

Compte-rendu de l'atelier 8

Liaisons territoriales/Déplacements/Circulation

1 - Les ateliers thématiques

Les ateliers thématiques constituent le deuxième temps du diagnostic global de la commune, après celui des ateliers de secteurs.

Ils vont alimenter la réflexion d'ensemble sur le devenir de la commune en considérant chacun des composants qui constituent la ville et ses usages :

- l'habitat
- l'environnement
- les liaisons territoriales et les déplacements
- les centralités, la chalandise, les lieux de vie et les équipements
- ...

Ces ateliers doivent permettre de dégager les grands enjeux propres à chaque thème abordé.

Ils servent à préparer l'étape suivante, les scénarios d'aménagement de la ville en croisant ces enjeux.

Cette démarche s'inscrit dans l'esprit de l'article premier (L121-1) de la loi SRU.

Les objectifs des ateliers thématiques :

> dresser un état des lieux pour chacune des thématiques

- repérer et évaluer les demandes, les manques, les conflits
- repérer les points forts
- ...

> repérer les potentialités d'intervention

- dans le territoire de la ville
- évaluer leurs capacités
- évaluer leurs limites
- ...

> articuler les interventions et aménagements à venir

- établir des compatibilités
- pointer des incompatibilités
- chercher à associer et à mettre en cohérence des interventions

> hiérarchiser les interventions

- définir les priorités
- amorcer un phasage des interventions

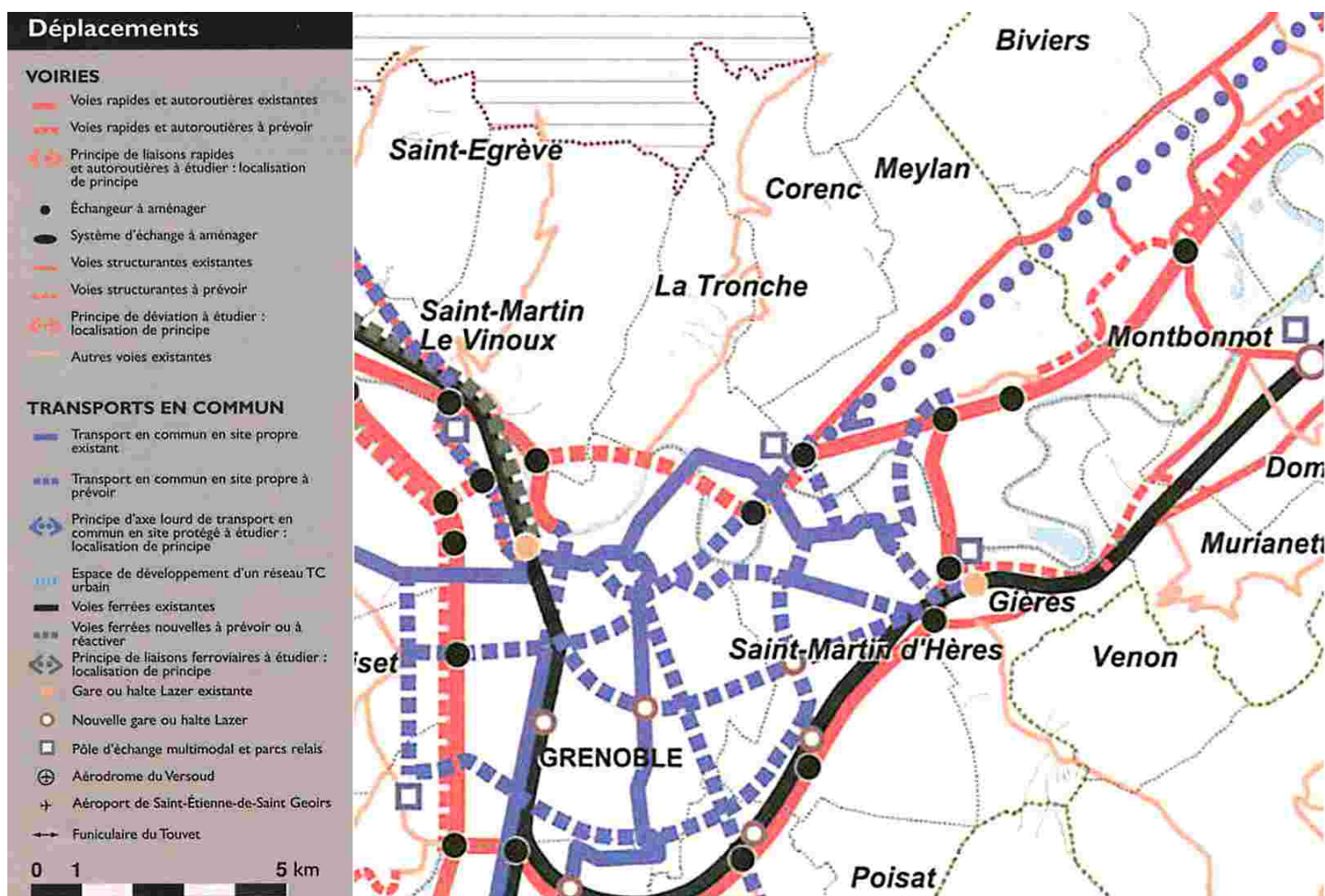
2 – Observation sur le CR de l’atelier 6

Un représentant du Syndic de la copropriété du Vieux Logis fait remarquer que certains habitants de la résidence et lui-même ont été choqués par la remarques suivantes : " ... le vieux logis qui s'est refermé sur lui-même en déqualifiant l'espace public ... ".

Le qualificatif " déqualifiant " leur semble mal approprié.

Il faut préciser que les chapitres "Remarques et débats" des comptes rendus d'ateliers restituent ce qui est dit au cours de la séance de travail, en l'occurrence que la fermeture de l'espace du Vieux Logis ne participait pas à la qualification de l'espace public du quartier.

3 - Le Plan de Déplacement Urbain PDU



Le PDU représente les axes principaux vers lesquels s'orientent la Région Urbaine Grenobloise (RUG) en matière de déplacements.

La commune de la Tronche fait partie de l'agglomération et donc de la RUG, elle est inscrite dans ces réflexions d'un niveau extra communal.

Le PDU pointe différents projets qui concernent le territoire communal.

Ces projets sont actuellement à des niveaux de définition différents :

- la rocade Nord (tunnel sous Bastille et raccordement à l'A 41),
- la transformation de la RN 90 en boulevard urbain,
- la directissime (transport en commun en site propre sur la RN 90 vers Meylan et le Grésivaudan)

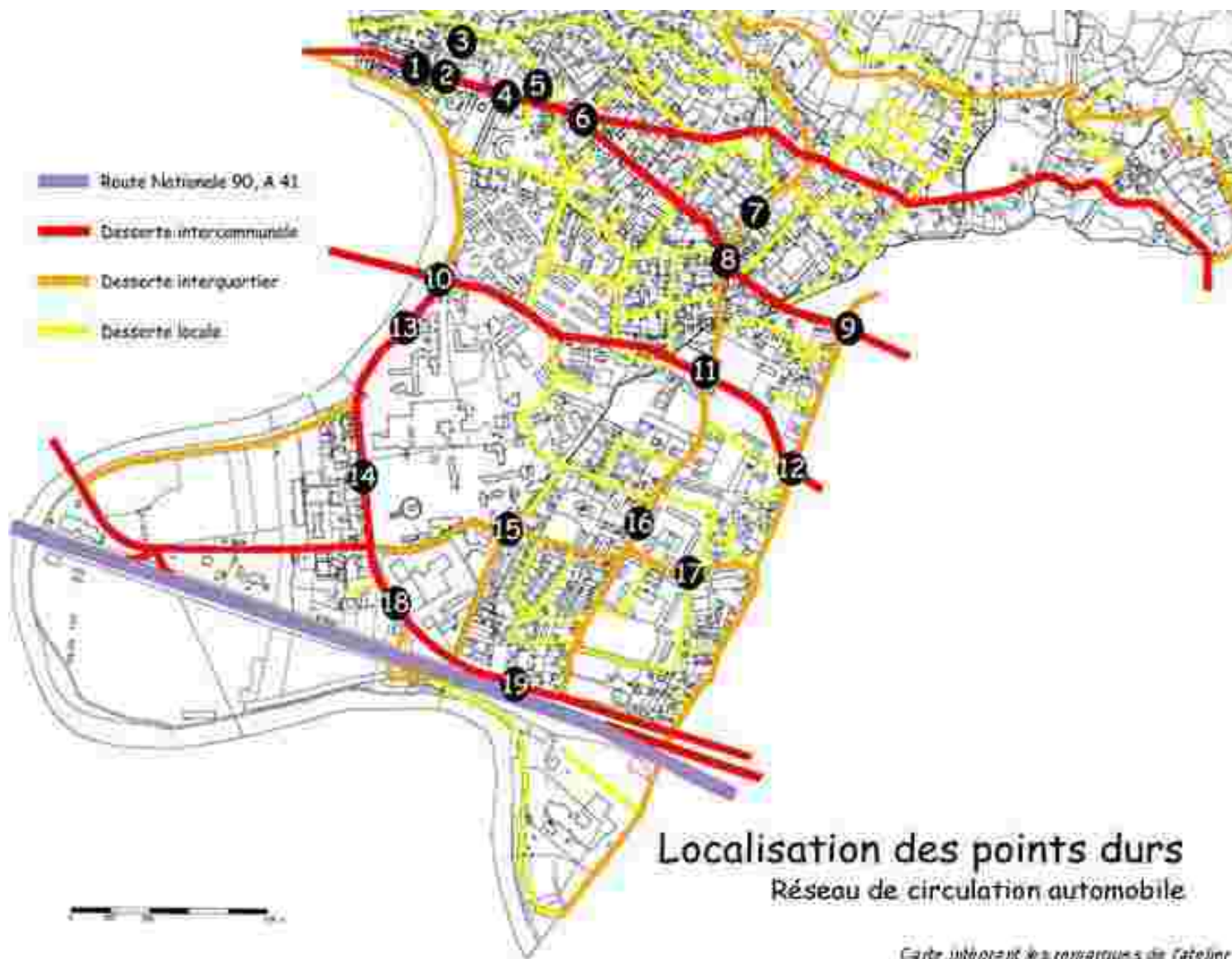
Remarques et débats

Compléments apportés par le service urbanisme :

- boulevard de la Chantourne : 16 000 véhicules/jour.
- Quais Fortuné Ferrini : 9 000 à 10 000 véhicules/jour.
- autres axes de la commune : trafic inférieur à 5 000 véhicules/jour.

Les estimations de trafic après mise en service de la rocade Nord et de l'ensemble des options du PDU ne sont pas communiquées.

5 - Le réseau viaire de la Tronche



Liste (non exhaustive) des points durs du réseau viaire de la Tronche

Petite Tronche

- 1 - Rue de l'Isère : non respect de priorité à droite,
 - 2 - Rue de la Poterie : non respect de priorité à droite,
- Problème fréquent sur la Petite Tronche,

3 - Chemin de la Bastille : croisement automobile rendu difficile par la présence de mobilier urbain type bac à fleur,

Le Péage

4 - Stationnement le long de la Grand Rue à réguler et à arborer.

5 - Mairie/ITEC/Ecole : secteur à sécuriser pour les piétons,

6 - Carrefour Grand Rue/Route de Chartreuse : problèmes de débouché, insécurité liée à la vitesse excessive.

La Grande Tronche

7 - Chemin de la Viotte : débouchés sur les routes de Chartreuse et Grand Rue, insécurité liée à l'étroitesse de la rue et la présence des murs en limite de voirie,

8 - Grande Tronche : problèmes de saturation du réseau aux heures de pointes,

9 - Carrefour Grand Rue/Chemin des Résistants : problèmes de débouché liés au croisement entre une voie de desserte intercommunale et une voie de desserte locale.

Avenue des Maquis du Grésivaudan

10 - Pont des Hôpitaux : saturation du carrefour, conflit d'usage, aménagement non lisible et inapproprié,

11 - Carrefour Avenue des Maquis/Rue Doyen Gosse : problèmes de débouché liés au croisement entre une voie de desserte intercommunale et une voie de desserte interquartier, resserrement de la rue Doyen Gosse au niveau du débouché,

12 - Carrefour Avenue des Maquis/Chemin de la Carronnerie : problèmes de débouché liés au croisement entre des voies de statuts très contrastés (intercommunale et interquartier), renforcé par le tracé des voies et la topographie.

Boulevard de la Chantourne

13/14 - Saturation des espaces de stationnement le long des berges, stationnement sauvage et gênant sur les trottoirs, risques pour les piétons,

Saturation des espaces de stationnement du CHU,

18 - Saturation aux heures de pointes,

19 - Danger lié à l'interface entre les cycles et les automobiles aux carrefours Obiou, Doyen Gosse, Carronnerie, danger lié au tourne à droite (non autorisé) de la sortie de la RN 90 sur le Boulevard de la Chantourne en direction de Doyen Gosse (accidents fréquents).

Les Rivoires/Charmeyran

15 - Carrefour Rue des Grenouilles/Rue du Vercors : manque de visibilité, topographie des voies.

Doyen Gosse

16 - Rue Doyen Gosse : sa linéarité pose un problème d'insécurité lié à son usage en « shunt » aux heures de pointes et à la vitesse excessive de l'ensemble du trafic,

17 - Carrefour Rue la Fontaine/Rue Boileau : insécurité de la traversée pour les scolaires et les personnes âgées, trajets en direction d'équipements importants dans le quartier (école, gymnase...).

Remarques et débats

En ce qui concerne le quai Yermollof, il est précisé qu'une campagne de sondages complémentaire a été réalisée. La commune a adopté la position suivante : le quai ne sera pas remis en circulation tant qu'une solution globale, techniquement fiable n'est pas trouvée.

La commune souffre sur l'ensemble de son territoire d'un problème d'insécurité repérable aux points de connexion entre les voiries de statut différent :

- différence de vitesse,
- différence de flux,

- différence d'usage.

La sécurité, une attitude citoyenne

La dangerosité d'un réseau est liée à la vigilance et au comportement des uns envers les autres.

Zones 30

Un prolongement de l'aménagement en zone 30 de la Petite Tronche est prévu en direction de Brise de Neiges.

Multiplication des aménagements urbains

Certains pensent que l'abondance de chicanes, stationnements alternés... focalise l'attention du conducteur à l'évitement des obstacles et nuit à sa vigilance latérale envers les piétons et les cycles. D'autres constatent que les situations de difficulté de croisement produisent un ralentissement réflexe des conducteurs qui ont alors une attention possible aux autres usagers.

Est-il possible de concevoir un aménagement capable de ralentir les automobilistes tout en favorisant leur attention sur les usagers piétons et cycles ?

Une solution répréhensive de type contrôle de vitesse systématique (radars) est suggérée.

Le mobilier dans les aménagements urbains

Le mobilier urbain de type jardinière est critiqué sur les points suivants :

- utilisation de façon trop systématique,
- implantation souvent gênante pour les piétons (difficulté de se croiser ou de marcher à deux de front sur certains trottoirs ...),
- mauvaise intégration (modèles différents) et manquant de cohérence.

Les aménagements semblent être réalisés au coup par coup.

Il serait nécessaire de commencer un travail raisonné, type chartre ou cahier de préconisations, concernant l'implantation de ces objets urbains et leur adaptation aux différents flux (piétons, personne à mobilité réduite, véhicules ...).

Toutefois, la commune précise que sur demande téléphonique aux services techniques, ceux-ci interviennent rapidement pour améliorer la situation, affirmation confirmée par certaines personnes présentes.

Le Plan Local de Déplacements

Le PLD établi par la commune contient plusieurs volets :

- insertion urbaine du CHU et de la faculté médecine/pharmacie
- le Plan de Déplacement des Entreprises (décembre 2002) qui prévoit des mesures favorisant la diminution de l'utilisation de la voiture par les employés du CHU :
 - modifications des entrées
 - réorganisation des espaces de stationnement
 - politique tarifaire incitative pour l'utilisation des TC

Ces mesures devraient permettre de diminuer de 10% le trafic autour du secteur de l'Hôpital.

La vitesse de 50 km/h autorisée en ville est estimée encore trop importante par certains car elle ne permet pas d'anticiper les situations dangereuses.

Il est cependant difficile de généraliser les zones 30 car c'est le contraste des séquences d'aménagement qui modifient efficacement le comportement.

Il faut peut être alors envisager des « zones 15 ».

L'aménagement en zone 30 de l'avenue de la plaine Fleurie à Meylan est évoqué comme exemple de voie à flux important où le comportement des conducteurs est favorablement modifié.

Il est fait remarquer que la vitesse réduite à l'intérieur de Doyen Gosse limite le nombre d'accidents.

A l'inverse, selon une observation de l'ADTC rapportée dans l'atelier, **les sens uniques** favorisent la vitesse et diminuent de plus la perméabilité des quartiers.

Nuisances sonores et qualité de l'air

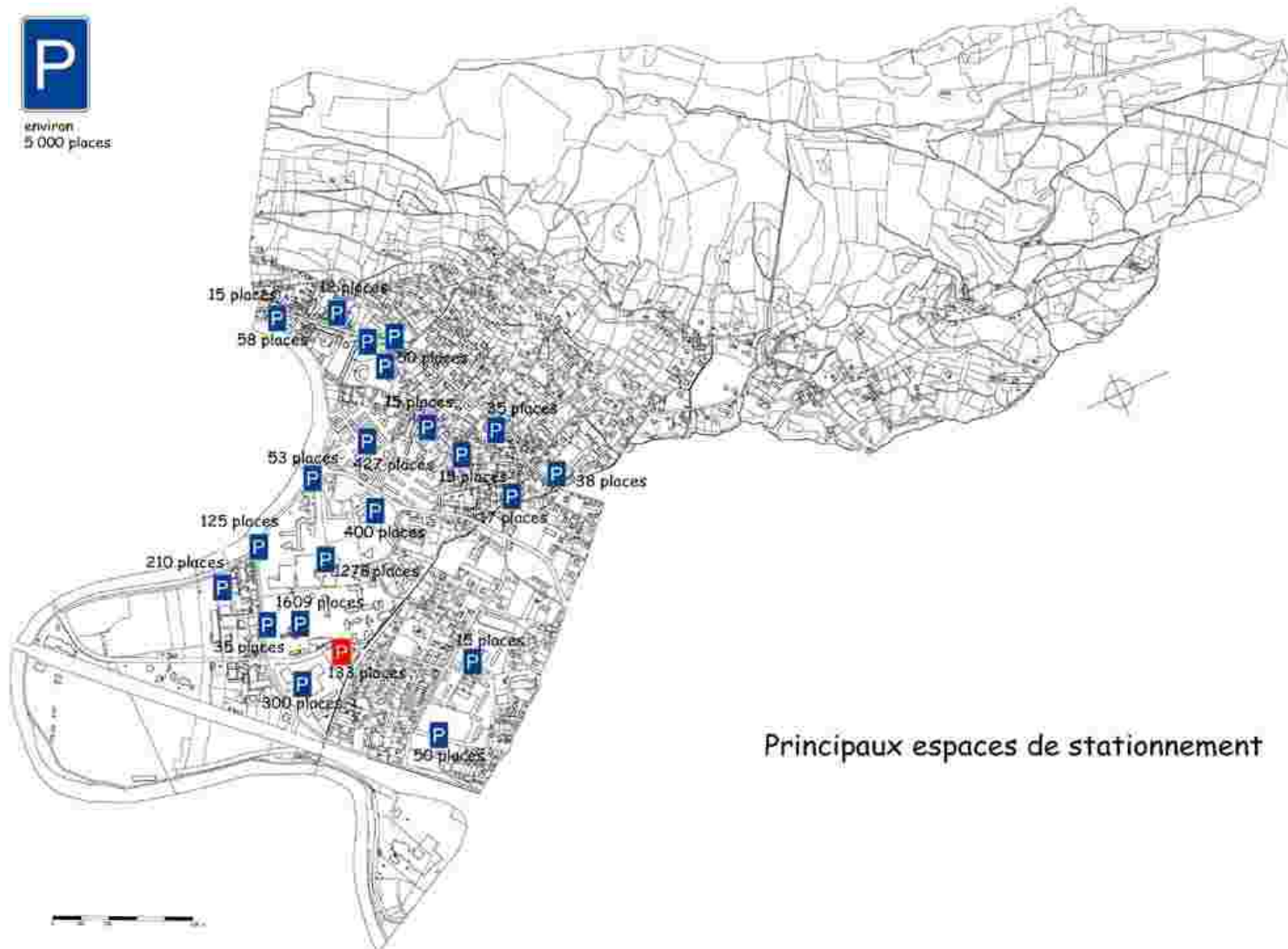
Les nuisances sonores et les problèmes de qualité de l'air sont principalement liés aux axes majeurs de circulation automobile (Grand Rue, Maquis du Grésivaudan, RN 90 et A 41).

Voitures ou vélos

Un slogan est proposé : « *la Tronche préfère les piétons et les vélos !* » pour orienter et mettre en cohérence les aménagements de la commune.

Certains envisagent plutôt que la solution se situe dans l'équilibre entre les modes doux et les modes « durs ».

6 - Le stationnement



Source : Service Urbanisme de la commune de la Tronche

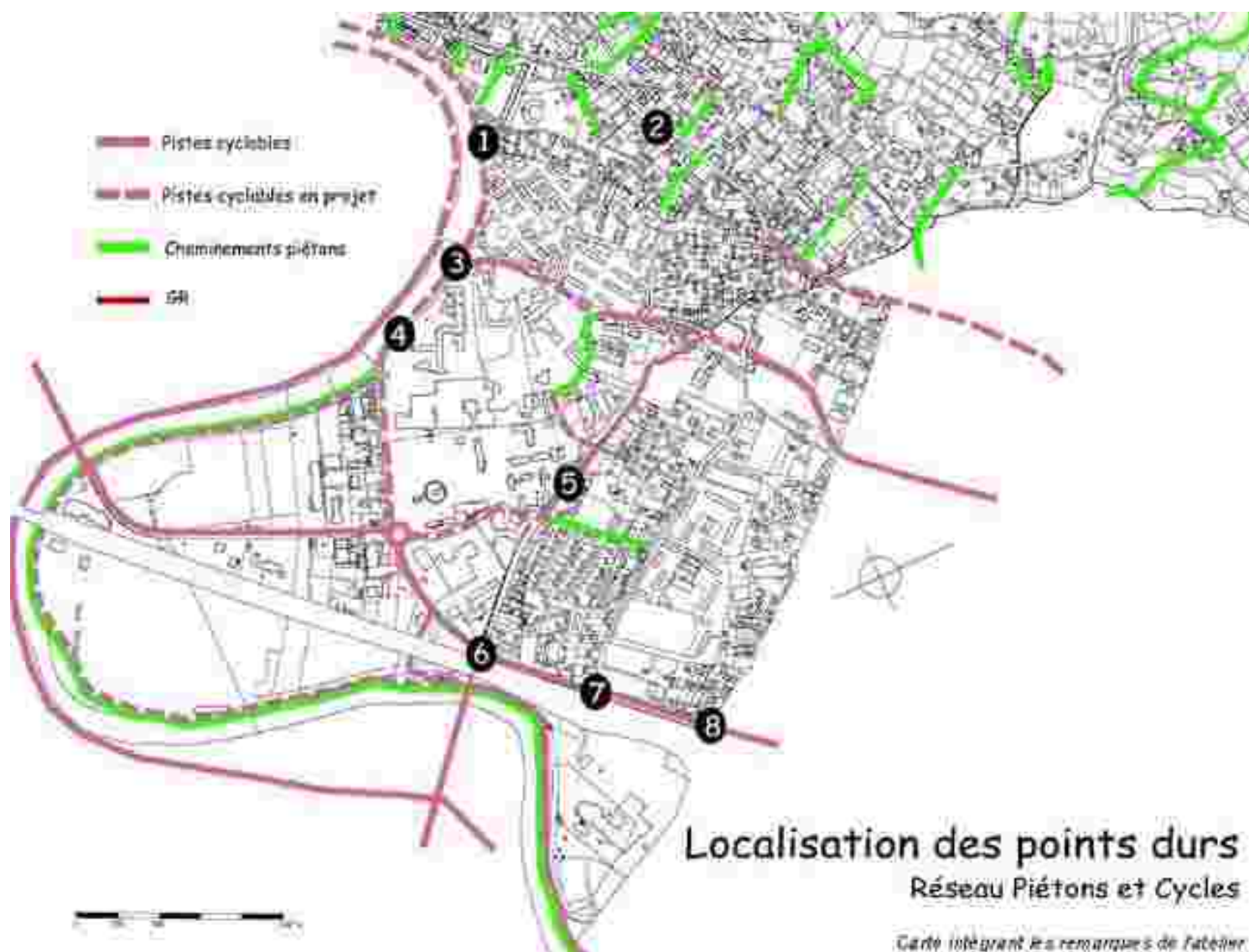
La capacité totale de la commune est de 5 000 places environ.

La majeure partie des disponibilités est localisée autour de l'Hôpital (environ 2900 places sur l'emprise et 1700 places répartie autour du CHU) .

Remarques et débats

Il est nécessaire de maintenir les possibilités de stationnement de proximité pour les habitants des quartiers **Rivoires/Charmeyran**.

7 - Les infrastructures modes doux (piétons et cycles)



1 - Quai Charpenay/Yermoloff : nécessité d'aménager une piste cyclable, un cheminement piétons, et une zone 30 à l'endroit où le gabarit de la chaussée ne permet pas un partage sécurisé de la voirie,

2 - Grand Rue : problèmes de croisement de flux liés à la présence d'un mobilier urbain (bacs à fleurs) d'un gabarit trop important et mal positionné,

3 - Pont des Hôpitaux : insécurité liée à un partage de voirie difficile et à l'absence de d'aménagement piétons et cycles,

4 - Boulevard de la Chantourne : stationnement sauvage sur les trottoirs qui nuit aux déplacements modes doux et qui menace la sécurité des piétons et des cycles sur une voie où les aménagements qui leur sont destinés sont absents,

5 - Chemin des Grenouilles : problème de positionnement de la piste cyclable, insécurité liée au stationnement sauvage et désorganisé,

6/7/8 - Boulevard de la Chantourne : danger lié à la cohabitation difficile entre cycles et automobiles en particulier au niveau des carrefours (cf point 19 du chapitre précédent).

Remarques et débats

L'ensemble du réseau mode doux de la commune présente une articulation médiocre entre piétons, cycles et automobiles.

Liaisons transversales : relier le haut et le bas

La volonté de créer des liaisons était un engagement de campagne électorale ; c'est de plus un besoin réel.

Il n'existe pas actuellement à la Tronche de continuités modes doux transversales.

Les traversées du haut vers le bas de la commune (et inversement) sont difficiles voire dangereuses pour les piétons et les cycles.

Il est précisé qu'il existe des embryons d'une liaison transversale qui est le support d'une réflexion communale : il s'agit de la liaison entre l'avenue du Grand Sablon et le Chemin Duhamel par l'intermédiaire du Chemin des Grenouilles.

Dans le programme d'aménagement du Carmel, il est prévu un ensemble de liaisons modes doux entre le Nord et le Sud (de Pont Bottu à l'avenue des Cèdres au travers du parc) et Est/Ouest (de Marie Volait à l'avenue des Cèdres en franchissant le Charmeyran).

Les pentes inhérentes au territoire de la Tronche rendent difficiles l'aménagement de transversales pour les piétons et les cycles.

Personnes à mobilités réduites

L'aménagement de continuités adaptées pour les personnes à mobilité réduite est fortement contraint par la pente : elle ne doit pas excéder 4 % pour les personnes en fauteuil.

Or l'ensemble du réseau de la Tronche possède une pente supérieure à 8% (même sur la partie médiane).

En dehors de tracés calés sur les courbes de niveau, il semble difficile d'aménager les espaces publics en conformité à l'accessibilité des personnes handicapées.

Cependant ce type d'aménagement doit être réfléchi pour améliorer le transit (des personnes à mobilité réduite, des poussettes...) sur la commune.

Le CHU

L'étude d'insertion urbaine du CHU va définir les modalités de liaisons avec les berges de l'Isère et donc les aménagements spécifiques destinés aux piétons et aux cycles.

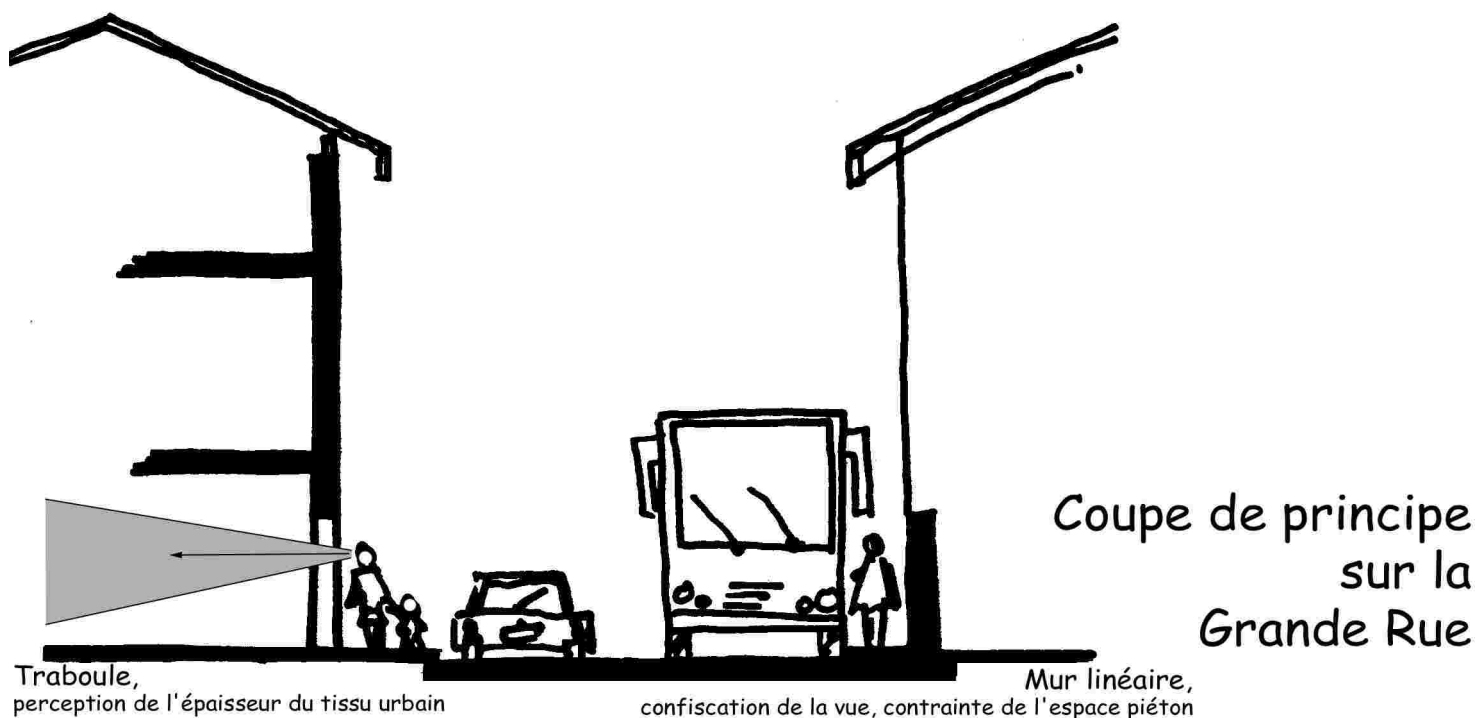
La perméabilité du CHU pour les modes doux va être améliorée par la volonté d'ouverture de l'Hôpital sur la ville.

Ces liaisons concernent le pôle Couples/Enfants au Nord : continuité entre le Quai Yermoloff et le Chemin de l'Agnelas et le secteur Sud : accompagnement de la ligne de tramway.

Chemin piétons sur des terrains privés

Un doublement du Chemin du Pont Prouillet par un chemin piéton en emprise dans la propriété Georges Dumas (parcelle privée) est à l'étude.

Cette réflexion peut être développée au niveau de la Grand Rue pour se donner les moyens d'élargir par endroit le gabarit de l'espace public (retrouver des traboules et des traversantes dans l'épaisseur du tissu urbain).



Cette question est difficile car elle engage des négociations avec les propriétaires. Dans tous les cas les opportunités doivent être envisagées très en amont du projet.

L'utilisation de terrains privés pour aménager des cheminements piétons publics pose la question des dégradations éventuelles qui pourraient avoir lieu.

Le comportement de chacun, le civisme et le respect sont des éléments essentiels pour la réussite de ce type d'aménagement.

Le quartier Doyen Gosse est un bon exemple d'une copropriété privée ouverte au public. Selon ses habitants, elle ne subit pas de dégradations outrageuses.

Des espaces réservés peuvent apparaître sur les documents du PLU (emplacements réservés ou servitude de passage) et être aménagés au coup par coup en fonction des opportunités.

Pistes cyclables doubles sens ou bi-latérales

Les pistes cyclables à double sens sont dangereuses au niveau des carrefours car elles longent des voies de circulation automobile.

C'est le cas du boulevard de la Chantourne où il est déploré un nombre d'accident important.

Certains font remarquer que des aménagements récents sur le boulevard de la Chantourne contribuent à réduire le nombre des accidents : « nous sommes passés de 1 accident par semaine à 1 accident par mois. »

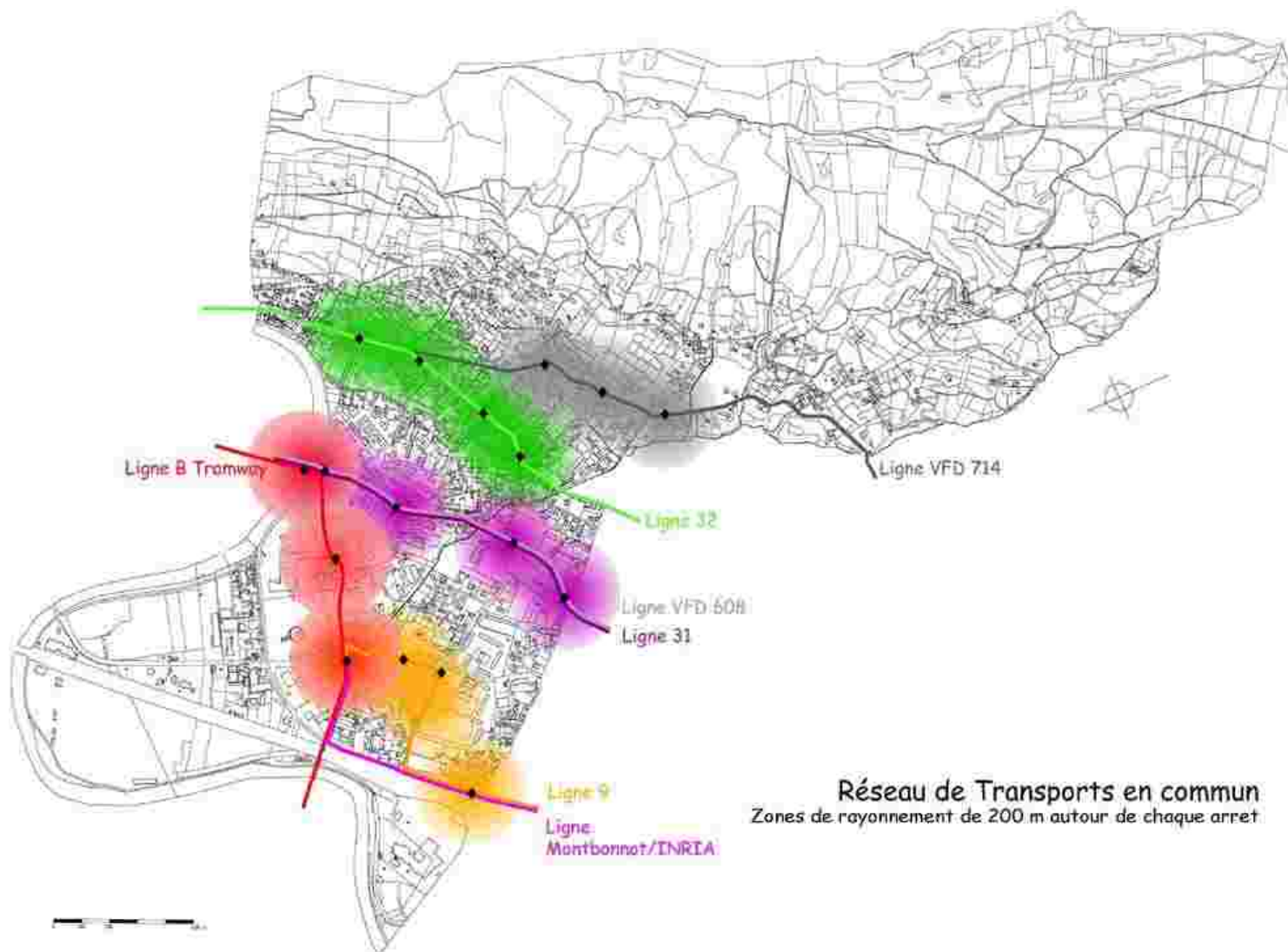
Les bandes cyclables unidirectionnelles latérales (Avenue du Grand Sablon) semblent plus sûres, car elles génèrent moins de conflits avec les automobiles.

La Grand Rue

Cette axe vital de la commune a un gabarit peu important, les trottoirs sont étroits et rares.

Son embellissement (comme celui du reste de la commune) doit être pensé en compatibilité avec les usages et les flux.

8 - Les transports en commun



Les lignes de desserte Transports en Commun sur le territoire de la Tronche suivent les axes majeurs de circulations automobiles.

Il n'y a pas de ligne transversale à l'exception de celle du tramway.

Le secteur du Petit Sablon n'est pas desservi.

Remarques et débats

La configuration topographique du haut de la commune présente des contraintes telles (pentes, faibles densités, absence d'équipement) qu'une desserte régulière n'est pas envisageable.

Les Coteaux

Les territoires de la communes situés à l'Ouest sur les Coteaux n'est pas desservi.
Seule la ligne 714 VFD dessert la route de Chartreuse : 3 arrêts et fréquence faible.

Il est évident que la commune est scindée en deux parties : « le haut et le bas ».

Il faut réfléchir à des solutions différentes et spécifiques à chacune des parties car les modes de desserte doivent s'adapter aux caractéristiques des territoires que sont, entre autres, la topographie, la densité de population et la demande en transport.

La commune de la Tronche et le SMTC travaillent à une solution de taxis collectifs sur demande pour desservir les hameaux (dossier en cours pour la desserte des zones très peu denses).

L'aménagement de la RN 90 en boulevard urbain

L'arrêt de tramway du Grand Sablon ne sera pas déplacé.

Un arrêt supplémentaire sera créé au niveau de la station d'échange avec la Directissime.

Des réflexions sont en cours pour aménager les liaisons entre la station d'échange, les arrêts de bus de la Directissime et les parcs relais (Grand Sablon et Athanor).

Il faut profiter de la restructuration de la RN 90 pour repenser le développement des liaisons transversales à partir des nouveaux carrefours pour des maillages transversaux jusqu'à l'avenue des Maquis, la partie amont de la commune étant desservie par des systèmes appropriés (taxi collectifs par exemple).

Le parc relais du Grand Sablon

Il contient 133 places de stationnement ; son fonctionnement est optimal puisqu'il est saturé.

Il est prévu de doubler sa capacité.

Le quartier Rivoires/Charmeyran

La proximité de liaisons de transport en commun peut participer à la redynamisation du quartier et à favoriser son raccordement au maillage piétons et cycle de la commune.

Les transport scolaires

La commune assure le transport des scolaires pour la partie haute de la commune.

Cette desserte est entièrement à la charge de la commune.

Cette ligne a des horaires assez contraignants (matin/midi, début d'après midi/début de soirée).

Elle est utilisable exclusivement par les scolaires pour des questions d'assurance.

La gestion de cette ligne est assurée par le SMTC qui a délégation pour l'ensemble du réseau de TC de l'agglomération, c'est une question de réglementation, d'assurance, de responsabilité et de concurrence commerciale.

Contributions personnelles à la réflexion des ateliers de secteur

Union de quartier de la petite Tronche- Péage
Commission circulation
20, ch. St Jean 38700 LA TRONCHE
Tél. : 06 76 08 21 44 -04 38 37 01 82

Récapitulatif des demandes de l'Association concernant la circulation

Quais Charpenay-Yermoloff

Principes: - *améliorer le cheminement piétons et l'itinéraire cyclable, aussi bien dans la phase définitive que dans les phases transitoires,*
- *ne pas mettre en oeuvre de solutions provisoires sans avoir la garantie d'une solution définitive.*

Plus précisément, pour le long terme:

- réalisation à terme d'un trottoir ou d'une banquette plus près de la rivière (pour gagner de la place dans la partie étroite du quai Charpenay, place dont bénéficieront les cyclistes),
- limiter le gabarit des véhicules (portique), au moins pour le court terme,
- réduire la largeur des voies pour tracer des bandes cyclables dans les deux sens,
- pour le quai Charpenay, choisir un statut, tronçon 30 ou zone 30, avec la commune de Grenoble (avec réaménagement du carrefour du quai des Allobroges),
- côté Yermoloff, prévoir un passage modes doux sous le pont des Hôpitaux,
- baisser la hauteur excessive du parapet en pierre (Yermoloff) pour rendre la vue sur l'eau aux piétons, aux enfants,
- et, pour le court terme:
- ouvrir tout de suite une petite brèche entre les obstacles pour les cyclistes,
- dès la réouverture du quai, boucher les trous du trottoir,
- venant de , dégager l'accès à travers le parking vers le quai (difficile avec une poussette),
- entretenir le cheminement avec de la terre et non du gravier.

Passerelle modes doux vers l'île Verte.

Le pont de la Citadelle et celui des Hôpitaux sont trop éloignés (Voir Dossier qui argumente, sur le sujet).

- Mettre au Budget dès 2005 (Métro, Département, Communes).

Grande Rue (dans sa partie Petite Tronche-Péage)

Principe: modérer les vitesses et changer les comportements.

Plus précisément:

- étendre la zone 30 au Péage et aux petites rues adjacentes,
- placer des coussins pour ralentir les voitures sans gêner les Bus à la sortie de Grenoble et devant l'ITEC,
- faire campagne pour rappeler la priorité à droite (sauf cas exceptionnels) avec la signalisation appropriée,
- à chaque fois que c'est possible, casser la linéarité de la voie,
- supprimer des bordures à la sortie du Rachais et améliorer la continuité pour les piétons,
- gagner un mètre en largeur de voies au niveau de l'ITEC pour élargir le trottoir le long du parking en épi.

Mis à jour le 17 06 03

J.Hennebert