

Enquête publique concernant le projet de giratoire de l'Arsenal à Chirens Avis de « l'ADTC - Se déplacer autrement »

Dans le cadre de ses objectifs et de son champ géographique d'action, "L'ADTC-Se déplacer autrement" a étudié ce dossier pour la partie des documents relative à la Mobilité.

Nous déplorons l'impossibilité d'émettre un avis par voie de messagerie électronique. Conjugué à une durée d'enquête courte, à une absence de publicité dans le « Mag Pays Voironnais » et dans le « Mag Isère » du département, cela limite sans doute les contributions.

Les variantes proposées

La présentation des variantes donne l'illusion que les quatre variantes ont été étudiées de manière approfondie. On comprend le parti pris d'écarter l'amélioration de la géométrie des carrefours qui ne résout pas le problème de saturation en heures de pointe.

Mais que signifie « carrefour en croix » ?

Est-ce une solution qui regroupe les deux carrefours en un seul comme la solution giratoire proposée ? On attend à minima un schéma et une argumentation sur le rejet de cette solution.

La solution « carrefour à feux » :

Le dossier souligne l'intérêt pour la séparation temporelle des flux conflictuels : nous sommes d'accord avec cet avantage.

Le dossier affirme que ce type d'aménagement est « *peu adapté au contexte non urbain de ce carrefour* ».

Qu'est-ce qui empêche de créer justement un environnement propice à faire chuter la vitesse des véhicules ? Il est souhaitable et possible de le faire au moyen de bretelles d'approche sinueuses sur la RD 1075, d'une signalétique appropriée, d'une limitation de la vitesse en amont.

D'ailleurs une solution sous forme de giratoire nécessiterait elle aussi un environnement spécifique en amont. Mais cette solution a un inconvénient majeur : lorsque des flux de véhicules sont très différents entre un axe secondaire et un axe principal au niveau d'un giratoire, il est très difficile pour un véhicule de l'axe secondaire de « prendre sa priorité ».

La règle du code de la route qui stipule que « *le véhicule engagé dans le giratoire est prioritaire* » ne fonctionne pas en cas de forte affluence, car le flux minoritaire peine à s'engager.

Le carrefour à feux :

- permet de rétablir une équité de traitement des flux véhicules, par un choix judicieux des temps de phase,
- permet de sécuriser la traversée des piétons et cycles et être associé à un bouton d'appel, ce que ne permet pas la solution giratoire,
- limite l'emprise foncière et le coût par rapport à un giratoire,
- peut aussi se concevoir avec le regroupement des deux intersections actuelles.

Maîtrise de la vitesse et du trafic

Comment gérer la maîtrise de la vitesse des véhicules sur la RD 1075 du côté nord des carrefours actuels ?

On peut profiter de la baisse de la vitesse des véhicules dans le virage à gauche situé en amont de la descente vers le virage à droite puis le carrefour avec la RD 50D, pour maintenir une limitation de la vitesse sur ce segment de descente. Cette disposition vaut aussi bien pour la solution carrefour à feux que pour la solution giratoire.

Concernant les capacités d'absorption du trafic de la solution giratoire et leur simulation, l'ADTC s'étonne que soit évoquée la possibilité d'une augmentation de 50% de ce trafic. Une telle perspective est contraire aux exigences créées par l'urgence climatique, et aux nécessités de respecter la biodiversité... et contredit les efforts faits par ailleurs par les collectivités.

Toutes les collectivités y compris le Département et le Pays Voironnais mettent en place des politiques de réduction de l'usage de la voiture par des solutions de covoiturage, et de développement des modes alternatifs à la voiture. Comment comprendre que ces mêmes collectivités envisagent une augmentation du trafic ? Cela voudrait-il dire qu'elles préjugent leurs politiques comme inefficaces ?

Concernant le trafic des poids lourds en transit, la configuration du réseau autoroutier doit permettre l'évitement du tronçon Les Abrets-Voiron, en interdisant ce transit par arrêté préfectoral.

Aménagements pour les transports en commun

Des arrêts de bus en alvéole sont prévus pour « raisons de sécurité » alors que les arrêts actuels ne le sont pas : voir <https://goo.gl/maps/EERQBGRWkqhJhRzJ8>

Nous demandons la suppression des alvéoles prévues au projet et que l'arrêt soit en ligne :

- Les arrêts comme celui existant aujourd'hui pour l'arrêt Arsenal dans les deux sens permettent un parfait accostage du bus favorables aux PMR et une montée et une descente rapide des usagers,
- Ils améliorent la vitesse commerciale des bus (donc le temps de parcours pour les usagers) en facilitant le redémarrage et l'insertion dans la circulation,
- Ils évitent l'arrêt et/ou le stationnement automobile dans les alvéoles. L'absence d'alvéoles accentue la sécurité des usagers en empêchant le dépassement lorsqu'un bus stationne à l'arrêt.

En revanche, le stationnement en alvéole sera nécessaire pour la future ligne Voiron - Montferrat avec possibilité de régulation pour les arrêts sur la RD 1075 (au sud du giratoire). D'autre part ces arrêts seront utilisés par l'autostop organisé. Il faut prévoir une longueur suffisante des alvéoles pour faciliter l'accostage des bus pour les PMR et l'insertion dans la circulation au redémarrage des bus.

Aménagements pour les piétons

L'éclairage du giratoire est annoncé comme éteint à partir de 23h conformément à ce qui est réalisé dans le reste de la commune. Dans ce cas, il faut que l'éclairage des cheminements piétons soit toujours actif et équipé d'un détecteur de présence.

Il faut prévoir une traversée piétonne sur la branche RD 50D du giratoire, pour le lien entre les arrêts de bus Guilletière et RD 1075.

L'aménagement prévu est pertinent pour rejoindre les arrêts de bus depuis le hameau du Mollard, mais complique fortement le trajet des randonneurs qui seraient obligés de traverser le parking relais. Il faut prévoir une traversée piétonne au droit du chemin du Mollard pour la continuité de l'itinéraire de randonnée répertorié sur la carte touristique du Pays Voironnais (jonction hameau de l'Arsenal-chemin du Mollard) avec une signalétique/un aménagement appropriés permettant de réduire la vitesse des véhicules (complément à celle "standard" annonçant le giratoire).

Aménagements pour les cycles

La loi LOM du 24 décembre 2019 prévoit l'obligation de réalisation d'aménagements cyclables lors de la construction ou le réaménagement de voies :

- en urbain : clarification de l'obligation déjà existante sur les typologies d'aménagements cyclables à créer ;
- **hors agglomération : obligation de réaliser un aménagement ou itinéraire cyclable lors de la rénovation ou du réaménagement des chaussées ;**
- continuités : obligation de maintenir les continuités piétonnes et cyclables à l'issue des constructions ou des réhabilitations d'infrastructures routières, ferroviaires ou fluviales.

En conséquence, et compte tenu de l'importance du trafic préjudiciable à la sécurité des cyclistes, souligné par le dossier (Pièce B – p 10), **toutes les chaussées créées sur l'emprise du projet doivent comporter un aménagement cyclable séparé physiquement des voies véhicules :**

- sur le giratoire doit être réalisé un aménagement dit « à la hollandaise » :
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>,
(paragraphe "Giratoire à ilots intra-annulaires").
- sur les branches d'arrivée et de sortie, des tronçons de piste cyclable

Les pistes cyclables créées sur l'emprise du projet devront avoir une largeur de 1,50 m hors bordures.

Ces aménagements contribueront également à l'abaissement de la vitesse des véhicules. Nous insistons sur le caractère inadapté des bandes cyclables par l'espace visuel qu'elles dégagent, incitant à l'augmentation de la vitesse. Dans le giratoire, les bandes cyclables seraient également très dangereuses, mettant les cyclistes dans l'angle mort des véhicules motorisés.

Nous faisons remarquer que l'itinéraire alternatif Chirens-Valdaine par le chemin de Beaudine ne dispense pas de sécuriser l'itinéraire Chirens-Bilieu par Beaudine.

Nous soulignons qu'un arrêté interdisant la circulation des poids lourds en transit sur la RD 1075 entre Les Abrets et Voiron, contribuera également à la sécurité des cyclistes.

Pour le futur, il faudra prévoir les évolutions de la voirie de la RD 1075 en section courante, par la réalisation de pistes cyclables, indispensables pour la sécurité.

Caractéristiques du giratoire

Le giratoire est prévu avec une chaussée annulaire de 7m de large, ce qui ne va pas dans le sens d'un abaissement de la vitesse des véhicules.

Le gabarit doit être réduit.

Conclusion

Pour la sécurisation des services de bus et des cyclistes, nous insistons sur deux points :

- la suppression des alvéoles prévues pour les bus sur la RD 82,
- la nécessité d'inclure dans le projet des aménagements cyclables séparés physiquement de la circulation des véhicules.

S'il n'est pas tenu compte de ces deux points nous demandons un avis défavorable pour ce projet.

Bernard Bouvier
Administrateur de l'ADTC-Se déplacer autrement
pour le Voironnais

27 novembre 2023