



NOTICE DE PRÉSENTATION CONCERTATION

DU 11 AU 25 AVRIL 2022

SUPPRESSION DU PASSAGE
À NIVEAU DE BRIGNOUD (PN 27)

**MISE EN COMPATIBILITÉ
DES PLU**

VILLARD-BONNOT & FROGES



Contexte

Le projet de suppression du PN 27 à Brignoud sur la RD10 à Brignoud a fait l'objet d'une concertation au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme pour permettre au public de donner son avis et de faire part de ses observations sur le projet du 4 au 29 novembre 2019. Le bilan qui en a été tiré et délibéré le 24 avril 2020 figure dans le présent dossier de concertation.

Cette nouvelle concertation publique porte sur la mise en compatibilité des PLU de Froges et Villard-Bonnot, en application du décret n° 2021-1345 du 13 octobre 2021 portant modification des dispositions relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme et des unités touristiques nouvelles. Elle se donne pour objectif d'informer les habitants des deux Communes et plus globalement les personnes concernées par ces mises en compatibilité sur les effets de ces dernières et de permettre leur expression sur ce sujet. Même si ce n'est pas l'objet premier de la concertation, des demandes et remarques spécifiques sur les aménagements proposés peuvent être émises.

Avec un trafic ferroviaire et routier important, le passage à niveau de Brignoud (PN n° 27) situé en milieu urbain, est identifié comme préoccupant par l'Etat. Les partenaires portent un projet visant à sécuriser le franchissement des voies ferrées, dont la solution étudiée requiert la mise en compatibilité des PLU de Froges et Villard Bonnot est aujourd'hui soumise à la présente concertation. Ces aménagements permettront la suppression du passage à niveau et une meilleure prise en compte de la sécurité de tous les usagers.

La situation actuelle

Situé sur la limite communale entre Villard-Bonnot et Froges, le passage à niveau de Brignoud est positionné à environ 60 mètres à l'est du bâtiment voyageur de la gare, à l'intersection de la ligne ferroviaire Grenoble - Montmélian et de l'avenue Robert Huant (RD10). Cette avenue est notamment connectée à l'ouest à la RD 10a, et est ainsi toute proche de l'échangeur « Crolles - Bernin » de l'A 41.

Une intersection dangereuse à différents niveaux

- De nombreux piétons et cyclistes empruntent le passage à niveau en raison de la proximité du centre-ville, très accessible à pied ou à vélo et du pôle d'échanges multimodal qui va voir sa fréquentation croître avec l'augmentation de la fréquence des trains.
- Situé à proximité de la RD 10a et de l'A 41, le passage à niveau est traversé quotidiennement par 12 700 véhicules. Parallèlement, le trafic ferroviaire est en moyenne sur l'année de 60 trains par jour. Cette forte fréquentation ferroviaire et routière est identifiée comme facteur de risque.

Une forte congestion routière

La grande proximité entre la gare et le passage à niveau augmente son temps de fermeture. En effet, les barrières se ferment dès qu'un train entre, sort ou stationne en gare, les phénomènes de congestion routière aux heures de pointe s'en trouvent accentués.

Un facteur de risque et de retard pour le trafic ferroviaire

La présence du passage à niveau est par ailleurs identifiée comme facteur d'accidentologie ferroviaire. Elle peut également impacter la fiabilité des temps de parcours des trains, qui subissent des ralentissements.

Les aménagements proposés

Pour faciliter et sécuriser la traversée des voies ferrées pour tous les usagers (véhicules, cycles, piétons y compris les personnes à mobilité réduite), la suppression du passage à niveau s'accompagne d'aménagements routiers permettant le rétablissement de la RD 10 réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Département de l'Isère, et d'autres permettant le franchissement des voies pour les modes actifs au niveau du terminus ferroviaire réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

La solution retenue consiste à réaliser un ouvrage au-dessus des voies sous la forme d'un pont-route au nord du passage à niveau actuel. En complément, un raccordement à la RD 10 existante est prévu de chaque côté. La voie nouvelle a une longueur de 600 mètres. Les connexions à la voirie existante se font à l'ouest, par la reprise du giratoire actuel situé sur la RD 10 / RD 10a et à l'est, par un carrefour en T sur l'avenue Robert Huant. Trois ouvrages hydrauliques qui permettent de franchir le ruisseau du Laval en deux points et le fossé de la Chantourne, afin de maintenir les écoulements naturels. Le projet intègre une piste cyclable de 3 mètres de largeur séparée physiquement de la nouvelle voie et positionnée au sud de cette dernière.

Un rétablissement spécifique pour les modes actifs est prévu au niveau du nouveau terminus ferroviaire de Brignoud utilisable par les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite. Il permet le franchissement de l'ensemble des voies et permet la desserte des quais.

La coordination avec les projets du territoire

La fermeture du passage à niveau et la réalisation de la voie nouvelle qui permet le rétablissement des fonctionnalités routières sont un préalable à la réalisation du terminus périurbain de Brignoud. Le rétablissement pour les modes actifs devrait intervenir dans le cadre de cette dernière opération.

Des échanges réguliers ont lieu par ailleurs avec le SMMAG qui est maître d'ouvrage de la passerelle piétons/cycles qui permet de franchir l'Isère et l'autoroute A 41 en direction de Crolles. Le projet de suppression du PN 27 intègre bien la continuité avec cette passerelle.

Les ouvrages nécessaires à la suppression du PN 27 intègrent aussi la possibilité d'une évolution de l'aménagement de l'avenue Robert Huant portée par la Commune de Villard Bonnot. Ils sont aussi compatibles avec le projet de centrale solaire rendu possible par la dépollution du site industriel RETIA et porté par Total Energies.

Le phasage des travaux

La réalisation de la nouvelle voie routière et la fermeture au trafic routier du PN 27 sont des préalables au lancement des travaux du terminus périurbain de Brignoud dans le cadre desquels sera intégrée la réalisation du franchissement des voies pour les modes actifs.

Le démarrage des travaux de la nouvelle voie routière est prévu en 2023 avec pour objectif un achèvement en 2024. Ils se situeront très majoritairement hors circulation, ce qui devrait réduire les perturbations au trafic. Les modalités de réalisation des carrefours d'extrémité, seules parties du projet situées sur des routes existantes seront étudiées dans l'objectif de limiter les impacts sur le trafic.

La mise en place du tablier du pont route sera réalisée dans le cadre de coupures programmées des voies SNCF dont la durée sera limitée.

La mise en compatibilité des PLU de Froges et Villard-Bonnot

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme conformément aux articles L. 153-54 à 153-59, R. 153-13 et R. 153-14.

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

D'un point de vue technique, le document d'urbanisme mis en compatibilité doit intégrer l'opération à venir, afin de préserver l'espace nécessaire à son implantation face à d'autres projets d'aménagement. Ainsi, tout nouveau projet de développement communal ou d'aménagement d'infrastructure soumis au document d'urbanisme prendra en compte l'opération afin de ne pas compromettre la réalisation.

Les PLU de Froges approuvé le 17 mai 2016 et de Villard-Bonnot approuvé le 28 juin 2017 et modifié le 28 janvier 2020 et le 10 décembre 2020 ne sont pas compatibles avec le projet de suppression du PN 27.

Comme le projet de suppression du PN 27 lui-même, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaire à la réalisation de cette opération fait l'objet d'une concertation, et est donc soumise à évaluation environnementale. L'autorité environnementale rendra par ailleurs un avis sur la prise en compte de l'environnement dans cette mise en compatibilité.

Les éléments justifiant la nécessité de cette mise en compatibilité ainsi que les évolutions apportées dans ce cadre aux PLU de Froges et Villard-Bonnot sont précisés dans les documents spécifiques intégrés au présent dossier de concertation.

Modalités de la concertation

Cette concertation est prévue du 11 au 25 avril sur les deux Communes avec :

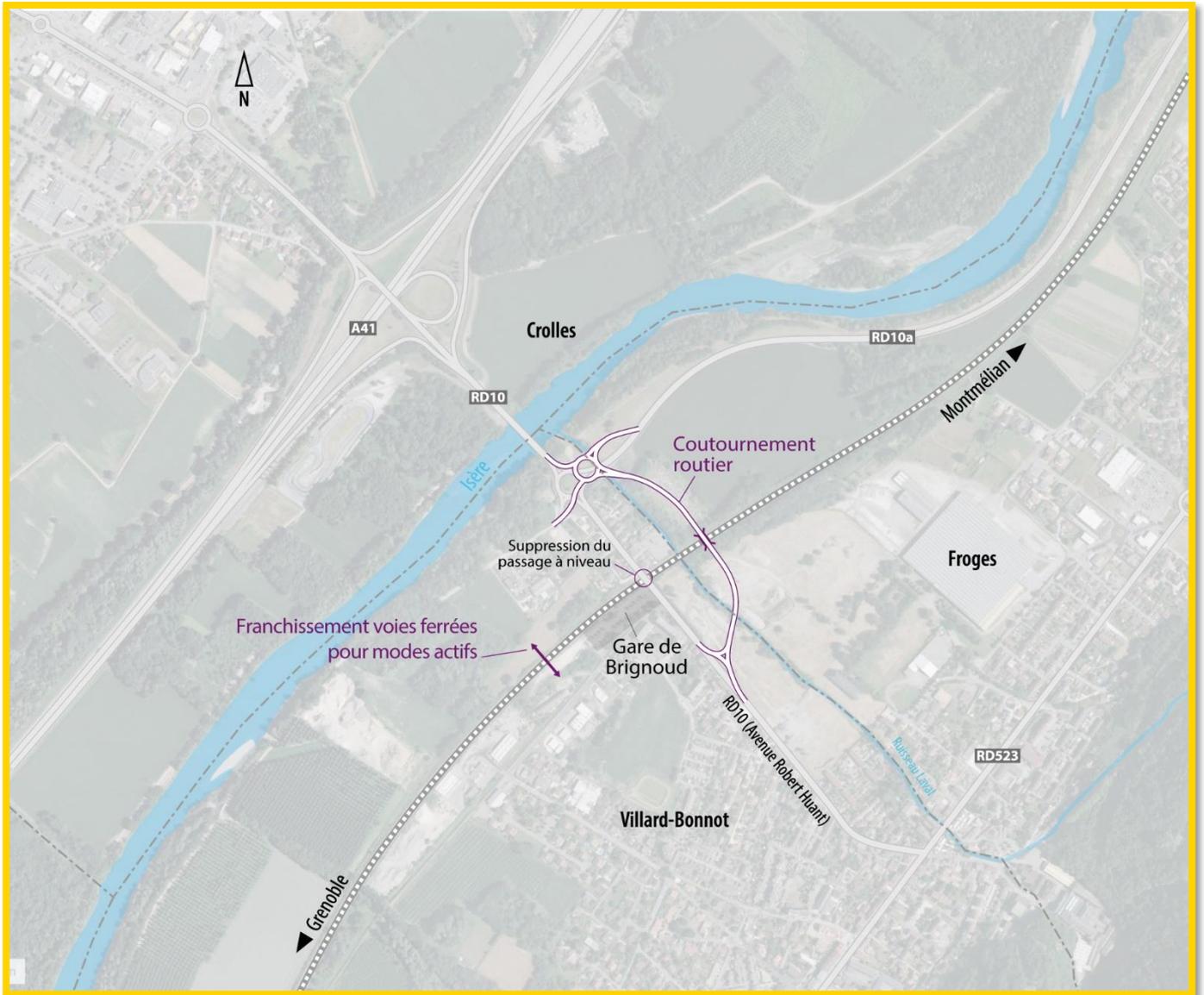
- Une information préalable par la presse et par affichage,
- La mise à disposition d'un dossier intégrant le détail des mises en compatibilité demandées et du bilan de la concertation 2019 au format numérique sur le site du Département de l'Isère et dans les mairies des deux Communes concernées
- Deux permanences en mairie de Villard Bonnot le 12/04 de 16h30 à 18h et de Froges le 20/04

À L'issue de la concertation

Une fois la concertation terminée, les avis et propositions seront analysés et compilés au sein d'un bilan de la concertation qui sera validé par la commission permanente de l'assemblée départementale.

Ce bilan sera intégré au dossier soumis à l'enquête publique ainsi qu'à celui transmis à l'autorité environnementale pour qu'elle émette un avis.

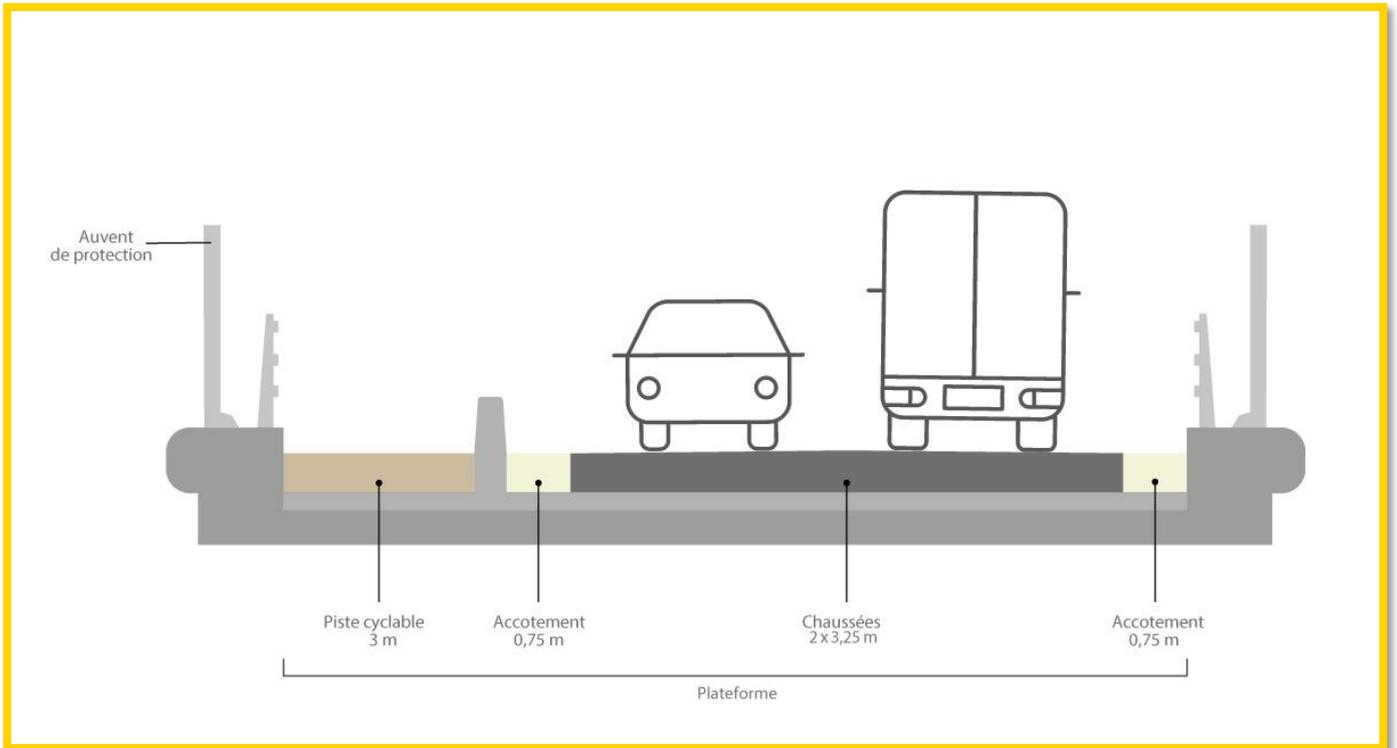
Aménagements liés à la suppression du passage à niveau



Concertation préalable à la mise en compatibilité des PLU de Froges et Villard-Bonnot

Notice de présentation

Profil en travers du pont routier permettant le franchissement des voies ferrées



PLUS D'INFORMATION SUR LE PROJET
ET LA CONCERTATION
www.isere.fr/les-projets/passage-niveau-brignoud

