



 **COPIE**

**Convention cadre
relative à l'amélioration des conditions de déplacement
dans le moyen Grésivaudan**

Entre :

- le Département de l'Isère,
- la Communauté de communes du moyen Grésivaudan (COSI)
- la commune de Crolles,
- la société AREA,

il est convenu ce qui suit.

Article 1 - objet

Le développement démographique et économique du Grésivaudan, récemment illustré par les investissements de recherche et développement réalisés à Crolles, génère un accroissement des déplacements que les actuels ouvrages routiers et services de transport ne peuvent plus satisfaire correctement.

Les acteurs publics ayant une compétence routière ou de transports collectifs souhaitent unir leurs efforts pour mettre en œuvre un plan d'actions cohérent à l'échelle du Grésivaudan, inséré dans un schéma plus global à l'échelle de l'aire urbaine grenobloise.

La présente convention définit leurs objectifs d'amélioration des déplacements dans le Grésivaudan, ainsi que les aménagements qu'ils s'engagent à mettre en œuvre pour les atteindre. Elle sera complétée en tant que de besoin par des conventions d'application.

Article 2 - objectifs communs

Pour améliorer les déplacements dans le respect des impératifs du développement durable et en cohérence avec la nécessité d'améliorer globalement les déplacements à l'échelle de l'aire urbaine grenobloise, les co-signataires se fixent les orientations suivantes.

2.1 - Le trafic automobile entre Grenoble et le Grésivaudan doit être maîtrisé et compatible avec les capacités d'accueil et les objectifs de déplacement de l'agglomération grenobloise. Sur cet axe, il convient donc :

- de donner la priorité au développement des transports collectifs,
- de calibrer en conséquence l'augmentation des capacités routières (tous axes confondus).

2.2 - Le trafic automobile doit être orienté en priorité sur l'autoroute, plus sûre et moins nuisante que les voiries traditionnelles aux abords desquelles il est essentiel de préserver la qualité de vie des riverains, notamment Crolles, Lumbin, La Terrasse, Bernin, Tencin, La Pierre, Champ-près-Frogès, Villard-Bonnot, Le Versoud, et il convient en conséquence :

- d'éviter la construction de nouvelles routes parallèles à l'autoroute dont la conception porterait préjudice à l'orientation du trafic sur l'autoroute, sauf à leur donner un caractère urbain ou local et à limiter leur capacité, pour maîtriser le volume et la vitesse de circulation, et préserver ainsi les populations riveraines ;

- de faciliter l'accès à l'autoroute, par la création de nouveaux échangeurs.

Article 3 - programme d'aménagements

Pour répondre à l'objectif d'amélioration des déplacements dans le cadre décrit précédemment, les co-signataires décident de réaliser le programme d'aménagements suivant.

3.1 - Demi-échangeur de Crolles II

Un nouveau demi-échangeur sera réalisé sur l'autoroute A 41, pour donner un accès direct de Grenoble aux zones économiques de Crolles II et de Bernin, et alléger ainsi le trafic de l'actuel échangeur d'accès à Crolles.

Sous réserve de la mise au point de conditions d'aménagement et d'exploitation satisfaisantes, agréées par l'Etat, cet échangeur, ainsi que ses voies d'accès à la zone économique de Crolles II et au centre de Crolles, seront dotés de couloirs réservés au transports collectifs, pour pouvoir leur donner une priorité sur la desserte Crolles - Grenoble.

Sa transformation ultérieure en échangeur complet, apte à accueillir des "arrêts minute" de lignes de transports collectifs restant sur l'autoroute, sera également préservée dans la mesure des possibilités.

3.2 - Demi-échangeur de La Terrasse

Un nouveau demi-échangeur orienté vers Grenoble sera réalisé sur l'autoroute A 41 au droit de La Terrasse, dans le but de diminuer le trafic utilisant la RN 90 dans la traversée de Crolles. La réalisation de cet échangeur sera couplée à :

- la requalification de la RN 90 pour rendre dissuasif le transit par cette route ;
- la définition d'un niveau de péage compatible avec l'objectif précité, étant précisé que, s'il apparaissait que le niveau de péage souhaitable pour que cet échangeur joue pleinement son rôle devait être inférieur aux règles tarifaires pratiquées sur le réseau d'AREA, une réduction de péage en cohérence avec celui du Touvet pourrait être financée par les collectivités territoriales du Grésivaudan, dans le cadre d'une convention, dans le cadre d'un accord global portant sur les déplacements entre les échangeurs du Grésivaudan et Grenoble.

La transformation ultérieure de ce demi-échangeur en échangeur complet apte à accueillir des "arrêts minute" des lignes de transports collectifs restant sur l'autoroute sera également préservée dans la mesure du possible.

3.3- Demi-échangeur complémentaire de la Bâtie

Un demi-échangeur complémentaire, orienté vers Chambéry, sera réalisé à la Bâtie, pour permettre notamment les échanges entre cet échangeur et ceux de Crolles.

Sous les mêmes réserves que pour le demi-échangeur de Crolles II, cet échangeur et ses voies d'accès, notamment le barreau entre la RD523 et l'autoroute en bordure de la zone de la Grande Ile, seront dotés de couloirs réservés aux transports collectifs.

3.4 - Aménagement de l'autoroute A 41 entre Crolles et Meylan

Chacun des sens de l'autoroute A 41 sera doté d'une troisième voie banalisée (sur les sections où cette troisième voie n'existe pas encore) et, sous réserve de la mise au point de conditions d'aménagement et d'exploitation satisfaisantes, agréées par l'Etat, d'une nouvelle voie réservée aux transports en commun, la priorité dans le phasage pouvant être donnée au sens entrant vers Grenoble.

Pour éviter l'engorgement du centre-ville de Grenoble, l'élargissement à trois voies banalisées sera toutefois limité à la section Crolles - Rocade sud, la section Rocade sud - carrefour de la Carronerie (extrémité de l'autoroute A 41) restant à deux voies.

La voie réservée aux transports collectifs sera pour sa part réalisée sur l'ensemble de la section Crolles - carrefour de la Carronerie, et prolongée jusqu'au centre-ville de Grenoble (projet de "directissime").

3.5 - Requalification de la RN 90 et évitement du centre de Crolles

En accompagnement de la création de l'échangeur de La Terrasse, la RN 90 sera réaménagée entre La Terrasse et Crolles pour limiter sa capacité et la vitesse de circulation, et inciter ainsi les automobilistes à utiliser l'autoroute.

Un itinéraire d'évitement du centre-ville de Crolles sera également aménagé. Pour permettre de dévier le centre-ville de Crolles sans attirer les trafics qui ont vocation à utiliser l'autoroute, les co-signataires conviennent de donner à cet itinéraire des caractéristiques urbaines, avec des vitesses de circulation réduites ; cette déviation ne sera en aucune façon rocade classique en "rase campagne".

Article 4 – Maîtrise d'ouvrage

Les co-signataires conviennent de se répartir les maîtrises d'ouvrages du programme d'aménagements comme suit :

Demi-échangeur de Crolles II

- demi-échangeur : AREA
- voies d'accès à Crolles II : COSI

Echangeur de la Terrasse

- échangeur : AREA
- voies d'accès : Département

Demi-échangeur complémentaire de la Bâtie

- échangeur : AREA
- voies d'accès dont le barreau entre la RD523 et l'autoroute A41: Département

Aménagement de l'autoroute A 41

- 3^{ème} voie et voie bus jusqu'à la rocade sud : AREA
- voie bus de la rocade sud à la Carronerie : AREA
- voie bus de la Carronerie à Grenoble : Département

Requalification de la RN 90

- aménagement sur site de la RN 90 : Etat (ou Département dans le cadre du déclassement de la RN 90) + commune de Crolles pour les aménagements urbains
- déviation urbaine de Crolles : commune de Crolles (sous réserve de l'accord de l'Etat), dans le cadre des financements prévus au contrat de plan

Article 5 - financement et priorités de réalisation

Le financement des investissements relatifs aux aménagements mentionnés dans la présente convention fera l'objet d'une convention d'application entre les partenaires, au vu des estimations fournies par les études techniques et des recettes envisageables, étant précisé que, pour ne prendre aucun retard dans la mise en œuvre du plan d'aménagement, chaque maître d'ouvrage engagera immédiatement les études et procédures préalables aux travaux des aménagements mentionnés dans la présente convention.

Les co-signataires se fixent également comme objectifs :

- de réaliser prioritairement les nouveaux échangeurs d'accès à l'autoroute, leurs voies d'accès, ainsi que la voie bus entre la rocade sud et l'entrée de Grenoble,
- de coupler cette réalisation avec celle de la troisième voie banalisée avec celle de la voie bus sur la section Crolles - rocade sud,
- de coupler la réalisation de l'itinéraire d'évitement du centre de Crolles avec les aménagements de limitation de vitesse et de capacité de la RN 90,

et, d'une façon générale d'engager les aménagements prévus dès que les études et procédures préalables aux travaux seront achevées, et que le financement sera assuré.

Article 6 - comité de suivi

Il est institué un comité de suivi regroupant les représentants des co-signataires, et dont le secrétariat et l'animation sont assurés par la COSI.

Le comité est régulièrement informé de l'avancement des différents aménagements prévus dans la présente convention.

Il est consulté sur les projets techniques à leurs différents stades d'avancement, et s'assure de leur conformité avec les objectifs de la présente convention ; et il est également consulté sur les avenants et conventions d'application à conclure.

le

Pour le Département
Le Président du Conseil général de l'Isère

Pour la Communauté de communes
du moyen Grésivaudan
Le Président de la COSI

Pour la société AREA
Le Directeur général

Pour la commune de Crolles
Le Maire