

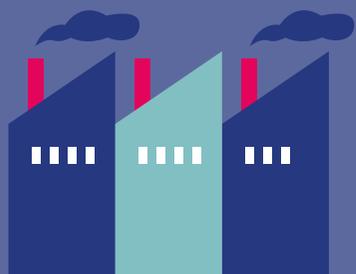


Syndicat Mixte
des Mobilités
de l'Aire Grenobloise



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

COMPTE-RENDU RÉUNION PUBLIQUE 24 JANVIER 2024 SAINT-ISMIER



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.

Une seconde réunion a eu lieu le 24 janvier dans la commune de Saint-Ismier.

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.



18 PERSONNES PRÉSENTES



**LE 24 JANVIER
A 19H**

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

LE TRACÉ

Plusieurs participant-e-s ont fait remarquer que le tracé privilégié comporte deux points durs : le giratoire de l'échangeur d'autoroute et le rond-point de la zone d'activité « Grande Ile ».

Pourquoi ne pas avoir choisi le tracé 1 ?

Plusieurs participant-e-s jugent que le tracé 1 est plus confortable pour les cyclistes que les autres tracés.

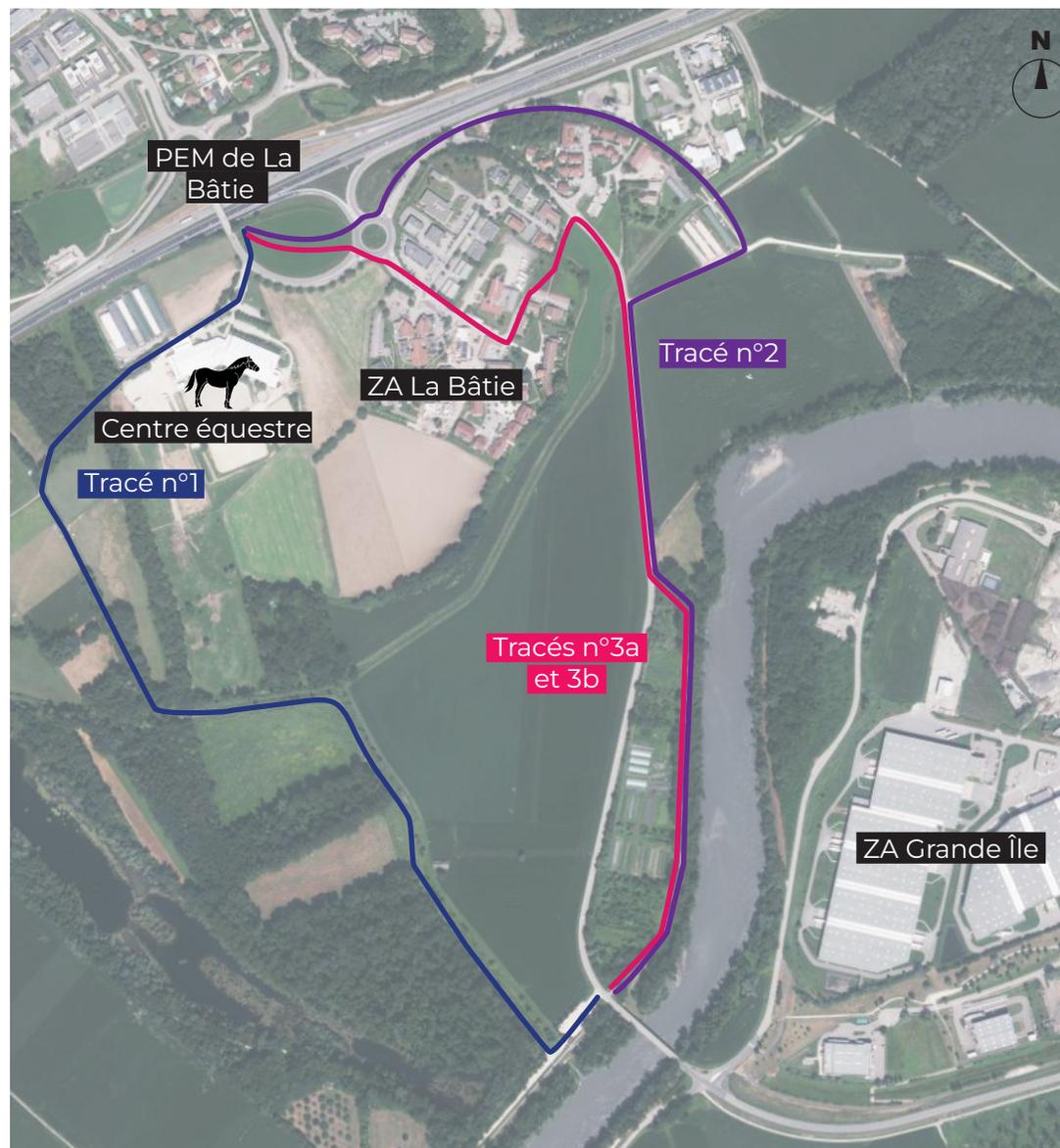
Quelques participant-e-s ont également soulevé que le tracé 1 est plus direct pour les cyclistes et paraît être moins coûteux dû au non aménagement d'un passage souterrain.

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 des scolaires accédant à l'arrêt de bus près du giratoire de La Bâtie.

Pour des enjeux également de sobriété foncière, environnementale et financière et de mutualisation des tracés. Le tracé privilégié utilise une partie du tracé de la Belle Via.



▲ Les trois tracés envisagés

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

Sur le tracé N°1, il a été justifié que le tracé ne pourra pas être enrobé pour des questions environnementales. Un participant (Membre de la Fédération française de cyclotourisme. Parle au nom de 120 000 personnes.) a affirmé que l'enrobé est le matériau le plus écologique qui existe.

Un participant (correspondant local de la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) Auvergne Rhône Alpes et aussi membre d'une association de la protection de la nature locale au Versoud) a fait remarquer que le tracé n°1 pose de nombreuses difficultés par rapport aux enjeux de protection de la nature. L'espace naturel de la Bâtie abrite aujourd'hui beaucoup de richesse (présence de castors, zones humides...). La mise en enrobé de la piste impacterait énormément les zones humides existantes. Le participant a également fait remarquer que des autorisations environnementales seront nécessaires et qu'il y aura certainement des oppositions au projet. Selon lui, ce tracé n'est donc pas le choix le plus efficace pour une réalisation rapide suite aux différentes contraintes administratives qu'il engendre, et avec un résultat incertain.

Pourquoi avoir écarté le tracé n°2 ?

Le tracé n°2 a été écarté pour des contraintes réglementaires et de sécurité. L'Etat n'accepte pas qu'un passage à niveau soit créé sur le domaine public autoroutier concédé.

Le tracé 3b va-t-il bénéficier d'un éclairage ?

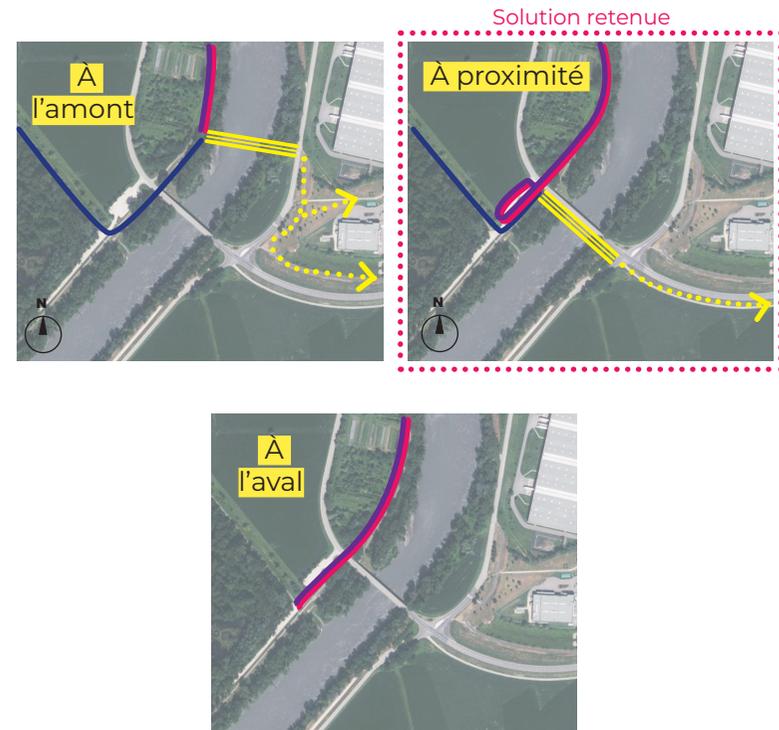
Sur la traversée de la Bâtie, l'éclairage est déjà présent. La partie de la piste cyclable de la Belle Via ne comprendra pas d'éclairage.

Un participant (Membre de la Fédération française de cyclotourisme) affirme que des marquages phosphorescents existent et sont peu coûteux car ils sont alimentés par l'énergie solaire.

PASSERELLE SUR L'ISÈRE

Plusieurs participant·e-s ont fait remarquer que le futur positionnement de la passerelle est mal connecté à la piste cyclable existante présente sur la route départementale 165 côté Le Versoud. Pour eux, l'emplacement de la passerelle en amont du pont de l'Isère semblait plus approprié car il permettrait d'éviter la traversée de la route départementale 165.

▼ Présentation des trois options de franchissement



Certain·e-s participant·e-s ont également fait remarquer que lors des périodes exceptionnelles de grandes crues de l'Isère le passage sous le pont de l'Isère (rive droite) serait inondé, obligeant ainsi les cyclistes à emprunter la route départementale 165.

Avez-vous fait des études avec des matériaux composites pour l'encorbellement de la passerelle sur le pont ?

Un participant (Membre de la Fédération française de cyclotourisme) demande si des études ont été faites pour réaliser un encorbellement avec des matériaux composites. Il a donné l'exemple de la commune du Frat dans le Gard qui a réalisé un encorbellement en matériaux composites sur un pont avec une structure similaire au Pont de l'Isère.

Aujourd'hui, le pont de l'Isère fait 8 mètres de large, l'installation d'un encorbellement représenterait 50% de sa structure (environ 4 mètres de large). Le pont de l'Isère est un ouvrage VIPP (Ouvrage avec des poutres préfabriquées avec précontraintes) qui présente de fortes pathologies structurelles. Le Conseil Départemental a mis son veto sur l'aménagement d'un encorbellement sur le pont, pour éviter un risque de dégradation de l'ouvrage.

Est-il possible de créer une passerelle sans pile pour éviter les contraintes hydrauliques ?

Aujourd'hui, il existe des solutions techniques pour mettre en place une passerelle sans pile. La mise en place d'une passerelle sans pile n'est pas envisagée pour des raisons financières. Le coût d'une passerelle sans pile est deux fois supérieur à une passerelle avec pile. Le coût d'une passerelle sans pile est d'environ 8000 €/m² contre 4000 €/m² pour une passerelle avec pile. Aujourd'hui, la passerelle avec pile est estimée pour un budget total de 2,8 millions d'euros.

Une passerelle sans pile suppose une structure suspendue (câbles avec pylônes) et a un impact prégnant dans l'environnement contrairement à une passerelle avec pile.

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 le fonctionnement hydraulique de l'Isère.

Plusieurs participant·e·s ont proposé de mettre en place un giratoire hollandais à l'entrée du pont de l'Isère en direction de Saint-Ismier pour sécuriser la traversée de la route départementale 165. (Un rond-point à la hollandaise est un aménagement à sens giratoire, avec une voie réservée aux cyclistes. Dans ce rond-point les cyclistes sont prioritaires. Pour entrer et sortir du rond-point les véhicules motorisés doivent d'abord céder le passage aux cyclistes.)

PASSERELLE DU PEM

Pourquoi la nouvelle passerelle du PEM a-t-elle été implantée ici ?

Pour franchir une autoroute, le SMMAG est soumis à des normes spécifiques sur les autoroutes. Le SMMAG n'est pas maître de l'emplacement de la passerelle. A l'époque, le choix a été fait d'installer la passerelle au plus proche du pont suite aux préconisations des services de l'Etat et devait répondre également à l'enjeu prioritaire qui était la connexion du pôle d'échanges multimodal sur ces deux rives.

La passerelle a pour rôle majeur la facilitation des franchissements piétons/cycles entre les deux sites mais elle a également un rôle de connexion pour l'accès aux transports en commun.

LA BÂTIE

Plusieurs participant·e·s ont fait remonter qu'il y avait aujourd'hui un manque cruel de stationnement dans le secteur de la Bâtie.

Un participant de l'entreprise Oxance a fait remonter que les places de stationnement de la maison d'accueil spécialisée Le Champ Rond sont utilisées par des personnes extérieures, provoquant ainsi une contrainte pour le personnel soignant. De plus, il souhaiterait que le tracé envisagé ait le moins d'impact possible pour la promenade des personnes en situation de handicap qu'ils accueillent.

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 de Saint-Ismier est en négociation avec le Mas le Champ Rond pour la rétrocession de certaines places privées d'Oxance au domaine public. Une extension de stationnement est également en discussion avec le Centre Hospitalier Universitaire (CHU), pour racheter une part de leur terrain (au sud du rond-point) pour aménager quelques places de stationnement supplémentaires.

A-t-il été étudié de faire passer la piste cyclable sur l'allée Champrond ?

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.

PASSAGE SOUTERRAIN DE LA BÂTIE

Quelques participant.e.s ont fait remarquer que des évacuations d'eaux assez conséquentes seraient à prévoir sous le passage inférieur. Des exemples similaires de passages souterrains en zone d'inondable ont-ils été aménagés ?

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

Le tracé de la piste cyclable sur la route départementale 165 sera-t-elle séparée de la route ?

Le tracé de la piste cyclable va être sécurisé. Des séparations

physiques (bordures hautes) seront mises en place entre la route départementale et la piste cyclable.

ROND-POINT ZONE D'ACTIVITE GRANDE ILE

Quelles solutions seront mises en place pour traverser cette route départementale au niveau du rond-point de la Zone d'activité « Grande Ile » ?

Plusieurs participant.e.s ont fait remonter que le rond-point de la ZA de la Grande île est peu sécurisé à vélo en partie à cause de la vitesse des véhicules.

Des études sont encore à mener sur ce secteur pour que la traversée soit sécurisée pour l'ensemble des usagers (enfants, adultes...). Cet aménagement est à définir avec le Département car la voirie lui appartient. Le SMMAG est conscient qu'il y a un enjeu fort de sécurité au niveau de cette traversée.

BELLA VIA

La Belle via va-t-elle être aménagée avec de l'enrobé ?

La Bella Via sera aménagée en enrobé.

HORS PÉRIMÈTRE PROJET

Dans le schéma directeur des itinéraires cyclables du SMMAG est-il prévu de s'occuper de la connexion entre Domène et Montbonnot via la RD11 pour rejoindre l'échangeur ?

Cette connexion a été identifiée dans le schéma directeur des itinéraires cyclables du SMMAG.

Le schéma directeur des itinéraires cyclables du SMMAG a été adopté récemment après de nombreuses concertations avec les acteurs du territoire (communes, associations d'usagers, etc.). C'est un document qui répertorie les besoins de l'ensemble des secteurs. À partir de ce schéma des projets vont se mettre en œuvre progressivement dans le temps avec les moyens financiers et techniques des différents acteurs.

Des études seront menées ultérieurement pour faire évoluer la connexion entre Domène et Montbonnot.

Des outils de dialogue réguliers appelé « Comités de mobilité » sont mis en place. Ces comités de mobilité sont ouverts aux habitants, aux associations d'usagers, etc. Deux comités de mobilité vont avoir lieu prochainement dans le Grésivaudan. Un premier comité de mobilité aura lieu le 6 février au Versoud.

Certains participant.e.s soulèvent qu'aujourd'hui aucune liaison cycles n'existe entre Saint-Hilaire-du-Touvet et Saint-Nazaire-les-Eymes.

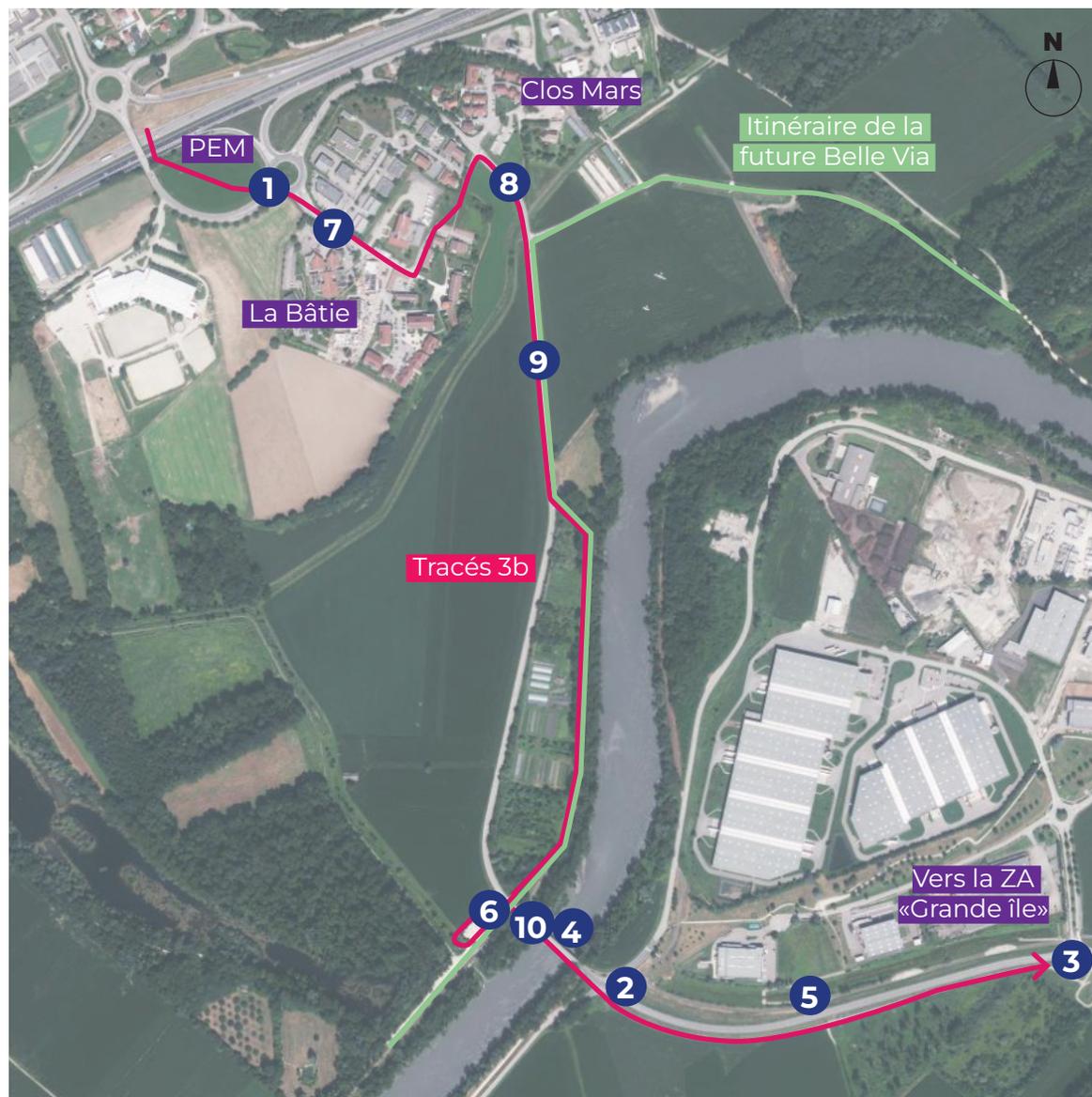
A RETENIR

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'activités « Grande Île » [3]. Un souhait de sécuriser davantage ces deux derniers points noirs a été soulevé par la majorité des participants.

Plusieurs participant-e-s ont fait part d'une préférence pour l'implantation de la passerelle à l'amont du Pont de l'Isère [4] pour permettre une meilleure connexion avec la piste cyclable existante le long de la route départementale [5]. Des inquiétudes ont été soulevées sur le passage de la piste cyclable sous le pont de l'Isère pendant les grandes crues de l'Isère [6].

Le manque de stationnement dans la Bâtie [7] semble un enjeu à prendre en compte dans le projet.

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) [8], l'itinéraire sécurisé le long de la Route Départementale [9] et la création de la passerelle modes actifs [10].



▲ 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

