

# Compte rendu du FORUM 1

Le premier Forum organisé dans le cadre de l'étude de révision du PLU de la Tronche s'est déroulé le 20 novembre 2003.

L'étude du PLU est en cours depuis le 20 février 2003.

La première phase concerne l'élaboration, en concertation, du diagnostic partagé de l'état de la commune dans la diversité de ses configurations et fonctionnements.

L'atlas urbain de la Tronche restitue la production de ces ateliers.

La phase suivante concernera l'élaboration du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) et du Rapport de Présentation, documents qui sont les fondements du dossier de PLU en tant qu'expression du projet et argumentaire des dispositions réglementaires opposables au tiers.

Douze ateliers publics ont été organisés de février à octobre 2003, suivis par un total d'environ 120 personnes.

Le Forum se situe comme une dernière étape du diagnostic, avant la phase de projet.

C'est un "super atelier", un temps de réflexion qui convie les tronchois et des intervenants extérieurs (Métro, aggro, AURG ...).

## Les objectifs du Forum

### **Croiser les regards, enrichir et préciser le diagnostic**

Les axes de réflexion proposés par les ateliers du Forum recroisent pour partie certains thèmes et territoires déjà abordés lors des ateliers : ce redoublement permet de corriger et valider l'approche préalable.

### **Elargir la réflexion**

La présence active d'intervenants extérieurs positionne la réflexion sur la commune dans le territoire de l'agglomération et plus largement de la région urbaine.

C'est l'approche de la nécessaire compatibilité entre le PLU de la Tronche et le Schéma Directeur de la région urbaine de Grenoble qui a rang de SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale)

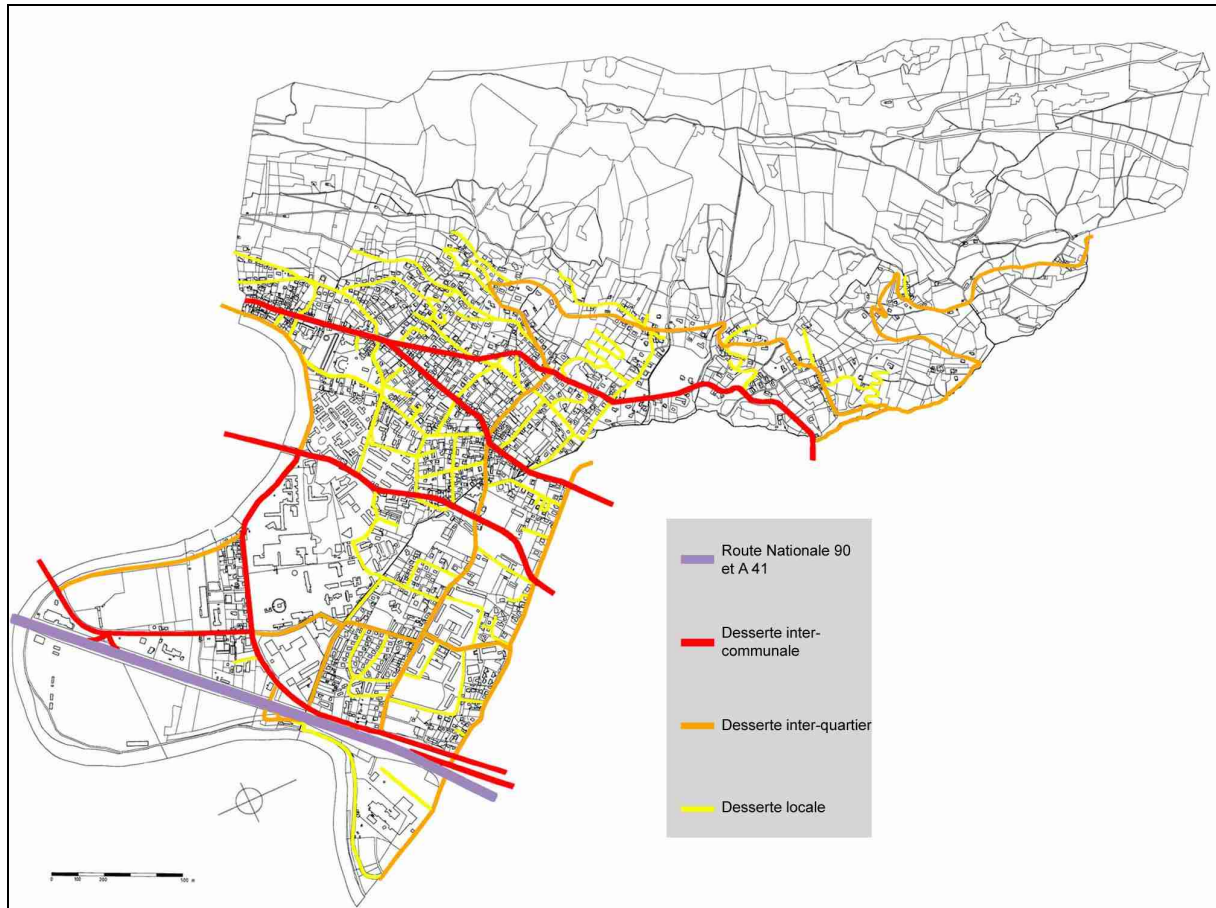
### **Pointer les enjeux, exprimer les attentes, explorer les potentialités**

Le diagnostic est le temps de l'observation critique permettant de dégager les grands enjeux du territoire et de la politique de développement de la ville qui seront exprimés dans le PADD : il est capital que ce discernement soit également réalisé en concertation.

# Atelier 1 Mobilité et gestion des déplacements

CR établi par Jean Daniel Coffin et Layla Ferotin, service urbanisme Mairie de la Tronche

## 1. Le système viaire de La Tronche



- **Des voies primaires** orientées majoritairement de façon Est-Ouest qui desservent les communes limitrophes (Corenc, Meylan, Grenoble...)  
Il s'agit de la Grande Rue/Route de Chartreuse, de l'avenue des Maquis du Grésivaudan, du boulevard de la Chantourne/avenue des Grands Sablons.
- **Des voies secondaires** orientées majoritairement de façon Nord-Sud qui desservent les différents quartiers de la commune. Elles sont peu nombreuses et supportent plusieurs contraintes techniques (la pente, les murs...)  
Il s'agit du chemin du Pont Prouiller/avenue Doyen Gosse, du chemin de la Carronnerie, des quais Charpenay, Yermoloff et Ferrini, et sur les coteaux, des chemins de la Vierge Noire, de Maubec et de Chantemerle.
- **Des voies de desserte locale souvent étroites composant un maillage dense.**  
Il s'agit, par exemple, du chemin Duhamel, de la rue Boileau, de l'avenue de La Pallud ou encore du chemin Saint Jean.

Plusieurs questions se posent :

➔ Cette organisation des voies est-elle satisfaisante ? Répond-t-elle aux attentes de chacun (riverains, automobilistes, piétons, cyclistes...) ? Faut-il la maintenir ou au contraire, la modifier ? De quelle manière peut-on la modifier ?

D'une façon plus générale :

➔ Comment concilier un bon fonctionnement des déplacements avec le maintien d'une qualité de vie en ville ?

## **2. Comment agir sur ce système viaire ?**

Il apparaît que chacune de ces voies joue son propre rôle dans la commune et doit être aménagée d'une façon appropriée.

Le groupe demande que les automobilistes soient correctement orientés en fonction de leur usage de la voie ; par exemple, que les personnes qui ne font que traverser la commune utilisent les voies primaires (rouges) et pas les voies de desserte (jaunes).

Il est nécessaire de se baser sur cette hiérarchisation pour proposer des aménagements spécifiques. Un des objectifs est d'éviter que les voies jaunes deviennent des voies oranges et que les voies oranges deviennent des voies rouges.

Une autre demande du groupe concerne la diversification des modes de déplacement : il faut décliner l'offre (« Réfléchir uniquement en fonction de l'automobile conduit à une impasse ! »).

### **Les voies de desserte locale (jaune) :**

« Il faut réaliser des aménagements adaptés à la configuration du quartier »

Il est demandé de prévoir des aménagements qui permettent de ralentir la circulation : mode d'aménagement en plateau sans trottoir « où le piéton est roi ! », « il faut donner l'impression que la voiture n'est pas à sa place ! ».

L'exemple du quartier du Charmeyran est apprécié.

### **Les voies de desserte interquartier (orange) :**

Il faut limiter la vitesse ; pour cela, il faut « gêner » l'automobiliste par l'utilisation de ralentisseurs, de chicanes...

L'exemple de la rue Doyen Gosse est parlant. Cette voie apparaît comme trop large ; la voiture va trop vite et le piéton ne se sent pas à sa place.

Il est demandé de réduire la place de l'automobile et d'augmenter celle des modes doux (piétons et cycles), notamment d'élargir et de prolonger les trottoirs tout le long de cette voie.

### **Les voies de desserte intercommunale (rouge) :**

Ces axes de transit nécessitent des aménagements pour améliorer la sécurité et la vie de quartier. Il faut ralentir la circulation sans l'arrêter. Pour cela, il faut mettre en place des aménagements contraignants pour les automobilistes (chicanes, voies étroites, ralentisseurs...)

Le cas de la Grande Rue est problématique : la cohabitation de la voiture avec la présence de nombreux services, commerces et écoles est très contraignant pour les usagers. Il est demandé de prolonger la zone 30 sur toute la Grande Rue.

Un autre exemple est celui de l'avenue des Maquis du Grésivaudan. Cette voie coupe la commune en 2. Il faut donner moins de latitude aux automobilistes, requalifier les carrefours et séparer plus nettement la bande cyclable

La route de Chartreuse est également citée ; de nombreux points noirs ont été relevés : voitures et cyclistes vont trop vite (Rallye et Tour de France !), insécurité pour les piétons, manque de panneaux de signalisation...

### **3. Les modes doux et les transports en commun**

Il y a un consensus du groupe sur le fait qu'il faut privilégier les modes doux et partir des besoins des piétons (et pas de l'automobile) pour aménager la ville.

« Il faut favoriser une bonne cohabitation des modes de déplacement ».

Il y a une insuffisance de possibilités offertes aux piétons et aux cyclistes ainsi qu'un manque de sécurité évident à certains endroits de la commune.

« Il faut séparer les bandes cyclables de la voie automobile »

Il apparaît également que l'offre en transports en commun est insuffisante notamment dans le sens nord-sud.

### **4. Dimension intercommunale**

La voirie communale s'inscrit dans des documents supra communaux : le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et le Schéma Directeur de la région grenobloise. Ceci nécessite une négociation/discussion régulière entre les différents partenaires.

Rappel des objectifs du PDU : maîtriser le trafic automobile et diversifier les modes de déplacement.

Il semble nécessaire de mener une réflexion intercommunale avec les communes limitrophes (Grenoble, Meylan, Corenc, Le Sappey) notamment pour le développement des transports en commun ou pour renforcer la sécurité sur certains axes (exemple de la Route de Chartreuse).

### **5. Le comportement de chacun**

Les problèmes de comportement rejoignent les problèmes d'aménagements.

Comment agir sur les comportements ? Education, civilité, respect...

Exemple de la démarche « Plan de Déplacements d'Entreprise » (PDE) du CHU

Exemple des « cheminements malins » pour les écoles

### **6. Démarches innovantes**

Gestion du temps : articulation temps & comportements

Exemple du bureau du temps : structure qui articule l'espace et le temps ; l'objectif est d'organiser les horaires des écoles, des entreprises... pour éviter le phénomène d'heure de pointe.

Pour les voies de desserte (jaune) : proposition de mettre en place un réseau en marguerite où les voies sont à sens unique et la traversée la plus rapide se fait à pieds.

# Atelier 2 Les espaces publics

CR établi par Frédéric Pontoire, AURG

Plusieurs définitions des espaces publics ont été évoquées :

- référence aux villes italiennes et à leur romantisme,
- référence aux domanialités et aux différents propriétaires des espaces.

Les débats ont tourné autour des éléments constitutifs, de l'utilisation et la gestion des espaces publics.

Un essai de synthèse peut être tenté à partir de différents points.

## 1 - La compréhension de la ville

La qualité et l'enjeu des espaces publics vient essentiellement de ce qu'ils donnent à voir : les lieux publics (exemple de la Mairie), les petites choses (fontaines, bancs...). Par leur qualification, ils permettent la mise en valeur d'éléments - références dans le vécu de chacun, tout autant que des profondeurs sur les éléments d'ordre apparemment plus banal.

Les débats soulignent l'importance des quais Charpenay / Yermoloff dans l'histoire et le quotidien de La Tronche. A contrario, certains espaces, par leur constitution actuelle, n'aide pas à la compréhension de la ville : l'espace derrière le vieil hôpital, celui entre le cimetière et les PFG sont des « lieux où les choses se disent » et cela « ne se traduit pas dans l'espace ». De même, l'avenue des Sablons est « dévalorisée » et ne laisse pas penser que l'on est tout proche de la ville.

## 2 - La cohérence / les continuités

Les espaces publics permettent de gérer les transitions entre différentes entités. A cet égard, la transition entre Grenoble et La Tronche est évoquée comme un no man's land. En comparaison de Grenoble où on ne peut voir que les quais, La Tronche est la commune où les berges et le contact à l'Isère redeviennent des éléments forts, susceptibles de représenter des espaces agréables d'appropriation. Ils offrent la possibilité d'instaurer une cohérence qui manque peut-être actuellement à La Tronche.

Les espaces publics sont également appréciés grâce aux parcours et aux continuités qu'ils offrent. Par exemple, « on ne peut traiter les berges simplement en regardant les berges ». Quelles continuités piétonnes sont alors possibles entre les berges et le parc de la Poste par exemple ? Voir les berges dans une optique d'attaches avec la Grand Rue, avec des conséquences de traitement sur la Grand Rue. « Retourner les façades » actuellement tournées vers la Grand Rue.

Est également citée la possibilité de créer des cheminements dans la partie haute de la commune, de rouvrir des chemins ruraux aujourd'hui fermés. Un recensement des domanialités serait intéressant.

La commune de La Tronche représente aussi la rupture de la piste cyclable qui longe l'Isère en terme de cheminements cyclables et piétons.

## 3 - L'animation

Les espaces publics sont les lieux où on se croise et les aménagements doivent favoriser des possibilités de rencontre avec autre chose que du privé. Les espaces publics de La Tronche doivent être les lieux où les choses se passent, des lieux vivants favorisant le lien social.

## **4 - Les mobilités**

Les espaces publics se définissent également par les types de mobilités et de déplacements que leur aménagement induit. Se pose alors la question des cohabitations entre les différents usages de l'espace public, particulièrement entre les modes doux et l'automobile. Plusieurs cas sont très illustratifs à La Tronche : la place du Charmeyran citée comme celle du « tout automobile », le chemin du Pont Prouillier comme l'exemple d'une difficile cohabitation entre les usages piétons / voiture.

## **5 - La gestion**

Dans l'optique de l'élaboration d'un document réglementaire, il paraît tout d'abord important de faire la distinction entre domaine public / domaine privé, afin d'évaluer les marges de manœuvre. Attention : tout espace ouvert n'est pas public, certaines rues aux usages publics relèvent en fait du domaine privé. Il s'agit d'identifier le gestionnaire seul légitime à entreprendre ou autoriser des actions sur « ses espaces publics ». Certains habitants estiment qu'en la matière des formes « d'auto gestion des espaces publics » sont envisageables.

En second lieu, la question se pose de savoir comment on gère cette transition public / privé : il faut à l'évidence faciliter le « dialogue » entre les deux types d'espaces. Si ce dialogue n'est pas jugé harmonieux, il faut instaurer une « règle » susceptible de mieux gérer la transition. Si la règle n'est pas respectée, faut-il faire « usage de la force » et être répressif dans l'application de la règle ?

## **6 - La prévision / prospective**

Il ne suffit pas d'avoir uniquement un regard sur l'existant, il faut aussi penser aux espaces à créer et à constituer à La Tronche. C'est une réflexion à plus long terme mais les supports existent : plusieurs micro espaces entre le quartier Doyen Gosse et la RN90 méritent d'ores et déjà réflexion, existent des espaces vides qui pourraient être des places (exemple de l'espace à l'entrée de la zone 30 Petite Tronche)...

D'autres éléments sont également avancés en terme d'actions futures. Faut-il considérer que La Tronche a vocation à avoir un espace urbain central (encore à déterminer précisément autour de la Grand Rue) qui concentrerait un investissement fort en terme d'aménagements d'espaces publics, ou faut-il plutôt favoriser une « diffusion » des actions sur tout le territoire communal ?

## **Synthèse de l'atelier Espaces Publics**

Dès que l'on parle de gestion et d'interventions émerge le besoin de définition de l'intérêt général, qui repose sur un principe d'équilibre. On balance entre une mobilisation commune trouvant sa traduction dans un consensus, et un ensemble de personnes qui défendent « leur intérêt général ». La question de l'aménagement des espaces publics tronchois trouvera sa réponse dans un subtil équilibre entre les deux...

# Atelier 3 Les espaces en mutation, en lisière

CR établi par Mickael Richard, service environnement Mairie de la Tronche

Trois espaces sont concernés :

- Le Rachais
- La boucle des Sablons et les berges de l'Isère
- Les espaces en mutation (zones à l'ouest du boulevard de la Chantourne)

## 1. Le Rachais

Zone regroupant plusieurs enjeux parfois contradictoires

- risques naturels /pression urbaine
- relation agriculture / pression urbaine
- vocation de loisirs
- richesse environnementale

### a) Pression urbaine et risques naturels (chute de blocs et incendies).

⇒ un avis : autoriser les personnes ayant le pouvoir financier nécessaire pour construire dans des zones dangereuses et pour se protéger en conséquence.

Cela permet de protéger les habitations situées en aval.

Questions :

- Qui assume la responsabilité et le besoin d'équipements et d'entretien ainsi créés ? La collectivité.
- Qu'en est-il de la protection des habitations existantes ?

Le PER (qui fixe la loi en matière de gestion des risques) va être prochainement transformé en PPR : modification allant plutôt vers un durcissement (principe de précaution)

⇒ L'objectif de la commune est de disposer de ces éléments avant la rédaction du PLU.

Attention également à l'impact paysager d'une urbanisation sur le coteau, aux problèmes d'accessibilité, de risque incendie et d'eau.

### b) Agriculture et pression foncière

Le problème de cohabitation entre l'agriculteur et les résidents est soulevé, ainsi que la pérennité de l'usage agricole des terrains et l'usage du bâti agricole existant. Il s'agit de donner les moyens aux agriculteurs de s'installer en terme d'accessibilité au foncier.

Consensus sur la nécessaire densification des hameaux qui permettrait aux personnes souhaitant vivre de l'agriculture d'habiter sur place.

Sans oublier le rôle de l'agriculture dans la gestion de l'environnement et des risques

### c) Aspect de loisirs

Sujet peu abordé : seulement un rappel de l'existence de risques (chutes de blocs, incendies) et donc de la nécessité de ne pas trop encourager la fréquentation de ce secteur.

## 2. La boucle des Sablons et les berges de l'Isère

Zone marquée par les grands projets :

- Rocade Nord
- Enjeux de la boucle des Sablons
- Berges de l'Isère

### **a) Les Sablons**

- Propriété Métro.
- Zone sur laquelle le Schéma Directeur préconise beaucoup de vocations (habitat, espace de loisirs, activités)

Beaucoup de changements sont envisageables sur le moyen/long terme avec l'arrivée de la Rocade Nord et la possible suppression du risque inondation de ce secteur (donc rendre la zone constructible). Les études correspondantes sont en cours, il reste donc de grosses incertitudes.

Toutefois, il faut déjà réfléchir à l'avenir de ce territoire pour avoir un projet à proposer. Les habitants ont effectivement la crainte que la commune n'a pas de réel pouvoir d'influence sur les projets décidés à une échelle plus large.

Question d'un espace en continuité avec le pôle universitaire de St Martin d'Hères et avec le Parc P. Mistral.

Question de la forêt alluviale : importance de la maintenir pour des raisons environnementales et de gestion des risques.

### **b) Quai Charpenay**

- Etude diagnostic remise le 7 novembre en Préfecture
- Planning prévisionnel : réouverture de la voie d'ici 18 mois

La question de l'aménagement du quai n'a pas été vraiment abordée.

Les problèmes d'accessibilité aux piétons, de stationnement et de circulation des poids lourds ont été mentionnés.

## **3. Les espaces en mutation**

### **a) Le projet Carmel**

Actuellement, une réflexion est menée sur les différentes solutions de montage financier. Retour à la concertation dès que ce problème sera résolu.

La nécessité de respecter la fonction de corridor écologique du Charmeyran est affirmée. Reste la question du "comment le mettre en valeur" ?

### **b) Les Sablons**

Paradoxalement, peu de réaction sur cette zone qui est pourtant le seul espace de développement économique de la commune.



## Bilan du Forum

Le Forum a réuni autour des trois thématiques proposées environ 120 personnes, personnes civiles, représentants d'associations, élus et techniciens confondus.

Il est à remarquer que bon nombre de participants du Forum n'avaient suivi au préalable aucun atelier. Son objectif d'élargissement peut être considéré comme atteint.

Plusieurs mots clefs ou récurrents ont traversé les ateliers du Forum, relevés dans lors de la restitution par Sylvie Barnezet de l'AURG :

Transitions	<ul style="list-style-type: none"><li>- entre quartiers</li><li>- entre haut et bas de la ville</li><li>- entre la ville et l'Isère</li><li>- entre la ville et la montagne</li><li>- entre la ville et le rural</li><li>- entre public et privé</li></ul>
Trajectoires	<ul style="list-style-type: none"><li>- des pieds du piéton, du vélo, de la voiture, surtout de la voiture...,</li><li>- lentes/rapides, entre flux et pause</li><li>- du regard coincé entre les murs</li></ul>
Tensions entre libertés ...	<ul style="list-style-type: none"><li>- de circuler</li><li>- de construire</li></ul>
... contraintes ...	<ul style="list-style-type: none"><li>- pour les voitures</li><li>- de protections vis à vis des risques naturels</li></ul>
... et attitude	<ul style="list-style-type: none"><li>- équilibre et développement</li><li>- réglementation et comportements</li></ul>

Ces mots, se présentant souvent comme des oppositions ou des contradictions, pointent bien le cadre de la réflexion sur le PLU : il s'agit d'établir des compatibilités entre les potentialités, les attentes et les contraintes.

## La suite ...

La "matière" accumulée lors des ateliers et du Forum va maintenant permettre de passer du diagnostic aux premières expressions du projet.

Nous aurons à partir de Janvier 2004 (dates à préciser) une série de trois ateliers publics de Scénarios d'Aménagement sur les modalités suivantes :

### **Atelier Scénario 1 - Exposé des scénarios d'intentions**

- présentation et argumentation des scénarios d'aménagement
- approche d'ensemble et zooms sur les points particuliers

### **Atelier Scénario 2 - Travail critique sur les scénarios**

- analyse prospective et critique de chaque scénario
- confrontation des scénarios entre eux

### **Atelier Scénario 3 - Synthèse**

- approche du schéma d'aménagement et des préconisations à intégrer dans le PADD