

Les grandes coupures urbaines

Bordée de montagnes et traversée par deux rivières, la région grenobloise est aussi transpercée par des autoroutes et des voies ferrées. Ces éléments naturels ou artificiels constituent autant de coupures obligeant trop souvent les cyclistes à effectuer de longs détours ou à emprunter des corridors dédiés aux déplacements motorisés.

Depuis la reconstruction de la passerelle du Rondeau entre Echirolles et Seyssins au-dessus du Drac, aucun ouvrage dédié aux modes actifs n'a été réalisé bien que la pratique du vélo ait fortement augmenté (+43% depuis 2008). C'est indéniablement un frein à l'usage du vélo et au développement de la marche à pied.

Les infrastructures tel que des passerelles vélos/piétons sont en effet un élément crucial pour le confort et le développement des déplacements à vélo. Elles participent non seulement à la sécurité des cyclistes confirmés, elles rendent aussi le vélo attractif pour de nouveaux usagers. Enfin, elles sont une forme de communication et un moyen de visibiliser ce moyen de transport.

Nous vous présentons dans ce dossier les coupures les plus évidentes et les passerelles dont la réalisation favoriserait l'atteinte de l'objectif de triplement de la part modale vélo souhaitée par les élus de la Métropole.

Passerelle Mauvernay entre La Buisse et Centr'Alp

L'A48 constitue une coupure importante pour les personnes se déplaçant à vélo et devant rejoindre la zone d'activités de Centr'Alp localisée sur les communes de Moirans, St Jean de Moirans et Voreppe. 5000 salariés y travaillent et un nombre non négligeable doit emprunter le pont dédié aux véhicules qui laisse un cheminement de largeur réduite pour les piétons et n'offre aucune sécurité pour les cyclistes. Le demi-échangeur, inauguré en 2014, venant en complément du premier pour la direction de Lyon a aggravé la situation des cyclistes par la mise en place d'îlots centraux sur les voiries d'accès.

Avec d'autres associations du pays Voironnais, l'ADTC demande la réalisation d'une passerelle dédiée aux modes actifs dont le coût est évalué à 1 M€ Lors des échanges entre AREA, les collectivités et les



associations sur la modification du projet de demi-échangeur sur l'A48 en direction de Lyon qui ont permis de faire passer son coût de 14 à 8 M€ les collectivités locales et AREA semblaient d'accord pour réaliser cette passerelle. Mais maintenant que le demi-échangeur est en service, AREA refuse de participer à son financement. Une instruction ministérielle du 31 octobre 2002 oblige pourtant les aménageurs du réseau routier national (c'est le cas ici) à prendre

en compte la circulation cyclable hors zones urbaines, en complément de la loi LAURE.

À ce jour, les courriers adressés par les associations et la mairie de La Buisse au ministère de l'environnement n'ont reçu qu'une assurance de la transmission aux services concernés, rien de plus.

Passerelle Gières - Meylan

Une longue coupure de 7 km sépare le pont sur l'Isère reliant Domène à Montbonnot et la passerelle de l'Île d'Amour reliant le campus de St Martin d'Hères - Gières à Meylan. La zone d'activités Inovalée située à Meylan et Montbonnot représente aujourd'hui 12 000 salariés. La distance pour relier à vélo Inovalée à la gare de Gières, où plus de 100 trains par jour s'arrêtent, est relativement importante.

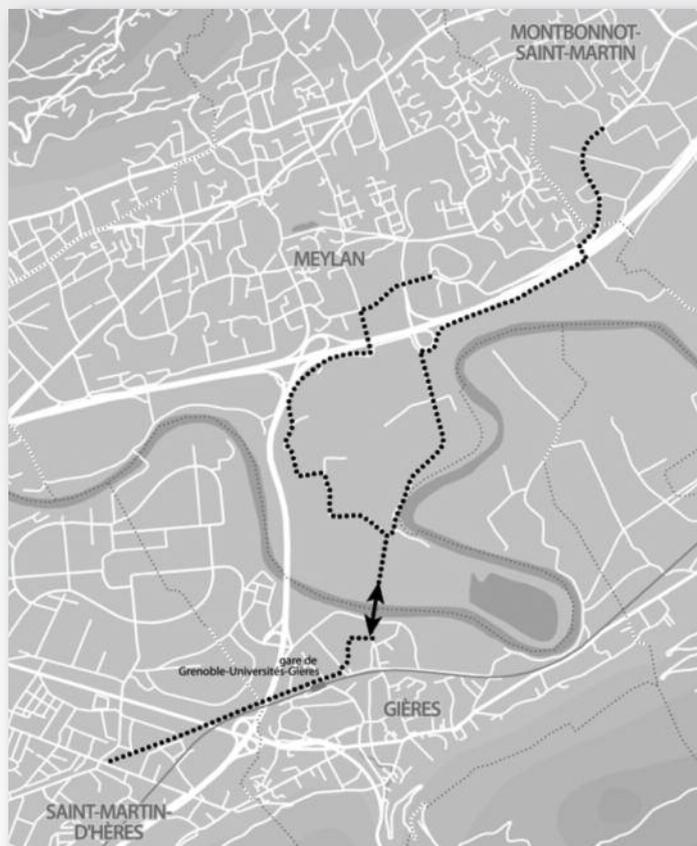
Pour réduire cette distance, l'ADTC demande la réalisation d'une passerelle reliant Gières (dans le prolongement de la rue de l'Isère) à la Taillat à Meylan. Elle réduirait de 6 à 4 km la distance entre la gare de Gières et le siège d'Inovalée à Meylan, et de 8 à 5 km la distance entre la gare de Gières et l'INRIA à Montbonnot.

Cette passerelle faciliterait également l'accès à vélo à la gare de Gières pour les habitants de l'Est de Meylan et de Montbonnot.

Dans la continuité du projet en cours d'étude de la branche gares de Grenoble - MC2 - gare de Gières du Réseau Express Vélo (appelé également autoroute à vélo), cette passerelle permettrait de faire le parcours à vélo plus rapidement et en sécurité en évitant notamment la traversée de l'avenue Gabriel Péri entre le Sud de Grenoble, St Martin d'Hères et Inovalée.

Cette liaison relierait la gare de Gières à la voie verte Valence - Grenoble - Albertville - Annecy. Les voies vertes deviennent aujourd'hui un atout touristique important et doivent être connectées aux gares pour conforter leur attractivité.

Plus localement, cette passerelle Meylan - Gières augmenterait les possibilités de boucle à pied ou à vélo pour les loisirs des habitants de la Métropole. Cette passerelle faciliterait l'accès au lieu de promenade du lac de la Taillat dans la boucle de l'Isère à Meylan.



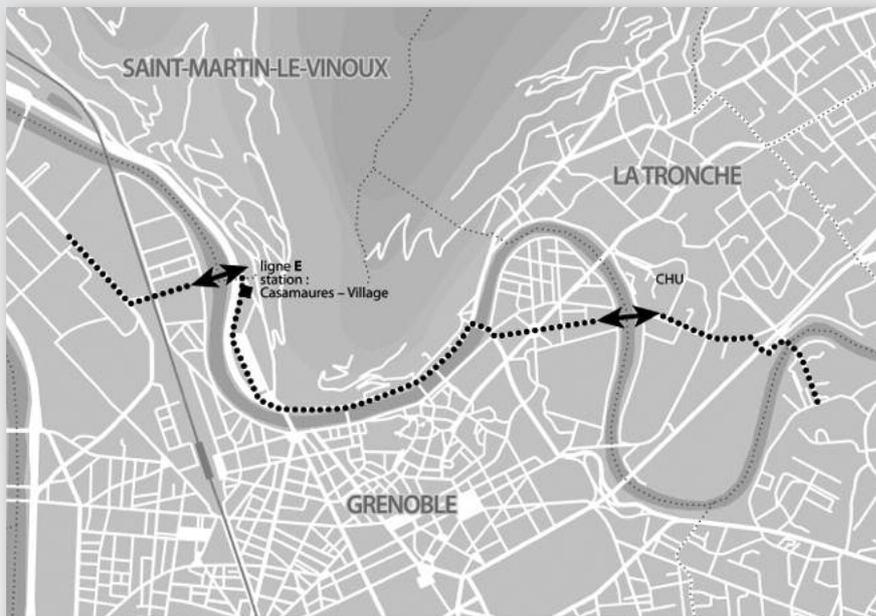
Passerelles à Grenoble

Avec l'ouverture de la piste bidirectionnelle sur le quai de France, c'est un axe fort qui s'esquisse de la Presqu'île scientifique au Campus en passant par l'Hôpital Nord. Deux nouvelles passerelles permettraient de le terminer.

Pour le terminer, il manque un ouvrage de franchissement de l'Isère suivi d'une traversée de la RN481 au nord de l'esplanade, en face de la rue Durand-Savoyat. Cette passerelle ouvrirait le quartier Jean-Macé vers l'esplanade et donnerait à ses habitants et aux salariés y travaillant un accès direct à la station Esplanade-Casamaures de la ligne E de tram.

Depuis le pont de Chartreuse, cet itinéraire suivrait la rue Bizanet et franchirait de nouveau l'Isère par une autre passerelle dédiée, positionnée dans le prolongement de cette rue (ou de la rue de Mortillet) pour rejoindre le boulevard de la Chantourne à La Tronche, dont les aménagements cyclables sont à l'étude. Cette passerelle permettrait également aux personnes se déplaçant à vélo d'éviter l'avenue Maréchal Randon dépourvue d'aménagements cyclables et non sécurisée pour les déplacements à vélo.

Enfin, cet itinéraire franchirait l'avenue de Verdun reliant Meylan à Grenoble par le passage souterrain Ricou et l'Isère par la passerelle du tram B pour arriver au Campus.



Sans avoir les caractéristiques d'un axe du Réseau Express Vélo, cet itinéraire offrirait une liaison forte et directe entre trois pôles d'emploi et d'études importants de la Métropole. Aujourd'hui la liaison place Mandela - Campus n'est pas sécurisée en totalité. En suivant la boucle de l'Isère par les quais Charpenay et Yermoloff, le cycliste doit faire un détour important et traverser l'inconfortable carrefour des Hôpitaux.



Liaison entre Brignoud et Crolles à vélo et à pied

L'A41 et l'Isère entre Brignoud et Crolles représentent une barrière presque infranchissable pour les cyclistes et piétons notamment en heures de pointe, compte tenu du trafic très important de véhicules. Les besoins de déplacement entre les deux rives de l'Isère sont pourtant importants.

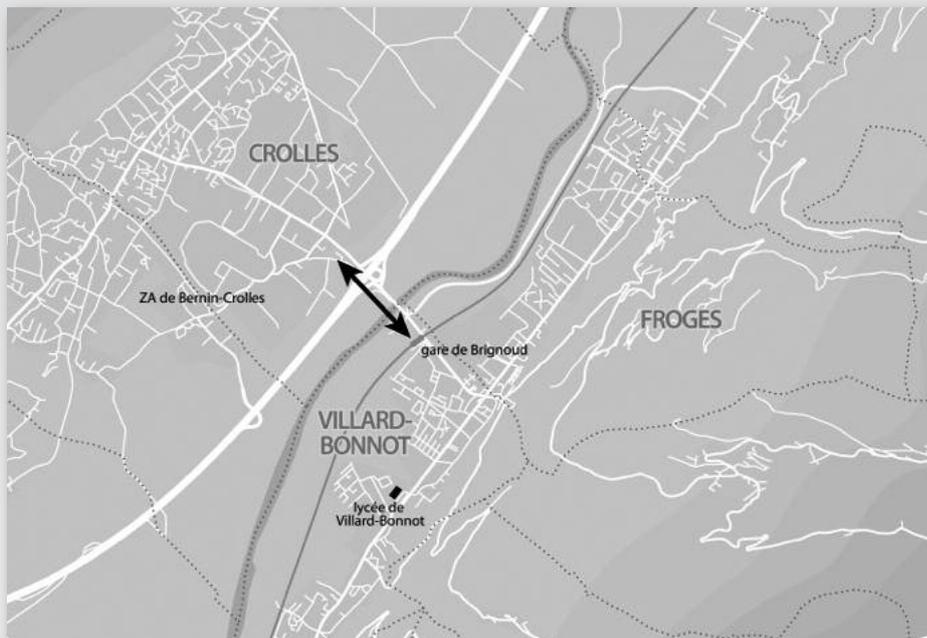
La gare de Brignoud, qui pourrait être renommée gare de Brignoud-Crolles, est difficilement accessible à vélo ou à pied pour les habitants de Crolles voulant prendre le TER vers Grenoble ou Chambéry.

La zone d'activités localisée sur les communes de Bernin et Crolles où travaillent des milliers de salariés est tout aussi difficile d'accès à vélo pour les habitants de la rive gauche ou pour les salariés voulant jouer la multimodalité TER + vélo en gare de Brignoud.

Cette gare, dont l'aménagement des abords est à l'étude, a pourtant un potentiel très important reconnu par le projet de réalisation d'une troisième voie qui permettra, en 2018 ou 2019, d'obtenir en heures de pointe une desserte par TER tous les quarts d'heure.

12 On peut également citer les besoins de déplacement des élèves de Crolles vers le lycée de secteur situé à Villard-Bonnot, à quelques kilomètres mais très difficile à atteindre à vélo aujourd'hui.

L'ADTC demande la réalisation d'un franchissement de l'A41 et de



l'Isère dédié aux modes actifs. Par ailleurs l'accès à la gare est difficile pour les bus depuis Crolles, aussi les ouvrages dédiés pourraient être partagés avec les transports publics. La difficulté pour la réalisation d'un tel ouvrage est due à la présence des bretelles d'autoroute. Pour les modes actifs il faudrait passer sous les bretelles et à la sortie franchir l'autoroute ce qui n'est pas très pratique à l'usage. D'où une solution s'éloignant de l'échangeur et intégrant une réflexion concernant l'aménagement futur du quartier de la gare serait à envisager.



Dossier coordonné par Emmanuel Colin de Verdière et Philippe Zanolla avec la participation de Bernard Bouvier et Bertrand Christian. Schémas réalisés par Sylvain Blanchard