

Concertation  
Du 8 Janvier  
18 Février  
2024



## BILAN DE LA CONCERTATION

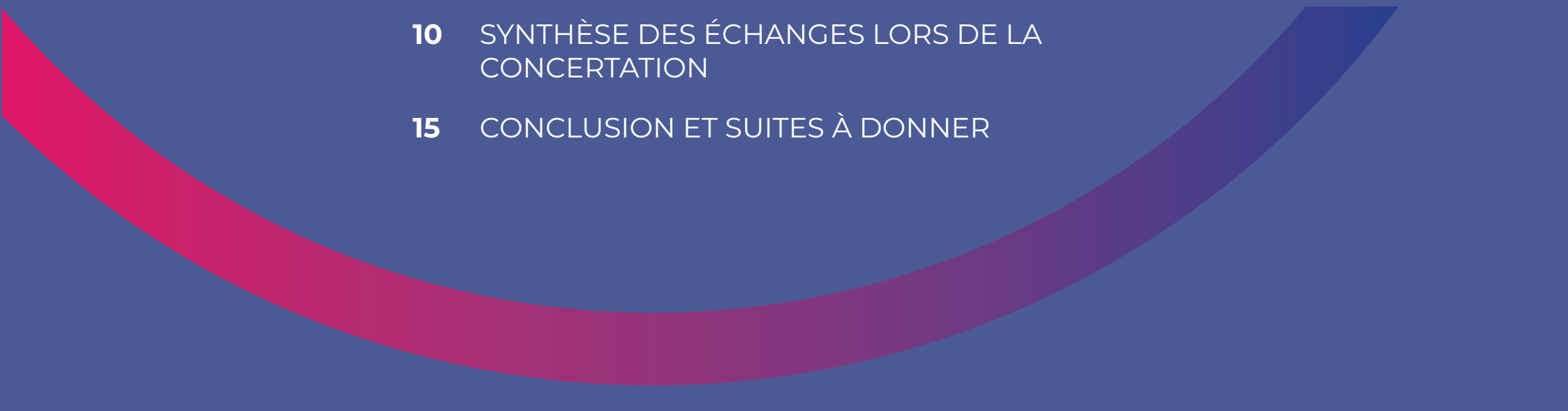
Réalisation d'une liaison cyclable  
inter-rives entre la Bâtie  
(Saint-Ismier) et le Versoud

SMMAG

Syndicat Mixte  
des Mobilités  
de l'Aire Grenobloise



# Sommaire

- 4** CONTEXTE GÉNÉRAL ET OBJECTIFS DU PROJET
  - 7** INFORMATION ET COMMUNICATION
  - 8** EXPRESSION DU PUBLIC
  - 9** PROFIL DES PARTICIPANTS À LA  
CONCERTATION NUMÉRIQUE
  - 10** SYNTHÈSE DES ÉCHANGES LORS DE LA  
CONCERTATION
  - 15** CONCLUSION ET SUITES À DONNER
- 

# CONTEXTE GÉNÉRAL ET OBJECTIFS DU PROJET

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) a pour ambition de faciliter les alternatives à l'usage individuel de la voiture, en améliorant l'attractivité des transports en commun, du vélo, de la marche et du covoiturage. L'ensemble des actions menées par le SMMAG s'inscrit en cohérence avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le territoire du Grésivaudan est marqué par un développement urbain concentré dans la vallée, entre les massifs de Chartreuse et de Belledonne, et par une croissance de l'emploi particulièrement dynamique.

La part modale de la voiture est en baisse sur le territoire. La voiture représente aujourd'hui 68% des déplacements des habitants du Grésivaudan, contre 75% des déplacements en 2002. Cependant, 81% des déplacements domicile-travail réalisés par les habitants du Grésivaudan se font en voiture contre 2% à vélo et 6% à pied.

## Un secteur contraint pour les modes actifs

L'A41, les voies ferrées et l'Isère constituent des barrières aux déplacements Est-Ouest, inter-rives. Les ponts qui permettent de franchir ces obstacles sont pour la plupart dotés de profils routiers, voire autoroutiers, peu confortables pour les piétons et les

cyclistes. Seuls 4 franchissements inter-rives existent aujourd'hui pour les modes actifs (piétons et cycles).

Dans ce contexte, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) souhaite améliorer l'offre de mobilité par la création d'une liaison cyclable inter-rives entre la Bâtie (Saint-Ismier) et la zone d'activité du Versoud.

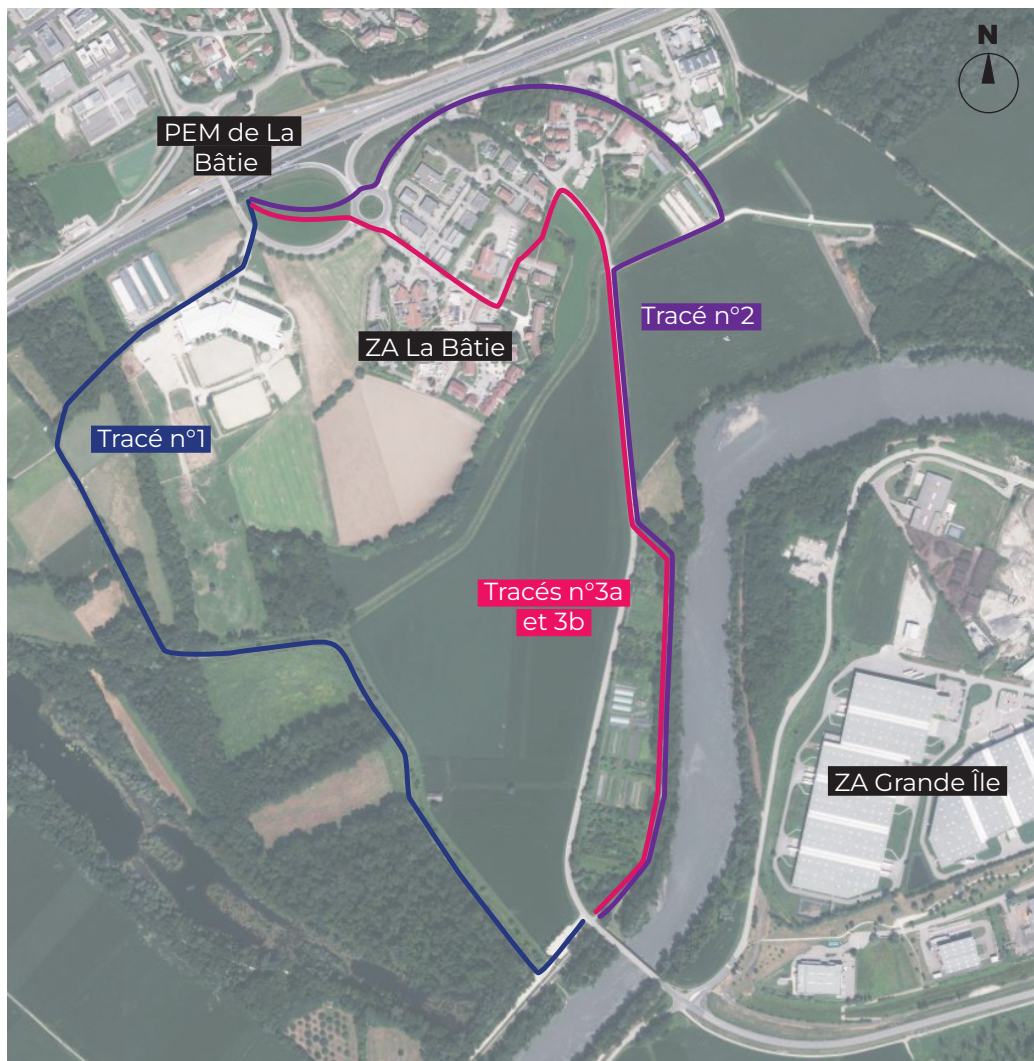
## Réaliser une voie sécurisée pour les modes actifs reliant le PEM de la Bâtie à la ZA « Grande Île » en franchissant l'Isère.

Le projet vise à améliorer l'accessibilité des pôles structurants depuis chaque rive, entre les communes de Saint-Ismier et du Versoud. Cette liaison permettra de relier le pôle d'échanges multimodal (PEM) de La Bâtie, la zone d'activité « La Grande Île » et la voie verte régionale Belle Via, en franchissant l'A41 et l'Isère.

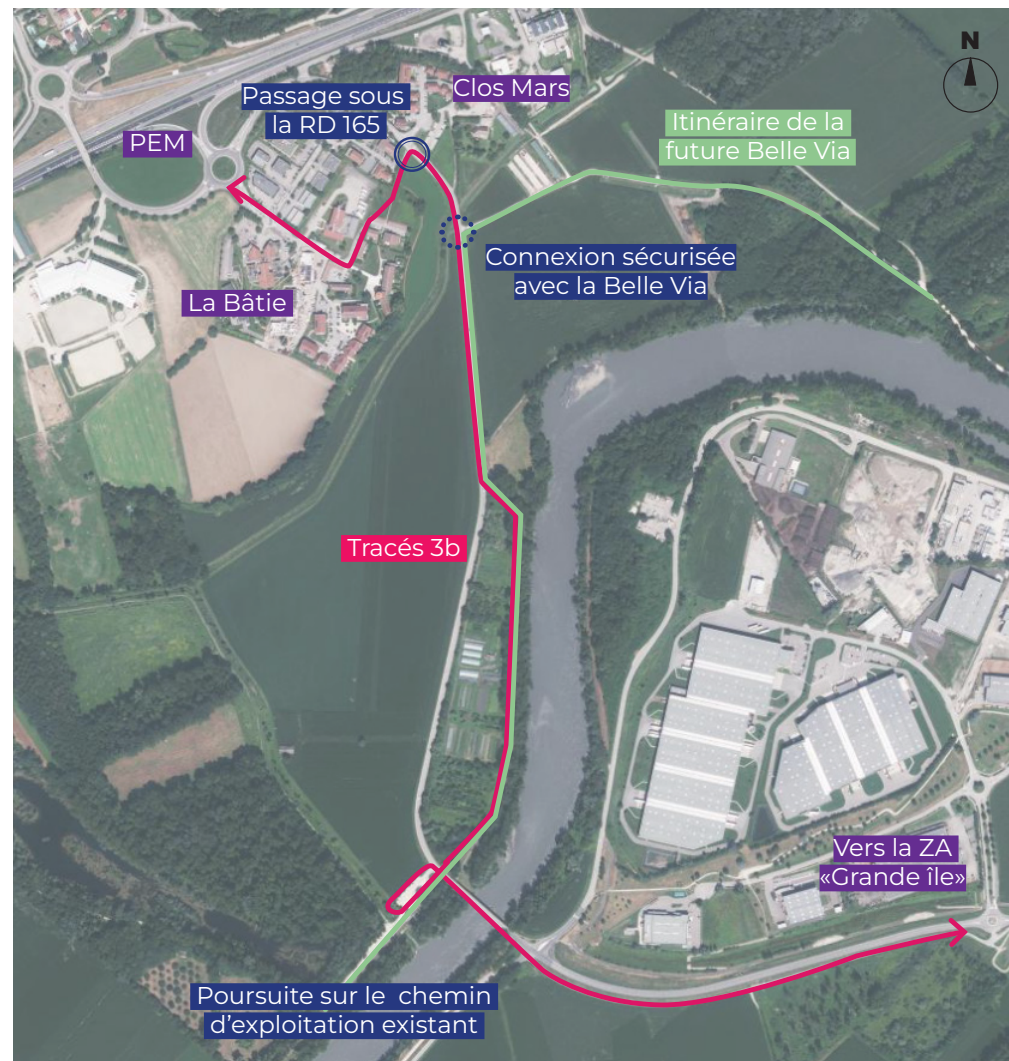
La réalisation de cet itinéraire cyclable inter-rives doit donc permettre :

- D'améliorer l'offre de mobilité.
- D'assurer une continuité cyclable sécurisée reliant le Pôle d'Échanges Multimodal de la Bâtie aux aménagements cyclables de la zone d'activité « Grande Île », notamment pour les trajets domicile-travail.
- Aux cyclistes et piétons de franchir l'Isère en sécurité.

## Les tracés présentés lors la concertation



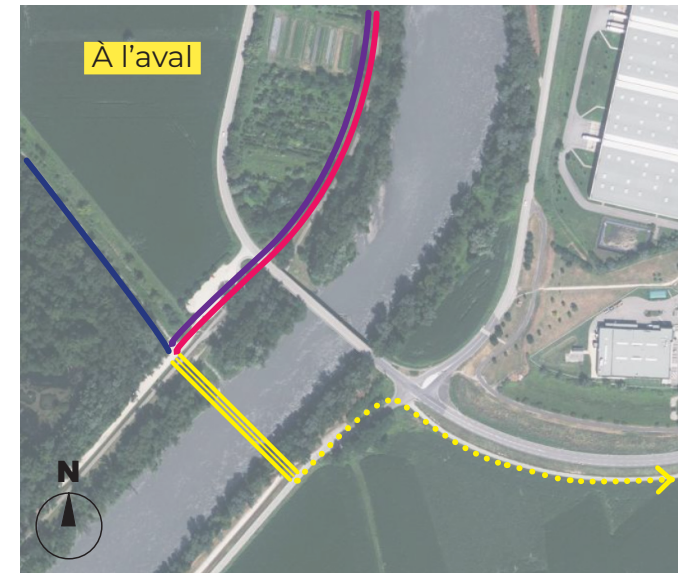
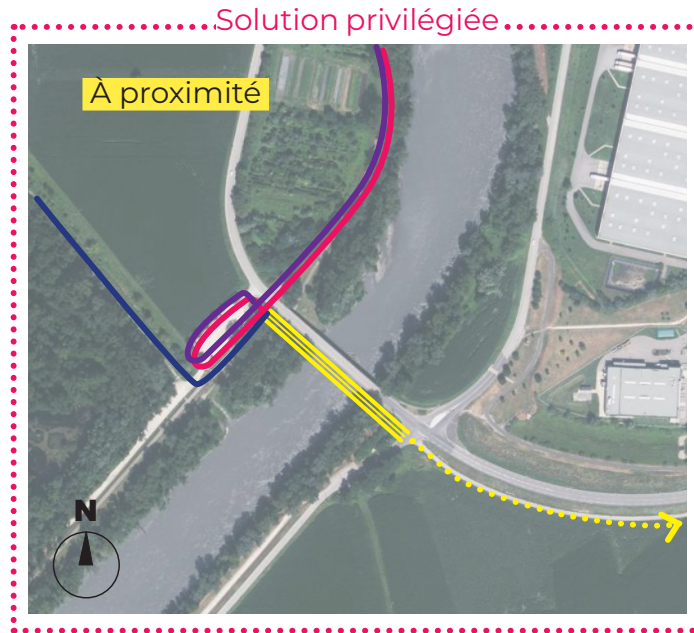
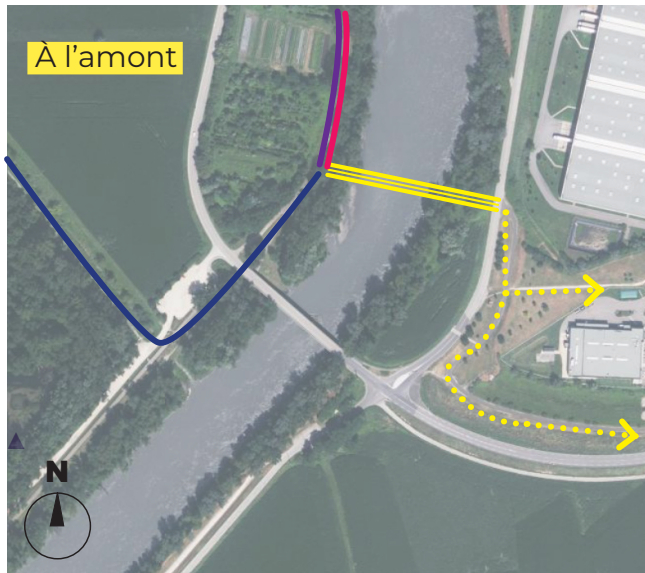
▲ Présentation des trois tracés



▲ Présentation de l'itinéraire privilégié



Les trois scénarios de franchissement présentés lors de la concertation



▲ Pont de La Bâtie - Photos *INGEROP*

# INFORMATION ET COMMUNICATION

Cette concertation a été menée en référence à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, entre le 8 janvier et le 18 février 2024. Pour rappel, lors de la concertation, l'avis des participants était attendu sur le tracé pour l'aménagement de la liaison inter-rives, le positionnement de la passerelle permettant le franchissement de l'Isère et les principes d'éco-conception à retenir pour le projet.

Les moyens d'information et de communication utilisés ont été les suivants :

- Une page dédiée sur les sites internet du SMMAG **1** et de la Communauté de communes Le Grésivaudan ;
- Un article publié le 15 janvier 2024 sur le site de Place Gre'net, **2** un article le 16 janvier 2024 publié dans Le Dauphiné Libéré **3** et un article publié dans le magazine de la communauté de communes du Grésivaudan G l'info du 12 janvier 2024.
- Une affiche dans les mairies de Saint-Ismier, Le Versoud, Villard-Bonnot, Saint-Nazaire-Les Eymes, au siège du SMMAG et au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan avec les dates précises de la concertation ; **4**
- Une distribution de flyers ;
- La mise à disposition du dossier de concertation consultable en mairie de Saint-Ismier, Le Versoud, Villard-Bonnot, Saint-Nazaire-Les Eymes, au siège du SMMAG et au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan aux jours et horaires d'ouverture, ainsi qu'en ligne sur le site internet du SMMAG ([www.smmag.fr](http://www.smmag.fr)), où il pouvait également être téléchargé. **5**



▲ Visuels des différents moyens de communication mis en œuvre



# EXPRESSION DU PUBLIC

## Moyens d'expression mis en œuvre

- Deux réunions publiques, avec un temps de présentation et d'échanges : le 18 janvier 2024 entre 19h et 21h à la mairie du Versoud et le 24 janvier 2024 entre 19h et 21h à la mairie de Saint-Ismier ;
- Des registres d'expression libre, en format papier, étaient mis à disposition en mairie de Saint-Ismier, Le Versoud, Villard-Bonnot, Saint-Nazaire-Les Eymes, au siège du SMMAG et au siège de la Communauté de Communes Le Grésivaudan ;
- Un questionnaire, en format numérique, était disponible sur le site internet du SMMAG ;
- La possibilité d'adresser un courrier à Monsieur le Président du SMMAG.

## Participation du public

La démarche a rencontré son public : 25 personnes ont participé à la réunion publique du Versoud, 18 personnes ont participé à la réunion publique de Saint-Ismier, 59 personnes ont répondu au questionnaire en ligne, 4 personnes ont envoyé une contribution par mail. Personne n'a rédigé une contribution dans les registres ni a adressé un courrier au Président du SMMAG.

Modalités de participation	Nombre de participants
Réunion publique Le Versoud	25
Réunion publique Saint-Ismier	18
Questionnaire numérique	59
Courriel	4
Registre	0

## Méthode d'analyse des expressions

Les éléments analysés et présentés dans ce bilan sont directement issus des remarques, questions et propositions formulées par les participants aux réunions publiques et par les contributeurs sur la plateforme numérique ou par mail.

- Ont été prises en compte pour ce bilan, l'ensemble des expressions et contributions reçues par le SMMAG depuis l'ouverture de la concertation le lundi 8 janvier jusqu'à sa clôture dimanche 18 février 2024.
- Les contributions effectuées dans le cadre d'expressions groupées n'ont été comptabilisées qu'une seule fois. En revanche, le nombre de personnes qui se sont exprimées a bien été pris en compte afin de pondérer la demande de façon représentative.

## Méthodologie d'analyse :

Une synthèse des échanges issus des comptes-rendus des réunions publiques et l'ensemble des contributions partagées sur la plateforme et reçues par mail ont été lues et analysées puis réparties de manière exhaustive (toutes ont trouvé place) dans la synthèse des expressions.

Dans un premier temps, un travail de recoupement et de croisement a été opéré pour rassembler les contributions identiques, exactement porteuses du même sens, et en rédiger une synthèse, tout en conservant de manière stricte l'ensemble exhaustif des contributions, même celles exprimées une seule fois.

*Lexique des termes employés en fonction des dispositifs de concertation évoqués :*

- *Présents : participants aux réunions publiques*
- *Contributeurs : personnes ayant rempli le questionnaire en ligne ou envoyé un mail*
- *Participants : tous dispositifs confondus*



# PROFIL DES CONTRIBUTEURS À LA CONCERTATION NUMÉRIQUE

## Des habitants du Grésivaudan...

La grande majorité des contributeurs habitent une commune appartenant à la Communauté de Commune du Grésivaudan. Les communes de Villard-Bonnot (28%) ; Saint-Ismier (19%) ; Saint-Nazaire-les-Eymes (12%) et Le Versoud (10%) sont les plus représentées.

## ... qui travaillent à Grenoble

Le quart des contributeurs travaillent dans la commune de Grenoble et plus de la moitié de ces actifs vivent à Villard-Bonnot. Le trajet Villard-Bonnot - Grenoble est le trajet domicile-travail le plus représenté parmi les contributeurs. Le deuxième lieu d'emploi est Crolles, commune dans laquelle travaillent 15% des contributeurs.

## Une majorité de cyclistes

Les contributeurs ont été invités à renseigner leurs moyens de transport pour se rendre sur leur lieu d'activité. Une majorité d'entre eux en a cité plusieurs, le mode choisi dépend notamment de la météo et des emplois du temps de chacun.

Le vélo a été cité à 46 reprises. 79% des contributeurs utilisent donc le vélo pour se déplacer entre leur domicile et leur lieu d'activité, mais il est le seul

moyen de déplacement utilisé pour seulement 34% des contributeurs.

La voiture est citée 24 fois et représente donc 41% des réponses et elle est l'unique moyen de déplacement pour 12% des contributeurs.

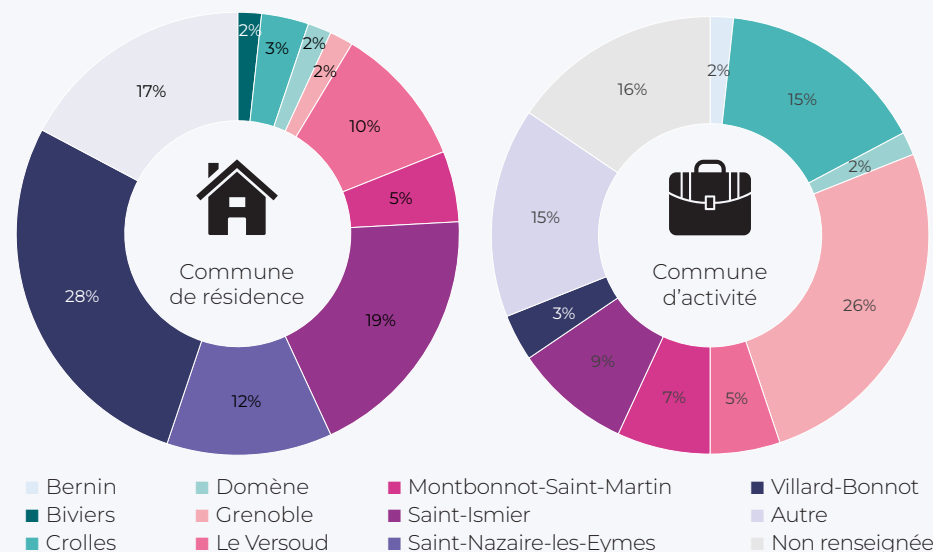
Le train apparaît dans 7 réponses (12%). Dans 5 d'entre elles, il est combiné avec le vélo, soit environ 9% des réponses.

## Des usagers favorables à cette liaison modes actifs inter-rives.

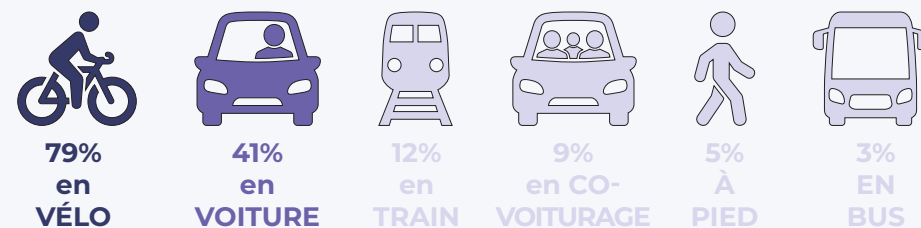
82% des contributeurs déclarent que cette liaison à venir sera une alternative à leurs déplacements et 36% envisagent de l'utiliser 1 à 3 fois par semaine. La moitié des contributeurs prévoit de l'utiliser pour se rendre sur leur lieu de travail. Ils sont également 43% à imaginer l'utiliser aussi pour les déplacements de loisirs.

18% des contributeurs déclarent que cette liaison inter-rives ne sera pas une alternative. La principale raison évoquée est que le tracé ne répond pas à leur besoin en termes de trajet quotidien. Quelques contributeurs précisent toutefois que si ce tracé n'est pas utile pour le trajet domicile-travail, il reste une opportunité intéressante pour les trajets de loisirs.

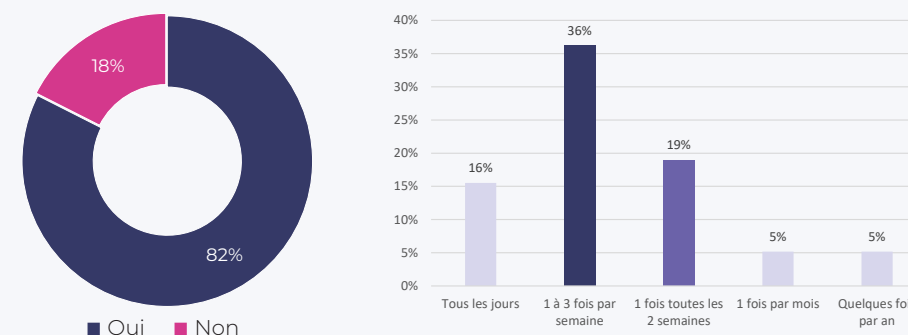
Part des répondants selon leur commune de résidence et leur commune d'activité



Par quels moyens de transport vous rendez-vous sur votre lieu d'activité professionnelle ou d'étude ?



Cette future liaison inter-rives sera-t-elle une alternative pour vos déplacements ? Si oui, à quelle fréquence ?



# SYNTHÈSE DES ÉCHANGES LORS DE LA CONCERTATION

Le tableau ci-dessous recense le nombre de contributions reçues en ligne ou par mail et précise si les sujets ont également été abordés lors des réunions

Sujets abordés	Nombre de contributions	Sujets abordés en réunions publiques
Projet global	19	oui
Choix du positionnement de la passerelle	18	oui
L'aménagement de la RD 165	16	oui
Le giratoire de la ZA Grande Île	12	oui
Le choix du tracé	10	oui
Le pont du Versoud	9	oui
Le giratoire de La Bâtie	8	oui
La liaison avec la gare de Lancey	4	non
Le passage inférieur	3	oui
Le dossier de concertation	3	oui
Le stationnement	1	oui
Principes d'éco-conception	0	non
Contributions diverses	4	non

La synthèse des échanges présente les sujets abordés tout au long de la concertation, elle retrace :


 Les questions et remarques soulevées par les présents lors des réunions publiques.


 Les contributions reçues sur la plateforme numérique.


 Les contributions transmises par courriel par les associations.

*Les réponses apportées par le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre lors des réunions publiques.*


## Le projet dans son ensemble


 Le projet a été accueilli positivement lors des réunions publiques. L'intérêt de connecter le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) à la ZA Grande Île est reconnu, tout comme la nécessité de sécuriser la circulation des cyclistes le long de la RD 165 et de faciliter la traversée de l'Isère.


 En ligne, les contributions témoignent également d'un avis favorable des usagers sur le projet. Le besoin de sécuriser les déplacements cycles et piétons dans le secteur est largement partagé, et la proposition y répond pour une grande partie des contributeurs.


 Les associations ADTC, GRENE et AF3V accueillent favorablement ce projet indispensable au développement des déplacements à vélo et à pieds entre les deux rives du Grésivaudan, félicitent la collaboration entre le SMMAG, le Département et les communes.

## Le choix du positionnement de la passerelle

 Lors des deux réunions publiques, les présents ont partagé leur incompréhension quant au positionnement de la passerelle pour permettre aux cyclistes et aux piétons de franchir l'Isère. Une passerelle en amont leur semble plus appropriée car elle permet de connecter la future liaison inter-rives à la piste cyclable existante de la ZA Grande Île et d'éviter ainsi de traverser la RD 165.

 Même constat pour plusieurs contributeurs. Le choix de positionnement de la passerelle ne serait pas le plus adapté aux usages et aménagements existants. La passerelle en amont du pont éviterait aux usagers de traverser la RD 165 considérée selon eux comme accidentogène pour les cyclistes. Ce scénario supprimerait également le partage de la voie entre piétons, cyclistes et engins agricoles, jugé inconfortable.

 Les associations ADTC, GRENE et AF3V comprennent les contraintes hydrauliques, imposant une passerelle en aval du pont routier sur l'Isère. Dans ces conditions, elles soutiennent la réalisation d'une voie verte avec enrobé le long de la RD 165. A terme, l'aménagement devra être prolongé jusqu'à la voie ferrée où le schéma directeur cyclable prévoit un aménagement cyclable de type Chronovélo. Ces associations pointent également l'entretien très régulier que demandera la circulation d'engins agricoles sur ce tronçon.

 La FFTC partage l'avis des participants sur le positionnement de la passerelle qu'elle juge être du mauvais côté. L'association préconise une passerelle en encorbellement en matériau composite, en amont, du pont. L'association se réfère à un ouvrage comparable réalisée à Virignin-La-Balme. Ce scénario permettrait d'éviter d'avoir à utiliser le chemin d'exploitation au sud et à aménager le carrefour giratoire de la ZA Grande Île. Enfin, quelque soit le type de passerelle choisi ou son positionnement, la FFTC recommande qu'un revêtement antidérapant soit appliqué.

### Réponse apportée pendant la concertation

*Pour tout nouvel ouvrage dans l'Isère, la démarche préalable est d'identifier le projet qui a le moindre impact hydraulique. Dans ce projet, installer une nouvelle passerelle signifie plonger de nouvelles piles dans l'Isère. Si les piles de la passerelle sont positionnées en amont, des études hydrauliques supplémentaires devront être menées. Ces études alourdiraient le coût global du projet et allongeraient le temps de réalisation. De plus, pour que les piles supportent l'accumulation d'embâcles, il faudrait élargir ces nouvelles piles et donc augmenter le coût de la passerelle.*


*Le positionnement des piles de la passerelle à proximité et en aval du pont permet de bénéficier du masque hydraulique des piles de ce dernier. Ainsi, le comportement hydraulique de l'Isère reste inchangé et les embâcles continueront d'être gérés par les piles du pont routier.*


*Aujourd'hui, il existe des solutions techniques pour mettre en place une passerelle sans pile, mais aucune n'a été envisagée pour des raisons financières. Le coût d'une passerelle sans pile est deux fois supérieur à une passerelle avec pile (d'environ 8000 €/m<sup>2</sup> contre 4000 €/m<sup>2</sup> pour une passerelle avec piles). La passerelle est déjà estimée à 2,8 millions d'euros soit plus de la moitié du montant des travaux (4,840 millions d'euros).*

*Une passerelle sans pile suppose également une structure suspendue (câbles avec pylônes) qui a un impact prégnant dans le paysage. Des études plus poussées vont être menées pour essayer de réduire au minimum les piles de la passerelle (1 seule pile au lieu de 2).*

*À noter qu'à ce stade les estimations financières précises n'ont pas été réalisées. Le choix est fait en fonction de contraintes techniques auxquelles s'ajoutent les connaissances du maître d'œuvre en matière de coût des différentes techniques possibles.*

## L'aménagement de la RD 165

 Lors des réunions publiques, les présents se sont montrés satisfaits de la séparation entre la piste cyclable et la voie de circulation le long de la RD 165.


 Le tiers des contributions reçues en ligne aborde la sécurité des cyclistes et des piétons le long de la RD 165 entre le Clos Mars et la connexion avec la Belle Via. Ces contributeurs s'inquiètent de devoir partager la RD 165 avec les automobilistes tel que c'est le cas actuellement. Une piste cyclable séparée physiquement de la voirie est demandée pour plus de sécurité et de confort pour les modes actifs. Il semble que le dossier de concertation n'ait pas été assez clair sur ce point, le projet prévoit bien un aménagement propre aux piétons et cycles, séparé de la voirie.


À noter qu'un contributeur alerte sur l'effet à long terme de systématiquement dissocier les flux cyclistes des automobilistes. Selon lui, en dissociant les flux, les usagers seront de moins en moins habitués à partager l'espace public, ce qui peut nuire à la légitimité des cyclistes à rouler sur la voirie et entraîner des comportements dangereux (vitesse) et agressifs de la part des automobilistes.

### Réponse apportée pendant la concertation

*Entre le passage inférieur et la Bella via, une piste cyclable en site propre sera créée sur la route de Lancey. Des séparations physiques (bordures) seront mises en place entre la route départementale et la piste cyclable.*

## Le giratoire de la ZA Grande Île


 La question de l'aménagement de la traversée au niveau du giratoire de la ZA Grande Île a été posée lors des deux réunions publiques. Les présents soulignent la vitesse des véhicules et le manque de visibilité pour les cyclistes.


 Le giratoire de la ZA Grande Île, permettant de connecter la RD 165 à la rue du Dr Marmonnier, est également considéré comme dangereux pour les cyclistes par plusieurs contributeurs qui ont de la difficulté à comprendre comment la situation actuelle sera améliorée par le projet.


### Réponse apportée pendant la concertation


*À ce stade de l'étude, l'aménagement de ce giratoire est un point qui n'a pas encore été traité. Il est à définir avec le Département car la voirie lui appartient. Le SMMAG est conscient du fort enjeu de sécurité au niveau de cette traversée.*

## Le choix du tracé

 Les échanges des deux réunions publiques ont commencé par un débat sur le choix du tracé. Certains présents se projettent plus facilement sur le tracé n°1 qui leur semble plus confortable et plus direct. Après échanges avec la maîtrise d'ouvrage et le maître d'œuvre, les présents ont mieux compris le choix du tracé 3b et accueillent positivement la sécurisation de la traversée de la RD 165 au niveau du quartier Clos Mars.

 Certains contributeurs ne sont pas convaincus par le choix du tracé 3b qui présente plusieurs points durs impactant la sécurité des usagers (notamment au niveau du giratoire à la sortie du PEM) et dont le coût est plus élevé du fait de l'aménagement d'un passage inférieur dans le secteur Clos Mars. Tous ne sont cependant pas d'accord sur le tracé à retenir. 5 contributeurs partagent le choix du tracé 3b qu'ils jugent pertinent au regard des enjeux de sécurité, de distances entre secteurs d'habitat et d'activité et du respect de l'environnement.

 Les associations ADTC, GRENE et AF3V proposent que le projet intègre un accès sécurisé à pied et à vélo au centre équestre. Elles préconisent également que la partie commune à la véloroute Belle Via soit réalisée dès que possible car il s'agit aujourd'hui de la seule partie non sécurisée de la véloroute entre Grenoble et Bernin.

 Pour la FFTC, le tracé 3b n'est pas le meilleur car il fait passer en zone inondable.

### Réponse apportée pendant la concertation

*La création de cette liaison a pour objectif principal d'offrir, aux habitants et aux usagers du secteur, une alternative attractive et performante à l'usage individuel de la voiture pour les déplacements du quotidien, en lien avec le développement du cycle dans l'aire grenobloise.*



*Le tracé 1 est attractif sur le plan mais pose des questions majeures dans sa mise en œuvre. En effet, il traverse une zone naturelle sensible ce qui oblige des études environnementales poussées, qui ralentiraient le projet pour un aboutissement incertain.*


*De plus, ce tracé est exposé à une multiplicité d'usages. Le chemin est emprunté régulièrement par les usagers du centre équestre, cet usage doit être pris en compte et rend impossible la mise en enrobé du chemin (d'autant plus dans une zone naturelle, dans un contexte de Zéro Artificialisation Nette). Il est également emprunté par de gros engins agricoles.*


*Enfin, c'est un itinéraire plutôt orienté pour la promenade et le loisir, il est éloigné de l'urbanisation existante et n'offre pas une alternative efficace aux usagers à vélo entre leur domicile et leur lieu d'activité.*


*Le tracé n°2 ne peut être réalisé car le passage à niveau pour traverser le rond-point de la Bâtie se situe sur le domaine autoroutier concédé, toute traversée piétonne ou cyclable y est interdite.*


*Concernant les tracés n°3, les élus de Saint-Ismier, ont souhaité saisir l'opportunité d'un nouvel ouvrage pour sécuriser la traversée qui connecte les lotissements le Clos Mars à La Bâtie car elle pose aujourd'hui des problèmes de sécurité notamment pour les scolaires. C'est pourquoi le choix s'est orienté sur le tracé 3b qui permet également de répondre aux enjeux de sobriété foncière, environnementale et financière grâce à la mutualisation avec une partie du tracé de la Belle Via.*

## Le pont du Versoud

 Lors des réunions publiques, les présents ont alerté sur le fait que le tracé proposé oblige les cyclistes à traverser la RD 165 pour rejoindre la passerelle depuis le Versoud ou pour rejoindre la rue de l'Isle. Le carrefour entre la route de l'Isère, la rue de l'Isle et la RD 165 est considéré comme dangereux et les présents remarquent qu'aucun aménagement n'est proposé pour le sécuriser.

 Dans la continuité du point concernant le giratoire Grande Île, certains contributeurs questionnent la possibilité d'aménager le carrefour entre la RD 165, la rue de l'Isle et la route de l'Isère, pour sécuriser la traversée de la RD 165 pour les cyclistes.


 Les associations ADTC, GRENE et AF3V préconisent la sécurisation de la traversée de la RD 165 à vélo pour accéder à la ZA de la Grande Île par la réalisation d'une traversée type carrefour à la hollandaise, c'est-à-dire avec priorité aux piétons et cycles des deux côtés du giratoire et pourvu d'un éclairage.


 Pour la FFTC, la traversée devra également être aménagée, par un plateau traversant avec priorité aux modes doux.


### Réponse apportée pendant la concertation

*Un tel aménagement n'est pour le moment pas prévu dans le projet. Aménager un carrefour sur la RD 165 dépend de la compétence du département.*

## Le rond-point de la Bâtie

 Lors de la première réunion publique au Versoud, plusieurs présents ont jugé la traversée de la RD 165 au niveau du giratoire de la Bâtie comme un point d'insécurité, notamment lors des heures de pointe. Plusieurs présents ont affirmé que les automobilistes seront dans une phase d'accélération (sortie de bretelle autoroutière) et donc une situation comparable en termes de dangerosité à la traversée de la route de Lancey entre les deux lotissements (Clos Mars et La Bâtie). Ces présents ne comprennent donc pas pourquoi ce qui est proposé à la sortie du giratoire n'est pas à la hauteur de ce qui est proposé sur la route du Lancey (passage souterrain).


 Le giratoire reliant la route de Lancey, l'allée de la Bâtie et les accès à l'A41 est également considéré comme un point dur pour plusieurs contributeurs. Ils s'inquiètent du danger que représente la vitesse des véhicules qui entrent ou sortent de l'autoroute.

 Pour les associations ADTC, GRENE et AF3V, l'utilisation de la traversée de la RD 165 au niveau de l'échangeur autoroutier de la Bâtie par les piétons va devenir importante du fait de la desserte du PEM de La Bâtie par les lignes de cars empruntant l'A41. Elle doit être sécurisée par un passage inférieur. Si la traversée à niveau est maintenue dans le projet, les représentants souhaitent être associés à la réflexion sur sa mise en place (éclairage à détection, large îlot central...).


### Réponse apportée pendant la concertation


Concernant la traversée du giratoire de La Bâtie, l'important est de positionner celle-ci de façon à ce que la visibilité des automobilistes soit optimale. Un travail technique avec les différents gestionnaires de voiries, le Département et Area, a été mené dans le cadre du projet de Pôle d'Échange Multimodal (PEM) de la Bâtie. Ces professionnels ont conseillé de placer cette traversée suffisamment loin du rond-point afin de la rendre visible aux automobilistes et de sécuriser ainsi la traversée des modes actifs.

### Une liaison avec la gare de Lancey nécessaire

 Plusieurs contributeurs ont évoqué la nécessité de poursuivre cet aménagement jusqu'à connecter la gare de Lancey et de sécuriser le passage sous la voie ferrée.

### Le passage inférieur entre La Bâtie et Clos Mars

 Lors de la réunion publique de Saint-Ismier, certains présents se sont inquiétés de la faisabilité de la traversée sous la RD 165, notamment parce que le terrain est humide. Ils craignent que le passage soit régulièrement inondé du fait d'une mauvaise évacuation de l'eau en cas de pluie.


 Une poignée de contributeurs s'interroge aussi sur la faisabilité de cette traversée pour diverses raisons : l'étroitesse de l'allée de la Bâtie, le dénivelé ou encore le risque d'inondation...

Un des contributeurs ne partage pas ce besoin, pour lui un passage souterrain va à l'encontre de l'apaisement de la circulation sur la RD 165.


### Réponse apportée pendant la concertation

*Des sondages géotechniques vont être réalisés pour mesurer les niveaux de la nappe. Aujourd'hui, des structures étanches et des techniques de cuvelage existent pour empêcher les remontées des eaux. Par exemple à Sallanches, pour le passage à niveau routier situé sous une voie ferrée, une structure étanche a été mise en place.*

### Un dossier de concertation incomplet

 Quelques participants ont manqué d'éléments, notamment financiers, pour mieux comprendre les choix réalisés en amont de la concertation.

### Le stationnement


 Dans le secteur de La Bâtie, certains présents à la réunion publique à Saint-Ismier ont également partagé leurs inquiétudes vis-à-vis de la suppression de places de stationnement dans un périmètre déjà tendu.


 Une contribution fait également état d'un stationnement qui semble saturé.


### Réponse apportée pendant la concertation


*Le tracé par l'allée de Champrond a été étudié mais des problématiques foncières et topographiques sont présentes. Actuellement, des bus circulent sur l'allée de Champrond, la largeur de la voirie n'est pas suffisante pour accueillir une piste cyclable. Le passage du tracé sur l'allée de la Bâtie permet également d'éviter des conflits d'usages bus/ vélos. Une suppression de 7 places de stationnement est prévue sur l'allée de la Bâtie au niveau d'Oxance. Ce sont les seules places de stationnement qui seront impactées dans ce secteur. Des négociations sont actuellement en cours par la commune de Saint-Ismier pour retrouver des places de stationnement sur le secteur de la Bâtie. La commune est notamment en discussion avec le Mas le Champ Rond et le Centre Hospitalier Universitaire (CHU).*

### Diverses contributions

 Un contributeur juge le projet intéressant mais moins prioritaire que la sécurisation de la traversée du pont de l'autoroute entre Crolles et Brignoud.

 Un contributeur estime que la somme engagée dans ce projet est importante mais dérisoire au regard des enjeux de "participer à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et de réduire le volume de trafic routier". Selon lui, la voiture est favorisée dans les projets d'aménagement et ce projet n'inverse pas la tendance.

 Un contributeur met l'accent sur les services nécessaires pour inciter les usagers à utiliser le vélo : station de gonflage, banc, fontaine à eau et banc.

 Un contributeur s'interroge sur la mutualisation d'une partie du tracé avec la Belle Via dont les usagers n'auront pas les mêmes attentes (loisirs versus recherche d'efficacité dans les déplacements quotidiens.)

## CONCLUSION ET SUITES À DONNER

La concertation relative à la création d'une liaison modes actifs inter-rives entre Saint-Ismier et Le Versoud a rencontré son public.

### Concernant le tracé de la liaison inter-rives

Le projet est bien accueilli et très attendu par les participants qui soulignent la qualité du projet. Après échanges avec la maîtrise d'ouvrage et le maître d'œuvre, les participants comprennent le choix du tracé 3b qui offre l'opportunité d'un passage sécurisé pour traverser la RD 165 dans le quartier Clos Mars. Certains participants partagent l'analyse d'un tracé plus direct et répondant mieux à l'objectif annoncé de favoriser les trajets domicile-travail. Les enjeux environnementaux du tracé n°1 et réglementaires du tracé n°2 ont été partagés et compris par les participants.

Les participants se sont montrés favorables à la séparation entre la future liaison modes actifs et les voies de circulation de la RD 165. Des inquiétudes vis-à-vis de la sécurité des cyclistes subsistent toutefois à trois endroits du tracé : la traversée du giratoire de La Bâtie ; le carrefour au niveau du pont du Versoud, depuis Le Versoud et le giratoire de la ZA Grande Île.

En réponse aux questions de certains participants, le SMMAG a pu préciser les différentes variantes étudiées concernant le passage de la liaison dans le secteur de La Bâtie, et la prise en compte de la largeur des rues et le passage du bus.

Les questions et remarques concernant le passage inférieur sous la RD165 dans le quartier Clos Mars ont porté sur la topographie du site et l'étanchéité de l'ouvrage.

#### Suite à donner

*Le SMMAG a entendu les inquiétudes des participants. Il continuera à travailler en étroite collaboration avec les acteurs concernés pour assurer la visibilité et la sécurité usagers de cette liaison inter-rives.*

*Concernant l'aménagement du carrefour à l'entrée du pont du Versoud, côté Le Versoud, le SMMAG relayera le besoin de sécurisation exprimé par les participants aux services du Département.*

*L'aménagement du giratoire Grande Île sera précisé dans les suites de*

*l'étude. Le SMMAG a bien noté le fort enjeu de sécurité et de priorité des cyclistes vis-à-vis des automobilistes.*

*Le SMMAG et la maîtrise d'œuvre ont su apporter des réponses techniques et précises concernant la conception du passage inférieur sous la RD165 dans le quartier Clos Mars.*

### Concernant le positionnement de la passerelle permettant le franchissement de l'Isère

Même si les contraintes techniques et hydrauliques ont été entendues, le positionnement de la passerelle reste un inconvénient pour la majorité des participants. Un positionnement en amont du pont routier contribuerait à résoudre deux des trois points de sécurité cités ci-dessus.

#### Suite à donner

*Le positionnement de la passerelle répond aux contraintes techniques et environnementales du secteur dans lequel elle s'implante. Le SMMAG et son maître d'œuvre vont maintenant poursuivre les études pour limiter le nombre de piles et connecter ce nouvel ouvrage aux infrastructures de façon la plus confortable et sécurisée possible pour les piétons et les cyclistes.*

### Concernant la poursuite du tracé

Quelques questions et remarques sont sorties du périmètre du projet, des propositions de poursuivre le tracé, notamment jusqu'à la gare de Lancey ont été formulées.

#### Suite à donner

*Ce projet de création de liaison inter-rives s'inscrit dans une démarche globale de développement du réseau cyclable sur le territoire. Le SMMAG poursuit la mise en œuvre du schéma directeur des aménagements cyclables qu'il a approuvé le 16 novembre 2023, après concertation avec les communes et associations d'usagers du territoire*

## Concernant les principes d'éco-conception

Ce sujet n'a pas été relevé par les participants.

### Suite à donner

*Le SMMAG portera un intérêt particulier à la qualité et la durabilité des matériaux utilisés dans le cadre du projet.*

## Stationnement dans le secteur de La Bâtie

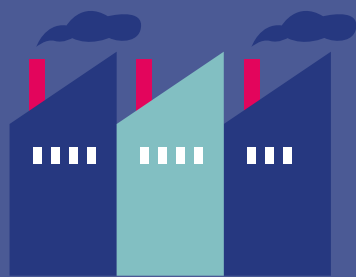
Une attention particulière est portée sur la suppression du stationnement (sept places sont supprimées).

### Suite à donner

*Le SMMAG travaille en lien avec la commune et continue d'étudier les possibilités de restituer quelques places dans les alentours du quartier de La Bâtie.*

Cette concertation est un préalable aux procédures prévues par le code de l'environnement et à la mise en compatibilité du PLU qui seront nécessaires préalablement aux travaux.

Ce bilan délibéré par le SMMAG puis rendu public, a été transmis aux communes concernées et mis à disposition en libre accès sur le site du SMMAG (<https://smmag.fr>).



Toutes les informations sur la suite  
du projet sur le site :  
**[www.smmag.fr](http://www.smmag.fr)**

**SMMAG**

Syndicat Mixte  
des Mobilités  
de l'Aire Grenobloise

