



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise

POLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL (PEM) DE GONCELIN (ISERE)

DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

REPONSES A LA DEMANDE DE COMPLEMENT
DOSSIER N°KKP-N12243

Le présent document constitue une réponse point par point à la demande de compléments pour l'examen au cas par cas du projet de pôle d'échange multimodal (PEM) à Goncelin (38) – dossier n°KKP-N12243.

1. Zones humides

Le dossier indique à plusieurs reprises que le projet aura des incidences sur les zones humides. D'après le dossier, les impacts et les mesures seront étudiés dans un dossier de déclaration loi sur l'eau. Ce dossier est-il déjà réalisé ? Merci de nous le fournir le cas échéant.

La conception du projet a été revue afin que les aménagements prévus ne présentent pas d'impact :

- sur le canal du Renevier : l'ouvrage de franchissement du canal ne sera pas modifié ;
- ni sur la zone humide au droit du chemin du cimetière : l'aménagement de l'accès au chemin du cimetière est décalé pour que la zone humide ne soit pas touchée.

Le cerfa de demande d'examen au cas par cas est modifié et cette précision est ajoutée dans l'annexe volontaire du cas par cas.

A noter que le dossier de déclaration loi sur l'eau est en cours de réalisation. Il précisera notamment les mesures qui seront mises en place afin d'éviter les impacts sur les zones humides et sur le canal du Renevier.

Par ailleurs, le dossier p94 indique que d'après l'AVP, toutes les zones humides seraient évitées, que le dossier ne serait par conséquent pas soumis à une procédure loi sur l'eau. Il convient de clarifier ce point et de préciser la surface de zone humide impactée ou non par le projet.

La page 94 du dossier renvoie au diagnostic faune-flore réalisé par Ubiquiste en juillet 2025 sur la base d'un AVP qui part la suite a été modifié. Des variantes d'aménagement ont notamment été étudiées au niveau de la RD29, au droit du futur accès à la partie Ouest du PEM. Dans le cadre de cette variante, un impact potentiel était attendu au droit de la zone humide le long du chemin du Renevier.

Toutefois, le choix a été fait d'adapter la conception du projet afin d'éviter tout impact sur les zones humides : l'aménagement de l'accès au chemin du cimetière est décalé pour que la zone humide ne soit pas touchée. Cette adaptation sera retranscrite dans le cadre du PRO et les mesures qui seront mises en place afin d'éviter les impacts sur les zones humides seront précisées dans le dossier loi sur l'eau en cours de réalisation.

Le cerfa de demande d'examen au cas par cas est modifié et cette précision est ajoutée dans l'annexe volontaire du cas par cas.

2. Risque d'inondation

Le projet est localisé en zone inondable. Le dossier indique que les remblais réalisés à l'ouest de la voie ferrée nécessiteront une compensation hydraulique, qui sera traitée dans le dossier loi sur l'eau. Le cas échéant, merci de fournir ce dossier.

Une première estimation des remblais en zone inondable a été produite. Cette estimation sera affinée en phase PRO et dans le cadre du dossier loi sur l'eau.

Quels sont les impacts du projet vis-à-vis du risque d'inondation ? (exposition des biens et des personnes, aggravation de l'aléa)

Le projet n'aura pas d'impacts vis-à-vis du risque d'inondation. En effet, les remblais en zone inondable feront l'objet d'une compensation hydraulique afin de ne pas engendrer de surexposition des biens et des personnes.

La localisation de la compensation hydraulique sera déterminée en phase PRO et précisée dans le cadre du dossier loi sur l'eau.

Pourriez-vous décrire les travaux qui seront réalisés sur le canal de Renevier, le dossier ne permet pas d'apprécier l'ampleur et les caractéristiques des travaux réalisés.

Comme précisé ci-avant, la conception du projet a été revue afin que les aménagements prévus ne présentent pas d'impact sur le canal du Renevier : l'ouvrage de franchissement du canal ne sera pas modifié.

3. Pollution des sols

Le dossier p30 fait référence à des études de pollution des sols qui sont annoncées en annexe. Celle-ci ne sont pas jointes, merci de les fournir.

Les études de pollution des sols mentionnées sont jointes à l'annexe volontaire modifiée du cas par cas.

Les recommandations issues des études de sols réalisées sont retranscrites dans le dossier p33, telles que la réalisation d'études complémentaires et d'un réseau de piézomètres. Ces investigations ont-elles été réalisées ? Le cas échéant, merci de fournir les résultats de ces études.

Les investigations mentionnées seront menées prochainement. Un hydrogéologue a été missionné pour superviser la mise en place du réseau de piézomètres. Ces piézomètres permettront de faire un contrôle avant, pendant et après la réalisation des travaux. Les résultats de ces investigations serviront à alimenter le dossier loi sur l'eau.

4. Gestion des eaux pluviales

Les eaux pluviales seront gérées différemment sur la partie est et ouest du projet. Une notice de gestion des eaux pluviales a-t-elle été réalisée ? Merci de la fournir le cas échéant. Il convient à minima de localiser les ouvrages.

La notice de gestion des eaux pluviales (phase AVP) est transmise avec les présentes réponses à la demande de compléments.

5. Réduction du trafic et émissions de gaz à effet de serre

L'objectif du projet est de réduire le trafic routier en encourageant le report modal vers les transports en commun.

- Disposez-vous d'études de trafic permettant d'estimer le report modal induit par le projet ?
- Pourriez-vous préciser comment a été dimensionné le PEM (nombre de places de stationnement voiture, vélo, bus)

Le projet de PEM Goncelin n'a pas fait l'objet d'une étude de trafic à proprement parlé. En revanche, une étude de stationnement a été réalisée par le bureau d'étude ARTER en mars 2024.

Cette étude s'est appuyée sur la réalisation d'une enquête d'occupation du stationnement et d'une enquête d'interview qui ont permis d'aboutir à un calcul des futurs besoins en stationnement.

Les principaux résultats des enquêtes et la définition des futurs besoins en stationnement sont présentés ci-après et le rapport de synthèse de l'étude est joint en intégralité à la présente réponse aux demandes de compléments.

■ Enquête d'occupation du stationnement

La carte ci-après présente la répartition des différents secteurs ayant été enquêtés par ARTER en 2024. Au total, les secteurs comptabilisent 409 places de stationnement :

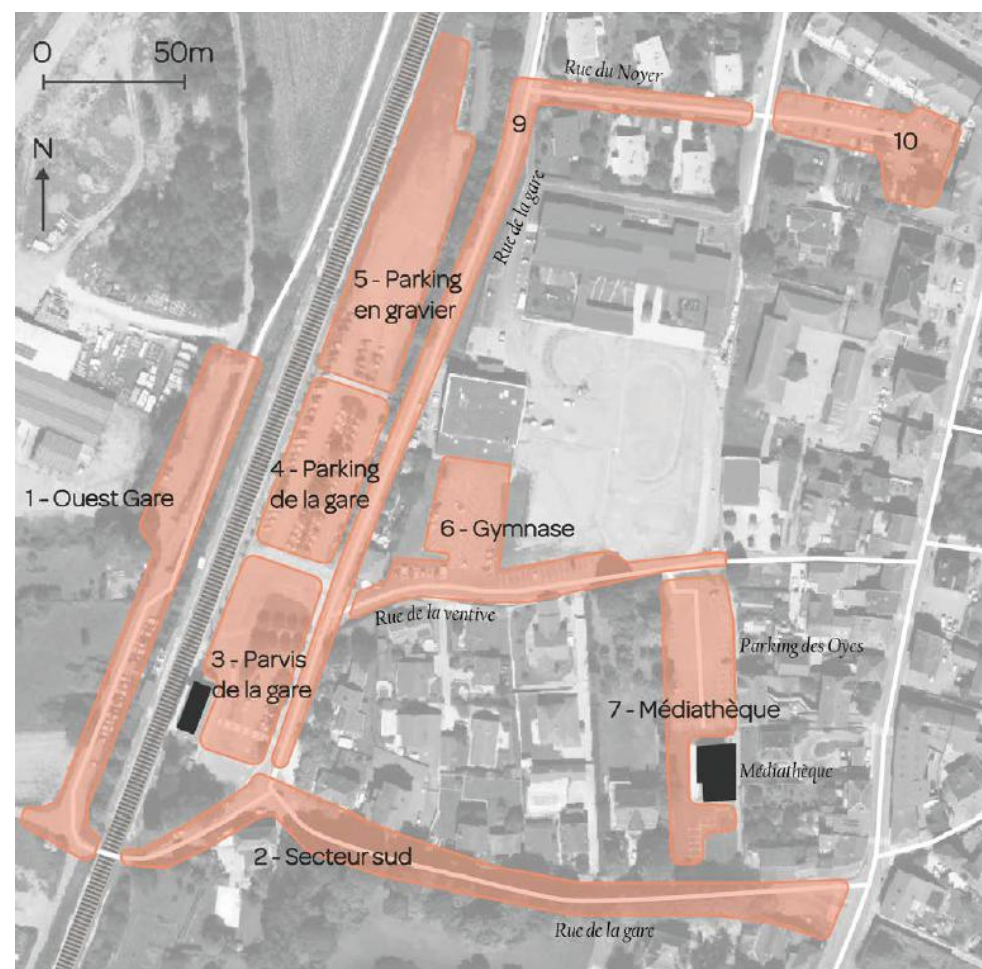
- 55 places autorisées 12h ;
- 9 places réservées pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- 10 places livraison/minute ;
- 5 places réserves ;
- 49 places privées ;
- 131 places non réglementées ;
- environ 150 places de stationnement non-marqué (Ouest de la gare et parking en gravier de la gare).

A noter que le secteur proche de la gare est estimé à 364 places.

L'enquête d'ARTER s'est déroulée le jeudi 8 février 2024 et le mardi 13 février 2024. Elle a consisté à relever le nombre de véhicules en stationnement toutes les heures entre 6h00 et 20h00, sur tous les secteurs de stationnement sauf le secteur n°10 (Rue du Noyer), qui a été enquêté toutes les 3 heures. Le nombre de véhicules en stationnement illicite, c'est-à-dire les véhicules stationnés hors des emplacements prévus à cet effet, sur les trottoirs, les passages piétons, sur les places réservées sans autorisation, etc., a également été relevé.

NB : Le jeudi 8 février, l'enquête a été perturbée par un incident sur les voies à partir de 19h00, empêchant les arrivées/départs de train. Cela a impacté l'évolution de l'offre en soirée.

Figure 1 : Répartition des différents secteurs enquêtés par ARTER en 2024

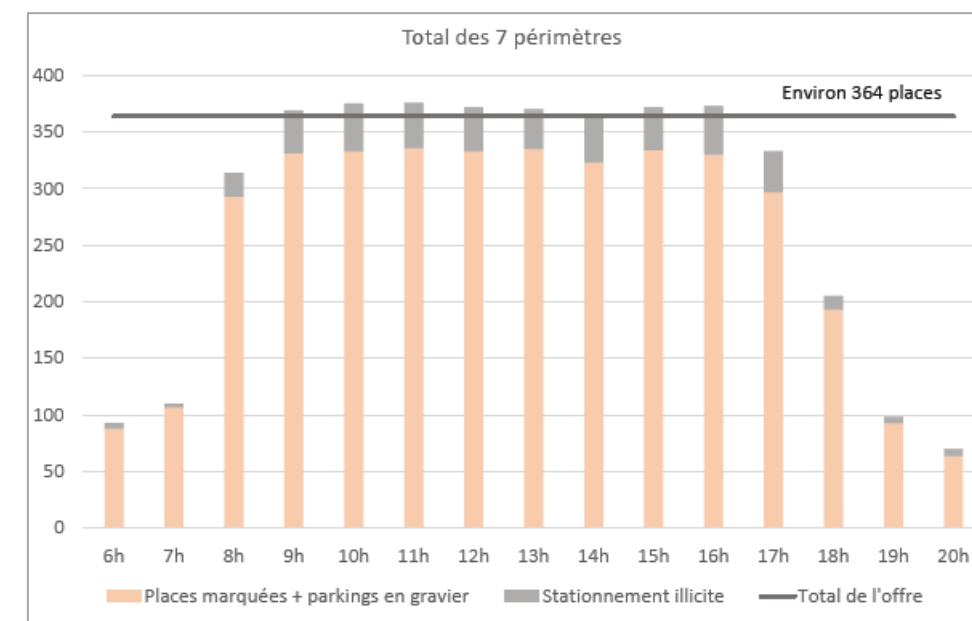


Source : Rapport de synthèse de l'étude de stationnement, ARTER, mars 2024

Les résultats de l'enquête de stationnement ont mis en évidence :

- un fonctionnement du stationnement de type pendulaire : le nombre total de véhicules stationnés augmentent fortement entre 6h et 9h et diminuent fortement entre 16h et 19h. Entre ces deux périodes, le nombre de véhicules stationnés évolue peu, ce qui est caractéristique d'un secteur de gare. Seul le secteur de la médiathèque, plus éloigné de la gare, présente une occupation du stationnement plus diffuse en lien avec la médiathèque ;
- une offre de stationnement proche de la saturation (enquête du 8 février 2024) voire saturée (enquête du 13 février 2024, cf. Figure 2) avec une part marquée de stationnements illicites, y compris lorsque des places disponibles sont accessibles, témoignent de la volonté de stationner au plus près de la gare ;
- une offre de stationnement peu homogène, notamment en ce qui concerne les deux parkings en gravier de la gare, pour lesquels le revêtement et l'absence de marquage ne garantissent pas un usage optimal des stationnements disponibles.

Figure 2 : Résultats de l'enquête de stationnement du 13 février 2024



Source : Rapport de synthèse de l'étude de stationnement, ARTER, mars 2024

Sur la base du nombre de véhicules stationnés à 11h00, il a été estimé le nombre de véhicules stationnés en lien avec la gare. Le calcul de cette demande a été mesuré sur la base de l'ensemble des secteurs enquêtés à l'exception des secteurs résidentiels et/ou proches du centre-ville dont les courbes ne correspondent pas à un fonctionnement pendulaire.

Sur cette base de calcul, la demande de stationnement liée à la gare a été estimée à **350 places**.

En lien avec l'augmentation du nombre de stationnement du futur parking du PEM, ARTER recommande de mettre en place une gestion du contrôle du stationnement. Plusieurs solutions peuvent être mises en place comme une zone bleue (implique la mise en place d'un ETP pour le contrôle du stationnement) ou la fermeture de certains parkings en poche via des barrières/portails s'ouvrant à partir de 10h00 par exemple.

■ Enquête d'interviews

En complément de l'enquête de stationnement, une enquête d'interviews a été réalisée le jeudi 8 février 2024 et le mardi 13 février 2024, comprenant 4 questions principales :

- Dans le cadre de votre déplacement, d'où venez-vous ?
- Dans le cadre de votre déplacement, où allez-vous ?
- Pour quels motifs vous prenez/avez-vous pris le train ?
- Comment êtes-vous venu/aller vous repartir de la gare de Goncelin ?

Cette enquête a permis d'interroger 350 personnes qui montaient/descendaient d'un train à la gare de Goncelin (en veillant à ne pas interroger deux fois les mêmes personnes sur les deux jours d'enquêtes) permettant de donner une tendance sur les origines/destinations des usagers du train et sur la part modale de ces usagers.

Cette enquête a mis en évidence que :

- près d'un tiers (30%) des personnes interrogées arrivaient de Goncelin ;
- parmi les habitants de Goncelin, un peu plus de la moitié des interviewés venaient à pied à la gare ;
- près de la moitié des individus questionnés (45%) étaient venus à la gare en voiture ;
- plus de la moitié des automobilistes questionnés (52%) arrivaient de Theys, du Cheylas ou d'Allevard ;
- parmi les cyclistes interrogés, la majorité (39%) venaient de Goncelin et la totalité venaient d'un rayon d'environ 10 km autour de Goncelin, 11 km au maximum pour ceux arrivant d'Allevard ;
- près de trois quarts (74 %) des personnes interrogées avaient pour destination une des trois grandes gares de l'agglomération grenobloise, à savoir Grenoble, Gières ou Chambéry ;
- les trajets dans le cadre du travail et des études étaient prédominants : 73% des personnes interrogées prenaient le train dans le cadre de leur travail et activité professionnelle et 17% dans le cadre de leurs études.

■ **Calculs des futurs besoins**

Afin d'analyser les futurs besoins en stationnement du PEM, la méthodologie mise en place croise les données Insee et les enquêtes de terrain réalisées auprès des usagers de la gare.

L'estimation des besoins futurs du PEM de Goncelin s'est donc appuyée sur une analyse de la base de données Mobpro de l'INSEE, qui permet de connaître le nombre d'actifs des communes qui utilisent les transports en commun pour se rendre au travail, ainsi que la commune du lieu de travail. Sur cette base (millésime 2020), le bureau d'étude ARTER a pu déterminer le nombre d'usagers susceptibles de se rendre à la gare de Goncelin pour aller au travail. En moyenne sur l'ensemble des communes alentours, cela représente 6% des actifs (950 personnes). L'enquête réalisée en gare a permis de savoir qu'en moyenne la part modale voiture de ces usagers est de 71%.

Il a été ensuite retenu que le dimensionnement du PEM sera effectué sur la base d'un scénario au fil de l'eau, c'est-à-dire sans action publique particulière incitant au report modal.

Ainsi, deux scénarios ont été étudiés :

- un scénario d'analyse s'appuyant sur la base de l'évolution démographique : en analysant la part modale des trajets domicile travail et en prenant en compte le taux de rotation des places de stationnement, qui correspond au nombre de véhicules qui utilisent une même place de stationnement sur une journée, les besoins futurs (à horizon 2030) du PEM varient en 380 et 365 places selon l'hypothèse démographique choisie ;
- un scénario d'analyse intégrant le développement des modes actifs : ce scénario prend en compte une baisse de 10 points de la part modale de la voiture pour chacune des communes susceptibles d'être concernées par des projets de développement des modes actifs (Goncelin, La Terrasse, Le Touvet, Lumbin, Sainte-Marie-du-Mont et Saint-Vincent-de-Mercuze). En prenant en compte cette hypothèse, les besoins en 2030 sont estimés entre 329 et 342 places de stationnement.

- Une estimation des émissions de gaz à effet de serre évitées par le projet (via le report modal) a-t-elle été réalisée ?

Le projet n'a pas fait l'objet d'une estimation des émissions de gaz à effet de serre évitées via le report modal. Toutefois, il s'inscrit dans une démarche globale d'aménagement de plusieurs parkings de covoiturage à l'échelle du Grésivaudan, constituant l'un des plans d'action du Plan de Déplacement Urbain en cours d'élaboration sur ce territoire. Il fait suite à l'adoption du schéma intercommunal de déploiement des parkings de rabattement transports en commun et de covoiturage, par délibération n°DEL-2016-0226 du 20 juin 2016 (rive gauche et rive droite).

Cette délibération a pour objet de développer ces modes de déplacements, il convient donc de mailler le territoire avec une offre de stationnement le permettant. Pour cela, est prévue la création de 1 000 places étalées le long du territoire, positionnées de façon stratégique avec l'offre de transport en commun et à proximité immédiate de l'axe autoroutier A41.

La topographie du territoire et la structuration de la voirie (peu d'axes routiers) sont des atouts pour la pratique du covoiturage. De même, le recours aux transports en commun peut nécessiter l'usage de la voiture sur une partie du trajet.

Sur le territoire du Grésivaudan un premier parc relais créé en 2019 sur la commune de Le Touvet au Nord du Grésivaudan, par la suite, a suivi un PEM sur la commune de Montbonnot mis en service depuis septembre 2020 à l'entrée de l'agglomération grenobloise.

Par ailleurs, dans le cadre de l'axe 5 - programme d'action du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) du Grésivaudan (2025-2030), le projet de PEM de Goncelin vise à « favoriser le report modal vers des offres de transport collectif partagé » (Fiche projet 5.3). Il s'inscrit ainsi dans la stratégie de chapelets de PEM visant à organiser le rabattement sur les lignes de transports en commun structurantes du Grésivaudan.

Le PEM de Goncelin permettra plus spécifiquement d'améliorer la desserte de la gare et le renforcement de l'intermodalité pour offrir aux pendulaires des solutions de transports attractives, performantes et responsables. Le projet inclut l'aménagement d'un véritable parvis de gare, d'une zone de dépose minute et d'autopartage et d'une gare routière de transports en commun dimensionnée aux besoins, la réorganisation et l'agrandissement du stationnement des véhicules particuliers, l'amélioration des accès pour les véhicules particuliers et les transports en commun et l'amélioration et la sécurisation des accès et du stationnement pour les modes actifs. L'ensemble de ces aménagements contribuera ainsi à favoriser le report modal des usagers vers les transports en commun.

Ainsi, le projet PEM de Goncelin s'inscrit dans une stratégie globale à l'échelle du Grésivaudan de réduction des émissions de gaz à effets de serre via le report modal.