



## Se déplacer autrement

# Contribution de Se déplacer autrement à la concertation pour l'aménagement d'une voie réservée aux transports collectifs sur la section sud de l'autoroute A41

*Se déplacer autrement* est, par principe, favorable aux projets visant à améliorer la vitesse commerciale des lignes de Transports Collectifs. L'objectif visé par le projet doit être l'amélioration de la vitesse commerciale et plus généralement de l'attractivité des lignes de cars circulant sur l'A41 sud entre Bernin et Montbonnot-Saint-Martin (C11, C12, 84, 86 et T83).

La solution retenue et mise à la présente concertation consiste en la réalisation d'une VRTC (voie réservée aux transports en commun) entre les diffuseurs 24c (Bernin) et 25 (Montbonnot-Saint-Martin) en direction de Grenoble, par l'élargissement et la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence. Elle est inscrite au Plan d'Investissement Mobilités 26 (PIM 26) et au contrat de concession avec AREA<sup>1</sup>.

Malgré tout, nous n'avons pas souvenir d'une concertation ni pour ce projet en 2017, ni à l'occasion de l'avenant voté le 11 juillet 2025 au conseil métropolitain<sup>2</sup>.

## Pourquoi ouvrir une concertation sur ce projet ?

La présente concertation est ouverte dans le cadre du code de l'urbanisme. En effet, AREA a déjà présenté une demande d'examen au cas par cas du projet à l'Autorité Environnementale qui a conclu, le 14 janvier 2026 qu'il n'est pas soumis à évaluation environnemental, assorti de quatre réserves<sup>3</sup>.

Cette concertation inclut la mise en compatibilité des PLU (Plan Local d'Urbanisme) de Bernin et de Saint-Nazaire-les-Eymes, le projet concernant des espaces en zonage « zone humide » (ZH).

La fiche outils « La concertation (« classique » ou facultative) du code de l'urbanisme » du CEREMA rappelle le cadre et les conditions de réussite d'une concertation<sup>4</sup> :

- *"Par analogie avec le mécanisme de concertation préalable figurant pour sa part au Code de l'environnement, il s'agit de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques ou orientations principales du projet ou du document d'urbanisme, de ses enjeux socio-économiques et de ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire." (p. 2).*
- *"Dans le cas d'un projet d'équipement, d'aménagement ou de construction, la concertation doit se dérouler avant que le projet ne soit arrêté dans sa nature et ses options essentielles et que ne soient pris les actes conduisant à la réalisation effective de l'opération -comme par exemple les déclarations d'utilité publique et les décisions arrêtant le dossier définitif du projet. Cela n'implique pas que le projet soit totalement flou : le public devant être à même de savoir de quoi il retourne et de se prononcer utilement, le projet doit être un tant soit peu défini. En revanche, rien ne doit être figé, car à défaut la concertation serait un faux-semblant." (p. 4).*

<sup>1</sup> [Demande d'examen au cas par cas à l'Autorité Environnementale – Création d'une Voie Réservée aux Transports en Commun \(VRTC\) au Nord-Est de l'agglomération grenobloise sur l'autoroute A41 Sud, dans le sens Chambéry – Grenoble, entre le diffuseur n°24c de Bernin et le diffuseur n°25 de Montbonnot \(38\), p. 148, paragraphe 4.2](#)

<sup>2</sup> [Conseil communautaire, séance du 11.07.2025 : Convention entre AREA et Grenoble-Alpes Métropole relative à la réalisation et au financement des ouvrages connexes à l'A480 - Avenant n°1 - 11/07/2025](#)

<sup>3</sup> [Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur la création d'une voie réservée aux transports en commun \(VRTC\) sur l'autoroute A41 sud dans le sens Chambéry – Grenoble entre le diffuseur n°24c de Bernin et le diffuseur n°25 de Montbonnot \(38\)](#)

<sup>4</sup> [La concertation \(«classique» ou facultative\) du code de l'urbanisme, CEREMA, p. 2-4](#)

Ainsi, nous apprécions que le maître d'ouvrage procède à la concertation une demi-année avant la date prévue de début des travaux, ce qui laisse davantage de temps pour prendre en compte les retours de la concertation avant le début des travaux que pour la concertation de la VRTC sur l'A480. Cependant, le dossier de concertation est trop succinct et ne décrit pas suffisamment précisément les modalités techniques d'insertion de la VRTC, en particulier au droit de la station-service et des échangeurs. Le dossier transmis à l'Autorité Environnementale en 2025 pour décision au cas par cas de la nécessité d'une étude environnementale était beaucoup plus fouillé avec une description technique des aménagements à la page 13<sup>5</sup>.

**Se déplacer autrement attend que le pétitionnaire prenne en compte les présentes observations, remarques, propositions et demandes pour y apporter des réponses précises et mettre en adéquation le projet par rapport aux besoins.**

## **Analyse socio-économique et prévisions de trafic : des contradictions majeures face aux impératifs du report modal**

### **Des lacunes dans l'évaluation du projet**

Le dossier de concertation omet l'évaluation socio-économique du projet. Le dossier transmis à l'autorité environnementale mentionne pourtant une étude de pertinence réalisée par AREA en 2021 à la demande de la Direction des Infrastructures de Transport (DIT). Il est fondamental que ces informations soient versées au débat public pour pouvoir se positionner sur l'opportunité d'un tel projet. Nous prenons également acte des conclusions de cette étude affirmant que la construction d'une VRTC en direction de Crolles est injustifiée en raison de son utilité très limitée et des contraintes techniques fortes pour sa réalisation.

Des indicateurs d'évaluation ont-ils été définis dans « l'analyse des enjeux socio-économiques associés et la proposition de 7 scénarios de création d'une Voie Réservée (VRTC et/ou VR2+) »<sup>6</sup> ?

Incluent-ils des indicateurs quantitatifs permettant d'assurer de démontrer la pertinence du projet (analyse des gains de temps et de fiabilité des usagers des transports en commun, analyse financière, rapport avantages annuels / coût de construction à l'année de mise en service) ?

Une telle évaluation préalable est indispensable pour vérifier la pertinence du projet avant sa réalisation et, après sa réalisation, évaluer le projet au regard des objectifs visés par les documents d'urbanisme (PLU, SCOT, SRADET).

### **Des objectifs contradictoires et insuffisamment rigoureux pour prouver la compatibilité du projet aux documents d'urbanisme**

Les perspectives d'évolution du trafic routier annoncées dans les documents du projet se contredisent en annonçant d'abord une stabilité du trafic à l'horizon de la réalisation du projet :

- La page 3 (auto-évaluation par le pétitionnaire) du dossier transmis à l'Autorité Environnementale<sup>7</sup> affirme qu'aucune modification significative du trafic routier n'est prévue :  
« Les aménagements n'induisent pas de modification significative de trafics routier et

---

<sup>5</sup> [Demande d'examen au cas par cas à l'Autorité Environnementale – Création d'une Voie Réservée aux Transports en Commun \(VRTC\) au Nord-Est de l'agglomération grenobloise sur l'autoroute A41 Sud, dans le sens Chambéry – Grenoble, entre le diffuseur n°24c de Bernin et le diffuseur n°25 de Montbonnot \(38\), p. 13](#)

<sup>6</sup> [Demande d'examen au cas par cas à l'Autorité Environnementale – Création d'une Voie Réservée aux Transports en Commun \(VRTC\) au Nord-Est de l'agglomération grenobloise sur l'autoroute A41 Sud, dans le sens Chambéry – Grenoble, entre le diffuseur n°24c de Bernin et le diffuseur n°25 de Montbonnot \(38\), p. 259](#)

<sup>7</sup> [Demande d'examen au cas par cas à l'Autorité Environnementale – Création d'une Voie Réservée aux Transports en Commun \(VRTC\) au Nord-Est de l'agglomération grenobloise sur l'autoroute A41 Sud, dans le sens Chambéry – Grenoble, entre le diffuseur n°24c de Bernin et le diffuseur n°25 de Montbonnot \(38\), p. 3](#)

autoroutier, mais visent à fluidifier et sécuriser l'infrastructure pour les transports en commun, en période de congestion. Ils induiront une baisse de la vitesse autorisée, à 110 km/h. ».

Par ailleurs, nous observons également des affirmations contraires, indiquant une volonté de réduire le trafic routier et d'augmenter la fréquentation des transports en commun sur ce tronçon :

- Pour justifier la compatibilité du projet avec l'orientation 2-4 du SCOT, la page 82 mentionne<sup>8</sup> : « Le projet, grâce à la mise en place d'une voie réservée pour les transports en commun, présentera un effet positif sur la congestion routière ce qui réduira les nuisances sonores et olfactives associées. » et pour l'orientation 2-5, « Le projet s'inscrit dans une démarche de fluidification et de renforcement de l'usage des transports en commun avec la mise en place d'une voie réservée. Le projet est donc en cohérence avec cette orientation. ».
- Pour montrer la conformité du projet avec les objectifs du PDU (Plan de Déplacements Urbains) de l'agglomération grenobloise (pourtant hors périmètre de ce projet de VRTC), le document transmis à l'Autorité Environnementale met en avant à la fois l'amélioration des alternatives en transport en commun et l'amélioration du trafic routier :
  - **Objectif 1 du PDU** : « Cela aura un impact positif sur le trafic routier et sur la réduction des gaz à effet de serre. ».
  - **Objectif 5 du PDU** : « Le projet s'intéresse à enclencher une transition de la mobilité urbaine en mettant en place une voie réservée aux transports en commun, solution alternative à l'automobile. ».
  - **Objectif 6 du PDU** : « Dans ce cadre, le projet a pour ambition de permettre le développement de voies dédiées au TC sur l'A41 Sud. Cela aura un impact positif sur le trafic routier. Enfin, le projet en intégrant des aménagements propres aux modes de transports alternatifs entend fournir des outils pertinents permettant de bannir l'usage exclusif de la voiture individuelle. ».
  - **Objectif 7 du PDU** : « Le projet a pour objectif de créer une voie réservée aux transports en commun, permettant ainsi de fiabiliser la régularité de ces lignes de transport sur le territoire. Le projet de création d'une voie réservée aux transports en commun sur l'A41 Sud est pris en compte dans le PDU, aussi bien dans l'action 13.3 « Renforcer le rôle multimodal des autoroutes et grandes voiries qui convergent vers le cœur métropolitain », que dans les cartes du schéma multimodal du PDU. ».

Enfin, l'étude de trafic incluse dans le dossier soumis à l'Autorité Environnementale (p. 259) projette une croissance du TMJA (trafic moyen journalier annuel) de 0,9 %/an, alors même que celle-ci a été ajoutée en réponse à l'observation n°9 de l'avis de l'Autorité Environnementale du 19 juin 2025 qui s'inquiétait de la probable augmentation du trafic induite par la réalisation de cette VRTC<sup>9</sup>.

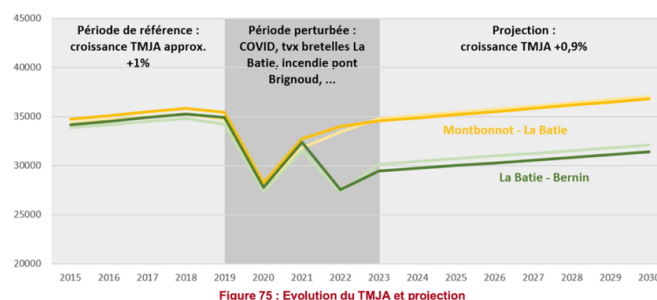


Figure 1: Graphique de l'évolution du TMJA et projection dans l'étude de trafic et projection sur l'A41 sud (p. 259 du dossier de demande d'examen au cas par cas transmis à l'Autorité Environnementale).

<sup>8</sup> Demande d'examen au cas par cas à l'Autorité Environnementale – Création d'une Voie Réservée aux Transports en Commun (VRTC) au Nord-Est de l'agglomération grenobloise sur l'autoroute A41 Sud, dans le sens Chambéry – Grenoble, entre le diffuseur n°24c de Bernin et le diffuseur n°25 de Montbonnot (38), p. 82

<sup>9</sup> Demande d'examen au cas par cas à l'Autorité Environnementale – Création d'une Voie Réservée aux Transports en Commun (VRTC) au Nord-Est de l'agglomération grenobloise sur l'autoroute A41 Sud, dans le sens Chambéry – Grenoble, entre le diffuseur n°24c de Bernin et le diffuseur n°25 de Montbonnot (38), p. 752

Prévoir l'augmentation du trafic routier ou viser une simple stabilisation est inquiétant et très en deçà de ce qu'on peut attendre d'un tel investissement. **Puisque le projet vise à augmenter l'offre de transports en commun, l'objectif doit être de provoquer un transfert modal et une diminution du trafic routier.**

Par ailleurs, le dossier transmis à l'Autorité Environnementale mentionne, en novembre 2025, qu'une note sur l'offre en transports en commun sur l'A41 est en cours de réalisation par le SMMAG. Nous nous étonnons que ses conclusions ne soient pas communiquées publiquement, pour évaluer l'opportunité du projet.

**Devant les éléments contradictoires et en l'absence d'éléments factuels permettant de juger de la pertinence du projet :**

- **Quel crédit donner à l'argumentation émise pour prouver la compatibilité aux documents d'urbanisme, considérant les affirmations contradictoires manquant d'éléments factuels permettant de juger de leur pertinence ?**
- **Comment peut-on viser une augmentation de la fréquentation des transports en commun sans réduire le trafic routier par un report modal depuis la voiture individuelle ?**
- **Pourquoi investir dans une telle infrastructure sans volonté claire et cohérente de provoquer ce transfert modal ?**

### **Un investissement disproportionné ?**

Nous nous interrogeons sur l'opportunité de dépenser 21 M € pour gagner, au mieux, environ 1 à 2 minutes sur l'entier de la section Bernin – Cloyères ↔ Montbonnot - Pré-de-l'Eau (comparaison des temps de trajet heure creuse/heure de pointe sur les fiches horaires M Réso de 2026). Dépenser plus de 2 M € au km, quoique proche du coût au kilomètre de la VRTC de l'A480, nous semble inadapté au regard du gain de temps de parcours espéré, uniquement en direction de Grenoble et circonscrit aux jours de fort trafic aux heures de pointe.

### **Quelles solutions pour fluidifier le trafic sur l'A41 ?**

Les seules données de circulation à notre connaissance sont mentionnées dans le dossier de concertation sont : "*Sur la section gratuite entre Grenoble et le péage de Crolles, le trafic journalier moyen s'établit entre 52 000 et 84 000 véhicules en 2025*" (p. 4). Ces données peuvent être croisées avec les TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) en 2023 fournies par AREA (p. 550 du dossier transmis à l'autorité environnementale), c'est-à-dire 69 360 véhicules/jour entre Montbonnot-Saint-Martin et 59 360 véhicules/jour entre La Bâtie et Bernin.

Nous avons montré en octobre 2024 qu'il suffirait de réduire la circulation automobile en amont de l'échangeur de Montbonnot-Saint-Martin d'environ 1000 à 1200 véhicules entre 7h et 9h les jours de congestion pour retrouver un trafic fluide<sup>10,11</sup>.

Le trafic routier obéit à des **effets de seuil** : il faudra veiller qu'une éventuelle fluidification du trafic n'engendre pas d'augmentation du trafic automobile (**effet rebond**). **Nous demandons la création d'un observatoire du trafic et que des engagements soient pris afin d'empêcher toute augmentation du trafic routier sur l'A41 entre Grenoble et Crolles.**

En considérant la fréquentation actuelle de la ligne C11 (Voiron – Grenoble – Crolles) établie autour de 5000 passagers/jour, se répartissant environ à 1/3 entre Voiron et Grenoble, 2/3 entre Grenoble et Crolles, nous évaluons que la C11 transporte environ 3500 voyageurs/jour sur l'A41.

---

<sup>10</sup> [ADTC Infos n°141](#), p. 10

<sup>11</sup> Étude de trafic du PDU du Grésivaudan.

De plus, l'étude des niveaux sonores réalisée par ACOUSTB montre que l'impact de la création de la VRTC sera négligeable étant donné la faiblesse de l'offre au regard du trafic routier sur cette section : « *L'impact de la création de la VRTC en elle-même est négligeable, car le trafic de transports en commun reste très faible au regard du trafic sur la section courante de l'A41* »<sup>12</sup>.

**Sans réelle politique de changement de comportements pour provoquer un report modal depuis la voiture individuelle, il est illusoire d'envisager que cette VRTC seule, contribuera à fluidifier le trafic routier sur la portion Bernin – Montbonnot-Saint-Martin.**

Nous accueillons **très favorablement** la réduction de la vitesse limite à 110 km/h jusqu'à l'échangeur de Montbonnot-Saint-Martin (n°25). **Cette limitation devra être portée jusqu'au péage de Crolles** (information absente du dossier de concertation). La réduction de vitesse à 110 km/h permet d'économiser 31 g équivalent CO<sub>2</sub>/km/véhicule<sup>13</sup>.

Cette mesure **de réduction de la vitesse**, demandée officiellement depuis plus de dix ans à la préfecture par la Communauté de communes Le Grésivaudan puis par la commune de Meylan, a toujours été refusée et est maintenant annoncée sous la contrainte de la mise en place de la VRTC.

Pourquoi ne pas imposer à **court terme** le 110 km/h compte tenu des avantages environnementaux et de trafics ?

Pour des coûts largement inférieurs, il faut envisager :

1. Une limitation de vitesse plus basse (90 km/h voire 70 km/h optimalement) en heure de pointe pour maximiser le débit. À court terme, nous demandons la fixation de la vitesse limite à 90 km/h sur la section Montbonnot-Saint-Martin (sortie n°25) – Meylan - Carrefour de la Carronnerie pour fluidifier le trafic et réduire les nuisances.
2. Une réduction de vitesse à 70 km/h pour le contournement Est de Grenoble (vitesse optimale pour le débit, réduction de la pollution olfactive et sonore).
3. Favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun en valorisant la desserte tous les ¼ d'heure entre Brignoud et Grenoble prévue à partir de 2028 ou encore les lignes 80 et C9, circulant au plus proche des lieux d'habitation sur les routes départementales structurantes du Grésivaudan.
4. Un véritable plan d'accompagnement au changement, pour prévenir toute augmentation de trafic sur l'A41 et favoriser le nécessaire report vers les transports en commun.

Rappelons que l'incendie du pont de Brignoud en avril 2022 a engendré une forte modification des déplacements. Pour cette raison, les données de l'étude de trafic entre 2018 et 2023 ne sont pas pertinentes pour établir le taux de croissance annuel moyen du trafic<sup>14</sup>. Ce type de situation contrainte devrait être une opportunité pour encourager des transferts modaux et les pérenniser par la suite.

## **Priorité aux pôles d'échanges multimodaux de Montbonnot – Pré-de-l'Eau et de La Bâtie**

Pour un coût bien moindre que celui de la VRTC, nous demandons que la priorité soit donnée au réaménagement de ces deux échangeurs pour les transformer en PEM (pôles d'échanges multimodaux).

---

<sup>12</sup> [Demande d'examen au cas par cas à l'Autorité Environnementale – Création d'une Voie Réservée aux Transports en Commun \(VRTC\) au Nord-Est de l'agglomération grenobloise sur l'autoroute A41 Sud, dans le sens Chambéry – Grenoble, entre le diffuseur n°24c de Bernin et le diffuseur n°25 de Montbonnot \(38\), p. 553](#)

<sup>13</sup> [Demande d'examen au cas par cas à l'Autorité Environnementale – Création d'une Voie Réservée aux Transports en Commun \(VRTC\) au Nord-Est de l'agglomération grenobloise sur l'autoroute A41 Sud, dans le sens Chambéry – Grenoble, entre le diffuseur n°24c de Bernin et le diffuseur n°25 de Montbonnot \(38\), p. 739](#)

<sup>14</sup> [Demande d'examen au cas par cas à l'Autorité Environnementale – Création d'une Voie Réservée aux Transports en Commun \(VRTC\) au Nord-Est de l'agglomération grenobloise sur l'autoroute A41 Sud, dans le sens Chambéry – Grenoble, entre le diffuseur n°24c de Bernin et le diffuseur n°25 de Montbonnot \(38\), p. 259](#)

### **Saint-Ismier – La Bâtie (échangeur 24.1)**

Mis en service en septembre 2024, l'échangeur de la Bâtie présente des arrêts sur les bretelles pour permettre la desserte des lignes circulant sur l'A41 sud (sauf la ligne C9 en direction de Grenoble). En tant qu'usagers et usagères, nous observons que l'insertion des cars dans les giratoires est complexe et engendre des pertes de temps importantes en raison de la circulation intense et de la proximité de la bretelle avec les autres sorties d'autoroute, qui limitent les possibilités d'insertion dans le giratoire.

Nous demandons à court terme l'installation de feux de régulation avec priorité aux cars afin de faciliter l'insertion des cars en heures de pointe et, ainsi, permettre le respect de l'horaire (sur l'exemple des anciens feux de régulation du giratoire de Didcot à Meylan au débouché de la sortie n°26).

À plus long terme, sous réserve de faisabilité technique, un arrêt sur autoroute permettrait de s'affranchir des contraintes de circulation liées au franchissement de l'échangeur. La passerelle vélopétons pourrait être judicieusement valorisée pour relier un tel arrêt au reste du PEM.

### **Montbonnot – Pré-de-l'Eau (échangeur 25)**

La desserte de l'arrêt Montbonnot – Pré-de-l'Eau engendre une perte de temps significative aux cars avec des risques de retard en cas de fort trafic voire de bouchons. Le franchissement de l'échangeur peut s'avérer particulièrement difficile depuis Grenoble car les cars doivent franchir deux fois le pont sur l'A41 sud ainsi que le giratoire côté Domène (environ 5 minutes entre la sortie et l'entrée sur l'autoroute après avoir desservi l'arrêt).

Nous préconisons la réalisation d'un véritable PEM (pôle d'échanges multimodal) à Montbonnot – Pré-de-l'Eau à deux niveaux :

- **Au niveau inférieur (A41)**, création d'un arrêt en bordure de l'A41 sud sous le pont de la RD 11 (cf. [préconisations du CEREMA sur les arrêts de transports en commun sur autoroute](#)).
- **Au niveau supérieur (pont de la RD 11 – route de Domène)**, élargissement de l'ouvrage d'art existant pour y intégrer des points d'arrêt en surface, connectés par des cheminements piétons directs (escaliers/ascenseurs) aux quais sur l'autoroute. Cet arrêt supérieur accueillerait notamment le prolongement de la ligne C1 vers la future gare de Domène, offrant un accès efficace à Inovalée et Meylan tant depuis les lignes circulant sur l'A41 sud que depuis le futur RER ferroviaire.

Les arrêts sur l'autoroute pourraient être reliés au franchissement cyclistes-piétons de l'échangeur actuellement à l'étude par le SMMAG dans le cadre d'une liaison inter-rives Domène – Montbonnot – Biviers. Une telle configuration améliorerait la vitesse commerciale des nombreuses lignes interurbaines desservant Montbonnot - Pré de l'Eau, déchargerait l'arrêt actuel, et faciliterait le rétablissement de l'arrêt de tous les C11 à Montbonnot.

## **En conclusion**

Alors que l'essentiel de la perte/variabilité de temps de trajet, qui nuit au respect des horaires, vient du franchissement des échangeurs 24.1 et 25, respectivement pour la desserte de l'arrêt Saint-Ismier – La Bâtie et Montbonnot – Pré-de-l'Eau, le projet de VRTC se trompe de cible. **Pour un coût moindre, nous privilégions un réaménagement de ces échangeurs visant à faciliter la circulation des cars et émettons un avis défavorable au projet de VRTC présenté.**