



## **Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement - à l'enquête publique sur le projet de reconstruction du Pont de Brignoud et la création d'une passerelle modes actifs par le Département de l'Isère**

**L'ADTC salue l'engagement du Conseil départemental de l'Isère pour le rétablissement de la traversée de l'Isère suite à l'incendie mais s'interroge, en premier lieu, sur l'objectif annoncé du projet : le retour des 27 000 véhicules qui circulaient sur le pont avant l'incendie du pont de Brignoud. Aujourd'hui, le trafic est seulement de 17 000 véhicules légers sur le pont de Brignoud en mode dégradé (les cars et le poids lourds ne pouvant pas passer).**

Suite à l'incendie du pont de Brignoud, un observatoire des déplacements a été institué pour suivre l'évolution du trafic. Il est regrettable qu'aucune communication n'ait été proposée dans cette enquête publique (seules des données globales sont communiquées). Où sont passés les 10 000 véhicules qui n'empruntent pas le pont provisoire ?

Cette situation de contrainte a-t-elle entraîné une modification des habitudes de déplacement que l'observatoire des déplacements pourrait faire apparaître ? Pourquoi ne pas analyser ces changements dans les habitudes qui dans certains cas pourraient perdurer et contribuer à l'objectif d'un usage plus raisonné de la voiture ?

### **Le Pont de Brignoud**

Après étude, le maître d'ouvrage a retenu la solution 3, c'est-à-dire un profil en travers avec quatre voies de circulation ainsi qu'un shunt du giratoire RD10/RD10a, évitant le passage du giratoire en direction de Grenoble. La vie d'un ouvrage de ce type est a priori estimée à un siècle. **L'ADTC demande donc que la solution retenue anticipe l'avenir**, car à court et moyen terme, l'objectif de fluidifier le trafic sera très vite compromis par les verrous que sont le pont sur l'autoroute, le giratoire du Raffour à Crolles et l'accès à l'A41S (direction Grenoble), comme cela est décrit dans l'étude d'impact du projet.

L'ADTC note l'ambition de permettre le développement de voies réservées aux transports en commun sur le nouveau pont. Pourquoi repousser cette ambition dans le projet ?

Pendant la construction de la passerelle sur l'Isère pour les modes actifs, une voie sur le nouveau pont sera réservée aux piétons et aux cyclistes. L'ADTC remercie le maître d'ouvrage pour cette phase transitoire le temps de la réalisation de la passerelle piétons-cycles sur l'Isère. Cette phase transitoire permettra d'expérimenter l'utilisation du pont avec seulement trois voies pour les véhicules motorisés.

**L'ADTC souhaite partager, avec l'observatoire des déplacements, le suivi de cette expérimentation** dont le résultat pourrait, à court terme, conduire les collectivités territoriales, à réserver une voie pour les transports en commun. En lien avec le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG), l'exploitation de cette voie dédiée pourrait être optimisée et ainsi donner un signal fort aux usagers d'un engagement pour les mobilités alternatives à la voiture individuelle. Associée à l'aménagement de la

passerelle pour les modes actifs, une offre de transports en commun compléterait une offre de mobilité alternative exemplaire pour l'accès au futur Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de Brignoud et à l'arrivée du Service Express Régional Métropolitain (un train toutes les ¼ d'heures entre Brignoud et Grenoble).

L'ADTC souhaite attirer l'attention sur l'ouverture prochaine du nouveau pont sur les voies ferrées permettant la fermeture du passage à niveau n°27 de Brignoud. Cette ouverture devrait réduire considérablement les congestions (arrêt de la circulation de plusieurs minutes à chaque passage de train). La réalisation de l'ensemble des infrastructures permettra de mieux analyser leurs efficacités.

**L'ADTC constate avec satisfaction que la continuité de l'ensemble des itinéraires pour les modes actifs est traitée** par la réalisation d'ouvrages cadres évitant au maximum les conflits avec la circulation motorisée. Toutefois, l'ADTC demande de revoir leur largeur. L'ADTC demande des ouvrages larges de minimum 5 mètres (et non de 3 mètres) pour anticiper l'avenir.

## **Le futur micro Plan de Mobilités (PDM)**

**L'ADTC s'interroge sur le principe de vouloir résoudre les congestions aux heures de pointe par l'infrastructure**, souvent à des coûts exorbitants, dans un contexte de contrainte budgétaire, sachant que les heures de pointe ne représentent qu'environ 4 heures par jour. Associé à l'élaboration de l'ex-Plan de Déplacements Urbain (PDU) du Grésivaudan, qui n'a pas été délibéré, l'ADTC avait fait le constat qu'un écrêtement de 10 à 15% du trafic aux heures de pointe du matin ramènerait le trafic à celui d'un mois d'août, c'est à dire sans congestion.

Avec un écrêtement du trafic aux heures de pointe, la réalisation d'une Voie Réservée aux Transports en Commun (VRTC), à plusieurs millions d'euros n'est plus nécessaire. Il existe une palette d'outils pour gérer le trafic aux heures de pointe (gestion dynamique des vitesses, de l'insertion sur l'autoroute) ou avec un accompagnement du SMMAG pour proposer des alternatives à la voiture individuelle.

Différents projets dans le secteur complèteront l'amélioration de la mobilité alternative à la voiture individuelle. **L'ADTC se félicite de la suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud, l'arrivée du SERM**, avec un train toutes les 15 minutes aux heures de pointe entre Brignoud et Crolles, **la réalisation du PEM de Brignoud, du retour des liaisons interrives par car à la réouverture du pont de Brignoud.**

**L'ADTC approuve les nombreux projets de liaisons cyclables** : la passerelle piétons-cycles sur l'A41, la nouvelle passerelle sur l'Isère, la réalisation de la Belle Via (Véloroute V63 le long de l'Isère), les liaisons depuis/vers Froges et Villard-Bonnot.

L'ADTC s'inquiète des impacts et des conflits que risque d'amener la réalisation de la future passerelle piétons-cycles, sur l'Isère, sur le flux piétons-cycles qui continuera d'emprunter le cheminement piétons le long du pont sur l'autoroute.

L'ADTC s'interroge sur le projet de câble, entre Crolles et Brignoud, qui imposerait des correspondances dissuasives, alors que des liaisons par cars, au plus près des usagers, desservent les principaux axes du territoire et les principaux pôles générateurs de déplacements. Un précédent projet de câble a déjà été étudié sans démontrer son attrait pour le territoire.

Les zones d'activités, commerciales, et de loisirs de Crolles-Bernin, sont des pôles générateurs de déplacements de nombreux salariés, qui alimentent la congestion à Crolles et dans la traversée de rives, matin et soir. Dans le document de la concertation préalable à l'extension de la Zone d'Activités Économiques (ZAE) de Bernin, le SMMAG annonce le lancement, d'un « micro-Plan De Mobilité » sur le secteur Crolles-Bernin-Brignoud, pour répondre aux nombreux enjeux de ce secteur, et notamment bien prendre en compte l'évolution des besoins de mobilité, liés au développement du territoire.

**L'ADTC souhaite que ce micro-Plan De Mobilité aboutisse à un programme d'actions** valorisant toutes les infrastructures de la rive gauche et qu'il organise un management de la mobilité pour encourager les changements de comportement pour la mobilité.

Parmi les actions de ce micro Plan De Mobilité, **l'ADTC propose :**

- **Le développement des TER en heures creuses, en soirée et le week-end.** Cela est réalisable avec l'infrastructure et le matériel roulant actuels, sans attendre la mise en place du SERM.
- **Une tarification intégrée des TER.** Aujourd'hui, les TER dans le Grésivaudan ne sont pas accessibles avec un titre M Réso (les TER sont accessibles dans la Métropole avec certains titres M Réso),
- **Le développement des Cars Express,** une meilleure régularité avec des quais facilement accessibles,
- **La priorité aux feux** pour les bus et cars,
- **La réalisation du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables du SMMAG,** la réalisation des deux ChronoVélos Crolles – Grenoble, Brignoud – Grenoble et la ChronoVélo Crolles – Brignoud, des cheminements piétons-cycles depuis/vers les pôles générateurs de déplacements (PEM, ZA),
- La mise en place d'un programme de changement des comportements, par un accompagnement personnalisé.
- La mise en place de leviers d'actions (exemple : un bureau des temps),
- L'écêtement du trafic, aux heures de pointe.

## Conclusion

**L'ADTC approuve le projet de reconstruction du nouveau pont de Brignoud, pour le rétablissement des liaisons interrives par cars et la création d'une liaison piétons-cycles entre Bernin, Crolles d'une part, et Frogès, les futurs SERM/PEM de Brignoud, Villard-Bonnot d'autre part.**

**L'ADTC demande que les ouvrages cadres qui passent sous le pont de Brignoud soient larges d'au moins 5 mètres.**

**L'ADTC demande une étude pour la réalisation à terme d'une voie bus (dans chaque sens) entre la Zone d'Activités de Crolles et le futur PEM de Brignoud.**

