

CRÉATION DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL EN GARE DE GONCELIN

Bilan de la concertation

10 juin au 21 juillet 2024

SMMAG

Au cœur de vos déplacements



SOMMAIRE

- 3 Contexte et objectifs du projet
- 4 Scénarios d'aménagement présentés lors de la concertation
- 5 Dispositifs d'information et de communication mis en œuvre
- 6 Dispositifs pour l'expression du public
- 8 Analyse de la participation en ligne
- 14 Synthèse thématique de la participation, tous dispositifs confondus
- 22 Conclusion et suites à donner
- 23 Et après cette concertation ?
- 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. La création d'un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) en gare de Goncelin vise à **favoriser l'intermodalité et à offrir aux habitants et salariés des solutions de transports alternatives à la voiture individuelle** avec le train, mais aussi des lignes de bus et de cars, attractives et performantes, notamment vers ou en provenance des zones d'activités du territoire.

Le projet de PEM encourage ainsi le **report des flux domicile-travail vers des mobilités plus efficaces, plus propres et plus accessibles**, grâce à de nouveaux aménagements. Le PEM de Goncelin se positionne comme une porte d'entrée multimodale de la commune, et plus généralement d'une partie de la vallée, avec sa situation stratégique (réseaux de voiries, transports en commun, ferroviaire et cycles).

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.**
- **Faciliter l'accès à la gare à pied et à vélo, grâce à des cheminements confortables et des stationnements cycles sécurisés.**

SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT PRÉSENTÉS LORS DE LA CONCERTATION

Rappel des éléments de programme :



Aménagement du parvis de la gare



Réaménagement du parking existant et création d'un parking relais côté Chartreuse



Aménagement de la desserte de la gare par les transports en commun



Amélioration et sécurisation des accès cycles et piétons en entrée de la gare



Aménagement de l'accès au parking relais côté Chartreuse



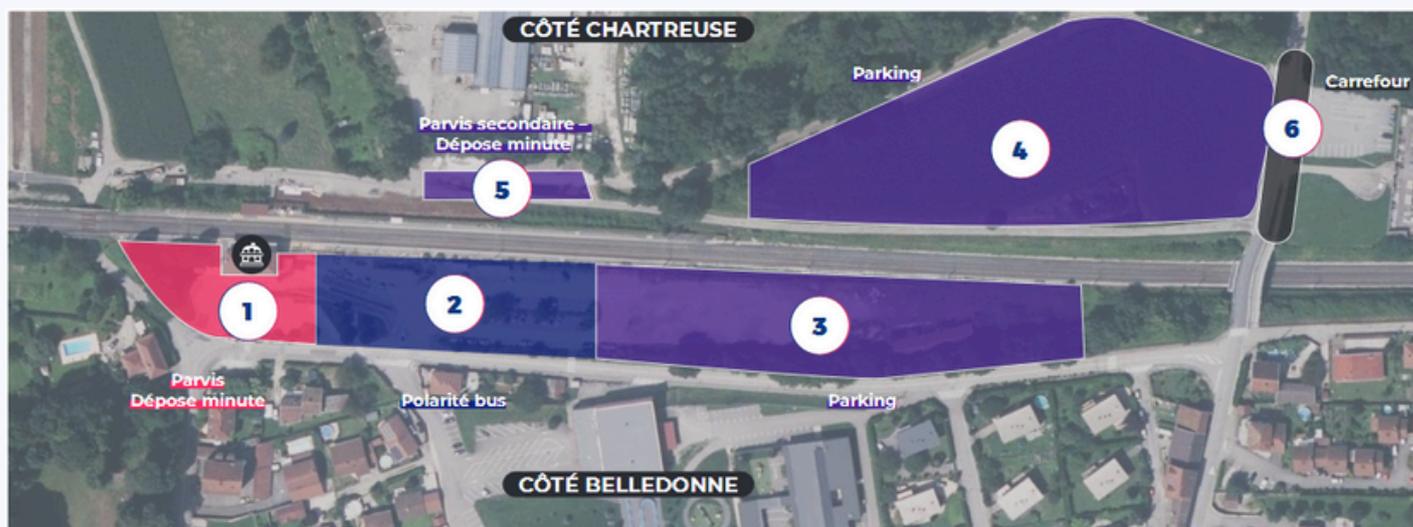
Aménagement des stationnements cycles



Aménagement de zones de dépose-minute, taxi, autopartage

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Plan présenté lors de la réunion publique



Zones d'aménagement projetées
©SMMAC

Côté Belledonne

- Aménagement d'un parvis confortable devant le bâtiment de la gare
- Dépose-minute
- 1 • Places taxi
- Places autopartage
- Places PMR
- Consignes vélos sécurisées et des arceaux vélo
- 2 • Gare routière réaménagée et sécurisée
- 3 • Parking végétalisé
- Accueil de la vogue

Côté Chartreuse

- 4 • Réalisation d'un second parking
- Accès par la RD29
- 5 • Places PMR
- Places covoiturage
- Consignes vélo sécurisées et des arceaux vélo
- 6 • Aménagement d'un carrefour entre la RD29 et la voie de desserte du parking relais.

DISPOSITIFS D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION MIS EN ŒUVRE LORS DE LA CONCERTATION

Cette concertation a été menée en référence à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, entre les 10 juin et 21 juillet 2024. Lors de la concertation, 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 le site Internet du SMMAG ;
- Une affiche dans les mairies de Goncelin, Le Touvet, Tencin, Le Cheylas et Crêts-en-Belledonne ;
- La mise à disposition du dossier de concertation consultable en mairie de Goncelin, Le Touvet, Tencin, Le Cheylas et Crêts-en-Belledonne, au siège du SMMAG et au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan (CCLG) aux jours et horaires d'ouverture, ainsi qu'en ligne sur la plateforme participative du SMMAG (www.smmag.fr), où il pouvait également être téléchargé.
- Un article dans la Gazette de la commune du Touvet de l'été 2024.
- Un encart dans le Dauphiné Libéré Grésivaudan du 16 juin 2024.

Extraits des dispositifs d'information et de communication



Page dédiée sur le site du SMMAG



Plateforme participative du SMMAG



Affiche d'information pour la réunion publique



► Article dans la Gazette de la commune du Touvet, été 2024

DISPOSITIFS POUR L'EXPRESSION DU PUBLIC

Moyens d'expression mis en œuvre

- Une réunion publique, avec un temps de présentation puis d'échanges : le 2 juillet 2024 entre 18h30 et 20h30 à la mairie de Goncelin ;
- Un questionnaire, en format numérique, disponible sur le site internet du SMMAG durant toute la période de concertation (du 10 juin au 21 juillet 2024) ;
- Des registres d'expression libre, en format papier, mis à disposition dans les mairies de Goncelin, Le Touvet, Tencin, Le Cheylas et Crêts-en-Belledonne, 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 : 36 personnes ont participé à la réunion publique, 113 personnes ont répondu au questionnaire en ligne, 1 personne a rédigé une contribution dans le registre disponible à la mairie du Touvet. Aucune contribution n'a été faite dans les autres registres. Personne n'a adressé de courrier au Président du SMMAG ou envoyé de contribution par mail.

Synthèse quantifiée des contributions selon les modalités de participation

Modalités de participation	Nombre de participants
 Réunion publique	36
 Questionnaire numérique	113
 Registre	1
 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 ou dans les registres papiers.

- 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

La synthèse des échanges issus du compte-rendu de la réunion publique et l'ensemble des contributions partagées sur la plateforme et dans les registres papiers ont été lues et analysées puis réparties de manière exhaustive (toutes ont trouvé place) dans la synthèse des expressions.

Dans un premier temps, un travail de recoupement 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 des contributions, même celles exprimées une seule fois.

La première partie de cette synthèse est consacrée à l'analyse des réponses aux différentes questions posées à travers le questionnaire accessible en ligne sur le site du SMMAG.

La deuxième partie traite l'ensemble des échanges et contributions reçus durant toute la période de concertation, quel que soit le dispositif.

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

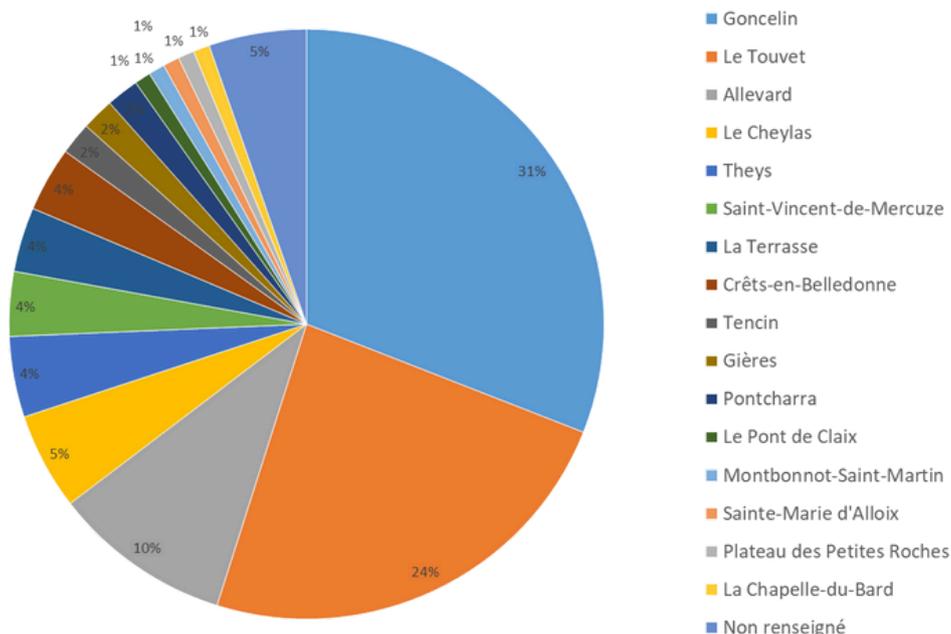
- Présents : personnes qui se sont exprimées lors de la réunion publique.
- Contributeurs : personnes ayant rempli le questionnaire en ligne ou écrit dans les registres papier.
- Participants : tous dispositifs confondus

ANALYSE 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 113 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 ?

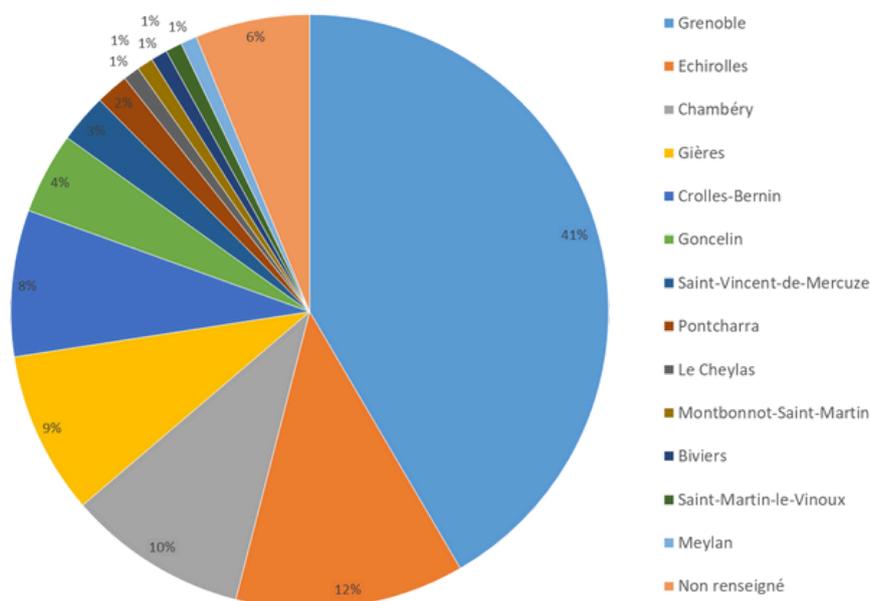
Graphique 1 : Part des répondants selon leur commune de départ, en %



La plupart des répondants résident à proximité du PEM : 31% ont déclaré commencer leur trajet à Goncelin et 24 % par Le Touvet.

Lors de vos déplacements quotidiens, quelle est votre ville de destination ?

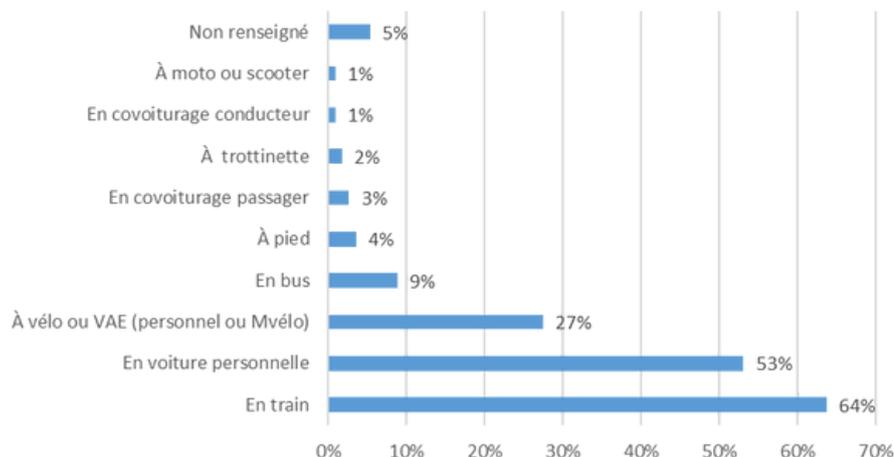
Graphique 2 : Part des répondants selon leur commune de destination, en %



La majorité des trajets se fait en direction de Grenoble (41 %).

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

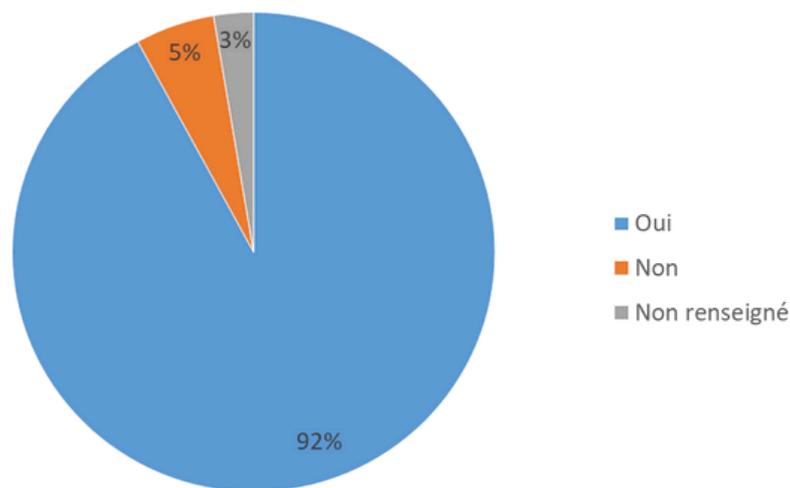
Graphique 3 : Part des modes de transport principalement utilisés par les répondants, en %



64 % des participants ont mentionné le train comme l'un de leurs principaux moyens de transport. La voiture personnelle a été choisie par 53 % des répondants, tandis que le vélo (qu'il soit personnel ou Mvélo) a été évoqué par 23 %.

En 2027, envisagerez-vous d'utiliser le PEM de Goncein ?

Graphique 4 : Part des répondants envisageant d'utiliser le futur PEM de Goncein, en %

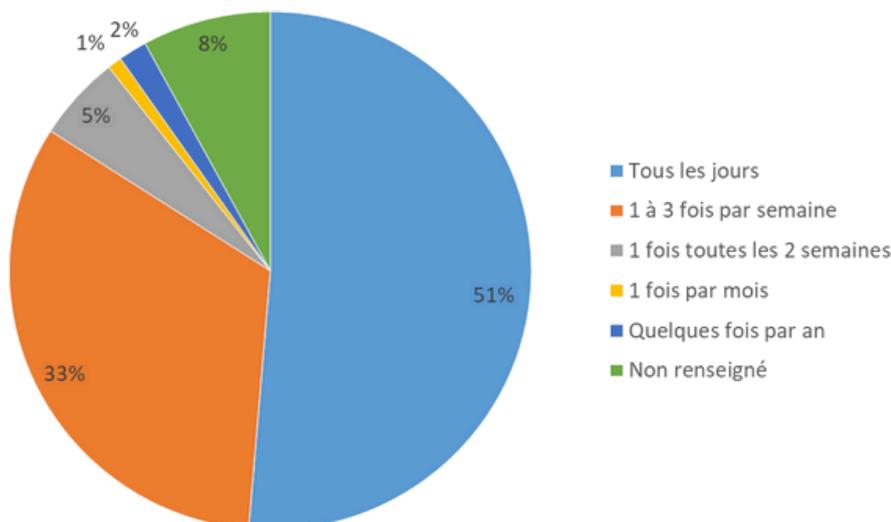


Près de 90 % des répondants envisagent d'utiliser le PEM de Goncein.

Les personnes ayant répondu "non" ont toutes indiqué que cela ne correspondait pas à leurs besoins en matière de trajets. De plus, l'une d'entre elles a souligné que le temps de trajet est peu attrayant par rapport à celui effectué à vélo ou en voiture.

À quelle fréquence envisagez-vous d'utiliser le PEM de Goncein ?

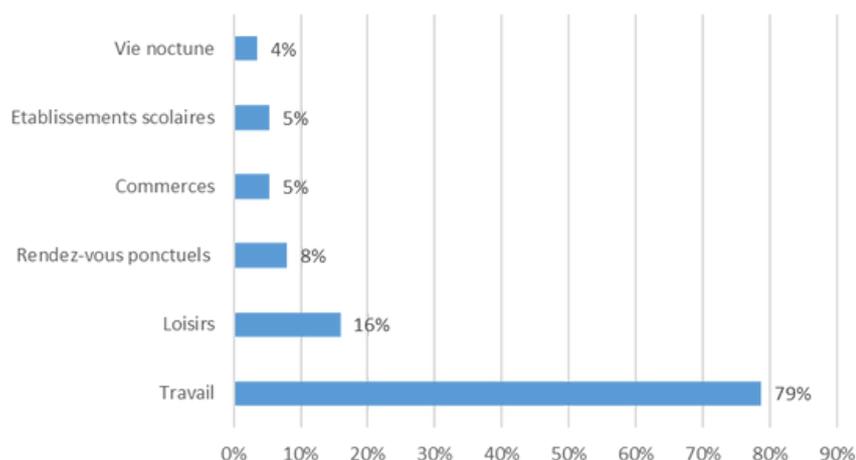
Graphique 4 : Part des répondants envisageant d'utiliser le futur PEM de Goncein, en %



84 % des participants envisagent d'utiliser le PEM de manière régulière : 51 % prévoient de l'utiliser quotidiennement, tandis que 33 % comptent l'utiliser entre une et trois fois par semaine.

Pour quels motifs principaux envisagez-vous d'utiliser le PEM de Goncelin ? (plusieurs réponses possibles)

Graphique 5 : Part des motifs d'utilisation du PEM cités par les répondants, en %



Les déplacements entre le domicile et le travail constituent la principale raison de se déplacer. Ce motif est mentionné par 79 % des personnes interrogées.

Entre quelle ville et quelle ville envisagez-vous d'utiliser le PEM de Goncelin ?

Les trajets des répondants se concentreraient principalement entre les gares de Goncelin et Grenoble. Grenoble répertorie le plus de départs (39), tandis que Goncelin et Chambéry comptabilisent le plus d'arrivées (respectivement 16 et 18).

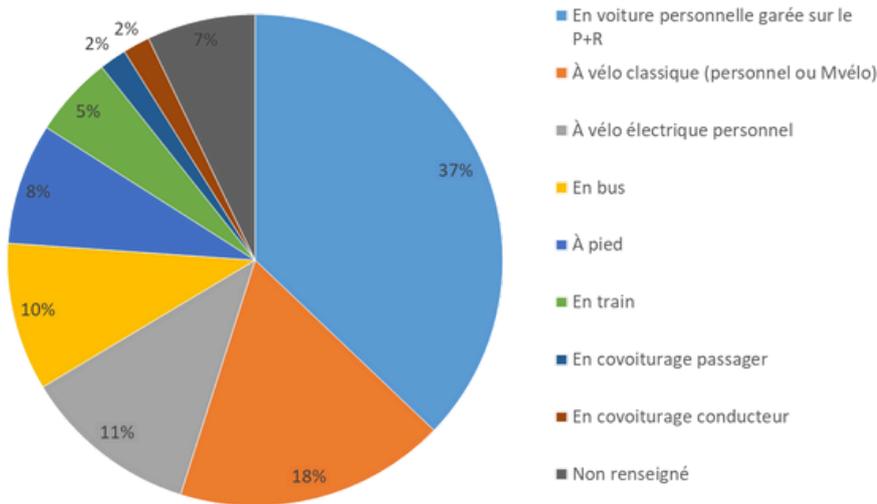
53 personnes n'ont pas renseigné d'itinéraire. Ce chiffre tient compte des 44 répondants qui ont mentionné seulement 1 commune.

Voici les trajets cités :

- Départ de Grenoble (39) : vers Chambéry (18), Goncelin (6), Allevard (4), Gières (3), Échirolles (2), Le Touvet (2), Theys (1), Crêts-en-Belledonne (1), La Terrasse (1) ou Pontcharra (1).
- Départ d'Échirolles (6) : vers Goncelin (3), Allevard (1), Le Cheylas (1) ou Pontcharra (1).
- Départ de Chambéry (5) : vers Goncelin (2), Crolles-Bernin (2) ou Pontcharra (1).
- Départ de Gières (5) : vers Goncelin (3) ou Crolles-Bernin (2).
- Départ de Crolles-Bernin vers Goncelin (1).
- Départ du Touvet vers Échirolles (1).
- Départ de Saint-Martin-Le-Vinoux vers Theys (1).
- Départ de Pontcharra vers Goncelin (1).
- Départ d'Allevard vers Saint-Vincent-de-Mercuze (1).

Comment arriverez-vous au PEM de Goncelin depuis votre domicile ?

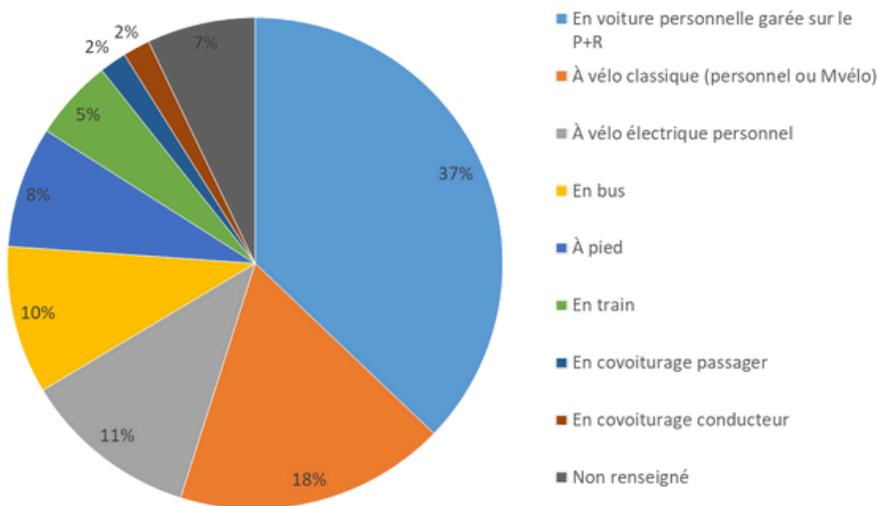
Graphique 6 : Part des modes de transport utilisés pour rejoindre le PEM, en %



37 % des participants ont indiqué qu'ils se rendraient au PEM en voiture. 29 % d'entre eux envisagent d'utiliser le vélo, qu'il soit classique ou électrique.

Comment rejoindrez-vous votre destination à partir du PEM de Goncelin ?

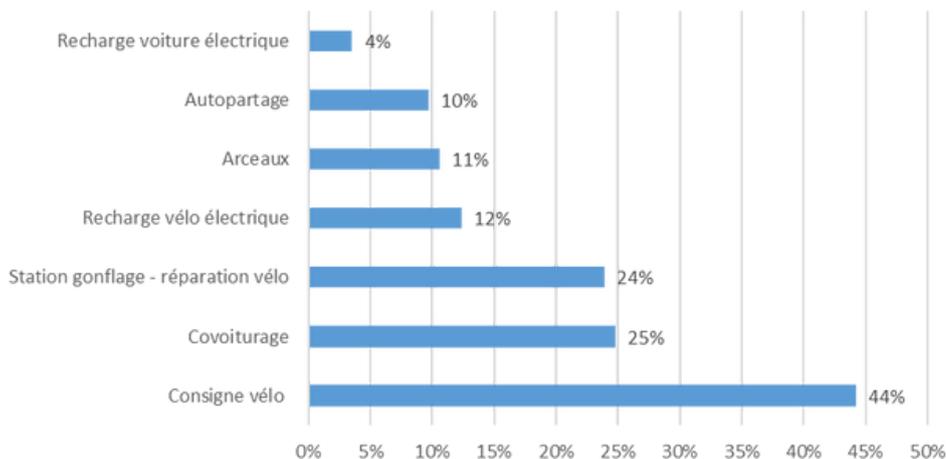
Graphique 7 : Part des modes de transport utilisés par les répondants pour rejoindre leur destination, en %



43 % des répondants ont déclaré qu'ils rejoindront leur destination en train. 16 % des répondants envisagent le vélo (classique ou électrique) pour terminer leur trajet depuis le PEM.

Quels services pensez-vous utiliser sur le site du PEM ?

Graphique 8 : Part des services souhaités par les répondants, en %



Parmi les réponses proposées, la consigne vélo est le service le plus plébiscité (44 % des répondants). Un quart des répondants ont également cité le service de covoiturage ou la station de gonflage - réparation de vélo.

Quels autres services ou aménagements vous sembleraient intéressants à ajouter sur le PEM ?

Nombre
de
réponses



Emplacements pour des commerces ambulants (vente de produits de la ferme,...) et des services de restauration temporaire (foodtruck,...)



Des services supplémentaires (point-relais colis, consignes à bagages,...)



Aménagements culturels (expositions photographiques, boîte à livres,...)



Aménagements détente, calme, repos (bancs,...)



Aménagements découverte de la nature (jardinières partagées, jardin pédagogique, jardin botanique,...)



Services (tabac, boulangerie, crèche,...)



Aménagements sportifs (agrès sportifs en plein air, parcours santé,...)



Aménagements ludiques (jeux pour enfants, marquage au sol coloré,...)

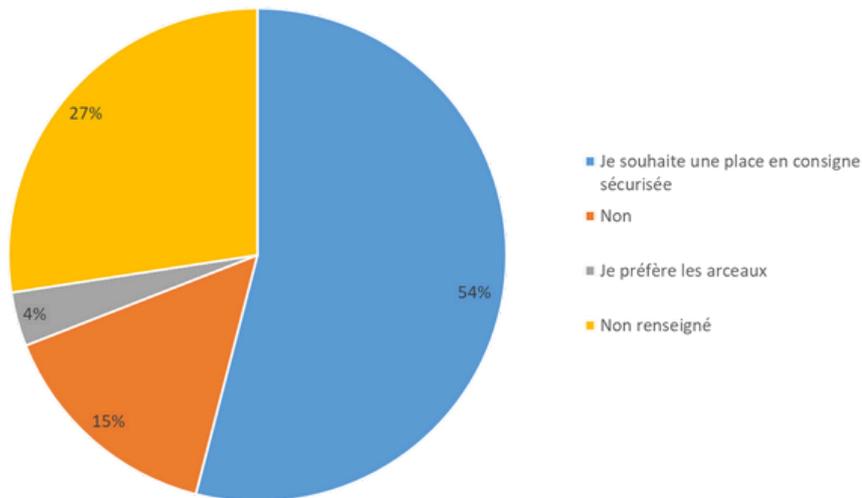


Autres :

- L'utilisation du bâtiment voyageurs (6 personnes) :
 - Transformation du hall en lieu de vie
 - Salle d'attente ou de repos, abris toute saison et météo
 - Des toilettes
- Des demandes pour la pratique du vélo qui sont hors périmètre du projet (3 personnes) :
 - Augmentation du nombre de places vélos dans les trains
 - Pistes cyclables sécurisées depuis Le Touvet
 - Une meilleure information à destination des voyageurs : retard de train, etc (1 personne).

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

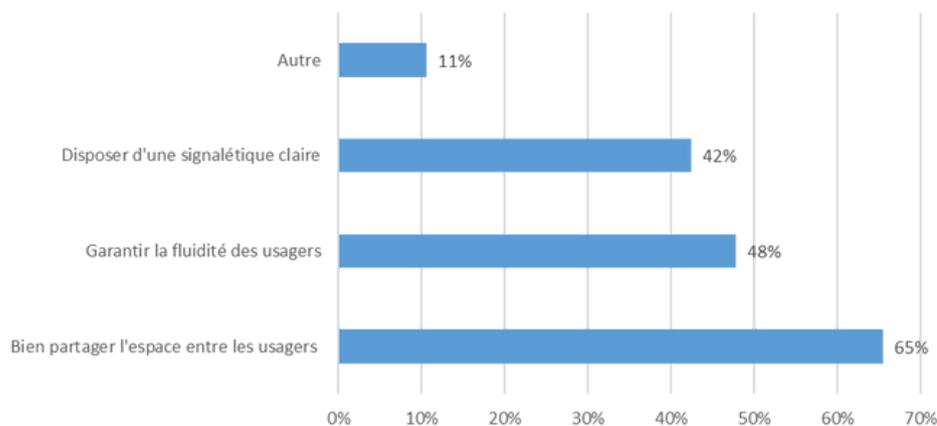
Graphique 9 : Part des différentes solutions de stationnement pour les vélos, en %



54 % des répondants souhaitent pouvoir bénéficier d'une place en consigne sécurisée.

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

Graphique 9 : Part des différents dispositifs pour assurer la bonne circulation des usagers au sein du PEM, en %



Concernant la circulation des usagers au sein du PEM, 65 % des répondants pensent que bien partager l'espace public est important.

La plupart des réponses "autres" se concentrent sur l'offre en transport en commun :

- Augmenter l'amplitude horaire des bus (après 21h)
- Augmenter la fréquence de passage des bus (et que l'horaire annoncé soit respecté.)
- Faciliter les correspondances entre les trains et bus : le chauffeur du bus doit avoir un visuel sur l'arrivée du train et ses voyageurs avant de partir du PEM
- Assurer des liaisons inter-rives régulières
- Adapter les horaires entre les différents services

Les autres sujets évoqués dans les réponses "autres" sont :

- La sécurisation du carrefour entre la Route Départementale et le trajet de la Belle Via.
- Un bon éclairage nocturne
- Équiper le PEM d'un point d'arrêt M Covoit'
- Sécuriser les liaisons inter-rives cyclables

SYNTHÈSE THÉMATIQUE DE LA PARTICIPATION, TOUS DISPOSITIFS CONFONDUS

Cette partie du document dresse la synthèse des réponses aux questions libres du formulaire numérique (contributions), des échanges lors de la réunion publique et des contributions laissées dans les registres. Toutes les contributions ont été rassemblées et classées par thématiques.

Le tableau ci-dessous précise les différents sujets abordés. L'intégration des modes actifs dans le projet ainsi que les connexions avec les infrastructures existantes ou à venir ont occupé une grande place dans les débats. Les questions environnementales ont été le deuxième sujet le plus abordé. Les offres de mobilité liées au PEM et les usages en lien avec la voiture ont également été discutés.

Cette liste de sujets abordés montre que les débats sont parfois sortis du périmètre du projet. En effet, la création du PEM de Goncelin n'est pas liée à la création de nouvelles pistes cyclables ou encore à l'offre et la régularité des trains.

Sujets abordés	Nombre de contributions	Sujets évoqués en réunion publique
Les modes actifs	47	oui
Les aspects environnementaux	36	oui
L'offre de mobilités	35	oui
Les usages de la voiture	26	oui
Les services et équipements du PEM	5	oui
La Vogue	1	non
Pertinence du projet	12	oui

Les contributions ont été lues et reformulées. La suite du document présente les contributions selon le dispositif duquel elles proviennent :



Les contributions reçues via les réponses aux questions libres du formulaire de la plateforme numérique



Les questions et remarques soulevées par les personnes présentes à la réunion publique



Les rédactions au sein des registres de concertation

Les modes actifs

Les itinéraires cycles



NB : Les itinéraires cycles autour du PEM ne font pas partie du périmètre du projet à l'étude.

36 personnes relèvent l'importance de la réalisation de la liaison inter-rives Goncelin-Le Touvet pour désengorger les routes du territoire de nombreux véhicules personnels. Les axes actuels ne sont pas sécurisés pour la pratique du vélo ou de la marche, contraignant les habitants à se reporter sur leur voiture. Travailler sur les itinéraires cyclables sécurisés depuis les communes voisines est la clé, selon ces personnes, pour favoriser le report modal de la voiture vers les modes doux. Les habitants souhaitent pouvoir se déplacer à vélo et attendent un aménagement sécurisé.

2 contributions mettent un point d'attention à ce que les itinéraires cycles soient efficaces, sans faire de détour, au risque qu'ils ne soient pas utilisés.



La liaison cyclable avec Le Touvet a également été abordée lors de la réunion publique. Les participants ont partagé le fait que cette liaison est attendue, mais pas encore définie. Ils se sont donc interrogés sur l'hypothèse de tracé retenue pour la conception du PEM. Les participants ont également évoqué le sentiment de dangerosité des pistes cyclables existantes autour du futur PEM.

L'accès au PEM



Pour 3 personnes, les accès et abords du PEM sont un enjeu d'aménagement afin de limiter les zones de conflits entre les différents modes, en limitant notamment la traversée de route pour les modes actifs.

Les services et équipements pour la pratique cycliste



Une personne exprime le besoin d'un espace pour gonfler et réparer les vélos.

Les principales autres contributions sur ces sujets concernent le stationnement des vélos en gare : il y a actuellement un besoin de boxes sécurisées (notamment pour les VAE) afin de se protéger des vols qui ont déjà eu lieu dans les consignes. La pratique cycliste étant susceptible d'augmenter, le besoin de stationnements sécurisés augmentera également. Deux contributions présentent les consignes existantes mises en place par la SNCF en gare comme parfaites. Des consignes payantes seraient un coût supplémentaire pour les employeurs (PDE) et les usagers pour un service moins pratique.

Une personne propose de rajouter une caméra de surveillance près de ces stationnements. Les places de stationnement doivent également être à un tarif abordable pour ne pas décourager la pratique.

Les contributeurs et les participants ont compris que les pistes cyclables autour du PEM ne font pas partie du périmètre du projet de PEM en gare de Goncelin. Ils soulignent toutefois l'importance des connexions entre les infrastructures et de la fluidité dans et autour du PEM. Pour favoriser l'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens, les déplacements en vélo doivent être efficaces et sécurisés. De même, il est nécessaire d'offrir aux usagers une solution sécurisée pour stationner son vélo dans le secteur du PEM.

Les aspects environnementaux

Les matériaux



6 personnes mentionnent l'importance du choix des matériaux pour le projet du PEM de Goncelin en travaillant sur l'origine des matériaux (français, local, terre et gravas du site), les types de matériaux (bois, naturels, vertueux), les performances (isolation, rafraîchissement) et la réalisation des travaux par des entreprises du Grésivaudan.



La question du choix des matériaux et de l'impact carbone du projet a également été posée lors de la réunion publique.

Les sols



En ce qui concerne les sols, 14 personnes soulignent l'importance d'utiliser des revêtements perméables, végétalisés, afin de permettre l'absorption des eaux de pluie. Ces contributions concernent tout le revêtement des places de stationnement.



Lors de la réunion publique, les participants ont partagé leurs interrogations face à la transformation de la parcelle agricole en un parking pour les usagers du PEM.

La question de la perméabilité du sol et de la gestion des eaux pluviales a également été posée.

La végétation



25 contributions mettent en avant la biodiversité au sein du projet.

Pour 19 personnes, il est primordial de végétaliser le plus possible le site. 11 personnes soulignent notamment l'importance des arbres afin de procurer des espaces ombragés et contribuer ainsi à la création d'un îlot de fraîcheur dans la commune.

2 contributions partagent la nécessité de maintenir la biodiversité existante : sauvegarder l'environnement, les arbres actuels et les haies qui abritent de nombreux animaux et insectes. (Les plantations nouvelles « mettront trop longtemps à faire une ombre de qualité. »)

Plusieurs propositions ont été formulées en ce qui concerne la végétalisation du PEM :

- Laisser des zones délimitées en tonte raisonnée.
- Créer une zone humide au milieu du PEM pour récolter les eaux pluviales.
- Créer une mare de biodiversité avec libellules et grenouilles.
- Planter des espèces de la marque « Végétal local ».



Les participants à la réunion publique partagent cet intérêt pour la végétalisation du site et ont questionné la place de la végétation dans l'aménagement du PEM.

Les ombrières photovoltaïques



16 contributions relèvent l'enjeu d'équiper le PEM de Goncelin par des panneaux photovoltaïques au niveau des parkings et au-dessus de chaque abri voyageur, afin de protéger les véhicules de l'ensoleillement et pour subvenir aux besoins énergétiques du PEM.

Dans le contexte actuel de lutte contre les îlots de chaleur dans les milieux urbains, contributeurs et participants se sont montrés sensibles aux questions environnementales. Un pôle d'échange multimodal est par définition consacré aux mobilités et doit permettre le stationnement des usagers. Cette fonction de stationnement doit pouvoir intégrer la préservation des arbres existants, la densification de la végétation et la production d'une énergie renouvelable. L'un des objectifs est de permettre le confort des usagers pendant les périodes de chaleur.

L'offre de mobilités

Le report modal



2 contributions évoquent l'ambition du SMMAG de décarboner les mobilités via le projet du PEM de Goncelin. Limiter le recours à la voiture individuelle leur paraît essentiel, et peut être atteint par un suivi personnalisé des habitants, créer des aménagements cyclables sécurisés, renforcer les lignes de bus, augmenter la fréquence de passage des trains, etc.

L'offre de bus



18 contributions mentionnent le besoin de renforcer l'offre de bus actuelle. Pour ces personnes, il est important d'augmenter la fréquence, l'amplitude horaire et la fiabilité des bus afin d'en faire une véritable alternative à la voiture individuelle. La jonction des deux rives et l'accès aux hauteurs des massifs sont demandés. Le trajet Goncelin-Pontcharra est notamment évoqué. Les contributeurs partagent le besoin d'avoir davantage de trains, car ces derniers ne s'arrêtent pas toujours en gare de Goncelin sur le trajet Grenoble-Chambéry.

5 contributions précisent la nécessité que les passages des bus soient coordonnés aux passages des trains afin de fluidifier les déplacements en transports en commun.

Parmi ces contributions, 1 personne a également souligné la nécessité de garder des tarifs attractifs face à la voiture pour favoriser leur usage.

4 contributions concernent la flotte des bus :

- Des bus autonomes pour les communes avec peu de demande ;
- Des bus avec la technologie hydrogène ;
- Des bus électriques.

La dernière souhaite favoriser le portage des vélos musculaires au sein des bus.

Un contributeur trouve l'espace réservé aux transports en commun trop conséquent pour le PEM.

Une autre personne souligne l'importance pour un PEM de mettre à disposition une information claire sur les lignes de bus, comme dans une gare routière : les lignes qui passent, les horaires, les prochains passages, sous forme de panneau informatique par exemple. Cela simplifierait les déplacements en transports en commun pour ceux qui les utilisent rarement.



La seule contribution au sein des registres de concertation rejoint les idées évoquées en ligne : il serait intéressant que les lignes de bus correspondent avec les arrivées du TER pour effectuer la liaison Goncelin-Le Touvet en transport en commun matin et soir.



Lors de la réunion publique, la question de l'évolution de l'offre de transport en commun a également été posée.

L'offre de trains



NB : L'offre de train ne fait pas partie du périmètre du projet à l'étude.

3 contributions déplorent que le SERM, Service Express Régional Métropolitain, s'arrête à Brignoud. Malgré une amélioration prévue de la fluidité du trafic (visant à réduire les retards ponctuels de train), les usagers de la gare de Goncelin semblent se sentir lésés par une augmentation de la durée du trajet (avec un arrêt supplémentaire en gare de Domène) sans pouvoir bénéficier d'une augmentation de la fréquence des trains.

Pour la fréquence de passage des trains, 2 contributions rapportent le souhait de passage plus fréquent : toutes les 30 min en heure creuse et entre 20 et 10 min en heure de pointe. 2 autres personnes proposent quant à elles une discussion avec la SNCF pour que les trains Grenoble-Pontcharra-Chambéry s'arrêtent à Goncelin, pour répondre aux besoins du nombre d'usagers qui va augmenter dans les prochaines années.

Un contributeur propose de mettre en place des trains autonomes.



Pour les participants à la réunion publique, le projet de PEM est surtout un projet de gare. La question du cadencement des trains après l'aménagement du PEM a été soulevée.

L'offre de covoiturage



6 personnes demandent une amélioration de l'offre de covoiturage et d'autostop organisé en créant un espace défini et un point Mcovoit' en gare de Goncelin. Un point d'arrêt Mcovoit' Lignes+ doit être positionné le long des flux automobiles afin de favoriser la pratique dans le sens Goncelin-Grenoble ou Goncelin-Chambéry. C'est un enjeu fort pour les habitants des communes des hauteurs qui ont peu d'offre de transport en commun.

Une personne propose de définir, dans les espaces de covoiturage, des emplacements réservés pour l'arrêt des voitures des conducteurs et des places pour les véhicules des passagers du covoiturage.

L'offre de mobilité n'est pas directement intégrée dans le périmètre du PEM. Les participants et les contributeurs ont cependant fait remonter la nécessité d'une offre de transport en commun qui soit cohérente avec les objectifs affichés par le SMMAG pour limiter l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements du quotidien. Cette cohérence passe notamment par une amélioration de la fréquence des bus et des trains, une adaptation des horaires pour faciliter les correspondances entre bus et train et une tarification attractive.

Les usages de la voiture

L'offre de stationnement



5 personnes ont exprimé la nécessité d'un parking plus important pour répondre aux besoins des usagers actuels et futurs du PEM. De nombreux usagers proviendraient d'hameaux qui ne bénéficient pas d'offre en transport en commun, les habitants se rabattent alors sur la voiture individuelle pour se rendre à la gare. L'enjeu est de désengorger les parkings communaux.

À l'inverse, 8 personnes soulignent que le dimensionnement trop important de l'offre de stationnement (notamment par la réalisation du parking côté Chartreuse), n'inciterait pas les usagers du PEM à s'y rendre autrement qu'en voiture individuelle et ainsi créerait un « appel d'air » vers davantage d'automobilistes. Pour ces personnes, il faudrait en premier lieu réaliser des itinéraires cycles sécurisés et/ou améliorer l'offre de transport en commun avant de réaliser une étude sur les besoins en stationnement.

1 autre personne relève également l'absence, dans le dossier de concertation, des études et du diagnostic qui amènent au scénario proposé.



La question de l'emplacement et de la taille des parkings a également été évoquée lors de la réunion publique.

La maîtrise foncière de la parcelle sur laquelle sera aménagé le parking côté Chartreuse a été posée.

Une partie des participants se sont montrés sceptiques sur la nécessité d'un nombre de places qu'ils jugent trop important dans le périmètre du PEM.

D'autres participants ont rappelé la nécessité de libérer les parkings des équipements environnants dont une partie est aujourd'hui utilisée par les usagers de la gare de Goncelin. Un usage qui pénalise les équipements et augmente la circulation des véhicules dans le secteur.

La question de la régularisation du stationnement a également été abordée. Selon les participants, la gestion du stationnement doit également être questionnée (ex. mise en place de zones bleues pour les parkings des équipements).

Les propositions d'aménagement



2 personnes favorisent la construction d'un parking en ouvrage côté Belledonne afin de ne pas artificialiser les sols côté Chartreuse.

1 personne, à l'inverse, propose de laisser en terrain vague le parking côté Belledonne et de l'agrandir jusqu'aux abords de la gare.

D'autres personnes demandent à garantir la gratuité des parkings du PEM, à faire respecter l'organisation définie du parking et à proposer des places de stationnement pas trop éloignées des quais.



Lors de la réunion publique, la question de l'évolutivité du projet a été posée. Les participants ont proposé que le parking côté Chartreuse puisse être aménagé de façon progressive de façon à s'adapter au besoin réel de stationnement. En effet, la crainte d'offrir trop de stationnement et donc de favoriser l'usage de la voiture a été exprimée.

La question de la mutualisation du stationnement a également été posée, ainsi que celle de la gratuité du stationnement.

Les itinéraires



Afin de sécuriser les accès au PEM en voiture, 2 personnes proposent un travail sur les sorties et entrées de Goncelin sur la RD29, ainsi que sur le plan de circulation dans l'idée de favoriser les rues à sens unique dans le centre-bourg de Goncelin.



L'aménagement du carrefour d'accès au PEM et les éventuels impacts sur le plan de circulation ont été questionnés lors de la réunion publique.

Contributeurs et participants se sont montrés vigilants vis-à-vis de la place accordée à la voiture individuelle dans le PEM de Goncelin. Les espaces de stationnement doivent pouvoir répondre aux besoins des usagers pour assurer le bon fonctionnement du PEM, sans toutefois favoriser la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens. La gestion du stationnement et sa régularisation sont des questions de fonctionnement complémentaires à celles de l'aménagement qui ne doivent pas être oubliées.

Les services et équipements



Concernant les services pour les usagers du PEM, 8 personnes soulignent l'enjeu de pouvoir emporter son vélo dans le train. Pour ces contributeurs, cette pratique est une nécessité pour augmenter la part modale du train et du vélo dans les déplacements du quotidien. Pour cela, il y a un fort besoin de place dans les wagons, aujourd'hui limitée. Pour répondre à cette problématique, 2 contributions proposent de rajouter des wagons (possiblement sans siège pour y mettre les vélos) pour rallonger les trains. Parallèlement, un autre contributeur demande de revoir les rampes d'accès du passage souterrain, trop étroites et peu pratiques.

3 personnes souhaitent que les aménagements du PEM permettent d'attendre le passage du train ou du bus dans des conditions agréables :

- 2 contributions mentionnent des toilettes ou du mobilier pour s'allonger en prenant en compte l'accessibilité pour les personnes PMR.
- 1 contribution se rapporte à la saisonnalité et au confort d'été.

2 autres contributeurs proposent la réouverture de la gare afin d'utiliser la salle d'attente.

1 personne souhaite voir la gare réaménagée en lieu de convivialité, de lien et d'échanges. Cela se concrétiserait par un tiers-lieu avec café associatif, concerts, expositions, ateliers divers, maraîchers, etc.

Un contributeur souhaite la réouverture des gares fermées, comme celle de Tencin, pour éviter aux usagers de prendre leur voiture pour se rendre à la gare de Goncelin.



Lors de la réunion publique, l'ouverture du bâtiment voyageur a été abordée. Le souhait d'avoir à nouveau accès au bâtiment et notamment à un guichet d'information, un espace abrité ou des toilettes, a été partagé.

Lors de la rencontre, un point de vigilance concernant l'importance du flux de voyageurs aux heures de pointe a aussi été remonté.

Concernant les services et équipements, la majorité des sujets et des demandes ne concernent pas le périmètre du projet (bâtiment voyageur, place des vélos dans les wagons, ouverture de gares...). Les contributions en lien avec le PEM de Goncelin font toutefois remonter un besoin de confort pour les usagers : assises pour l'attente et commodités telles que des toilettes.

La vogue



Une personne propose que la Vogue se tienne sur la zone de parking créée côté Chartreuse.



Lors de la réunion publique, les participants ont été informés que le parking côté Belledune est pensé de manière à permettre l'installation de la Vogue.

La pertinence du projet



Plusieurs contributeurs ont souligné la pertinence du projet pour ce territoire qui en a besoin. Des remerciements ont également été adressés : *"Projet majeur et nécessaire, accueilli avec enthousiasme !"*



Les personnes présentes lors de la réunion publique partagent ce sentiment.

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 présentées, le SMMAG envisage de poursuivre le projet, en prenant en compte de la manière suivante les contributions issues de la concertation.

Concernant les modes actifs

Le SMMAG a entendu la vigilance des participants concernant les services et la fluidité des déplacements pour les piétons et les cyclistes. Le projet intègre également des dispositifs permettant de stationner son vélo en gare de manière sécurisée, avec des consignes sécurisées ainsi que des arceaux pour le stationnement libre.

L'étude se poursuit, les connexions entre les pistes cyclables existantes et le PEM seront traitées de manière à assurer un accès simple et sécurisé au PEM de Goncelin.

Concernant les matériaux, revêtements sols, végétation

Le SMMAG prend en compte les obligations réglementaires fixées par l'article L.111-19-1 du Code de l'urbanisme sur la perméabilité des sols liée à l'infiltration des eaux pluviales et la végétalisation. Ainsi, les zones de stationnement auront sur au moins la moitié de la surface des revêtements, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation. Aussi, le ratio de 1 arbre pour 3 places sera respecté dans l'aménagement du PEM.

Concernant l'offre de mobilités

Le SMMAG a mis en place depuis le 2 septembre 2024 une nouvelle organisation de son réseau de transport en commun : M réso. M réso propose notamment une tarification unifiée sur les territoires du Grésivaudan et de la Métropole de Grenoble, avec un tarif unique fixé à 2 € pour tous les déplacements effectués sur ces 2 territoires. De nouvelles lignes Chrono sont également mises en place.

Sur Goncelin, les lignes G3 et G5 ne font plus qu'une : la Proximo 35, une liaison directe entre le nord du Grésivaudan, Pontcharra et Goncelin. Elle est mieux cadencée et plus lisible.

La ligne G6 est devenue Proximo 36, elle circule en continue entre 4h et 21h avec la création de 12 courses supplémentaires.

Concernant l'aménagement du PEM, 8 quais sont programmés au lieu de 3 aujourd'hui. Ces quais continueront d'accueillir les lignes de bus qui passent par la gare de Goncelin ou qui y ont leur terminus. L'augmentation du nombre de quais vise à offrir une meilleure régulation des bus et des cars ainsi qu'une amélioration dans la prise en charge des voyageurs. Le nouveau pôle gare routière reconfiguré permettra la lisibilité de l'offre de transports en commun et la fluidité dans l'usage du PEM

Concernant les usages de la voiture

Le SMMAG va poursuivre le projet tel que présenté. Les études de mobilité, réalisées en amont de la conception des scénarios, ont permis de calibrer un nombre de places de stationnement qui permet le bon fonctionnement du PEM et des équipements aux alentours, tout en contribuant aux objectifs de réduction de l'usage de la voiture dans les déplacements quotidiens.

Un carrefour dit "tourne-à-gauche" restreint sera aménagé également pour faciliter l'accès au PEM des automobilistes depuis la RD29.

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 SMMAG transmettra les demandes qui ne relèvent pas de ses compétences aux différents maîtres d'ouvrage concernés.

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 la vogue

Le SMMAG a bien pris en compte la présence annuelle de la Vogue sur le site de la gare. Le parking côté Belledonne sera configuré pour accueillir l'événement.

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 2026 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

Contributions en ligne
Contribution registre papier
CR Réunion publique

Les contributions libres

<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 interroger le projet, afin d'obtenir la réponse la plus vertueuse possible par rapport aux cinq enjeux : énergie, matière, climat, biodiversité et carbone. Quelles sont vos idées pour une éco-conception du projet par rapport aux thématiques ci-dessous ? Comment améliorer les performances énergétiques du projet ? Quelles sont vos suggestions pour des matériaux vertueux pour le PEM ? Quelles solutions imaginer 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>Développer l'offre de minibus entre Allevard et Goncelin gare pour qu'elle soit coordonnée avec les horaires de train (quasi inexistant) . Je délaisserais complétement la voiture dans ce cas</p>
<p>Des abris de parking avec des panneaux solaires ? Des murs et plafond végétaux ? Vu la chaleur en été à Goncelin, c'est à prendre en compte</p>	<p>La démarche est excellente cependant si on veut que le train soit le moyen de transport principal (ce devrait être le cas), il y a un gros problème d'espace vélo dans les TER. Aujourd'hui je ne prends plus le train car je sais que je n'aurais pas de place pour mettre mon vélo et que je vais devoir passer tout le trajet debout. Au final les vélos sont dans les couloirs et gênent tout le monde. Sans parler des problèmes de ponctualité des trains...</p>
<p>- revêtement des parkings en matériaux perméables - espaces ombragés (arbres, panneaux photovoltaïques sur les parkings) - isolation performante des bâtiments (matériaux naturels) et rafraîchissement avec VMC double flux</p>	<p>Quand est-ce que le RER métropolitain arrivera à Goncelin pour vraiment faciliter les déplacements dans la vallée ?</p>
	<p>Il faudrait également mettre en place une voie sécurisée pour les cycles entre Le Touvet et Goncelin, car beaucoup de personnes prennent la voiture pour rejoindre la gare, le trajet étant trop dangereux à vélo.</p>
<p>1. Je suis convaincu qu'il faut réaménager le parking actuel de la gare : pas sécurisé, pas organisé, boueux par temps de pluie, plein d'ornières. Il ne correspond pas encore à la charge grandissante de véhicules qui y stationnent. Cependant je pense qu'il est bon de s'interroger sur le dimensionnement du futur parking supplémentaire côté Chartreuse : avec plus de places disponibles, cela va créer un appel d'air vers plus de voitures à destination du PEM, là où d'autres mobilités actives pourraient être incitées, le fameux effet rebond n'est pas loin. 2. Ce qui m'amène à l'accès au PEM de Goncelin par des mobilités actives depuis Le Touvet (principalement) : actuellement il est désastreux. Cycliste militant, expérimenté et volontaire, j'ai pourtant l'impression de risquer ma vie chaque fois que je souhaite traverser la vallée à vélo. Ce qui m'amène souvent à y renoncer pour préférer la voiture par sécurité. Ce n'est pas normal. Si vous êtes vraiment sérieux sur l'éco-conception de ce PEM c'est LE point prioritaire à traiter : un accès sécurisé au PEM pour les mobilités actives depuis n'importe quel endroit à moins de 10km. Ce point est fortement lié aux préoccupations d'éco-conception en matière d'énergie (mobilité active vs énergies fossiles, empreinte carbone de la conception et utilisation de voitures vs vélo et VAE, pollution, ...). L'étude "en cours" n'a que trop traîné, concrétisez svp. 3. Conception d'un parking = artificialisation des sols et aucune absorption des eaux de pluies / ruissellement : il doit exister des solutions qui limitent ces inconvénients (cf. parkings végétalisés de la mairie de Goncelin). 4. Maintien de la biodiversité : Si l'on pouvait préserver les arbres existants et aménager autour ("faire avec" plutôt que "contre") au lieu d'en planter de nouveaux qui mettront trop longtemps à faire une ombre de qualité et abriter de la vie, ce serait à privilégier. Utiliser des "matériaux vertueux" (et locaux tant qu'à y être) pour l'aménagement du PEM, donnera certainement bonne conscience aux concepteurs et à la plupart d'entre nous. Mais ayons l'honnêteté de reconnaître que l'impact restera dérisoire, ce n'est pas là qu'est le défi. Quelles solutions imaginer pour améliorer l'impact carbone des mobilités sur le pôle d'échanges multimodal ? Limiter tout recours à la voiture individuelle pour accéder ou partir du PEM : aménagements cyclables sécurisés, lignes de bus renforcées, lignes de trains plus fréquentes (y compris le week end et en dehors des heures de pointes).</p>	<p>Ce projet est une superbe occasion d'encourager la transition vers d'autres modes de déplacements dans la vallée. J'espère fortement ne pas juste assister à la construction de deux gros parkings "végétalisés" et d'un carrefour routier de plus en 2027.</p>
<p>Proposer des solutions de transports complémentaires aux horaires de train à Goncelin pour rejoindre Pontcharra où les horaires sont plus fréquents. Des bornes de covoiturage seraient intéressantes</p>	<p>Amélioration du covoiturage en direction de Chambéry et des transports entre Grenoble et Chambéry, voire Annecy / Genève / Lyon.</p>

<p>Luttons surtout contre l'hégémonie de la voiture. Et pensons à la sécurité des cyclistes et autres usagers des routes. Il faut des pistes cyclables dédiées et sécurisées, notamment pour traverser la vallée entre Goncelin et Le Touvet. La gare est à Goncelin, mais beaucoup de gens habitent en face. J'irais même au supermarché en vélo si ce n'était pas aussi dangereux... Merci.</p>	<p>Je suis personne a mobilité réduite. Je ne pense pas être la seule... Il faut plus de réflexion sur cette question qu'une ou 2 places de stationnement s'il vous plaît (ex. Toilettes, possibilité de s'allonger, etc.)</p>
<p>Améliorer et sécuriser les lignes cyclables pour les trajets de Goncelin jusqu'aux villages voisins (une connexion sécurisée et pratique entre Goncelin et Le Touvet est demandée depuis des années). Limiter l'artificialisation des sols en utilisant un revêtement de sol poreux (absorption de l'eau pluviale dans le sol). Végétaliser (arbres, plantes grimpantes, toits et murs végétaux) au maximum pour faire du PEM un véritable îlot de fraîcheur. Rendre l'attente agréable (bancs, végétaux...). Réaménager la gare en lieu de convivialité, de lien et d'échanges (tiers-lieux avec café associatif, concerts, expos, ateliers de partage des savoirs, AMAP...).</p>	<p>Repenser la connexion en bus inter-communes dans la vallée (les déplacements sont compliqués quand la destination n'est pas Grenoble mais une autre commune de la vallée). Augmenter la fréquence et la fiabilité des trains et bus pour en faire une vraie alternative à la voiture. Faire un effort sur les tarifs des transports en commun pour que ce soit moins cher de les prendre plutôt que de prendre la voiture.</p>
<p>Favoriser et sécuriser les axes vélo en parallèle éviterait d'avoir à augmenter le nombre de stationnement et diminuerait l'usage de la voiture personnelle sur de courtes distances. Revêtement drainant pour les places de stationnement (dalles alvéolées) avec des emplacements ombragés.</p>	<p>Projet majeur et nécessaire, accueilli avec enthousiasme !</p>
<p></p>	<p>On ne peut pas traverser l'Isère en vélo, les routes sont soit impraticables soit dangereuses (à cause des voitures). Serait-il possible d'aménager des voies pour les traversées en vélo ?</p>
<p>Evitons l'étanchéification des sols (comme au Parking Relai du Touvet)</p>	<p>Deux points importants - le PEM doit être dimensionné correctement (pas comme le parking Relais du Touvet, qui suffit pour la semaine mais pas le samedi matin). Le Parking voitures accueille beaucoup de véhicules venant des hameaux de Goncelin, qui n'ont pas de transports en commun. S'il n'y a pas suffisamment de places, cela se déplacera vers les parkings communaux. Pour remplacer les voitures, nous utilisons des VAE : les arceaux ne suffisent pas pour les laisser à la journée, il faut des box très sécurisées. - Le PEM doit s'accompagner du développement des moyens de transports doux dans la vallée. Il n'est pas possible actuellement pour des enfants de venir du Touvet en Velo (non sécurisé !)</p>
<p>Il faudrait pouvoir mettre des vélos dans le train</p>	<p></p>
<p>Prévoir un maximum de verdure avec un maximum d'arbres Limiter l'emprise du parking sur les champs côté chartreuse Attirer au maximum les cyclistes et les piétons plutôt que les voitures en prévoyant des accès adaptés et attractifs : piste cyclable et chemin piéton côté Nord entre la RD29 et la gare,.... Fluidifier au maximum les accès à la gare pour les modes doux pour limiter les temps de déplacement</p>	<p>Ne pas créer des places de parking trop loin de la gare pour ne pas décourager les automobilistes garés trop loin. Sur le plan le parking côté Chartreuse semble trop loin de la gare.</p>
<p></p>	<p>1- Aménagement piéton en continuité entre champs du bourg et la gare : un trottoir côté train, ou un escalier pour rejoindre le parking juste après le pont de RD29 pour ne pas être obligé de traverser 2 fois la rue de la gare. 2- un parking 2 niveaux côté Belledonne (la Vogue peut se tenir sur la zone du nouveau parking côté Chartreuse...)</p>
<p>Plutôt que d'agrandir la bétonisation d'une terre agricole, ne vaudrait-il pas mieux optimiser le parking actuel et surtout le terrain attenant, par une extension en étage (qui ne gênerait en rien l'aspect visuel, car se situe en contrebas de l'avenue de la gare) ?</p>	<p>Le projet en lui-même donne la part belle aux véhicules motorisés, il ne détaille pas suffisamment la place faite aux modes doux, (accès directs et sécurisés pour piétons et cyclistes depuis les RD 523 et 29 surtout). Or ce sont principalement les habitants des communes environnantes de l'autre rive qui viennent actuellement en voiture à la gare et qui pourraient passer au vélo. Dommage que la traversée de vallée ne soit pas sécurisée avant le PEM, car cela donnerait un diagnostic plus réaliste des réels besoins en parking au lieu de créer un appel d'air.</p>
<p>Parkings perméables, ombrage par arbres ou panneaux solaires. Sécurisation de la sortie et de l'entrée de la commune sur la D29</p>	<p>Faciliter les jonctions entre les 2 rives.</p>
<p></p>	<p>Préparer et planifier dès que possible la liaison inter rives Goncelin - Le Touvet pour les modes actifs (vélo, marche). Le potentiel d'utilisation de cette liaison est énorme et réduirait drastiquement l'usage de la voiture pour rejoindre le PEM de Goncelin. Actuellement, la liaison est dangereuse pour les cyclistes, en particulier en heure de pointe.</p>
<p>Il est important de penser aux transports en commun sur l'inter rives. Actuellement il y a très peu de bus pour basculer d'une rive à l'autre. Ma fille est actuellement au collège de l'autre côté de la vallée et galère pour les trajets ; je vais régulièrement la chercher. En 2027, nous ne serons plus concernés mais je suis certaine que d'autres le seront, que ce soient les enfants qui habitent d'un côté et vont au collège de l'autre suite à des déménagements, que ce soient des enfants de parents divorcés ou juste pour des activités sportives... Il est important d'améliorer cette circulation par des transports en commun pour éviter tous ces trajets faits en voiture car il n'y a pas de solution plus écologique</p>	<p></p>

	Il faut une passerelle piétons et cycles sur l'Isère pour sécuriser et encourager l'accès en vélo depuis l'autre côté de la vallée
<p>Favoriser le covoiturage et l'auto-stop organisé, au détriment des déplacements individuels</p> <p>Proposer une plate-forme de covoiturage pour les principaux points de départ /arrivée, accessible en instantané, sur les offres de places disponibles pour permettre de grouper des usagers jusqu'à quelques minutes avant une arrivée ou départ de train ou bus.</p> <p>Proposer un emplacement de covoiturage pour les personnes partant de la gare avec de la disponibilité dans leur voiture, susceptibles d'accueillir quelqu'un en dernière minute.</p> <p>Remettre en place, pour les villages alentours avec une moindre fréquentation, un service de transport à la demande sur réservation et augmenter les plages horaires : des transports circulent à vide (notamment pendant les vacances scolaires) et ne répondent pas nécessairement au besoin des usagers qui sont présents et qui pourraient l'emprunter.</p>	<p>Il faut faire respecter les différents emplacements pour plus de fluidité et de sécurité. Exemple : les places dépose minute sont souvent occupées à la journée !</p> <p>Engager une discussion avec la SNCF sur l'opportunité d'un arrêt des trains « directs » Grenoble-Chambéry, au vue du nombre d'usagers qui doit encore augmenter, afin de réduire le temps de trajets et mobiliser plus d'utilisateurs sur les transports en commun.</p>
Envisager un parking relais avec auvent (comme casino Crolles) sur lequel installer des panneaux solaires. Augmenter la verdure	Il faut plus de places de parking et qu'il soit entretenu.
	Le Cheylas se trouve loin de la gare en vélo. L'hiver principalement, et compte tenu du matériel que je dois emporter, le trajet est impossible. Des panneaux photovoltaïques pour protéger les véhicules de l'ensoleillement aurait pu être proposés.
Envisager un parking relais avec auvent (comme casino Crolles) sur lequel installer des panneaux solaires. Augmenter la verdure	
Prévoir des arbres pour faire de l'ombre naturelle pour les voitures. Laisser des zones délimitées en tonte raisonnée avec un panneau explicant l'objectif de la démarche.	
<p>Panneaux solaires pour le fonctionnement de la gare.</p> <p>Végétaliser le plus possible en tenant compte des sécheresses.</p> <p>Bus électriques.</p> <p>Réouverture des gares fermées, comme celle de Tencin, pour éviter aux usagers de prendre leur voiture pour se rendre à la gare.</p>	
	Qu'est-ce que c'est un PEM? Ca reste très vague avec les explications que vous donnez.
Je pense que ça pourrait être intéressant d'avoir un parking couvert avec un toit équipé de panneaux photovoltaïques puisque nous sommes exposés au sud et que la surface est assez dégagée.	Initiative très intéressante, j'ai quelques doutes cependant sur le besoin d'un espace arrêt de bus aussi conséquent.
Je pense qu'il serait intéressant d'étudier de passer des routes en sens unique. Cela mérite une réflexion globale pour rendre plus agréable le centre ville. Cela nécessite sûrement d'autres aménagement pour fluidifier les intersections (rond point, etc) Concernant le vélo je pense qu'il faut favoriser la jonction vers les « vraies piste cyclables » (c'est à dire pas en bord des routes principales) même si ces dernières ne sont pas encore finalisées.	
Le principal moyen de rendre les PEM « bas carbone » est de maximiser le nombre de ses usagers, via les transports doux. Il est donc nécessaire que le SMMAG puisse avoir de l'influence sur la CCLG pour synchroniser les traversées de vallée en mode doux afin de connecter efficacement les deux rives.	Synchroniser les actions du SMMAG et de la CCLG pour faciliter l'accès aux PEM en mode doux, depuis la rive droite.
Mettre une structure de capteurs solaire sur les zones non végétalisées.	J'espère que la conception prend en compte la sauvegarde de notre environnement et a une vision sur le long terme
	Revoir complètement les rampes pour les vélos sur les escaliers de la gare suite au derniers travaux. Les rampes sont beaucoup trop étroites et proches des rambardes, très peu pratiques à l'usage ! Prévoir de les élargir.
<p>Un parking dont le revêtement est perméable</p> <p>La création d'une zone humide au milieu du PEM, récoltant les eaux pluviales et permettant le développement de biodiversité</p> <p>La plantation d'arbres pour ombrager le parking et rafraichir la zone</p>	<p>Les zones de transit piéton / bus / voiture / vélo doivent être clairement dissociées pour éviter les transits qui se croisent, et donc les risques pour la sécurité</p> <p>Je suis prêt à participer à un groupe de travail s'il venait à être créé en tant qu'usager</p>
Il faut absolument une liaison sécurisée entre Le Touvet et Goncelin.	
Il faut aussi des horaires de bus Goncelin - Le Touvet en phase avec les horaires des trains	
Il faut maximiser le nombre d'usagers du PEM grâce aux transports doux. Il faut que le SMMAG et la CCLG synchronisent les liaisons inter rives en modes doux pour connecter efficacement les rives	Synchroniser les actions de SMMAG et CCLG pour faciliter l'accès aux PEM en mode doux, depuis la rive droite.

	<p>C'est une excellente idée car l'accès à la gare est aujourd'hui pensé pour être fait en bus ou voiture exclusivement. Pour favoriser le développement du vélo il manque aujourd'hui :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des solutions de stationnement vélo sécurisés (les quelques casiers ne me paraissent pas suffisants et il manque une caméra de surveillance à mon sens). L'idée est d'être sûr d'avoir une place de stationnement en partant de chez soit (à un coût très abordable, voire gratuit) - des meilleures conditions cyclables vers les villes voisines (Alleverd me concernant), ça ne rentre pas dans le projet mais c'est lié <p>Par ailleurs l'autostop ou le covoiturage pourraient apporter des solutions mais il manque des outils pour fiabiliser son utilisation et "assurer" un service : Par exemple il faut que le point d'arrêt permette de concentrer tous les flux de voiture, donc ça pourrait être</p> <ul style="list-style-type: none"> - vers le cimetière dans le sens Goncelin -> Le Touvet, - et devant la gare pour le sens Le Touvet -> Goncelin, en modifiant le sens de circulation pour faire en sorte que toutes les voitures passent par la gare en arrivant de l'autoroute.
	De plus en plus difficile de se garer à Goncelin (champs, chemin....). Il n'y a pas de bus actuellement de La Terrasse... La gare n'est plus adaptée pour le nombre d'utilisateurs
	Merci de veiller à ce que les parkings restent gratuits et libres d'accès à toute heure du jour et de la nuit au risque de déplacer les usagers vers d'autres parkings, même plus loin.
	Il faut garder un parking gratuit et assez grand, car nous n'avons pas le choix de faire Tencin/Goncelin en voiture pour pouvoir avoir le peu de train qui font Grenoble-Chambéry.
Le plus possible de matériel français et local	Il est compliqué de savoir si dans quelques années on utilisera le PEM mais c'est une bonne idée qui peut faire gagner du temps à tout le monde
Végétalisation des parkings	<p>Augmenter les flux des bus entre Alleverd et Goncelin, en correspondance avec tous les trains direction Grenoble. Ou alors des bus entre Alleverd et Grenoble, pour avoir un seul moyen de transport (le bus).</p> <p>Et l'après midi, sur le retour Grenoble-Alleverd, augmenter le nombre de bus Goncelin-Alleverd selon l'arrivée des trains.</p> <p>Pour la SNCF : augmenter la taille des trains avec des wagons sans siège pour rentrer avec les vélos.</p> <p>J'aimerais faire plus de voyage avec mon vélo, mais c'est très saturé !</p>
Une mare de biodiversité pour attirer libellules et grenouilles et pour éviter la prolifération des moustiques. Des panneaux solaires qui produisent de l'électricité et qui mettent à l'ombre les véhicules et les personnes.	Merci pour cette consultation
Eviter le bétonnage et penser à une végétalisation des lieux qui permette de rendre le temps d'attente du transport en commun agréable et surtout respirable en plein été.	Une liaison sécurisée pour les vélos entre Le Touvet et la gare de Goncelin est une attente forte de nombreux abonnés du TER
<p>Demande n°1 : plus de trains ! (beaucoup plus : toutes les 1/2 heure en journée, toutes les 20 min aux heures de pointe) et avec plus de wagons. Quand on met son vélo dans le train, ça peut être très compliqué d'avoir de la place.</p> <p>Demande n°2 : du bois, des arbres, de la végétation. On a besoin de nature en ville. Merci !</p>	Ce serait bien de prendre en compte aussi la circulation à vélo dans Goncelin et entre les 2 rives (hyper dangereuse, même en utilisant le passage sous l'autoroute). La route des îles reste difficile à traverser pour aller à la gare à cause de la vitesse des voitures. Pourquoi pas un radar en ville ?
<p>Favoriser une VRAIE liaison vélo entre Le Touvet et Goncelin.</p> <p>Et plus généralement, faire de vrais itinéraires cyclables, c'est-à-dire avec une séparation physique de la route par au moins un petit terre-plein (type bordure) plutôt que de faire des extensions cyclables à l'extérieur des voies de circulation.</p> <p>Je pense qu'il y a déjà pas de mal de solution de transport en commun, mais difficile de les relier en vélo aujourd'hui car c'est trop dangereux.</p>	
	Nous avons besoin de sécuriser un accès vélo pour venir du Touvet avec une voie réservée
Végétaliser +++	<p>Pouvoir venir en vélo en toute sécurité depuis le Touvet</p> <p>Un train toutes les demi heures en heure creuse, toutes les 10 min en heure de pointe</p>
	Un trajet sécurisé et délimité (éclairage et barrières de protection) pour piétons et vélos sur l'axe Le Touvet-Goncelin
	RER grenoblois devant s'arrêter à Brignoud, ça serait bien de l'arrêter au moins à Goncelin voire Pontcharra
Parking automobile couvert de panneaux solaires, ainsi que la gare. De l'herbe et des arbres pour la fraîcheur plutôt que du bitume.	Il faut une piste cyclable et une voie piétonne sécurisée entre Le Touvet et Goncelin. Actuellement rien n'est fait pour eux et c'est très dangereux.
Entreprises du Grésivaudan pour les travaux Carrières locales pour les matériaux	Un grand nombre d'usagers de la gare de Goncelin arrive par le côté du Touvet aujourd'hui. Or il n'existe pas de passage sécurisé entre ces deux rives pour les piétons et les cycles. C'est très dangereux.
Couvrir le parking voitures de panneaux photovoltaïques et la gare aussi. Le plus d'herbe possible et des arbres pour être au frais, plutôt que du goudron.	Une voie cycle-piéton sécurisée pour Le Touvet-Goncelin. Aujourd'hui très dangereuse, il faut faire quelque chose
	Je viens d'Alleverd et souhaite utiliser Mcovoit'. Je prends le train à GONCELIN hors à ma connaissance il n'y a pas de point d'arrêt Mcovoit' à Goncelin. Dommage car c'est un croisement stratégique pour les déplacements, c'est une gare routière alors pourquoi ne pas faire un point Mcovoit' ici ? La vallée du haut Grésivaudan représente de nombreux trajets...

<p>Des panneaux solaires sur les places de parking existants. Un endroit pour gonfler et réparer les vélos. Eviter de bétonner le champs. Ne pas utiliser de l'enrobé. Mettre en place une couche de forme naturelle pour les places de parking</p>	<p>Améliorer la connexion de la gare avec des pistes cyclables adaptées depuis Le Touvet jusqu'à Goncelin et environs. Mettre en place des bus autonomes pour les villes avec une demande réduite, ou bien un service à la demande via une application ou appel téléphonique. Mettre des bus avec la technologie hydrogène. Mettre en place des trains autonomes.</p>
<p>Des arbres pour s'abriter du soleil et végétaliser l'environnement.</p>	<p>Il est impératif et urgent de prévoir un vrai cheminement piéton et surtout vélo pour traverser la vallée entre Le Touvet et Goncelin et de prévoir des bus le soir jusqu'au dernier TER. Il faut réouvrir la gare et y installer une borne et mettre surtout une information claire sous forme de panneau informatique des bus disponibles et horaires, comme dans une gare routière, car on est un peu perdu si on n'a pas l'habitude de prendre le bus.</p>
<p>Ne pas imperméabiliser les parkings ; les arborer pour avoir de l'ombre en été. Utiliser au maximum les matériaux pris sur place : terre végétale, gravas pour couche inférieure. Eclairage à détection</p>	<p>Plutôt que de faire un appel d'air à la voiture individuelle en proposant un parking côté Chartreuse actuellement en terres agricoles, ne serait-il pas judicieux de réhabiliter le parking côté Belledonne en optimisant les places par un marquage et surtout en ACCELERANT la réalisation d'une voie cyclable et piétonne sécurisée Goncelin-Le Touvet ? Evaluer ensuite la diminution de l'utilisation de la voiture afin d'étudier la nécessité ou non d'un parking côté Chartreuse. Et sécuriser les abords de la gare pour des flux cyclistes, piétons et voitures non conflictuels.</p>
	<p>Votre questionnaire ne prend pas en compte les personnes arrivant sur Goncelin pour travailler à proximité : Goncelin / Le Touvet / St-Vincent-de-Mercuze voire Le Cheylas...</p>
	<p>Bonjour, Il y a urgence à aménager un itinéraire cyclable sécurisé entre Le Touvet et Goncelin. La départementale est dangereuse et très fréquentée. Attention toutefois à ne pas concevoir un itinéraire cyclable trop alambiquée et en définitive trop long. Merci pour cette concertation.</p>
	<p>Il faut impérativement aménager un itinéraire cycles sécurisé Goncelin et Le Touvet. La RD est trop dangereuse. Un itinéraire sécurisé, direct et simple pour ne pas perdre de temps. Merci</p>
<p>1. Favoriser l'accès quotidien à la gare en mobilité douce (route sécurisée, notamment depuis le rond-point du Touvet, pour les vélos pour adultes et enfants, sans rallonger le parcours) - aujourd'hui beaucoup prennent leur véhicule individuel car la route est très dangereuse pour les vélos. 2. Ajouter des rames aux heures de pointes avec de la place pour les vélos (impossible voire dangereux de rentrer avec un vélo dans les rames aux heures de pointe), lorsqu'ils peuvent rentrer ils doivent être mis à la verticale entre 2 rames - pas dans les emplacements prévus car complets depuis la 1ère gare - la position est très instable et dangereuse pour les personnes à proximité du vélo, sans même parler de l'inconfort les jours de pluie 3. Replanter des arbres sur les parkings pour éviter des véhicules en surchauffe et une utilisation excessive de la climatisation. 4. Ne pas ajouter des gadgets électroniques peu utiles, énergiques et coûteux en entretien</p>	
	<p>Un PEM, c'est bien. Une hausse de la fréquence des bus aux heures de pointe, c'est bien aussi. Des TER longs (et pas courts) c'est bien aussi, car en hiver, tout le monde pourrait s'asseoir.</p>
<p>Parkings drainants</p>	<p>Bonjour Vu la distance des communes desservies par le train, il est indispensable de prévoir suffisamment de places de parking de voitures, pour permettre aux usagers de rejoindre la gare depuis tous les balcons de Belledonne et villes environnantes d'Alleverd et Le Touvet...</p>
<p>J'aime l'idée du "terrain vague pour le parking et pour héberger la Vogue", pourquoi pas le généraliser jusqu'aux abords de la gare ?</p>	<p>Je ne comprends pas pourquoi l'agrandissement est principalement une expansion énorme du parking voitures. Pour poursuivre sur ce thème, tous les aménagements de la gare pour les mobilités actives ont une efficacité complètement bridée par le non-aménagement de la traversée de l'Isère pour ces mobilités.</p>
	<p>Augmenter les fréquences des bus au niveau du PEM Favoriser les correspondances au niveau du PEM (adéquation des horaires) Augmenter l'amplitude horaire des transports en commun Favoriser le portage des vélos musculaires au sein des transports en commun</p>

<p>Il faudrait limiter les surfaces étanches, garder un maximum de haies naturelles qui permettent aujourd'hui aux insectes de survivre entre les floraisons des zones cultivées de la vallée</p>	<p>Les consignes existantes mises en place par la SNCF en gare sont parfaites. Des consignes payantes seront un coût supplémentaire pour les employeurs (PDE) et les usagers pour un service moins pratique.</p> <p>L'agrandissement du parking va entraîner par effet d'aubaine plus de circulation aux horaires des trains sur une section, déjà très dangereuse pour les vélos, qui n'a pas d'aménagement.</p> <p>Le projet de parking ne semble pas inscrit dans une réflexion globale avec les communes adjacentes visant à encourager des modes de transports alternatifs. Il y a 15 ans nous étions une dizaine de personnes à utiliser le train quotidiennement. Avec l'électrification, la robustification du réseau et de nouvelles rames, le nombre de voyageurs augmente continuellement. Certains trains sont maintenant saturés. Les nouvelles offres multimodales permettront certainement d'accroître le trafic. Cependant, commencer par créer de nouveaux parkings risque d'être une occasion manquée pour favoriser les alternatives à la voiture individuelle.</p>
<p>Mieux travailler les propositions de covoiturage depuis les communes comme Allevard ou Crêts-en-Belledonne Assurer plus de liaisons bus depuis les villes périphériques et les précédentes. Assurer que ces liaisons bus soient coordonnées avec les trains</p>	<p>4 ou 5 millions d'euros est un budget important. Si on met en place des infrastructures mais que le fonctionnement n'est pas à la hauteur (problème de trains, de retard de bus, etc), on ne répondra que partiellement aux attentes des usagers. Ce que l'on souhaite c'est de la fluidité dans les transports (limiter les pertes de temps, optimiser le planning de la journée). Cet objectif doit apparaître plus affirmé dans le projet.</p> <p>Dans le détail, il faut se poser la question du développement de nouveaux parkings sachant qu'aujourd'hui l'offre de transport en commun et de covoiturage depuis les communes périphériques n'est pas optimisée.</p> <p>Merci</p>
	<p>GRENE (Grésivaudan Nord Environnement), association reconnue d'intérêt général, est très active sur les mobilités dans le Grésivaudan.</p> <p>A ce titre nous avons étudié le projet du Pôle d'change Multimodal mis en place par le SMMAG.</p> <p>De nombreux points positifs nous sont apparus, en particulier sur les aménagements pour la desserte en bus, ainsi que l'organisation des cheminements piétons et cycles autour de la gare, comme de la prise en compte de l'autopartage et de l'autostop.</p> <p>Concernant l'aménagement d'un nouveau parking automobile, nous comprenons la nécessité d'une nouvelle organisation car le stationnement actuel est saturé et l'accès à la gare difficile.</p> <p>Toutefois nous ne trouvons pas d'étude sérieuse sur la répartition géographique de la provenance des utilisateurs de véhicules particuliers (étude de stationnement). Il est signalé qu'une liaison cyclable sera mise en place à terme entre les deux rives de l'Isère, du Touvet à Goncelin, mais la mise en place d'un nouveau parking ne prend pas en compte l'impact de la création de cette voie sécurisée très demandée par les utilisateurs que nous représentons.</p> <p>Construire un nouveau parking et le dimensionner avant d'avoir réalisé la liaison cyclable entre les deux rives, c'est prendre le problème à l'envers.</p> <p>Actuellement les terrains concernés par le projet (zone 4) sont cultivés et nous nous inquiétons de la transformation de ces terrains agricoles (classés Aap) en parking. Dans le contexte actuel du changement climatique et de la faible résilience de notre pays, il est primordial de préserver les terres agricoles.</p> <p>Nous demandons la réalisation de cette liaison et l'étude de son impact avant toute décision sur la structure d'un nouveau parking pour la voiture individuelle.</p>
<p>Panneaux solaires pour la gare</p>	<p>Un espace pour le bus de nuit</p>
<p>Un point de "ramassage" de passagers en direction des villages environnants (Le Touvet, La Terrasse...)</p>	
<p>Faites simple, ne construisez pas plus que nécessaire, et zéro artificialisation nette des sols s'il vous plaît...</p>	<p>Franchement, a-t-on vraiment besoin d'un machin à 5 millions d'euros?? Ouvrir la salle d'attente serait déjà un énorme confort quand le train du matin est en retard !</p>
<p>Pour améliorer l'impact carbone des mobilités sur le PEM il faut mettre en place des liaisons sécurisée pour les vélos, pour permettre à la population des deux rives de s'y rendre en toute sécurité.</p>	<p>Construire un nouveau parking automobile sur des terres agricoles au détriment des cultures nourricières, sans avoir mis en place une liaison cycliste sécurisée entre les deux rives, c'est prendre le problème à l'envers.</p> <p>Il faut faire un diagnostic sur les modes de déplacement actuels, mettre en place la liaison sécurisée et faire ensuite un nouveau diagnostic pour évaluer les besoins</p>

<p>La limitation des impacts environnementaux passe par la limitation des emprises au sol du projet, avec notamment un dimensionnement fin des surfaces de parking (en particulier côté Chartreuse où l'implantation impacte des parcelles aujourd'hui dépourvues d'aménagement) tenant compte des nombreuses places de parking existantes à proximité du PEM (ex: parking du gymnase, parking proche de la médiathèque).</p> <p>Il me semble indispensable d'opter pour des solutions de parking perméables (végétalisés, ou mixte avec utilisation de dalles alvéolaires) adaptées aux caractéristiques techniques des terrains concernés et à l'usage projeté.</p> <p>Il me semblerait également judicieux de tendre vers une intégration paysagère des aménagements, s'appuyant notamment sur l'implantation d'espèces végétales locales (ex: marque "Végétal local").</p> <p>L'amélioration de l'impact carbone des mobilités sur le PEM (hors phases de travaux) implique selon moi non seulement un report modal vers les transports en commun depuis le PEM mais également des objectifs ambitieux de report modal de la voiture vers les mobilités actives (marche, vélo) et bus sur les trajets d'accès au PEM.</p>	<p>Ce projet est réjouissant, puisqu'il permettra entre autre un meilleur aménagement des alentours de la gare qui jouent d'ores et déjà un rôle de PEM, avec probablement l'ajout de services appréciables.</p> <p>Ainsi, il est notamment louable de viser une meilleure définition des places de parking, en vue d'optimiser l'usage des espaces déjà sollicités.</p> <p>Je m'interroge néanmoins quant à l'absence dans le document de présentation du projet de données claires sur les hypothèses et objectifs chiffrés sur lesquelles s'appuie le dimensionnement des aménagements prévus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Données actuelles (parts modales d'accès au PEM / origine des usagers du PEM / ...) - Hypothèses/objectifs (ambitions d'évolution de toutes les parts modales depuis, mais également vers, le PEM / évolution du nombre d'usagers du PEM / ...) <p>La création de nouvelles places de parking pouvant faire appel d'air pour l'usage de la voiture pour se rendre au PEM, est-il prévu que le projet d'aménagement soit complété par des actions publiques incitant au changement de comportement pour favoriser un report modal de la voiture vers les mobilités actives (marche, vélo) et bus sur les trajets d'accès au PEM (voire plus globalement l'accès aux écoles, gymnase, médiathèque...)?</p> <p>Par ailleurs, bien qu'une volonté d'apaisement des conflits d'usages (sentiment d'insécurité à proximité des écoles lié à une vitesse excessive des conducteurs,...) pouvant exister sur les parkings aux abords de la gare soit totalement louable, il me semble incohérent (en particulier dans une volonté d'éco-conception) de vouloir vider certains parkings pour en remplir de nouveaux à peine plus loin. Il me semble nécessaire d'intégrer dans le dimensionnement des parkings du PEM une gestion plus globale de la fréquentation des parkings à proximité, avec la mise en place de solutions innovantes permettant d'identifier des places pour chaque usage (selon les plages horaires correspondantes), et d'imposer une baisse de vitesse (réduction de la largeur de chaussée, végétalisation, réappropriation de l'espace par les modes doux par la création d'une zone de rencontre, ...) le long du parc.</p> <p>Par ailleurs, en tant qu'usager du train pour mes déplacements domicile-travail, je m'inquiète quant à la prise en compte de l'évolution de la fréquentation des trains à destination de Grenoble, les rames étant déjà souvent bien pleines (sans parler des espaces dédiés aux vélos, totalement insuffisants) à l'arrivée des trains en gare de Goncelin. Un rallongement des trains existants est-il prévu?</p> <p>Pourquoi le projet de SERM (RER grenoblois) ne va-t-il pas jusqu'à Pontcharra?</p> <p>Malgré une amélioration prévue de la fluidité du trafic (visant à réduire les retards ponctuels de train), les usagers de la gare de Goncelin se verraient lésés par une augmentation de la durée du trajet (arrêt supplémentaire en gare de Domène) sans pouvoir bénéficier d'une augmentation de la fréquence des trains.</p> <p>L'ajout d'un arrêt en gare de Goncelin sur les trains "directs" ne s'arrêtant actuellement qu'à Pontcharra a-t-il été étudié?</p>
<p>Décarbonner le PEM en diminuant au maximum l'usage individuel de la voiture pour accéder au PEM et en jouant sur le levier stationnement accompagné d'un projet de management personnalisé ambitieux</p>	<p>Techniquement le projet est bien mais il manque le diagnostic qui nous amène au scénario retenu.</p> <p>Ce manque influence la qualité de ce que l'on appelle la concertation réalisée pour ce projet</p> <p>Quand nous avons réalisé la concertation pour la traversée inter rives Crolles-Brignoud, nous étions partis d'un diagnostic qui concluait à 2 ou 3 scénarios qui ont été discutés (les avantages, les inconvénients, les contraintes techniques etc).</p> <p>La concertation n'est d'ailleurs qu'une forme de participation à l'élaboration d'un projet qui comporte plusieurs niveaux de participation : information, consultation, concertation et coconstruction.</p> <p>Quel rôle pourrait jouer les corps intermédiaires dans un processus de participation en plus des réunions grand publiques absolument nécessaires ?</p>
	<p>Bonjour</p> <p>vous trouverez sur le lien https://www.adtc-grenoble.org/wp-content/uploads/2024/07/ContributionADTCsda-ConcertationPEM-Goncelin.pdf la contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à la concertation sur le projet de PEM de Goncelin</p> <p>En plein soutien à ce projet de PEM</p> <p>Président de l'ADTC - Se déplacer autrement</p>

Il serait intéressant que des lignes de bus correspondent aux arrêts de TER
à Goncelin, pour effectuer la liaison en TC Goncelin le Touvet, d'investissement.

DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE

Création d'un pôle d'échanges multimodal à Goncelin

10 juin > 21 juillet 2024

Compte rendu
RÉUNION PUBLIQUE
2 juillet 2024



SMMAG
Au cœur de vos déplacements



2/07/2024
18H30



MAIRIE DE
GONCELIN



36
PARTICIPANTS

Sommaire

1. Introduction p.3
2. Présentation des avis partagés
sur les panneaux p.3
3. Synthèse thématifiée
des échanges p.6

1. Introduction

1.1. Contexte

Organisée par le SMMAG, maître d'ouvrage du projet de création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) en gare de Goncelin, une concertation est menée en référence à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme. Les habitants sont invités à s'exprimer sur les aménagements et services à inclure dans le futur PEM. Les avis recueillis vont permettre de mieux comprendre les attentes de chacun et de les prendre en compte dans la phase d'études après cette concertation publique. Les objectifs sont de :

- Fournir au public une information claire;
- Permettre la participation de l'ensemble du public concerné ;
- Offrir au public la possibilité d'exprimer ses attentes, ses remarques, ses idées et permettre l'échange des points de vue.

Dans le cadre de cette concertation, une réunion publique a été organisée le 2 juillet 2024 en mairie de Goncelin.

1.2. Déroulé de la rencontre

- Partage des avis des participants grâce à des gommettes de couleurs à coller sur des panneaux présentant le projet.
- Présentation des grandes orientations du projet.
- Échanges entre participants et maître d'ouvrage.

Le présent document est une synthèse thématisée des échanges.

2. Présentation des avis partagés sur les panneaux

2.1. Méthode

Dès leur arrivée et avant le début de la réunion, les participants étaient invités à coller des gommettes de couleur sur des panneaux présentant les objectifs, les éléments du programme et les principes d'aménagement du projet.

Ils avaient à leur disposition :

- Des gommettes vertes pour souligner les points du projet avec lesquels ils sont en accord.
- Des gommettes rouges pour souligner les points du projet avec lesquels ils sont en désaccord.
- Des gommettes jaunes pour souligner les points du projet qui sont incompris.

2.2. Synthèse

2.2.1. Points forts du projet selon les participants (vert):

- Le parvis confortable pour les usagers de la gare.
- L'amélioration et la sécurisation de la desserte en transport collectif.
- Une zone dédiée au covoiturage, au stationnement des PMR et des vélos.

2.2.2. Point de désaccord avec les propositions (rouge) :

- La superficie du parking côté Chartreuse, jugée trop importante par certains participants.
- Le manque de confort et de sécurité concernant la circulation dans la rue de la gare. (Hors périmètre du projet)

2.2.3. Point de questionnement (jaune) :

- L'aménagement du carrefour pour accéder au PEM

4 OBJECTIFS À ATTEINDRE



Accompagner les changements de comportements de mobilité



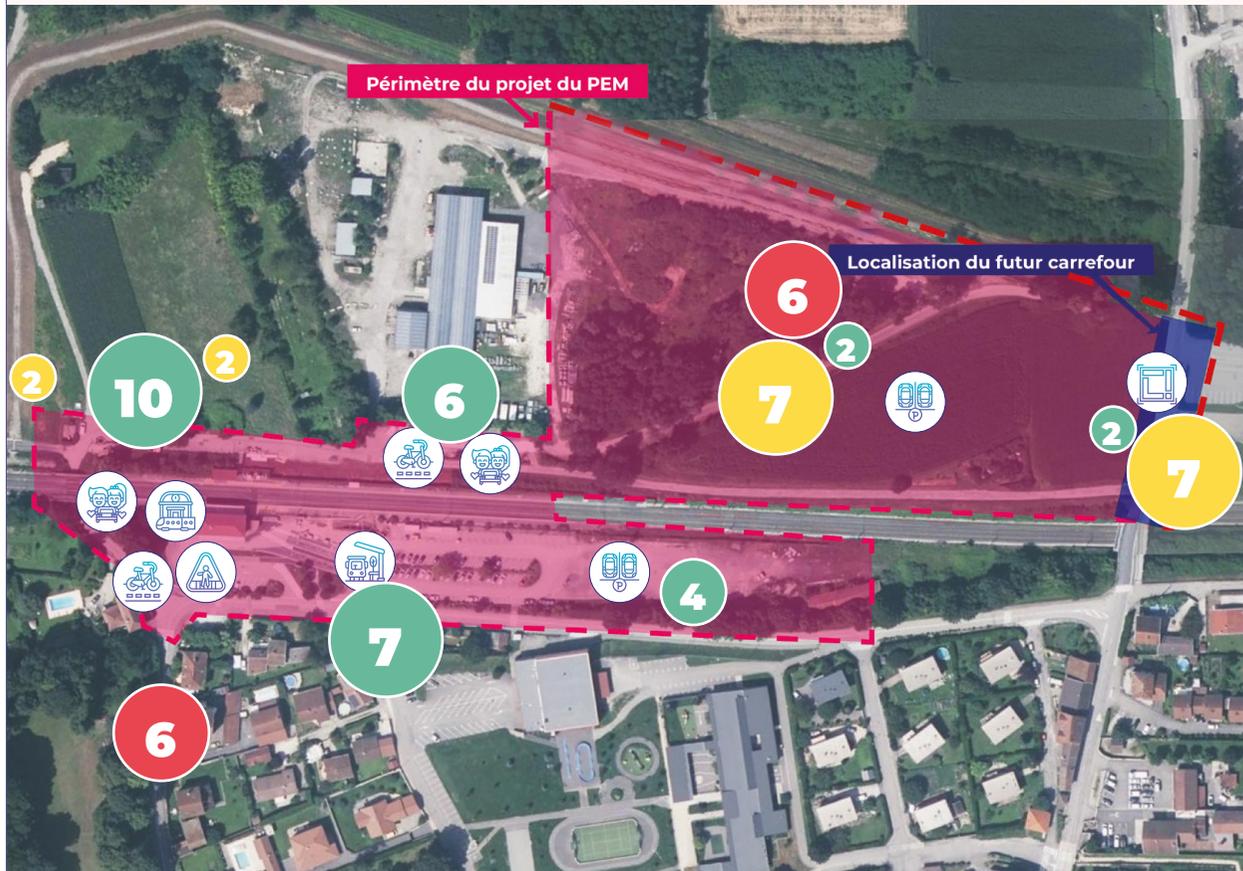
Développer l'usage des transports en commun en développant des connexions et des nœuds d'échanges optimisés.



Favoriser le covoiturage, l'autostop organisé et l'autopartage, grâce à la création de parkings relais.



Faciliter l'accès à la gare à pied et à vélo, grâce à des cheminements confortables et des stationnements cycles sécurisés



PÉRIMÈTRE DU PROJET ET PROGRAMME



Aménager un parvis de la gare.



Améliorer la desserte de la gare par les transports en commun.



Sécuriser les accès modes actifs en entrée du parvis de la gare.



Aménager des stationnements cycles.



Réaménager le parking existant, améliorer l'accès pour les véhicules, et créer un parking relais de 170 à 190 places côté Ouest entre l'Isère et la gare.

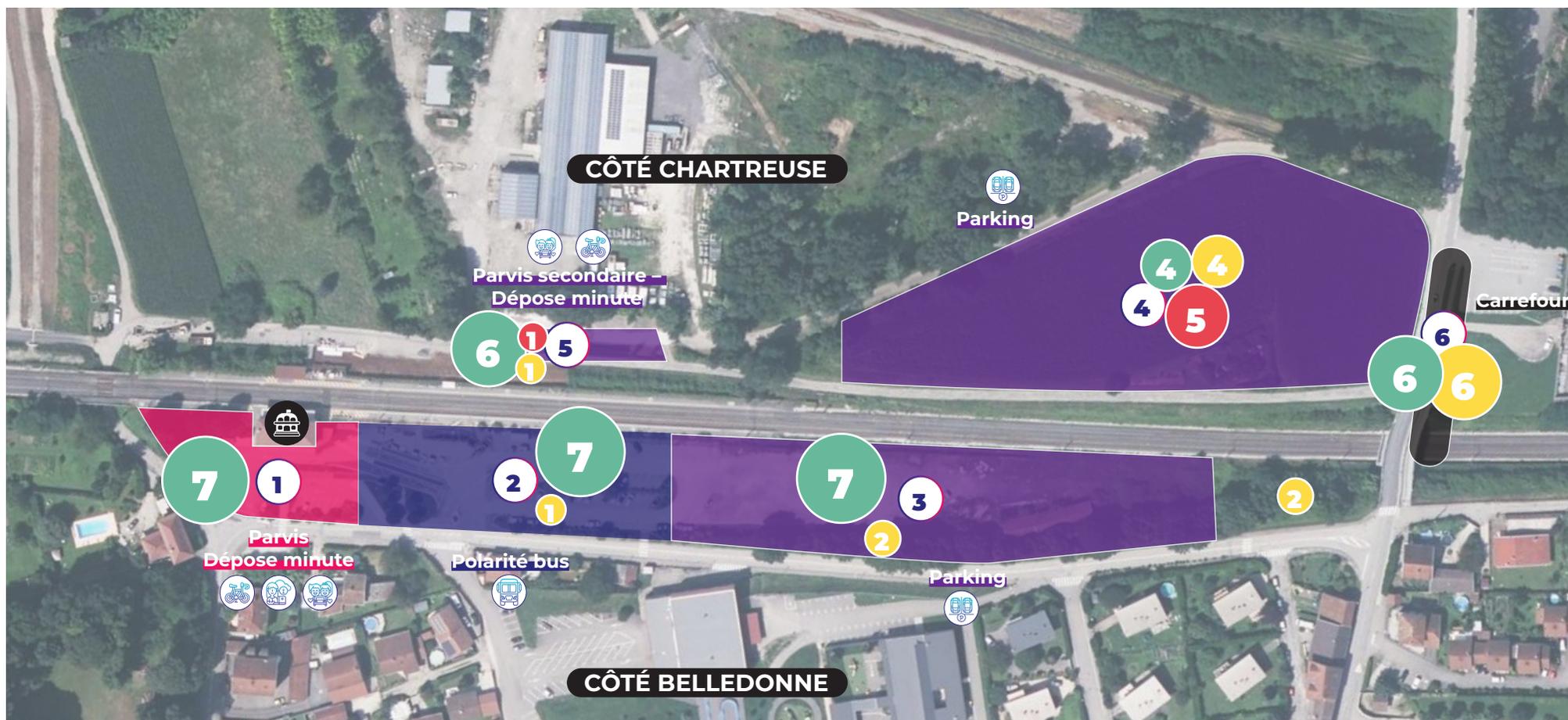


Aménager le carrefour entre la RD29 et la voie de desserte du parking relais côté chartreuse.



Aménager des zones de dépose minute, taxis et d'autopartage.

Légende : ① Nombre de gommettes collées par les participants ● Je suis d'accord avec cet objectif et/ou élément de programme ● Je ne suis pas d'accord avec cet objectif et/ou élément de programme ● Je m'interroge sur cet objectif et/ou élément de programme



① Aménagement d'un parvis confortable avec dépose-minute, places PMR, taxi et d'autopartage ainsi que des consignes vélos sécurisées et des arceaux vélo (permettant notamment l'accueil de vélos cargos).

② Réaménagement et sécurisation de la gare routière pour une desserte en transports en commun de qualité.

③ Aménagement d'un parking végétalisé aménagé sur les espaces actuels de parking. Cet espace sera pensé pour continuer d'accueillir la Vogue chaque année.

④ Réalisation d'un second parking facilitant le stationnement des usagers du TER. L'accès se fera à partir de la RD29.

⑤ Espace stationnement pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et le covoiturage ; consignes vélos sécurisées.

⑥ Aménagement d'un carrefour entre la RD29 et la voie de desserte du parking relais.

Légende : ① Nombre de gommettes collées par les participants ● Je suis d'accord avec ce principe d'aménagement ● Je ne suis pas d'accord avec ce principe d'aménagement ● Je m'interroge sur ce principe d'aménagement

3. Synthèse thématisée des échanges

Rappel des objectifs du projet : le PEM de Goncelin est un projet multimodal qui s'articule autour de la gare, se connecte aux infrastructures cyclables du secteur et est relié aux différentes lignes de transports collectifs. Il vise à garantir le confort de tous les usagers, quel que soit leur mode de déplacement.

Les questions et remarques des participants sont retranscrites ici en italique et suivies des réponses apportées par l'équipe projet du SMMAG et la ville de Goncelin. Ces échanges ont été triés par thématiques.

3.1. Échanges concernant l'usage de la voiture

3.1.1. Le stationnement

Le second parking côté Chartreuse est situé sur une parcelle privée. Qui a la maîtrise foncière de cette parcelle et qui en sera le propriétaire ?

[Réponse de la CCLG] Cette parcelle est en cours d'acquisition par la communauté de commune du Grésivaudan (CCLG).

Concernant le propriétaire final, deux options sont possibles : soit le foncier est ensuite mis à disposition du SMMAG, soit il lui est cédé en pleine propriété. Dans les deux cas, l'entretien des aménagements sera sous la responsabilité du SMMAG

La question du nombre de places de stationnement divise les participants. Certains s'interrogent sur la capacité des parkings à absorber la demande de stationnement : Est-ce qu'il y aura vraiment assez de places de stationnement s'il y a une hausse de fréquentation du PEM par rapport à aujourd'hui ? La majorité des participants regrettent de voir autant d'espace alloué au stationnement : Pourquoi vouloir plus de stationnement autour de la gare ? Le parking côté Chartreuse semble fortement dimensionné par rapport à l'existant, est-ce que ce n'est pas encourager l'usage de la voiture ?

[Réponse du SMMAG] Le calibrage du nombre de places de stationnement prend en compte différents facteurs :

Il y a environ 250 places de stationnement autour de la gare aujourd'hui et les parkings des équipements et services à proximité sont également en partie utilisés par des usagers de la gare. Une enquête de stationnement réalisée en février 2024 a évalué le besoin de places de stationnement pour le fonctionnement actuel à environ 350 places.

Le futur PEM de Goncelin est entouré de différents aménagements de pistes cyclables existantes et à venir. Ces infrastructures et projets vont permettre d'accompagner un changement de comportement vers l'utilisation des modes actifs, notamment du vélo, pour rejoindre le PEM. À l'horizon 2030, le SMMAG vise un report modal de 10% des véhicules particuliers vers les modes actifs.

Au stade des études préliminaires, le programme du PEM de Goncelin comprend 320 à 350 places de stationnement. Ce chiffre tient compte de l'évolution socio-démographique, des projections de report modal et de la volonté de soulager les parkings des équipements situés à proximité du PEM.

Est-ce qu'un système de stationnement en ouvrage a-t-il été étudié et pourquoi pas retenu ?

[Réponse du SMMAG] Afin de mener les nombreux projets de pôles d'échanges multimodaux et de liaisons cyclables indispensables sur le territoire du Grésivaudan, le SMMAG doit optimiser le coût de chacun d'entre eux. A ce stade, le stationnement en ouvrage, beaucoup plus coûteux en investissement mais aussi en exploitation, n'est pas une option retenue.

Le parking côté Chartreuse est nécessaire, mais pourrait-il être aménagé de façon progressive en gardant des zones enherbées, aménagées si besoin ?

[Réponse du SMMAG] La réalisation du parking côté Chartreuse répond à plusieurs objectifs : délester les parkings des équipements communaux afin de leur permettre de répondre à leur vocation première, libérer de la place en gare, côté Belledonne, afin de permettre les aménagements bus / parvis et accompagner le développement de l'usage du TER. De plus, le projet ambitionne un report modal de la voiture vers le cycle de 10% à l'horizon 2030. C'est



dans ce cadre que le dimensionnement minimum nécessaire est envisagé (entre 320 et 350 places au total des 2 côtés) afin de limiter les aménagements côté Chartreuse. Le reste des terrains servant de réserve à une potentielle extension selon les usages et besoin du PEM après la mise en service. Un aménagement progressif du parking n'est donc pas envisagé.

Est-ce qu'il est prévu d'étudier une solution mixte pour réduire le parking côté Chartreuse ? Est-ce que ce parking peut être mutualisé ?

[Réponse du SMMAG] Le PEM sera utilisé par les usagers pour leur trajet domicile-travail. Les places pourront être utilisées par d'autres usagers le soir et le week-end.

Les parkings resteront-ils gratuits ?

[Réponse du SMMAG] Les parkings du PEM seront gratuits. L'un des objectifs étant de limiter le stationnement à la journée des usagers du train sur les autres parkings à proximité, la question de la régulation de ces parkings sera posée.

[Complément de la ville de Goncelin] La mise en place de zones bleues dans les parkings situés aux abords du PEM pourra être décidée pour garantir l'accès de ces parkings aux usagers des équipements.

Les participants soulignent que pour que les zones bleues soient efficaces, il faut qu'elles soient contrôlées.

[Réponse de la ville de Goncelin] Si une zone bleue est décidée, des contrôles seront effectués dès sa mise en place.

[Autre remarque concernant le stationnement] : Aujourd'hui le parking situé côté Belledonne est utilisé aussi par les usagers du gymnase. La vitesse des automobilistes est élevée pour rejoindre ce parking, ce qui pose des problèmes de sécurité, notamment avec les écoles situées à proximité. Basculer la plus grande partie du stationnement côté Chartreuse est une proposition intéressante pour répondre à cette problématique.



A quoi correspond la partie non aménagée à côté du parking côté Belledonne ?

[Réponse du SMMAG] Cette partie appartient à la SNCF qu'elle garde comme accès technique.

3.1.2. La circulation

Comment sera aménagé le carrefour et quels seront les impacts sur le plan de circulation ?

[Réponse du SMMAG] Le projet est au stade d'études préliminaires. La concertation préalable porte sur des principes d'aménagement. Le projet n'est pas encore dessiné, il n'y a pas de plan précis des carrefours.

3.2. Échanges portant sur les déplacements en vélo

3.2.1. La connexion avec le Touvet

La liaison cyclable avec le Touvet est attendue. Le périmètre de protection des espaces agricoles et naturels (PEAN) contraint la réalisation d'une piste cyclable le long de la route départementale et donc un tracé plus direct pour les cyclistes. Le tracé choisi de cette liaison cyclable aura un impact sur le report modal des automobilistes vers le vélo. Quelle hypothèse de tracé a été prise en compte dans la conception du PEM ?

[Réponse du SMMAG] Les études concernant la piste cyclable sont en cours. A ce stade, le tracé de cette liaison n'est pas arrêté.

La conception du PEM prend en compte les usages et usagers piétons et cyclistes dans le périmètre du projet. Les connexions seront étudiées au fur et à mesure de l'avancée des différents projets.

Le directeur de l'urbanisme de la commune du Touvet a partagé son regret de ne pas avoir été intégré au projet.

3.2.2. Les infrastructures existantes

La piste cyclable indiquée sur le plan comme un "itinéraire cyclable existant", ce n'est pas vraiment une voie cyclable, elle est trop dangereuse.

[Réponse du SMMAG] Un schéma directeur cyclable est en cours de déploiement dans le Grésivaudan, il prend en compte les usages existants et à venir. Cet axe fait partie de ce schéma directeur et sera réaménagé.

3.3. Échanges concernant les transports collectifs (Bus et trains)

3.3.1. L'offre de bus

Est-ce que l'offre en transport collectif évolue ?

[Réponse du SMMAG] Oui, à partir de septembre M TAG et M TOUGO fusionnent pour devenir M réso ! Un ticket unique au prix de 2€ reliera les communes de la métropole grenobloise et du Grésivaudan.

Les lignes G3 et G5 ne feront plus qu'une : la Proximo 35, une liaison directe entre le nord du Grésivaudan Pontcharra et... Elle sera mieux cadencée et plus lisible

La ligne G6 devient Proximo 36, elle circulera en continue entre 4h à 21h avec la création de 12 courses supplémentaires.

Concernant l'aménagement du PEM, 8 quais sont programmés au lieu de trois aujourd'hui. Ces quais continueront d'accueillir les 10 lignes de bus qui passent par la gare de Goncelin et les 8 qui y ont leur terminus.

3.3.2. L'offre de trains

Le projet de PEM est surtout un projet de gare. Peut-on avoir des informations sur le cadencement des trains après l'aménagement du PEM ?

[Réponse du SMMAG] Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) est porté par les différents acteurs de la mobilité (État, Région, SMMAG, SNCF, CCLG...). L'objectif à terme est bien d'avoir un meilleur cadencement, avec un train tous les quarts d'heure.

d'heure entre Grenoble et Brignoud, en heures de pointe, une fois que les aménagements ferroviaires nécessaires, dont ceux en gare de Brignoud, auront été réalisés.

Ces aménagements auront un impact sur les trains en gare de Goncelin : l'axe jusqu'à Chambéry, en passant par Goncelin gagnera en fiabilité (plus de trains à l'heure, moins de trains supprimés...). Les aménagements prévus dans le cadre du SERM vont permettre de fiabiliser toutes les dessertes ferroviaires de l'aire grenobloise.

3.3.3. L'accès en gare

Le bâtiment voyageur restera-t-il toujours fermé après les travaux ? Certains participants ont évoqué leur souhait d'avoir de nouveau accès au bâtiment voyageur et notamment à un guichet d'information, un espace abrité ou des toilettes.

[Réponse de la ville de Goncelin] Pendant plusieurs années, la personne qui vivait au premier étage du bâtiment a été rémunérée par la commune de Goncelin pour gérer l'accès au bâtiment. Après son décès, cette personne n'a pas pu être remplacée. Des discussions sont en cours entre la mairie et la SNCF pour trouver une solution qui permettrait aux usagers de s'abriter.

[Complément du SMMAG] La bâtiment étant propriété de la SNCF, il ne fait pas partie du projet d'aménagement du PEM.

Le soir, en heure de pointe, il y aura potentiellement beaucoup de voyageurs. Pour éviter les effets bouchons et limiter les temps de trajet des voyageurs, est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir plusieurs accès ? Sera-t-il possible de supprimer des barrières d'accès aux quais pour fluidifier le flux de voyageurs ?

[Réponse du SMMAG] Du bout du parking côté Chartreuse jusqu'au nouvel accès au quai, le temps de marche est estimé à 4 minutes. Le point d'intérêt sera toujours les quais, dont l'accès reste unique.

Concernant la suppression des barrières, ces aménagements sont sous la responsabilité de Gare & Connexions avec l'objectif de sécuriser les flux piétons (et animaux) vis-à-vis de l'exploitation ferroviaire.



3.4. Échanges portant sur les aspects environnementaux du projet

La parcelle sur laquelle est proposé le parking côté Chartreuse est une zone verte, est-ce qu'il est prévu de restituer cette zone ? N'est-elle pas concernée par la loi ZAN (zéro artificialisation nette) ?

[Réponse du SMMAG] La loi ZAN a été élaborée pour limiter l'étalement urbain sur les zones agricoles. Ce projet de PEM entre dans une logique de mobilité nécessaire à l'intérêt du plus grand nombre à l'échelle intercommunale. Une attention particulière sera portée sur la limitation au strict nécessaire de l'imperméabilisation des sols. Il n'est aujourd'hui pas prévu de restituer une parcelle agricole dans la commune.

L'un des objectifs du PEM est d'inciter les usagers à moins utiliser la voiture dans leurs déplacements quotidiens afin de rendre la mobilité plus vertueuse. Concernant les aspects environnementaux du projet, quelle est la place de la végétalisation dans l'aménagement ? Les matériaux utilisés seront-ils bas carbone ?

[Réponse du SMMAG] Dans les projets d'aménagement similaires à celui du PEM en gare de Goncelin, les travaux qui ont le plus gros impact carbone sont ceux qui concernent la sous-couche des infrastructures, lorsqu'il faut reprendre sous les routes pour qu'elles soient assez résistantes pour supporter les flux autour du PEM. A Goncelin, côté Belledonne, la sous couche existante est utilisable en l'état, il n'y aura pas besoin de creuser, les travaux vont démarrer par l'aménagement en surface.

Côté Chartreuse, la parcelle sur laquelle se situe le futur parking est couverte de terre végétale qui servira pour les plantations, ce qui veut dire qu'il y aura moins de va-et-vient de camions autour du site. Les impacts environnementaux des travaux d'aménagement seront donc limités, en comparaison avec les travaux d'aménagement d'autres PEM.

Le programme d'aménagement du PEM est soumis à la réglementation ombrage pour l'aménagement d'espaces de

stationnement, soit 1 arbre planté pour 3 places de stationnement aménagées ou l'installation d'ombrières photovoltaïques. Il est prévu d'arborer le parking côté Belledonne, tout en permettant l'installation de la Vogue chaque année. Des études sont en cours pour mesurer la pertinence de déployer des panneaux photovoltaïques côté Chartreuse.

Quel traitement du sol et quelle gestion des eaux pluviales sont prévus ?

[Réponse du SMMAG] Pour l'instant le projet est en phase d'études préliminaires, les matériaux ne sont pas encore déterminés. La voirie sera probablement en enrobé. Le revêtement des places de stationnement sera perméable partout où cela est possible afin de faciliter l'absorption des eaux pluviales.

3.5. Remarques diverses

La présentation est jugée courte et un diagnostic précis est demandé : quels sont les usages et mésusages connus, les conflits de stationnement, la méthodologie de dimensionnement des parkings.

[Réponse du SMMAG] La présentation était volontairement succincte et centrée sur le programme du PEM. Les éléments de diagnostic complet pourront être consultés sur demande formulée auprès du SMMAG.

L'absence d'un représentant de la SNCF dans une réunion publique concernant l'aménagement d'une gare ferroviaire a été relevée.

[Réponse du SMMAG] La maîtrise d'ouvrage excuse l'absence de la SNCF. La réunion publique s'inscrit dans le cadre la concertation préalable à l'aménagement du PEM en gare de Goncelin, projet sous maîtrise d'ouvrage du SMMAG.

Pour en savoir plus sur le projet, rendez-vous sur smmag.fr

