

Liaison piétons- cycles

CROLLES-BRIGNOUD

CONCERTATION

2 > 31
MAI
2021



BILAN DE LA CONCERTATION

Sommaire

P.3 Introduction

- Résumé du projet
- Rappel du cadre réglementaire
- Objet du bilan

P.4 Un dispositif global

- Descriptif du dispositif de mobilisation
- Descriptif du dispositif de dialogue

P.5 Éléments quantitatifs

- À propos des registres papiers et numériques
- À propos des ateliers

P.6 Analyse qualitative

- PARTIE 1** Un projet dont l'opportunité ne fait pas débat
- PARTIE 2** Des expressions partagées sur le choix du tracé retenu
- PARTIE 3** Une unanimité retrouvée sur les aménagements
- PARTIE 4** Les conditions de réussite du projet : des participants en demande de cohérence d'ensemble
- PARTIE 5** Apports connexes

P.10 Synthèse

P.11 Annexes

- 1 – Retranscription du registre de concertation numérique (questionnaire et formulaire de contact)
- 2 – Compte-rendus des 4 ateliers de concertation
- 3 – Délibération



Introduction

Résumé du projet

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.

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 de la rivière et séparée par la route départementale, la voie ferrée, une autoroute et l'Isère, avec des « points de passage » obligés et contraints.

Les enjeux de cette future liaison sont :

- La desserte de pôles générateurs de déplacements comme les différents commerces, le lycée Marie Reynoard, le stade René Boeuf, le Cube, l'espace Aragon, soit des pôles culturels, sportifs, d'éducation ou encore de services à la population
- Une traversée connectée aux différents sites tels que la véloroute V63, le parc technologique Crolles/Bernin, le pôle multimodal en gare de Brignoud
- Une traversée sécurisée et agréable en site propre pour les différents usages qui vont en être fait (déplacements pendulaires domicile-travail/étude, loisirs, sports, commerces)
- Le maillage et la continuité cyclable sur le territoire alentour
- Une traversée composée d'une passerelle au-dessus de l'Isère et de l'autoroute qui ait un dimensionnement à la hauteur de l'augmentation future de l'utilisation des modes actifs
- Une traversée dont la construction sera livrée à la fin de 2023



Rappel du cadre réglementaire

La concertation sur cet aménagement est organisée dans le but d'enrichir la conception du projet par les besoins et les souhaits des usagers futurs de cette liaison.

Déjà fin 2019, le projet a été présenté aux associations de promotion des modes actifs (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 est ressorti de cette première consultation trois 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 liaison de la RD 10A qui enjambe l'autoroute et l'Isère.

Cette seconde phase de concertation s'inscrit dans un cadre réglementaire (l'article L103-2 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.

Elle s'articule autour de 4 questions :

- Qui traverse l'autoroute et l'Isère ? Pourquoi ? Comment faire cohabiter ces différents usagers ?
- Comment penser la connexion avec le réseau cyclable ? Comment imaginer une liaison efficace avec le futur Pôle d'Échanges multimodal de la Gare de 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 ?
- Quels mobiliers pour faire une pause ? Quels aménagements pour profiter de la vue ? Quels services complémentaires apporter ?

Objet du bilan

Ce bilan vise à restituer les expressions des participants à ce dispositif de concertation, afin d'alimenter le projet de liaisons piétons-cycles tant sur le plan de la conception que des arbitrages politiques.

Un dispositif global

Descriptif du dispositif de mobilisation

Au vue de la solution en distanciel retenue en raison du contexte sanitaire, la communication s'est faite majoritairement par voie numérique : à la fois sur le site du SMMAG, de la communauté de communes du Grésivaudan et des villes alentours.

Les dispositifs sont :

- 2 bandeaux sur 2 sites web (M mobilités et Le Grésivaudan)
- 4 visuels facebook
- 4 visuels linkedin
- 1 page dédiée sur 4 sites internet

Par ailleurs, 4 affiches A3 ont été posées à l'accueil de la communauté de communes du Grésivaudan, dans les communes de Crolles et de Villard-Bonnot, ainsi qu'au lycée Marie Reynoard de Villard-Bonnot. De plus, il y a eu un affichage de flyer en A5 dans les bus des lignes scolaires et régulières desservant le secteur du lycée.



Descriptif du dispositif de dialogue



- **Registres d'expression écrite** à disposition à la mairie de Crolles, à la mairie de Villard-Bonnot, à la Communauté de Communes du Grésivaudan, au siège du SMMAG



- **Formulaire numérique en ligne** via la plateforme participative du SMMAG : www.liaison-crolles-brignoud.fr



- **Contributions par courrier**



- **Espace de contribution libre en ligne** via la plateforme participative du SMMAG



- **5 ateliers de travail en ligne** (en raison des conditions sanitaires : sur inscription), mêlant information et contribution au projet
 - > Pour les élèves du lycée Marie Reynoard de Crolles, **le 6 mai de 18h à 20h**
 - > Pour les associations **le 10 mai de 18h à 20h**
 - > Pour les entreprises et salariés de la zone d'activité, **le 17 mai de 12h à 14h**
 - > Pour les habitants, **le 17 mai de 18h à 20h** ainsi que **le 18 mai de 18h à 20h**



Éléments quantitatifs



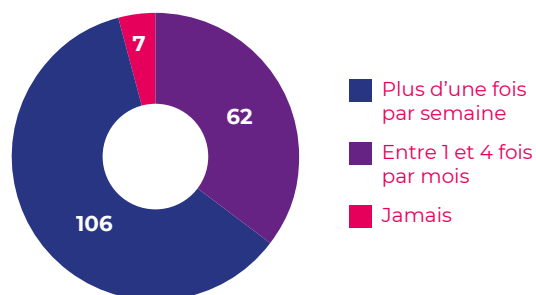
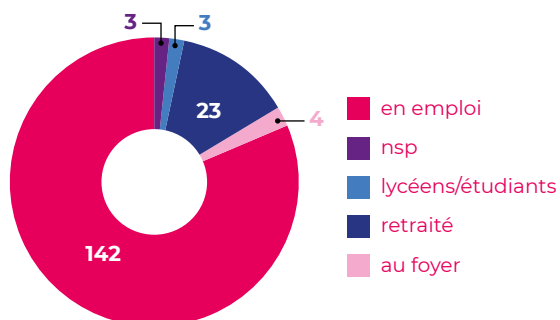
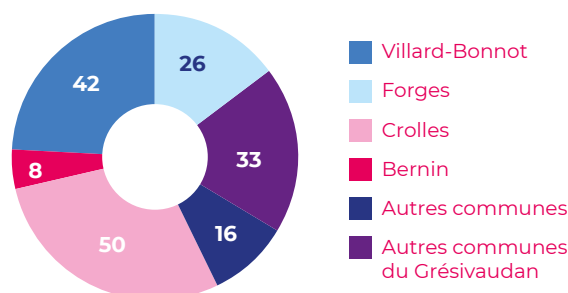
Registres d'expression papier et numérique

- **Registres d'expression écrite** : 0 avis déposés
- **Enquête en ligne** disponible du 2 au 31 mai sur la plateforme participative du SMMAG : 300 comptes créés sur la plateforme et 175 avis déposés
- **Espace de contribution libre** disponible du 2 au 31 mai sur la plateforme participative du SMMAG : 10 contributions/avis déposés
- **Contribution par courriers** : 0 contributions par courrier

Caractéristiques des personnes ayant répondu

Ces données quantitatives montrent à voir un panel équilibré entre hommes et femmes, principalement constitué de personnes en activité et résidant sur le Grésivaudan avec une répartition égale entre habitants de Crolles-Bernin et habitants de Villard-Bonnot-Forges.

Nous pouvons aussi relever qu'il s'agit d'un panel constitué presque uniquement de cyclistes mais réparti entre des personnes se déplaçant quotidiennement à vélo, et une autre partie moins importante se déplaçant de façon plus occasionnelle à vélo.



Ateliers

- **Atelier lycéen du 6 mai** : **2 inscrits** (atelier annulé et les inscrits ont été invités à se joindre à l'atelier habitants du 17 mai. 1 des deux inscrits s'est joint à l'atelier habitants du 17 mai)
- **Atelier associations du 10 mai** : **7 participants**, représentant de 3 associations et de la Mission Locale
- **Atelier entreprises du 17 mai** : **3 participants**, représentants de 2 entreprises
- **Atelier habitants du 17 mai** : **8 participants**
- **Atelier habitants du 18 mai** : **9 participants**

Pour la bonne compréhension du présent bilan, nous invitons à prendre en compte les faits suivants :

La participation numérique était une première sur ce territoire (autant les ateliers en distanciel que l'utilisation de la plateforme numérique du SMMAG).

En raison du contexte sanitaire, les ateliers se sont tenus à distance. Les participants devaient s'inscrire en amont. Les outils d'atelier en distanciel ont été adaptés pour permettre la participation de tous. Une vingtaine de personnes pourtant inscrites n'ont finalement pas participé aux ateliers.

On note une diversité de genre, d'âge, d'origine géographique. Ainsi, malgré des chiffres de participation qui semblent bas, on peut estimer que les points de vue ont été exprimés de manière exhaustive. Les compte-rendus d'ateliers (cf annexe 2) et les participations numériques montrent en effet des lignes de désaccords et de débats récurrentes entre les participants. Au-delà de la quantité et de la représentativité des profils des participants, c'est bien cette diversité de points de vue qui est recherchée et à souligner ici.

Analyse qualitative

Tout d'abord, il revient de noter que les participants ont, en grande majorité, salué le projet ainsi que sa temporalité. Il est aussi spécifiquement attendu par les personnes porteuses de handicap (maladie, PMR), comme étant une solution de déplacement mieux adaptée que les cheminements actuels.

PARTIE 1

Un projet dont l'opportunité ne fait pas débat

1. Sécurité et efficacité dans la conception du tracé

La demande première des participants est la sécurisation de leurs trajets. En effet, des participants demandent que la liaison soit une voie verte, donc séparée des voies routières, que les croisements soient organisés avec des feux et des stops, qu'il y ait de la signalisation claire pour faciliter la cohabitation entre les différents modes de déplacements et les différentes pratiques, et que l'éclairage permettent aux usagers de voir correctement (notamment au niveau du parc technologique). Par ailleurs, il a été demandé que le projet soit livré rapidement afin de régler le problème de dangerosité de la traversée actuelle.

Enfin, les participants ont soulevé le besoin que la liaison soit une solution viable par rapport au réseau routier. Cela suppose que le tracé soit au plus direct pour relier les deux rives, et qu'il y ait le moins possible d'obstacle à la circulation des cycles (exemple : feu de circulation).

2. Une voie reliée au territoire (équipements et pistes cyclables)

Ce besoin d'efficacité se retrouve dans la demande largement partagée de connexion au maillage cyclable des communes alentour et avec la véloroute V63, afin d'améliorer la continuité cyclable (notamment sur la RD 523).

De même, il est souhaité très fréquemment que soient connectés à cette traversée les différents pôles de vie et de ventes de biens et de services, comme le sont le parc technologique, le pôle multimodal de la gare, les bus, les commerces des communes alentour, le marché, les équipements publics (comme la mission locale à Crolles), culturels, sportifs, le lycée Marie Reynoard, le collège Belledonne, les écoles primaires et maternelles ainsi que les balcons de Belledonne, ... Pour que ces connexions soient lisibles, les participants demandent dans leur grande majorité qu'une signalisation claire soit posée, notamment avec le temps de parcours entre les lieux.



PARTIE 2

Des expressions partagées sur le choix du tracé retenu

1. Une majorité assurée pour le tracé A, nuancée par des partisans du tracé B

Les études préliminaires ont comparé trois tracés. Le tracé C ayant été mis de côté au vu de sa similarité avec le tracé A, mais disqualifié à cause de son coût beaucoup plus élevé et son impact environnemental sur une zone naturelle et agricole, les discussions se sont tournées autour du tracé A et du tracé B.

TRACÉ A

- Les avantages reconnus par une large majorité de participants sont la rapidité de sa construction par rapport au tracé B, et la connexion directe entre la gare, le parc technologique, les zones d'activités de Crolles, et de Villard-Bonnot ainsi qu'avec le lycée et Brignoud bourg.
- Cependant ce tracé est plus excentré du centre-ville de Crolles et la forme à angles droits des virages peut être problématique (ralentissement, praticité). Par ailleurs, comme ce tracé sera construit sur des zones non urbanisées, il faudra prévoir l'impact sur l'environnement et produire des études montrant que ces points sont pris en compte.

TRACÉ B

- Le tracé B présente, selon une faible proportion de participants, dont certains résident sur les communes jouxtant la future passerelle, l'avantage d'être plus efficace et direct pour accéder au centre-ville de Crolles et ses conséquences moindre sur les écosystèmes.
- Cependant, les virages en boucle permettant de passer sous les bretelles de l'autoroute cassent la continuité du tracé et semblent compliqués à emprunter pour les personnels moyennement à l'aise à vélo, les enfants ou les PMR, mais aussi les vélos cargo. Par ailleurs, des participants ont relevé le fait qu'il y a un risque plus fort de conflits d'usages car la largeur de la passerelle ne serait que de 3 mètres. De plus, ce tracé serait plus long à réaliser au vu de sa complexité.
- Une idée de solution alternative a été apportée par un participant, celle de faire un encoffrement sur la partie droite du pont existant entre Brignoud et Crolles au-dessus de l'Isère et sur la voie existante qui passe au-dessus de l'autoroute.

Analyse qualitative

2. Sécuriser le parcours actuel : temporairement ou de manière pérenne ?

Un autre point qui a été discuté est celui de la sécurisation de la traversée actuelle entre Crolles et Brignoud sur la RD10. Une majorité de participants s'est entendue sur le besoin de sécuriser avant tout le parcours en prévention des accidents, par du marquage au sol, des panneaux de distanciation minimale pour le dépassement de cycles, la limitation de vitesse sur le pont à 30 Km/h ou encore l'autorisation de circuler pour les cycles sur la voie bus.

Certains ont fait la demande qu'a posteriori de la livraison du projet, ce tracé soit maintenu et entretenu, avec ces nouveaux aménagements de sécurité.

PARTIE 3

Une unanimité retrouvée sur les aménagements

1. Un dimensionnement large de la voie pour éviter les conflits entre les différents usages et usagers

En partageant leurs usages actuels et souhaités de cette traversée, les participants ont relevé les différents usages qui en sont faits : pendulaire domicile-travail/étude, courses, sports, loisirs, loisirs avec enfants ; et les différents modes de déplacements utilisés : piétons, poussettes, fauteuils roulants, rollers, ski-roues, trottinettes, trottinettes électriques, vélos, vélos cargo, vélos à assistance électrique. Or, ces différents usages et différents modes de déplacements n'ont pas les mêmes fonctionnements et pas les mêmes besoins en termes d'infrastructure. Par exemple, les vélos avec des carrioles pour les enfants ont besoin de plus de place pour tourner. Ainsi, pour faciliter la cohabitation, la demande a été faite par l'ADTC et par quasiment l'unanimité des participants que la largeur de l'ouvrage soit de 5 mètres minimum et qu'il y ait des séparations entre les cheminements piétons et les cheminements cycles. Une demande récurrente était que la passerelle soit composée de 3 voies : 2 voies pour les deux sens de circulation pour les vélos et 1 voie pour les piétons. Certains demandent une séparation physique (exemple : bacs végétaux) quand d'autres l'envisagent comme un obstacle potentiellement dangereux, et souhaiteraient uniquement une séparation par du marquage au sol avec des revêtements ou couleurs différentes pour les vélos et les piétons.

De même, il a été demandé que le dimensionnement du passage souterrain à la gare de Brignoud soit large et certains souhaitent que le flux cycle y soit séparé du flux piéton.

En parallèle de l'aménagement, certains ont demandé qu'une signalisation « responsabilisante » à des endroits clés (exemple : points d'entrée de la voie) soit posée, qui explique à tous l'entrée dans une zone à usages partagés. Ainsi, il serait demandé d'abaisser la vitesse s'il y a une forte fréquentation, d'être vigilant lors des dépassements, de ne pas occuper toute la largeur de la chaussée...

Par ailleurs, pour éviter les mésusages et assurer la sécurité des usagers, des participants plébiscitent l'installation de caméras de vidéo-surveillance sur les lieux de stationnements de cycles, sur la passerelle ou encore dans le souterrain. Certains participants ont aussi fait la demande de surveillance par les services de la Gendarmerie ou la Police municipale pour réguler les dépassements des vitesses autorisées, notamment par les vélos électriques débridés et l'intrusion de 2 roues motorisées sur la voie réservée aux modes actifs.

2. Une voie empruntable par toutes et tous

Cette multiplicité d'usages et d'usagers a aussi suscité la demande de prendre en compte les besoins de chacun, sans préférence, et que cette traversée soit empruntable par tous, quelque que soit l'âge, l'aisance, le mode ou le motif de déplacement, y compris par les enfants et par les personnes à mobilité réduite. Par exemple, les pentes d'entrée et de sortie de passerelle doivent être douces. Il serait considéré comme gênant qu'il y ait un resserrement de la voie au niveau des entrées et des sorties pour ne pas ajouter des contraintes techniques à l'utilisation de ces passerelles. Il est aussi demandé d'éviter au maximum les barrières en quinconce, rendant compliqué le passage des fauteuils roulants ou de vélo-cargo, de dimensionner largement les virages et d'aménager des accès de pleins pieds aux mobiliers disposés le long de la voie. La demande a aussi été faite que le parapet ait une hauteur suffisante sur la passerelle, mais qui ne masque pas la vue.

Une attention particulière a été portée par différents participants et l'ADTC au revêtement pour que la traversée soit empruntable en toutes saisons quelque soit la météo, impliquant qu'il ne soit pas glissant, qu'il soit résistant et déneigeable. La passerelle pourrait aussi être couverte à certains endroits. Il est aussi demandé que la traversée soit entretenue dans le temps pour qu'elle soit et reste accessible à tous.

Par ailleurs, un point de vigilance a été mentionné plusieurs fois sur le souterrain qui doit être un lieu agréable et sécurisé pour que chacun se sente à l'aise de l'emprunter à toutes heures de la journée et de la nuit. Par exemple, quelques participants demandent la mise en place de dispositifs d'empêchement d'intrusion de deux-roues motorisés. Ils souhaitent ainsi éviter des comportements abusifs.

Enfin, pour que cette voie soit utilisée largement, pas uniquement par des habitués et des locaux mais aussi pas des nouveaux et des personnes de passage, il a été demandé d'indiquer par de la signalisation bien en amont, la présence de la voie.

Analyse qualitative

3. Une voie agréable à emprunter

L'idée que cette voie n'est pas seulement une infrastructure de transport mais aussi une voie agréable a été discutée. Certains souhaitent que la vocation première de la passerelle soit de se déplacer et non d'être un lieu pour flâner. Au contraire, un grand nombre de participants veulent que la passerelle soit un lieu agréable à vivre.

La voie pourrait être un lieu de détente et de vie avec l'installation de lieux de pauses en amont ou le long de la voie (assises, tables de pique-nique, transat, jeux pour enfants, et même tyrolienne), et notamment sur la passerelle pour profiter de la vue (promontoire, bancs). Cela pourrait aussi être un lieu de découverte ludique avec l'installation de tables d'orientation, de signalétiques sur la faune et la flore, d'un circuit de course d'orientation permanent, de parcours santé, de jeux de piste, de charades ou de rébus sur différents thèmes, de jumelles fixes ... De même, certains ont demandé que cela soit un lieu de convivialité et d'animation artistique avec l'installation de lieux de restauration et de mini-concerts l'été, d'espaces d'exposition de plein air accompagnés de jeu concours.

Pour que la voie soit adaptée aux usages de loisirs, il a été demandé qu'il y ait des aménagements des accès aux berges de l'Isère et qu'elle soit reliée à la piste cyclable qui mène au Bois Français et au parcours de santé du Parc technologique de Crolles.

Il a aussi eu de nombreuses demandes de végétalisation (arbres de hautes tiges), notamment des parties de la voie qui seront urbaines, pour apporter de l'ombrage et de la fraîcheur, et aussi pour atténuer les nuisances sonores et visuelles de l'autoroute pour que la voie soit calme et épargnée de la pollution. Cette végétalisation pourrait être mise dans des bacs sur la passerelle.

Par ailleurs, des demandes ont été formulées concernant le parti pris architectural et esthétique. La passerelle pourrait être construite avec des jeux d'opacité et de transparence pour ne pas masquer la vue. Certains ont demandé la présence d'installations évoquant les noms des sommets, ou l'histoire de la zone. D'autre part, alors que certains demandent des coloris marqués, d'autres demandent des coloris qui se fondent dans le paysage et un ouvrage léger et aérien.

En outre, l'installation de stations de réparation rapide de cycles a été évoquée afin d'apporter des solutions en cas de problèmes, ou encore l'installation de toilettes sèches et de point d'eau.



PARTIE 4

Les conditions de réussites du projet : des participants en demande de cohérence d'ensemble

1. Encourager le développement des modes actifs

Pour inciter au changement en faveur des modes actifs, des participants ont proposé des idées d'aménagement. Avant toute chose, il a été demandé que le maillage cyclable soit amélioré et sécurisé sur le territoire, notamment entre Brignoud et Froges/Champ près Froges, et entre Crolles et Saint-Ismier ; ainsi que les itinéraires parallèles entre Lancey et la Bâtie. De plus, d'autres aménagements encourageront le développement des modes actifs comme l'affichage du plan général des pistes cyclables à la gare ou encore l'installation d'un éclairage allumé toute la nuit sur le parc technologique pour les personnes travaillant de nuit.

D'autre part, il a été proposé de permettre la location de vélos à la gare de Brignoud, et de mettre à disposition des outils pour des réparations rapides. Tout un volet des demandes concerne les stationnements à la gare, qu'ils soient à minima couverts, mais qui pourraient être à maxima sécurisé avec la mise en place d'abonnements (quotidiens ou ponctuels, gratuits ou payants). Ces stationnements pourraient être dimensionnés de façon ambitieuse pour encourager le changement de pratique. Il pourrait aussi y avoir un système de recharge des batteries de vélos ou trottinettes électriques, ainsi qu'un système de consignes pour déposer les sacs, sacoches, casques Dans le même esprit, il a été proposé de construire un parking relais à Brignoud pour que les usagers laissent leurs voitures et prennent leur vélo (notamment pour des usages de loisirs).

Par ailleurs, un grand nombre de demandes d'aménagement de la gare ont été faites via la plateforme numérique. Par exemple, il a été demandé l'adaptation de la gare de Brignoud aux usages du vélo, en mettant une rampe vélo dans les escaliers du passage souterrain, de laisser la possibilité de circuler à vélo dans le souterrain en séparant le flux piétons du flux de cycles de transit, ou encore de ne pas obliger les vélos à passer par des passerelles pour aller d'un quai à l'autre.

Enfin, il a été demandé de mettre en cohérence les horaires des trains et des bus pour faciliter l'utilisation de différents modes de transports et de bien signaler les accès aux différents modes de transport notamment pour les bus TOUGO qui amènent en station avec un système d'accroche de vélo.

Analyse qualitative

2. Encourager le développement des modes actifs par de la communication et de la sensibilisation

Au delà de ces propositions d'amélioration matérielle, des participants ont demandé qu'une campagne de communication soit menée autour de ce nouvel aménagement pour le faire connaître. Par exemple, un temps festif pourrait être organisé après son inauguration (type course d'orientation à vélo, à pied et autre) pour informer sur les gains à se déplacer en vélo et en train, plutôt qu'en voiture. Ce temps pourrait être en partenariat avec la SNCF, les entreprises et les associations d'usagers pour donner des renseignements sur les prix des abonnements, les aides employeur à l'achat de vélos et pour élaborer ce temps festif. Par ailleurs, cette campagne de communication peut s'axer aussi autour des dispositifs déjà existants sur le territoire comme l'action « Sors ton vélo », porté par une association d'usagers, qui pourrait être mis à la disposition des habitants du côté Belledonne.

De plus, les collégiens et lycéens pourraient être incités à se rendre en vélo dans leur établissement, en créant, par exemple, des lignes de vélo-bus, en les initiant avec des journées « découvertes », ou encore en soulignant le fait que c'est un gain en autonomie.

3. Intégrer les exigences écologiques au projet

Quelques participants ont évoqué l'idée de construire cette traversée de la façon la plus écologique possible. Ils souhaitent que les matériaux soient durables, résistants et ayant un faible impact environnemental. Par exemple, en utilisant du bois et de l'acier plutôt que du béton, ou en installant un éclairage qui soit alimenté par des panneaux photovoltaïques, utilisant des systèmes LED et qui se déclenche ou s'intensifie lors des passages. De plus, des « écoducs » pourraient être construits pour protéger la faune et la flore, ou un corridor écologique entre les deux vallées permettant le passage d'animaux, ainsi que des hôtels à insectes, qui favorisent le développement et l'observation de la biodiversité.

PARTIE 5

Apports connexes

Au vue de l'augmentation prévue de l'utilisation des modes actifs avec cette traversée et la mise en route du « RER métropolitain », des demandes ont été formulées à destination de la SNCF telles que l'augmentation du nombre de places pour les vélos dans les trains, l'augmentation de la fréquence des trains, en journée mais aussi en soirée pour pouvoir sortir le soir à Grenoble ; ainsi que la mise en place de panneaux avec les horaires d'arrivée et de départ des trains et des bus. Il a aussi été suggéré que des bornes pour acheter et composer des billets de trains soient installées sur le quai. De plus, il a été proposé que le guichet de la gare puisse faire office d'agence multimodale.

D'autre part, en termes d'aménagements, il a été demandé l'installation de bancs, de plantes vertes et d'abri pour attendre le train, ainsi que des toilettes et un point d'eau. Enfin, il a été exprimé que le site soit bien éclairé, jusqu'au dernier train.

En outre, il a été suggéré la pose d'un point de comptage le long de la voie pour permettre l'évaluation de l'aménagement.

Enfin, de nombreux participants ont fait mention de parties du maillage cyclable actuel alentour à sécuriser. L'ADTC relève que pour que la continuité cycles-piétons soit assurée sur le territoire, il revient de créer des voies séparées du flux automobiles. Plus de la moitié des participants ont porté attention sur des lieux accidentogènes à sécuriser :

- **Côté Crolles** : l'avenue Ambroise Croizat, la rue Jean Monnet en prenant en compte les arrêts de bus, le chemin menant au Château de Crolles et celui menant au parc Paturel, le rond-point du Rafour, et la rue Néel
- **Côté Brignoud** : l'accès aux Balcons de Belledonne, la traversée de la voie ferrée, l'avenue Robert Huant, l'avenue de la Chantourne, la sortie de camions au niveau de la carrière Vicat.



Synthèse

Ce présent bilan de concertation permet de montrer la diversité des avis partagés. Pour autant les participants se sont retrouvés sur de nombreux points. Il apparaît en effet impératif de créer une traversée sécurisée, agréable, accessible à tous les usagers et adaptés à tous les usages.

Les participants souhaitent, en complément, que l'itinéraire actuel ne soit pas abandonné et soulignent le besoin de sécurisation du tracé actuel, de manière temporaire pour la majorité des participants, dans l'attente des travaux ; et pour une minorité, de manière définitive. L'ensemble des participants se retrouvant sur l'importance de connecter cette traversée au maillage cyclable des communes alentour, qui est, pour partie, à améliorer.

Un grand nombre de participations sur la plateforme numérique s'est concentré sur l'aménagement de la gare de Brignoud en vue de l'augmentation de l'utilisation des modes actifs, tant sur l'augmentation de l'offre de la SNCF que sur les aménagements en gare qui pourraient être proposés.

Le projet paraît donc opportun, le tracé A est largement compris et plébiscité. Le tracé B conserve quelques partisans et montre un intérêt dans l'attente de la réalisation du tracé A. Ces éléments font de ce tracé un itinéraire secondaire, dont la sécurisation ne doit pas être négligée.

L'ensemble des participants s'entendent sur l'importance de connecter cette traversée au maillage cyclable des communes alentour, considéré pour partie, comme à améliorer.



Liaison
piétons-
cycles

CROLLES-BRIGNOUD

SMMAG