



Enquête publique sur la reconstruction du pont de la Buisnière

L'ADTC **Se déplacer autrement** se préoccupe de toutes les formes de mobilités et plus particulièrement du développement de la pratique du vélo comme moyen de déplacement.

Ce pont sur l'Isère de 120m de long qui relie La Buisnière au Cheylas est inutilisable depuis plus de 3 ans et après différentes études il devrait être reconstruit.

La principale critique du dossier est de ne pas prendre en compte un aménagement pour les modes actifs. Pourtant des efforts importants sont faits par le Département avec le balisage de la véloroute V63 entre Grenoble et Chapareillan, qui passe à proximité du pont. Des bandes cyclables sont aménagées le long des axes principaux.

Mais malheureusement aucune liaison sécurisée n'existe entre les deux rives. Ce qui traduit une incohérence évidente dans l'action d'aménagement. Nous sommes en présence d'une opportunité d'action qu'il serait très regrettable de ne pas exploiter.

Dans le contexte actuel de transition énergétique et écologique on peut être surpris d'une telle impasse, et par les arguments invoqués dans le dossier page 101:

4.5.8.1.3 Mode doux

Les modes doux sont peu utilisés dans le Grésivaudan du fait

- *de la topographie du territoire, avec des dénivelés importants*
- *du manque de sécurité et d'homogénéité des aménagements.*

Un potentiel de développement existe dans la vallée, l'usage est en hausse entre 2002 et 2010 ...

Quand on connaît le terrain ces arguments nous paraissent bien légers et voudraient dire qu'il ne faudrait surtout ne rien changer !

D'ailleurs, la DREAL (représentant de l'État compétent en matière d'environnement) ne conclut pas autrement : *Le projet semble toutefois se borner à la restauration de la situation précédente, alors qu'il aurait utilement pu inclure des éléments pouvant aller dans le sens d'une amélioration des parts modales des modes autres que la voiture particulière (infrastructures favorables aux déplacements cyclables par exemple).*

Et encore :

3.3 – Déplacements

Le rétablissement du trafic sur la route départementale 166 constitue un effet positif majeur du projet, réduisant fortement le nombre de kilomètres parcourus ainsi que les pollutions, nuisances et émissions de gaz à effet de serre qui y sont liées. Le projet semble toutefois se borner à la restauration de la situation précédente alors qu'il aurait utilement pu inclure des éléments pouvant aller dans le sens d'une amélioration des parts modales des modes autres que la voiture particulière (infrastructures favorables aux déplacements cyclables par exemple).

On lit par ailleurs :

2.4 – Compatibilité avec les documents cadres

L'étude d'impact, listant l'ensemble des plans, programmes et documents d'urbanisme intéressés, produit, pour ceux qui sont réputés pouvoir être concernés, une analyse de la compatibilité du projet. Elle décrit l'articulation du projet avec ces différents documents.

Elle précise, entre autres, que le projet est compatible avec :

- **le projet de plan de déplacements urbains du Grésivaudan ;**
- **le schéma de cohérence territoriale ;**

Manifestement nous nous interrogeons est-ce que le SCoT et le PDU du Grésivaudan ont bien été consultés ?

Car à la consultation du DOO du SCoT on peut lire :

Préconisations du SCoT

SCoT DOO

5.2. Inciter à l'usage des modes actifs pour les déplacements de proximité

Orientations

Les documents d'urbanisme locaux, mais aussi les maîtres d'ouvrages des projets d'aménagement de voiries et des opérations d'urbanisme veilleront à :

1. Prendre en compte les dispositions du schéma national des vélo-routes et voies vertes (SN3V) qui prévoit notamment la réalisation d'un itinéraire reliant la vallée du Rhône à la Savoie en passant par la vallée de l'Isère, et d'un itinéraire reliant Grenoble à la Méditerranée.

2. Prendre en compte les dispositions du « schéma départemental des itinéraires cyclables de l'Isère » et du « plan départemental des itinéraires de randonnées » élaborés par le Conseil Général de l'Isère ainsi que des schémas d'itinéraires piétonniers ou cyclables élaborés par les autres collectivités.

3. Articuler les itinéraires piétonniers et cyclables locaux avec les itinéraires nationaux et départementaux notamment en favorisant l'accès des massifs et des secteurs touristiques depuis ces itinéraires.

4. Augmenter lorsque cela est possible l'espace public disponible pour les piétons et les cyclistes le long des axes de circulation et permettre leur circulation dans des bonnes conditions de confort et de sécurité, tant dans les zones urbaines que dans les zones naturelles ou agricoles.

5. Garantir la desserte par les modes actifs des gares, des arrêts de transports collectifs, des établissements scolaires, des équipements publics ainsi que des espaces d'activités économiques et commerciales, en prévoyant les cheminements piétonniers et cyclables nécessaires.

6. Développer les équipements permettant le stationnement public des vélos dans les centres villes et à proximité immédiate des lieux évoqués au point précédent.

7. Promouvoir une composition urbaine et un aménagement des espaces publics favorables à la pratique des modes actifs (marche, vélo) en :

Assurant une bonne « perméabilité » des tissus urbains ou villageois ;

Évitant les îlots de taille trop importante ;

renforçant le maillage des voies locales et des cheminements pour permettre aux cyclistes et aux piétons de pouvoir effectuer des trajets les plus directs possibles ;

Évitant la dispersion géographique de l'habitat et en favorisant sa localisation autour des pôles de commerces et de services existants ou à créer ;

Favorisant la localisation des commerces, des services à la personne et des équipements publics dans ou à proximité des centres villes et des principaux arrêts de transports collectifs ...

Recommandations

1. Pour augmenter l'espace public disponible pour les piétons et les cyclistes le long des axes de circulation et permettre leur circulation en toute sécurité, les collectivités territoriales et maîtres d'ouvrage routiers sont invités à :

· Généraliser les trottoirs d'une largeur suffisante le long des axes situés dans les espaces classés en zone urbanisables ou à urbaniser.

· **Prévoir des accotements revêtus (ou bandes multifonctionnelles) permettant la circulation des vélos et des piétons ainsi que l'arrêt d'urgence des véhicules le long des axes les plus circulés situés en dehors de ces zones.**

- Favoriser l'apaisement des vitesses de circulation des véhicules automobiles.
- Favoriser le développement des « zones 30 » et/ou « zones de rencontre » et/ou tout autre dispositif assimilé dans les espaces urbains.

2. Pour faciliter la circulation des modes actifs, les collectivités territoriales et les maîtres d'ouvrage routiers sont invités à veiller à la qualité de la conception, de la maintenance et de l'entretien des espaces publics et à promouvoir la mise en place de jalonnements adaptés pouvant par exemple indiquer les temps de parcours à pieds ou en vélo....

Préconisation du PDU

Un rappel des orientations du PDU du Grésivaudan actuellement proche de son aboutissement avec une validation au prochain conseil communautaire avant son arrêt et sa mise à l'enquête publique. Il existe un consensus général quant à ces orientations.

<p>Orientation 4 : Développer l'usage des modes actifs ...</p>	<p>>Développer des aménagements adaptés pour réduire le nombre d'accidents impliquant des usagers des modes actifs.</p>	<p>Pour les flux internes au Grésivaudan (sur 1 même commune ou 2 communes limitrophes) :</p> <p>>Passer de 25 à 28 % de part modale pour la marche.</p> <p>>Passer de 1,6 à 3 % de part modale pour le vélo.</p>
---	--	--

Le Grésivaudan s'engage à :	Réalisation portée par :
<p>Réaliser ou soutenir la réalisation d'aménagements permettant de supprimer les principales discontinuités qui existent sur les itinéraires cyclables retenus pour la mise en place du plan de jalonnement (cf. action 4.2.).</p> <p>Pour cela, Le Grésivaudan impulsera la définition et la mise en œuvre des aménagements nécessaires au traitement des discontinuités indiquées ci-dessous. Il animera la réflexion en lien avec les partenaires concernés (communes, Département, AREA, Grenoble Alpes Métropole ...) et pourra, le cas échéant, prendre en charge tout ou partie de leur réalisation.</p> <p>Liaison Le Versoud <> Montbonnot (Innovallée), en prenant en compte la desserte du projet de halte ferroviaire de Do- mène.</p> <p>Liaison Le Versoud / Villard Bonnot <> Saint-Ismier, en prenant notamment appui sur les projets routiers de « barreau de la grande Ile » et de réaménagement de l'échangeur de La Bâtie.</p> <p>Liaison Crolles <> Brignoud, en prenant notamment appui sur le projet d'aménagement routiers et urbains à l'étude ou programmés dans le secteur.</p> <p>Liaison Tencin <> La Terrasse.</p> <p>Liaison Pontcharra <> Barraux / La Buisnière.</p> <p>Liaison Tencin <> Goncelin (gare) <> Pontcharra (itinéraire le long de la voie ferrée).</p>	<p>Le Grésivaudan (DPM), Département de l'Isère, AREA, communes (en lien avec les projets urbains).</p>

Les maîtres d'ouvrage routiers et autorités organisatrices de la mobilité (Département, communes, Le Grésivaudan) s'engagent à :

Réaliser des aménagements de voie cyclable et de cheminements piétonniers selon la charte définit dans le schéma cyclable du Grésivaudan et en lien avec :

Les projets de création ou de rénovation de voirie. Les principaux projets d'aménagement urbain et d'équipements.

Les aménagements réalisés pour faciliter la circulation des transports collectifs notamment sur les RD523, 524 et 1090 (cf. actions 2.4.).

On peut également citer la **Loi sur la transition énergétique et la croissance verte qui dans son Article 40 nous rappelle entre autre :**

L'Etat définit une stratégie pour le développement de la mobilité propre. Cette stratégie concerne :

3° Les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche à pied, ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial ;

Et plus loin à l'**Article 41**

II.-Le développement et la diffusion de l'usage du vélo et des mobilités non motorisées constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées.

Afin de permettre le recours du plus grand nombre à ces mobilités, la France se fixe un objectif de déploiement massif, avant 2030, de voies de circulation et de places de stationnement réservées aux mobilités non motorisées, en particulier de stationnement sécurisé pour les vélos.

Ces mobilités sont favorisées en incitant les collectivités territoriales à poursuivre la mise en œuvre de leurs plans de développement.

Nous pouvons conclure que globalement ce projet ne respecte en rien les préconisations des différents documents de référence et n'est donc pas compatible ce qui veut dire que le projet ne respecte pas l'esprit de ces documents.

Pourtant des solutions à moindre coût existent.

Sans avoir la prétention de se substituer aux techniciens qui possèdent un savoir faire que nous apprécions par ailleurs, nous proposons d'étudier parmi plusieurs solutions possibles la plus simple et la moins coûteuse.

Il s'agirait d'élargir le tablier du pont entre 1m et 2m et de transformer les malheureux 90cm des trottoirs prévus en bandes multifonctionnelles ce qui permettrait la circulation d'une part des piétons et des vélos.

Cette solution à moindre coût assurerait à l'avenir une prise compte acceptable des modes actifs dans un contexte de développement des usages et d'une évolution future de l'aménagement de l'itinéraire.

Nous souhaitons également rappeler une évidence, on ne construit pas un pont pour 5ans, un pont c'est un patrimoine pour les générations futures qui d'ici quelques années nous reprocherons de ne pas avoir anticipé.

Si ce projet devait évoluer nous sommes disponibles pour en discuter. **Malheureusement aucune concertation n'existe.** Le projet a été discuté entre les élus, à notre connaissance, jamais les usagers n'ont été associés. Nous souhaitons vivement que cette situation évolue et que le département comme d'autres collectivités locales s'ouvre à la concertation.