

1. Les justifications du projet

- Oublie tous les équipements visant à relier les gens de manière apaisée. Par exemple, la voie sur berge rive gauche du Drac n'est quasiment pas raccordée aux centres de Sassenage et Fontaine. Et pourtant les besoins sont criants,
- Oublie le trafic induit par les cyclistes. Nous constatons actuellement que malgré la dangerosité du carrefour pour les cyclistes et piétons, le flux cycliste n'est pas nul (1000 cyclistes/jour selon la Métro). On peut donc tabler sans problème sur une augmentation de celui-ci.
- Artificialiser les sols, avec une insuffisance de la végétalisation, au détriment de la biodiversité, de l'infiltration des eaux pluviales et de l'adaptation au changement climatique.
- Augmente l'artificialisation des sols due à l'étalement urbain conséquent à l'augmentation de la facilité de déplacements avec des moyens individuels.

1.3 Conclusion sur l'utilité de ce projet

Une dizaine d'années après les premières discussions autour de ce projet, le contexte a profondément évolué : développement du télétravail, essor des mobilités cyclables, mise en place de nouveaux aménagements facilitant l'accès à la Presqu'île, sans oublier la hausse du coût de l'énergie. Ces évolutions interrogent la pertinence d'un nouvel accès routier, dont l'utilité globale reste à démontrer, d'autant qu'aucune donnée précise n'a été communiquée par la Métropole pour en justifier la nécessité.

Face à la saturation actuelle du pont d'Oxford, la réponse envisagée consiste à créer une nouvelle voie de desserte automobile afin de reporter une partie du trafic vers le carrefour de l'Argentièr. Cette approche repose une nouvelle fois sur le principe du « toujours plus de routes », alors que l'augmentation des capacités routières est susceptible de générer du trafic induit et de reconstituer, à terme, les congestions que le projet prétend résorber. Elle risque ainsi de favoriser davantage les déplacements individuels motorisés, sans apporter de réponse durable aux enjeux de mobilité du territoire.

Dans le même périmètre, des besoins concrets ont pourtant été identifiés pour améliorer la circulation des bus C6, 54 et T64, notamment sur les accès au pont des Martyrs et sur l'avenue des Martyrs, où les ralentissements aux heures de pointe pénalisent leur régularité. Des aménagements dédiés aux transports en commun permettraient de renforcer leur attractivité et leur efficacité, au bénéfice d'un plus grand nombre d'usagers. Cela comprend aussi l'approche du carrefour à feux de la sortie de l'autoroute.

Au regard de l'évolution des pratiques de mobilité, des besoins identifiés et de l'absence d'éléments probants justifiant la création de ce nouvel accès automobile, sa nécessité apparaît aujourd'hui contestable. Les priorités devraient davantage porter sur le développement des alternatives à la voiture individuelle et sur un partage plus équilibré de l'espace public.

Si l'association salue les aménagements prévus en faveur des piétons et des cyclistes, **l'association Se Déplacer Autrement ne peut pas souscrire complètement à ce projet, et émet donc un avis GLOBALEMENT DÉFAVORABLE sur ce projet.**

Si, malgré ces constats, la Métro souhaite poursuivre l'exécution alors l'association Se Déplacer Autrement restera constructive et souhaite vivement y être associée afin de faire entendre les voix alternatives au déplacement automobile. C'est pour cette seule et unique raison que l'association Se Déplacer Autrement a continué d'étudier les aspects techniques de ce projet.

2. Propositions d'aménagements

2.1 Préambule

La conception reste conforme au programme proposé par la Métropole, qui prévoit de faire de cet aménagement une zone de retournement pour les véhicules motorisés en provenance de l'A480.

Il est constitué de 4 entrées/sorties :

- Martyrs côté Nord,
- Maladière côté Ouest,
- Argentièr côté Sud,

- Sure côté Est.

Les travaux doivent aussi prendre en compte les aménagements qui découlent nécessairement de la reprise de fonctionnalités du giratoire. Ces travaux sont donc indissociables du projet "giratoire".

Ils comprennent (liste non exhaustive) :

- La création d'une passerelle "mode doux" pour franchir la rue de Chamechaude. Cette passerelle a une portée d'une quinzaine de mètres entre points d'appuis (micropieux),
- La création des pistes cyclables et trottoirs entre le giratoire et la liaison de la piste cyclable juste avant le pont des Martyrs (Complément de talus).

2.2 Points techniques

2.2.1 Aménagement du giratoire

Le giratoire sera aménagé à la hollandaise selon les recommandations du Cerema.

L'association sera vigilante sur les détails techniques pour que l'aménagement soit de bonne qualité.

Liste des points de vigilance

- Respect des largeurs : cycles 3,50 m et piétons 2 m,
- Dans les intersections, le niveau des chaussées sera réglé pour que les cyclistes et les piétons n'aient pas de caniveau à franchir au motif qu'il faut respecter le fil d'eau. La conception doit en tenir compte dès le début,
- Les usagers qui doivent rester visibles par toutes les conditions sont les plus vulnérables, donc les cyclistes et les piétons. Les candélabres seront positionnés de manière à garantir une bonne visibilité, sans créer de zones d'ombre ni empiéter sur les cheminements piétons et cyclables. L'éclairage devra toutefois être pensé pour limiter la pollution lumineuse et ses effets néfastes sur la faune et la flore,
- Ne pas prévoir d'obstacles (poteaux, bornes) sur l'axe médian aux entrées et sorties (ce mobilier urbain n'existe pas au milieu des chaussées routières, alors pourquoi au milieu des pistes cyclables ?). C'est extrêmement dangereux pour les cyclistes.

2.2.2 Évaluations des eaux de ruissellement

Nous avons constaté que lors des épisodes pluvieux, toute la zone du carrefour actuel se transforme en piscine au point d'empêcher la circulation des piétons et des cyclistes. Les véhicules ne faisant pas particulièrement attention aux autres.

Comme les travaux seront d'une assez grande ampleur, les écoulements doivent être étudiés afin de ne pas voir le problème resurgir y compris lors des épisodes Cévenole. Nous rappelons que ceux-ci ne feront que s'accroître avec le réchauffement climatique dont nous sommes responsables.

2.2.3 Passerelle sur la rue de Chamechaude.

La place sur le tablier du pont-cadre étant entièrement dévolue au transport routier (voie de bus en site propre et 2 voies pour le reste du trafic). Il est nécessaire de construire une passerelle pour les modes doux cyclistes et piétons.

L'expérience montre que ces deux modes ne doivent pas être mélangés à cause d'un différentiel de vitesse trop important.

Vitesse d'un cycliste 18 à 20 km/h et vitesse de déplacement d'un piéton 4 à 5 km/h. Le cycliste circule entre 3,6 et 5 fois plus vite qu'un piéton.

Ce rapport de vitesse est comme si un vélo cargo circulait sur une autoroute où les usagers roulent à 100 km/h sur une seule et même voie.

Ce mélange de modes de déplacement est à proscrire. La largeur de la passerelle sera donc pour les deux voies cyclables et 2 m pour les piétons. La largeur de 2 m est normale et sans obstacle.

2.2.4 Bases utilisées pour les schémas proposés.

Aucun plan d'existant ne nous a été transmis. Toutes les solutions étudiées l'ont été à partir de photos aériennes (source IGN).

Largeur des voies bus 3,20 m et voitures : 3 m

Largeur piste cyclable bidirectionnelle : 3,50 m

Largeur du trottoir : 2 m

Espace de stockage pour les véhicules en sortie = 5,00 m

Méthode de description des fonctionnalités après travaux

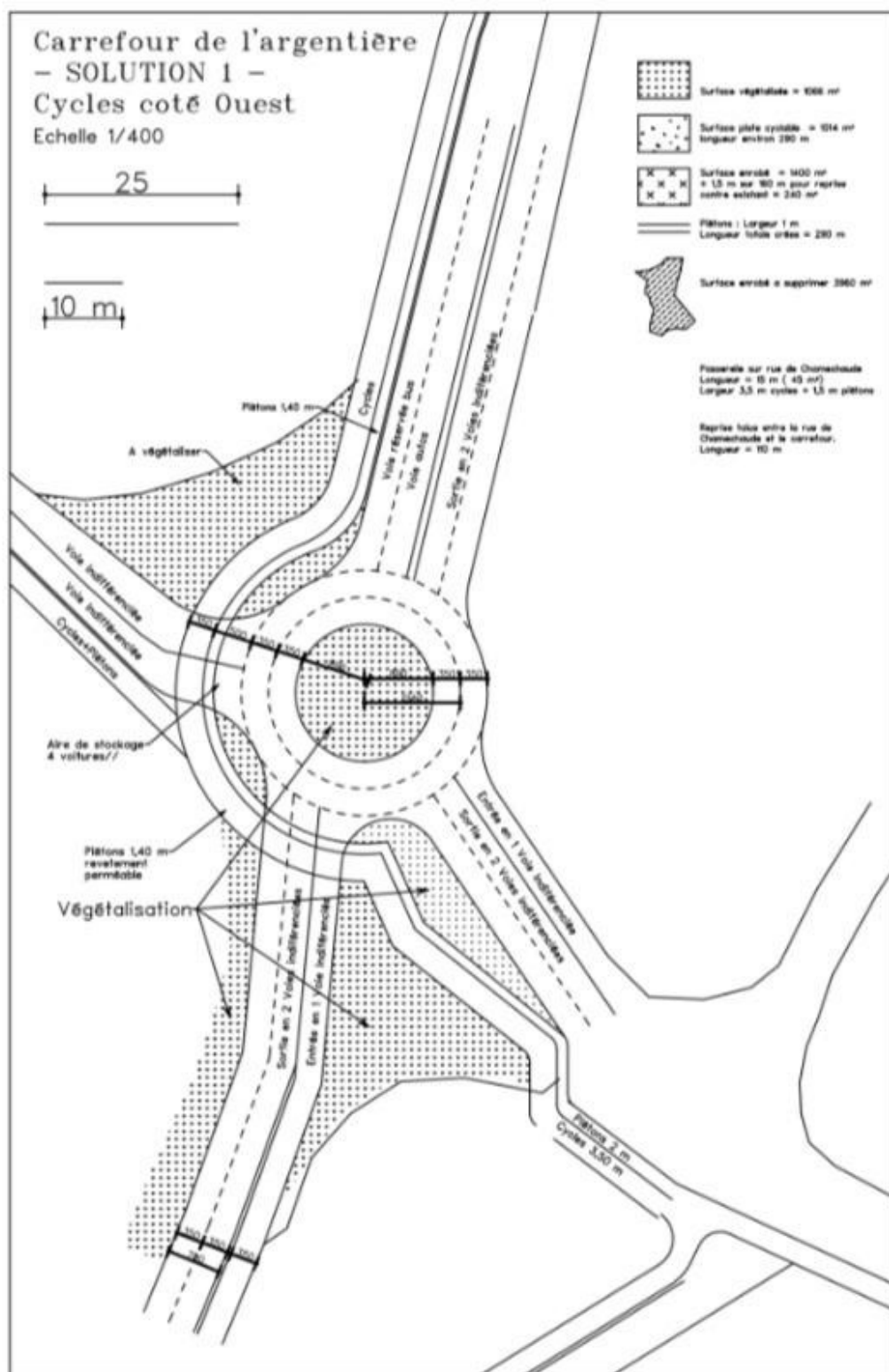
La description s'entend pour le sens de la circulation. Donc "Entrée" signifie Entrée dans le giratoire pour un utilisateur. Véhicules = Tous les véhicules à moteur sauf les bus.

La description de chaque liaison est faite dans le sens trigonométrique autour du giratoire.



2.2.5 Giratoire Solution 1

Solution de liaison de la rive gauche du Drac au giratoire par le côté OUEST



Martyrs

- Sortie : deux voies indifférenciées, Entrée : une voie véhicules,
- Entée : une voie bus,
- Piétons : un trottoir,
- Vélos : une piste bidirectionnelle

Maladière

- Sortie : deux voies indifférenciées se transformant en une voie après le passage cyclable, Entrée : une voie indifférenciée,
- Vélos : une piste bidirectionnelle

A cette liaison, il n'est pas prévu de voie dédiée piétons. C'est un gros manque. Il faudra réduire la place dédiée aux transports motorisés afin de leur créer une place.

Le croisement avec la piste cyclable est fait après une aire de stockage.

Pour la traversée des voies véhicules et bus, le passage piéton est compris dans l'aire de stockage. Ce qui signifie qu'en cas de véhicules et/ou bus arrêtés dans l'aire de stockage, les piétons vont utiliser la voie cyclable. Cette disposition n'est absolument pas sécuritaire ni pour les cyclistes ni pour les piétons. C'est (peut-être) une concession envisageable car le nombre de piétons est faible.

Argentière

- Vélos : une piste bidirectionnelle,
- Piétons : un trottoir
- Sortie : deux voies indifférenciées se transformant (ou non) en une voie après le passage cyclable.
- Entrée : une voie indifférenciée
- Piétons : un trottoir

Le croisement avec la piste cyclable est fait après une aire de stockage.

Le traversée piétonne est comprise dans l'aire de stockage. Ce qui signifie qu'en cas de véhicules et/ou bus arrêtés dans l'aire de stockage, les piétons vont utiliser la piste cyclable. Cette disposition n'est absolument pas sécuritaire ni pour les cyclistes ni pour les piétons. C'est une concession envisageable car le nombre de piétons est faible.

Compte tenu de la largeur de l'avenue de l'Argentière et de sa liaison avec des lieux d'habitations fortement peuplés, il est nécessaire d'envisager un trottoir de chaque côté de la zone motorisée.

Sure

- Vélos : une piste bidirectionnelle,
- Piétons : un trottoir
- Sortie : deux voies indifférenciées se transformant (ou non) en une voie après le passage cyclable.
- Entrée : une voie indifférenciée

Il est nécessaire de repenser l'arrêt bus pour ne pas boucher la sortie du giratoire et que les cyclistes ne soient pas rejetés sur la route ou bloqués par les utilisateurs du bus.

Rue de Chamechaude

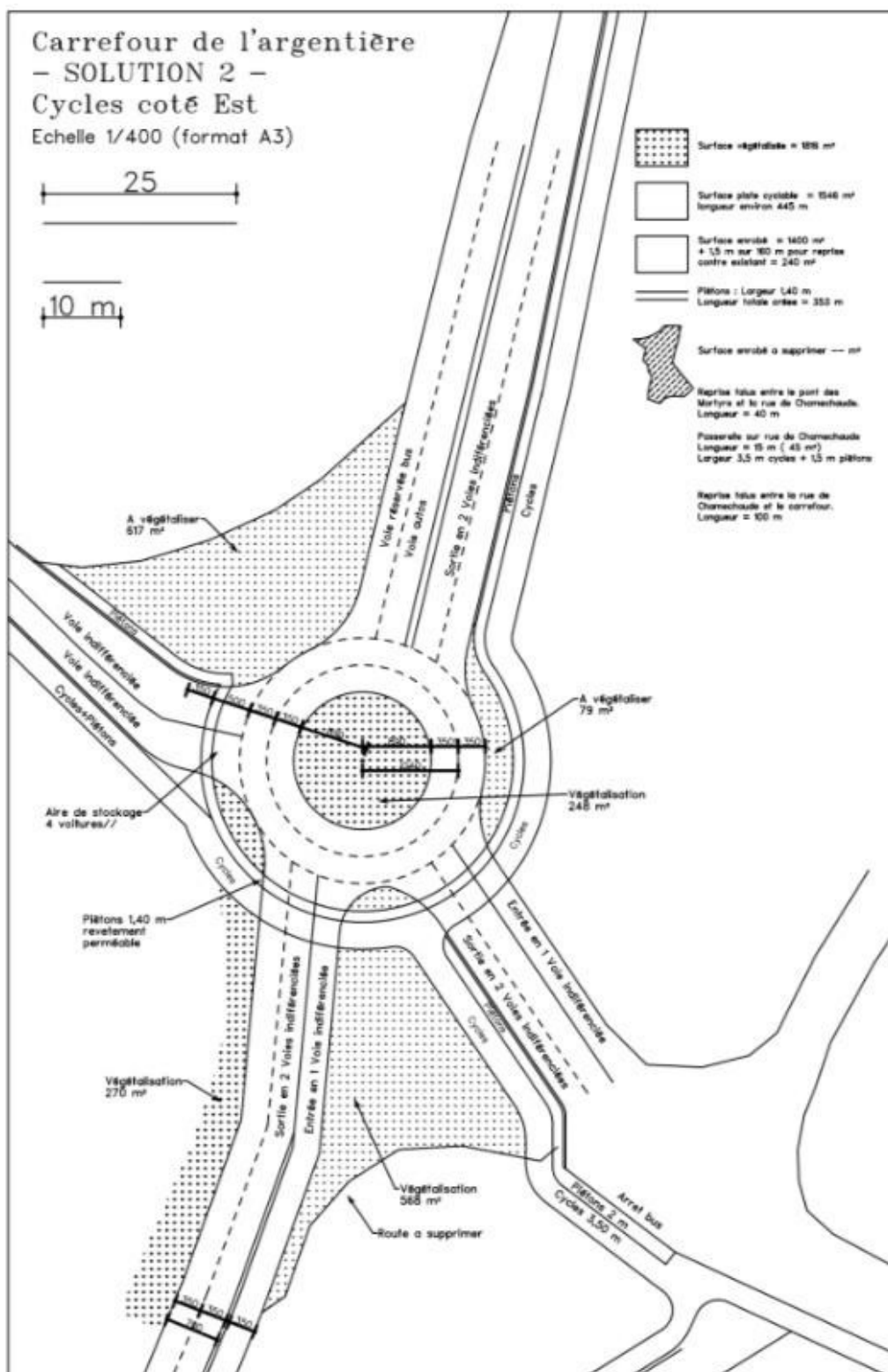
Réalisation d'une passerelle sur une longueur de 15 m est à réaliser côté OUEST.

Pont des Martyrs

Pour rejoindre le carrefour de l'Argentière, les cyclistes arrivant du pont des martyrs vont devoir exécuter une 360° en passant sous le pont avec un dénivelé sensible (de l'ordre de 7 m). C'est le gros point noir de cette solution. Il faut impérativement réduire la pente de la voie cyclable entre la berge et la route sur le côté EST (non tracé faute de plans suffisants. Le niveau minimum obligé correspond à la passerelle sur la rue de Chamechaude. Le talus doit être dérasé. C'est d'ailleurs une bonne chose car la présence d'une piscine en pied de talus doit être prise en compte.

2.2.6 Giratoire Solution 2

Solution de liaison de la rive gauche du Drac au giratoire par le coté EST



Martyrs

- Piétons : un trottoir,
- Vélos : une piste bidirectionnelle
- Sortie : deux voies indifférenciées, Entrée : une voie véhicules,
- Entrée : une voie bus,

Maladière

- Sortie : deux voies indifférenciées se transformant en une voie après le passage cyclable, Entrée : une voie indifférenciée,
- Vélos : une piste bidirectionnelle

A cette liaison, il n'est pas prévu de trottoir. C'est un gros manque. Il faudra réduire la place dédiée aux transports motorisés afin de leur créer une place.

Argentière

- Sortie : deux voies indifférenciées se transformant (ou non) en une voie après le passage cyclable.
- Entrée : une voie indifférenciée

Le croisement avec la voie cyclable est fait après une aire de stockage.

La traversée piétonne est comprise dans l'aire de stockage. Ce qui signifie qu'en cas de véhicules et/ou bus arrêtés dans l'aire de stockage, les piétons vont utiliser la voie cyclable. Cette disposition n'est absolument pas sécuritaire ni pour les cyclistes ni pour les piétons. C'est une concession envisageable car le nombre de piétons est faible.

La proposition ne comporte ni trottoirs ni pistes cyclables sur l'avenue de l'Argentière. Un aménagement complet des petites routes adjacentes est absolument nécessaire pour le maillage avec la création complète d'une Chronovélo (prévue au plan directeur initial).

Sure

- Sortie : deux voies indifférenciées se transformant (ou non) en une voie après le passage cyclable. Entrée : une voie indifférenciée
- Vélos : une piste bidirectionnelle,
- Piétons : un trottoir

Attention cet aménagement est à repenser profondément car la rue de la Sure est traversée deux fois sans gain véritable et les rayons de courbures pour les entrées et sorties ne sont pas corrects.

Pour le moment cette solution n'est pas présentable en l'état.

Rue de Chamechaude

Réalisation d'une passerelle d'une longueur de 15 m est à réaliser côté EST.

Pont des Martyrs

Pour rejoindre le carrefour de l'Argentière, les cyclistes arrivant du pont des martyrs vont devoir exécuter un contournement à 360° en passant sous le pont avec un dénivelé sensible (de l'ordre de 7 m). C'est le gros point noir de cette solution. Il faut impérativement réduire la pente de la voie cyclable entre la berge et la route sur le côté EST (non tracé faute de plans suffisants. Le niveau minimum obligé correspond à la passerelle sur la rue de Chamechaude. Le talus doit être dérasé. C'est d'ailleurs une bonne chose car la présence d'une piscine en pied de talus devra être prise en compte.

