

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

BILAN DE LA CONCERTATION



16 JUIN AU 25 JUILLET 2025

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

Plus d'information :
metropoleparticipative.fr



Sommaire

I.	RAPPEL DU PROJET	2
A.	Pourquoi une passerelle ?	2
B.	Le projet de la nouvelle passerelle.....	3
C.	Les évolutions réglementaires à apporter au document d'urbanisme	4
II.	LA DEMARCHE DE CONCERTATION.....	6
A.	Une démarche réglementaire strictement encadrée	6
B.	La démarche mise en place	7
III.	SYNTHESE DES EXPRESSIONS.....	9
A.	Remarques concernant le projet de passerelle et son raccordement aux itinéraires cyclables.	9
B.	Remarques générales et concernant d' autres projets d'aménagements cyclables en cours..	11
IV.	SUITES DONNEES A LA CONCERTATION	13

I. RAPPEL DU PROJET

A. Pourquoi une passerelle ?

La pratique du vélo est en plein essor dans notre agglomération, que ce soit pour le loisir ou les déplacements quotidiens. Pour accompagner l'augmentation du nombre de cyclistes, la Métropole de Grenoble déploie une stratégie d'aménagement pour créer des itinéraires continus, lisibles et sécurisés pour les cyclistes.

La vallée constituée par Claix – Varcès – 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 Métropole en partenariat avec les communes de Claix et de Pont-de-Claix, porte donc ainsi le projet de créer une nouvelle passerelle piétons cycles sur le Drac. L'objectif est double :

- **Favoriser la pratique du vélo du quotidien** en offrant un franchissement sécurisé du Drac à l'écart de la circulation automobile. Cette passerelle permettra d'assurer la continuité de la Chronovélo n°4 reliant le tronçon déjà réalisé sur Pont-de-Claix et les tronçons en court de réalisation sur les communes de Claix et Varcès sur l'ancienne RD 1075
- **Créer un itinéraire cyclotouristique de moyenne à longue distance** : Grenoble - Le Gua pour sa partie métropolitaine, et à terme jusqu'à Marseille via la véloroute V64, en passant par le Trièves



B. Le projet de la nouvelle passerelle

Les emplacements étudiés et abandonnés pour la nouvelle passerelle

- Le passage par la passerelle de Rochefort (située en amont du pont Lesdiguières) n'a pas été retenue, car cela implique un raccordement long et des dénivelés importants, incompatibles avec une desserte efficace pour les cycles.
- Le passage par le pont existant (RD1075) a été étudié, mais écarté comme itinéraire principal. Les contraintes techniques de l'ouvrage et la nécessité de préserver la circulation automobile ne permettent pas de créer un aménagement suffisamment sécurisé pour en faire un axe majeur, confortable et sécurisé de circulation cycle. En effet, la largeur de l'aménagement pour les modes actifs reste limitée et ne permettra pas une bonne cohabitation des piétons et des cycles au vu des flux attendus.

Malgré tout, des travaux complémentaires sur le pont existant de la RD1075 sont prévus

Si le pont existant de la RD1075 ne peut accueillir l'itinéraire principal compte tenu du partage de l'espace sur une largeur limitée, la Métropole a cependant décidé de réaliser des aménagements pour apporter des améliorations à la traversée, notamment pour augmenter le confort pour les piétons et pour sécuriser les trajets locaux de cyclistes. Dans la mesure où il n'est pas possible d'élargir le pont (contrainte technique et patrimoniale) l'aménagement doit se faire dans la largeur actuellement disponible.

- L'espace dédié aux piétons et aux cycles existant sur la partie ouest du pont va être élargi à 3 m (séparateur compris), contre 1m80 actuellement.
- Il accueillera un espace partagé entre cycle et piéton.
- Il sera séparé de la chaussée par une séparation physique.
- Le choix d'agrandir l'espace partagé côté ouest permettra d'accéder directement à la voie verte sans avoir à couper la chaussée en venant de Claix.



Un espace partagé pour les piétons et les cycles de 3 mètres de largeur

L'emplacement retenu pour la nouvelle passerelle

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

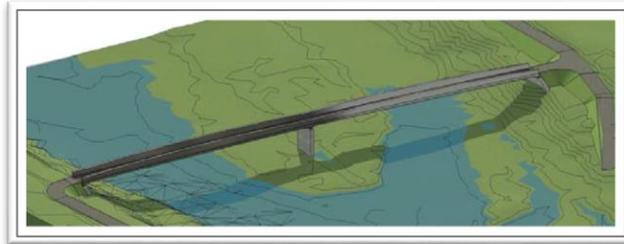
- Dans cette zone, la rive gauche présente peu de dénivelé et permet de desservir efficacement le bas de Claix.
- L'emplacement permet de se raccorder facilement à la piste cyclable qui longe déjà le Lavanchon.
- Un chemin d'accès existe depuis la rue du Drac. Il sera revêtu dans le cadre du projet.
- Il 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.



Vue de l'implantation de la passerelle

Description technique de la nouvelle passerelle

- La passerelle sera longue de 130 m et large de 4 mètres (entre garde-corps).
- Elle s'appuiera sur une pile unique au milieu de la rivière. Elle sera d'une structure métallique et son revêtement n'est pas encore déterminé.
- Pour y accéder les pentes seront de 4% maximum pour garantir l'accessibilité de tout type de public.



Perspective
Crédit : bureau d'études Setec

C. Les évolutions réglementaires à apporter au document d'urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal

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 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 principes d'aménagement sur des secteurs de projet ou des thématiques transversales (paysage et biodiversité, risques, qualité de l'air, etc.)

Des règles pour protéger notre environnement

Les règles actuelles du PLUi ne permettent pas la réalisation de la passerelle. En effet : le projet et son emprise de chantier sont situés en zone naturelle N au PLUi. Ils impactent en partie une zone humide repérée pour son rôle écologique, le Drac¹.

a) Des règles sur la constructibilité en périmètre de zone humide

D'après le règlement du patrimoine et les dispositions générales du règlement écrit (règles communes à toutes les zones), sont interdits dans les zones humides délimitées au document graphique F2 « Plan du patrimoine bâti, paysager et écologique » :

- Le drainage, les remblaiements et déblaiements, le dépôt ou l'extraction de matériaux, à l'exception des travaux et ouvrages nécessaires au maintien en l'état ou à la régulation de l'alimentation en eau de la zone humide, ainsi qu'à la protection contre les risques naturels.
- L'imperméabilisation totale ou partielle du sol.
- Toute construction et installation nouvelle, usage et affectation du sol à l'exception de ceux liés à la mise en valeur ou à l'entretien du milieu ; des serres-tunnels et des tunnels agricoles ; de la réhabilitation dans le volume existant des constructions existantes.

¹ Repérée au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme

b) Des règles sur le recul vis-à-vis des cours d'eau

Le projet de passerelle est situé également au droit d'un tronçon de cours d'eau reconnu au titre de la trame verte et bleue. Les dispositions générales du règlement écrit (règles communes à toutes les zones) imposent un recul minimum de 15 m par rapport aux berges des cours d'eau et fossés repérés au titre de la Trame Verte et Bleue sur le document graphique F2 « Plan du patrimoine bâti, paysager et écologique » (cf. article 6.3 Maintien ou remise en état des continuités écologiques).

Les modifications prévues pour permettre la réalisation de la nouvelle passerelle

Pour permettre la réalisation de la passerelle, il est nécessaire de modifier localement les règles d'urbanisme. Pour ce faire, il est envisagé de créer un indice spécifique permettant 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 ;
- 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.

II. LA DEMARCHE DE CONCERTATION

A. Une démarche réglementaire strictement encadrée

Conformément aux dispositions de l'article L 103-2 du Code de l'urbanisme, une concertation préalable du public doit être menée dans le cas d'une mise en compatibilité du PLUi.

Les modalités de cette concertation ont été définies par délibération du Conseil métropolitain du 6 juin 2025. Dans cette délibération, la Métropole s'engageait à mener la concertation selon les modalités suivantes :

La délibération de lancement de la concertation du 6 juin 2025

Pour s'informer

- Modalités de concertation accessibles sur la plateforme participative de la Métropole(<https://metropoleparticipative.fr>) et sur les réseaux sociaux,
- Une page dédiée au projet sur la plateforme participative de la Métropole, avec la mise à disposition d'un dossier de concertation dématérialisé,
- Mise à disposition d'un dossier de concertation papier consultable dans les locaux de Grenoble-Alpes Métropole situés 1 place Malraux à Grenoble, et dans les mairies de Claix et du Pont-de-Claix, aux horaires d'ouverture.

Pour s'exprimer

- Mise à disposition de registres d'expression papier sur le site de Grenoble-Alpes Métropole, 1 place Malraux à Grenoble, et dans les mairies de Claix et du Pont-de- Claix, aux horaires d'ouverture,
- Création d'un registre d'expression (formulaire) sur la page dédiée au projet de la plateforme participative de la Métropole,
- 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 ».

Pour la participation du public

- Organisation d'au moins une réunion publique dont les dates et les lieux seront précisés sur la plateforme participative de la Métropole (<https://metropoleparticipative.fr>) et sur les réseaux sociaux.

B. La démarche mise en place

La concertation s'est tenue du 16 juin 2025 au 25 juillet 2025.

Les moyens pour s'informer

Un dispositif global d'information sur la concertation a été déployé par la Métropole pour faire connaître le projet et sa concertation.

a) La plateforme participative et les sites internet des communes de Claix et Pont-de-Claix

Ouverte en avril 2016, et renouvelée en 2020 la plateforme participative metropoleparticipative.fr constitue le pivot de la politique de participation numérique de la Métropole. Elle héberge et centralise l'ensemble des démarches de participation citoyenne porté par la Métropole. Elle constitue également un espace de participation à part entière avec plusieurs modules collaboratifs.



- Une page dédiée au projet a été ouverte sur la plateforme participative du 16 juin 2025 au 25 juillet 2025. Il est possible d'y retrouver le cahier de concertation, une FAQ sur le projet, ainsi que la présentation utilisée en support des deux réunions publiques.
- Une brève a été rédigée sur le site internet de la commune de Claix le 10 juin 2025.
- Un évènement a été créé sur le site internet de la commune de Pont-de-Claix le 11 juin 2025.

b) Affiches, flyers et communication papier

Des affiches ont été produites pour annoncer la démarche de concertation et les dates des réunions. Elles étaient affichées et mises à disposition dans l'accueil de la Métropole, mises en ligne sur la plateforme participative, et transmises par voie postale à la commune de Pont-de-Claix et de Claix. 12 panneaux A2 ont également été installés sur les itinéraires cyclables de part et d'autre de l'emplacement projeté de la passerelle sur Pont-de-Claix et Claix.



c) Des publications dans la presse locale :

Un article de presse : Le Dauphiné libéré le 16 juin 2025

d) La page facebook de la participation

La communication sur la concertation s'est également tenue sur les réseaux sociaux avec 5 posts facebook réalisés par les pages de la Métropole et des deux communes.

- 1 post a été réalisé sur la page dédiée à la participation citoyenne de la Métropole le 19 juin 2025.
- 2 posts ont été réalisés par la commune de Claix sur sa page le 10 juin et le 19 juin 2025.
- 2 posts ont été réalisés par la commune de Pont-de-Claix sur sa page le 16 et 26 juin 2025.

e) Un cahier de concertation

Afin d'accompagner la démarche de concertation, un document ressource capable de synthétiser l'ensemble des éléments de contexte lié au projet a été élaboré. Ce cahier de 20 pages était organisé en 3 grandes parties :

- Présentation du projet impliquant une évolution des règles d'urbanisme
- Les modifications du PLUi
- L'organisation de la concertation

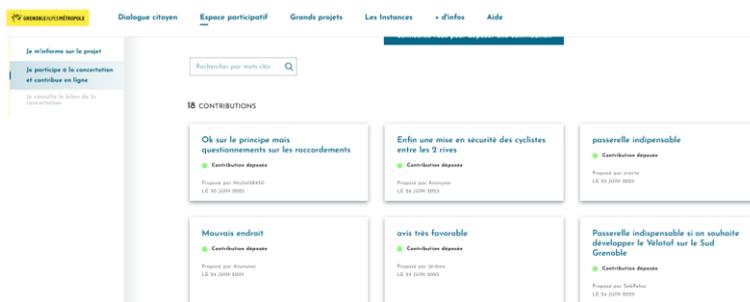
Ce dossier de concertation était disponible en ligne sur la plateforme participative et en papier au siège de la Métropole, en mairies de Pont-de-Claix et de Claix aux horaires d'ouverture.



Les moyens pour participer

a) La plateforme participative

Le public pouvait déposer ses contributions en ligne sur une page dédiée de la plateforme participative : metropoleparticipative.fr



b) Les réunions publiques et rencontre

Deux réunions publiques ont été organisées :

- A Pont-de-Claix le lundi 23 juin 2025 à 18h dans la Maison des associations
- A Claix le mardi 24 juin 2025 à 19h00 à la salle des Fêtes de Pont Rouge

Elles ont permis de présenter le projet et de répondre aux questions de la salle.

- Par ailleurs une rencontre dédiée aux acteurs associatifs environnementaux s'est tenue le lundi 21 juillet 2025.

c) Registre et courrier

Il était possible de contribuer en papier :

- Via des registres d'expression papier sur le site de Grenoble-Alpes Métropole, 1 place Malraux à Grenoble, et dans les mairies de Pont-de-Claix et de Claix aux horaires d'ouverture.
- En adressant 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 ».

III. SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS

Au total, durant la démarche de concertation :

- 29 contributions ont été reçues par voie électronique.
- 70 personnes ont participé aux deux réunions publiques.
- Aucune contribution n'a été déposée dans les registres papiers.
- Deux courriers ont été déposés via la plateforme participative.

Les expressions du public peuvent être synthétisées de manière suivante :

A. Remarques concernant le projet de passerelle et son raccordement aux itinéraires cyclables

Opportunité du projet

- La concertation met en évidence un fort consensus autour du projet de passerelle. La grande majorité des participants, et notamment les acteurs associatifs (ADTC, « Vallée de la Gresse en transition »), partage l'enjeu de faciliter et de sécuriser les déplacements cyclables et souligne la dangerosité du franchissement à vélo par le pont existant de l'ancienne RD1075.
- Il est important de noter que plusieurs participants indiquent faire initialement part de leurs réserves sur la création de la passerelle, considérant que la priorité serait de sécuriser le pont existant plutôt que de créer un nouvel ouvrage. Plusieurs participants indiquent également percevoir initialement une opposition entre une passerelle jugée à destination d'un flux touristique et un pont qui correspondrait aux trajets du quotidien.
- La présentation des autres aménagements à destination des modes actifs et notamment de la sécurisation du pont existant modifie la perception des participants. Ils indiquent alors leur grande satisfaction face à deux opérations qu'ils jugent pertinentes et complémentaires.
- Plusieurs contributions soulignent ainsi leur appréciation de voir un projet jugé cohérent, à la hauteur des enjeux, ne traitant pas les vélos comme un mode de déplacement secondaire mais bien comme un mode à part entière.
- Une contribution exprime cependant son opposition au projet, craignant que la passerelle entraîne une augmentation de la fréquentation du parc Pompidou et nuise à la tranquillité et à la sécurité de son quartier.

Modification du PLUi et procédure

- Plusieurs contributions soulignent que la modification du PLUi nécessaire à chaque création de passerelle prend trop de temps. Les participants font remarquer que la Métropole a prévu plusieurs passerelles et s'interrogent sur la possibilité de modifier le PLUi une seule fois pour l'ensemble des ouvrages afin d'éviter des délais de deux ans pour chaque projet.

Équipements de la passerelle et usage de la passerelle

- Plusieurs personnes demandent qu'un éclairage soit installé sur la future passerelle.
- Une contribution demande si des poteaux seront installés pour empêcher les scooters de passer, tout en maintenant un passage fluide pour les vélos.
- Plusieurs participants s'interrogent sur l'accès de la passerelle aux cavaliers et aux trottinettes électriques en indiquant leur inquiétude en terme de conflit d'usage.

Dénomination de la passerelle

- Plusieurs contributions s'interrogent sur le futur nom de la passerelle. Différentes propositions sont évoquées : Passerelle de Claix - Pont de Claix, Passerelle du Drac, Passerelle Mandrin.

Emplacement et connexion et jalonnement

- Une majorité de contributions soulignent que l'emplacement de la passerelle permet une bonne connexion vers d'une part le cœur de Pont-de-Claix et la Chronovélo sur le cours Saint-André en passant notamment via les passerelles existantes (au-dessus de la RN85 et du canal des 120 Toises). Et d'autre part vers Claix et la voie verte du Lavanchon. Quelques contributions indiquent cependant qu'elles auraient préféré voir la passerelle adossée au pont existant de la route nationale ou au pont de l'autoroute.

d) Connexion à la voie verte du Lavanchon

- Plusieurs contributions soulignent cependant que la connexion actuelle avec la voie verte du Lavanchon et notamment le passage sous l'échangeur de l'autoroute est complexe. La voie verte est étroite, trop sombre et régulièrement inondée. La majorité des contributions demandent l'amélioration de cette connexion.

e) Jalonnement sur la commune du Pont-de-Claix

Plusieurs contributions font remarquer un défaut de lisibilité des connexions cyclables et demandent :

- D'entretenir la piste cyclable qui relie la voie verte jusqu'à la rue Pierre Ducrest. Cela implique de remettre en bon état la passerelle sur la RN 85 (située dans le prolongement du projet de passerelle sur le Drac) puis flécher un itinéraire cyclable rejoignant la Chronovélo via la rue de la Liberté, l'avenue Antoine Girard puis traversant le Cours Saint-André ou réaliser un accès direct à la Chronovélo.
- De flécher un itinéraire cyclable vers le nord via rue Mozart et avenue Victor Hugo, axe desservant plusieurs établissements scolaires et lieux culturels notamment. Une vigilance particulière devra être apportée aux abords des écoles et du collège Nelson Mandela. L'itinéraire cyclable rue Mozart et Victor Hugo n'est pas encore réalisé mais il est inclus dans le schéma directeur comme itinéraire du réseau principal.

f) Jalonnement sur la commune de Claix

Plusieurs contributions font remarquer un défaut de lisibilité des connexions cyclables et demandent :

- De jalonner l'itinéraire entre la passerelle et la future Chronovélo en direction de Varcès
- De jalonner l'itinéraire par la rue des sources depuis la rue du Drac en direction de la voie verte rive gauche du Drac.
- De jalonner l'itinéraire par la rue de l'Europe entre la passerelle et le passage sous l'échangeur automobile de l'A480/A51 pour rejoindre la voie verte
- De flécher entre la D1075 et la nouvelle passerelle pour faciliter le report de la circulation cyclable du Pont du Drac vers la future passerelle pour ceux qui souhaitent emprunter la voie verte. L'itinéraire le plus approprié semble être le long de la RD1075 qui devrait être une Chronovélo à l'avenir - le rond-point du Pont-Rouge - la rue du Drac. Cela permettrait d'éviter le cheminement le long du parc ainsi que la piste cyclable devant le collège, partagée avec les piétons et en mauvais état (amélioration à prévoir). Par ailleurs une sécurisation de la jonction depuis le rond-point vers la rue du Drac sera nécessaire.

Remarques des acteurs associatifs de protection de la nature

Une réunion avec les acteurs associatifs environnementaux le 21 juillet a permis de présenter les inventaires écologiques réalisés, les enjeux recensés, ainsi que les mesures environnementales proposées. Les remarques suivantes ont été formulées par les acteurs présents (Conservatoire d'espaces naturels d'Isère, Gentiana, LPO) :

- Importance de la continuité boisée des berges en tant que corridor écologique. Il sera important de replanter les zones déboisées pour le chantier afin de maintenir ces fonctionnalités.
- La présence des espèces exotiques envahissantes est à prendre en compte, y compris celle des espèces émergentes. Des mesures de suivi sont à envisager, mais également des mesures d'intervention en cas d'apparition d'espèces exotiques envahissantes dans le cadre du chantier et de la mise en service.
- L'attention est attirée sur les interactions avec les territoires en amont (Réserve naturelle régionale des Iles du Drac) et des impacts que des lâchers de barrage peuvent avoir sur la phase chantier.
- Les associations ne préconisent pas la mise en place de gîtes à chauve-souris en tant que mesure pour la faune. Leur retour d'expérience montre que ces gîtes sont difficiles à entretenir et peu utilisés par les chauve-souris.

B. Remarques générales et concernant d'autres projets d'aménagements cyclables en cours

Bien qu'il ne fasse pas partie de la concertation les échanges avec la population ont également beaucoup porté sur les autres projets en terme d'aménagement cyclable.

Le pont de la RD

- Les participants expriment leur très grande satisfaction concernant la création d'un espace partage piétons/cycles de 3 mètres et la mise en place d'une voie de circulation de 5,7 mètres de large. Ils se montrent également très satisfaits de l'installation d'un séparateur entre le trottoir et la chaussée. Une minorité de contributions exprime leur crainte concernant des conflits d'usage entre piétons et cycles.
- Concernant la mise en place d'un alternat de circulation, les participants sont rassurés d'apprendre que cette mesure ne concernera que les poids lourds. Ils demandent de faire respecter l'arrêté d'interdiction des poids lourds pour éviter les problématiques et de peser sur les itinéraires GPS pour ne pas faire transiter le trafic par cet axe.

L'avenue de la Libération et la Chronovélo

- La grande majorité des participants se montre très satisfaite de l'engagement du projet de requalification de l'avenue de la Libération. Ils soulignent les améliorations apportées en matière de sécurité et de qualité de vie pour les riverains, ainsi que la transformation d'une simple « route » en véritable entrée de ville.
- Les participants expriment également leur grande satisfaction concernant la création d'un tourne-à-gauche sur le giratoire du Pré-de-l'Orme sur la commune de Varcès, qui permettra de réduire le flux de camions sur cet axe.
- Plusieurs participants et l'association « Vallée de la Gresse en transition » insistent sur le besoin d'aménager le plus rapidement possible la Chronovélo sur l'avenue de la Libération.
- Quelques participants insistent sur l'importance d'agir rapidement, compte tenu du mauvais état du revêtement de l'avenue de la Libération sur la partie ouest de la chaussée. Ils demandent que les travaux soient réalisés dans de brefs délais.

- Certains participants s'interrogent sur la nature des séparateurs envisagés sur l'avenue de la Libération, souhaitant une séparation la plus nette possible pour garantir la sécurité des cyclistes.

Autres projets cyclables

- Une contribution demande à ce que la passerelle sur la Gresse entre Varcès et Vif soit réparée et qu'une piste cyclable digne de ce nom soit aménagée le long de la Gresse entre Claix, Varcès et Vif.
- Quelques contributions demandent la création d'une liaison cyclable sur la rive gauche du Drac, sous le rocher de Comboire.
- Plusieurs contributions demandent l'amélioration de la traversée du pont de l'autoroute au niveau de l'avenue de Belledonne pour les piétons et les cycles
- Une contribution demande d'étudier la possibilité d'aménager un itinéraire sécurisé sur la rue du Drac pour relier le quartier des Coteaux et de La Balme (Claix), en passant par le pont enjambant l'autoroute A480.

Entretien des pistes cyclables

- Plusieurs contributions font état du fort développement d'une végétation de strate basse sur les abords de certains itinéraires cyclables rendant parfois les circulations compliquées, notamment sur la voie verte après Comboire et sur la piste cyclable qui relie la voie verte jusqu'à la rue Pierre Ducrest. Les participants demandent qu'un entretien plus régulier soit effectué.

IV. SUITES DONNEES A LA CONCERTATION

La Métropole remercie grandement les participant.es ayant contribué à cette démarche !

La précédente a été présentée au conseil Métropolitain du 26 septembre 2025. Après en avoir pris connaissance, les élu.es Métropolitain.es ont souhaité y apporter les réponses suivantes :

Les différentes contributions n'appellent pas d'évolution des points de mise en compatibilité du PLUi envisagés. Il est donc proposé de les conserver.

- **Concernant la modification du PLUi pour l'ensemble des projets de passerelles à l'échelle du territoire métropolitain :** Les projets de passerelle sont à différents stades d'avancement, une procédure globale serait plus longue à mettre en place et ne permettrait pas de respecter le calendrier de livraison souhaité pour l'ouvrage.
 - **Concernant l'éclairage :** La Métropole prend acte des demandes sur l'éclairage de la passerelle, mais ne souhaite pas y donner suite en cohérence avec l'ensemble de la voie verte qui ne dispose pas d'éclairage et dans un objectif de lutter contre la pollution lumineuse.
 - **Concernant la protection de l'environnement :** La Métropole étudiera les propositions des associations de protection de la nature. Un nouvel échange sur la prise en compte des propositions pourrait être organisé lors de la finalisation du dossier d'autorisation environnementale.
 - **Concernant la connexion au Lavanchon :** La Métropole partage le caractère insatisfaisant de l'aménagement existant tout en rappelant le cadre contraint (présence du Lavanchon, passage sous deux ouvrages d'art autoroutier). Elle rappelle cependant que le secteur est étudié dans le cadre du schéma d'aménagement du Lavanchon.
 - **Concernant le jalonnement :** La Métropole prend note des nombreuses propositions concernant le jalonnement et travaillera à un schéma permettant de proposer des parcours lisibles et continus.
-

**POUR EN SAVOIR +
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE**

LE FORUM

3 rue Malakoff - CS 50053

38031 Grenoble Cedex

04 76 59 59 59

*Plus d'information sur le projet et
la concertation sur*

metropoleparticipative.fr



Septembre 2025 - Conception Grenoble Alpes Métropole

Crédit photo : Grenoble Alpes Métropole et bureau d'études Setec

Document imprimé sur papier 100% recyclé