

antérieurement dans d'autres instances de concertation. La position du SMTC est explicitée au chapitre 7.1 du rapport environnemental du PDU, en détaillant la hiérarchisation du réseau bus (Chrono/Proximo/Flexo). Néanmoins, en lien avec le maillage du réseau de tramway, il sera étudié l'élargissement de l'amplitude horaire de certaines lignes de bus structurantes du péri-urbain, pour garantir des points de rendez-vous entre les lignes de tramway et ces bus, y compris tôt le matin et tard le soir. L'action 9.4 du PDU a été modifiée en ce sens. De plus, l'action 9.6 a été complétée pour indiquer le lancement d'une étude sur l'opportunité et les modalités de mise en place d'un réseau de nuit pour les transports collectifs, à l'échelle du cœur urbain dense.

- REC 4 : La commission d'enquête recommande, compte tenu des difficultés souvent exprimées, que la future halte ferroviaire de Domène permettant la desserte de cette commune et de ses territoires alentours, soit réalisée plus rapidement sans attendre 2023.

Cette demande a été relayée par le SMTC auprès de la Région, de l'Etat et de SNCF Réseau, sous la forme d'un courrier envoyé le 19/02/2019, en se basant sur les recommandations de la commission.

- REC 5 : La commission d'enquête souhaite que la problématique d'extension du réseau de tramways soit réétudiée et mise en regard, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, avec d'autres investissements lourds (métrocâble) sur la période allant jusqu'à 2030.

La politique du SMTC sur ce sujet est que chaque nouvel investissement lourd soit décidé au regard de l'équilibre entre les sommes investies, le nombre d'usagers transportés et le niveau de priorité par rapport aux objectifs fondateurs du PDU, dont la vulnérabilité énergétique des ménages.

- REC 6 : La commission d'enquête demande, quel que soit le choix du projet retenu (tram train ou extension ligne E), que l'autre projet puisse être étudié afin de permettre son lancement le plus tôt possible dès 2030.

L'action 9.5 du PDU a été modifiée pour indiquer que, quel que soit le projet retenu pour l'horizon 2030 (tram-train ou extension de la ligne E), la faisabilité de l'autre projet sera affinée et préservée dans l'objectif d'une mise en service post-2030.

- REC 7: La commission recommande au SMTC la réalisation d'une étude de faisabilité de la liaison « ferroviaire/tramway » Vizille / Jarrie, tant sur le plan technique qu'en termes de compatibilité ou de mise en compatibilité avec les plans de prévention des risques naturels et technologiques.

Cette étude est une composante de l'étude d'un tram-train jusqu'à Vizille. Cela a été précisé dans l'action 9.5 du PDU, où sont déjà mentionnés les risques technologiques.

- REC 8 : La commission d'enquête souhaite que la question du métrocâble soit ré-analysée, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, en concertation avec les associations représentatives des usagers, en particulier l'ADTC, LAHGGLO, « le chaînon manquant », etc.

Le SMTC prévoit d'actualiser l'étude socio-économique du projet de câble entre Fontaine et Saint-Martin-Le-Vinoux, avec une nouvelle modélisation qui permettra de préciser les estimations de voyageurs. En 2019, le SMTC prévoit également d'approfondir l'articulation entre ce câble et les autres modes de déplacements à l'échelle de la branche nord-ouest de l'agglomération. Ces éléments permettront d'affiner le projet et seront présentés aux associations représentatives d'usagers.

Afin d'associer au maximum les associations et le grand public au fil de la construction du projet, le SMTC prévoit la tenue d'une concertation volontaire continue de la définition du programme jusqu'au début des travaux. Il est à noter également qu'une enquête publique aura lieu sur la base de l'avant-projet et une fois l'actualisation de l'étude socio-économique

réalisée.

- REC 9 : La commission souhaite que le SMTC justifie pourquoi il ne semble pas avoir étudié la solution trolleybus en renouvellement des bus diesel.

Le SMTC n'écarte pas la solution trolleybus pour le parc de véhicules de transports collectifs. Le PDU indique la nécessaire transition vers des motorisations GNV (et notamment bio-GNV) ainsi qu'électrique. Le trolleybus fait partie des véhicules électriques, à l'instar des tramways et bus électriques.

L'action 15.1 du projet de PDU a été complétée pour indiquer que, dans le cadre du renouvellement de la flotte de matériels roulants du SMTC, « des solutions de trolleybus seront étudiées au cas par cas suivant les lignes concernées. » Il est à noter également que le PDU, dans l'action 15.2, prévoit l'accompagnement du réseau d'acteurs innovants locaux pour aller vers une industrialisation de la production d'hydrogène locale à partir de ressources renouvelables, de façon à favoriser le déploiement de véhicules électriques à hydrogène.

- REC 10 : La commission d'enquête souhaite qu'il soit mis un terme à la réalisation de pistes cyclables sur les trottoirs, voire à en supprimer, face aux dangers qu'elles représentent.

L'action 8.2 du projet de PDU indique déjà : « Eviter l'aménagement de pistes cyclables sur les trottoirs. » Cette formulation a été amendée pour indiquer : « proscrire l'aménagement de pistes cyclables sur les trottoirs et, à l'occasion de travaux, réorganiser l'espace public pour supprimer les pistes existantes sur trottoirs ».

- REC 11 : La commission d'enquête souhaite que la mesure 14.5 (zonage pour moduler le nombre de places de stationnement exigées pour les constructions neuves) soit réexaminée.

La maîtrise de l'offre de stationnement constitue un puissant levier de report modal. Le zonage et les normes proposées dans le PDU sont cohérents avec la stratégie portée par le PDU et partagée dans le cadre de l'élaboration du projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal, de report modal vers les modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Il s'agit d'une des actions nécessaires pour répondre à l'objectif réglementaire de diminuer l'usage de la voiture (article 1214-2 du code des transports), en cohérence avec l'urgence au regard des enjeux climatiques, énergétiques et de santé publique auxquels notre territoire est confronté. Par rapport au projet de PDU, deux modifications ont été apportées :

- le zonage sur la commune de Meylan a été modifié dans le document soumis à approbation, pour tenir compte du tracé affiné du BHNS Grenoble-Montbonnot, suite à plusieurs contributions pendant l'enquête publique et du fait de l'approfondissement des études sur le BHNS Grenoble-Montbonnot en 2018 et au 1er trimestre 2019 ;
- une obligation de réalisation d'aires de stationnement pour les logements sociaux en zone S1 a été ajoutée dans le document soumis à approbation, d'une valeur de 0,25 place par logement, afin de proposer un minimum de places pour les ménages n'ayant pas d'autre choix pour leur mobilité que de posséder une voiture individuelle. Cette modification fait suite aux inquiétudes relayées par la commission d'enquête dans ses conclusions, concernant le stationnement des voitures des résidents à Grenoble. Cette obligation est faible, en cohérence avec l'usage observé des places de parkings dans les logements sociaux existants, compte tenu de l'offre particulièrement développée en transports collectifs performants dans le secteur S1, et en cohérence avec les ambitions du PDU sur le report modal.