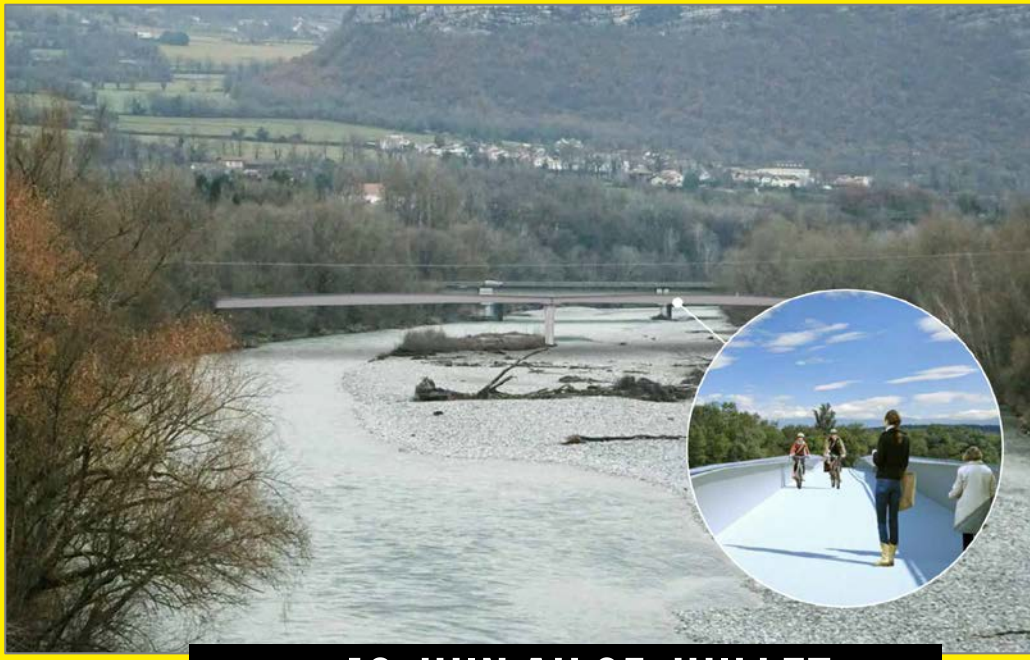
GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

10 ANS

DEMAIN, UNE NOUVELLE PASSERELLE PIÉTONS-CYCLES SUR LE DRAC ENTRE CLAIX ET PONT-DE-CLAIX



CAHIER DE CONCERTATION

REGISTRE D'EXPRESSION

16 JUIN AU 25 JUILLET

Concertation relative à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal pour le projet

Plus d'information :

metropoleparticipative.fr

Claix Belle par nature

Ville de Pont de Claix

ISÈRE Aménagement GROUPE ELEGIA

I. CONTEXTE 2
II. LE PROJET DE PASSERELLE 4
II. 1. Pourquoi là ? – l'implantation retenue..... 4
II. 2. Description technique de la passerelle..... 5
II. 3. Déviation de la piste cyclable en phase chantier..... 5
III. LES MODIFICATIONS DU PLUI 6
III. 1. Qu'est-ce qu'un document d'urbanisme..... 6
III. 2. Quelles sont les modifications prévues ?..... 7
III. 3. Impacts identifiés des modifications..... 9
IV. ORGANISATION DE LA CONCERTATION..... 10
IV. 1. Cadre et objectifs de la concertation..... 10
IV. 2. Pour s'informer : 10
IV. 3. Pour débattre et échanger: 10
IV. 4. Suites de la concertation..... 10
V. LE CALENDRIER PREVISIONNEL 11

I. CONTEXTE

Grenoble Alpes Métropole porte une politique de développement du vélo, y compris dans les zones plus excentrées du cœur urbain.

La vallée constituée par Claix – Varces – Vif est à ce jour la seule branche du « Y grenoblois » dépourvue d'axe structurant sécurisé pour les cyclistes, notamment au niveau de la traversée du Drac. Malgré l'absence d'aménagement sécurisé sur le pont existant entre Claix et Le Pont-de-Claix, un nombre important de cyclistes a été comptabilisé (près de 900 cycles par jour représentant une part modale de 9 %, données de comptage 2022).

La création d'un itinéraire Chronovélo est en cours sur les communes de Claix et Varces sur l'ancienne RD 1075 afin de faciliter les déplacements à vélo en direction du cœur métropolitain. Cet itinéraire est réalisé par tronçons :

- Du carrefour de l'Industrie sur la commune de Varces à la zone d'activité du Pré de l'Orme, travaux démarrés en mai 2025 pour une durée d'environ 10 mois ;
- Entre la zone d'activité du Pré de l'Orme et le giratoire Avenue du Ridelet à Claix, projet en cours d'étude opérationnelle ;
- Entre le giratoire Avenue du Ridelet et le pont entre Claix et Le-Pont-de-Claix avec l'élargissement du trottoir pour un usage piétons et cycles, travaux prévus à partir de l'été 2025.

En complément du projet de Chronovélo, le présent projet de passerelle modes actifs répond au besoin de franchissement sécurisé du Drac à l'écart de la circulation automobile. Plus généralement il vise à :

- Favoriser la pratique du vélo du quotidien ;
- Offrir un itinéraire cyclotouristique de moyenne à longue distance : Grenoble – Le Gua pour sa partie métropolitaine, et à terme jusqu'à Marseille, en passant par le Trièves, via la véloroute V64.

Grenoble Alpes Métropole a délégué la maîtrise d'ouvrage de l'ouvrage par mandat à Isère Aménagement groupe Elegia.

Modélisation du projet et photomontage depuis le pont de la départementale 1075
Crédit : bureau d'études Setec

La « Véloroute V64 » un projet d'itinéraire cyclable reliant Grenoble à Marseille.

II. LE PROJET DE PASSERELLE

II. 1. Pourquoi là ? – l'implantation retenue

Il est proposé d'implanter cette nouvelle passerelle entre le pont de l'autoroute A480 et l'embouchure du ruisseau du Lavanchon. Cet emplacement présente en effet plusieurs avantages :

- Dans cette zone, la rive gauche présente peu de dénivelé et permet de desservir efficacement le bas de Claix, ainsi que la future Chronovélo sur l'avenue de la Libération. Cette piste pourrait à l'avenir faire partie de la véloroute V64, un itinéraire cyclable reliant Grenoble à Marseille.
- L'emplacement permet de se raccorder facilement à la piste cyclable qui longe déjà le Lavanchon.
- Un chemin d'accès existe depuis la rue du Drac, il sera revêtu dans le cadre du projet.
- Elle coïncide avec les points hauts des cheminements sur les rives, ce qui limite la longueur des rampes à réaliser pour accéder à la passerelle, et donc les surfaces de déboisement.

II. 1. 1. Alternatives étudiées

a) Aménagement du pont existant

L'hypothèse de faire passer l'itinéraire cyclable V64 par le pont actuel portant la RD1075 à côté du pont Lesdiguières a été étudiée, mais n'a pas été retenue. En effet les contraintes techniques de l'ouvrage sont importantes et la nécessité de maintenir une largeur suffisante pour la circulation ne permet pas créer un espace sécurisé répondant aux exigences d'un flux important de cyclistes sur le pont et ses accès.
Des travaux seront cependant réalisés après l'été 2025 en complément de la nouvelle passerelle pour élargir le trottoir existant et pour conforter l'espace partagé pour les piétons et les cycles.

Pont en arc en maçonnerie de Lesdiguières et pont routier à l'arrière-plan

b) Passage par la passerelle de Rochefort

Le passage par la passerelle de Rochefort (située en amont du pont Lesdiguières) a été étudié. Plusieurs raisons ont contribué à l'abandon de cette solution, notamment les raccordements longs et des dénivelés importants, incompatibles avec une desserte efficace pour les cycles.

Cheminement par la passerelle de Rochefort

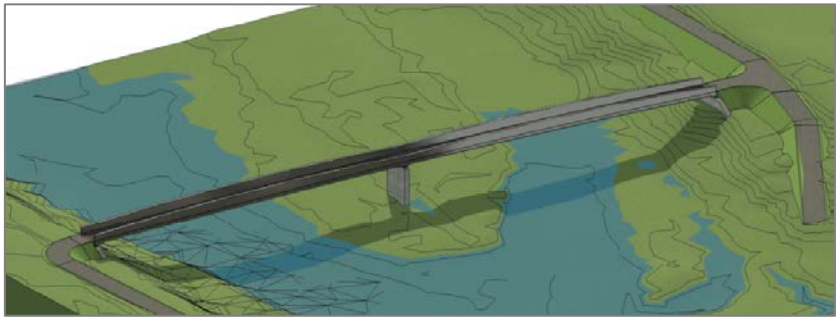
c) Passerelle suspendue à l'implantation retenue

La passerelle proposée comporte une seule pile dans le Drac. Une solution sans appui et franchissant 130 m en une portée a été envisagée, mais écartée pour des questions de robustesses et de coûts d'entretien à terme. L'ancrage des câbles porteurs aurait été techniquement complexe, en raison du recul nécessaire (RN85 en rive droite et entreprises en rive gauche).

II. 2. Description technique de la passerelle

- La passerelle se caractérise par une longueur de 130 m avec une pile en rivière.
- La largeur utile de la passerelle, entre garde-corps, est de 4 mètres, et respecte ainsi les recommandations du Cerema pour les passerelles modes actifs.
- L'ensemble des aménagements (passerelle et rampes) respecte des pentes de 4 % maximum et est ainsi accessible à tout type de public. La structure de la passerelle est métallique, plusieurs solutions de revêtements sont à ce stade à l'étude.

Le coût global de l'opération est estimé à 6,3 M € TTC.



Perspective
Crédit : bureau d'études Setec

II. 3. Déviation de la piste cyclable en phase chantier

La réalisation de la passerelle nécessitera une fermeture de la piste cyclable en rive droite sur toute la durée des travaux. Une déviation courte et sécurisée est à l'étude. Elle ajoute environ 4 minutes de trajet à vélo et 12 minutes à pied.

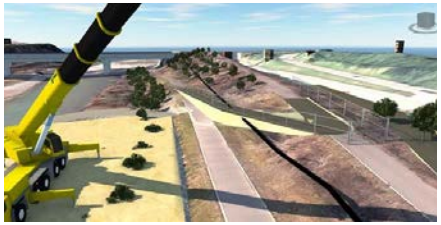
La mise en place de cette déviation durerait environ 1 semaine pour les terrassements et demanderait la fermeture de la voie verte.

Une autre déviation permettant d'éviter la zone de travaux passe par la Chronovélo 3 traversant le centre-ville de Pont-de-Claix. Les déviations mises en place seront signalées par des panneaux de communication.

Temps sans déviation

Temps avec déviation

Déviation provisoire



Déviation provisoire

Vue aérienne d'ouest en est

III. LES MODIFICATIONS DU PLUI

III. 1. Qu'est-ce qu'un document d'urbanisme

III. 1. 1. Le document central de l'aménagement de notre territoire

En France, il n'est pas possible de construire ce que l'on veut, où l'on veut, et heureusement… ! Il existe des règles qui encadrent l'occupation des sols et les constructions. Ces règles sont regroupées dans des documents : des « documents d'urbanisme ». À l'échelle d'une intercommunalité comme notre Métropole, il s'agit du Plan local d'urbanisme Intercommunal (PLUI).

Le PLUI, c'est LE document central de l'aménagement de notre territoire. Il fixe pour les 49 communes de la métropole :

- Les règles précises d'occupation des sols (zones naturelles ou agricoles, zones à vocation d'activités économiques...)
- Les règles de constructibilité (hauteurs maximales, implantation des bâtiments, aménagement des espaces extérieurs…)
- Des intentions d'aménagement sur des secteurs de projet ou des thématiques transversales (Paysage et biodiversité, Risques, Qualité de l'air)

III. 1. 2. Des évolutions régulières pour ne pas prendre la poussière

Le PLUI n'est pas figé, bien au contraire ! Il doit pouvoir s'adapter, aux nouveautés règlementaires, aux grand enjeux auxquels notre territoire fait face et à l'actualité des projets.

Le projet de création de cette passerelle mode doux sur le Drac nécessite d'intervenir sur les berges du Drac, actuellement protégées par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) qui interdit toute construction à moins de 15 m du Drac ou dans des zones humides identifiées.

III. 2. Quelles sont les modifications prévues ?

Les modifications envisagées visent à permettre la réalisation de cette passerelle mode doux. Elles sont basées sur les études techniques et environnementales déjà réalisées et en cours de réalisation. Ces changements seront limités strictement à la zone du projet de passerelle et ne remettront pas en question les principes généraux de protection des berges et des zones naturelles appliqués ailleurs sur le territoire.

III. 2. 1. Recul vis-à-vis des cours d'eau

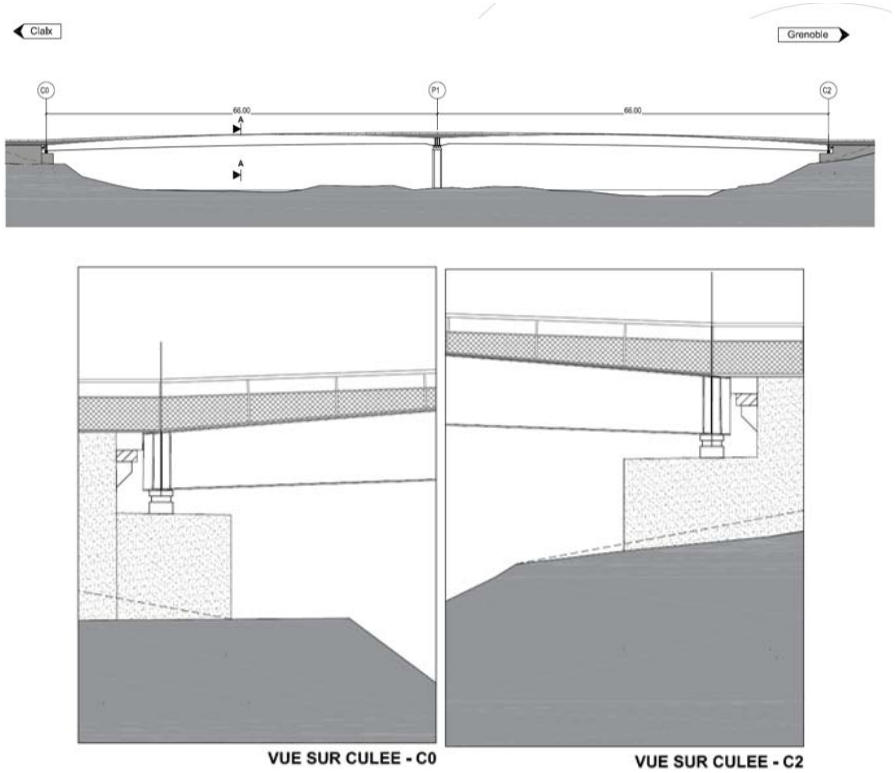
a) Les règles :

La carte du PLUi identifie le Drac comme un cours d'eau de la Trame verte et bleue. Les dispositions générales du règlement écrit (règles communes à toutes les zones) indiquent que *« toute construction devra observer un recul de 15 mètres pour les cours d'eau repérées au titre de la Trame Verte et Bleue, par rapport au haut de la berge ».* Cette règle vise à préserver les cours d'eau et leurs berges de l'urbanisation (les bâtiments notamment), mais n'avait pas identifié d'exception pour les projets de service public liés à la rivière.

b) Le problème

L'implantation de la passerelle a été étudiée pour limiter au maximum les impacts sur le cours d'eau (présence d'une seule pile) et les impacts sur les berges (maintien d'un espace de circulation pour la faune). Comme il s'agit d'un aménagement visant à franchir la rivière, une intervention au niveau des berges est nécessaire.

Pour autant, la réalisation de la passerelle implique de réaliser ponctuellement des aménagements sur les berges (les culées, sur lequel le tablier de la passerelle s'appuie). Il n'est donc pas possible de respecter le recul de 15 m imposé par le PLUi.



Coupe type du projet de passerelle sur le Drac et implantation des culées au niveau des berges

III. 2. 2. Constructibilité en périmètre de zone humide

a) Les règles :

Le PLUi identifie également un périmètre de zones humides au niveau du Drac et de ses abords, dans la zone identifiée pour la création de la passerelle. Sur ce zonage, le règlement est strict et précise que *sont interdit :*

- *Le drainage, les remblaiements et déblaiements, le dépôt ou l'extraction de matériaux, (…)*
- *L'imperméabilisation totale ou partielle du sol.*
- *Toute construction et installation nouvelle, usage et affectation du sol (..)*

b) Le problème

Or, la réalisation de la passerelle, implique notamment:

- La mise en place des installations de chantier ;
- Le déploiement provisoire d'un remblai pour la mise en place de la charpente de la passerelle, puis son retrait ;
- La construction des culées et de la pile centrale.

Il n'est donc pas possible de respecter les règles imposées en l'état par le PLUi.

III. 2. 3. Les modifications proposées

Pour pouvoir réaliser la passerelle, il est nécessaire de faire évoluer le PLUI. Ces évolutions seront limitées uniquement au projet avec pour objectif de permettre la réalisation du projet de passerelle (pile et culées), ainsi que les travaux nécessaires (installation de chantier, remblais temporaires), en respectant le cadre réglementaire de l'autorisation environnementale.

Pour ce faire, il est envisagé de créer « une zone indicée ». Il s'agit d'une zone avec un "indice" spécial (comme une lettre ou un chiffre ajouté à son nom) pour indiquer qu'elle possède des caractéristiques ou des règles particulières. Ces indices permettent d'adapter les règles d'urbanisme à des situations locales précises, tout en gardant la classification générale de la zone (urbaine, naturelle, agricole, etc.).

La zone indicée permettra d'autoriser les ouvrages d'infrastructure, équipements et installations techniques dédiés à la circulation cyclable et piétonne en dérogation aux interdictions relatives aux zones humides et aux règles de recul susmentionnées.

Cela se traduira par les modifications suivantes :

- Modification du plan de zonage A pour créer une zone N indicée spécifique à ce projet. Cette zone N indicée englobera l'emplacement futur de l'ouvrage et la zone de travaux ;
- Modification du règlement de la zone Naturelle N à son article 2 « Constructions, usages et affectations des sols, activités et installations soumises à conditions particulières » pour autoriser, dans la zone N indicée, la construction d'ouvrages infrastructures, équipements et installations techniques dédiés à la circulation cyclable et piétonne ;
- Ajout d'une disposition à l'article 6.3 des règles communes à toutes les zones et dans le règlement du patrimoine concernant les zones humides repérées sur le plan F2 du Patrimoine bâti, paysager et écologique. Cette disposition visera à autoriser, uniquement dans la nouvelle zone indicée les ouvrages d'infrastructure, équipements et installations techniques dédiés à la circulation cyclable et piétonne ;
- Modification de l'article 6.3 des règles communes à toutes les zones pour supprimer l'obligation de recul par rapport aux berges des cours d'eau repérés au titre de la trame verte et bleue dans la nouvelle zone indicée.

III. 3. Impacts identifiés des modifications

Le projet fait l'objet d'études environnementales et hydrauliques afin d'identifier et minimiser les impacts.

Pour répondre à ces impacts, la Métropole utilisera la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC) pour l'autorisation environnementale et l'évaluation environnementale et la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Les mesures proposées seront affinées dans le Dossier d'Autorisation Environnementale qui fera l'objet d'une enquête publique.

Les impacts de la mise en compatibilité seront faibles, car elle ne concerne qu'une intervention ponctuelle de surface restreinte du territoire de Grenoble-Alpes Métropole.

En effet, la zone N indicée concerne une surface d'1,3 ha sur la surface totale de zones humides qui est de 2238,4 ha (soit 0,05 %), tandis que la modification ponctuelle de la marge de recul ne concerne que 5 m de part et d'autre du Drac pour les appuis de la passerelle, c'est-à-dire 10 m au total sur le linéaire de 71 505,3 m du Drac (soit 0,01 %). De plus, une bande de passage entre la culée et la rivière reste disponible pour les déplacements de la faune.

Vue aérienne du sud vers le nord

IV. ORGANISATION DE LA CONCERTATION

IV. 1. Cadre et objectifs de la concertation

Un projet d'une telle envergure ne peut se réaliser sans l'implication des habitants et acteurs du territoire. C'est pourquoi la Métropole, en collaboration avec les communes de Claix et de Pont-de-Claix, organise une démarche de concertation entre le 16 juin et le 25juillet 2025.

Objectifs de cette concertation :

1. Rappeler le contexte en matière de mobilité piétonne et cyclable
2. Présenter les différents scénarios étudiés et expliquer le choix retenu
3. Echanger sur l'évolution du PLUi lié à ce projet
4. Discuter des solutions de déviation pendant la phase de travaux

Un cadre réglementaire à respecter

Cette concertation s'inscrit dans un cadre légal précis. La réalisation de la passerelle nécessite de faire évoluer le PLUi qui interdit dans sa formulation actuelle toute construction, quelle qu'elle soit, sur les berges et le lit de de la rivière identifiés comme zones humides.

Il s'agit ainsi d'autoriser ponctuellement sur ce site la réalisation d'une passerelle qui nécessite la création d'une pile en rivière, l'intervention en rivière pour les travaux, ainsi que l'aménagement des appuis sur les berges. La Métropole mène une évaluation environnementale approfondie pour minimiser l'impact du projet. Sur la base de ce travail, une modification du PLUi doit être réalisé pour permettre localement la réalisation de la passerelle. On appelle cette démarche une mise en compatibilité. Conformément au Code de l'environnement, cette modification requiert l'association de la population via une démarche de concertation.

Les modalités de cette concertation ont été définies par les élus du Conseil métropolitain dans une délibération du 6 juin 2025.

IV. 2. Pour s'informer :

La Métropole a produit un dossier de concertation regroupant l'ensemble des informations sur le projet. Il peut être retrouvé :

- En papier : au siège de Grenoble-Alpes Métropole, ainsi qu'en mairie de Claix et de Pont de Claix aux jours et horaires d'ouverture
- En Ligne sur la plateforme participative de la Métropole : metropole-participative.fr

IV. 3. Pour débattre et échanger:

En papier

- La mise à disposition d**e registres d'expression** au siège de Grenoble-Alpes Métropole ainsi qu'en mairie de Claix et de Pont de Claix,
- La possibilité d'adresser un courrier à Monsieur le Président (Grenoble-Alpes Métropole, CS 50053, 38031 Grenoble Cedex 01) en précisant en objet : « Concertation préalable à la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi pour la mise en œuvre du projet de passerelle modes actifs sur le Drac ».

En ligne : avec la création d'un formulaire sur la page dédiée au projet de la plateforme participative de la Métropole : metropoleparticipative.fr

En salle : avec l'organisation d'une réunion publique à la Mairie de Claix le 24 juin 2025 à 19h00

IV. 4. Suites de la concertation

A l'issue de la concertation, un bilan sera établi à partir de tous les éléments recueillis. Ce bilan sera accessible sur la plateforme participative de la Métropole : metropoleparticipative.fr

V. LE CALENDRIER PREVISIONNEL

Étapes de concertation

Concertation préalable de la mise en compatibilité du PLUi
Eté 2025

Enquête publique (dossier d'autorisation environnementale et mise en compatibilité du PLUi)
Eté 2026

Déroulé du projet

Etudes techniques et environnementales

2023 – automne 2025

Demande d'autorisation environnementale et phase d'instruction

Automne 2025 à fin 2026

Préparation et travaux

Début 2027

Mise en service

2028

Exprimez vous

Exprimez vous

Exprimez vous

Exprimez vous

Exprimez vous

Exprimez vous

Exprimez vous

16 JUIN AU 25 JUILLET

Plus d'information :

metropoleparticipative.fr