

DOSSIER DE CONCERTATION

SUR LE PROJET ET SUR LA MISE
EN COMPATIBILITÉ DES PLU DE CROLLES
ET FROGES DU 24 AVRIL AU 19 MAI 2023



D
10
R

PONT DE BRIGNOUD

- RECONSTRUCTION DU PONT DE BRIGNOUD ENTRE LES COMMUNES DE VILLARD-BONNOT ET DE CROLLES ET MISE EN COMPATIBILITE DES PLU DE CROLLES ET FROGES
- EVOLUTION DU PROJET DE PASSERELLE PIETONS / CYCLES POUR LA LIAISON INTER-RIVES

Le Département est un acteur majeur des déplacements en Isère. Chaque année, il investit environ 100 millions d'euros pour sécuriser, entretenir et moderniser les routes départementales.

Le Département anticipe et accompagne également les évolutions de vos besoins en matière de déplacement en favorisant, à travers ses aménagements, le développement des mobilités actives et partagées ainsi que des transports en commun.

Suite à l'incendie criminel, survenu en avril 2022, du pont de Brignoud, qui était emprunté par 27 000 véhicules par jour, notre priorité a été de rétablir des conditions sécurisées de circulation sur le secteur, autant et aussi vite que possible.

Dès les garanties de sécurité obtenues, nous avons rouvert les trottoirs du pont à la circulation des piétons et des cycles.

En parallèle, nous avons affiché l'ambition de rouvrir le pont aux véhicules légers de moins de 3,5

tonnes et d'une hauteur inférieure à 2,50 mètres avant la fin de l'année 2022. Cet engagement a été tenu et le pont a été rouvert à la circulation dans un temps record !

Cette remise en service provisoire du pont a permis de désengorger les voies connexes et les itinéraires de déviation dans la vallée du Grésivaudan, mis en place par le Département pour les véhicules hors gabarit.

Par ailleurs, l'incendie du pont de Brignoud a conduit le Département à revoir et à accélérer les projets d'aménagements sur lesquels il travaillait en lien avec la Communauté de communes du Grésivaudan pour améliorer les conditions de circulation dans le secteur et développer les modes de déplacement actifs à l'heure où le trafic augmente constamment.

Le Département a ainsi immédiatement décidé après l'incendie, de construire un nouveau pont à proximité de l'ancien nécessitant 4 ans d'études et de travaux. Véritable investissement de long terme au service de tout le territoire, ce nouveau pont répondra durablement aux besoins de déplacement de tous

les usagers (automobilistes, usagers des transports en commun, cyclistes ou encore piétons).

Il a été conçu en complémentarité avec les autres projets en faveur de la mobilité actuellement en cours de développement sur le secteur, notamment la suppression du passage à niveau (PN) n°27 et l'aménagement de la véloroute de la Vallée de l'Isère (La belle Via), portés par le Département, ainsi que la liaison modes actifs Crolles-Brignoud portée par le SMMAG.

Le projet de reconstruction du pont de Brignoud est aujourd'hui soumis à la concertation publique. Vous êtes invités à vous exprimer sur ce projet dont vous trouverez une présentation détaillée dans ce dossier.

Jean-Pierre Barbier,
Président du Département

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire grenobloise (SMMAG) regroupe la Métropole grenobloise, la Communauté de communes du Grésivaudan, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais et le Département de l'Isère pour organiser les déplacements et répondre aux besoins de toutes les mobilités pour l'ensemble des habitants de l'aire grenobloise.

Le SMMAG investit pour l'avenir, notamment dans le Grésivaudan dans le secteur Crolles/Brignoud. Il porte ici le projet de création d'une liaison inter-rives pour traverser la vallée et la rivière, dans l'objectif d'encourager et de sécuriser l'usage du vélo et de la marche entre la zone d'activités de Crolles/Bernin et la gare de Brignoud.

Cette liaison présente des enjeux importants : pour les déplacements quotidiens

domicile-travail, avec une offre complémentaire TER + vélo, pour les déplacements domicile-études, en lien notamment avec le lycée de Villard-Bonnot, et pour les déplacements de loisirs, en connexion avec la voie verte le long de l'Isère.

En mai 2021, le SMMAG a organisé une concertation sur l'aménagement initialement proposé. Cette concertation ayant montré que la liaison était très attendue par les habitants et usagers du secteur, le SMMAG a décidé de poursuivre l'opération et a engagé les études approfondies.

Suite à l'incendie criminel du pont de Brignoud et au projet de reconstruction conçu en conséquence par le Département, le SMMAG envisage de faire évoluer le projet de liaison inter-rives dans la partie de traversée de l'Isère. En effet, la création par le

Département d'une passerelle piétons/cycles sur les piles du pont existant conduit le SMMAG à envisager avec le Département une mutualisation du franchissement de l'Isère, tout en préservant les objectifs initiaux du projet en termes de qualité, de confort et d'itinéraire.

Vous êtes aujourd'hui invités à vous exprimer sur l'évolution du projet de liaison inter-rives porté par le SMMAG, en lien avec le projet porté par le Département.

Sylvain Laval,
Président du SMMAG

sommaire

PARTIE 1
DE L'INCENDIE À LA RECONSTRUCTION
DU PONT DE BRIGNOUD

4

PARTIE 2
UN PROJET QUI DOIT
RÉPONDRE À DE MULTIPLES ENJEUX

6

PARTIE 3
LES CARACTÉRISTIQUES
DU PROJET

8

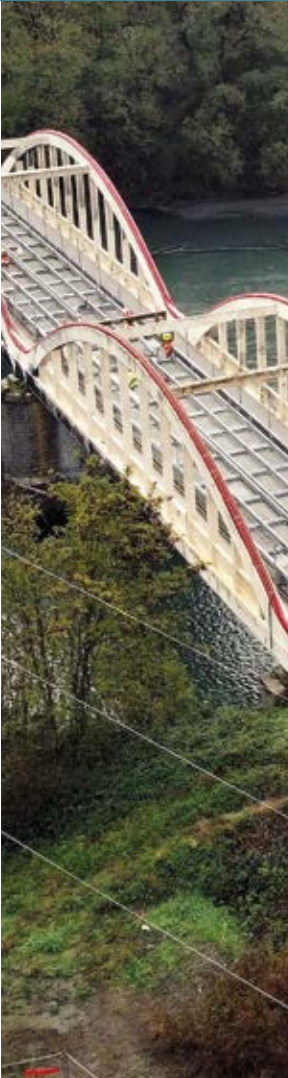
PARTIE 4
UNE PASSERELLE INTÉGRÉE À L'ITINÉRAIRE
DE LA LIAISON INTER-RIVES ENTRE CROLLES
ET BRIGNOUD, AU SERVICE DES PIÉTONS
ET DES CYCLISTES

11

PARTIE 5
LA DÉMARCHE
DE CONCERTATION

14





PARTIE 1 DE L'INCENDIE À LA RECONSTRUCTION DU PONT DE BRIGNOUD

1. Le pont de Brignoud, point névralgique de la circulation du Grésivaudan

Le projet de reconstruction du pont de Brignoud intervient sur le territoire du Grésivaudan, à l'est du département de l'Isère. Un territoire montagneux situé entre Massif de la Chartreuse et Chaîne de Belledonne, traversé par la vallée du Grésivaudan où se concentrent un habitat dense et des grands axes de communication (ligne ferroviaire, A41, RD1090, RD523).



677 KM² **105 000** HABITANTS

Le pont de Brignoud occupe une **position stratégique** sur le territoire. Il traverse l'Isère et permet de faire la jonction entre les communes de Froges et Villard-Bonnot sur la rive gauche de l'Isère, et les communes de Bernin et Crolles sur la rive droite qui concentrent environ 10 000 emplois. Dans ce secteur en forte croissance économique, la création de 20 000 emplois est envisagée à l'horizon 2025.

Très utilisé par les habitants, le pont permet la desserte des commerces et entreprises locales, de la gare de Brignoud, ainsi que les déplacements depuis et vers Grenoble.

Situé à proximité du dernier diffuseur autoroutier gratuit, le pont constitue par ailleurs l'une des rares liaisons inter-rives sur l'Isère pouvant supporter la circulation de tous les poids lourds et des transports exceptionnels.

27 000 VÉHICULES/JOUR, DONT 3,5% DE POIDS LOURDS

Les enjeux de déplacement sont donc importants. Aujourd'hui, le secteur connaît une forte saturation de la circulation aux heures de pointe, avec des remontées de file observées, en particulier le soir, sur l'A41 au droit de la bretelle de sortie en direction de Villard-Bonnot depuis Grenoble ce qui pose des problèmes de sécurité.

La Communauté de communes Le Grésivaudan et les Communes avaient sollicité le Département pour que la capacité de l'ouvrage existant soit améliorée ou qu'un nouveau pont soit réalisé.

En outre, le territoire doit également faire face à des enjeux de développement des mobilités actives. Le Département et le SMMAG souhaitent conjointement développer cette pratique, notamment en favorisant l'intermodalité en milieu périurbain.

< Construit en 1935, le pont de Brignoud permet à la RD10 de franchir l'Isère. Long de 102 m, avec une largeur roulable de 6 m, c'est un pont de type « Bow String » composé de trois arches successives. Il constitue un marqueur fort du paysage.

2. Incendie du 5 avril 2022: une fermeture problématique pour les usagers

Dans la nuit du 4 au 5 avril 2022, un incendie criminel sur les câbles électriques situés sous le tablier de l'ouvrage a fortement endommagé sa structure, entraînant sa fermeture immédiate à tous les usagers. Les conséquences ont été extrêmement préjudiciables pour les habitants avec de fortes contraintes quotidiennes : allongement important des parcours et des temps de déplacement, trafic important sur des voies inadaptées, impact sur les lignes scolaires, les navettes et les poids lourds.

3. Le maintien de la circulation, une priorité pour le Département

Très rapidement, dès le 5 avril, un dispositif opérationnel est mis en place par le Département : investigations, diagnostics, nettoyage de l'ouvrage... L'objectif est de rouvrir le pont à la circulation des usagers le plus vite possible et en toute sécurité avec des solutions adaptées à chacun.

Les modes actifs (piétons, cyclistes) retrouvent progressivement l'usage du pont avec un trottoir dès le 29 avril puis deux à partir du 12 mai. Dès la première semaine, sont comptabilisés 600 piétons et 850 cyclistes (pied à terre) par jour ouvré, soit 10 000 passages par semaine, preuve du caractère stratégique de l'ouvrage.

Après un temps d'études, des travaux sont réalisés pour rétablir la circulation des **véhicules légers** (moins de 3,5 tonnes et de 2,5 mètres de hauteur). Le Département a fait le choix d'une technique de réparation à la fois la plus rapide et la plus sûre avec la pose d'un platelage métallique s'appuyant sur les éléments sains du tablier et recouvrant la partie centrale du pont sur une largeur de 5 mètres.

Le rétablissement de la circulation des véhicules légers est effectif depuis le 13 décembre 2022.

La circulation des **poids lourds** en revanche, reste impossible : la structure du pont est trop fragilisée pour permettre le rétablissement de leur circulation. Pour éviter qu'un véhicule hors gabarit ne s'engage sur le pont ou s'y retrouve bloqué, le Département

a mis en place un système de contrôle d'accès. De chaque côté du pont, sont installés un double portique (le premier pour avertir, le second pour bloquer l'accès) et une aire de retournement. Un plan de déviation a été instauré pour les véhicules hors gabarit, notamment pour assurer les dessertes locales.

4. Un nouveau pont d'ici fin 2026

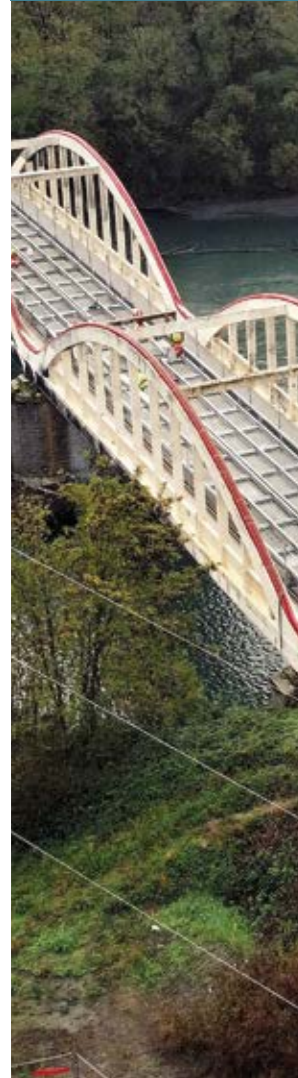
C'est dans ce contexte que le Département a décidé la construction d'un nouveau pont d'ici fin 2026 en cohérence avec les autres projets liés aux déplacements en cours d'études sur le territoire.

Il s'agit de répondre aux besoins de mobilité de tous les usagers et d'assurer, à court terme et pour les décennies à venir, un trafic plus sécurisé et plus fluide avec une largeur et un nombre de voies adaptés aux différents usages susceptibles d'évoluer sur le secteur (véhicules légers, poids lourds, transports en communs, modes actifs...).



RECONSTRUCTION DU PONT DE BRIGNOUD ENTRE LES COMMUNES DE VILLARD-BONNOT ET DE CROLLES ET MISE EN COMPATIBILITE DES PLU DE CROLLES ET FROGES

EVOLUTION DU PROJET DE PASSERELLE PIETONS / CYCLES POUR LA LIAISON INTER-RIVES



PARTIE 2 UN PROJET QUI DOIT RÉPONDRE À DE MULTIPLES ENJEUX

1. Des enjeux environnementaux à prendre en compte

En rive droite comme en rive gauche, la ripisylve de l'Isère constitue un véritable corridor écologique qui sert aussi d'habitat aux chauves-souris, aux oiseaux, aux mammifères et aux reptiles.

Les abords de l'Isère ont été caractérisés comme zone humide. Ils doivent être pris en compte dans le projet d'aménagement et feront l'objet de mesures de compensation selon les diagnostics complémentaires effectués pour délimiter précisément les zones impactées par le projet.

Outre l'Isère, le ruisseau de Laval est également susceptible d'être impacté par le projet. Affluent de l'Isère en rive gauche, c'est un torrent de montagne en bon état écologique et chimique, mais qui présente une dégradation importante de ses caractéristiques morphologiques (artificialisation des berges, présence d'un seuil qui limite la continuité écologique et le franchissement piscicole).

L'activité agricole enfin, est présente sur les deux rives, mais principalement en rive droite avec une parcelle cultivée en maïs grain.

2. Des contraintes techniques à anticiper

Le pont de Brignoud permettait le franchissement de l'Isère de plusieurs réseaux : réseaux d'électricité (RTE/ENEDIS), réseaux d'eaux usées et de télécommunication. La reconstruction d'un nouvel ouvrage nécessite de déplacer ces réseaux. Les déplacements des réseaux d'électricité ont été engagés dès le mois d'avril 2022 en phase provisoire, et à partir de l'été de manière définitive avec l'enfouissement des câbles sous l'Isère.

Un cadre environnemental réglementaire

Le projet s'inscrit dans un cadre environnemental réglementaire. Il nécessitera vraisemblablement une autorisation loi sur l'eau, une autorisation pour les défrichements et une dérogation pour les destructions d'espèces et habitats protégés. Une évaluation environnementale du projet est prévue en raison des impacts générés.

Les Plans locaux d'urbanisme de Crolles et de Froges

Les espaces boisés classés pour la ripisylve de l'Isère et les règlements des zones Ns et Nr du PLU de Crolles et de la zone Np du PLU de Froges ne sont pas compatibles avec les aménagements prévus. Une mise en compatibilité des PLU est nécessaire.

En raison des impacts sur ces zones protégées la mise en compatibilité sera soumise à une évaluation environnementale. La présente concertation publique préalable à l'évaluation environnementale concerne le projet ainsi que la mise en compatibilité des PLU.

3. Une reconstruction en lien avec d'autres projets

La reconstruction du pont de Brignoud s'inscrit dans un environnement comprenant plusieurs autres projets de mobilité. Situés sur le même secteur géographique, tous visent à répondre au besoin de sécuriser et fluidifier la circulation dans le secteur et de faciliter les mobilités actives et de favoriser le report modal et l'intermodalité :

- La suppression du passage à niveau (PN) 27, une opération prioritaire portée conjointement par le Département et SNCF Réseau, cofinancée par l'État ;
- Le développement de la véloroute de la Vallée de l'Isère (La Belle Via) porté par le Département ;
- La création d'une liaison dédiée aux modes actifs entre Crolles et Brignoud

et d'un pôle d'échanges multimodal à Brignoud, portée par le SMMAG ;

- La création d'un terminus périurbain à Brignoud portée par SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexion.

La mise en œuvre de ces projets liés entre eux, en particulier la reconstruction du pont et la fermeture du passage à niveau au droit du giratoire entre la RD10 et la RD10A, doit s'articuler dans le temps, pour des raisons à la fois administratives, d'usages et de phasage des travaux.

La réflexion intègre une possible évolution du diffuseur autoroutier à plus longue échéance.

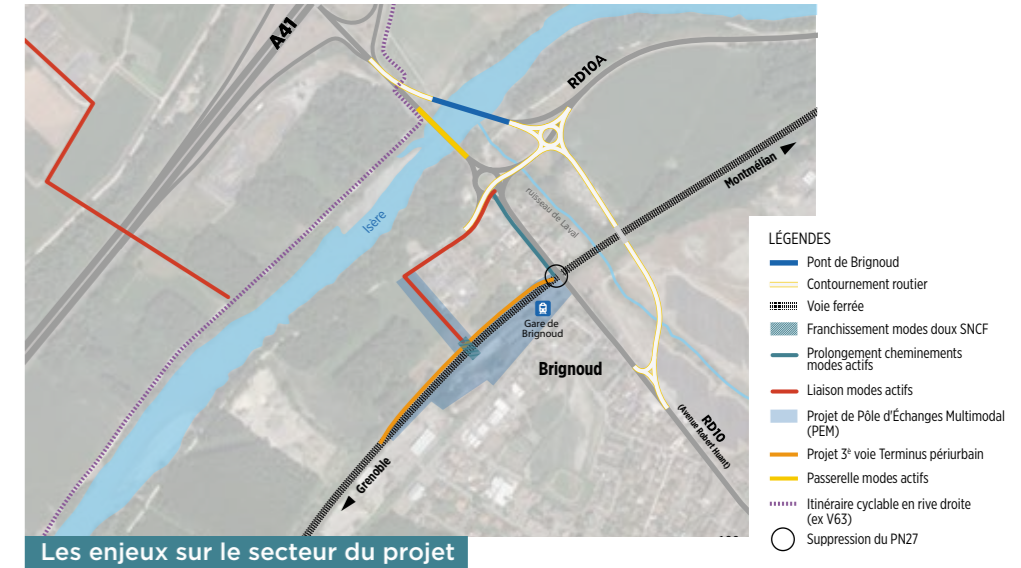
Dans le prolongement du pont, le passage à niveau 27

Le passage à niveau 27 est situé sur la route départementale n°10, en milieu urbain et à proximité immédiate de la gare. Il est traversé par plus de 13 000 véhicules par jour. Cette configuration particulière représente un enjeu de sécurité important pour les trains, mais aussi pour les automobilistes, cyclistes et piétons amenés à le franchir chaque jour.

Le Département et SNCF Réseau portent conjointement le projet de suppression de ce passage à niveau

dangereux inscrit au programme de sécurisation national avec la réalisation d'aménagements permettant de franchir la voie ferrée et de circuler en toute sécurité :

- SNCF Réseau réalisera un cheminement modes actifs permettant aux piétons (dont les personnes à mobilité réduite) et aux cyclistes de franchir les voies ferrées dans le cadre de la création du terminus de la gare ferroviaire de Brignoud ;
- Le Département de l'Isère aménagera une voie nouvelle de contournement d'environ 600 mètres au nord de l'actuel passage à niveau qui permettra de franchir la voie ferrée par un ouvrage de type pont-route. Des voies nouvelles permettront son



Les enjeux sur le secteur du projet

raccordement à la RD10 (avenue Robert Huant) et au giratoire de la RD10A. Une piste bidirectionnelle sera intégrée. L'enquête publique portant sur la suppression du PN27 et la réalisation d'aménagements routiers et modes actifs a eu lieu à l'automne 2022 et l'arrêt d'utilité publique a été pris en février 2023 ainsi que celui portant sur l'autorisation environnementale.

Pour la cohérence de l'ensemble des aménagements, le projet du nouveau pont engendre des légères modifications sur le projet de suppression du PN27 (raccordement côté Isère).



PARTIE 3 LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

1. Une solution cohérente, adaptée aux besoins de mobilités du territoire

La reconstruction du pont de Brignoud a fait l'objet d'une étude approfondie pour définir son positionnement. Cette étude a esquissé trois options.

La reconstruction au sud et à proximité du pont existant

Cette variante entraîne des impacts environnementaux sur les espaces boisés situés de part et d'autre de l'Isère, sur le ruisseau de Laval avec sa dérivation et la création de un ou deux nouveaux ouvrages hydrauliques pour son franchissement.

Elle entraîne également des déviations importantes et onéreuses des réseaux de gaz et d'hydrocarbures implantés à proximité, et un phasage de travaux complexe, en particulier pour la réalisation sous circulation du nouveau giratoire entre la RD10 et la RD10A.

Par ailleurs, le raccordement avec une courbe prononcée sur le giratoire n'offre pas des conditions de sécurité optimales et des travaux importants seraient nécessaires au droit des bretelles du diffuseur autoroutier.

La reconstruction au nord du pont existant

L'implantation de l'ouvrage juste au nord du pont actuel permet de limiter l'impact environnemental sur les espaces boisés situés sur les berges de l'Isère. Cette variante présente l'avantage d'un raccordement en ligne droite au giratoire RD10/RD10A et d'une connexion plus simple aux voiries existantes.

En revanche, cette variante a un impact sur le ruisseau de Laval en rendant sa dérivation nécessaire, entraînant également les déplacements des réseaux sensibles gaz et hydrocarbures situés à proximité.

Les travaux du giratoire sous circulation seraient très délicats dans cette configuration. Des modifications au niveau des bretelles d'entrée et de sortie du diffuseur autoroutier seraient également à intégrer pour cette option.

La reconstruction au nord du pont existant avec un ouvrage en biais

L'étude met en avant cette variante pour plusieurs raisons :

- Elle propose une géométrie conforme au guide de conception des artères urbaines, avec une connexion au giratoire en alignement droit, donc plus sécurisée ;
- Elle n'impacte pas le diffuseur de l'A41 ;
- Elle évite des déviations de réseaux lourdes et coûteuses (GRT-Gaz + SPMR) ;
- Elle a un faible impact environnemental sur les boisements de ripisylves ;
- Elle ne nécessite pas d'intervention sur le cours d'eau de Laval puisque l'ouvrage de franchissement actuel du ruisseau pourrait être maintenu ;
- Elle limite l'emprise définitive sur les terrains agricoles de la rive droite de l'Isère ;
- Elle permet de simplifier le phasage des travaux sous circulation du giratoire RD10/RD10A.

Autant de points forts pour une solution qui présente malgré tout **quelques points faibles** :

- Un allongement du viaduc, lié à la présence du biais, avec une longueur maximale d'environ 150 mètres ;
- L'augmentation du coût des travaux liée à cet allongement.

2. Le profil et le type de structure envisagé

Au-delà du positionnement de l'ouvrage, il reste à définir ses **fonctionnalités**, notamment son profil en travers (nombre de voies de circulation, intégration des modes actifs...), et le **type de structure** envisagé. Le Département de l'Isère a désigné un maître d'œuvre pour l'étude et la réalisation du nouveau pont.

Un scénario fonctionnel pour fluidifier et sécuriser le trafic

Le scénario proposé pour le nouveau pont est un **ouvrage de grande largeur** pouvant intégrer 4 voies susceptibles d'être dédiées à différents modes de déplacements selon l'évolution du type de trafic. L'éventuel renforcement du trafic des transports en commun entre la gare de Brignoud et la ZA de Crolles Bernin pourra être pris en compte et facilité avec les caractéristiques géométriques retenues pour le nouvel ouvrage.

Un « shunt », ou bretelle de liaison, reliera directement la RD10A à la R10 en direction de Crolles sans passer par le giratoire afin de favoriser la fluidité du trafic à l'heure de pointe du matin.

Une longueur d'insertion sur la RD10 est à respecter, ce qui conduit à privilégier une voie dédiée sur l'ouvrage dans le sens Brignoud vers Crolles.

À l'heure de pointe du soir, la mise à deux voies de la RD10 entre la bretelle de sortie de l'autoroute depuis Grenoble et le giratoire RD10/RD10A permettra de réduire le temps de parcours par rapport à la situation actuelle et éviter le stockage de véhicules à l'arrêt sur l'autoroute pour apporter un gain en terme de sécurité.

Le futur pont sera exclusivement routier. Les modes actifs bénéficieront d'une passerelle qui leur sera dédiée. Elle sera construite en lieu et place du pont actuel, en réutilisant ses appuis (lire p. 11).

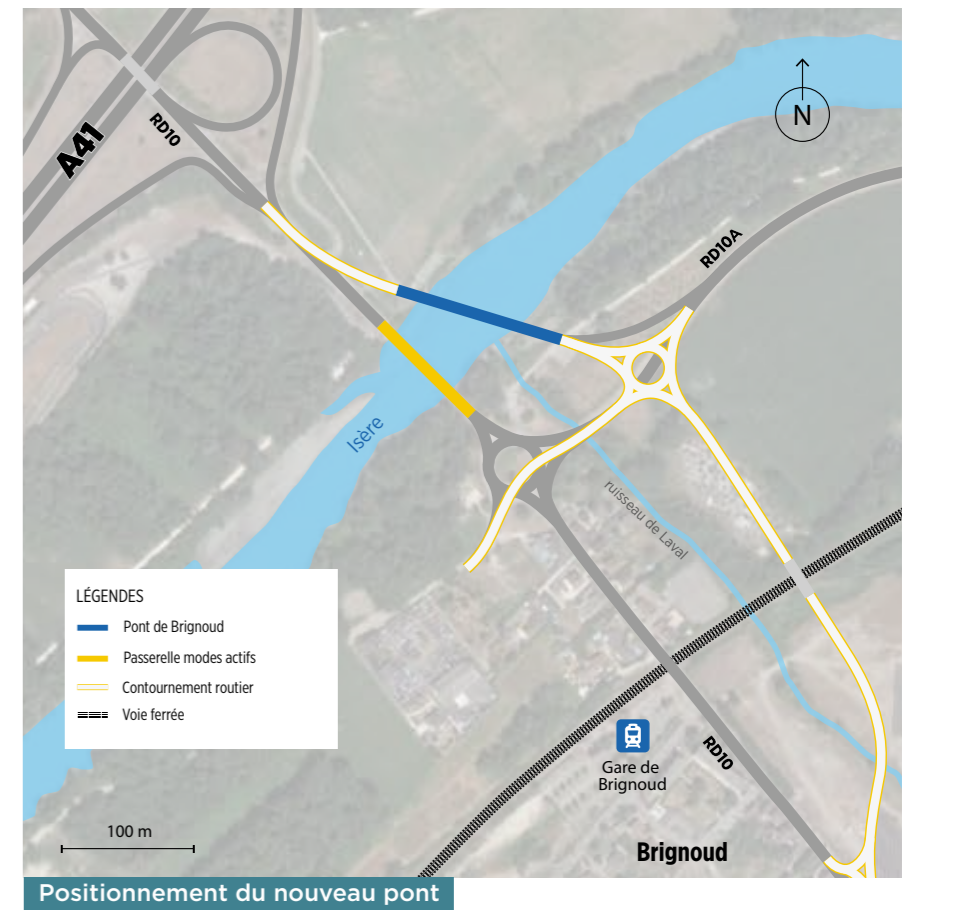
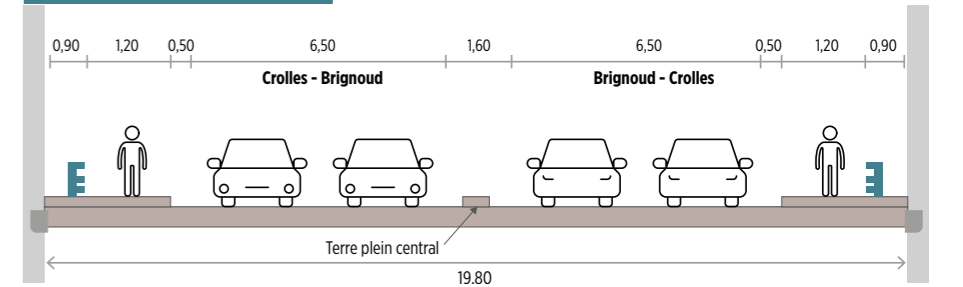
Ce profil en travers permettra également de mieux gérer les flux dans un scénario de reprise ultérieure de l'échangeur.

Un choix architectural fort

Le futur pont sera de **type Bow String (pont avec un arc)**, dans le respect de l'architecture du pont existant. Il prendra appui en bordure des berges et il ne comportera aucun appui dans l'Isère ce qui limite les impacts en phases construction et exploitation.

Les cheminements actifs pourront être rétablis sous l'ouvrage, en rive gauche comme en rive droite (la Belle Via).

Profil du nouveau pont



- RECONSTRUCTION DU PONT DE BRIGNOUD ENTRE LES COMMUNES DE VILLARD-BONNOT ET DE CROLLES ET MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLU DE CROLLES ET FROGES
- EVOLUTION DU PROJET DE PASSERELLE PIÉTONS / CYCLES POUR LA LIAISON INTER-RIVES

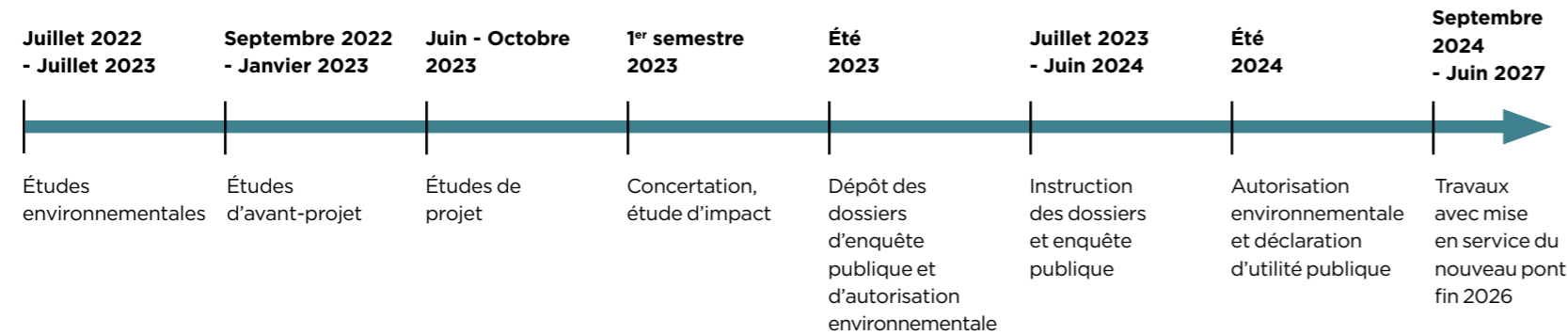


3. Le coût du projet

Le projet est financé par le Département, pour un coût total de

24 M€ TTC

4. Le calendrier envisagé pour le projet



PARTIE 4

UNE PASSERELLE AU SERVICE DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES INTÉGRÉE À L'ITINÉRAIRE DE LA LIAISON INTER-RIVES ENTRE CROLLES ET BRIGNOUD

1. Une passerelle piétons/cycles en lieu et place du pont existant

La demande sociétale et la loi LOM imposent aujourd'hui d'intégrer la circulation des modes actifs à tout projet de mobilité. Sur le territoire du Grésivaudan, plusieurs projets se conjuguent au bénéfice des cyclistes et des piétons.

C'est dans le contexte de la reconstruction du pont de Brignoud que s'inscrit l'option d'**une passerelle dédiée aux modes actifs** : Une solution qui garantit aux cyclistes et aux piétons à la fois une sécurité maximale et une circulation apaisée, y compris aux heures de pointe.

La passerelle sera construite **en lieu et place du pont existant** en prenant appui sur les piles du pont dont l'état est satisfaisant. Longue de 105 mètres et large de 5 mètres, elle pourra accueillir piétons, cycles classiques, vélos à assistance électrique simples, cargos, pousse-pousse-tricycles et autres quadricycles.

Enfin, elle permettra **la connexion** sécurisée entre la liaison piétons-cycles Crolles-Brignoud portée par le SMMAG, la piste cyclable réalisée à Brignoud avec la suppression du PN27 et la voie verte du Grésivaudan en rive droite de l'Isère (La Belle Via).

Le temps de la démolition du pont existant et de la construction de la passerelle, une des voies du nouveau pont sera réservée à la circulation des cyclistes avec la création d'une piste cyclable bidirectionnelle provisoire.

2. Une proposition issue d'un dialogue entre le SMMAG et le Département

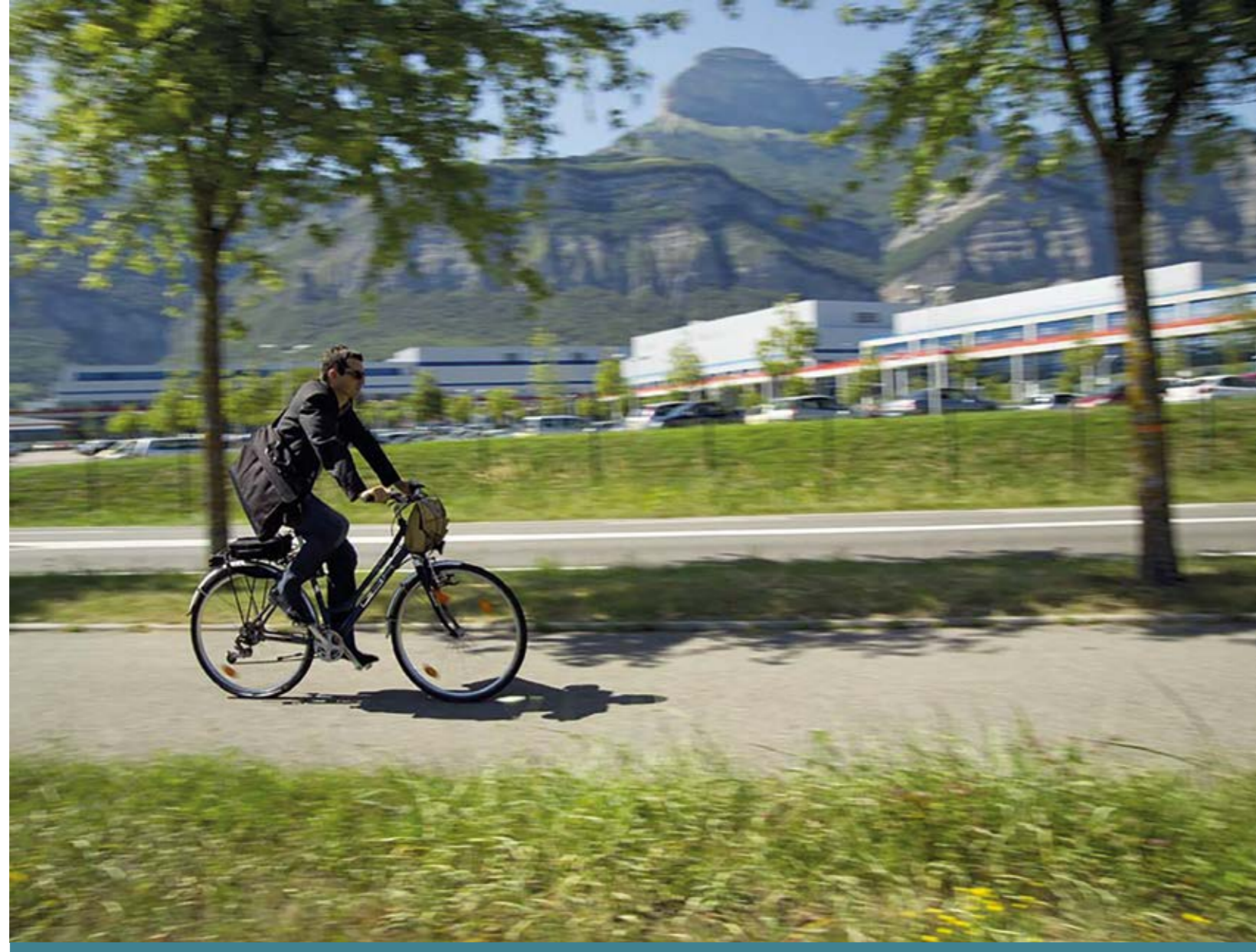
Suite aux premières études sur le nouveau pont, le SMMAG et le Département prévoient désormais de mutualiser les deux projets de franchissement de l'Isère, dans l'objectif de réduire les impacts environnementaux et de limiter le coût des aménagements en valorisant l'utilisation des appuis du pont existant.

Le Département porte plusieurs projets de mobilités actives sur le territoire, notamment le développement de la Belle Via en rive droite de l'Isère, une voie de 13,7 km de long qui passera sous le futur pont.

Le SMMAG de son côté, travaille à la réalisation d'une liaison dédiée aux modes actifs entre Crolles et Brignoud, avec un franchissement de l'Isère initialement prévu (avant l'incendie) à environ 200 mètres au sud du pont actuel.

Le SMMAG a réalisé une concertation préalable sur le projet de la liaison piétons/cycles entre Crolles et Brignoud en mai 2021. Par délibération en date du 25 novembre 2021, le comité syndical du SMMAG a approuvé le bilan de cette concertation. Au regard des avis exprimés, qui montraient que le projet était très attendu, le SMMAG a décidé de poursuivre l'opération.

- RECONSTRUCTION DU PONT DE BRIGNOUD ENTRE LES COMMUNES DE VILLARD-BONNOT ET DE CROLLES ET MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLU DE CROLLES ET FROGES
- EVOLUTION DU PROJET DE PASSERELLE PIÉTONS / CYCLES POUR LA LIAISON INTER-RIVES



3. L'évolution du projet de liaison inter-rives porté par le SMMAG

Cette mutualisation est sans incidence sur les objectifs portés par le SMMAG pour l'aménagement de la liaison inter-rives, à savoir :

- Connecter les deux rives et permettre la traversée de l'autoroute et l'Isère avec une infrastructure dédiée uniquement aux piétons et cycles en site propre reliant Crolles à Brignoud et en connexion avec la véloroute Belle Via ;
- Réduire les impacts en termes environnementaux ;
- Favoriser le potentiel de développement du vélo classique ou à assistance électrique, seul ou combiné avec un autre mode de transport ;
- Relier le pôle urbain de Brignoud au parc technologique de Bernin-Crolles, en assurant pour les déplacements domicile-travail une connexion avec le train (futur RER ferroviaire) ;
- Pour les déplacements domicile - études, assurer une continuité cyclable efficace et de qualité en particulier vers le lycée de Villard-Bonnot situé à 1,5 km de la gare ;
- Pour les déplacements loisirs et sportifs, prendre en compte les pratiques de course à pied et promenades le long des berges de l'Isère, et répondre aux besoins d'accès aux pôles de services culturels et de loisirs ;
- Assurer des connexions aux réseaux cyclables existants depuis la gare de Brignoud et la rue Louis Néel.

Cette mutualisation, via la réutilisation du pont existant, allonge l'itinéraire de la liaison entre Crolles et Brignoud de 450 mètres sur un total de 1,5 km pour les usagers se rendant vers le pôle d'échanges mais présente les avantages suivants :

- Une **moindre perturbation du milieu naturel piscicole, faunistique et floristique** de la rivière et de ses ripisylves ;
- Une **réduction des coûts d'investissements** globaux ;
- Une valorisation d'un ouvrage architectural datant de 1935.

Par ailleurs, la mutualisation via la réutilisation des appuis du pont existant permet **de maintenir les ambitions de confort pour les usagers** telles qu'elles sont portées par le SMMAG sur l'ensemble de l'itinéraire de Crolles à Brignoud : largeur confortable (5 mètres) pour les piétons et les cyclistes, éclairage, plantations et mobilier qualitatif...

Le calendrier de mise en service de l'itinéraire, tenant compte de cette évolution du projet, reste conforme aux objectifs initiaux du SMMAG. L'aménagement de la section entre Crolles et la berge de l'Isère en rive droite sera mise en service début 2026. L'aménagement du tronçon entre le pont existant en rive gauche et la gare de Brignoud sera réalisé fin 2026, en lien avec le calendrier de réalisation par SNCF Réseau de l'ouvrage de franchissement des voies au niveau de la gare.

La passerelle sur l'Isère sera mise en service par le Département mi-2027, sachant que pendant le temps de la démolition du pont existant et de la construction de la passerelle, une des voies du nouveau pont sera réservée à la circulation des cyclistes, les piétons bénéficiant d'un trottoir sur ce pont, avec la création d'une piste cyclable bidirectionnelle provisoire.





PARTIE 5 LA DÉMARCHE DE CONCERTATION



1. Les enjeux et objectifs de la concertation

- Porter à la connaissance du public les caractéristiques du projet retenu;
- Mettre en compatibilité les PLU de Crolles et de Froges;
- Présenter les modalités d'articulation entre l'opération de reconstruction du pont et les projets connexes;
- Recueillir les avis des habitants au sujet des modes actifs et sur la cohérence et la lisibilité de ces parcours à l'échelle du territoire.

2. Comment s'informer et s'exprimer ?



Pour vous informer

- Le dossier de concertation est consultable dans les mairies de Froges, Villard-Bonnot et Crolles ainsi qu'au siège de la communauté de communes Le Grésivaudan (CCLG).

Il est également disponible sur les sites internet :

- du Département : www.isere.fr
- du SMMAG : smmag.fr
- de la CCLG : le-gresivaudan.fr
- de la commune de Villard-Bonnot : villard-bonnot.fr
- de la commune de Crolles : crolles.fr
- de la commune de Froges : villedefroges.fr

2 réunions publiques :

- Le **jeudi 27 avril** de 18h30 à 20h30 à la salle Désiré Granet de Villard-Bonnot
- Le **mercredi 10 mai** de 18h30 à 20h30 à la salle du conseil municipal, en mairie de Crolles



Pour vous exprimer

- Les registres de concertation disponibles dans les mairies de Froges, Crolles et Villard-Bonnot, ainsi qu'au siège de la communauté de communes du Grésivaudan.
- 4 permanences techniques :
 - **Mardi 25 avril** de 17h30 à 19h30, à la mairie de Villard-Bonnot.
 - **Mercredi 3 mai** de 17h30 à 19h30, à la mairie de Crolles.
 - **Lundi 15 mai** de 17h00 à 19h00, à la mairie de Froges.
 - **Mardi 16 mai** de 12h00 à 14h00, à la mairie de Crolles (en particulier pour les personnels du Parc Technologique des Fontaines).
- Un formulaire ou une adresse mail dédié sur la page www.isere.fr/les-projets/pont-de-brignoud
- Le site web du SMMAG : <https://smmag.fr>

3. Et après ?

- Rédaction du bilan de la concertation.
- Des engagements pris par le Département, le SMMAG et leurs partenaires suite aux enseignements tirés de la concertation.



RD 10 R

PONT DE BRIGNOUD

- RECONSTRUCTION DU PONT DE BRIGNOUD ENTRE LES COMMUNES DE VILLARD-BONNOT ET DE CROLLES ET MISE EN COMPATIBILITE DES PLU DE CROLLES ET FROGES
- EVOLUTION DU PROJET DE PASSERELLE PIETONS / CYCLES POUR LA LIAISON INTER-RIVES