



RESTEZ CONNECTÉ

www.smtc-grenoble.org

UN MINI-SITE DÉDIÉ AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE B
A ÉTÉ SPÉCIALEMENT CONÇU PAR LE SMTC.
IL INFORME EN TEMPS RÉEL DE L'AVANCEMENT DU CHANTIER
ET DES PERTURBATIONS ÉVENTUELLES DE CIRCULATION
ET DE STATIONNEMENT SUR LA PRESQU'ÎLE.

POUR SUIVRE LA LIGNE B, SOYEZ CONNECTÉ . . .



LE TRAMWAY SUR LA PRESQU'ÎLE



UN ACCÉLÉRATEUR
DE DÉVELOPPEMENT

LE RÉSEAU DU SMTC
UNE OFFRE DE TRANSPORT
PERFORMANTE

4 LIGNES DE TRAMWAY

21 LIGNES DE BUS (1 000 QUAIS ACCESSIBLES)

26 LIGNES DE TRANSPORTS SCOLAIRES

306 BUS, DONT **51** BUS ARTICULÉS

76 MILLIONS DE VOYAGES (2009)

103 RAMES DE TRAMWAY

14 PARKINGS-RELAIS

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun conçoit, finance et développe le réseau de transports publics sur l'ensemble du territoire de l'agglomération grenobloise. Le SMTC œuvre ainsi pour un développement durable de l'agglomération.

Les transports publics constituent un **accélérateur de la requalification urbaine et du développement territorial**. La décision du SMTC de prolonger la ligne B du tramway de l'agglomération grenobloise sur la **Presqu'île Scientifique** de Grenoble, espace stratégique pour l'avenir de l'agglomération, en est une parfaite illustration.

Ce prolongement de **1,6 km** permettra la création de deux nouvelles stations pour doter les **3 500 habitants** et les **15 000 employés et étudiants** de la Presqu'île d'une infrastructure de **transports publics performante**.



PROLONGEMENT LIGNE B

UN TRAMWAY POUR LA PRESQU'ÎLE GRENOBLOISE



LA PRESQU'ÎLE GRENOBLOISE, UN SECTEUR CLÉ DE L'AGGLOMÉRATION

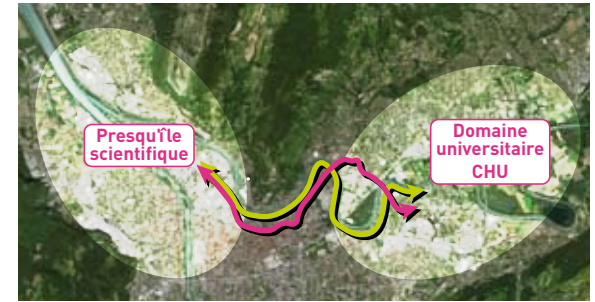
- ① ESRF (SYNCHROTRON)
- ② INSTITUT LAUE-LANGEVIN
- ③ ST MICROELECTRONICS
- ④ CNRS
- ⑤ CEA
- ⑥ SCHNEIDER ELECTRIC
- ⑦ SIEMENS
- ⑧ MINATEC



RELIER LES CAMPUS

LE PROLONGEMENT S'INTÈGRE AU PROJET « GRENOBLE UNIVERSITÉ DE L'INNOVATION » QUI SE FIXE POUR OBJECTIF DE CONSTITUER UN VASTE CAMPUS BICÉPHALE RELIANT LA PRESQU'ÎLE AU PÔLE SANTÉ DE LA TRONCHE ET AU DOMAINE UNIVERSITAIRE, PAR UN ITINÉRAIRE CYCLABLE CONTINU ET PAR LA LIGNE B DU TRAMWAY.

● La Presqu'île concentre une grande partie des activités de recherche de l'agglomération avec une expertise pointue dans les technologies innovantes : les **nanotechnologies**, avec le pôle Minatec et le projet GIANT, la **physique**, avec des laboratoires de recherche tels le CNRS ou de grandes sociétés internationales, les **biotechnologies**, avec par exemple le LETI, les **Nouvelles Technologies de l'Énergie**, avec le CEA. Elle accueille également l'installation européenne de rayonnement Synchrotron (ESRF), des pôles universitaires importants comme l'INPG et des centres économiques d'excellence tels POLYTEC. Le prolongement de la ligne B sur la Presqu'île s'inscrit dans un **projet global d'aménagement urbain** mis en œuvre par la ville de Grenoble au travers du plan d'aménagement de Grenoble-Presqu'île élaboré par l'architecte Claude Vasconi. L'ambition est de doter la Presqu'île d'une infrastructure de transports publics qualitative, véritable alternative à l'automobile.



Tramway ligne B / Liaison cyclable douce et directe





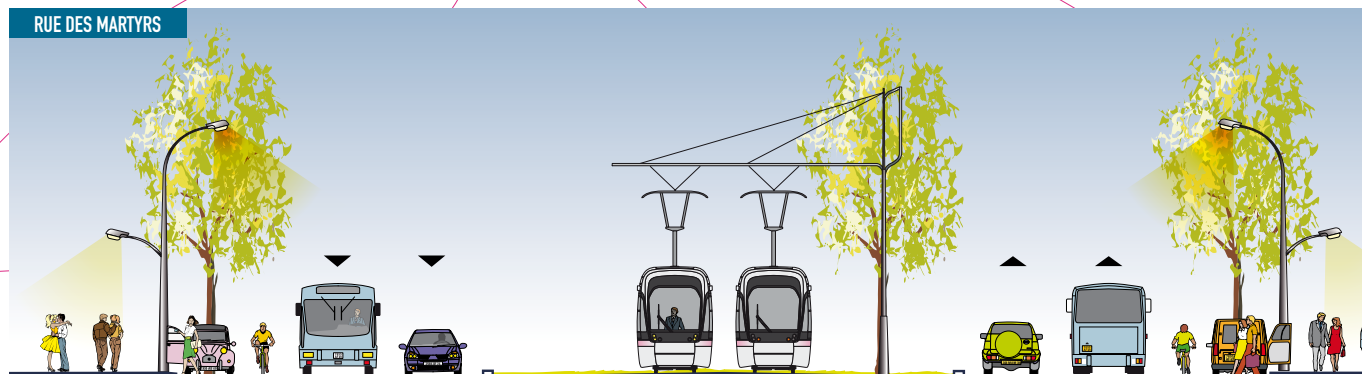
DEUX NOUVELLES STATIONS SERONT CRÉÉES, CEA ET RÉSISTANCE, PAR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE B DE 1,6 KM, DE L'ACTUEL TERMINUS « CITÉ INTERNATIONALE » AU ROND-POINT DE LA RÉSISTANCE, PAR LA RUE DES MARTYRS.

DÉMARRAGE DES TRAVAUX MAI 2010

MISE EN SERVICE DÉCEMBRE 2013

COÛT GLOBAL DE L'OPÉRATION
47,7 M€ HT, DONT TRAVAUX : 30,8 M€ HT





Dans le cadre d'une concertation permanente avec les différents partenaires de l'opération, le SMTC a défini les caractéristiques générales du prolongement de la ligne B intégrant l'ensemble des critères de qualité d'aménagement, d'insertion paysagère et de performance d'un tramway contemporain en milieu urbain.

UN PARTAGE HARMONIEUX ET ÉQUILIBRÉ DE L'ESPACE PUBLIC

- Le projet présente une voirie de 45 mètres intégrant :
 - Le maintien d'une voie bus réservée
 - Une voie de circulation dans chaque sens
 - La création de voies de tourne à gauche 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.



DES NUISANCES LIMITÉES AU MAXIMUM

● 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, 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.

Les réaménagements de carrefours seront réalisés par phase de façon à limiter au maximum les gênes sur la 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 l'impact de leurs interventions.

Le SMTC s'engage à mettre en œuvre toutes les actions de communication nécessaires à l'information en temps réel des riverains, entreprises et automobilistes afin de limiter les nuisances et de donner à chacun les moyens de comprendre et d'expliquer ce chantier stratégique pour l'agglomération.



UNE ÉVOLUTION PERTINENTE DU PROJET



PROLONGEMENT

EUROPOLE PRESQU'ÎLE

HORIZON 2013

LE PLANNING DU CHANTIER

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

PRINTEMPS 2011

Enquête publique complémentaire sur les modifications du projet

PREMIER 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



● En accord avec la ville de Grenoble, le comité syndical du SMTC a décidé lors de sa réunion du 31 mai 2010, de **modifier le projet initial de prolongement de la ligne B dans sa partie sud.** L'objectif est de garantir la **possibilité de réaliser dans le futur, tous les aménagements nécessaires à une liaison efficace entre la Presqu'île et le centre-ville.**

Cette modification concerne en particulier les aménagements permettant, à terme, **le franchissement des voies SNCF via un nouvel ouvrage et le raccordement de la voirie au quartier Jean Macé,** en remplacement du pont Durand Savoyat qui sera détruit.

Les modifications apportées au projet initial occasionnant des changements notoires sur le plan altimétrique, le SMTC lancera une enquête publique complémentaire au printemps 2011, afin de présenter le nouveau profil de la ligne dans sa partie sud et de recueillir les remarques et avis des riverains.

Cette évolution pertinente du projet permettra de réaliser directement les aménagements définitifs évitant ainsi les aménagements provisoires initialement prévus pour un montant de deux millions d'euros.

