

Liaison piétons- cycles

CROLLES-BRIGNOUD

CONCERTATION

2 > 31
MAI
2021



Connecter les 2 rives dans un environnement en mutation

Le secteur Crolles-Brignoud du Grésivaudan ne dispose pas, à l'heure actuelle, d'une infrastructure dédiée permettant la traversée de l'Isère et de l'autoroute A41 aux modes actifs.

Le projet soumis à concertation propose donc la réalisation d'une liaison piétons-cycles, en site propre, reliant Crolles à Brignoud, en connexion avec la véloroute V63.

Un enjeu fort pour les mobilités actives

Territoire périurbain, le Grésivaudan est très dépendant de l'automobile, avec 3 déplacements sur 4 réalisés en voiture. Cet état de fait a des impacts en termes environnementaux (en 2013, les transports y représentaient plus de 40% des émissions de gaz à effet de serre et 30% de la consommation d'énergie), de sécurité routière et de fluidité du trafic. Face à ce constat, le potentiel de développement du vélo (classique ou à assistance électrique, seul ou combiné avec un autre mode de transport) est important.

Il est néanmoins largement freiné par la coupure créée par la vallée bâtie sur les 2 rives et séparée par une autoroute et l'Isère, avec des « points de passage obligés » et contraints.

Sur le secteur de Crolles/Villard-Bonnot, les franchissements de l'A41 puis de l'Isère concentrent plus de 26000 véhicules par jour, dont 970 poids lourds. Enfin, les déplacements à vélo souffrent d'une vraie complexité (positionnement des cyclistes différents selon les secteurs, présence des entrées et sorties d'autoroutes...).

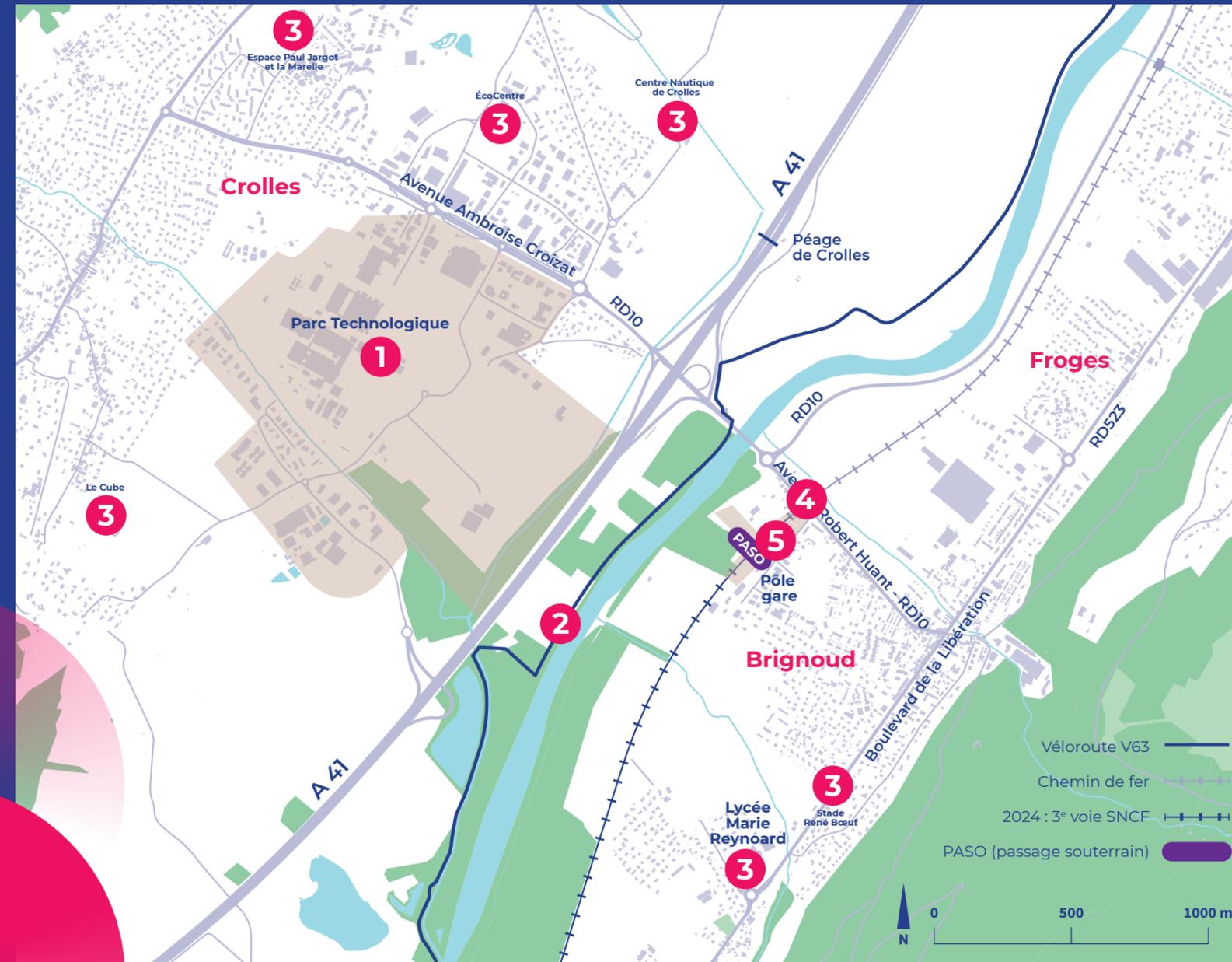
Des besoins identifiés et importants

La traversée de l'Isère et de l'autoroute représente, pour la structuration des déplacements en modes actifs sur le territoire du Grésivaudan, des enjeux forts à trois niveaux.

Sur les déplacements domicile-travail : notamment pour relier les pôles urbains au parc technologique, avec une part modes actifs à hauteur de 5% et à 11% en TER, en intermodalité avec le réseau bus. Les études montrent un potentiel de déplacements à vélo proche de 10%, en lien avec le développement de la gare de Brignoud.

Sur les déplacements domicile-étude : les lycéens résidant sur Crolles sont inscrits à l'établissement de la commune de Villard-Bonnot, soit à moins de 5 km, mais avec une très forte mobilité en transports en commun et en voiture, du fait de l'absence de traversée « modes actifs ». Assurer une continuité cyclable efficace et de qualité représente donc un enjeu majeur pour ces déplacements domicile-étude.

Sur les déplacements loisirs, sport et déplacements du quotidien : le projet intègre une connexion à la véloroute V63 comme au réseau cyclable intercommunal. Il s'agit de répondre aux habitudes de course à pied et de promenades du soir et week-end, le long des berges de l'Isère, mais également de répondre aux besoins d'accès aux pôles de services et de loisirs.



- 1 Le parc technologique**

Il s'agit de la principale Zone d'activité du territoire, avec 8500 emplois sur Crolles et 1500 sur Brignin (dont 5300 pour le seul site Nanotech).
- 2 Véloroute V63**

Il s'agit d'une voie verte, le long de l'Isère, reliant le lac Léman au Rhône, via Chambéry et Grenoble. En Isère, elle s'étend sur 124 km, dont 36% en site propre, dont le secteur entre Crolles et Grenoble, sur la digue et le long de la rivière.
- 3 Pôles générateurs de déplacements**

Différents pôles génèrent des déplacements importants notamment pour les modes actifs (vélo, marche à pied, trottinettes...) : le Lycée Marie Reynoard (1000 élèves), le stade René Bosuf et l'Espace Aragon à Villard-Bonnot - Brignoud, le Cube (Brignin), l'espace Paul Jargot, l'Écocentre et le centre nautique à Crolles.
- 4 La suppression du passage à niveau**

Le passage à niveau de Brignoud (PN n° 27) n'offre pas aujourd'hui un niveau de sécurité suffisant et est inscrit au programme de sécurisation nationale des passages à niveau. Le Département de l'Isère et SNCF réseau ont donc initié sa suppression avec :

 - la création d'un pont-route pour franchir la voie ferrée ;
 - la réalisation de deux connexions permettant le raccordement au réseau routier existant.

Après une phase de concertation en 2019, le projet sera soumis à enquête publique courant 2021 pour une mise en service en 2024.
- 5 La création d'un pôle multimodal en gare**

En complémentarité de la suppression du passage à niveau, SNCF réseau prévoit un ensemble de travaux à la gare de Brignoud, intégrant notamment :

 - la création d'une 3^e voie ferroviaire ;
 - la réalisation d'un pôle d'échange ;
 - l'aménagement des quais ;
 - la création d'un passage souterrain sous la voie ferrée ;
 - la réalisation de cheminements dédiés aux modes doux (piétons et cycles).

Le SMMAG s'associera à ces travaux pour améliorer les espaces publics et en proposant des nouvelles fonctionnalités et services.

Une liaison piétons-cycles entre Crolles et Brignoud

Le projet de liaison piétons-cycles reliera le centre-ville et la gare de Brignoud à la zone d'activité de Crolles, en enjambant l'autoroute A41 et l'Isère. Il nécessitera la réalisation de 2 ouvrages d'art pour franchir ces obstacles. Il viendra se connecter à la fois au réseau cyclable du Grésivaudan et à la Véloroute V63.

Le projet en chiffres

 **Fin 2023:**
date de fin de travaux

 **5,6 à 9,5 M d'€:**
le coût total de l'opération en fonction des choix techniques retenus

 **2,2 M d'€:**
la subvention de l'État, suite à la sélection dans le cadre de l'appel à projets « Fonds mobilités actives: continuités cyclables »

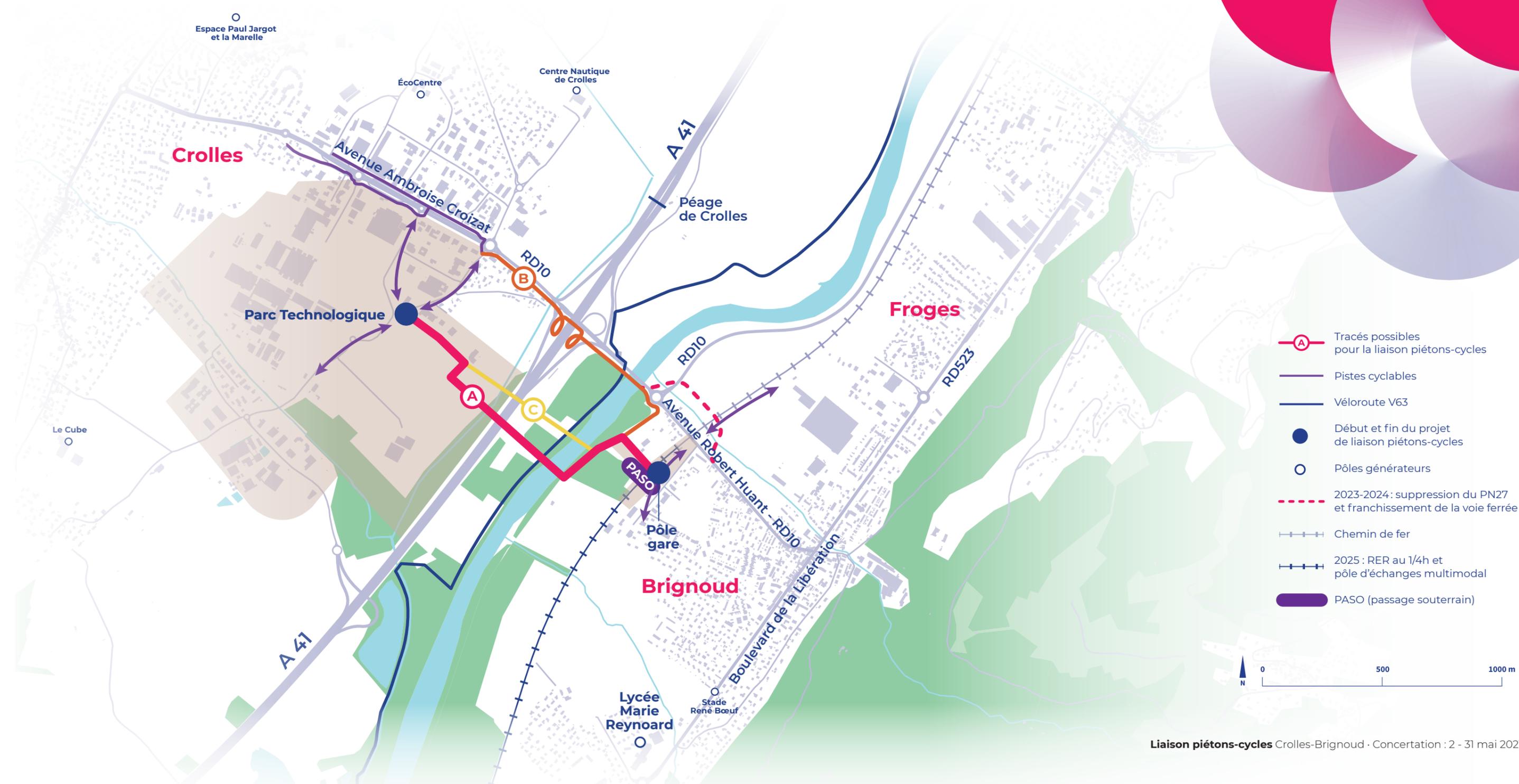
 **1335 à 1860 m:**
le linéaire du projet en fonction des choix de tracé retenus

Un projet mené en consultation

Le projet de liaison piétons-cycles a été présenté fin 2019 aux associations de promotion des modes doux (ADTC, Grene, AF3V) au Conseil de développement du Grésivaudan, aux entreprises de la Zone d'activité de Crolles ainsi qu'aux élus de Villard-Bonnot et de Crolles.

Il a reçu un accueil très favorable, accompagné notamment de 3 souhaits:

- une sécurisation pour les déplacements des lycéens entre Villard-Bonnot et Crolles;
- un tracé le plus direct possible pour les cyclistes;
- une déconnexion importante de la piste cycles et de la RD 10 qui enjambe l'autoroute.



1 hypothèse de tracé privilégiée

Les études techniques ont été menées sur 3 tracés. Elles ont notamment tenu compte des contraintes techniques (capacité de proposer un gabarit plus large), environnementales (impact sur des zones agricoles ou naturelles), routières (gêne occasionnée au trafic routier notamment sur l'ouvrage permettant le franchissement de l'autoroute par la route départementale) et d'insertion dans le réseau cycles existant.

Un tracé semble apporter une réponse optimisée aux différents enjeux.

Les avantages et les inconvénients de ces tracés sont présentés ci-dessous et la concertation doit permettre de retenir le meilleur positionnement.

TRACÉ A

Après études, le projet A est aujourd'hui le tracé de référence, offrant le plus d'avantages et le moins d'inconvénients.

LES CARACTÉRISTIQUES

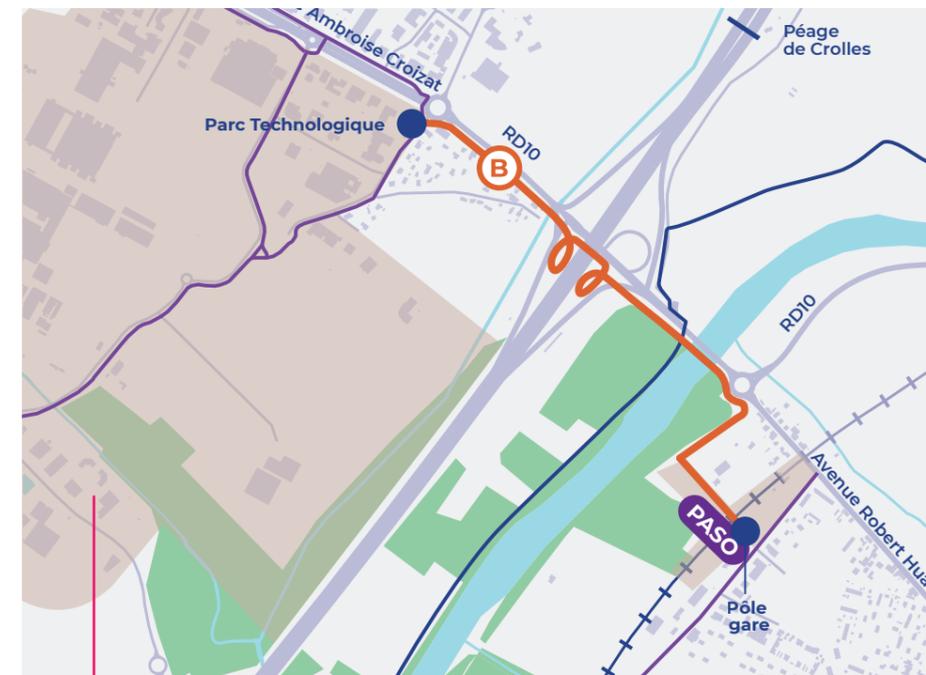
- Linéaire de 1500 m.
- Un coût estimatif entre 5,7 et 11M€ selon le gabarit retenu et le type d'aménagements.

LES AVANTAGES

- Il offre une connexion très favorable au réseau cycles existant.
- Compte tenu de son positionnement dans une zone très ouverte, il ne présente pas de contrainte en termes de gabarit et permet d'imaginer une largeur confortable.
- Il permet les délais de réalisation les plus courts.

LES INCONVÉNIENTS

- Il induit une emprise foncière plus importante que les autres tracés.
- Il a un impact assez important sur les zones naturelles et agricoles.



TRACÉ B

Il s'agit du tracé le plus au nord, accolé à l'ouvrage routier permettant à la RD 10 de franchir l'autoroute A41. C'était le tracé initialement imaginé. Après études, les contraintes techniques s'avèrent très fortes.

LES CARACTÉRISTIQUES

- Un linéaire de 1860 m.
- Un coût estimatif à 6,6M€ pour un gabarit de 3 m de large.

LES AVANTAGES

- Il n'impacte pas de zones naturelles.
- Il a un faible impact foncier.

LES INCONVÉNIENTS

- Les travaux auront un fort impact sur le trafic routier de la RD 10 et sur les échangeurs de l'autoroute A41.
- Compte tenu des contraintes d'insertion avec l'ouvrage existant, seul un gabarit de 3 m de large est techniquement possible.
- Le parcours cyclable est complexe du fait des changements de niveau, avec des « boucles » et des passages sous les bretelles d'autoroutes.
- L'itinéraire est rallongé.
- La circulation des piétons et des cycles se trouve à proximité immédiate du trafic routier anxiogène et polluant.
- La connexion au réseau cyclable existant est peu favorable.

TRACÉ C

Il s'agit d'une « variante » du tracé A.

LES CARACTÉRISTIQUES

- Un linéaire de 1335 m.
- Un coût estimatif entre 6,45 et 11,12M€ selon le gabarit retenu et le type d'aménagements.

LES AVANTAGES

- Il permet une bonne connexion avec le réseau cycles existant.
- Il engendre très peu de nuisances travaux, se situant dans un périmètre peu urbanisé.

- Compte tenu de son positionnement dans une zone très ouverte, il ne présente pas de contrainte en termes de gabarit et permet d'imaginer une largeur confortable.

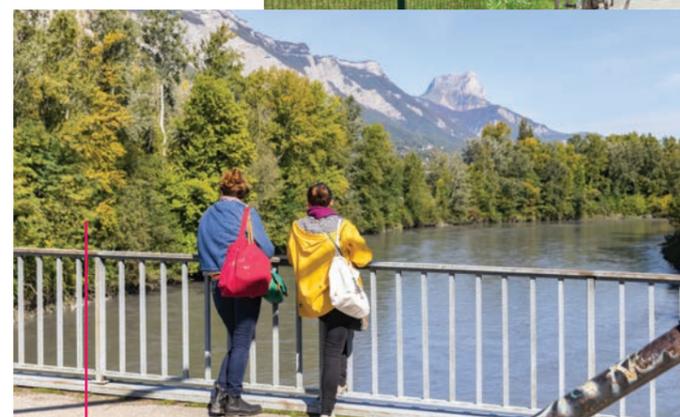
LES INCONVÉNIENTS

- Un impact fort sur une zone naturelle et agricole.
- Une emprise dans une zone de danger technologique (pipe line).



Vos retours d'usagers pour améliorer le projet

Au-delà des tracés, la concertation vise à recueillir votre expertise d'usagers et vos attentes sur 4 grandes questions, afin d'améliorer et de préciser le projet pour proposer un aménagement adapté à vos besoins.



Une liaison piétons-cycles, pourquoi, pour qui ?

Il s'agit de définir ensemble les pratiques attendues de cette piste cyclable, afin de mieux anticiper ses aménagements.
Qui traverse l'autoroute et l'Isère ? Pourquoi ?
Comment faire cohabiter ces différents usagers ?

Comment penser les connexions ?

La liaison piétons-cycles s'inscrit dans un maillage de pistes cyclables existantes et en lien direct avec la gare de Brignoud.
Comment penser la connexion avec le réseau cyclable ?
Comment imaginer une liaison efficace avec le futur Pôle d'Échanges Multimodal ?



Passerelle piétons-cycles de l'île D'amour au-dessus de l'Isère

Passerelle piétons-cycles au-dessus du Drac (Seyssins)

Penser l'efficacité ?

Vos avis et propositions doivent permettre de penser au mieux une liaison cycles efficace, sécurisée et apaisée entre Crolles et Brignoud.
Quels aménagements faciliteraient cette efficacité dans les déplacements ?
Comment dimensionner l'infrastructure pour s'adapter à la hausse attendue de l'usage du vélo ?
Comment faire cohabiter les différents modes de déplacements ?
Quel éclairage pour une mobilité rassurante de jour comme de nuit ?
Comment anticiper l'évolution des matériels ?

Comment imaginer son rapport aux paysages ?

La liaison piétons-cycles s'inscrit dans un environnement préservé, au cœur de 2 massifs, devenant ainsi un lieu de loisirs où la notion de confort a toute sa place.
Quels mobiliers pour faire une pause ?
Quels aménagements pour profiter de la vue ?
Quels services complémentaires apporter ?



Les modalités de la concertation

La concertation sur le projet de liaison piétons-cycles entre Crolles et Brignoud se tiendra du 2 mai au 31 mai 2021. Elle concerne les communes de Crolles et Brignoud - Villard-Bonnot. Elle s'adresse plus largement à l'ensemble des habitants du Grésivaudan. Cette concertation va permettre de recueillir vos avis et remarques, et d'enrichir le projet sur les points suivants :

- conforter le choix du tracé;
- choisir les aménagements de sécurité : gabarit, éclairage, revêtements...;
- prévoir les modalités de connexion aux réseaux cyclables existants;
- définir les aménagements paysagers et de confort.

À l'issue de cette concertation, les éléments recueillis seront examinés et synthétisés par le SMMAG. Sur la base de vos remarques, un bilan permettra d'affiner la conception du projet, d'enrichir les résultats des études d'avant-projet (AVP) et de définir la position du maître d'ouvrage avant de préparer l'Enquête Publique de la DUP (Déclaration d'Utilité Publique).

Donnez votre avis près de chez vous

Afin de faire connaître votre point de vue ou vos observations, des registres d'expression sont à votre disposition :

- **À la mairie de Crolles,**
1 Place de la Mairie,
38920 Crolles
Ouverture: du lundi au vendredi,
de 08h30 à 12h et de 14h à 17h;
le samedi, de 08h30 à 12h
- **À la Communauté de Communes,**
390 Rue Henri Fabre
38190 CROLLES
Ouverture: du lundi au vendredi,
de 8h45 à 12h et de 13h45 à 17h
- **À la mairie de Villard-Bonnot,**
20 Boulevard Jules Ferry,
38190 Villard-Bonnot
Ouverture: du lundi au vendredi,
de 9h à 12h et de 13h30 à 17h
- **Au siège du SMMAG,**
3 Rue Malakoff, Grenoble
Ouverture: du lundi au vendredi,
de 8h15 à 12h30 et de 13h30 à 17h

(Horaires susceptibles d'être modifiés)

Donnez votre avis en ligne

Vous pouvez prendre connaissance du projet et vous exprimer en ligne via la plateforme participative du SMMAG : www.liaison-crolles-brignoud.fr

Participez à un atelier de travail

Durant le temps de la concertation, 5 ateliers de travail sont organisés afin de recueillir vos souhaits, d'échanger et d'enrichir le projet. Compte tenu du contexte sanitaire, ces ateliers se dérouleront en ligne, via une solution dématérialisée spécifiquement dédiée.

Pour les élèves du lycée Marie Reynoard de Crolles
6 mai - 18h-20h

Pour les entreprises et salariés de la zone d'activité
17 mai - 12h-14h

Pour les associations
10 mai - 18h-20h

Pour les habitants
17 mai 18h-20h
18 mai 18h-20h

Modalités d'inscriptions sur www.liaison-crolles-brignoud.fr

Une concertation réglementaire

La présente concertation préalable s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L300-2 du code de l'Urbanisme qui la définit comme une étape avant la constitution du projet, permettant d'associer le public très en amont, dès le début des études, à la définition des objectifs et des grandes lignes de ce projet.

Les acteurs du projet

Le projet est porté par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise – SMMAG –, suite à une délibération de son Comité syndical, en date du 25 mars 2021.

Il est soutenu par la Communauté de Communes du Grésivaudan et bénéficie d'une subvention de l'État.

Le SMMAG, autorité organisatrice des mobilités sur l'aire grenobloise

Depuis le 1^{er} janvier 2020, le SMMAG organise les mobilités sur l'ensemble de l'aire grenobloise, en lieu et place du SMTC (Syndicat mixte des Transports en commun). La mobilité est à la fois partie intégrante du quotidien de chacun, vectrice de dynamisme économique, et levier pour lutter contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique: il est donc essentiel qu'elle soit organisée à la bonne échelle, avec les bons outils. L'aire couverte par le SMMAG intègre la métropole de Grenoble, le Grésivaudan et le Pays Voironnais, afin de penser les mobilités pour l'ensemble du bassin de vie grenoblois. Les compétences du SMMAG couvrent l'ensemble des modes de déplacements – transports en commun, modes actifs, covoiturage, autopartage... – afin de proposer une offre globale dans une logique de multimodalité.



Le planning du projet

- **Mai 2021**
concertation
- **Juin - Août 2021**
études d'avant-projet
- **Mars 2022**
procédure de Déclaration d'Utilité Publique
- **Avril 2022 - Août 2022**
consultation des entreprises
- **Septembre 2022 - Fin 2023**
travaux
- **Fin 2023**
mise en service

Liaison
piétons-
cycles
CROLLES-BRIGNOUD

WWW.LIAISON-CROLLES-BRIGNOUD.FR

SMMAG