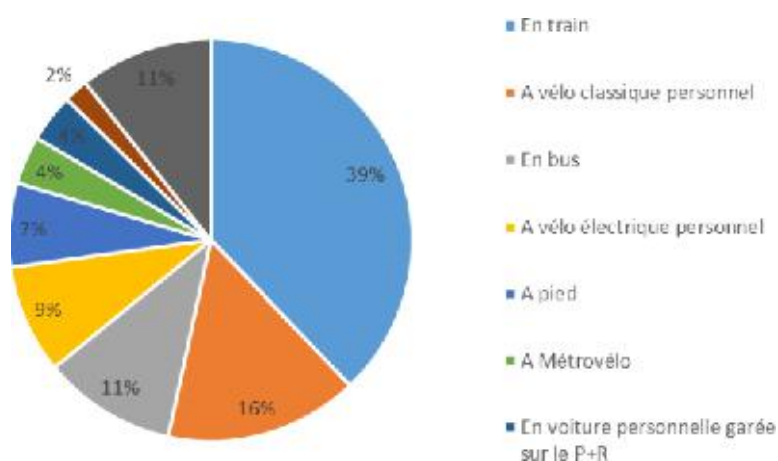
Si oui, comment arriverez-vous au PEM de Brignoud depuis votre domicile ?



Le vélo est le moyen de transport le plus envisagé par les contributeurs pour rejoindre le PEM depuis leur domicile. 18% des contributeurs envisagent d'utiliser leur vélo électrique, 19% leur vélo classique et 4% un Métrovélo.

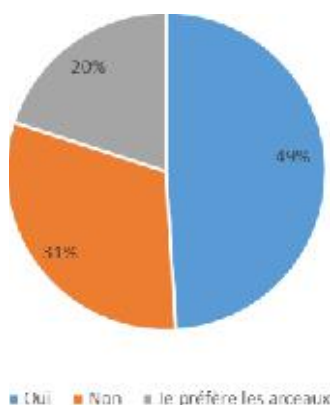
La voiture personnelle est le deuxième moyen de transport le plus cité, 28% des contributeurs envisagent de l'utiliser pour rejoindre le PEM depuis leur domicile.

Si oui, comment rejoindrez-vous votre destination à partir du PEM de Brignoud ?



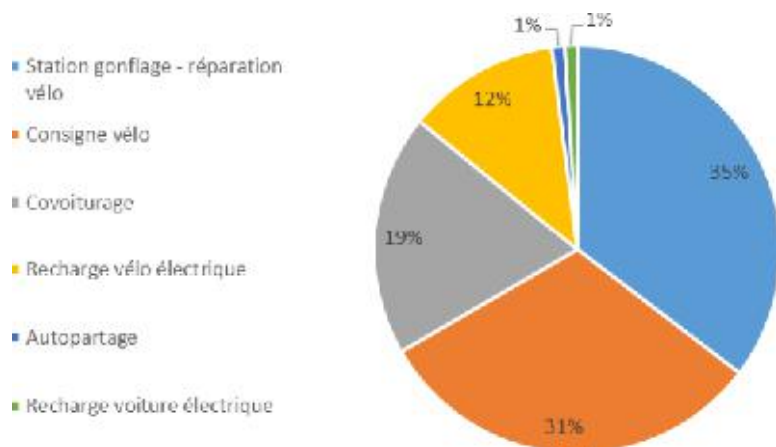
L'utilisation du train domine dans les projections des répondants : 39% des répondants utiliseront ce moyen de déplacement. Le vélo, qu'il soit classique, électrique ou qu'il s'agisse d'un Métrovélo représente 29 % des répondants.

Si vous utilisez un vélo : souhaiteriez-vous avoir une place dans une consigne sécurisée sur le site du PEM ?



Près de 70% des répondants souhaitent pouvoir laisser leur vélo en gare. Les consignes sécurisées sont largement favorisées face aux arceaux.

Si oui, quel service pensez-vous utiliser sur le site du PEM ?



Les différents services et équipements liés à la pratique du vélo (station de gonflage/réparation de vélos, consignes vélos) sont fortement demandés et représentent 66% des réponses.

Si oui, quels autres services ou aménagements vous sembleraient intéressants à ajouter sur le PEM ?

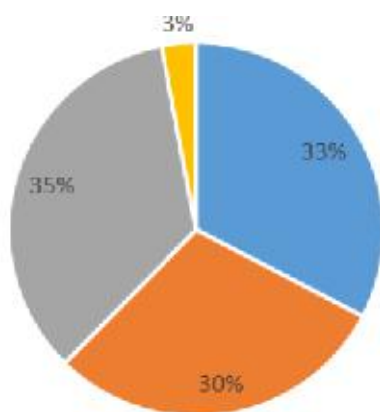
Nombre de répondants

- 
28
 Emplacements pour des commerces ambulants (vente de produits de la ferme,...) et des services de restauration temporaire (foodtruck,...)
- 
27
 Des services supplémentaires (point-relais colis, consignes à bagages,...)
- 
22
 Aménagement détente, calme, repos (bancs,...)
- 
17
 Aménagements découverte de la nature (jardinières partagées, jardin pédagogique, jardin botanique,...)
- 
16
 Services (tabac, boulangerie, crèche,...)
- 
10
 Aménagement culturels (expositions photographiques, boîte à livres,...)
- 
9
 Aménagements sportifs (agrès sportifs en plein air, parcours santé,...)
- 
4
 Aménagement ludiques (jeux pour enfants, marquage au sol colorés,...)
- 
4
 Autres :
 - du mobilier sportif lié à la nature aux abords du nouveau pont
 - des trains plus long pour desservir la gare
 - un espace de travail avec wifi pour travailler en attendant le train
 - des prises ou bornes recharges VAE

Les répondants souhaitent retrouver au PEM des services qui leur permettraient d'éviter d'autres trajets : récupérer un colis en consigne, acheter son repas/des aliments chez un commerçant/foodtruck, etc.

Les aménagements détente, en lien avec l'attente du passage des transports en commun, sont également souhaités.

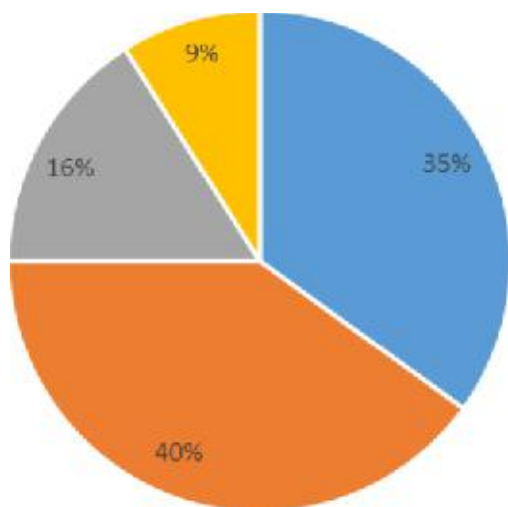
Qu'est-ce qui vous semble important pour assurer une bonne circulation des usagers au sein du PEM ?



- Disposer d'une signalétique claire
- Garantir la fluidité des passagers
- Bien partager l'espace entre les usagers
- Autre

Les réponses sont équitablement partagées entre les 3 propositions. Les réponses "autres" mentionnent une rampe pratique d'accès pour toutes et tous, introduisant la question suivante.

Quels aménagements vous semblent importants pour sécuriser et améliorer votre confort lors des déplacements par l'escalier et la rampe ?



- Des repères lumineux
- Des bandes anti-dérapantes
- Des marches aux contrastes élevés
- Autre

Les contributions "autres" précisent que la rampe doit être facile d'accès et d'utilisation pour les PMR, les poussettes, les valises, les vélos.

Une des contributions "autres" relève le besoin d'une présence humaine en gare.



Synthèse thématique de la participation, tous supports confondus

Cette partie analyse les contributions en ligne aux questions libres ainsi que les contributions laissées dans les registres, rassemblées et classées par thématiques.

Le tableau ci-dessous recense par thématique le nombre de contributions reçues et précise si les sujets ont également été abordés lors de la réunion publique ou au point info en gare.

Sujets abordés	Nombre de contributions	Sujets évoqués lors de l'atelier en gare	Sujets évoqués en réunion publique
Services et équipements	26	oui	oui
Matériaux, revêtements sols, végétation	24	non	oui
Offre de mobilités	11	oui	oui
Accès au PEM par les différents modes de déplacement	10	oui	oui
Offre de stationnement	10	oui	oui
Emport d'encombrant dans les transports en commun (vélo, poussette)	8	non	non
Évolution de la gare	4	oui	oui
Franchissement des voies ferrées	3	oui	oui
Information / études menées	2	non	oui

La synthèse générale présente les sujets abordés tout au long de la concertation, en retraçant :



Les contributions reçues sur la plateforme numérique



Les retours des usagers présents au point info en gare de Brignoud



Les remarques apportées lors de la réunion publique.



Les réponses apportées lors de la réunion publique par le SMMAG et ses prestataires sont détaillées dans le compte rendu de cette réunion, annexé au présent bilan.

Services et équipements



Les contributeurs ont fait de nombreuses contributions en ligne, sur le souhait d'avoir davantage :

- De confort lors de l'attente de voyageurs notamment par la mise en place :
 - D'abris (5 personnes) équipés de panneaux photovoltaïques
 - De bancs (4 personnes)
 - D'espace d'attente
 - D'espace bébé : salle nurserie
- De confort pour les différents modes de déplacement comme :
 - Un espace entretien pour les vélos et trottinettes : ex. Station de gonflage ;
 - Des bornes de recharge électrique (vélo et voiture) (2 personnes).
- De confort pour les usagers et riverains par la mise en place de :
 - Jardin partagé (2 personnes) ;
 - Espace de jeux pour enfants ;
 - Fontaine à eau ;
 - Table de pique-nique ;
 - Foodtrucks / paniers paysans ;
 - Point relais colis ;
 - Poubelles multi flux pour faciliter le tri ;
 - Interdire les écrans publicitaires ;
- Des éléments respectueux de l'environnement tels que :
 - Des toilettes sèches ;
 - Des éclairages sur détecteurs de mouvements ;
 - Des passages facilitant la traversée des animaux d'un côté à l'autre de la voie ferrée.



Les usagers rencontrés en gare de Brignoud lors du point info ont relevé différents besoins pour cette thématique :

- Des abris (2 personnes) pour l'attente du train et des bus, et des bancs ;
- Des consignes vélo davantage sécurisées ;
- Des box fermés pour les cyclistes occasionnels ;
- Une borne fonctionnelle.



Lors de la réunion publique, la question des besoins en termes d'équipements et de services a été posée aux présents.

Les participants souhaitent principalement :

- Des abris sur les quais ;
- Des toilettes ;
- Des bancs ;
- Un point d'information multimodale : pour centraliser les informations et offres des différents opérateurs.

Les services et équipements les plus demandés, tous modes de participation confondus, sont les abris et les bancs. L'enjeu du confort de l'attente est souvent évoqué, notamment avec les retards des trains.

Matériaux, revêtements sols, végétation



Pour les contributeurs :

- Donner la priorité aux ressources locales :
 - Bois (8 personnes)
 - Pierre
- Réaliser des sols perméables :
 - Eviter le goudron/asphalte qui absorbe trop la chaleur (3 personnes)
 - Avoir des espaces verts, plantés (6 personnes)
 - Drainage vers la terre
- Avoir des places de stationnements qui reflètent cet engagement :
 - Des places en gravier stabilisé
 - Perméables (3 personnes)



La question des matériaux utilisés a également été posée lors du point info, notamment pour les parkings.



Les usagers ne se sont pas exprimés sur ce sujet lors de la réunion publique.

Le mobilier (abris, bancs,...) est généralement souhaité par les participants en bois local. Les contributeurs souhaitent que les sols soient le plus perméables possibles avec une forte présence de végétation, dont des arbres si les réseaux souterrains le permettent.

Offre de mobilités



Pour les contributeurs, il y a un manque de transport entre la gare de Brignoud et les hauteurs de Belledonne et Chartreuse (3 personnes), et pour la traversée de l'Isère plus généralement. Ces transports seraient utilisés pour le domicile-travail mais également pour les loisirs lors des week-ends et des vacances par exemple. Suivant leurs suggestions, ces transports pourraient être des navettes, minibus, ou autre transport à la demande.

L'enjeu serait de coordonner les horaires des bus qui desservent le PEM à ceux du passage des trains. En plus de cette offre de transport en commun, un contributeur soumet l'idée de proposer plusieurs véhicules en autopartage à la gare, dont au moins un familial.

Également en dehors du périmètre du projet du PEM, les contributeurs évoquent l'importance de rendre efficaces et sécurisées les liaisons cycles entre les communes et les rives de l'Isère.



Pour un usager, il faudrait mettre en place une navette gratuite depuis la gare de Brignoud jusqu'à Crolles, pour desservir le site ST Microelectronics.



Lors de la réunion publique, les présents ont questionné le SMMAG sur l'offre de mobilités, notamment sur l'évolution de la desserte en bus la semaine et le week-end.

Par les différents avis récoltés, les questions de fluidité dans le déplacement et de l'intermodalité sont omniprésentes. Les voyageurs souhaitent aller au plus proche de leur destination en transports autres que la voiture personnelle, quitte à multiplier les modes de déplacements et correspondances.

Accès au PEM par les différents modes



Les contributeurs en ligne ont évoqué le partage de l'espace au sein du PEM entre les différents modes. Selon eux, il est nécessaire que la place soit rendue aux mobilités douces en privilégiant un espace plus conséquent que celui attribué à la voiture.

Les contributeurs soulignent également qu'il est important de relier la piste cyclable de Froges à la gare en longeant les rails (2 personnes) pour éviter des zones dangereuses, des détours, etc.



Les ponts et accès cycles sont jugés bien réfléchis pour le projet par une usagère du train.



Des participants ont émis des inquiétudes quant au risque de conflit d'usages entre les bus et les voitures au niveau de la voie de retournement des bus côté Belledonne. D'autres craintes ont également été soulevées par les participants côté Chartreuse sur la complexité de circulation des bus due au pic de fréquentation du parking du PEM.

Des questionnements ont été soulevés par les participants sur l'accès du PEM côté Belledonne par les piétons et les cycles notamment sur la traversée de l'avenue Robert Huant.

Les différentes expressions recueillies mettent les transports en commun et les modes actifs en priorité d'aménagement et de confort. Les éléments liés à la voiture personnelle ne doivent pas entraver le bon fonctionnement des autres modes.

Offre de stationnement



Plusieurs contributeurs jugent l'offre en stationnement trop faible, notamment du côté Belledonne qui regrouperait l'essentiel des utilisateurs du futur PEM, alors que l'attractivité du PEM augmenterait avec le Service Express Régional Métropolitain (SERM) et le train au quart d'heure.



Une partie des usagers qui s'est exprimée lors du point info (3 personnes) a identifié un point dur dans le projet : la saturation du parking de la gare. Plusieurs usagers se sont montrés inquiets de la réorganisation du stationnement car celui-ci leur semble déjà sous dimensionné aujourd'hui.



Les interventions des personnes présentes lors de la réunion publique soulèvent majoritairement les mêmes questions et enjeux que les contributions en ligne ou en gare lors du point info.

Des questionnements ont été soulevés par les participants sur le passage payant du parking du PEM, et la mise en place d'ombrières photovoltaïques sur le parking côté Chartreuse. Des inquiétudes ont été soulevées quant au stationnement des voitures longues durées.

En rapport modal de la voirie individuelle vers les modes actifs, pour l'accès au PEM, nous ne sommes pas envisagés par les habitants. Ceci entraîne une inquiétude par rapport au dimensionnement de l'offre de stationnement dans le projet.

Emport d'équipements dans les transports en commun (vélo, poussette)



Cette thématique a été abordée seulement par les contributeurs en ligne.

Les contributions (9 personnes) expriment que la priorité du projet, bien que du ressort de la SNCF, est de travailler à l'emport des vélos dans les trains. Plusieurs types de situations poussent les voyageurs à vouloir emporter leur vélo dans le train et ne pas le laisser en consigne :

- Quand ils fréquentent plusieurs gares différentes ;
- Le surcoût lié à la possession de 2 vélos et 2 consignes, une à la gare de départ et une en d'arrivée ;
- La nécessité d'avoir son vélo avec soi, en lien avec un handicap invisible ;
- Les consignes en gare ne sont pas assez sécurisées et des vols de vélos sont réguliers.
- Un besoin similaire est également exprimé pour l'emport des poussettes à bord des bus qui desservent les gares du territoire.

Les trains surchargés en voyageurs et vélos peuvent décourager les usagers à avoir recours au vélo pour faire leur trajet vers et depuis la gare.

Évolution de la gare



Un usager a questionné l'avenir du bâtiment voyageurs et a proposé qu'il soit utilisé en espace de coworking, espace détente ou salle d'attente.



Lors de la réunion publique, une personne présente a également questionné l'avenir du bâtiment voyageur.

Le bâtiment gare, grâce à l'appel à projet lancé par SNCF Gares et connexions, peut être investi et répondre aux besoins du territoire. De nombreuses activités sont suggérées par les habitants. Ce point n'est cependant pas du ressort du SMMAG.

Franchissement des voies ferrées



Une contribution en ligne mentionne le besoin de séparer les cycles et les piétons pour le passage souterrain, afin de garantir la sécurité des voyageurs.



Une personne en gare a questionné l'avenir de la passerelle piétonne, et notamment sa réutilisation.



Cette question a également été posée en réunion publique. Les participants s'interrogent sur le devenir de cette passerelle.

Les participants s'interrogent sur la prise en compte des risques d'inondation du PASO.

La question des franchissements a peu été abordée, toutefois la sécurité et le confort des déplacements restent des sujets récurrents.

Information / études menées



Une contributrice a manifesté son besoin d'informations sur les études menées à propos :

- De la congestion routière ;
- Du chiffrage des reports attendus et du nombre de voyageurs ;
- Des incidences sur la qualité de l'air.



Dans le même sens, des questions sur les études menées ont été posées en réunion publique. Les participants souhaiteraient que les études sur la provenance des usagers, le diagnostic et les observations soient partagés au grand public.

Les études menées concluent sur des préconisations en prenant en compte le contexte du projet, la situation actuelle dégradée par la fermeture du pont de Brignoud, ainsi que les évolutions en termes de mobilités pour les prochaines années.

Pertinence / Remerciements

De nombreux contributeurs, présents et usagers ont souligné la pertinence du projet pour ce territoire qui en a besoin. Des remerciements ont également été adressés.



" En 2030 ça sera formidable ici ! "



Conclusion et suites à donner

La concertation relative à la création d'un pôle d'échanges multimodal a rencontré son public. Au regard des avis et remarques exprimés lors de la concertation, globalement favorables aux intentions urbaines présentées, le SMMAG envisage de poursuivre le projet, en prenant en compte de la manière suivante les contributions issues de la concertation.

Concernant les services et les équipements

Le SMMAG a noté les attentes des participants et va prendre en compte leurs demandes, dans la mesure du possible, dans la suite des études.

Le projet intègre déjà la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques, d'arceaux et de consignes sécurisées pour les cycles des deux côtés des voies ferrées.

Concernant les matériaux, revêtements sols, végétation

Le SMMAG prend en compte les obligations réglementaires sur la perméabilité des sols liée à l'infiltration des eaux pluviales et la végétalisation. Côté Belledonne, le parti pris sera notamment de planter un arbre toutes les 3 places de stationnement, conformément aux obligations fixées par l'article L.111-19-1 du code de l'urbanisme.

Concernant l'offre de mobilités

Le SMMAG met en place, à partir de septembre 2024, une nouvelle organisation du réseau de transport en commun dans le Grésivaudan. Sur Brignoud, une nouvelle ligne de bus Chrono, la C9, sera créée au départ de la gare de Brignoud, jusqu'à la place de Verdun à Grenoble en passant par Domène (via la route départementale puis l'autoroute). Les lignes actuelles desserviront toutes le PEM, par le côté Chartreuse ou le côté Belledonne et le reste de leur trajet restera inchangé. L'amplitude horaire des bus va augmenter mais la fréquence de passage restera inchangée pour l'instant.

Pour les cycles, les connexions avec les voies cyclables vers Crolles, Froges et Villard-Bonnot sont intégrées au projet et seront précisées dans la suite des études. Une attention particulière sera portée à la sécurité des piétons et des cycles au niveau de ces connexions.

La demande concernant la possibilité d'installer des véhicules en autopartage est prise en compte. L'étude de l'installation d'une voiture en autopartage sur le parking des Marronniers est actuellement en cours.

Concernant l'accès au PEM par les différents modes de déplacement

Des cheminements dédiés aux piétons et cycles sont bien prévus des deux côtés du PEM.

Les scénarios retenus pour l'aménagement du PEM sont les scénarios favorisant la circulation des transports en commun par rapport à celle de la voiture. En effet, des voies dédiées sont prévues des deux côtés du PEM pour faciliter la circulation des bus.

Pour les cycles, les connexions avec les voies cyclables vers Crolles, Froges et Villard-Bonnot sont intégrées au projet et seront précisées dans la suite des études.

Concernant l'offre de stationnement

Afin de dimensionner le besoin en stationnement, une estimation de dimensionnement a été réalisée en prenant en compte l'évolution de la fréquentation de la gare et l'augmentation des emplois dans le secteur. Le besoin en stationnement en situation future a été estimé à environ 220 places à horizon 2030.

Les places sont réparties en fonction des contraintes existantes (foncier, fonctionnement TC,..).

Le parking des Marronniers, déjà existant et non inclus dans le périmètre du projet de PEM, sera conservé et toujours accessible à la mise en service du PEM.

Le SMMAG prévoira la mise en place d'un suivi de l'aménagement pour évaluer l'évolution des pratiques de mobilité liée à la mise en service du PEM et du développement de la desserte ferroviaire prévue dans le cadre du SERM.

Concernant l'emport d'équipements dans les transports en commun (vélo, poussette)

L'emport des équipements dans les trains ne fait pas partie des compétences du SMMAG. Le SMMAG transmettra cette remarque à la SNCF.

Le SMMAG prend en compte les remarques concernant l'emport des équipements dans les bus mais ce sujet ne rentre pas dans le cadre du projet de PEM.

Concernant l'évolution de la gare

L'aménagement du bâtiment voyageur de la gare n'est pas de la compétence du SMMAG, il s'agit d'une action prise en charge par la SNCF, notamment dans le cadre de son programme « Place de la gare ». Le SMMAG transmettra à la SNCF les contributions recueillies sur ce sujet.

Concernant le franchissement des voies ferrées

L'aménagement du passage souterrain est du ressort de la SNCF. Le SMMAG transmettra à la SNCF les contributions recueillies sur ce sujet.



Et après cette concertation ?

Une fois délibéré par le SMMAG, ce bilan sera rendu public et mis à disposition sur le site internet du SMMAG.

Les études vont se poursuivre en 2025 pour affiner le projet.

Le lancement des travaux est prévu en 2027 pour une mise en service estimée en 2028.

Le SMMAG se tient à disposition pour répondre aux interrogations du public tout au long du projet.



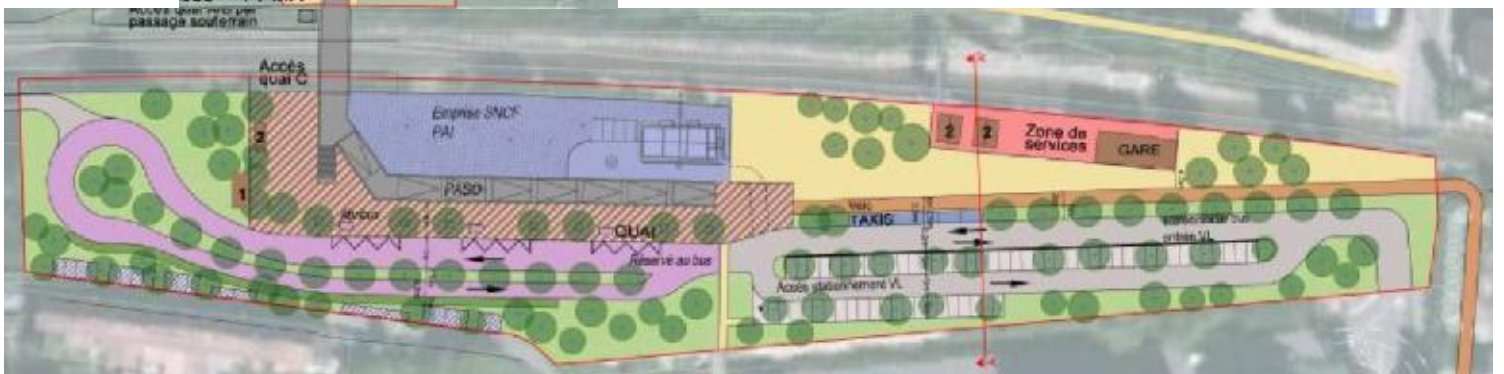
ANNEXES



Sommaire des annexes

- 1 Annexe 1 : Le plan du projet
- 2 Annexe 2 : Les contributions libres sur la plateforme participative du SMMAG
- 4 Annexe 3 : Le compte rendu de la réunion publique du 19 juin 2024

Annexe 1 : Le plan du projet



Annexe 2 : Les contributions libres sur la plateforme participative du SMMAG

<p>Dès la phase de conception du pôle d'échanges multimodal, le SMMAG souhaite mettre en œuvre un projet ambitieux au niveau environnemental. Il pourrait s'appuyer sur la démarche qui vise à limiter le projet, afin d'obtenir la réponse la plus vertueuse possible par rapport aux enjeux de l'énergie, matière, climat, biodiversité et carbone. Quelles sont vos idées pour une éco-conception du projet par rapport aux thématiques ci-dessus ? Comment améliorer les performances énergétiques du projet ? Quelles sont vos suggestions pour des matériaux vertueux pour le PEM ? Quelles solutions imaginez pour améliorer l'impact carbone des mobilités sur le pôle d'échanges multimodal ?</p>	<p>Pour finir, quelles sont vos remarques sur le projet ? Avez-vous d'autres suggestions ?</p>
<p>Il faut bien faire attention à ne pas trop encourager les bus. Ainsi que éviter des flux de stationnement préjudiciables, d'autant plus que dans un PEM il n'y a pas trop de sollicitation par une même place ou une voiture stationne le matin et repart le soir. Ce sont les rotations plus fréquentes qui alimentent les stationsnements pérennes.</p> <p>Mettre une ombrière photovoltaïque.</p> <p>Des places pour recharger voitures électriques et vélos de manière sécurisée.</p> <p>La zone des vélos vélos, pourquoi pas un partage avec le bus ?</p>	<p>Proposer plusieurs véhicules d'auto-partage dont au moins un véhicule libre à l'usage.</p> <p>Eviter en sorte que les lignes de bus qui desservent des zones puissent accueillir facilement des personnes (ce n'est pas le cas de la ligne 63 le soir).</p> <p>Proposer une espace bébé pour changer les bébés mais aussi un espace de jeux sécurisé.</p>
<p>Utiliser le plus possible des matériaux locaux : bois, verre.</p>	<p>Penser en compte les voyages en train vélo avec le vélo qui est emporté dans le train. Il y a une place pour les vélos dans les trains à grande vitesse mais il y a aussi des places dans les trains à grande vitesse.</p> <p>Adapter les horaires des bus et rabattement du train à grande vitesse.</p>
<p>Il faudrait des transports en commun entre Brignoud et Bellemeuse pour pouvoir partir en centre le week-end et en été (au minimum). Rien d'être directement en voiture malheureusement.</p> <p>Ce serait aussi intéressant avec la Chantouste.</p>	<p>Avoir des lignes vers Bellemeuse en rabattement du train (TGV ? bus ?). Ça sera utile pour le domicile-travail afin de l'avenir le report modal, indispensable pour ceux qui n'ont pas de voiture ou pour ceux qui les transports en commun pour les week-end.</p>
<p>Reduire au maximum les zones de béton ou de ciment, d'autres revêtements qui absorbent la chaleur de l'été, des matériaux, et l'isolation.</p> <p>Des panneaux photovoltaïques sur les toits plats.</p>	<p>Deuxième question : un système de navette / de minibus serait bien utile pour les départs et les retours en train. Eviter de perdre la voiture en attendant la navette pour aller à Bellemeuse.</p>
<p>Je suis parti dans des solutions révolutions, le bon sens me portait être la base.</p> <p>Vous le dites vous-même dans votre étude, 10 000 personnes travaillant sur la zone de Chûloux. Et combien viennent en vélo ? Améliorer les accès en vélo (élevateurs de plates dans les wagons, une piste cyclable bien délimitée, des accès directs pour les cyclistes) est déjà une solution correcte pour améliorer la mobilité de ce pôle. Rendre les lieux meilleurs en termes de personnes qui s'y rendent. Utiliser le pôle car les accès sont très dangereux et que les trains sont bondés, en retard ou annulés.</p>	<p>Nous espérons que ces projets aident... depuis le temps que je porte des idées de concertations, sondages et autres... promesses (dernière consultation en date) avec un nouveau pôle d'échange avec Seine-Normandie pour 2025...).</p> <p>Il est vraiment important de régler la piste cyclable de Hogs à la gare en longeant le rail... pour éviter le carrefour de Brignoud ou autre dangereux.</p> <p>De plus, et ce n'est pas un détail... il faut que la SNCF la Région assure d'augmenter les fréquences des trains et/ou de mettre des voies moyennes/longues au lieu de faire des TGV... ça sera utile pour les zones rurales et qui sont isolées.</p> <p>Enfin, je souhaite ce jour mettre mon vélo dans le train car j'ai besoin des 2 côtés. Je descends à Bellemeuse et je me suis fait voler déjà 2 vélos dans le train... ça n'est pas une question pour moi de faire un nouveau vélo à Bellemeuse.</p>
<p>Reduire au maximum les zones de béton ou de ciment, d'autres revêtements qui absorbent la chaleur de l'été, des matériaux, et l'isolation.</p> <p>Des panneaux photovoltaïques sur les toits plats.</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci pour le projet, c'est un beau projet (en plus visible dans le terrain).</p> <p>Utiliser la gare de Brignoud en tant que travail ou dans la zone industrielle de croûtes. Je viens en train et fini en vélo à matie et inversement le soir.</p> <p>Je souhaite aussi que les accès directs pour les vélos soient prévus. Pour ceux qui ont des vélos pour aller à vélo les fontaines des départs et les premiers en termes de gares, et d'accès pour traverser le territoire. Ça sera utile pour les zones rurales et qui sont isolées. Le système de concertations de prendre le chemin le plus court, c'est à dire le point de Brignoud et le centre-ville de matie, malgré le haut degré de dangerosité de cette zone pour les vélos.</p> <p>Sur ce point il existe un petit trottoir/piste cyclable, pourquoi ne pas plus le développer pour qu'on puisse l'utiliser plus facilement en vélo et traverser cette autoroute en sécurité ?</p> <p>Faire un PEM c'est bien mais les accès pour la rejoindre ou qui leur doivent aussi être pris en compte.</p> <p>Vous n'êtes pas sans connaître les retards et suspensions de train réguliers, c'est pourquoi il peut aussi être intéressant d'avoir un accès pour les usagers qui attendent en cas de mauvais temps.</p> <p>Merci d'avoir écrit mon avis d'usager en vélo et bon courage pour la suite.</p> <p>Des accès directs au vélo ne sont pas forcément des zones de circulation pour les vélos mais il est absolument nécessaires de les installer le long des quais !!!</p> <p>Le nombre de places de parking est Bellemeuse est insuffisant compte tenu des projets immobiliers et de l'engorgement pour le train que génèrent une fréquence de 15mn.</p> <p>Un peu d'attention de transport en commun à la gare de Brignoud (au moins un train par heure de Grenoble) alors que Grenoble compte un certain nombre de zones d'activités au sud qui mal desservies (exemple : Technisud).</p>
<p>Mettre un espace d'attente, avec également une partie abritée, semble être dans un PEM, et il peut être fortement végétalisé notamment des arbres pour faire de l'ombre. Pour la création de parking pour motorisés, il faut utiliser un revêtement perméable. Pour les bancs, peut-être les faire en bois ?</p>	<p>Faire le projet d'être indispensable pour notre ville. Il sera judicieux d'encourager la construction d'une maison neuve en mode doux le long de la voie ferrée vers la rue du stade à Hogs, afin de régler le centre-ville de Hogs au lieu de faire d'attente et de sécurité de. Pour le carrefour industriel, il faut bien respecter les cycles des piétons et de ceux qui ne sont pas pour moi. Il faut à tout prix l'aménagement de sorte que les cycles soient confortables à faire à l'air, pour la sécurité de tous. Il faut aussi mettre suffisamment d'arbres, mais sans trop que ça amène. De la table de voirie aussi !!!</p>
<p>Prévoir au maximum le guidage. Prévoir des sols qui absorbent mieux la chaleur.</p> <p>Prévoir des zones pour l'attente, des espaces vert ou abrités.</p> <p>Eviter le parking avec des panneaux solaires, cela sera de l'ombre pour les voitures et une production électrique.</p> <p>Prévoir des bornes pour la recharge des vélos.</p> <p>Prévoir des bornes de recharge pour les vélos électriques.</p> <p>Prévoir l'absence de défauts de mouvement.</p> <p>Prévoir la construction en bois d'origine locale.</p> <p>Ne pas avoir besoin de pouvoir facilement amener son vélo dans le train ou bus.</p>	<p>Enfin le projet arrive !</p> <p>Merci !</p>
<p>Prévoir au maximum le guidage. Prévoir des sols qui absorbent mieux la chaleur.</p> <p>Prévoir des zones pour l'attente, des espaces vert ou abrités.</p> <p>Eviter le parking avec des panneaux solaires, cela sera de l'ombre pour les voitures et une production électrique.</p> <p>Prévoir des bornes pour la recharge des vélos.</p> <p>Prévoir des bornes de recharge pour les vélos électriques.</p> <p>Prévoir l'absence de défauts de mouvement.</p> <p>Prévoir la construction en bois d'origine locale.</p> <p>Ne pas avoir besoin de pouvoir facilement amener son vélo dans le train ou bus.</p>	<p>Ce projet prévoit-il une liaison entre le centre de Hogs et la gare de Brignoud via une piste cyclable dédiée compatible avec le projet de futur centre sportif de Hogs ? Il sera intéressant de prolonger la piste cyclable existante de Hogs, longeant la Chantouste et qui passe à par la future gare pour être un lien entre la gare sans dépendre du dépôt automobile.</p>
<p>Prévoir au maximum le guidage. Prévoir des sols qui absorbent mieux la chaleur.</p> <p>Prévoir des zones pour l'attente, des espaces vert ou abrités.</p> <p>Eviter le parking avec des panneaux solaires, cela sera de l'ombre pour les voitures et une production électrique.</p> <p>Prévoir des bornes pour la recharge des vélos.</p> <p>Prévoir des bornes de recharge pour les vélos électriques.</p> <p>Prévoir l'absence de défauts de mouvement.</p> <p>Prévoir la construction en bois d'origine locale.</p> <p>Ne pas avoir besoin de pouvoir facilement amener son vélo dans le train ou bus.</p>	<p>Une liaison en mode doux serait intéressante entre le vélo de la Gare de Brignoud et le centre-ville de Hogs, en évitant de passer par la gare de Brignoud.</p>
<p>Prévoir au maximum le guidage. Prévoir des sols qui absorbent mieux la chaleur.</p> <p>Prévoir des zones pour l'attente, des espaces vert ou abrités.</p> <p>Eviter le parking avec des panneaux solaires, cela sera de l'ombre pour les voitures et une production électrique.</p> <p>Prévoir des bornes pour la recharge des vélos.</p> <p>Prévoir des bornes de recharge pour les vélos électriques.</p> <p>Prévoir l'absence de défauts de mouvement.</p> <p>Prévoir la construction en bois d'origine locale.</p> <p>Ne pas avoir besoin de pouvoir facilement amener son vélo dans le train ou bus.</p>	<p>Une liaison en mode doux serait intéressante entre le vélo de la Gare de Brignoud et le centre-ville de Hogs, en évitant de passer par la gare de Brignoud.</p>
<p>Prévoir au maximum le guidage. Prévoir des sols qui absorbent mieux la chaleur.</p> <p>Prévoir des zones pour l'attente, des espaces vert ou abrités.</p> <p>Eviter le parking avec des panneaux solaires, cela sera de l'ombre pour les voitures et une production électrique.</p> <p>Prévoir des bornes pour la recharge des vélos.</p> <p>Prévoir des bornes de recharge pour les vélos électriques.</p> <p>Prévoir l'absence de défauts de mouvement.</p> <p>Prévoir la construction en bois d'origine locale.</p> <p>Ne pas avoir besoin de pouvoir facilement amener son vélo dans le train ou bus.</p>	<p>Une liaison en mode doux serait intéressante entre le vélo de la Gare de Brignoud et le centre-ville de Hogs, en évitant de passer par la gare de Brignoud.</p>
<p>Prévoir au maximum le guidage. Prévoir des sols qui absorbent mieux la chaleur.</p> <p>Prévoir des zones pour l'attente, des espaces vert ou abrités.</p> <p>Eviter le parking avec des panneaux solaires, cela sera de l'ombre pour les voitures et une production électrique.</p> <p>Prévoir des bornes pour la recharge des vélos.</p> <p>Prévoir des bornes de recharge pour les vélos électriques.</p> <p>Prévoir l'absence de défauts de mouvement.</p> <p>Prévoir la construction en bois d'origine locale.</p> <p>Ne pas avoir besoin de pouvoir facilement amener son vélo dans le train ou bus.</p>	<p>Une liaison en mode doux serait intéressante entre le vélo de la Gare de Brignoud et le centre-ville de Hogs, en évitant de passer par la gare de Brignoud.</p>
<p>Prévoir au maximum le guidage. Prévoir des sols qui absorbent mieux la chaleur.</p> <p>Prévoir des zones pour l'attente, des espaces vert ou abrités.</p> <p>Eviter le parking avec des panneaux solaires, cela sera de l'ombre pour les voitures et une production électrique.</p> <p>Prévoir des bornes pour la recharge des vélos.</p> <p>Prévoir des bornes de recharge pour les vélos électriques.</p> <p>Prévoir l'absence de défauts de mouvement.</p> <p>Prévoir la construction en bois d'origine locale.</p> <p>Ne pas avoir besoin de pouvoir facilement amener son vélo dans le train ou bus.</p>	<p>Une liaison en mode doux serait intéressante entre le vélo de la Gare de Brignoud et le centre-ville de Hogs, en évitant de passer par la gare de Brignoud.</p>
<p>Prévoir au maximum le guidage. Prévoir des sols qui absorbent mieux la chaleur.</p> <p>Prévoir des zones pour l'attente, des espaces vert ou abrités.</p> <p>Eviter le parking avec des panneaux solaires, cela sera de l'ombre pour les voitures et une production électrique.</p> <p>Prévoir des bornes pour la recharge des vélos.</p> <p>Prévoir des bornes de recharge pour les vélos électriques.</p> <p>Prévoir l'absence de défauts de mouvement.</p> <p>Prévoir la construction en bois d'origine locale.</p> <p>Ne pas avoir besoin de pouvoir facilement amener son vélo dans le train ou bus.</p>	<p>Une liaison en mode doux serait intéressante entre le vélo de la Gare de Brignoud et le centre-ville de Hogs, en évitant de passer par la gare de Brignoud.</p>
<p>Prévoir au maximum le guidage. Prévoir des sols qui absorbent mieux la chaleur.</p> <p>Prévoir des zones pour l'attente, des espaces vert ou abrités.</p> <p>Eviter le parking avec des panneaux solaires, cela sera de l'ombre pour les voitures et une production électrique.</p> <p>Prévoir des bornes pour la recharge des vélos.</p> <p>Prévoir des bornes de recharge pour les vélos électriques.</p> <p>Prévoir l'absence de défauts de mouvement.</p> <p>Prévoir la construction en bois d'origine locale.</p> <p>Ne pas avoir besoin de pouvoir facilement amener son vélo dans le train ou bus.</p>	<p>Une liaison en mode doux serait intéressante entre le vélo de la Gare de Brignoud et le centre-ville de Hogs, en évitant de passer par la gare de Brignoud.</p>
<p>Prévoir au maximum le guidage. Prévoir des sols qui absorbent mieux la chaleur.</p> <p>Prévoir des zones pour l'attente, des espaces vert ou abrités.</p> <p>Eviter le parking avec des panneaux solaires, cela sera de l'ombre pour les voitures et une production électrique.</p> <p>Prévoir des bornes pour la recharge des vélos.</p> <p>Prévoir des bornes de recharge pour les vélos électriques.</p> <p>Prévoir l'absence de défauts de mouvement.</p> <p>Prévoir la construction en bois d'origine locale.</p> <p>Ne pas avoir besoin de pouvoir facilement amener son vélo dans le train ou bus.</p>	<p>Une liaison en mode doux serait intéressante entre le vélo de la Gare de Brignoud et le centre-ville de Hogs, en évitant de passer par la gare de Brignoud.</p>
<p>Prévoir au maximum le guidage. Prévoir des sols qui absorbent mieux la chaleur.</p> <p>Prévoir des zones pour l'attente, des espaces vert ou abrités.</p> <p>Eviter le parking avec des panneaux solaires, cela sera de l'ombre pour les voitures et une production électrique.</p> <p>Prévoir des bornes pour la recharge des vélos.</p> <p>Prévoir des bornes de recharge pour les vélos électriques.</p> <p>Prévoir l'absence de défauts de mouvement.</p> <p>Prévoir la construction en bois d'origine locale.</p> <p>Ne pas avoir besoin de pouvoir facilement amener son vélo dans le train ou bus.</p>	<p>Une liaison en mode doux serait intéressante entre le vélo de la Gare de Brignoud et le centre-ville de Hogs, en évitant de passer par la gare de Brignoud.</p>
<p>Prévoir au maximum le guidage. Prévoir des sols qui absorbent mieux la chaleur.</p> <p>Prévoir des zones pour l'attente, des espaces vert ou abrités.</p> <p>Eviter le parking avec des panneaux solaires, cela sera de l'ombre pour les voitures et une production électrique.</p> <p>Prévoir des bornes pour la recharge des vélos.</p> <p>Prévoir des bornes de recharge pour les vélos électriques.</p> <p>Prévoir l'absence de défauts de mouvement.</p> <p>Prévoir la construction en bois d'origine locale.</p> <p>Ne pas avoir besoin de pouvoir facilement amener son vélo dans le train ou bus.</p>	<p>Une liaison en mode doux serait intéressante entre le vélo de la Gare de Brignoud et le centre-ville de Hogs, en évitant de passer par la gare de Brignoud.</p>

	<p>En situation de handicap non physique, j'ai l'esprit d'entreprendre des demandes vers un réseau à l'embarquement qui peut m'amener à me déplacer vers Grenoble de manière réaliste. Le vélo électrique pourrait être un moyen de rejoindre la gare mais également de me déplacer dès la sortie du train, pour éviter des heures avec les transports en commun (source d'angoisse pour moi). Cela demanderait des facilités pour mettre un vélo assez lourd dans le train et de la place même en heure de pointe. (Je sais que le parking vélo ne se paie pas).</p> <p>D'après mon mari, il y a beaucoup plus de voitures qui viennent depuis le côté Valdonne que Chartreuse pour prendre le train, donc pourquoi vouloir faire plus de place du côté Chartreuse ?</p>
	<p>Rejoindre vous trouverez sur le lien https://www.ede-srenob.fr/wp-content/uploads/2024/09/ContributionACTCode-Consultation-PEM-BI-grenoble.pdf</p> <p>la contribution de l'ADPC - le déplacement à la consultation sur le projet de PEM de Bi-grenoble</p> <p>En plein début de projet</p> <p>PRÉSIDENT ADPC - BGDPMG/autrement</p>
<p>Il faut aller vers l'alternative ou ple si réduite en cas de suppression des trains</p> <p>Il n'y a pas assez de place pour les vélos dans le train</p> <p>Il faut des trains plus fréquents aux heures de travail. Par exemple en été, un train à 7h30 gare de Bi-grenoble direction Grenoble, puis à 8h00 (trop tôt pour la plupart)...</p> <p>Il faut une meilleure adéquation entre les besoins et les prestations SNCF</p>	<p>Le ombé me vient surtout du fait que les trains ne sont pas à l'heure, supprimés sans dédommagement pour les usagers pour un TER, et l'appli SNCF est peu réactive (annonce de retard quand pas de retard ou l'inverse)</p>

Annexe 3 : Le compte rendu de la réunion publique du 19 juin 2024

PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL À BRIGNOUD

Compte rendu
Réunion publique
19 juin 2024
Villard-Bonnot

SMMAG

Au cœur de vos déplacements



Gare de
Brignoud

Contexte

Localisée dans un environnement alpin, fortement soumis à la **congestion routière** et à la **pollution atmosphérique**, la vallée du Grésivaudan est concernée par **391 000 déplacements quotidiens**, majoritairement circonscrits à ce territoire, mais aussi en lien avec Grenoble Alpes Métropole (104 000 déplacements) ou, dans une moindre mesure, avec la Savoie (15 000 déplacements).

La part modale de la voiture est aujourd'hui de 68% sur le territoire (tous motifs confondus). En outre, 81% des déplacements domicile-travail réalisés par les habitants du Grésivaudan se font en voiture contre 2% à vélo et 6% à pied. Cette situation représente un fort enjeu de **développement de l'intermodalité** par le déploiement de parkings de rabattement de la voiture individuelle vers les transports en commun et le covoiturage.

Le Syndicat mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) souhaite **agir** pour offrir de **nouvelles solutions de mobilités aux habitants et usagers du secteur** pour améliorer leurs conditions de déplacements et leur **qualité de vie**.

Le territoire du Grésivaudan est ainsi structuré en chapelets de **Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)**, qui permettent d'organiser les **mobilités alternatives** à la voiture individuelle.

La réunion s'est déroulée en deux temps :

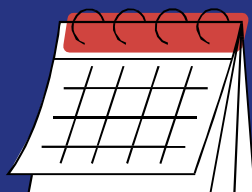


Un premier temps de présentation qui a permis d'expliquer les principes d'aménagement du projet ainsi que les scénarios envisagés aux participants.



Après ce temps de présentation, les participant·e·s ont pu partager leurs interrogations et remarques concernant le projet.

Le présent document est une synthèse des échanges qui ont lieu lors de cette réunion publique.



19 juin 2024 à 19h
Mairie de Villard-Bonnot



18 personnes présentes

L'ÉVOLUTION DE LA GARE

1 **Que va devenir le bâtiment voyageurs ? Sera-t-il déplacé ?**

Le bâtiment voyageurs ne sera pas déplacé, seulement les quais et le franchissement des voies par la réalisation d'un passage souterrain (PASO). Ce bâtiment appartient à la SNCF, il ne fait donc pas parti du programme du projet de PEM. Son devenir dépend de SNCF Gares et connexions, à travers son programme "1001 gares".

Les habitants et usagers peuvent contribuer en ligne sur la plateforme du SMMAG ou en Mairie dans le registre de concertation à ce sujet, les propositions seront transmises à la SNCF.

2 **Y aura-t-il des abris sur les quais pour les voyageurs ?**

Les études menées par la SNCF sont en cours, la localisation et le nombre des équipements ne sont pas encore connus.

3 **A-t-on des précisions sur l'emplacement de la troisième voie ? Connaissons-nous le planning des travaux ?**

La SNCF va lancer des travaux pour créer une troisième voie de "garage" afin de pouvoir garantir le train au 1/4 d'heure, dans le cadre du projet de SERM (Service Express Régional Métropolitain). A ce jour nous ne connaissons que l'emprise du projet et non les plans en détails. En ce qui concerne le planning, il est difficile de répondre car de nombreux éléments ont fait prendre du retard aux travaux qui devaient commencer cette année. La livraison est aujourd'hui prévue pour 2028.

LE FRANCHISSEMENT DES VOIES FERRÉES

4 **Que deviendra la passerelle actuelle ?**

La passerelle actuelle sera supprimée, le franchissement des voies se fera par le PASO.

5 **Le risque d'inondation du PASO est-il pris en compte ?**

La gestion et l'évacuation des eaux pluviales sont bien prises en compte dans l'aménagement du PEM. De plus, le Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère (SYMBHI) a beaucoup travaillé au niveau des digues et des zones de débordement.

LES BUS

6

Est-ce qu'il ne risque pas d'y avoir un conflit d'usages entre les bus et les voitures au niveau de la voie de retournement des bus côté Belledonne ?

L'aménagement de la voie de retournement des bus a été vu avec les services concernés. L'axe d'entrée, partagé entre les voitures et les bus, fera 6,20m de large et les voitures ne pourront pas accéder aux stationnements par cet axe. La circulation des bus devrait être garantie.

7

Côté Chartreuse, le pic de fréquence du parking va compliquer la circulation des bus.

Ce point a également été vu avec les services bus concernés, la voie d'entrée de 6,20m laisse la place aux véhicules de manœuvrer et aux bus de passer. La sortie des bus se fera sur une voie séparée.

Y aura-t-il des évolutions sur la desserte en bus ?

Une nouvelle ligne de bus Chrono, la C9, sera créée au départ de la gare de Brignoud, jusqu'à la place de Verdun à Grenoble en passant par Domène (via la route départementale puis l'autoroute). Les lignes actuelles desserviront toutes le PEM, par le côté Chartreuse ou le côté Belledonne et le reste de leur trajet restera inchangé.

A noter que les services M.Tag et M.Tougo fusionnent en septembre 2024 pour former M.Reso avec un tarif unique à 2€ le trajet.

Est-ce qu'il y aura davantage de bus le weekend ?

L'amplitude horaire des bus va augmenter mais la fréquence de passage restera inchangée pour l'instant.

LES AUTOMOBILISTES

Le nombre de places de parking sera-t-il plus important qu'actuellement ?

Le rapport offre/demande restera le même qu'actuellement. Aujourd'hui le stationnement n'est pas toujours organisé et de l'espace de stationnement est perdu. Après une étude de stationnement sur l'occupation, l'évolution démographique et le report modal, le projet prévoit environ 220 places de parking à terme. L'aménagement du PEM se pense pour les dizaines d'années à venir, nous projetons que moins d'usagers viendront au PEM en voiture individuelle. Toutefois, le parking des Marronniers a été pris en compte dans l'étude de stationnement et sera toujours accessible pour les usagers du PEM. La zone annexe des travaux du passage à niveau sera aménagée en gravier et pourra servir si besoin de stationnements supplémentaires

Est-il possible de partager le diagnostic, les observations de cette étude ? Sait-on d'où viennent les usagers aujourd'hui ? Pourquoi avoir prévu autant de places de stationnement ?

Les usagers de la gare proviennent de la rive droite et de la rive gauche de l'Isère. Le projet de gare biface répond à cet enjeu de drainage des flux depuis ces deux origines. L'impact de la fermeture du Pont de Brignoud s'est fait sentir. Il comptabilisait 27 000 véhicules par jour pour 17 000 aujourd'hui. La majorité s'étant reporté dans la commune de Villard-Bonnot, les besoins en stationnement ne peuvent se baser sur la situation provisoire d'aujourd'hui. Le projet de PEM doit tenir compte des projets connexes, dont la réouverture du pont de Brignoud et du probable accroissement de la circulation.

Les parkings seront-ils payants ?

Non, ce n'est pas un enjeu sur la commune actuellement car la rotation des véhicules se fait, mais cela peut évoluer à l'avenir. Avant de passer au stationnement payant, il sera possible de réguler par la mise en place de zones blues par exemple, pour éviter les voitures ventouses.

Comment feront les familles qui laissent leur voiture à la gare pendant une ou deux semaine(s) lorsqu'elles partent en vacances en train ?

L'étude de stationnement n'a pas montré un taux important de véhicules restant sur de longues périodes. Des véhicules stationnés 1-2 jours sont fréquents, cela peut aller rarement jusqu'à 4 jours maximum. La problématique reste marginale.

8

L'installation d'ombrières photovoltaïques sur le parking Chartreuse est-elle soumise à un appel à projet ?

L'installation de ces ombrières s'inscrit dans la loi Climat et Résilience de 2021. Nous n'avons pas d'éléments juridiques fiabilisés sur la gestion, l'exploitation, le rachat, etc.

Quels seront les matériaux utilisés pour les parkings ?

Les voiries d'accès aux parkings et les voies de circulation au sein des parkings seront faites en enrobé. Les places de stationnement seront perméables ou semi perméables.

LES CYCLES

9 **En ce qui concerne les aménagements pour le vélo, quels seront les places et équipements en gare ? Il est impossible de prendre son vélo dans le train.**

Des M.Vélo box, c'est-à-dire de grosses consignes sécurisées, seront installées de chaque côté des quais pour les usagers du PEM. Les emplacements sont déjà réservés (il s'agit des chiffres 2 visibles sur les plans) et il sera possible d'en installer d'autres au besoin.

Quelles seront les possibilités de stationnement vélo pour les usagers occasionnels ?

Aujourd'hui, les M. Vélo box sont réservées aux personnes ayant un abonnement. Le besoin de stationnement sécurisé pour les usagers occasionnels est pris en compte et un travail est en cours pour adapter l'offre.

10 **Où et comment les cyclistes traversent l'avenue Robert Huant pour accéder au PEM côté Belledonne ?**

Les connexions sont pensées pour desservir le PASO et les quais. Le projet de PEM est encore au stade des études préliminaires, un travail doit être fait avec le maître d'œuvre de la commune. Pour l'instant, le scénario projeté est en croix, mais les études doivent se poursuivre pour préciser l'aménagement.

LES PIÉTONS

11 **Où et comment les piétons traversent l'avenue Robert Huant pour accéder au PEM côté Belledonne ? Sont-ils redirigés sur l'avenue de la Chantourne pour accéder au PEM face au PASO ?**

L'avenue Robert Huant est mise en impasse mais l'accès au PEM par tous les modes y sera toujours possible. Les trottoirs de l'avenue seront élargis à 1,50m. Tout comme pour les vélo, l'accès au PEM par les piétons fait partie des éléments à préciser dans la suite de la conception du projet du PEM.

LES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS SOUHAITÉS

La question des besoin en terme de besoins et de services a été posée aux participant. Voici les réponses apportées :

- Des abris sur les quais ;
- Des toilettes ;
- Des bancs ;
- Un point d'information multimodale : pour centraliser les informations et offres des différents opérateurs.

Synthèse cartographiée



1

- Franchissement des voies par le PASO
- Déplacement des quais au niveau du PASO
- Services / équipements souhaités : abris sur les quais

2

- Inquiétudes pour la fluidité du trafic des bus sur les voies partagées avec les véhicules particuliers

3

- Besoin de services et équipements pour les vélos en gare
- Autres équipements souhaités : toilettes, bancs, point d'information multimodale

4

- Interrogations sur l'accès piéton et cycle au PEM de Brignoud par l'avenue Robert Huant