

Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à la concertation sur le PEM de Brignoud

Le SMMAG a lancé une concertation sur le projet de PEM de Brignoud.

Un projet nécessaire, pour favoriser l'intermodalité et proposer des alternatives à la voiture individuelle...

Le PEM de Brignoud est un élément important dans le grand projet mobilités dans le secteur de Crolles-Brignoud. Il comprend :

- la suppression, en cours, du passage à niveau n°27 et la réalisation du passage supérieur,
- la réalisation d'une 3^{ème} voie en gare de Brignoud, dans le cadre du SERM de l'aire grenobloise, où à terme, un train circulera tous les ¼ d'heures entre Brignoud et Grenoble aux heures de pointe, avec la création d'un passage inférieur pour les piétons et les cyclistes,
- la création d'une nouvelle passerelle piétons-cycles au-dessus de l'autoroute A41,
- de futurs aménagements cyclables pour relier les différents quartiers de Villard-Bonnot (dont le lycée) et de Frogès, et aussi l'arrivée de deux axes Chronovélos (un depuis Crolles, un autre depuis Grenoble) et aussi le rapprochement de la véloroute, la Belle Via (V63), le long de l'Isère,
- la reconstruction du pont de Brignoud.

Situé au cœur de la vallée du Grésivaudan, ce projet de PEM est nécessaire pour faciliter l'intermodalité et proposer des alternatives à la voiture individuelle.

... mais qui manque d'atouts pour faciliter la mobilité de toutes et tous.

Voici quelques points d'attention qui conditionnent la réussite du projet :

L'accès aux quais

- Augmenter le nombre et élargir au maximum les points d'accès au quai côté Belledonne, pour éviter des détours aux usagers.
- De nombreux abris voyageurs doivent être présents sur les quais, pour un confort d'attente.

Le parvis

- Séparer les flux piétons et cycles pour éviter les conflits d'usage. D'une part, le cheminement piéton doit être fluide, d'autre part, l'accès aux stationnements vélos sécurisés et extérieurs doit être facilité.
- Le parvis doit être végétalisé au maximum pour agrémenter l'attente des usagers, notamment par la présence d'arbres.
- Des espaces sont à créer pour proposer des services pour des événements ponctuels (ex : la Coupe Icare), ou le retour de commerces.
- Des espaces d'attente sont à prévoir dans le gare.
- Un espace taxis est à prévoir à proximité immédiate du parvis.
- Une dépose-minute est à prévoir, aménagée pour ne pas servir de parking.

Les deux pôles Bus

- Privilégier les correspondances quai à quai au plus proche des accès à la gare et du passage inférieur.
- Des espaces d'attente de qualité et en quantité sont à prévoir afin de faciliter l'intermodalité.
- L'information voyageurs doit être présente en tout point du PEM, complète, lisible et à jour en temps réel. L'usager qui arrive, quel que soit son mode, doit vite trouver les horaires et emplacements des départs.

Stationnement des vélos

- Des stationnements vélos situés au plus proche des quais et du passage inférieur constituent un élément essentiel pour renforcer l'attractivité du vélo-train/vélo-car et encourager les déplacements multimodaux.
- Des box sécurisés, accessibles aux abonnés et aux occasionnels, sont à intégrer aux billets et/ou abonnements. Il est injuste et dissuasif qu'un stationnement vélo soit payant alors que le stationnement voiture est gratuit.
- Des arceaux vélos, de chaque côté de la gare, pour l'accès aux futurs services en gare sont à prévoir.
- Un point services (fontaine à eau, atelier petite réparation, station de gonflage, banc, en lien avec la Belle Via) est à prévoir de chaque côté de la gare.

Stationnement des voitures

- Afin de mieux comprendre les besoins en stationnement du PEM, une étude sur le stationnement a-t-elle été réalisée pour identifier l'origine des véhicules stationnés ? Si oui, pourquoi les résultats de cette étude n'ont-ils pas été communiqués ? La connaissance de l'origine des véhicules permettrait de proposer des solutions alternatives pour l'ensemble des usagers tout en favorisant le report modal.
- Désimperméabiliser les stationnements au maximum.
- Végétalisation ou ombrières photovoltaïques sont à prévoir.

Connexion avec les autres projets, les bourgs et hameaux

- Prendre en compte la réalisation prochaine des nombreux cheminements piétons et vélos, séparés, et sécurisés pour accéder au PEM depuis les différents quartiers des villes voisines.
- Prendre en compte et prévoir les futures connexions en lien avec les projets lancés et à venir, notamment la Belle Via, les traversées de rives, la mise en œuvre du schéma des itinéraires cyclables du SMMAG et l'arrivée de deux axes Chronovélos depuis Crolles et Grenoble.

Les entrées/sorties du PEM

Côté Chartreuse

- Garantir l'accès au pôle Bus du PEM (notamment la traversée du parking).
- Garantir la sortie du PEM (priorité aux bus).
- Garantir l'entrée au futur giratoire « Nouveau Pont de Brignoud – Nouveau pont supérieur » (suite à la fermeture du PN), afin de réduire les temps de sortie, et le risque de saturation du giratoire, notamment, par le flux de véhicules venant de l'autoroute.
- Proposer un quai de dépose au plus proche de la gare.

Côté Belledonne

- Garantir l'accès au pôle Bus du PEM (notamment le tourne à gauche de l'avenue Robert Huant, vers le PEM).
- Garantir la sortie du PEM, notamment l'accès à l'avenue Robert-Huant.

Conclusion

L'ADTC - Se déplacer autrement - approuve ce projet de PEM et demande au SMMAG de tout mettre en œuvre pour faciliter l'intermodalité, proposer des aménagements en quantité et de qualité pour proposer une alternative à la voiture individuelle.

Glossaire

PEM : Pôle d'Echanges Multimodal

SERM : Services Express Régional Métropolitain

SMMAG : Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise