

Sassenage

en pages

Spécial déplacements



Bientôt sur les rails ?

C'est par Sassenage que les automobilistes du Vercors et du sud Grésivaudan pénètrent dans l'agglomération. Les voiries communales drainent donc un trafic lourd comprenant, selon les derniers comptages, 16 000 véhicules par jour sur l'avenue de Valence, sans compter les nombreux convois exceptionnels... Parallèlement, la portion d'autoroute de l'A 480, à proximité, n'est plus en mesure aujourd'hui de digérer le flux croissant de véhicules.

Hormis son caractère aggravant des conditions atmosphériques — les épisodes de pollution sont fréquents sur l'agglomération —, cette circulation gêne considérablement les déplacements des riverains au sein même de la commune. Il n'est pas rare de mettre une demi-heure pour gagner les Pies à partir des Engenières. Cette circulation est en outre anxiogène compte tenu de la pollution sonore et de son impact sur la sécurité des riverains.

Aussi, les élus des instances communales, inter-communales et départementales réfléchissent-ils aux solutions possibles

pour délester la commune de ces perturbations.

Les moyens à mettre en œuvre dans ce sens doivent tenir compte de contraintes fortes, notamment la situation géographique de Sassenage, « coincée » entre le Vercors et l'Isère.

Pour un retour à une circulation apaisée, plusieurs projets sont envisagés ou déjà actés pour la commune : l'ouverture du pont-barrage qui relie Sassenage à Saint-Egrève, la réalisation de la voie de contournement, vouée à désengorger la RD 1532, la création d'un parking de covoiturage et à terme d'un parking-relais, le prolongement de la ligne A de tramway jusqu'à Air Liquide, et enfin l'expansion des pistes cyclables et le développement de modes doux.

A travers un jeu de questions/réponses auquel ils se sont prêtés, le maire, Christian Coigné, et le conseiller général, Yannick Belle, nous livrent leur vision respective des dossiers sassenageois, et donc la position de la Ville et du Département. Témoignages croisés, et éclairage technique sur ces grands projets attendus...

Le pont-barrage

Dès l'origine, le pont-barrage, construit par EDF, devait permettre de relier Saint-Egrève à Noyarey et Sassenage. Initialement prévue en 1999, puis en 2004, son ouverture à la circulation routière a plusieurs fois été reportée par le conseil général, propriétaire de l'infrastructure. Finalement, les travaux pour sa mise en service ont débuté en 2008 avec la construction d'un rond-point sur la commune de Noyarey. Ils suivent aujourd'hui leur cours pour une ouverture prévue en 2010, qui continue toutefois à soulever d'épineux problèmes. En effet, sans voie de contournement, et compte tenu de l'engorgement actuel des voies de circulation sur la commune et dans l'agglomération, le pont-barrage pourrait bien devenir une voie de délestage, accentuant encore davantage l'asphyxie de Sassenage. Les élus locaux (Sassenage, Noyarey, Saint-Egrève) demandent en outre des mesures d'accompagnement pour favoriser les échanges rive droite/rive gauche au moyen de déplacements doux (piste cyclable et ligne de bus). ■



▲ Le pont-barrage permettra de relier les deux rives sans traverser Sassenage

► **Reportée à de nombreuses reprises, l'ouverture du pont-barrage est enfin annoncée pour 2010, ce qui est une bonne nouvelle. Comment appréhendez-vous l'organisation des flux de circulation avec ce nouvel équipement ?**



Yannick Belle, conseiller général : L'ouverture est prévue pour 2010. C'est en effet une bonne nouvelle pour les Sassenageois qui l'attendent depuis plus de dix ans, et c'était un de mes engagements. Les études dont nous disposons à ce jour montrent un équilibre entre le trafic aspiré par le pont-barrage et celui que son ouverture à la circulation routière va engendrer. C'est une première étape financée entièrement par le Conseil général et qui devra s'accompagner à terme de la voie de contournement et du prolongement du tramway. A cette condition, l'organisation des flux de circulation sera, à mon sens, beaucoup plus aisée.

► **Peut-on considérer que le pont-barrage peut aujourd'hui, et à lui seul, résoudre l'engorgement des voies communales ?**

Y.B. : Non, il permet avant tout de faciliter les échanges entre les deux rives, réduisant ainsi les temps de trajet et les émissions de CO2. Il permettra également la mise en place de transports en commun entre ces deux rives et le déplacement sécurisé des cycles.

La voie de contournement

Destinée à délester la RD 1 532 d'une partie de ses quelque 16 000 véhicules par jour, la voie de contournement de Sassenage prendra la forme d'une voirie urbaine, avec une vitesse limitée à 50 km/h. Reliant le pont-barrage au pont des Martyrs en longeant l'Isère, elle est inscrite au Schéma directeur ainsi que dans le PDU (plan de déplacements urbains), documents supra-communaux qui s'imposent à l'échelle de l'agglomération grenobloise en matière d'urbanisme et de déplacements. En 2004, la Ville finançait une étude mettant en évidence l'enjeu de cette voirie à l'échelle de l'agglomération eu égard à l'aménagement de la plaine de l'Argentière — zone mixte de 40 hectares (habitat/activité économique) —, mais

aussi à l'échelle locale, avec la zone de Clémencière, au nord de la commune, autour d'Air Liquide. Le contournement de Sassenage aura un impact sur deux types de déplacements : le trafic de transit n'ayant pas pour origine ou destination la commune, et le trafic d'échange avec les abords immédiats de la nouvelle infrastructure. En effet, les secteurs situés en bordure de l'Isère sont destinés, à terme, à être urbanisés, et nécessiteront dès lors une voie principale d'accès. Des négociations portées par la Ville sont actuellement en cours avec le conseil général pour que ce dernier prenne la maîtrise d'ouvrage du projet au vu de la nature de cette future voirie. ■



▲ La voie de contournement de Sassenage réduira le trafic aux heures de pointe

► **Après cette première étape, quel est selon vous le planning idéal pour réaliser la voie de contournement, deuxième projet structurant en matière de déplacements sur Sassenage ?**



Y.B. : Evidemment au plus tôt, à la condition que cette voie s'accompagne de l'assurance que le tramway sera prolongé sur Sassenage. Sans cette assurance, nous ne créerions alors qu'une voirie supplémentaire qui ne résoudrait que partiellement la question des déplacements automobiles à Sassenage, et qui augmenterait la pollution mais certainement pas l'usage des transports en commun.



C.C. : Elle doit être réalisée au plus tôt. Les riverains en ont assez : 16 000 véhicules/jour sur la départementale, c'est insupportable, c'est intolérable ! Son ouverture devrait être simultanée à celle du pont-barrage, sous peine, sinon, de ne pas remplir son rôle, au pire qu'elle le soit au moins avec l'arrivée du tram. Nous avons toujours fait valoir que cette voie structurante devait être un prolongement du pont-barrage jusqu'à Fontaine.

► **Les Sassenageois s'étaient mobilisés en juin 2007 pour exprimer leur mécontentement face à l'engorgement du trafic qui, depuis, est passé de 14 000 véhicules/jour à 16 000 selon les comptages. Dans quelle mesure la voie de contournement pourra-t-elle contribuer à améliorer la circulation, et quelle peut être sa configuration ?**

Y.B. : Comme je l'ai dit précédemment, c'est le triptyque ouverture du pont-barrage, prolongement du tramway et voie de contournement qui pourra améliorer durablement la circulation à Sassenage. Quant à sa configuration, c'est à la Ville, qui a d'ailleurs réalisé toutes les études, de se prononcer en fonction des objectifs que ses élus donnent à cette voie tant en matière de déplacements que de développement urbain et économique.

► **Cette voie de contournement écartera le transit de la commune et redonnera donc un nouveau souffle aux Sassenageois. A cet égard, quelle répartition imaginez-vous pour son financement ? Qui assurera la maîtrise d'ouvrage ?**

Y.B. : Le conseil général pourrait financer la voie de contournement jusqu'à 50 %, comme cela a été le cas à Seyssins ou à Moirans. Cela représente un investissement important qui peut aller jusqu'à plusieurs millions d'euros selon le projet définitif. Enfin, c'est à la commune d'en assurer la maîtrise d'ouvrage, à l'instar des autres voies de contournement créées dans l'agglomération.

C.C. : Au vu de sa vocation, il revient au conseil général de financer la voie de contournement. Ce serait incohérent que la commune finance, même en partie, une voie départementale. C'est pourtant ce que le conseil général attend de Sassenage, sauf que le financement que le Département est prêt à fournir est loin de grever son budget, contrairement à l'incidence lourde qu'aurait une telle contribution financière de la Ville sur le budget communal !

Le tramway à Sassenage

Autre grand projet : l'extension de la ligne A du tramway jusqu'aux Engenières. Initialement intégré au PDU 2007-2012, les travaux de prolongement devaient débuter en 2012. Dans cette optique, le plan local d'urbanisme de la Ville adopté en 2005 prend en compte un certain nombre d'éléments nécessaires à l'arrivée du tramway : acquisitions foncières, parking de covoiturage, parking-relais... Un plan local de déplacement est également initié à l'échelle de la ville. En bref, Sassenage met tout en œuvre dans l'espoir d'une arrivée « prochaine » ! Mais en septembre 2008, une délibération du SMTC (syndicat mixte des transports en commun) remet en

cause les priorités annoncées : la Ville ne devrait finalement pas être desservie avant 2018. Jugeant le délai inacceptable, la municipalité formule un recours gracieux en vue d'obtenir le retrait de ladite délibération. Démarche qui s'avère payante puisque voilà quelques semaines — début février —, le SMTC s'engage par courrier à la réalisation des études préalables à l'extension de la ligne A dès le deuxième semestre de cette année. ■



Le tramway pourrait être prolongé jusqu'aux Engenières, au niveau d'Air Liquide

► **Le SMTC a fait part dernièrement de sa décision d'anticiper les études préalables à l'extension du tramway jusqu'à Air Liquide, ce qui est une excellente nouvelle pour les Sassenageois. Sur cette base, quand peut-on espérer raisonnablement la mise en route du chantier et la livraison du tramway ?**



Y.B. : C'est vrai, c'est une excellente nouvelle attendue depuis longtemps, tout comme l'ouverture du pont-barrage. Je pense avoir pris toute ma part dans les instances concernées pour obtenir cette décision. Les délais de réalisation dépendront d'abord des capacités financières du SMTC. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, il y a la possibilité de faire cofinancer certains projets finalisés (ligne E ou prolongement de la ligne B) par l'État. Ce qui dégagerait pour le SMTC des marges de manœuvre pour réaliser notamment le prolongement de la ligne A. Ensuite, cela dépendra de la Ville de Sassenage. Le SMTC rappelle aux communes la nécessité de se conformer à sa charte urbanisme et transport qui consiste à définir un projet d'aménagement urbain dans le cadre de l'arrivée du tram. C'est donc à la commune d'y répondre précisément, comme l'a indiqué Marc Baietto, président du SMTC, dans un récent courrier au maire de Sassenage. Enfin, l'arrivée du tram sera également liée à la capacité de la Ville à cofinancer la voie de contournement.

► **Globalement, comment peuvent s'articuler ces projets dans le temps et financièrement ?**

Y.B. : L'instruction des deux dossiers doit être menée de façon concomitante. L'arrivée du tram oblige la réalisation de la voie de contournement. La Ville doit aujourd'hui indiquer si la voie de contournement est sa priorité et si elle en prend la maîtrise d'ouvrage. Du côté du conseil général, la réponse est connue : le Département cofinancera cette nouvelle voirie, je m'y engage.

► **Le SMTC va effectivement lancer les études au cours du second semestre 2009. C'est une excellente nouvelle : la victoire de nos actions répétées, le fruit du travail engagé depuis plusieurs années avec le président Baietto (président du SMTC, ndlr), mais aussi et surtout la conséquence du recours que nous avons engagé contre le plan métropolitain de déplacements (plan adopté par le SMTC en septembre dernier et prescrit par le conseil général en 2007, qui occultait complètement les projets sur Sassenage).**

Même si le tramway est maintenant acquis puisqu'inscrit dans tous les documents officiels et validé par toutes les instances concernées, sa réalisation passera malheureusement après la ligne E de Saint-Egrève, rocade nord oblige, et après le prolongement de la ligne B jusqu'à la Presqu'île scientifique. Donc au mieux 2014. Par contre, le conseiller général nous écrivait dernièrement qu'il appartient à la Ville de tout mettre en œuvre pour ce qu'il appelle "les conditions minimales de recevabilité". Nous étudions l'urbanisation favorable à l'implantation du tramway, encore faut-il que le projet de tracé se précise. De toute façon, notre intervention ne peut pas aller au-delà. Le SMTC est l'autorité organisatrice des déplacements sur l'agglomération, le tramway relève donc de sa seule compétence !

Le parking de covoiturage

Prévu place Jean Prévost, entre l'avenue de Valence (RD 1 532) et la rue Voltaire, le futur parking de covoiturage est dans un premier temps destiné à favoriser à la fois le covoiturage des habitants du plateau du Vercors, et la fréquentation des lignes de bus 34 et 51 passant à proximité.

En effet, programmé dès 1999 par le plan d'occupation des sols (devenu PLU), ce parking devait initialement voir le jour avec l'extension de la ligne A du tramway. Pour autant, les échéances de l'arrivée de ce dernier ayant été plusieurs fois repoussées, et face au besoin croissant de ce type

d'infrastructure, l'opération est lancée cette année par la Ville. Aussi, Sassenage sera-t-elle dotée de ce parking en 2010.

Le coût total de l'opération s'élève à 400 000 € auxquels la Ville participe à hauteur de 40 % à travers la mise à disposition gracieuse du terrain d'assise. Autres collectivités locales à être impliquées financièrement dans le projet : le SMTC, La Métro, le conseil général de l'Isère, et la communauté de communes des massifs du Vercors.

Un parking-relais est également prévu à plus long terme aux Engenières, à proximité du terminus du tramway,



▲ Le parking de covoiturage sera implanté au niveau de la place Jean Prévost en cohérence avec le prolongement de la ligne A. ■

Les pistes cyclables

En matière de déplacements, les pistes cyclables ont bien sûr un rôle important. Pour être intégrées dans les projets de La Métro, elles doivent avoir un intérêt pour l'agglomération dans son ensemble, c'est-à-dire être des liaisons transversales.

Une étude est actuellement en cours pour la création d'une piste cyclable allant de la rue du 8 mai 1945 jusqu'à la digue, en passant par la rue François Blumet. ■



► Le plan de financement du parking de covoiturage est aujourd'hui arrêté. Quel est le calendrier du chantier ?



Y.B. : Le SMTC annonce l'ouverture du parking pour septembre 2009. Il faudra veiller au respect des délais. Le conseil général participe à hauteur de 60 000 euros à cette opération, aux côtés de la Ville qui met à disposition le terrain, du SMTC et du plateau du Vercors.



C.C. : La contribution financière de la Ville consiste en la mise à disposition gratuite du terrain, d'une valeur de 160 000 euros, et les travaux sont cofinancés par le SMTC, le Département, La Métro et la communauté de communes du Vercors. Le début des travaux est promis pour le second semestre 2009, pour une livraison à l'été 2010.

► Qu'en est-il du budget estimé et du plan de financement des différents projets ?

Y.B. : Le pont-barrage est financé à 100 % par le conseil général, soit plus de 8 millions d'euros. Le Département pourrait également financer jusqu'à 50 % la voie de contournement si un accord est trouvé avec la commune. Le budget dépendra de la configuration définitive de cette voirie. Quant au tram, un des objectifs de l'étude à venir est de nous indiquer l'enveloppe nécessaire à son prolongement. Tous ces projets, vous le voyez, représentent un investissement conséquent du conseil général sur le canton, sans oublier que le Département abonde le SMTC à hauteur de 50 %, soit quelque 33 millions d'euros.

C.C. : Les instances concernées annoncent 15 millions d'euros pour la voie de contournement, 80 millions d'euros pour le tram, et 400 000 euros pour le parking de covoiturage. « Une paille » pour le SMTC et le Département, comparé aux 600 millions d'euros qu'ils ont prévu d'allouer à la rocade nord, et aux 12 millions d'euros pour l'ouverture du pont-barrage. Il est important que nos interlocuteurs entendent que la voie de contournement, c'est sept ans de capacité d'investissement de la commune alors qu'il y a tant à faire pour les Sassenageois : piscine, voiries et éclairage public, salle des fêtes, le tout sans augmenter les impôts communaux comme je m'y suis engagé.

La rue de l'Argentière

Reliant l'avenue de Romans au pont des Martyrs, la rue de l'Argentière est une voie que les riverains et autres automobilistes aimeraient un jour voir refaite. Et pour cause ! Avec plus de 10 000 véhicules par jour, elle est un pilier important des déplacements nord/ouest de l'agglomération grenobloise, auxquels il faut ajouter les flux routiers engendrés par le transit lié au massif du Vercors.

Voie communale dépendant d'un côté de la Ville de Fontaine – de l'avenue de Valence au croisement avec la rue du Taillefer –, et de l'autre de Sassenage –

de la rue du Taillefer au pont des Martyrs –, de nombreuses démarches ont été menées par la Ville pour que la rue de l'Argentière soit prise en charge par le conseil général compte tenu de sa vocation qui dépasse largement la desserte communale.

Toutefois, la requalification de cette voie doit également tenir compte de la réflexion liée à l'urbanisation de la plaine de l'Argentière. ■

Plus de 10 000 véhicules passent quotidiennement sur la rue de l'Argentière



► Repères

Le PDU 2007-2012

Obligatoire dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants, le PDU (plan de déplacements urbains) détermine les mesures à mettre en œuvre pour répondre aux besoins de mobilité des usagers tout en prenant en compte la protection de leur environnement et de leur santé.

Le PDU 2007-2012 de l'agglomération grenobloise définit les principes suivants :

- Développer une offre structurante de transports en commun performante à l'échelle de la région grenobloise
- Favoriser l'intermodalité et la complémentarité des réseaux à l'échelle de l'agglomération et de la région urbaine grenobloise
- Partager de manière équilibrée les espaces publics et les voiries entre les différents modes de transports
- Maîtriser le stationnement automobile
- Mettre en place une politique de gestion de la mobilité
- Mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de transports des différentes collectivités territoriales.

Source : <http://www.smtc-grenoble.org>

La Rocade nord

La Rocade nord est un projet qui semble ne pas avoir d'effet à l'échelle communale. Et pourtant, à y regarder de plus près, elle peut avoir une incidence indirecte, notamment sur la circulation. C'est la raison pour laquelle le conseil municipal du 17 décembre 2008 se prononçait à l'unanimité sur une délibération approuvant ce contournement routier de l'agglomération, tout en émettant un certain nombre de réserves. L'ouverture du pont-barrage, la future voie de contournement, le prolongement de la ligne A du

tramway, le parking de covoiturage et la requalification de la rue de l'Argentière sont autant d'éléments que la commune souhaite voir pris en compte dans le projet de Rocade nord, sans oublier les dossiers Giant — projet de réaménagement de la Presqu'île scientifique (lire, dans Sassenage en pages n°134 — janvier 2009, p.7 — ou « Portes du Vercors ») (ex-Plaine de l'Argentière, avec projet d'aménagement élargi à Vivier Poya, sur Fontaine).

Réunion publique sur les déplacements

Mardi 17 mars, Théâtre en Rond à 19h

Animée par :

Marc Baïetto, président du SMTC et vice-président du conseil général chargé de l'aménagement et de l'organisation des territoires, des transports et des déplacements,
Christian Coigné, maire de Sassenage et co-président de la commission des déplacements à La Métro,
et **Yannick Belle**, conseiller général du canton.

Sassenage en pages spécial déplacements mars 2009. Edité par le service communication de la Ville de Sassenage. Directeur de la publication : Christian Coigné. Rédactrice en chef : Géraldine Ferronato-Sgarra. Conception graphique et mise en page : Duilio Cusani. Rédaction : Géraldine Ferronato-Sgarra, Nathalie Monnet, Michelle Petrizelli. Photos : Michelle Petrizelli.

