PRÉFÈTE
DE L'ISÈRE
Liberté
Égalité
Fraternité

AREA



A48

Aires de service de Voreppe et L'Ile Rose
Création d'un Pôle d'échange multimodal (PEM)

Commune de Voreppe

Concertation publique du 2 novembre au 3 décembre 2026

SOMMAIRE

1. LA CONCERTATION, POURQUOI, COMMENT ? 4
Le contexte réglementaire 4
L'objet et les objectifs de la concertation 4
Le périmètre du projet 4
Les modalités de la concertation 4

2. LE CONTEXTE DU PROJET 5
La mobilité dans le bassin grenoblois 5
Le trafic 5
Les chiffres clés 6
Les lignes de transport en commun empruntant l'A48 7

3. EN QUOI CONSISTE LE PROJET 8
Qu'est-ce qu'un PEM 8
Ses objectifs 8
Le porteur du projet 8
Les coût et financement 8
Sa description 8
Le plan du futur projet 9

4. LES ENJEUX ET IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT 10
Un projet globalement bénéfique pour l'environnement 10
Le milieu naturel et aquatique 10
Mesures d'évitement, réduction, compensations, suivi et accompagnement 10
Le milieu humain – cadre de vie 11
Le patrimoine et le paysage 11
La compatibilité des documents d'urbanisme 11

5. LE CALENDRIER DU PROJET 12



Conception-réalisation : agence **LIB R E**
Illustrations : Matthias ORSI
Réalisation des schémas : LIB R E
Cartes : Carto Diem
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.

Le maître d'ouvrage du projet, AREA, a donc sollicité la préfecture de l'Isère pour organiser cette concertation préalablement à la réalisation du projet.

L'objet et les objectifs de la concertation

La présente concertation publique concerne la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) sur l'autoroute A48, au droit des aires de services existantes de Voreppe et L'Ile Rose, à l'horizon 2028.

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 pôle d'échanges multimodal (PEM).
- 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 les aires de Voreppe et L'Ile Rose et leurs abords, sur la commune de Voreppe.

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 lundi 2 novembre 2026 à 8h30 jusqu'au mercredi 3 décembre 2026 à 16h30.

Comment s'informer ?
Le présent dossier est disponible :
- à la mairie de Voreppe :
  1 Place Charles de Gaulle
  38340 Voreppe
- sur le site dédié :
  concertation-pem-a48.aprr.fr
- sur le site des services de l'État en Isère : www.isere.gouv.fr

Comment participer ?
Vous pouvez vous exprimer :
- Sur le registre mis à votre disposition de la mairie citée ci-dessus.
- Sur le site :
  concertation-pem-a48.aprr.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

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 3e 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'A48 en entrée de Grenoble. Aux abords de la métropole grenobloise, l'autoroute A48 qui relie l'A43 (depuis Lyon, au niveau de Coiranne) à Grenoble est longue d'environ 52 km, et constitue un axe majeur de desserte de l'agglomération. Elle est aménagée à 2x3 voies sur l'aire d'étude.

Le trafic

Avec sa terminaison urbaine, l'A48 est notamment utilisée pour les déplacements d'échange avec l'agglomération, ainsi que des déplacements de transit.
Sur la section gratuite entre Grenoble et le péage de Voreppe, le trafic journalier moyen s'établit aux alentours de 90 000 véhicules en 2025.
Actuellement, les lignes de bus circulant sur l'A48 au droit du projet sont les lignes C11 (LUMBIN Longs Prés <-> VOIRON Gare Routière Sud) et C12 (GONCELIN Gare <-> GRENOBLE Gare Routière • VOIRON Champfeuillet), ainsi que les lignes de cars régionaux X08, T50, T51 et T62



Chiffres clés et données du secteur à l'étude

2 aires de services concernées

90 000 véhicules par jour

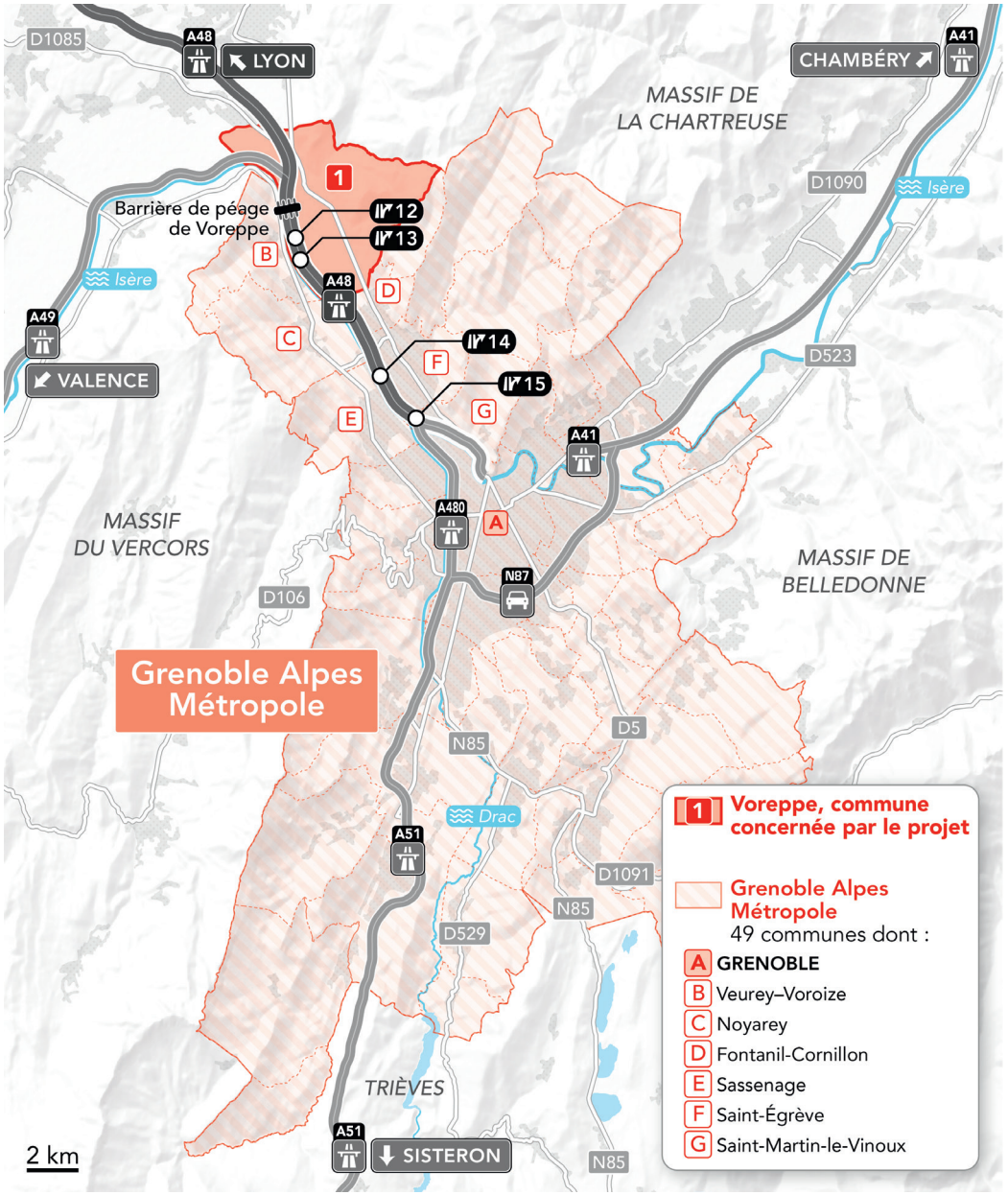
6 lignes de bus

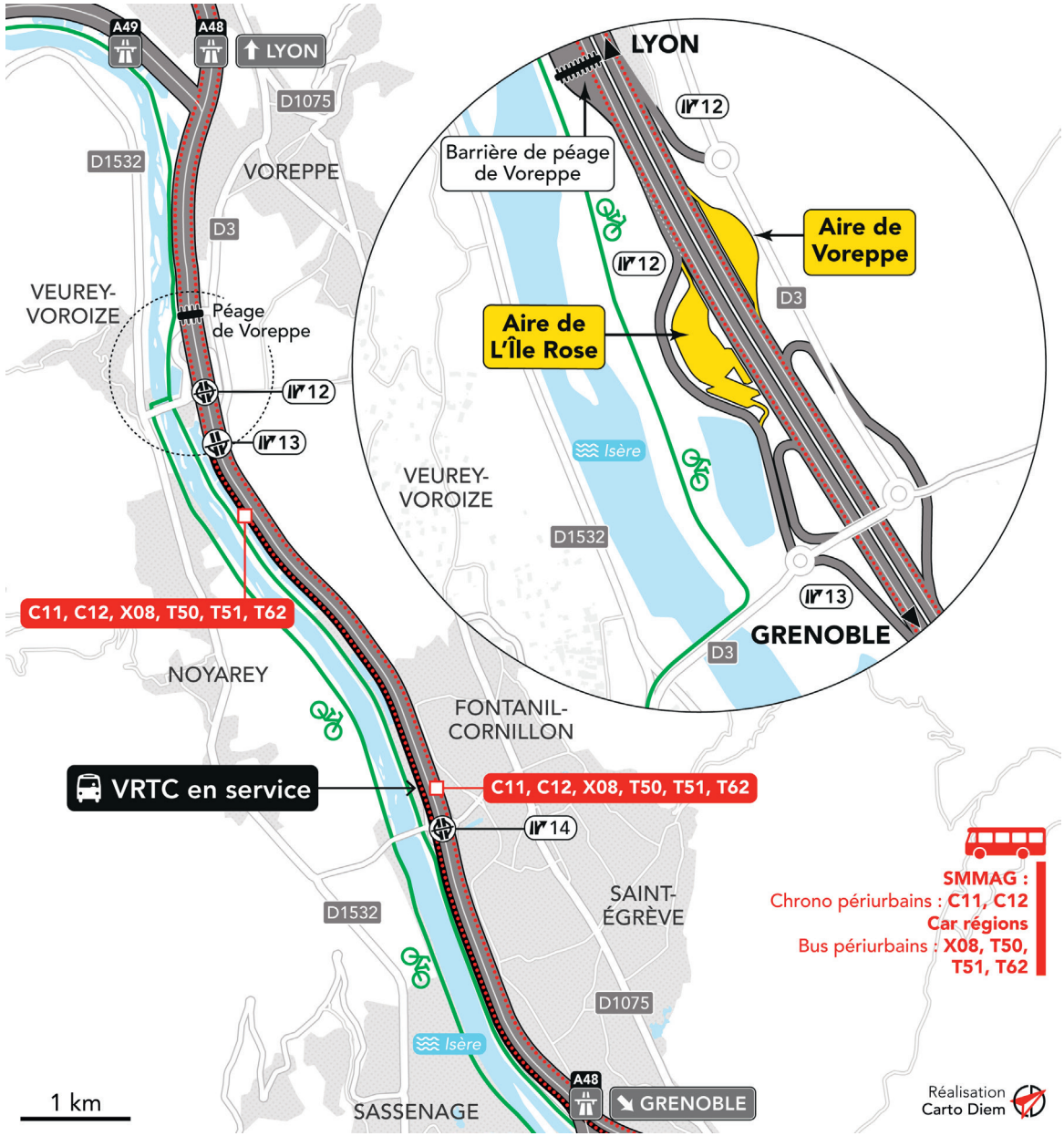
9 922 habitants

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





Lignes de transport en commun empruntant l'A48

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. À date, aucun point d'arrêt n'est présent au droit de l'aire d'étude. La création du PEM doit permettre de favoriser l'usage des transports en commun et du covoiturage.

Les différentes lignes de transport en commun empruntant la section concernée de l'A48 sont listées ci-dessous :

- C11 (LUMBIN Longs Prés <-> VOIRON Gare Routière Sud)
- C12 (GONCELIN Gare <-> GRENOBLE Gare Routière • VOIRON Champfeuillet)
- Les lignes de cars régionaux X08, T50, T51 et T62

La mise en place d'un pôle d'échanges multimodal sur cette section permet de faciliter l'accès aux transports en commun de l'agglomération et de favoriser l'usage du covoiturage, et ainsi de rendre ces modes de mobilités attractifs pour les habitants situés à l'ouest de l'agglomération.

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'A48. Ainsi, les prévisions de trafic à la mise en service en 2028 font état d'une centaine de transports collectifs par jour.

3. EN QUOI CONSISTE LE PROJET

Qu'est-ce qu'un PEM ?

Un pôle d'échanges multimodal (PEM) est un espace qui concentre, en un seul et même lieu, plusieurs modes de déplacement : transports en commun, voiture, vélo… L'objectif est de pouvoir passer facilement d'un mode à l'autre. La réalisation du PEM consiste en la création de places de stationnement à la journée et en dépose-minute (voitures, motos, vélos), d'arrêts de transports en commun, de connexion avec une piste cyclable existante et de services associés (création d'un bâtiment de services aux usagers avec espaces de travail et de détente, informations dynamiques aux usagers…).

Ainsi, le PEM vise à favoriser les reports modaux depuis l'usage de la voiture individuelle vers le covoiturage, les transports en commun et les mobilités douces. Ceci permet de réduire le niveau de trafic en entrée vers Grenoble, et ainsi d'améliorer et de fiabiliser les temps de parcours des usagers, et également de limiter l'impact sur l'environnement des déplacements.

L'objectif est de favoriser l'intermodalité tout en maintenant le niveau de services des aires existantes, notamment en offre de stationnement.
Le PEM permet de répondre à un problème de congestion récurrente sur cette section de l'autoroute A48 et s'inscrit dans un projet de transport global et durable au sein du bassin grenoblois.

Ses objectifs

Les objectifs du projet sont les suivants :

- inciter au covoiturage, à l'utilisation des transports en commun et des modes doux par la gratuité des services proposées par le PEM dont le parking silo,
- un gain de temps pour les usagers,
- le maintien du niveau de service pour les usagers des aires,
- 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'A48. Dans ce cadre, AREA est le maître d'ouvrage de ce projet d'aménagement de PEM.

Coût et financement

14,5 M€

financés à 100% par AREA

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'un PEM sur l'A48 ; 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.

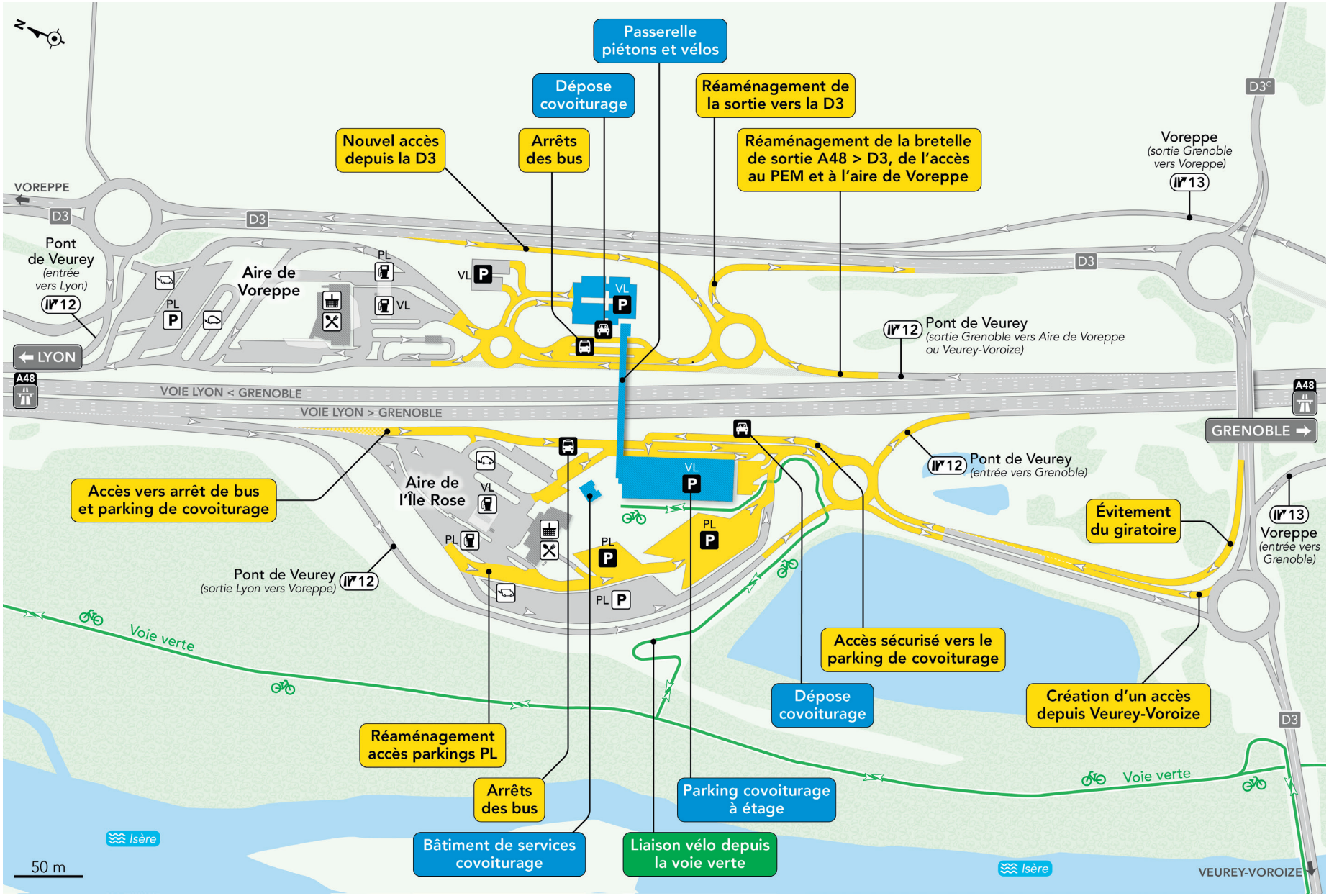
Sa description

Le projet consiste en l'aménagement suivant :

Côté Voreppe
- La création d'un parking de surface de 50 places.
- La création de quais pour bus et cars et de places de dépose-minute.
- Les voiries d'accès depuis la RD3 et l'A48 sens Grenoble-Lyon.

Côté L'Ile Rose
- L'aménagement d'un parking silo de 300 places VL sur l'aire de L'Ile Rose en superstructure R+2 (incluant les 200 nouvelles places du PEM côté L'Ile Rose + 100 places VL pour rétablir celles soustraites sur l'aire de service existante.
- La création d'un bâtiment regroupant divers services aux usagers d'une superficie d'environ 95 m².
- La création de quais pour bus et cars et de places de dépose-minute.
- Les voiries d'accès depuis la RD3 et l'A48 sens Lyon-Grenoble.
- Le maintien du nombre existant de places de stationnement.
- L'aménagement d'une liaison modes doux entre l'aire de L'Ile Rose et la voie verte existante longeant l'Isère.

Commune aux deux aires de services
La création d'une passerelle modes doux traversant l'autoroute et les voiries d'aire de services pour relier les deux côtés du PEM.


Passerelle piétons et vélos
Dépose covoiturage
Réaménagement de la sortie vers la D3
Nouvel accès depuis la D3
Arrêts des bus
Réaménagement de la bretelle de sortie A48 > D3, de l'accès au PEM et à l'aire de Voreppe
Voreppe (sortie Grenoble vers Voreppe) 13
VOREPPE
D3
Pont de Veurey (entrée vers Lyon) 12
Aire de Voreppe
PL
VL
LYON
A48
VOIE LYON < GRENOBLE
VOIE LYON > GRENOBLE
12 Pont de Veurey (sortie Grenoble vers Aire de Voreppe ou Veurey-Voroize)
GRENOBLE
12 Pont de Veurey (entrée vers Grenoble)
Accès vers arrêt de bus et parking de covoiturage
Aire de l'Île Rose
Évitement du giratoire
13 Voreppe (entrée vers Grenoble)
Pont de Veurey (sortie Lyon vers Voreppe) 12
Voie verte
Accès sécurisé vers le parking de covoiturage
Dépose covoiturage
Création d'un accès depuis Veurey-Voroize
Réaménagement accès parkings PL
Arrêts des bus
Parking covoiturage à étage
Bâtiment de services covoiturage
Liaison vélo depuis la voie verte
Isère
50 m
VEUREY-VOROIZE

4. LES ENJEUX ET IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Un projet globalement bénéfique pour l'environnement

Le projet est susceptible d'affecter les flux de circulation sur l'A48 par la création d'une infrastructure de stationnement relais visant à encourager le report modal des usagers se rendant vers les territoires situés au sud, dans une logique d'amélioration de l'intermodalité et de réduction du trafic routier.
Cette modification bénéficiera aux transports en commun, dont de nombreuses lignes se rendent sur l'agglomération grenobloise, ainsi qu'au covoiturage.
Ces changements d'occupation des véhicules sont plus favorables pour la qualité de l'air de l'agglomération grenobloise.
Enfin, l'implantation du projet sur des aires de services existantes permettra de limiter les incidences sur le milieu naturel et d'éviter totalement la consommation d'espaces agricoles.
Le projet de pôle d'échange multimodal a également fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas.
À l'issue de cette demande, l'autorité environnementale (Inspection générale de l'environnement et du développement durable), a considéré qu'une évaluation environnementale n'était pas requise (décision F-084-26-C-0016 du 28 août 2026).

Le milieu naturel et aquatique

Le projet de pôle d'échange multimodal s'implante entre l'autoroute A48 et l'Isère ainsi que le canal de la Vence ce qui en fait un site très enclavé en termes de perméabilité vis-à-vis de la grande faune.
Le projet s'implante au sein d'une ZNIEFF de type 2 ainsi qu'à proximité de zones humides issues de l'inventaire des zones humides de l'Isère.
Il se situe à distance des Parcs naturels régionaux du Vercors et de la Chartreuse ainsi que sur le Site d'Importance Communautaire Ubacs du Charmant Som et gorges du Guiers Mort (Réseau Natura 2000).
Des inventaires ont été réalisés en 2024 et ont été complétés en 2026 afin de déterminer l'impact potentiel du projet sur la faune, la flore et les habitats naturels y compris les zones humides. Ces inventaires sont suivis d'analyses de l'impact et de propositions de mesures d'évitement, de réduction, de compensation, et de suivi vis-à-vis du milieu naturel.
Ces éléments ont été présentés à l'IGEDD.
Des zones humides sont présentes au sein de l'aire d'étude. Les mesures d'évitement et de réduction ont permis d'en préserver une partie. L'impact sur la zone humide sera compensé à proximité du projet selon les modalités définies par la réglementation en vigueur.

Mesures d'évitement, réduction, de compensation, de suivi et accompagnement pour le projet de PEM

. Les zones écologiques sensibles sont évitées ;
. Les emprises des travaux sont restreintes aux périmètres des aires de services ;
. 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 espèces exotiques envahissantes sont prises en compte et traitées pendant les travaux ;
. La plantation de haies est réalisée avec une gestion adaptée ;
. Le suivi du chantier est assuré et tracé par un écologue ;
. La création d'un assainissement incluant la collecte et le traitement des eaux de ruissellement de chaussée.

Des mesures particulières sont mises en oeuvre vis-à-vis des zones humides. 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 PEM entraîne la modification de l'implantation de différents réseaux : eaux pluviales, électricité, télécom, fibre optique… Il convient également d'assurer la compatibilité avec les réseaux NATRAN et TUE.
Les travaux pourront entraîner des fermetures de l'autoroute et des nuisances (bruits, vibrations) qui sont susceptibles de gêner temporairement les riverains.
Le renforcement de l'offre de transports en commun empruntant l'A48, à la mise en service en 2028, s'évalue à une centaine de véhicules collectifs par jour. A contrario, une légère diminution des kilomètres parcourus par les véhicules légers est attendue. Au regard du trafic jour sur la section considérée au droit du projet, l'impact lié à ces évolutions de trafic ne sera pas significatif sur les niveaux 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 pourrait affecter modérément la qualité de l'air par émission de poussières. Des mesures seront prises pour limiter ces émissions.
Comme indiqué précédemment, le projet est susceptible d'entrainer des ajustements des flux de circulation sur l'A48. Les nouveaux services proposés participent à la réduction de l'autosolisme et l'évolution des déplacements en facilitant le report modal. Toutefois, au regard du trafic général au droit des aires de service la modification du trafic sera, à la mise en service, peu significative et influencera donc peu, mais positivement les émissions de polluants atmosphériques générées par l'infrastructure. Au-delà des effets attendus à la mise en service, le projet apporte une offre favorisant le développement des mobilités alternatives à l'autosolisme. Les conséquences environnementales positives pourront ainsi également se développer.

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

Le patrimoine et le paysage

Les aires de services de L'Ile Rose et de Voreppe se trouvent en dehors de tout zonage réglementaire du point de vue du patrimoine naturel et historique.
Concernant le paysage, le projet s'insère dans un contexte majoritairement naturel et agricole.

Des arbres et des haies seront coupées dans le cadre de la réalisation des travaux. Ces éléments naturels seront compensés selon la réglementation en vigueur et seront implantés au plus près de la zone impactée par les travaux.
Les essences utilisées seront des essences locales et adaptées au climat.

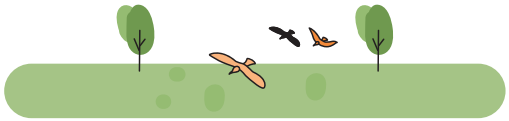
Les impacts sur le patrimoine et le paysage sont donc faibles.

La compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le projet de pôle d'échange multimodal est compatible avec les zonages du PLU sur lesquels il s'implante.
Il n'est pas nécessaire de procéder à une mise à niveau du document d'urbanisme.

5. LE CALENDRIER DU PROJET

2026 | 2027 | **2028** | 2029



ÉTUDES PRÉALABLES ET PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

CONCERTATION PUBLIQUE

Du 2 novembre au 3 décembre 2026
Dans le cadre de l'art. L103-2 du code de l'urbanisme



TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT

NOTES


AREA