

# DOSSIER DE CONCERTATION

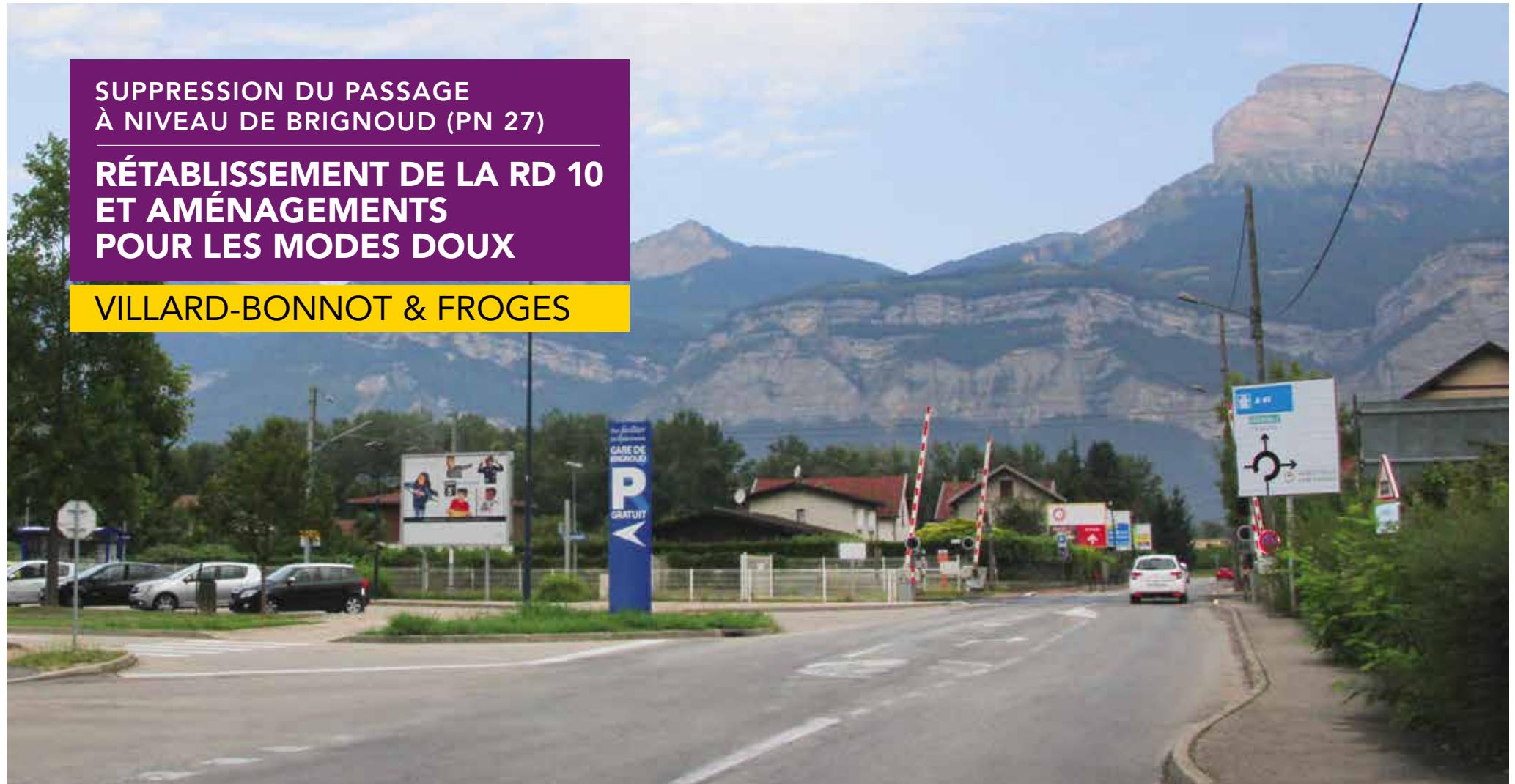
DU 4 AU 29 NOVEMBRE 2019



**SUPPRESSION DU PASSAGE  
À NIVEAU DE BRIGNOUD (PN 27)**

**RÉTABLISSEMENT DE LA RD 10  
ET AMÉNAGEMENTS  
POUR LES MODES DOUX**

**VILLARD-BONNOT & FROGES**



# Sommaire

## PARTIE 1

### SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS EN SUPPRIMANT LE PASSAGE À NIVEAU DE BRIGNOUD.....4

a) La situation actuelle.....	4
b) Le projet de suppression du passage à niveau de Brignoud.....	5
c) La solution proposée : créer un franchissement routier et rétablir les itinéraires des modes doux.....	6

## PARTIE 2

### LES CARACTÉRISTIQUES DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS.....8

#### SOUS-PARTIE 1

##### *LE CONTOURNEMENT ROUTIER ET L'OUVRAGE DEFRANCHISSEMENT SUPÉRIEUR DES VOIES FERRÉES.....8*

a) Le contexte du contournement routier.....	8
b) La proposition : un passage supérieur.....	8
c) Les caractéristiques du contournement routier.....	10
d) La réalisation des aménagements.....	11

#### SOUS-PARTIE 2

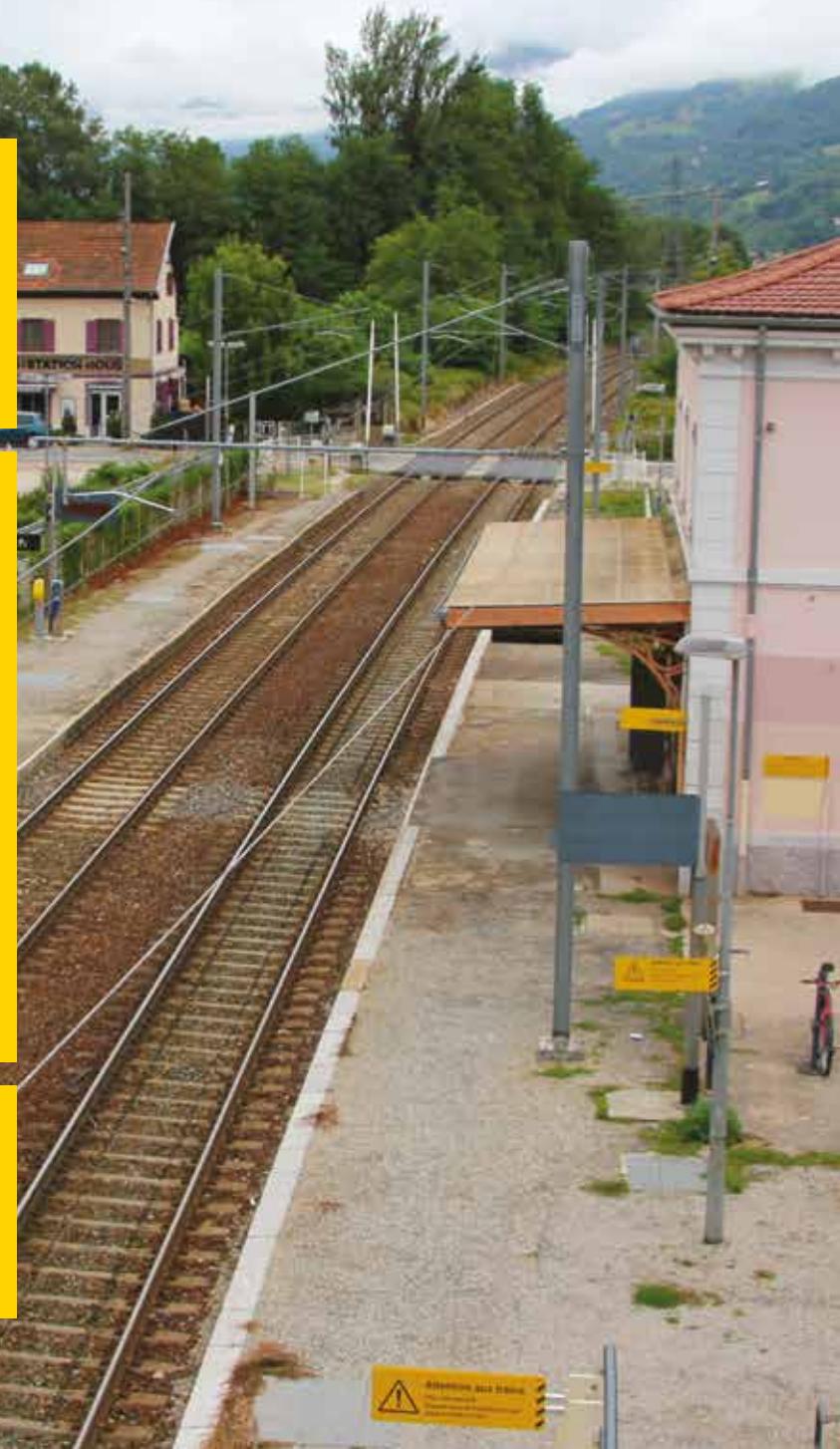
##### *LES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLES VERS LE FUTUR PASSAGE SOUTERRAIN EN GARE.....12*

a) Le contexte du passage souterrain dédié aux modes doux.....	12
b) Les caractéristiques des cheminements vers le passage souterrain en gare	12
c) La réalisation des cheminements.....	15

## PARTIE 3

### LA DÉMARCHE DE CONCERTATION.....16

a) Une concertation, pourquoi ?.....	16
b) Comment s'informer, comment contribuer ?.....	16
c) Et après ?.....	17





## ÉDITO

Le passage à niveau de Brignoud (PN27) est situé en milieu urbain, à proximité immédiate de la gare, au croisement de la voie ferrée et de la route départementale n°10, fréquentée par plus de 12 000 véhicules par jour. Cette configuration particulière représente un enjeu de sécurité important pour les trains ainsi que pour les automobilistes, cyclistes et piétons amenés à traverser chaque jour ce passage à niveau, qui est inscrit au programme de sécurisation national.

Pour tous les passages à niveau, le code de la route donne la priorité absolue au train, dont les distances de freinage sont 10 fois supérieures à celles d'un véhicule routier. Pour certains passages à niveau, comme celui de Brignoud, des aménagements spécifiques sont mis en place pour réduire le risque de collision : il a par exemple été équipé de quatre barrières au lieu de deux.

Aujourd'hui, le Département, acteur clé des déplacements en Isère, et SNCF Réseau souhaitent améliorer encore la sécurité de tous les usagers, sans dégrader leurs conditions de déplacement, et ont initié des réflexions, très en amont, en lien avec les élus des communes concernées.

Nous avons donc travaillé conjointement sur un projet de suppression du passage à niveau et la réalisation d'aménagements routiers et modes doux permettant de franchir la voie ferrée et de circuler en toute sécurité. Ce projet de 20 millions d'euros fait l'objet d'un financement partenarial des deux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et le Département ainsi que de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Les aménagements envisagés et soumis à la présente concertation publique, consistent :

- d'une part, en la réalisation par SNCF Réseau de cheminements modes doux permettant aux piétons (dont les personnes à mobilité réduite) et aux cyclistes de rejoindre le futur passage souterrain réalisé dans le cadre du terminus de la gare ferroviaire de Brignoud,
- d'autre part, en l'aménagement par le Département de l'Isère d'une voie nouvelle de contournement d'environ 600 mètres au nord de l'actuel passage à niveau permettant à la fois de franchir la voie ferrée et de rétablir les circulations au réseau routier existant. Des bandes cyclables seront intégrées.

Vous êtes donc invités à vous informer, en particulier grâce à ce dossier, et à vous exprimer sur ce projet dont l'objectif est d'améliorer la sécurité de vos déplacements quotidiens.

**Jean-Pierre Barbier**  
Président du Département de l'Isère

**Thomas Allary**  
Directeur régional Auvergne-Rhône-Alpes  
SNCF Réseau

## PARTIE 1

# SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS EN SUPPRIMANT LE PASSAGE À NIVEAU DE BRIGNOUD

*Avec un trafic ferroviaire et routier important, le passage à niveau de Brignoud (PN n° 27) situé en milieu urbain, est inscrit au programme de sécurisation national. Le Département de l'Isère et SNCF Réseau, partenaires du projet, portent la maîtrise d'ouvrage d'aménagements routiers et modes doux visant à sécuriser le franchissement des voies ferrées, lesquels sont aujourd'hui soumis à la présente concertation.*

### a) La situation actuelle

Situé sur la limite communale entre Villard-Bonnot et Froges, le passage à niveau de Brignoud est positionné à environ 60 mètres à l'est du bâtiment voyageur de la gare, à l'intersection de la ligne ferroviaire Grenoble - Montmélian et de la RD 10 (avenue Robert Huant). Cet axe est notamment connecté à l'ouest à la RD 10a et permet également l'accès à l'échangeur « Croles - Bernin » de l'A 41.

### UNE INTERSECTION DANGEREUSE À DIFFÉRENTS NIVEAUX

- De nombreux piétons et cyclistes empruntent le passage à niveau en raison de la proximité du centre-ville, facilement accessible à pied ou à vélo.
- Situé à proximité de la RD 10a et de l'A 41, le passage à niveau est traversé quotidiennement par 12 700 véhicules. Parallèlement, le trafic ferroviaire est en moyenne sur l'année de 60 trains par jour. Cette forte fréquentation ferroviaire et routière est identifiée comme facteur de risque, augmentant la probabilité de véhicules engagés et arrêtés sur le passage à niveau lors du passage d'un train.

### UNE FORTE CONGESTION ROUTIÈRE

La grande proximité entre la gare et le passage à niveau augmente son temps de fermeture. En effet, les barrières se ferment dès qu'un train entre, sort ou stationne en gare, les phénomènes de congestion routière s'en trouvent accentués. Les remontées de file peuvent parfois atteindre le giratoire de la RD 10a aux heures de pointe.

### UN FACTEUR DE RISQUE ET DE RETARD POUR LE TRAFIC FERROVIAIRE

La présence du passage à niveau est par ailleurs identifiée comme facteur d'accidentologie et de retards.

*Compte tenu de ces éléments, ce passage à niveau a déjà fait l'objet d'aménagements spécifiques (installation de quatre barrières). Il a par ailleurs été inscrit au programme de sécurisation national (PSN) en 2005.*

*Dès lors, les acteurs du territoire ont initié des réflexions autour de sa suppression. Dès 2010, le Département de l'Isère et SNCF Réseau ont mené des études pour en déterminer les modalités techniques.*

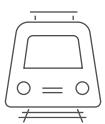
### La gare de Brignoud

Située sur la ligne ferroviaire 909 « Grenoble - Montmélian », la gare de Brignoud est en service depuis 1864. Elle est desservie par la ligne Express 2 du réseau interurbain Transisère et par les actuelles lignes navettes G2, G3, G4 et Nav'ProB du réseau de bus TouGo. Elle comprend un parking de 100 places ainsi qu'une consigne à vélos.

Il a été constatée une fréquentation en hausse des utilisateurs des trains et des transports en commun au niveau de la gare.

Ainsi, en moyenne :

- environ 700 usagers empruntent quotidiennement des bus TouGo et des cars Transière ;
- environ 1 000 voyageurs quotidiens du train sont recensés en gare de Brignoud.



EN MOYENNE SUR L'ANNÉE,  
**60**  
TRAINS DE VOYAGEURS  
ET DE FRET FRANCHISSENT  
AU QUOTIDIEN LE PASSAGE  
À NIVEAU N°27 DE  
BRIGNOUD.



EN SEMAINE,  
**12 700**  
VÉHICULES  
FRANCHISSENT LE  
PASSAGE À NIVEAU  
CHAQUE JOUR EN  
MOYENNE.

## b) Le projet de suppression du passage à niveau de Brignoud

La suppression du passage à niveau requiert la réalisation d'ouvrages pour assurer le franchissement des voies ferrées dans des conditions de sécurité et de confort améliorées pour l'ensemble des usagers. Ces aménagements impliquent l'intervention de deux maîtres d'ouvrage, chacun sur son périmètre de responsabilité.

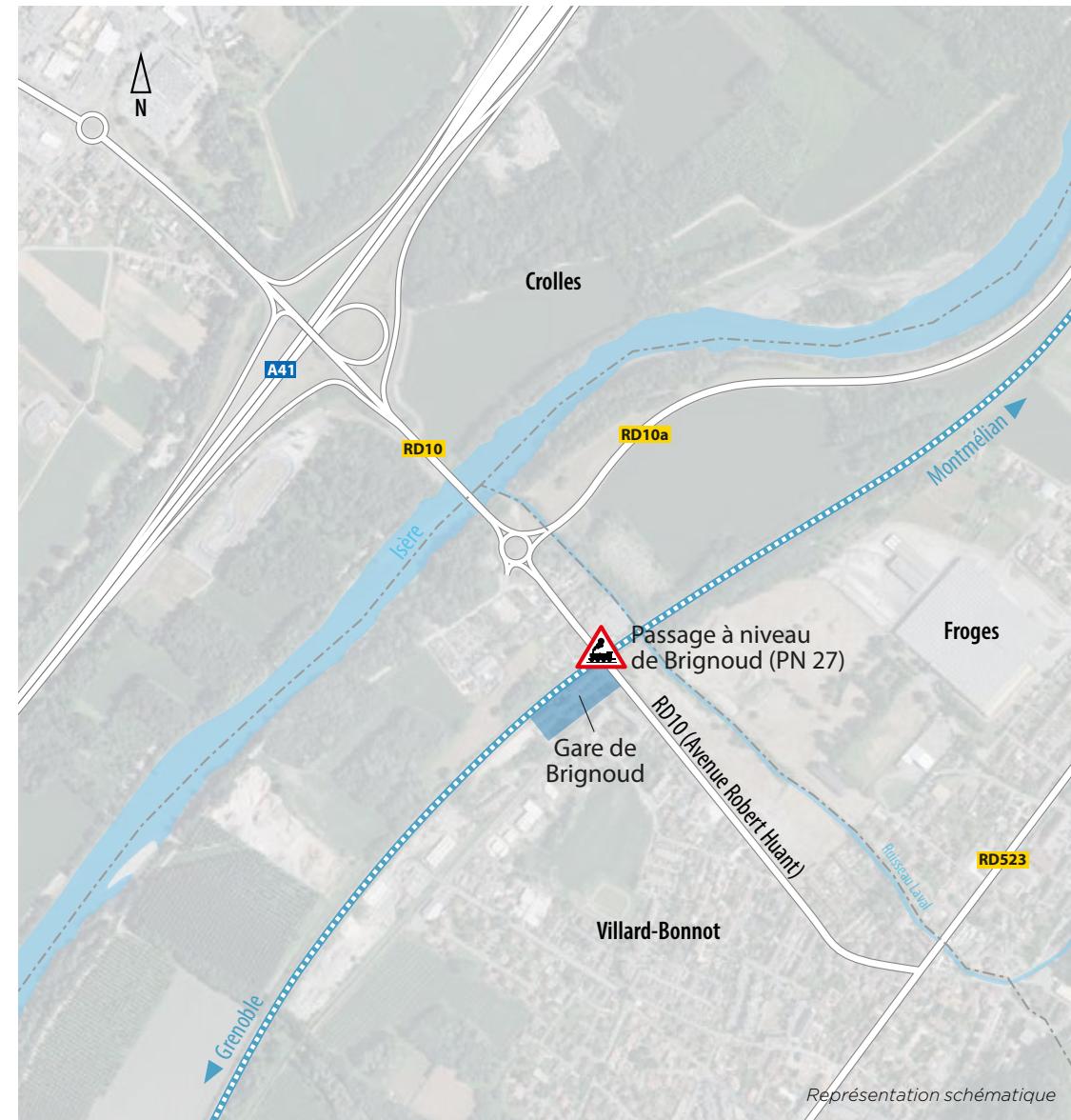
Ainsi, la réalisation des aménagements routiers, permettant le rétablissement des accès vers les RD 10 et RD 10a, est placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département de l'Isère. Tandis que la création des cheminements piétons et cycles assurant le rabattement vers le futur passage souterrain en gare est portée par SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

En outre, ces projets sont menés en collaboration avec les collectivités locales concernées : les communes de Villard-Bonnot et Froges, et la Communauté de communes Le Grésivaudan (CCLG). Cette forte dimension partenariale se manifeste par des instances de gouvernance qui réunissent tous ces acteurs.

### Le programme de sécurisation national des passages à niveau

Le réseau routier français compte quelque 15 400 passages à niveau. L'instance nationale des passages à niveau (INPN), créée en 1997, inscrit ceux jugés préoccupants au programme de sécurisation national (PSN). Leur dangerosité est notamment établie en fonction de nombreux critères, parmi lesquels la densité des trafics ferroviaire et routier.

En 1997, 437 passages à niveau étaient inscrits, ils sont désormais au nombre de 153 incluant le passage à niveau n° 27 de Brignoud.



Localisation du passage à niveau de Brignoud

### c) La solution proposée : créer un franchissement routier et rétablir les itinéraires des modes doux

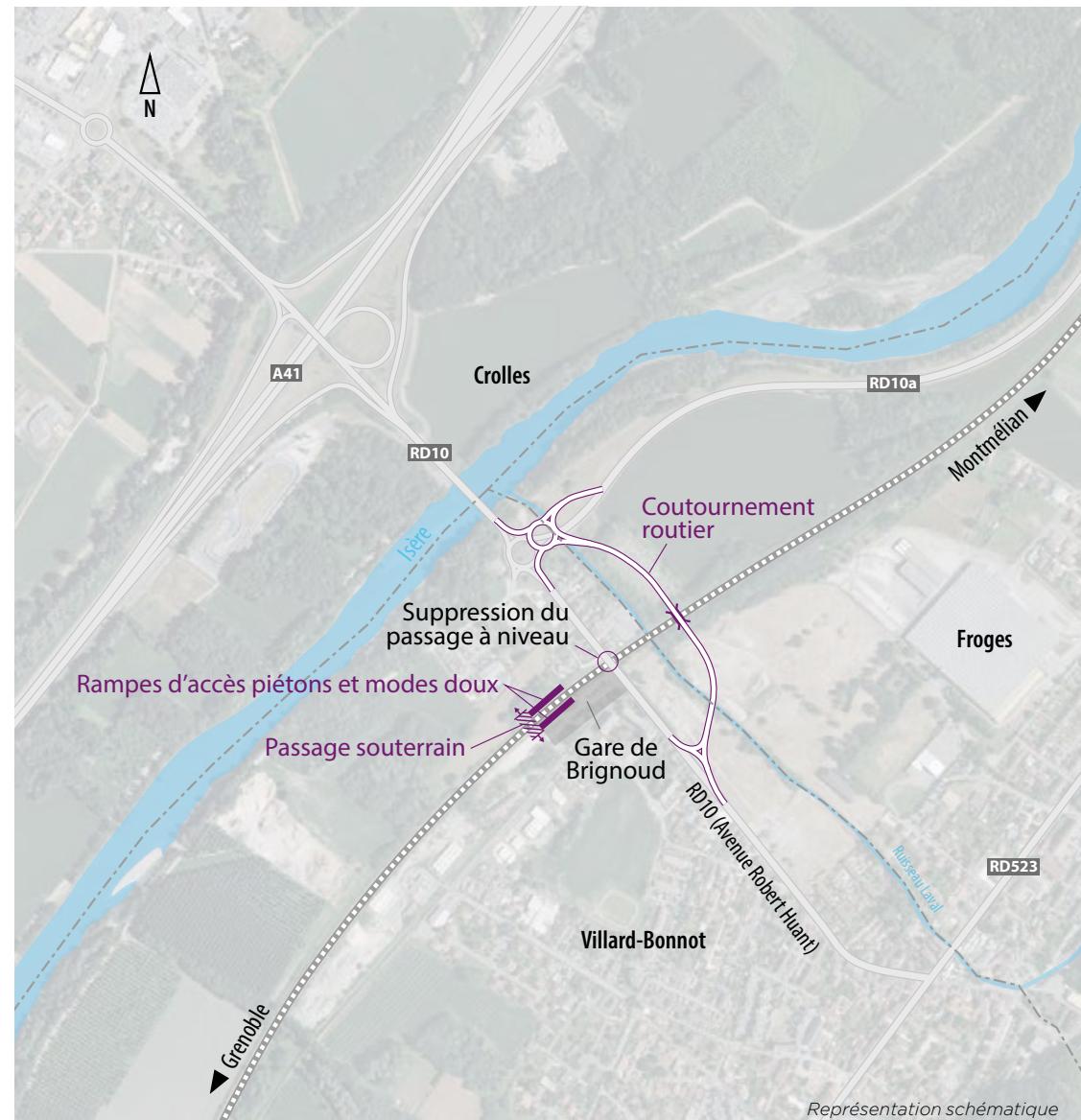
Pour accompagner la suppression du passage à niveau, la solution envisagée consiste à réaliser deux aménagements assurant la continuité des circulations. Ceux-ci font l'objet de la présente concertation.

- Pour rétablir la RD 10 de part et d'autre de la voie ferrée, le **Département de l'Isère réalise un franchissement supérieur routier, de type pont-route, ainsi que des voies nouvelles permettant son raccordement** à la RD 10 (avenue Robert Huant) et au giratoire de la RD 10a.
- Pour que les cyclistes et les piétons (y compris les personnes à mobilité réduite) puissent traverser en toute sécurité, **SNCF Réseau réalise des cheminement menant au futur passage souterrain en gare, dont la construction est prévue en 2023, dans le cadre du futur terminus ferroviaire de Brignoud**.

#### La création du terminus ferroviaire de Brignoud

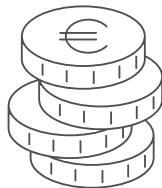
SNCF Réseau porte un autre projet en gare de Brignoud : la création d'une troisième voie et de nouveaux quais. Celui-ci s'inscrit dans le cadre du programme de modernisation du « Sillon Alpin Sud ». Il prévoit :

- de créer une troisième voie en gare, pour être en mesure de développer l'offre ferroviaire et ainsi permettre la mise en place de dessertes supplémentaires Grenoble-Brignoud avec un terminus en gare de Brignoud ;
- de déplacer les quais plus au sud (vers Grenoble) tout en limitant ainsi l'impact sur le bâti résidentiel existant ;
- de réaliser un passage souterrain accessible aux personnes à mobilité réduite, de permettre la traversée de l'ensemble des voies en toute sécurité et d'assurer la desserte les deux quais. Cet ouvrage remplacera la passerelle provisoire installée en 2017.



Aménagements liés à la suppression du passage à niveau

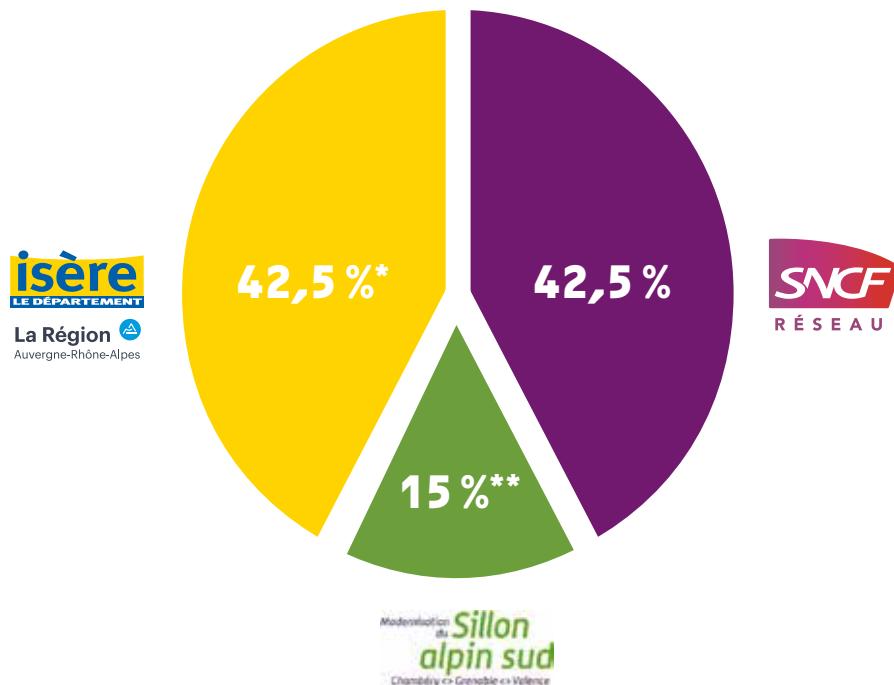
## UN FINANCEMENT PARTENARIAL



**20 MILLIONS D'EUROS**

\* Dans le cadre du pacte pour la sécurisation des passages à niveau, la Région Auvergne-Rhône-Alpes s'est engagée à participer au financement du projet selon des modalités qui restent à définir. Cette contribution vient en déduction de la participation du Département de l'Isère.

\*\* Le coût des études et des travaux du passage souterrain et des cheminements en gare est inclus pour moitié dans la convention de financement multipartite du projet « Sillon Alpin Sud phase 2 », auquel est rattachée l'opération de création de terminus ferroviaire en gare de Brignoud. Ce projet est financé selon la clé suivante (arrondie à l'entier le plus proche) : État : 30 %, Région Auvergne-Rhône-Alpes : 30 %, SNCF Réseau : 25 %, Département de l'Isère : 6 %, Département de Savoie : 3 %, Grenoble Alpes Métropole : 2 % ; Communauté de Communes Le Grésivaudan : 2 %, Grand Chambéry : 2 %.



## CALENDRIER PRÉVISIONNEL

2018	Mi-2019 à fin 2020	2021	Mi-2021 à mi-2022	2022 - 2023	2024
<ul style="list-style-type: none"><li>Validation des principes d'aménagement par les partenaires</li><li>Convention de financement des études d'avant-projet entre le Département de l'Isère et SNCF Réseau</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Études techniques</li><li>Approfondissement du projet avec les élus locaux</li></ul> <p>Du 4 au 29 novembre 2019, <b>concertation</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>Enquête d'utilité publique</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Déclaration d'utilité publique</li><li>Poursuite des études techniques</li><li>Acquisitions foncières</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Réalisation des travaux</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Fermeture du passage à niveau</li><li>Mise en service du contournement routier et des cheminements modes doux</li></ul>

## PARTIE 2 LES CARACTÉRISTIQUES DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

### SOUS-PARTIE 1

#### ***LE CONTOURNEMENT ROUTIER ET L'OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT SUPÉRIEUR DES VOIES FERRÉES***

##### **a) Le contexte du contournement routier**

La conception du contournement routier prend en compte plusieurs exigences :

- s'inscrire à l'est du passage à niveau supprimé, sur un secteur non urbanisé ;
- assurer le franchissement de la ligne ferroviaire ;
- prendre en compte le ruisseau du Laval et le fossé de la Chantourne ;
- offrir un gabarit suffisant pour permettre l'intégration ultérieure d'une liaison cycles vers la gare de Brignoud depuis Froges.

Cet aménagement routier vise plusieurs objectifs, en particulier :

- garantir un franchissement sécurisé des voies en créant un pont au-dessus de la ligne ferroviaire ;
- améliorer la fluidité du giratoire de la RD 10 / RD 10a ;
- intégrer les besoins liés aux différents modes de déplacement ;
- maintenir les continuités hydrauliques ;
- réduire l'impact du projet sur le cadre de vie et l'environnement.

##### **b) La proposition : un passage supérieur**

La solution étudiée, et aujourd'hui soumise à concertation, consiste à réaliser un pont-route au-dessus des voies ferrées, raccordé de part et d'autre par une voie nouvelle à la RD10 (avenue Robert Huant) et à la RD 10a.

#### **Un contournement compatible avec les projets du territoire**

L'un des enjeux du présent projet est de le rendre compatible avec les autres opérations situées à proximité. Dès la phase de conception, le Département de l'Isère et SNCF Réseau ont pris en considération et anticipé :

- des aménagements opérationnels : le terminus ferroviaire de Brignoud mis en service à l'horizon 2024-2025, la création d'une centrale solaire rendue possible par la dépollution du site industriel RETIA ;
- des projets en phase d'études préalables : la création d'une voie nouvelle au nord en direction de Froges, la véloroute V63, le pôle d'échanges multimodal, la liaison cycles entre Froges et la gare de Brignoud, l'amélioration des liaisons inter-rives.

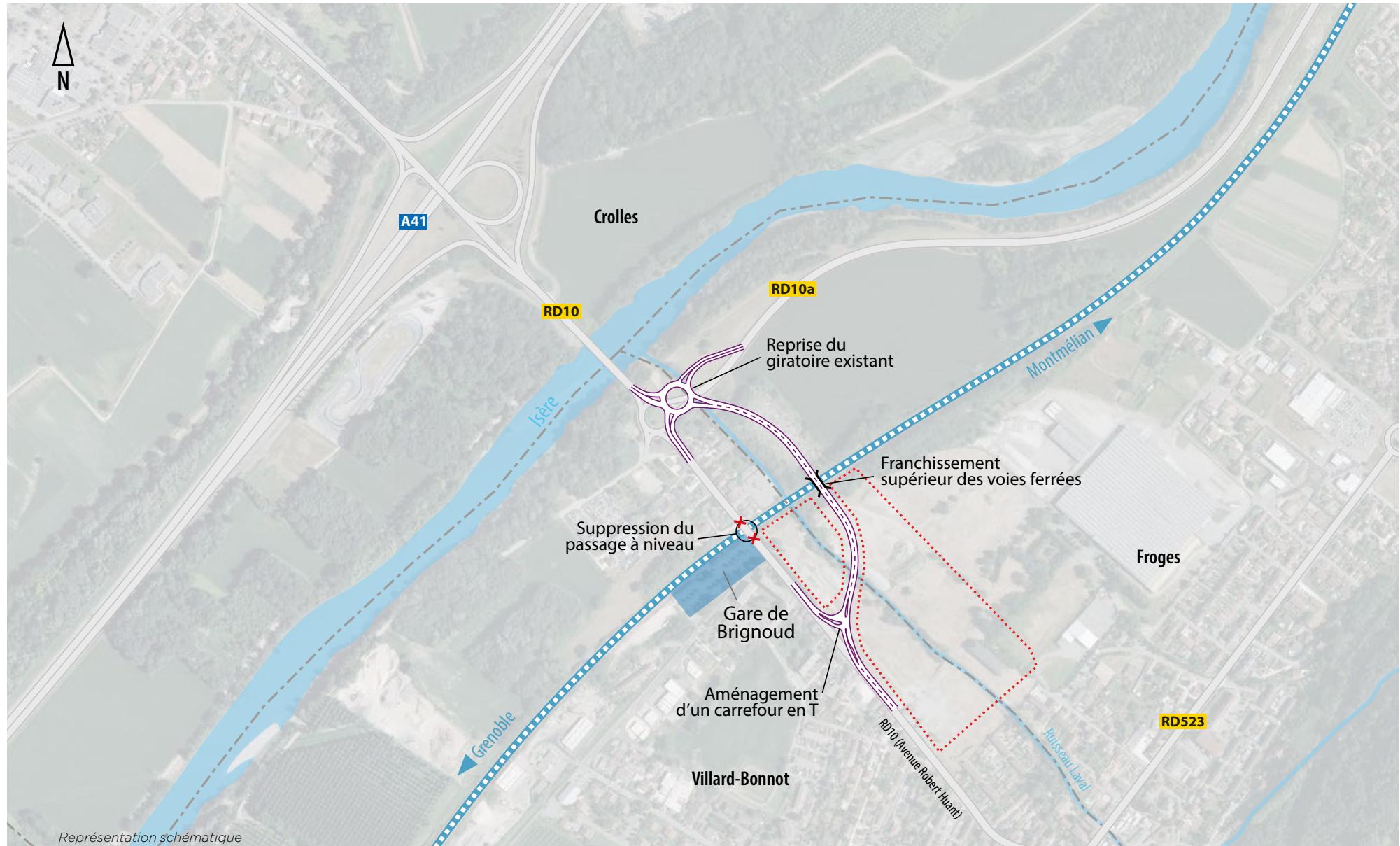


Schéma de principe  
du rétablissement de la RD 10

Emprise du projet de centrale solaire

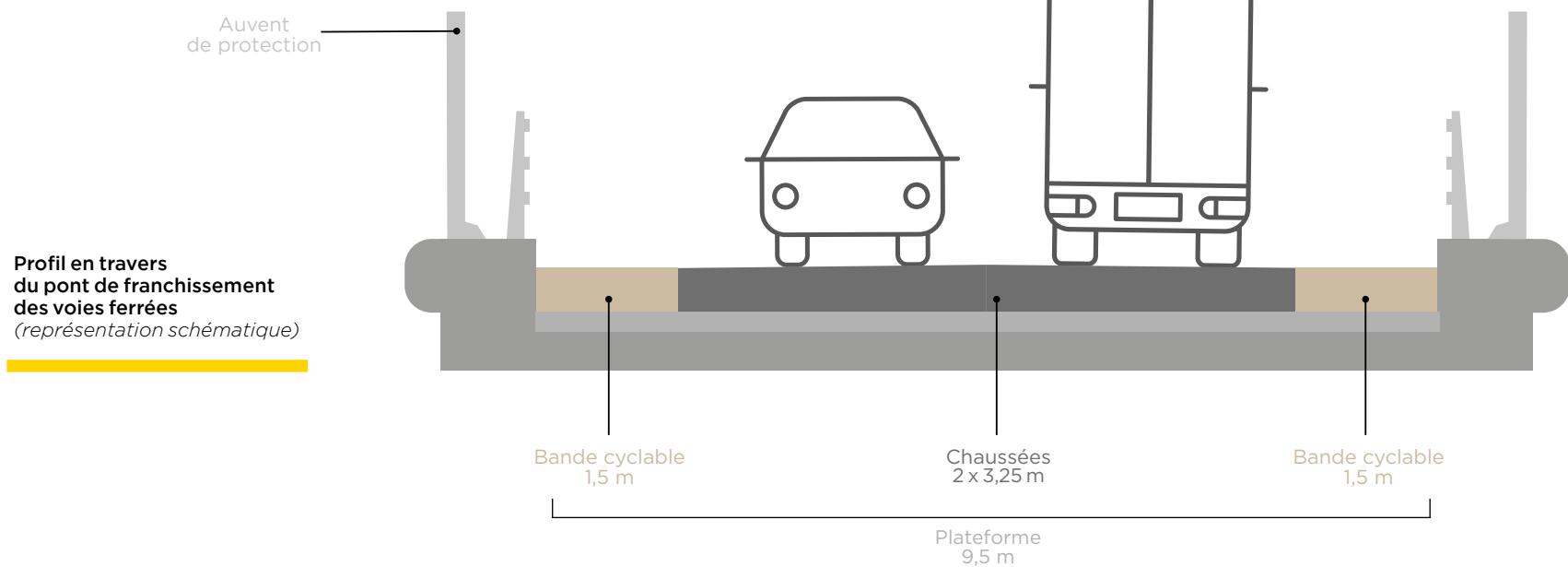
## c) Les caractéristiques du contournement routier

### Le projet consiste à réaliser des aménagements structurants :

- une voie nouvelle d'environ 600 mètres au nord de l'actuel passage à niveau;
- un ouvrage d'art, le pont-route pour franchir la voie ferrée ;
- deux connexions permettant le raccordement au réseau routier existant,
  - à l'ouest, avec le réaménagement du giratoire actuel situé sur la RD10/RD10a;
  - à l'est, avec l'aménagement d'un carrefour en T sur la RD 10 (avenue Robert Huant).

### Par ailleurs, sont également prévus :

- trois ouvrages hydrauliques qui permettent de franchir le ruisseau du Laval en deux points ainsi que le fossé de la Chantourne, afin de maintenir les écoulements naturels ;
- des ouvrages permettant la collecte des eaux de ruissellement de la chaussée ;
- des mesures compensatoires liées aux impacts environnementaux du projet, qui restent à préciser ;
- des aménagements paysagers.



### La prise en compte des enjeux environnementaux, fonciers et urbains

La limitation des effets sur l'environnement est au cœur du projet. Pour cela, le Département de l'Isère conduira des études environnementales pour identifier les impacts potentiels et proposer des mesures adaptées à mettre en œuvre.

De plus, le projet vise également à limiter l'impact foncier et à préserver le cadre de vie, en contournant la « poche urbaine » formée par les habitations situées à proximité.

## d) La réalisation des aménagements

### LE PHASAGE DES TRAVAUX ENVISAGÉ EST LE SUIVANT

- 1/ Dégagement des emprises (déplacement des réseaux, défrichement) ;
- 2/ Terrassement de la nouvelle plateforme routière et réalisation des ouvrages hydrauliques ;
- 3/ Construction du pont routier permettant le franchissement de la ligne ferroviaire ;
- 4/ Réalisation des chaussées et des équipements associés sur la section de la voie nouvelle située hors circulation ;
- 5/ Réalisation des carrefours permettant de raccorder cette voie nouvelle aux deux extrémités du projet.

### QUEL SERA L'IMPACT DES TRAVAUX...

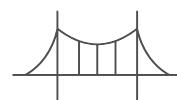
#### ... sur les circulations ferroviaires ?

Durant la construction du pont franchissant la voie ferrée, certaines opérations sensibles, telles que la pose des éléments préfabriqués constituant le tablier de l'ouvrage, nécessiteront des interruptions temporaires de circulation de nuit ou au cours d'un week-end afin de limiter les impacts sur les circulations.

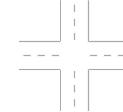
#### ... sur le trafic routier ?

Les travaux se dérouleront majoritairement hors circulation, exceptés lors de la réalisation des carrefours de raccordement sur la RD 10a et l'avenue Robert Huant.

Lors des études de conception, une attention particulière sera portée sur le phasage de réalisation de ces carrefours afin de limiter durant les travaux la gêne causée aux usagers lors de leurs déplacements.



**1**  
OUVRAGE DE  
FRANCHISSEMENT  
SUPÉRIEUR



**2**  
CARREFOURS  
SÉCURISÉS



**600**  
MÈTRES DE  
VOIE NOUVELLE

### REPÈRES

#### Concrètement, quels bénéfices pour les usagers ?

Demain, avec le contournement routier remplaçant l'actuel passage à niveau, les usagers bénéficieront d'une plus grande sécurité et de temps de parcours stabilisés grâce à la suppression des phénomènes de congestion créés lors des fermetures du passage à niveau.

## SOUS-PARTIE 2

### LES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLES VERS LE FUTUR PASSAGE SOUTERRAIN EN GARE

#### a) Le contexte du passage souterrain dédié aux modes doux

Dans le cadre du projet de suppression du passage à niveau de Brignoud, deux cheminements seront créés pour relier l'avenue Robert Huant au passage souterrain :

- l'un sera installé à l'ouest des voies ferrées, côté Chartreuse ;
- l'autre prendra place à l'est des voies ferrées, côté Belledonne.

Ces cheminements seront réservés aux piétons et cyclistes et seront adaptés aux personnes à mobilité réduite. Ils permettront d'accéder au futur passage souterrain qui sera réalisé dans le cadre de la création du terminus ferroviaire de Brignoud.

SNCF Réseau est le maître d'ouvrage de ces cheminements entre l'avenue Robert Huant et le futur passage souterrain en gare.

#### b) Les caractéristiques des cheminements vers le passage souterrain en gare

Les accès seront constitués d'une allée au niveau du terrain naturel qui se prolongera par des rampes. L'ensemble permettra de relier la RD 10 (avenue Robert Huant) au futur passage souterrain en gare, aussi bien à l'est des voies ferrées (côté Belledonne) qu'à l'ouest (côté Chartreuse).

L'intégralité du cheminement sera accessible aux personnes à mobilité réduite et sera partagé entre cyclistes et piétons. Les cyclistes le souhaitant pourront également emprunter le nouveau pont routier en utilisant les bandes cyclables de chaque côté de la chaussée (cf. page 10).

Les rampes seront d'une centaine de mètres, avec une pente comprise entre 4 % et 5 %. Des paliers intermédiaires seront créés si la pente est de 5 %, conformément à la réglementation.

#### Des cheminements modes doux adaptés pour le projet de gare bi-face

Situé à la frontière des communes de Froges et Villard-Bonnot et à proximité de Crolles et Bernin, la gare de Brignoud occupe une place stratégique pour le Grésivaudan. Elle est située à proximité des zones d'activité de Crolles et Bernin, qui regroupent environ 9 000 emplois. La gare de Brignoud est amenée à se développer ces prochaines années. En particulier, le projet de modernisation de l'axe ferroviaire Grenoble - Montmélian prévoit dans son programme la création en gare de Brignoud d'une troisième voie centrale, opérationnelle à l'horizon 2024, permettant d'organiser le terminus des trains périurbains en provenance de Rives et du Sillon Alpin Sud.

Ainsi, le niveau d'offre à Brignoud serait porté à 4 trains par heure aux heures de pointe. L'attractivité du réseau TER et des possibilités de trajets en correspondance car/TER ou TER vélo s'en trouvera considérablement améliorée et à gare de Brignoud devra être réaménagée. Le projet porté par la Communauté de communes Le Grésivaudan (CCLG) est, en complémentarité du projet de suppression du PN 27, de créer une gare bi-face permettant de créer un véritable pôle d'échange multimodal et d'augmenter la capacité de stationnement aux abords de la gare.



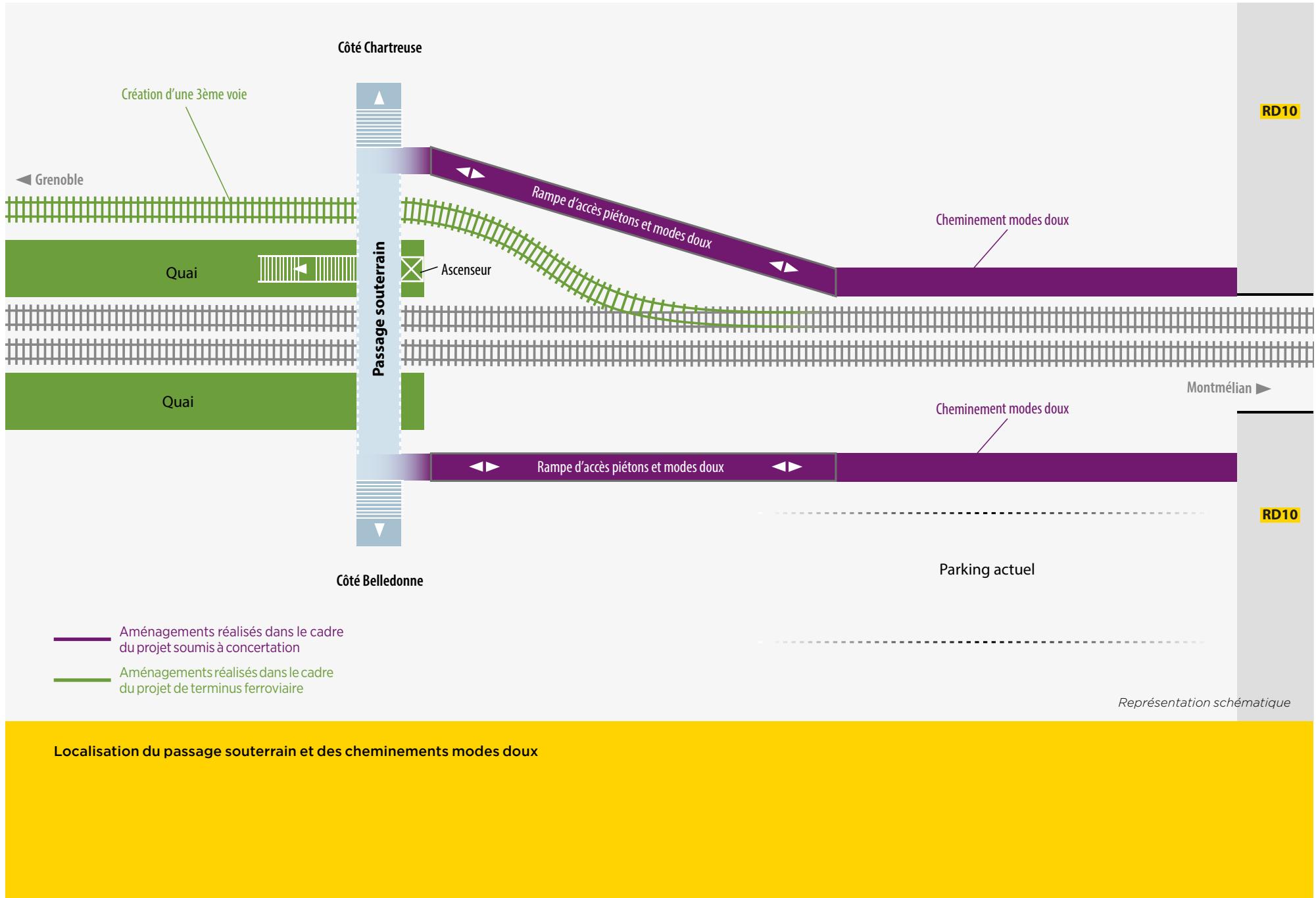
2

RAMPES D'ACCÈS  
AU PASSAGE  
SOUTERRAIN



4 à 5 %

PENTE POUR LES  
RAMPES D'ACCÈS  
AU PASSAGE SOUTERRAIN



# FOCUS

## Les caractéristiques du passage souterrain

Le passage souterrain sera positionné en gare à environ 200 mètres du passage à niveau actuel. Il vient répondre à la double demande de franchissement dédié aux modes doux : suppression du passage à niveau et création du terminus en gare de Brignoud.

Ainsi, le passage souterrain et ses accès seront positionnés en tenant compte de plusieurs éléments :

- l'emplacement des futurs quais aménagés dans le cadre de la création du terminus ;
- l'emplacement le plus approprié au regard des besoins des usagers et en tenant compte du réaménagement prévu par la Communauté de communes Le Grésivaudan (arrêt de bus, parking, etc.) ;
- le cheminement le plus naturel pour les usagers ;
- les contraintes inhérentes aux équipements, notamment les supports caténaires et les signaux, afin d'éviter des travaux conséquents sur ces installations qui auraient un impact sur le trafic ferroviaire.

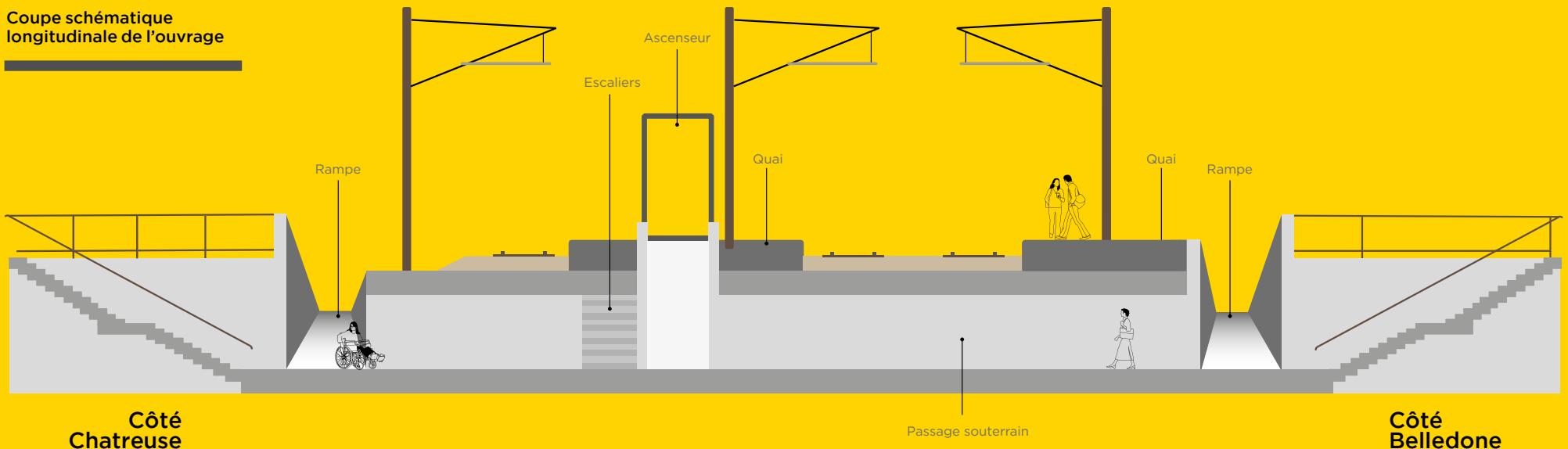
Le passage souterrain sera dimensionné pour permettre la mixité des flux, en toute sécurité, avec un cheminement dédié aux piétons et un autre aux cycles.



Vue intérieure schématique du passage souterrain

Coupe schématique longitudinale de l'ouvrage

Représentation schématique



## c) La réalisation des cheminements

### LES TRAVAUX SE DÉROULERONT EN TROIS PHASES

- 1/ Réalisation des cheminements au niveau du terrain naturel ;
- 2/ Réalisation des travaux de génie civil pour les rampes d'accès ;
- 3/ Travaux de finition, incluant la remise en état des lieux.

### QUEL SERA L'IMPACT DES TRAVAUX...

#### ... sur les circulations ferroviaires ?

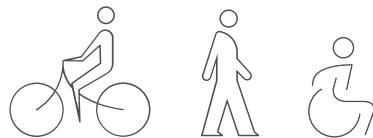
Les calendriers de conception et d'insertion des deux rampes seront définis dans le but de limiter autant que possible leur impact sur la ligne ferroviaire. Certaines opérations, par exemple des terrassements le long des voies, pourraient nécessiter des interruptions temporaires de circulation. Elles auraient donc lieu de nuit ou au cours d'un week-end afin de limiter les impacts sur les circulations.

#### ... sur le fonctionnement de la gare ?

Les travaux prenant place en dehors des zones des quais actuels, leur impact sur les circulations en gare devraient être limité. Cependant, SNCF Réseau veillera à réduire la gêne pouvant être liée à cette phase des travaux, afin de maintenir un service aux voyageurs de qualité.

Les perturbations liées aux travaux, comme la circulation de poids lourds, le bruit, la potentielle suppression de places de parking pour insérer le cheminement\* feront l'objet d'informations préalables aux riverains.

\* Suppression éventuelle et établie en accord avec la commune de Villard-Bonnot et la Communauté de communes Le Grésivaudan.



### REPÈRES

#### Concrètement, quels bénéfices pour les usagers ?

Cyclistes, piétons, y compris personnes à mobilité réduite : chacun bénéficiera désormais de cheminements confortables, séparés des flux routiers et ferroviaires, offrant un excellent niveau de sécurité. Depuis la RD 10 vers la gare ou le centre-ville, depuis les parkings vers les quais, l'ensemble des itinéraires se trouvera amélioré.

## PARTIE 3 LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

***Les aménagements liés à la suppression du passage à niveau de Brignoud sont soumis à concertation au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme. Le Département de l'Isère organise cette concertation avec l'appui de SNCF Réseau. Il s'agit ainsi d'informer le public concerné et de l'associer aux prises de décision, afin d'affiner le projet à l'étude, en tenant compte, dans la mesure du possible, des préoccupations et besoins exprimés.***



### a) Une concertation, pourquoi ?

Aujourd'hui, les études menées sur les aménagements liés à la suppression du passage à niveau de Brignoud sont assez avancées pour permettre le déroulement d'une concertation préalable, comme le prévoit le Code de l'urbanisme. Cette concertation vise quatre principaux objectifs :

- informer le public concerné, en mettant à sa disposition une présentation du projet exhaustive, simple et transparente ;
- faire en sorte que chacun puisse s'exprimer à propos de ce projet, en formulant ses observations et propositions ;
- veiller à ce que chacun reçoive des réponses à ses questions ;
- enfin, après recueil de l'ensemble des avis et propositions, les prendre en compte dans la mesure du possible pour affiner et préciser le projet.

### b) Comment s'informer, comment contribuer ?

#### Pour vous informer

Le présent dossier de concertation et l'exposition portant sur le projet sont consultables en mairies de Froges et Villard-Bonnot.

Ces documents sont disponibles en version numérique sur la page d'information dédiée au projet sur le site :

[www.isere.fr/les-projets/passage-niveau-brignoud](http://www.isere.fr/les-projets/passage-niveau-brignoud)

Enfin, une réunion publique est organisée :

MERCREDI  
**13**  
NOVEMBRE

À 18H30  
à la salle  
Désiré Granet  
à Villard-Bonnot  
(Brignoud)



### Pour vous exprimer

Vous pouvez faire part de vos suggestions ou poser vos questions par écrit :

- dans des registres de concertation mis à votre disposition dans les mairies de Froges et Villard-Bonnot ;
- sur le formulaire dédié que vous trouverez à l'adresse [www.isere.fr/les-projets/passage-niveau-brignoud](http://www.isere.fr/les-projets/passage-niveau-brignoud)

Vous pouvez également vous rendre à l'une des deux permanences :

**JEUDI  
07  
NOVEMBRE**  
DE 17H00  
À 19H00  
en mairie  
de Froges

**MERCREDI  
20  
NOVEMBRE**  
DE 17H00  
À 19H00  
en mairie  
de Villard-Bonnot

### c) Et après ?

Une fois la concertation terminée, le Département de l'Isère compilera et analysera avec SNCF Réseau l'ensemble des avis et propositions au sein d'un bilan de la concertation. Le Département de l'Isère et SNCF Réseau dresseront le bilan de la concertation, intégrant l'ensemble des observations formulées. À l'issue du bilan de la concertation, les études se poursuivront pour affiner le projet qui sera soumis à enquête publique en 2021.



PLUS D'INFORMATIONS SUR LE PROJET  
ET LA CONCERTATION

[www.isere.fr/les-projets/passage-niveau-brignoud](http://www.isere.fr/les-projets/passage-niveau-brignoud)