

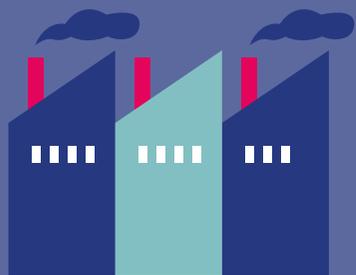


Syndicat Mixte
des Mobilités
de l'Aire Grenobloise



RÉALISATION D'UNE LIAISON MODES ACTIFS INTER-RIVES ENTRE LA BÂTIE (SAINT-ISMIER) ET LE VERSOUD

COMPTE-RENDU RÉUNION PUBLIQUE 18 JANVIER 2024 LE VERSOUD



SOMMAIRE

CONTEXTE.....4

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES...5

A RETENIR.....8



CONTEXTE

Dans la continuité de la réalisation du Pôle d'Échange Multimodal de La Bâtie, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise (SMMAG) porte le projet de création d'une liaison cycle inter-rives. L'objectif est d'encourager et de sécuriser l'usage du vélo entre le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) de la Bâtie (Saint-Ismier) et la zone d'activités « Grande Ile » (Le Versoud) en permettant notamment le franchissement sécurisé de l'Isère via une passerelle réservée aux modes actifs.

Dans ce contexte, une démarche d'accompagnement de la participation des habitant-e-s a été mise en place.

Plusieurs dispositifs sont mis en œuvre pour :

- Informer et rendre compréhensible le projet
- Permettre aux habitants d'enrichir le projet
- Échanger avec l'équipe du projet

Une première réunion publique s'est tenue le 18 janvier 2024 dans la commune du Versoud.

DÉROULÉ DE LA RÉUNION

La réunion s'est déroulée en deux temps :



1. Un premier temps de présentation qui a permis de montrer les hypothèses de tracé et l'itinéraire envisagé aux participants.



2. Après ce temps de présentation, les participant-e-s ont pu formuler leurs questions, leurs interrogations et leurs craintes lors d'un temps d'échange.

Le présent document est une synthèse des échanges qui ont lieu lors de cette réunion publique.



24 PERSONNES PRÉSENTES



**LE 18 JANVIER
A 19H**

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

LE TRACÉ

Pourquoi ne pas avoir choisi le tracé 1 ?

Quelques participant-e-s ont souligné que le tracé 1 est plus confortable pour les cyclistes que les autres tracés.

Une analyse multicritère a été menée pour choisir le tracé. Il en ressort que le tracé n°1 est un itinéraire plutôt orienté pour la promenade et le loisir et éloigné de l'urbanisation existante. Le SMMAG a pour vocation de développer toutes les mobilités notamment pour les trajets domicile/ travail.

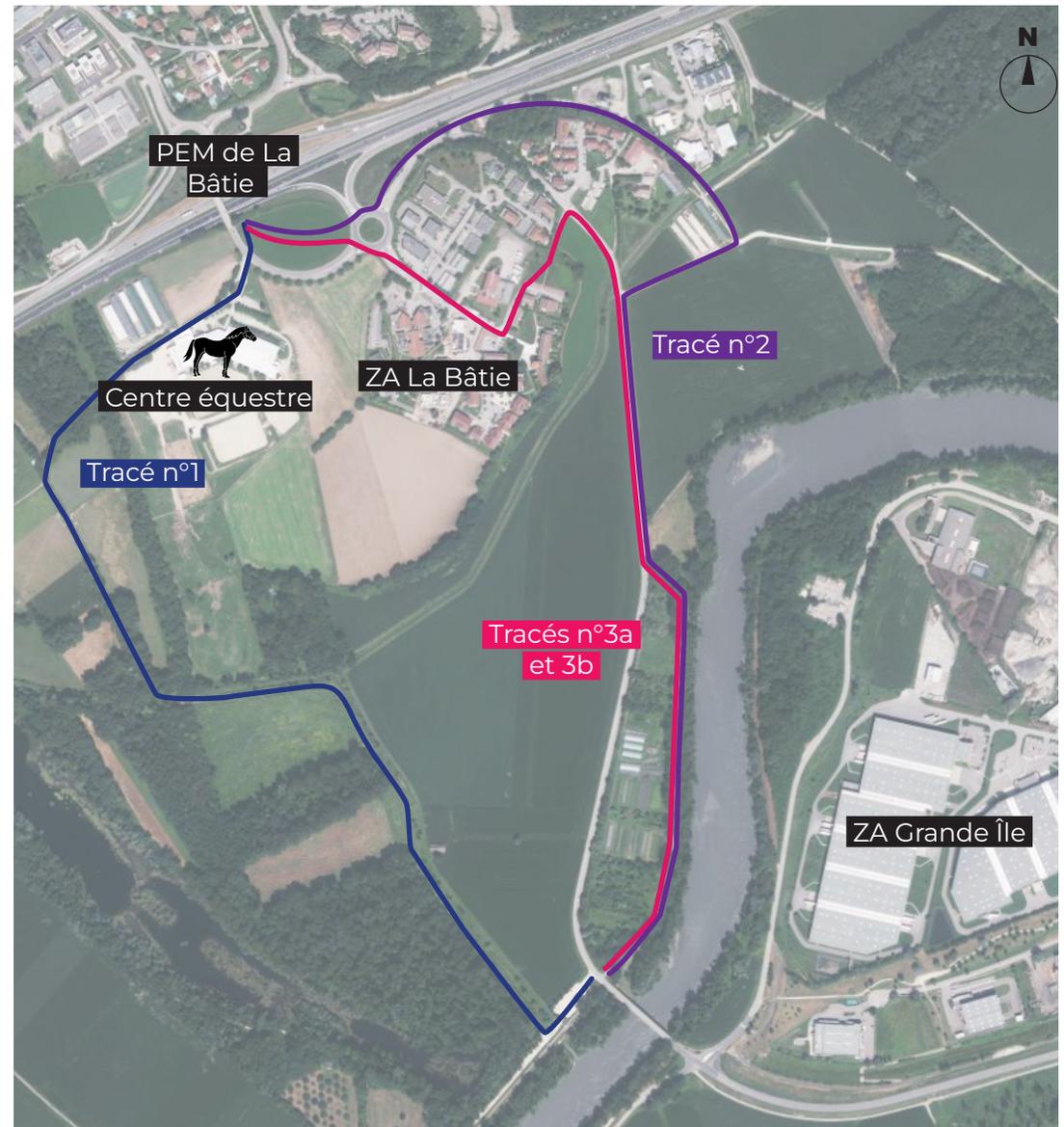
Le tracé 1 est attractif sur le plan mais pose des questions majeures. En effet, il traverse une zone naturelle sensible ce qui oblige des études environnementales poussées, qui ralentiraient le projet pour un aboutissement incertain. De plus, ce tracé est exposé à une multiplicité d'usages. En effet, 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.

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 traversées scolaires des jeunes usagers.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que le tracé 3b a été privilégié par rapport au tracé 1.

Un participant a souligné que l'urbanisme d'aujourd'hui est très orienté et facilité pour les voitures. Il regrette que les cyclistes [et les piétons] soient souvent obligés de prendre des itinéraires moins directs.

Il est vrai que les nouvelles liaisons cyclables doivent s'insérer dans des aménagements existants, à l'origine pensés pour les déplacements en voiture. Depuis plusieurs années le SMMAG vise à faciliter et encourager les déplacements à vélo. Il a mis en place un schéma directeur cyclable



▲ Les trois tracés envisagés

qui a été travaillé en concertation avec toutes les communes du Grésivaudan. Il y aura un travail à faire avec les communes pour mettre en œuvre ce schéma directeur et réussir à connecter les traversées portées par le SMMAG avec des aménagements cycles communaux.

Pour sensibiliser sur le sujet, le SMMAG a organisé un groupe de travail avec plusieurs élus. Ce groupe de travail a eu un focus sur le vélo et notamment sur quels aménagements à réaliser et comment faire en sorte que de plus en plus de gens utilisent le vélo dans leurs pratiques quotidiennes.

LA TRAVERSÉE DE LA RD165 A PROXIMITÉ DU GIRATOIRE DE L'A41

En sortie de la nouvelle passerelle du PEM franchissant l'A41 pour rejoindre l'allée de la Bâtie, l'itinéraire traverse la RD165 à proximité du giratoire. Comment avez-vous envisagé le franchissement de la Route Départementale 165 à proximité du giratoire par les modes actifs ?

Pour une majorité de participant-e-s le tracé choisi (le tracé 3B) est très sécuritaire pour les cyclistes. Ce scénario met les cyclistes dans une situation de sécurité extrêmement bonne. Cependant la traversée de la RD165 au niveau du giratoire est jugée comme un point noir de sécurité par les participant-e-s notamment lors des heures de pointe. Plusieurs participants affirment que les automobilistes seront à ce niveau-là dans une phase d'accélération (sortie de bretelle autoroutière).

Plusieurs participant-e-s expriment que ce passage est actuellement comparable en termes de dangerosité à la traversée de la route de Lancey entre les deux lotissements (Clos Mars et La Bâtie). Il est exprimé que ce qui est proposé sur la RD165 n'est pas à la hauteur de ce qui est proposé sur la route du Lancey. L'approche des deux traversées de la route départementale est jugée contradictoire.

Plusieurs participant-e-s souhaiteraient la mise en place d'un passage souterrain également sur cette traversée.

Dans un premier temps il avait été imaginé de se mettre au plus

proche du giratoire (au niveau de la traversée existante) mais cela n'était pas satisfaisant pour la sécurité. En effet, les automobilistes venant de Grenoble (A41) et prenant la bretelle de sortie pour aller vers Saint-Ismier regarderaient d'abord à gauche pour s'engager dans le giratoire et non à droite, provoquant ainsi un risque de conflit voitures/ modes actifs.

Dans le cadre de la traversée de la RD165, un travail technique a été fait avec les différents gestionnaires de voiries : le Département et Area. Les gestionnaires de voiries ont conseillé de déplacer cette traversée au plus loin du rond-point afin de la rendre visible aux automobilistes et de sécuriser ainsi la traversée des modes actifs.

Certains participant-e-s ont donné comme exemple le projet de la traversée entre la Terrasse et Tencin, qu'ils jugent très intéressant. Le SMMAG, le Département et la commune de la Terrasse étaient impliqués dans ce projet notamment financièrement. Les participant-e-s s'interrogent sur la possibilité que la commune de Saint-Ismier s'implique financièrement dans un passage souterrain au niveau du rond-point de la RD165.

La traversée modes actifs sur la RD165 sera-t-elle prioritaire par rapport aux automobilistes ?

De la signalétique sera mise en place pour signaler cette traversée (marquage piéton et cycles).

Quelle solution est-il possible de mettre en place pour faire ralentir les automobilistes au niveau de cette traversée (feu piétons, plateau surélevé...) ?

Nous sommes hors agglomération, il n'est pas possible de mettre un feu piétons et/ou des plateaux surélevés à cause de la réglementation des aménagements sur les routes départementales. Sur cette traversée, un refuge va être créé et elle sera identifiée par du marquage piéton et cycle. De plus, le Département va passer toute la zone à 50km/h.

Quelques participant-e-s proposent d'installer des catadioptres ou des candélabres à détection sur la traversée piétonne pour mieux la signaler.

ROUTE DE LANCEY

Le passage inférieur prévu sur la route départementale route de Lancey entre les deux lotissements (Clos Mars et la Bâtie) est accueilli très favorablement par l'ensemble des participant-e-s.

Quelques participant-e-s ont fait remarquer que des évacuations d'eaux assez conséquentes seraient à prévoir sous le passage inférieur.

Des sondages géotechniques vont être réalisés pour mesurer les niveaux de la nappe.

Combien coûte l'aménagement d'un passage souterrain ?

Le passage inférieur prévu entre les deux lotissements (Clos Mars et la Bâtie) est estimé à 1,2 millions d'euros, sur les 4.8 millions d'euros du coût des travaux.

Comment seront gérées les différences de pente au niveau du passage inférieur ?

Un travail va être fait sur l'aménagement des pentes pour qu'elles soient empruntables par l'ensemble des usagers. Les pentes envisagées seront d'environ 8%.

Sur la route de Lancey, la piste cyclable sera-t-elle en site propre sur la route départementale ?

Quelques participant-e-s ont exprimé qu'aujourd'hui le passage au-dessus du canal de la Chantourne est étroit.

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

Où passe le tracé privilégié dans la Bâtie ?

Sur le tracé privilégié, il y a aujourd'hui une volonté de passer dans la Bâtie, de continuer entre les garages et la limite de l'Établissement Français du Sang (EFS) et poursuivre sur le chemin jusqu'au passage inférieur.

▼ Le tracé privilégié



Avant 2026, est-il possible de sécuriser la route de Lancey et notamment de rendre plus lisible le terre-plein central situé après le lotissement du Clos de Mars en direction de Saint-Ismier ?

Quelques participant-e-s ont fait remarquer que le terre-plein central situé après l'entrée du lotissement du Clos de Mars est peu visible, ce qui entraîne des conflits d'usages et de sécurité voitures/cycles. Ils et elles souhaiteraient que ce terre-plein central soit rendu plus visible (peinture blanche, mise en place d'une signalétique).

Le Département est le gestionnaire de la voirie. Les différentes remarques sur la RD165 seront transmises au Département.

PASSERELLE SUR L'ISÈRE

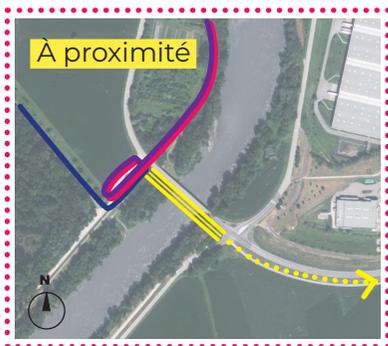
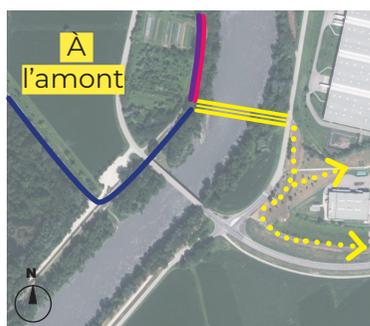
Pour le Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère (SYMBHI), quelles sont les conséquences si la passerelle est implantée en amont ou en aval du pont de l'Isère ?

Pour tout nouvel ouvrage dans l'Isère, la démarche préalable est d'identifier un projet qui a le moindre impact hydraulique. Si les piles de la passerelle sont positionnées en amont, des études hydrauliques supplémentaires devront être menées. De plus, la structure des piles de la passerelle ne supporteraient pas l'accumulation d'embâcles, il faudrait alors élargir ces nouvelles piles et donc augmenter le coût de la passerelle.

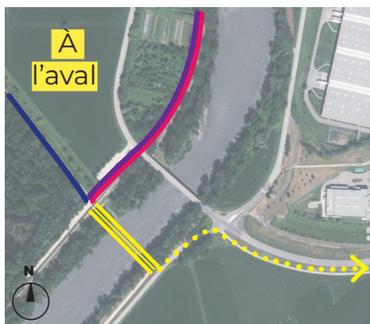
Alors qu'en mettant les piles de la passerelle à proximité en aval du pont existant, le comportement hydraulique de l'Isère sera inchangé et les problèmes d'embâcle résolus, ses piles se plaçant dans le masque hydraulique des piles du pont routier existant. L'aval a également été choisi pour relier la piste cyclable existante du Versoud située route de l'Isère.

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) pour ainsi avoir un impact moindre sur l'Isère.

▼ Présentation des trois options de franchissement



Solution retenue



La mise en place d'une passerelle sans pile a-t-elle un coût plus important qu'une passerelle avec piles ?

L'idéal serait de faire une passerelle sans pile, mais cela a un coût très important pour le projet. Ce projet n'est pas le seul sur le territoire, il faut proposer des projets qui soient qualitatifs mais aussi finançables par le SMMAG.

Aujourd'hui la passerelle représente $\frac{3}{4}$ du budget travaux du projet.

Des places de stationnement seront-elles supprimées sur le parking de la Bâtie située avant le pont de l'Isère ?

Le projet prévoit le maintien des places de stationnement présentes sur ce secteur.

Comment les cyclistes vont-ils accéder à la passerelle et au pont au vu de la différence de niveau aujourd'hui présente ?

La future piste cyclable va utiliser celle présente aujourd'hui qui passe sous le pont routier, puis elle traversera le parking actuel. Une rampe est déjà existante, la passerelle sera positionnée au niveau de cette rampe, pour ainsi permettre de revenir au même niveau que le pont existant.

Quelques participant-e-s ont également demandé s'il était envisageable d'aménager un rond-point à la sortie du pont de l'Isère (en direction du Versoud) pour casser la vitesse des automobilistes.

Quelques participant-e-s souhaiteraient qu'une signalétique soit mise en place aux entrées du pont de l'Isère pour signaler aux automobilistes que des cyclistes empruntent ce pont.

GIRATOIRE DE LA ZONE D'ACTIVITÉ DE LA GRANDE ÎLE

Quelques participant-e-s ont fait remonter que le rond-point au niveau de la Zone d'Activité de la Grande Île est très dangereux à vélo, suite à la vitesse des véhicules et à la non-visibilité des cyclistes. Alors que d'autres participants trouvent le rond-point de l'A41 plus dangereux que celui-ci.

Aujourd'hui c'est un point qui n'a pas encore été traité, il y a un aménagement à définir avec le Département car la voirie lui appartient. Le SMMAG est conscient qu'il y a un fort enjeu de sécurité au niveau de cette traversée.

Quelques participant-e-s souhaiteraient qu'une signalétique soit mise en place avant le pont du Chemin de fer (en direction de Saint-Ismier) pour indiquer aux cyclistes de ne pas s'engager sur la voirie.

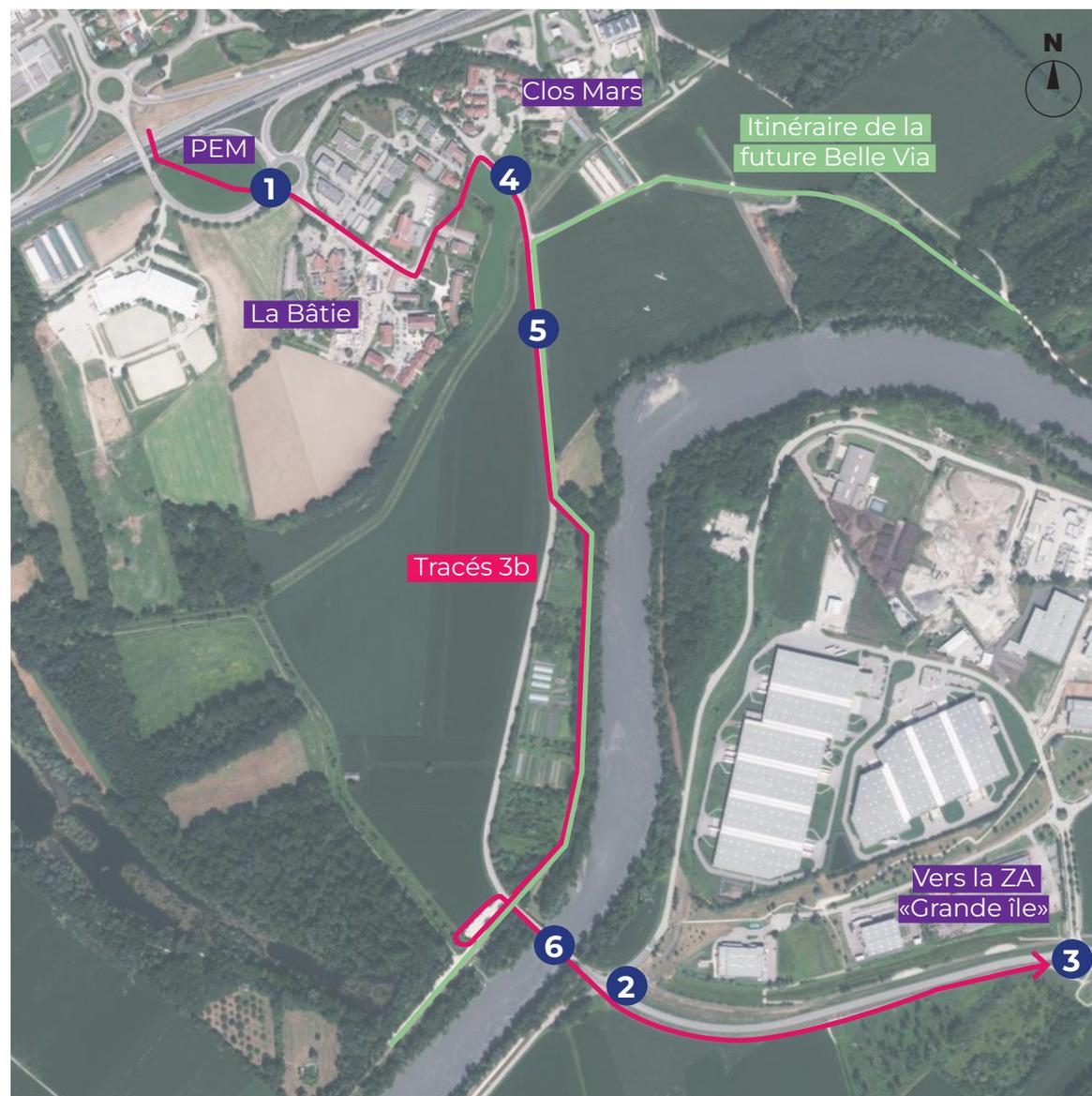
DOSSIER DE CONCERTATION

Quelques participant-e-s ont fait remarquer que dans le dossier de concertation des éléments financiers et la justification du choix des différents scénarios de la passerelle sont manquants.

A RETENIR

Lors de la réunion publique, plusieurs points noirs ont été partagés sur le tracé privilégié notamment la traversée du rond-point de la Bâtie situé à proximité de l'A41 [1], la sortie du Pont de l'Isère [2] ainsi que le rond-point de la zone d'activité « Grande Île » [3]. Un souhait de sécuriser davantage ces deux derniers points noirs de traversées a été soulevé par la majorité des participants.

Plusieurs points positifs ont été soulignés par les participants comme la création du passage inférieur sous la route départementale route de Lancey entre les deux lotissements (Clos Mars et la Bâtie) [4], l'itinéraire sécurisé le long de la route Départementale [5] et la création de la passerelle modes actifs [6].



▲ Les points du tracé soulevés par les participants

Toutes les informations sur
la concertation sur le site :
www.smmag.fr

SMMAG

Syndicat Mixte
des Mobilités
de l'Aire Grenobloise

