



# A41 Sud

**Aménagement d'une voie  
réservée aux transports  
collectifs sur la section sud  
de l'autoroute**

**Communes de Montbonnot-Saint-Martin, Saint-Ismier,  
Saint-Nazaire-les-Eymes et Bernin (38)**

Concertation publique du 1<sup>er</sup> au 30 juin 2026

# SOMMAIRE

<b>1. LA CONCERTATION, POURQUOI, COMMENT</b>	<b>3</b>
Le contexte réglementaire	3
L'objet et les objectifs de la concertation	3
Le périmètre du projet	3
Le bilan de la concertation et les études	3
Les modalités de la concertation	3
<b>2. LE CONTEXTE DU PROJET</b>	<b>4</b>
La mobilité dans le bassin grenoblois	4
Le trafic	4
Chiffres clés et carte de la zone concernée par le projet	5
Les lignes de transport en commun	6
<b>3. EN QUOI CONSISTE LE PROJET</b>	<b>8</b>
Qu'est-ce qu'une VRTC ?	8
Ses objectifs	8
Le porteur du projet	8
Coût et financement	8
Sa description	9
<b>4. LES ENJEUX ET IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>10</b>
Un projet globalement bénéfique pour l'environnement	10
Le milieu naturel et aquatique	10
Les mesures d'évitement	10
Le milieu humain - cadre de vie	11
Le patrimoine et le paysage	11
La compatibilité avec les documents d'urbanisme	11
<b>5. LE CALENDRIER DU PROJET</b>	<b>12</b>



Conception-réalisation : agence LIB R E  
 Illustrations : Matthias ORSI  
 Crédit photos : GlobalFocus  
 Tous droits réservés.

# 1. LA CONCERTATION, POURQUOI, COMMENT

## Le contexte réglementaire

L'article L.103-2 du code de l'urbanisme précise qu'il y a lieu, parallèlement aux études d'avant-projet sommaire, d'engager une concertation préalable pour la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune, dont le coût dépasse le seuil financier fixé à l'article R.103-1 du code de l'urbanisme (1 900 000 euros), et conduisant notamment à la modification d'assiette d'ouvrages existants. Ce même article du code de l'urbanisme dispose que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU de Bernin et de Saint-Nazaire-les-Eymes pour ce projet), soit aussi soumise à concertation préalable car elle nécessite une mise à jour de l'évaluation environnementale des PLU concernés. Le maître d'ouvrage du projet, AREA, a donc sollicité la préfecture de l'Isère pour organiser cette concertation à la fois préalablement à la réalisation du projet et préalablement à la mise en compatibilité des PLU.

## L'objet et les objectifs de la concertation

La présente concertation publique concerne la création d'une Voie Réservée aux Transports Collectifs (VRTC) sur l'autoroute A41 Sud, entre le demi-diffuseur de Bernin (n°24c) et le diffuseur de Montbonnot-Saint-Martin (n°25), à l'horizon 2028. L'objet de la concertation porte aussi sur la mise à jour de l'évaluation environnementale des PLU des communes de Bernin et de Saint-Nazaire-les-Eymes.

La concertation publique est ouverte à l'ensemble des parties prenantes concernées : les habitants et associations riverains du projet, les usagers de l'axe routier, les élus des communes traversées, les acteurs économiques du territoire, les administrations locales, régionales, départementales, etc.

Les objectifs de cette concertation sont de :

- Présenter et informer le public sur le projet de VRTC,
- Permettre un temps d'échange, de participation et d'expression du public,
- Recueillir l'avis du public et les remarques permettant l'amélioration du projet.

## Le périmètre du projet

Le périmètre du projet soumis à concertation comprend l'A41 Sud entre le demi-diffuseur de Bernin et le diffuseur de Montbonnot sur les communes de Montbonnot-Saint-Martin, Saint-Ismier, Saint-Nazaire-les-Eymes et Bernin.

## Le bilan de la concertation et les études

La réalisation d'une opération d'aménagement routier est un processus long et complexe qui comprend différentes étapes. Si l'approfondissement progressif des études de conception est évidemment essentiel, il doit s'accompagner de périodes d'échange entre le maître d'ouvrage et le public.

La concertation réglementaire aujourd'hui engagée par AREA constitue une de ces phases d'échange dont l'objet est d'informer les riverains et tout citoyen sur ce projet et de favoriser l'émergence des observations.

## Les modalités de la concertation

La concertation est ouverte du 1<sup>er</sup> au 30 juin 2026.

### Comment s'informer ?

Le présent dossier est disponible aux mairies de :

- Montbonnot-Saint-Martin  
Château de Miribel  
38330 Montbonnot-Saint-Martin
- Saint-Ismier  
Le Clos-Faure 38330 Saint-Ismier
- Saint-Nazaire-les-Eymes  
385 chemin du Village  
38330 Saint-Nazaire-les-Eymes
- Bernin  
496, Route Départementale 1090 -  
cedex 36 - 38190 Bernin
- Sur le site dédié  
<https://concertation-a41sud.appr.fr>
- Sur le site des services de l'État en Isère : [www.isere.gouv.fr](http://www.isere.gouv.fr)

### Comment participer ?

Vous pouvez vous exprimer :

- Sur le registre mis à votre disposition aux mairies citées ci-dessus.
- Sur le site  
<https://concertation-a41sud.appr.fr>
- Par courrier à adresser à :  
Direction des Relations avec les Collectivités et de la Citoyenneté  
Préfecture de l'Isère  
12 place de Verdun - CS 71046  
38021 Grenoble Cedex 01

## 2. LE CONTEXTE DU PROJET

▼ VUE DE L'A41 SUD SECTEUR BERNIN



### La mobilité dans le bassin grenoblois

L'aire métropolitaine grenobloise est composée de 49 communes et recense 439 500 habitants en 2020. Elle est entourée par 3 massifs montagneux : le Vercors à l'ouest, la Chartreuse au nord et Belledonne à l'est. Le bassin grenoblois dispose d'une économie et d'activités dynamiques en abritant environ 36 000 entreprises et employant 246 000 personnes dans les secteurs publics et privés ce qui fait de Grenoble Alpes Métropole la 3<sup>e</sup> métropole la plus créatrice d'emplois en 2021.

L'enquête mobilité de la métropole de 2020 montrait que les trajets pour se rendre sur le lieu de travail ou d'études se faisaient encore beaucoup en voiture (à 58% pour le trajet domicile-travail).

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) grenobloises promeuvent depuis plusieurs années, les transports en commun pour les trajets du quotidien, notamment pour désengorger les axes routiers les plus utilisés, y compris la section sud de l'A41 Sud.

Aux abords de la métropole grenobloise, l'autoroute A41 Sud longue d'environ 41 km,

constitue un axe majeur de desserte de l'agglomération. Elle est aménagée à 2x2 voies sur l'aire d'étude.

### Le trafic

Avec sa terminaison urbaine, l'A41 Sud est notamment utilisée pour les déplacements d'échange avec l'agglomération, ainsi que des déplacements de transit via la RN87.

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, le trafic maximal étant atteint sur la section à 2x3 voies au nord de l'échangeur avec la RN87.

Deux lignes express EXP1 (X01), EXP2 (X02) et trois lignes régulières 6080 (T84), 6060 (T83), 6200 (T86) de transports en commun empruntent l'A41 Sud et desservent des pôles d'échanges intermédiaires, en particulier celui de Pré-de-l'Eau au niveau du diffuseur de Montbonnot (n°25).

## Chiffres clés et données du secteur à l'étude

**5,5 km** d'autoroute concernés  
**70 000 véhicules** par jour  
**5 lignes** de bus

### Communes concernées et nombres d'habitants

**3 334 hab.** à Bernin  
**3 016 hab.** à Saint-Nazaire-les-Eymes  
**7 165 hab.** à Saint-Ismier  
**5 698 hab.** à Montbonnot-Saint-Martin

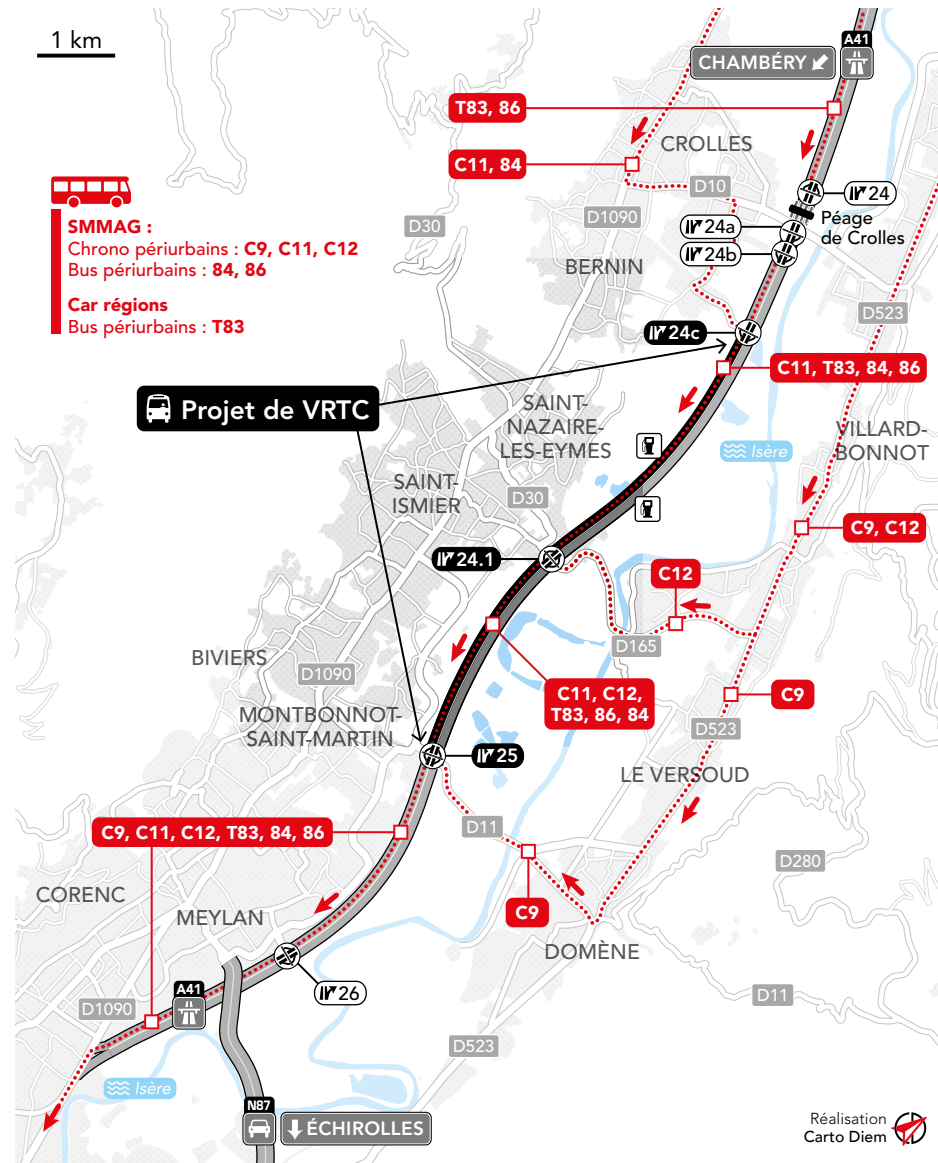
### Principaux secteurs d'activité des entreprises

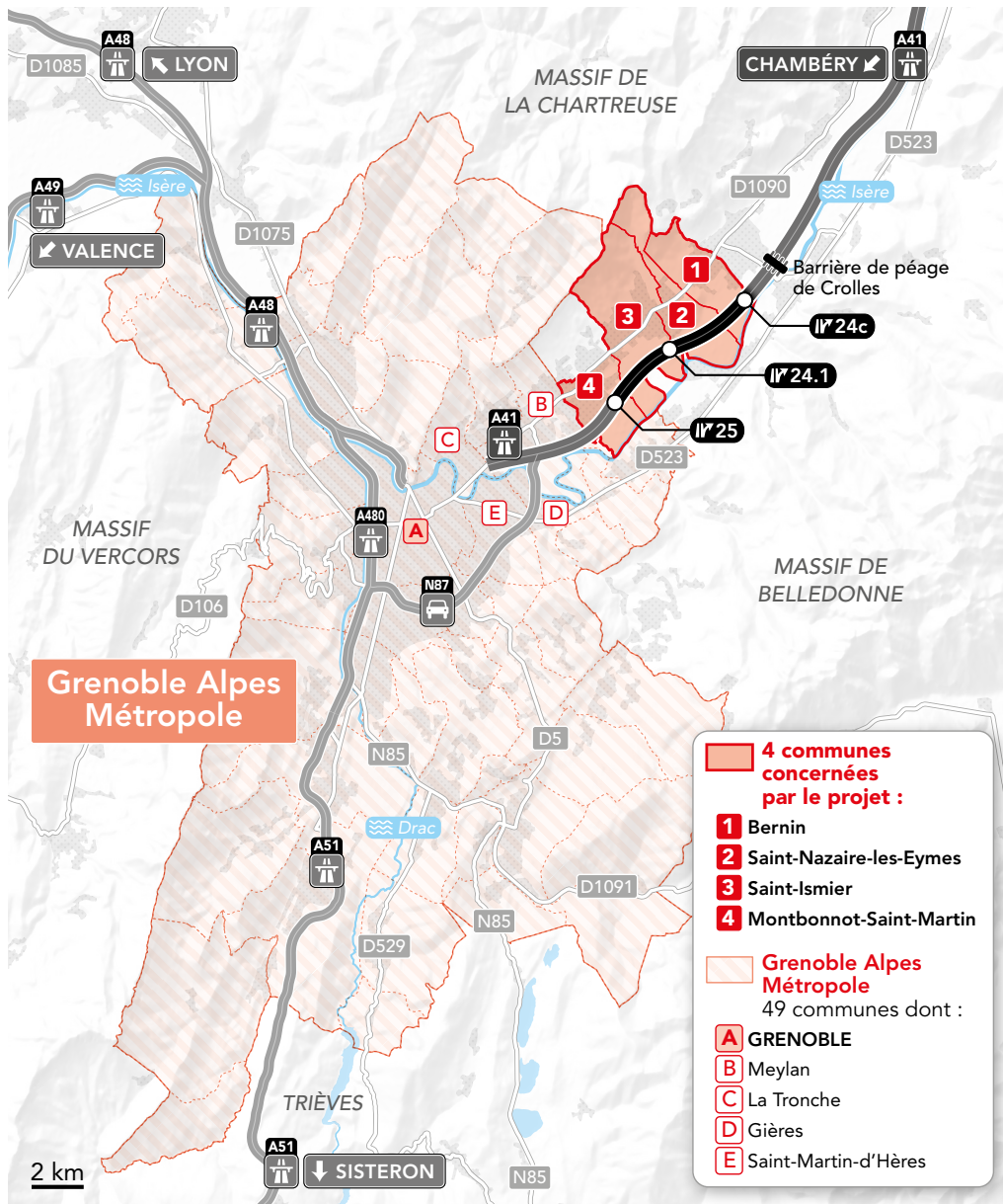
**Micro-électronique**  
**Technologies de pointe**  
**Agro-alimentaire - Médical**

## Chiffres clés de l'agglomération grenobloise

**49 communes**  
**439 500 habitants**  
**36 000 entreprises**

### ZONE CONCERNÉE PAR LE PROJET ▼





## Les lignes de transport en commun empruntant l'A41 Sud

Plusieurs lignes de transport en commun, exploitées par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise et par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, empruntent cette section. Aux heures de pointe, ces transports en commun, pris dans un trafic dense, ne peuvent assurer une régularité fiable et satisfaisante.

Les différentes lignes de transport en commun empruntant la section sud de l'A41 Sud sont listées ci-dessous.

### Lignes express :

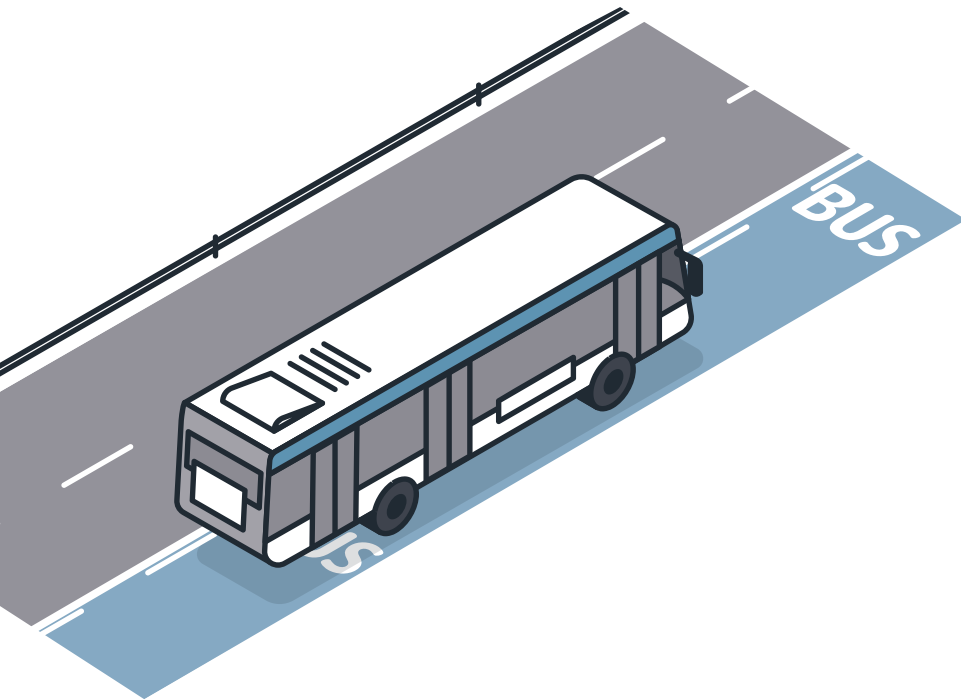
- EXP1 (X01)
- EXP2 (X02)

### Lignes régulières :

- T83
- T84
- T86

La mise en place d'une **Voie Réservée aux Transports Collectifs (VRTC)** sur cette section permet de faciliter la desserte de l'agglomération par les transports en commun en **fiabilisant les temps de parcours et de rendre ainsi ce mode de transport attractif** pour les habitants situés au nord-est de l'agglomération. Cette future voie réservée aux transports collectifs s'étend sur **environ 6 km** dans le sens Bernin vers Montbonnot-Saint-Martin.

Le SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise) souhaite renforcer l'offre de transports en commun en augmentant la fréquence des lignes empruntant l'A41 Sud. Ainsi, les prévisions de trafic à la mise en service en 2028 font état d'une centaine de transports collectifs par jour.



VUE DE L'A41 SUD DEPUIS LE DIFFUSEUR DE MONTBONNOT ▼



VUE DE L'A41 SUD DEPUIS LA BÂTIE ▼



# 3. EN QUOI CONSISTE LE PROJET

## Qu'est-ce qu'une VRTC ?

La réalisation de voies réservées à certaines catégories d'usagers sur les axes structurants des agglomérations permet, grâce à des temps de parcours réduits et fiabilisés pour les véhicules transportant plus de passagers, d'une part de mieux répondre aux besoins de mobilité sans développer le réseau routier et, d'autre part, de limiter l'impact sur l'environnement des déplacements.

Les VRTC sont généralement **réalisées sur l'espace existant de la BAU que l'on élargit**. Leur usage par un nombre réduit de véhicules permet de conjuguer, sans dégradation des conditions de sécurité, la circulation des véhicules autorisés et les fonctions de la bande d'arrêt d'urgence.

L'objectif est de favoriser la circulation des véhicules de transport en commun au sens de l'article R.311-1 du code de la route, sans dégrader de manière significative le niveau de service pour la circulation générale. Les véhicules assurant les lignes de services réguliers de transports publics collectifs, au sens du code des transports, reçoivent une autorisation préfectorale pour circuler sur ces voies. Le document d'autorisation pourra être demandé lors d'un contrôle.

Les véhicules d'intérêt général sont prioritaires ou bénéficient d'une facilité de passage pour motif d'urgence et de service, en faisant usage des avertisseurs spéciaux. Le maintien du niveau de sécurité des usagers devant s'arrêter en urgence est garanti par :

- Un principe de limitation du niveau de trafic sur la voie réservée à moins de 100 véhicules de transport collectif par heure, **de manière à permettre les arrêts pour sécurité sur la voie réservée ;**
- Une vitesse maximale autorisée de 70km/h sur la voie réservée et vérification de la compatibilité des distances d'arrêt nécessaires.

< EMPLACEMENT  
DE LA VRTC SUR  
LA SECTION CONCERNÉE

**La voie réservée aux transports collectifs permet de répondre à un problème de congestion récurrente sur cette section de l'autoroute A41 Sud et s'inscrit dans un projet de transport global et durable au sein du bassin grenoblois.**

Un dispositif similaire a été implanté sur l'autoroute A48 et a fait l'objet d'une évaluation positive. Un projet est également en cours de développement sur l'A480 entre les communes de Pont-de-Claix et Echirolles.

**Notons que la création de la VRTC implique également l'abaissement de la vitesse à 110 km/h sur l'A41 Sud.**

## Ses objectifs

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Un **gain de temps** pour les transports en commun avec un temps de trajet réduit sur la section et un gain de fiabilité puisque les bus ne seront plus dépendants des congestions aux heures de pointe ;
- **L'incitation à l'utilisation des transports en commun**, permettant de créer des conditions plus favorables à la stabilisation du trafic routier ;

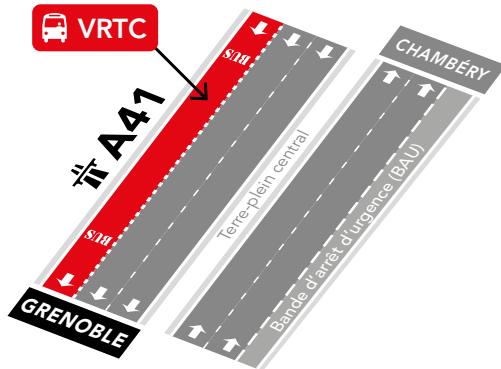
- Le maintien du niveau de **service pour les usagers**, notamment en cas d'arrêt d'urgence grâce à l'implantation de deux zones de refuge sur la VRTC ;
- Le maintien de la **sécurité** du personnel d'AREA lors d'interventions d'urgence et de maintenance.

## Le porteur du projet

AREA est le concessionnaire autoroutier de l'A41 Sud. Dans ce cadre, AREA est le maître d'ouvrage de ce projet d'aménagement de la VRTC.

## Coût et financement

**21,7 M€**  
financés à 100%  
par AREA



### ▼ EXEMPLE DE VRTC SUR L'A48



**AREA accompagne les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui vont ainsi pouvoir renforcer leur offre de service de transports en commun** grâce à l'implantation d'une Voie Réservée aux Transports Collectifs sur l'A41 Sud ; notamment avec une offre plus complète de transports en commun, l'amélioration des liaisons entre le centre de la métropole et les communes aux alentours, ainsi que l'augmentation de la fréquence des lignes à l'intérieur de l'agglomération.

### Sa description

Le projet consiste en l'aménagement de la bande d'arrêt d'urgence (BAU), aux interfaces des voies d'entrecroisement et par des élargissements de la voirie de l'ordre de 1 à 2 m.

Ces aménagements permettront l'implantation de la VRTC sur la section sud de l'A41 Sud, en direction du Sud entre le demi-diffuseur de Bernin et le diffuseur de Montbonnot.

Les travaux comprennent plusieurs aménagements :

- L'élargissement de la plateforme existante par l'extérieur afin de créer la voie réservée aux transports collectifs sur la bande d'arrêt d'urgence existante ;
- La reprise des 4 bretelles concernées par l'aménagement de la VRTC, du nord vers le sud :
  - Diffuseur n°24.1 La Batie – bretelle d'entrée et bretelle de sortie ;
  - Aire de Bois Claret – bretelle d'entrée et bretelle de sortie.
- L'adaptation des dispositifs d'entrée et de sortie de la bretelle d'entrée du diffuseur n°25 et de la bretelle de sortie du diffuseur n°25 ;
- La démolition/reconstruction de deux passages supérieurs pour assurer la compatibilité avec les profils en travers projetés :
  - Chemin de Semaize ;
  - CR Bois Claret.
- La reprise des refuges et garages techniques impactés par l'élargissement ;
- La reprise de la couche de roulement ;
- L'adaptation de l'assainissement associé et la création de deux bassins multifonctions ;
- La mise en place de mesures d'évitement et de réduction pour les milieux naturels sensibles.

### OUVRAGE A DÉMOLIR / RECONSTRUIRE CHEMIN DE LA SEMAISE, À SAINT-ISMIER ▼



### ▲ OUVRAGE À DÉMOLIR / RECONSTRUIRE CHEMIN DU BOIS CLARET, À BERNIN

# 4. LES ENJEUX ET IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT



## Un projet globalement bénéfique pour l'environnement

Le projet permet de modifier la fréquentation de l'A41 Sud en répartissant les moyens de transport sur les futures voies de circulation (2 voies + VRTC). Cette modification bénéficiera aux transports en commun. L'abaissement de la vitesse à 110 km/h participe aux efforts d'amélioration de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air.

Enfin, les mesures d'évitement proposées permettront de limiter l'impact du projet sur le milieu naturel et le milieu agricole.

Le projet de VRTC a également fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas volontaire. À l'issue de cette demande, l'autorité environnementale (Inspection générale de l'environnement et du développement durable), a rendu sa décision le 14 janvier 2026 (n° F-084-25-C-0135). Au vu des incidences du projet et des mesures destinées à les réduire et à les éviter, elle a considéré qu'une évaluation environnementale n'était pas requise.

## Le milieu naturel et aquatique

Le projet de VRTC est traversé par plusieurs cours d'eau alimentés par le massif de la Chartreuse. Aucun zonage réglementaire n'est intercepté par le projet.

Des inventaires ont été réalisés afin de déterminer l'impact potentiel du projet de VRTC sur la faune, la flore et les habitats naturels. Ces inventaires ont été suivis d'analyses de l'impact et de propositions de mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi vis-à-vis du milieu naturel. Le rapport a été présenté à l'IGEDD (Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable).

Des zones humides sont présentes dans l'aire d'étude. Les mesures d'évitement ont permis de préserver une majeure partie d'entre elles. Quelques impacts persistent, notamment sur les sols humides recensés sur quelques talus autoroutiers.

Une plante protégée au niveau régional, la Cirse de Montpellier, recensée dans un fossé autoroutier est également impactée.

**Les différentes mesures permettant la protection du milieu naturel sont listées ci-dessous.**

## Mesures d'évitement, réduction, suivi et accompagnement pour le projet VRTC

- . Les zones écologiques sensibles sont évitées ;
- . Les emprises des travaux sont restreintes aux abords de l'autoroute existante ;
- . Les zones sensibles sont délimitées et mises en défens ;
- . Des mesures environnementales pour la protection des milieux (air, eau, sol) sont mises en place pendant les travaux ;
- . Les périodes de travaux sont adaptées selon le calendrier biologique des espèces ;
- . Les espèces exotiques envahissantes sont prises en compte et traitées pendant les travaux et lors de l'exploitation ;
- . Les espaces verts font l'objet d'une mise en valeur écologique dans le périmètre lors des travaux et de l'exploitation ;
- . La plantation de boisements est réalisée avec une gestion adaptée ;
- . Le suivi du chantier est assuré par un écologue et l'information est transmise aux services de l'État ;
- . La création d'un assainissement incluant la collecte des eaux de ruissellement de chaussée, leur traitement et écrêtement est favorable à l'amélioration de la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel.

Des mesures particulières sont mises en œuvre vis-à-vis des zones humides et de la Cirse de Montpellier. Elles sont instruites par les services de l'État dans le cadre des procédures réglementaires environnementales associées.



## Le milieu humain - cadre de vie

Le projet de VRTC entraîne la modification de l'implantation des différents réseaux : eaux pluviales, électricité, télécom, fibre optique. Les travaux pourront entraîner des fermetures de l'autoroute et des nuisances (bruits, vibrations) qui sont susceptibles de gêner temporairement les riverains.

Concernant les niveaux sonores, la mise en place de la VRTC ne modifie pas le trafic actuel ni futur et donc n'influe pas sur l'ambiance sonore en phase exploitation, seuls les travaux risquent de créer des nuisances sonores.

Les nuisances lumineuses seront ponctuelles en phase travaux pendant les opérations de nuit nécessaires, et nulles en phase exploitation, aucun éclairage supplémentaire n'étant projeté.

La phase travaux pourra affecter modérément la qualité de l'air par émission de poussières.

En phase exploitation, l'implantation de la VRTC n'influence pas le trafic, et n'influence donc pas la qualité de l'air en lien avec le nombre de véhicules sur ce secteur. En revanche, le projet vise la fluidification du trafic et le report modal, et une limitation des vitesses est également projetée sur cette section.

Les usagers pourront profiter d'un meilleur service de transport en commun grâce à une fréquence augmentée et l'évitement du trafic, ce qui permettra la garantie du temps de parcours.

**Les impacts sur le cadre de vie seront donc modérés en phase travaux, mais positifs en phase exploitation du fait de l'amélioration du service de transport en commun.**

## Le patrimoine et le paysage



La section de l'A41 Sud concernée par le projet de VRTC se trouve en dehors de tout zonage réglementaire du point de vue du patrimoine. Concernant le paysage, le projet s'insère dans un contexte majoritairement naturel et agricole. La phase travaux constituera une phase de mutation du paysage avec la mise en place du chantier. Les mesures d'évitement permettent de ne pas couper de haie, bosquet, boisement. Le projet n'implique pas non plus de modification significative de la topographie.

**Les impacts sur le patrimoine et le paysage sont donc faibles.**



## La compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le projet de VRTC implique la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Bernin et de Saint-Nazaire-les-Eymes, du fait d'une implantation en zonage « zones humides » représentés sur les règlements cartographiques des deux PLUs.

Comme indiqué précédemment, ces zones humides ont fait l'objet d'une délimitation conformément à la réglementation, ainsi qu'à une analyse des fonctionnalités de celles-ci.

Ces études permettent de conclure à l'absence d'impact du projet sur des zones humides avérées et leurs fonctionnalités sur les communes de Bernin et Saint-Nazaire-les-Eymes. Une mise en compatibilité du règlement écrit est néanmoins requise pour tenir compte du zonage ZH représenté dans le PLU.

**Cette procédure de mise en compatibilité des PLUs de Bernin et de Saint-Nazaire-les-Eymes a fait l'objet d'un examen au cas par cas. L'Autorité environnementale a décidé le 16 avril 2026 de soumettre cette mise en compatibilité à évaluation environnementale, ce qui rend nécessaire son inclusion dans la concertation (article R.103-1 du code de l'urbanisme). La mise en compatibilité sera menée dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet, précédée d'une enquête publique programmée au second semestre 2026.**

# 5. LE CALENDRIER DU PROJET

