

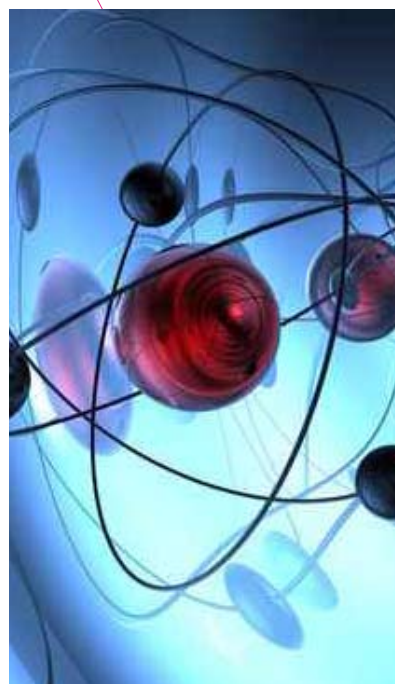
PROLONGEMENT



DOSSIER DE PRESSE
LUNDI 31 MAI 2010

● EUROPOLE ● PRESQU'ÎLE ●

PROLONGEMENT DE LA LIGNE B SUR LA PRESQU'ÎLE SCIENTIFIQUE À GRENOBLE



Contact presse SMTC

Jérôme Barbieri
Chargé de communication SMTC / MÉTRO
04 76 59 57 58 - 06 25 63 44 19 - jerome.barbieri@lametro.fr

SMTC

SYNDICAT MIXTE
DES TRANSPORTS
EN COMMUN
AGGLOMÉRATION
GRENOBLOISE

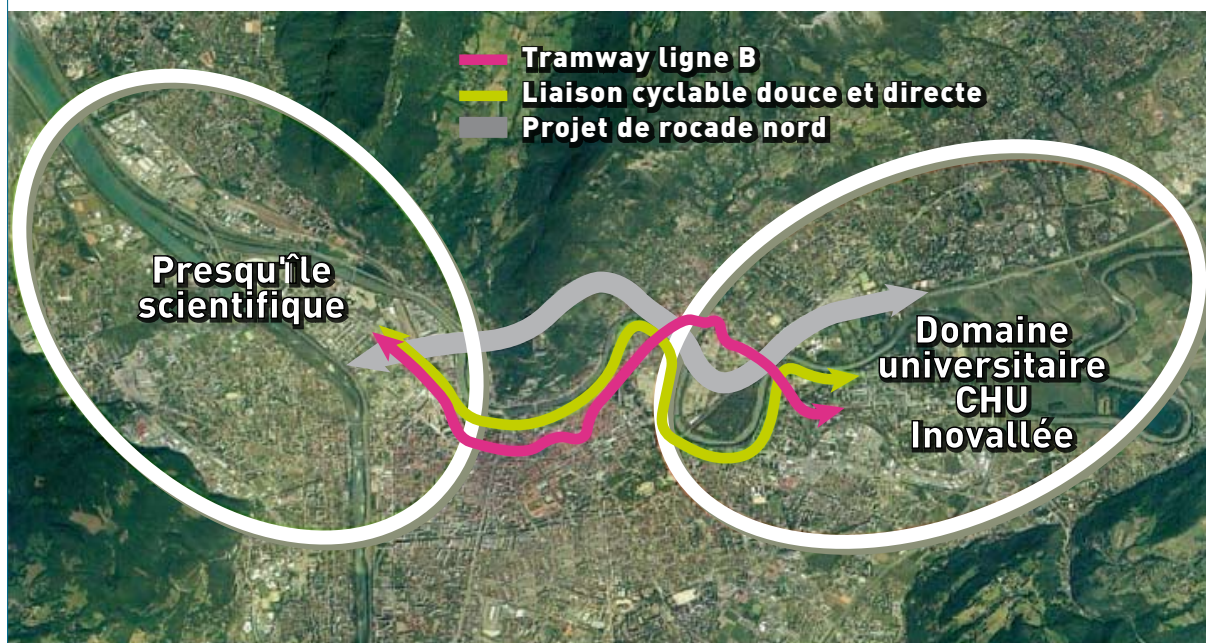
UN PROJET STRATÉGIQUE POUR L'AGGLOMÉRATION

Les transports en commun constituent un levier du développement urbain de notre territoire. Le prolongement de la ligne B du tramway de l'agglomération grenobloise sur la presqu'île scientifique de Grenoble est une parfaite illustration de cet axiome.

En effet, bien que ce prolongement soit quantitativement modeste avec 2 stations et 1,6 km de voies nouvelles, il représente un maillon décisif du plan directeur d'aménagement d'Europole Presqu'île élaboré par l'architecte Claude Vasconi à la demande de la ville de Grenoble.

Dans un premier temps le prolongement de la ligne B desservira essentiellement les 8 000 emplois et les 3 500 habitants de la presqu'île scientifique.

Mais demain ce nouveau maillon du vaste réseau de TC de l'agglomération grenobloise sera une articulation stratégique de son maillage.



RAPPEL DES PHASES D'ÉLABORATION

Le projet d'extension de la ligne B sur la Presqu'île a été décidé par délibération du comité syndical du **24 octobre 2005**.

Les études d'avant-projet ont été arrêtées en **octobre 2006** en raison du lancement par la ville de Grenoble d'une étude d'aménagement de la presqu'île confiée à Claude VASCONI.

Les études préliminaires présentées en commission développement du réseau le **4 juillet 2008** ont permis de vérifier la faisabilité de l'extension de la ligne B en conformité avec ce plan directeur d'aménagement de Grenoble Presqu'île, qui prévoit entre autre le redressement de la rue Esclangon dans l'axe de la rue Doyen Weil, ainsi qu'un franchissement des voies SNCF dans la continuité de la rue des Martyrs.

Par délibération en date du **22 juin 2009**, le SMTC a approuvé l'avant-projet (AVP) réalisé selon le schéma directeur de la presqu'île (intégrant le redressement de la rue Esclangon).

Suite à une enquête publique qui s'est déroulée du 15 juin au 17 juillet 2009 l'arrêté de DUP (Déclaration d'Utilité Publique) a été obtenu le **12 novembre 2009**.

En **mai 2010** la première phase du chantier de prolongement de la ligne B a démarré par des travaux de déviation de réseaux gaz.



LE PROJET

Dans le cadre d'une concertation permanente avec les différents partenaires de l'opération (ville de Grenoble, Métro, Conseil Général de l'Isère) le SMTC a défini les caractéristiques générales du prolongement de la ligne B en intégrant tous les critères de **qualité d'aménagement, d'insertion paysagère et de performances** d'un tramway contemporain en milieu urbain.



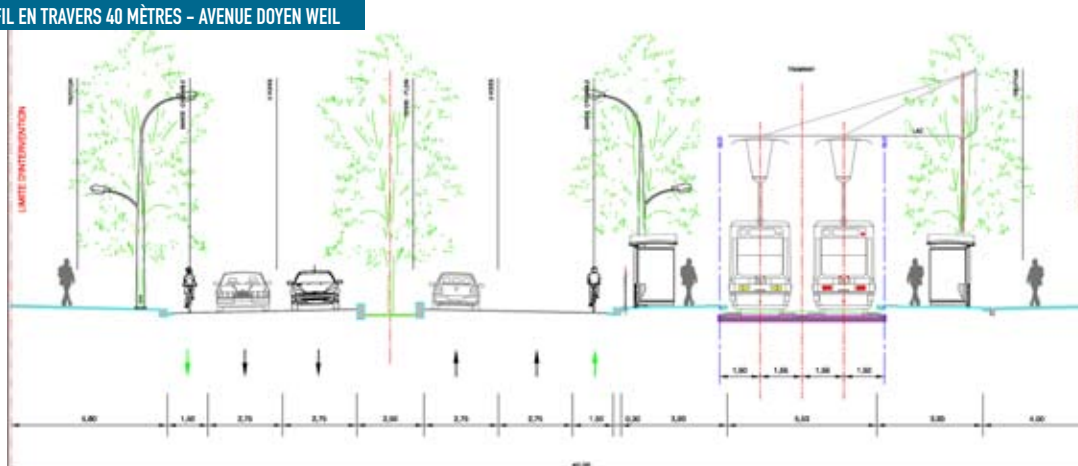
Le profil en travers généré par le projet ligne B présente une voirie de 45 mètres, suivant le plan d'aménagement de la Presqu'île établie par Claude Vasconi, intégrant :

- Le maintien d'une voie bus réservée et d'une **voie de circulation dans chaque sens** et la création de voie de tourne à gauche uniquement à l'approche des carrefours.
- La matérialisation de la **piste cyclable**
- Le **stationnement longitudinal** entre les arbres de part et d'autre de la rue,
- Un tracé des voies préservant la **possibilité de connexion avec une future ligne de tramway** franchissant les voies SNCF (via un ouvrage)
- Une configuration du **terminus Résistance compatible** avec les différentes évolutions possible d'exploitation du réseau de tramway.

PROFIL EN TRAVERS 45 MÈTRES - RUE DES MARTYRS



PROFIL EN TRAVERS 40 MÈTRES - AVENUE DOYEN WEIL



● LA DUP DE NOVEMBRE 2009

Le SMTC a obtenu le 12 novembre 2009 une déclaration d'utilité publique pour le projet de prolongement de la ligne B. Au **niveau de l'avant-projet** présenté pour cette enquête publique, chacun des scénarii de réalisation de l'ouvrage de franchissement des voies SNCF (trémie ou passage supérieur), dans le prolongement de la rue des Martyrs, présentait des **impacts importants et différents sur le tracé définitif** de l'extension de la ligne B.

Pour des raisons de faisabilité technique, de coût et d'impact sur le tissu urbain, **il n'était donc pas possible, à cette date, d'arrêter les caractéristiques définitives du tracé.** De fait la prise en compte de l'ensemble de ces variables ne permettait pas la réalisation définitive du tronçon de ligne de tramway entre Cité Internationale et le pont Durant Savoyat.

Pour ne pas retarder les études du projet tramway de la ligne B, il a donc été décidé de poursuivre le projet sur la base d'un **raccordement provisoire** entre l'ouvrage Durand Savoyat et les voies existantes, après le terminus actuel de la Cité Internationale. Ce raccordement représentait environ 350 m de voies ferrées provisoires. Il permettait de ne pas réaliser de travaux d'aménagement lourds pouvant être remis en cause par le projet de franchissement des voies SNCF, non connu alors.

● UNE MODIFICATION PERTINENTE POUR ANTICIPER L'AVENIR

Un raccordement définitif de l'ouvrage Durand Savoyat préservant la possibilité d'un franchissement des voies SNCF

Parallèlement à l'avancement du projet ligne B, ayant abouti à la DUP de novembre 2009, les **études du franchissement des voies SNCF** ont comparé la faisabilité technique et financière d'un passage supérieur ou d'un passage inférieur. Remises aux différents partenaires intervenants sur Grenoble Presqu'île, ces études font état d'un **surcoût de 40 % pour le passage inférieur (trémie)** par rapport à un franchissement supérieur.

Leurs conclusions préconisent :

- **l'abandon de la trémie** (passage inférieur) et le choix d'un passage supérieur
- **la préfiguration du franchissement aérien** des voies ferrées de la SNCF
- **la réalisation immédiate du redressement de la rue Esclangon** dans la continuité de la rue Doyen Louis Weil

Soulignant la pertinence de ces conclusions, la ville de Grenoble et son aménageur (SEM Innovia) ont saisi le SMTC pour proposer la **modification du projet de prolongement de la ligne B**. Suite à cette demande, la faisabilité des différentes solutions ont été étudiées avec pour objectifs de permettre :

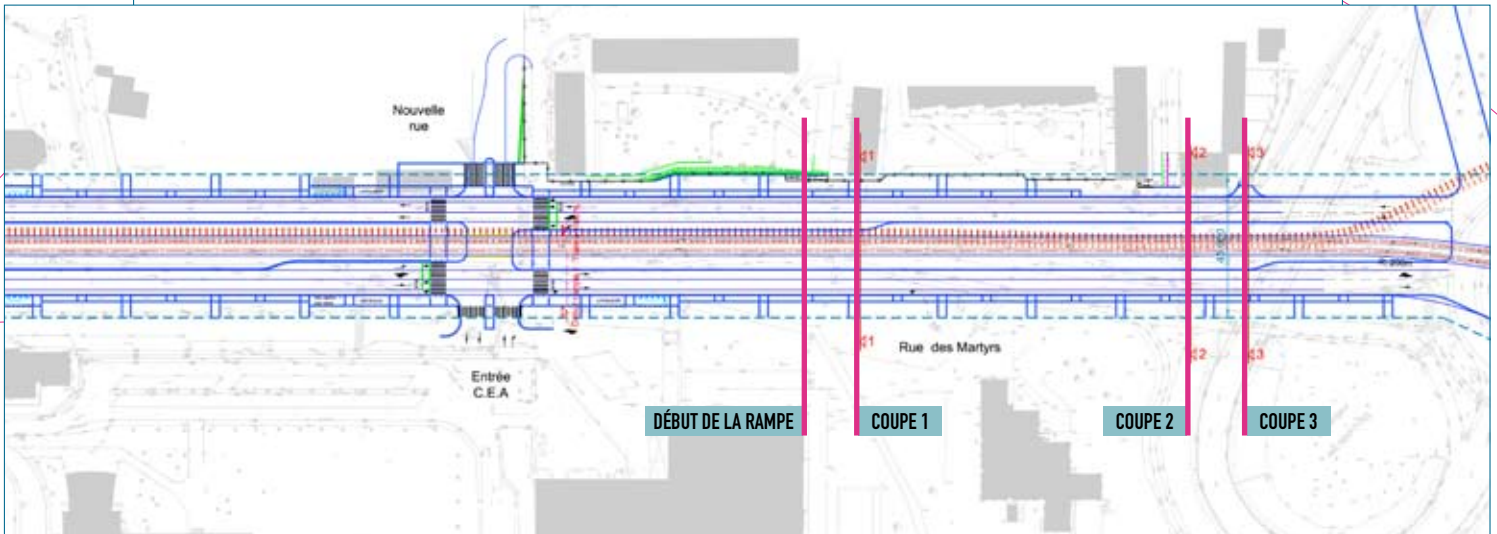
- le raccordement à la rue des Martyrs de l'ouvrage Durand Savoyat situé au-dessus des voies SNCF permettant une liaison aisée entre le quartier Jean Macé et la presqu'île,
- la meilleure intégration urbaine possible, à terme, de la rampe du futur ouvrage au-dessus des voies SNCF, dans la continuité de la rue des Martyrs,
- l'accessibilité mode doux et Personnes à Mobilités Réduites à ce nouvel ouvrage pour raccorder le quartier de la gare à la presqu'île,
- la préservation d'une possibilité d'implantation d'une station sur une future ligne tramway qui connecterait directement la gare à la rue des Martyrs.

Les études complémentaires réalisées pour atteindre ces objectifs déterminent un tracé en plan identique à celui présenté lors de l'avant-projet. Le seul changement notable concerne le profil en long qui intègre **une pente d'environ 2 % sur la rue des Martyrs**, depuis la station CEA jusqu'au futur ouvrage sur les voies SNCF. Cette modification nécessite de monter le profil du tramway d'environ 5 mètres au-dessus du terrain naturel au droit du carrefour des rues Esclangon (redressée) et Martyrs.

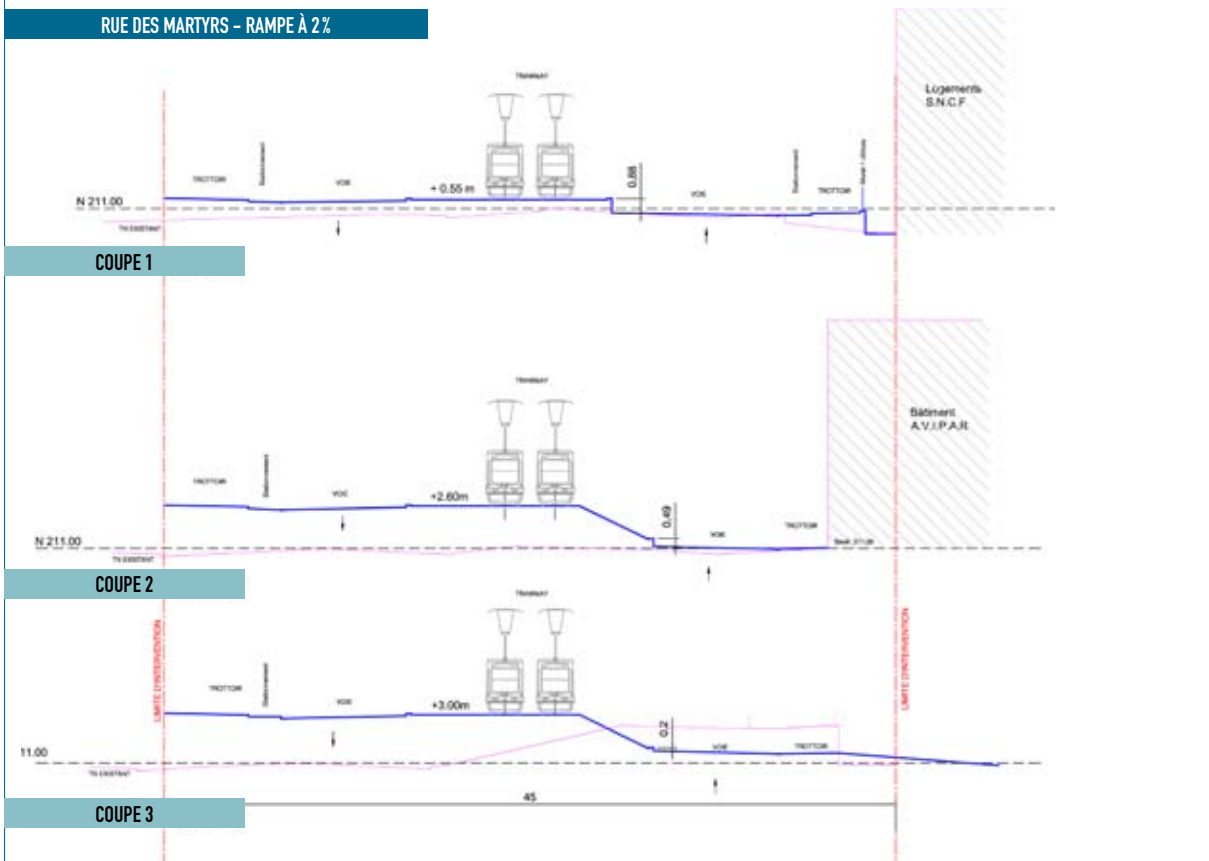
Cette configuration permet de raccorder la rue Durand Savoyat au carrefour avec les rues des Martyrs et du Doyen Weil en présentant une pente inférieure à 4 % respectant les normes d'accessibilité.

L'ensemble de ces éléments permet de préserver à la fois le confort d'utilisation du tramway et celui **des modes de déplacement doux** tels que le vélo ou la marche à pied.

LE PROJET INTÉGRANT LA RAMPE ENVISAGÉE



RUE DES MARTYRS - RAMPE À 2%



● UNE DÉCISION NÉCESSITANT UNE ENQUÊTE PUBLIQUE COMPLÉMENTAIRE

Le comité syndical du SMTC réuni le 31 mai 2010 sous la présidence de Michel Issindou a décidé d'entériner la modification du programme de travaux du prolongement de la ligne B.

En accord avec tous ses partenaires, l'objectif du SMTC reste de réaliser ce prolongement dans les meilleurs délais tout en prenant acte des nécessités de modification du projet dans sa partie sud de façon à réaliser des aménagements définitifs permettant toutes les évolutions à venir de l'aménagement de la presqu'île.

Constatant que le dossier mis à l'enquête en 2009 ne précisait pas que la préfiguration du franchissement nécessiterait de réaliser des remblais sur la rue des Martyrs, le SMTC a aussi décidé d'ouvrir à nouveau le dialogue avec la population dans le cadre d'une **enquête publique complémentaire** portant uniquement sur la partie de ligne modifiée.

Cette nouvelle phase d'enquête publique est prévue de façon à minorer les incidences de cette phase de concertation sur les délais de réalisation du prolongement ligne B dont les travaux ont d'ores et déjà démarré.

L'adaptation du nivellement de la voirie côté Isère, par rapport à celui du tramway, ne présente pas d'impacts fonciers sur la propriété du foyer des célibataires de la SNCF et sur le 24 rue des Martyrs.

Il sera également possible de maintenir l'accès aux cinq maisons situées en contrebas de l'ouvrage Durand Savoyat.

● PLANNING DE L'OPÉRATION

LE PLANNING DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE COMPLÉMENTAIRE SUR LES MODIFICATIONS DE TRACÉ

MAI À JUILLET 2010 Reprise des études sur le secteur CEA/Cité Internationale

SEPTEMBRE 2010 Dossier DUP (déclaration d'utilité publique) partielle modificative

PRINTEMPS 2011 Enquête publique

AUTOMNE 2011 Obtention de l'arrêté de DUP modificative

LE NOUVEAU PLANNING DE TRAVAUX LIGNE B

MAI 2010 À MAI 2011 Travaux de déviation de réseaux

SEPTEMBRE 2010 Début des travaux préparatoires entre le carrefour de la Résistance et l'ouvrage Durand Savoyat

1ER SEMESTRE 2011 Démolition du pont Durand Savoyat

JUIN 2011 À JUILLET 2013 Travaux de voirie et d'aménagement

SEPTEMBRE 2011 À MARS 2013 Travaux de plateforme voies ferrées

AUTOMNE 2013 Essais tramway

DÉCEMBRE 2013 MISE EN SERVICE DU PROLONGEMENT LIGNE B

● UN CHANTIER ORGANISÉ POUR LIMITER AU MAXIMUM LES NUISANCES

Le SMTC est pleinement conscient de la nécessaire **limitation des impacts du chantier sur les circulations et les activités**, notamment pour les établissements d'enseignement et de recherche, les entreprises, mais aussi pour l'ensemble des habitants de la presqu'île et des riverains du chantier.

Ainsi le SMTC et sa maîtrise d'œuvre s'engagent à assurer, durant toutes les phases de chantier, des **conditions de circulation satisfaisantes** en maintenant une voie automobile et une voie bus dans chaque sens. Un effort particulier pour baliser et sécuriser ces voies de circulation provisoires sera réalisé, notamment pour les modes de déplacements doux.

Les réaménagements de carrefours seront réalisés par phase de façon à **limiter au maximum les gênes occasionnées à la circulation**. Pour chaque réaménagement de carrefour l'objectif que se fixe le SMTC est le maintien des capacités de circulation.

Concernant les nuisances environnementales occasionnées par le chantier (bruits, poussières, vibrations, gestion des déchets, maintenance de la signalisation...), le SMTC et son maître d'œuvre ont élaboré un **Cahier des Contraintes Fonctionnelles** qui engage contractuellement toutes les entreprises intervenant sur le chantier à limiter au maximum l'impact de leurs interventions.

La **Cellule de Coordination de Chantier** (CCC) regroupe les acteurs du projet, les entreprises en charge des travaux ainsi que les activités et institutions riveraines du chantier. Ainsi, comme cela a été le cas sur les grands chantiers du SMTC tel que TRAM3, lors des réunions régulières de la CCC chacun pourra suivre les chantiers et faire valoir ses contraintes, ses attentes et ses souhaits, dans l'objectif commun d'un chantier le moins gênant possible pour la vie quotidienne dans la zone de travaux.

En outre le SMTC a mis en place un **plan de communication** à la hauteur des enjeux du projet qui permettra à chacun d'être informé en temps réel sur l'actualité du chantier ligne B. Signalétique et signalisation sur le terrain, site internet dédié, animé et participatif, plaquettes et tracts d'informations destinés aux entreprises riveraines et aux habitants, tout sera mis en œuvre pour que chacun puisse comprendre et expliquer ce chantier stratégique pour notre agglomération.

● COÛT D'OPÉRATION

BUDGET GLOBAL DE L'OPÉRATION

47,7 M€ HT dont travaux 30,8 M€ HT*

PARTICIPATION DE L'ÉTAT AU TITRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

4,5 M€

- la réalisation dès à présent du tracé définitif permet de ne pas réaliser les aménagements provisoires initialement programmés qui s'élevaient à **2 M€ HT**