

CVCM Cachin-Éluard / Réunion publique de restitution

Mardi 26 septembre 2023 à l'espace Culturel René Proby de 18h à 20h.

Objectif : restituer le projet d'ensemble

Animation principale : Sébastien DEMENTHON (PLAN B) / Benoît BORONAT (WZA)

En appui : Renaud LAFERRIERE (Grenoble Alpes Métropole) et Mathieu MENONI (Ville de Saint Martin d'Hères)

CR du temps d'échange avec les participants

Les questions liées au périmètre et calendrier de projet

Question : Une partie du projet est limitrophe entre la commune de Grenoble et Saint-Martin-d'Hères. La métropole ne finance pas la partie qui est entre les deux communes. Est-ce prévu dans le projet ? Si non, Pourquoi ?

Réponse : Nous avons, comme pour de nombreux projet d'aménagement deux périmètres : un périmètre opérationnel et un périmètre plus large de réflexion. Le périmètre opérationnel de notre projet n'inclut pas la rue Léon Jouhaux, et s'arrête au droit de l'avenue Marcel Cachin. Nous ne pourrions donc pas intervenir rue Léon Jouhaux. Pour autant, le côté grenoblois, devant le parvis du groupe scolaire Jean Racine, a déjà été aménagé de manière qualitative. Il s'agit donc d'être dans le même esprit de l'autre côté de la chaussée, dans notre périmètre de projet et assurer une cohérence d'ensemble.

Aussi, le périmètre a été défini dans le cadre de l'opération « Cœur de Ville, Cœur de Métropole ». Il s'agit d'une intervention conjointe, financée à 50 % par la métropole et à 50 % par les communes. Par rapport au périmètre initial, des modifications ont été apportées en intégrant l'avenue Paul Éluard. C'est grâce aux différents temps de concertation avec les usagers et aux conseils des bureaux d'études que le périmètre a évolué, qu'il y a eu une modification du périmètre.

Question : Quand sera finie la deuxième tranche ?

Réponse : La deuxième tranche devrait débuter en 2026, pour se terminer en 2027. Il y aura deux phases de travaux pour éviter que l'ensemble du quartier ne soit en chantier en même temps et limiter ainsi les nuisances et les modifications/déviations pour les habitants.

Les questions liées aux projets connexes/limitrophes

Question : Est-ce qu'il y a une coordination des calendriers entre ce projet et celui de Rival ?

Réponse : Nous essayons, en effet, de tenir le même calendrier pour les deux projets. Ce sont deux projets différents, avec des équipes différentes mais des rencontres et des réunions de partage ont été organisées entre les équipes. Actuellement nous sommes dans l'attente de la finalité des études du projet Rival, avant de poursuivre la démarche de concertation. Un prochain temps d'information est prévu en décembre pour le projet Rival.

Les questions liées à l'activité et la dynamique commerciale

Question : Le magasin Nosso se fait livrer sa marchandise avec des gros camions et des semi-remorques. Comment vont se passer les futures livraisons ?

Réponse : La question de la livraison a été abordée et discuté avec le commerçant en question, et aussi lors de la balade urbaine et de l'atelier sur les scénarii avec des groupes d'habitants. Le discours du projet est de passer d'un paysage aujourd'hui hautement routier à un paysage plus urbain, plus apaisé et partagé par tous. Des discussions vont être ouvertes avec les commerçants. Et l'espace public est un espace de compromis. En ce sens, nous incitons les commerçants à modifier leur système de livraisons pour qu'il corresponde à un espace urbain, celui que nous trouvons couramment en ville. Les études de maîtrise d'œuvre vont permettre d'affiner le projet, rentrer dans ce détail, donner le temps aux commerçants pour faire évoluer leurs habitudes de livraison si besoin. Avant les travaux les contraintes fonctionnelles vont évoluer et des ajustements pourront être fait.

Question : Je suis commerçante à côté de la place Paul Éluard. Quelles sont les dispositions prévues pour mon commerce pour le stationnement des clients ? Est-il prévu la mise en place d'un dépose-minute devant certains commerces ?

Réponse : D'une manière générale, la mise en place de dispositifs de zone bleue pourrait permettre d'assurer un taux de rotation important. A proximité de votre commerce, le parking derrière la place Éluard offre des places de stationnement qui pourront aussi être utilisées par les clients. Plus généralement, les aménagements portés par le projet visent à améliorer le confort des piétons et des cycles, notamment pour se rendre dans les commerces du secteur. Nous pourrions aussi revenir vers vous et les commerçants qui le souhaitent lors de la phase de maîtrise d'œuvre pour identifier des besoins particuliers.

Un des objectif clé de la métropole est de préserver les commerces en place, de les soutenir. Des places sont réparties sur toute la voie. On peut imaginer en effet des places en zone bleue. Plus globalement, l'espace public est extrêmement dégradé, pour tous les modes de transport. Nous sommes sur un espace très accessible en peu de temps, aujourd'hui pénible donc nous ne nous en rendons peu compte, mais demain, à la suite du projet, il faut imaginer des trajets sécurisés, confortables qui inciteront à se déplacer différemment. Il s'agit donc d'inviter par ces aménagements à se déplacer et stationner différemment, un peu plus loin, pas devant le commerce, pas devant son logement.

Les questions liées au stationnement automobile

Question : Au début de la rue Zella-Melhis, il y a un bosquet d'arbres sur un talus, avec un léger relief et cela évite aux voitures de stationner dessus, c'est très bien. Est-ce qu'il serait possible de proposer ce genre d'aménagement ailleurs pour éviter le stationnement sauvage dans le quartier ?

Réponse : Pour assurer l'efficacité de ce type d'aménagement, une emprise d'au moins une dizaine de mètres de large est nécessaire. Cependant, les plantations proposées dans le cadre du projet, au vu des espaces de plantation et du partage de la rue avec les autres usages (vélo, piéton, jeux...) ne font que 2 à 3 mètres de large, ce qui ne constitue pas une emprise suffisante.

Question : L'après-midi, beaucoup de voitures stationnent sur la place Paul Éluard. Une partie de la place est utilisée par les retraités qui viennent jouer à la pétanque et une grande partie sert aux clients du garagiste à côté. Comment vont-ils faire pour stationner ? Et sur la rue Paul Eluard, comment les parents vont-ils stationner pour récupérer leurs enfants à l'école sans devoir fermer la rue ?

Réponse : Pour les dépose-minutes des familles vers l'école, nous avons prévu une zone de dépose-minute qui sera mutualisée avec celle des autocars. Cette logique d'aménagement s'inscrit dans une politique plus large de mobilité qui vise à améliorer et soutenir les possibilités de se déplacer en vélo ou à pied pour ceux ou celles qui le peuvent, en équilibrant la place donnée à chaque mode. Nous avons une vraie volonté d'inciter à la pratique de la marche, du vélo et des transports en commun.

Question : Comment pensez-vous gérer le stationnement sauvage, notamment au niveau de l'impasse Paul Eluard en face de l'école ? La mise en sens unique de la rue Henri Maurice va favoriser le stationnement sauvage.

Réponse : Pour traiter la question du stationnement sauvage, il y a des techniques physiques, type potelet ou banquettes en béton installées à des endroits clés, puis nous pouvons aussi nous appuyer sur les solutions réglementaires avec l'intervention possible de la police pour des verbalisations.

Question : La problématique du stationnement est présente à plusieurs endroits du quartier et 850 personnes de plus s'installent via le projet Rival. Comment va être géré le stationnement ? Est-ce que des parkings vont être créés ?

Réponse : On fait tout pour que les habitants du quartier, actuels ou futurs, privilégient la marche, le vélo et les transports en commun. C'est une orientation principale du projet qui prend en compte les aménagements à venir, comme le projet Rival. Pour Rival, nous prévoyons de contenir le stationnement à l'intérieur de l'espace de projet. Aussi, à noter que 850 personnes n'est pas égales à 850 véhicules.

Pour compléter, le trafic a diminué d'environ 10 % depuis 2009 sur l'ensemble de la commune et sur l'avenue Marcel Cachin malgré l'augmentation de la population. Les aménagements créés vont accompagner et vise à renforcer cette logique : favoriser les autres modes de déplacement (marche, cycle, transports en commun), plutôt que l'usage de la voiture individuelle.

Le projet d'écoquartier s'appuiera sur les règles en vigueur du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, pour définir le nombre de places/garages nécessaires aux futurs logements. L'espace public aura d'abord vocation à accompagner la vie commerciale du secteur et les besoins en fonctionnement des équipements. Cette dimension sera prépondérante.

Question : Le petit parking derrière l'église est souvent occupé par les familles de l'immeuble en face. Comment allons-nous faire pour aller sur le marché ou déposer ses enfants à l'école si le parking est toujours plein ?

Réponse : Après la livraison du projet, le stationnement sera réorganisé grâce à des marquages au sol plus précis et identifiables qu'aujourd'hui. Le découpage parcellaire actuel crée beaucoup de zones de flou sur les droits à stationner et les propriétés du sol. Le projet vise notamment à réguler pour simplifier cela. S'il n'est pas respecté, des contrôles de police municipale vont s'effectuer. Nous pourrions aussi avoir, à moyen terme, des solutions d'ajustement : raccourcir la durée de stationnement s'il y a du stationnement ventouse à certains endroits, ou créer des zones bleues pour limiter le temps de stationnement. Cela relève du fonctionnement futur du secteur : nous serons vigilants sur ces questions. Plus largement, pour que ce projet de requalification soit efficace, il doit

s'accompagner d'un changement de certaines pratiques de la part des usagers notamment sur la question du stationnement.

Question : Devant le groupe scolaire Paul Bert, le stationnement est actuellement inexistant. Médecin, pharmacie, groupe scolaire, les places de stationnement devant la maison de quartier ne suffisent pas. Qu'est-ce qui est prévu à cet endroit ?

Réponse : On va maintenir des places, il y en aura entre le groupe scolaire et la maison de quartier, dans la longueur, comme entre l'école et la rue Zola. Le parking de la maison de quartier ne sera pas impacté.

Question : Rue Émile Zola un garage déborde sur la voie et empiète sur le stationnement public. Il y a aussi des locaux associatifs juste en face avec beaucoup de nuisances. Pouvons-nous savoir ce qui est prévu ?

Réponse : La rue Émile Zola fera l'objet d'un aménagement complet, incluant la présence de places de stationnement. Au regard du ratio entre la surface et le nombre de places de stationnement, c'est la rue qui aura le plus de stationnement. Ces places seront disposées de manière continue le long de la rue, ce qui réduira la possibilité de stationnement sauvage. En ce qui concerne directement le garage : une partie des places qu'il occupe se trouve sur sa propriété. Nous avons donc entamé des négociations avec le garage pour envisager une cession de ces espaces.

Les questions liées aux déplacements cycles

Question : Que va devenir le débouché de la piste cyclable du côté pôle commercial sud, sur l'autopont au-dessus de la rocade et sur l'avenue Teisseire ?

Réponse : Notre périmètre d'étude s'arrête au pied de la rocade mais la possibilité de raccorder cette piste cyclable au pont a été étudiée afin de donner de la cohérence à un prolongement ultérieur. A terme, il est étudié / proposé de supprimer l'un des deux trottoirs piétons, de conserver celui qui est en encorbellement, de réduire le plus possible la chaussée afin de prévoir une piste cyclable bidirectionnelle avec une bordure pour séparer les voitures et les vélos. En direction de Poisat vers le centre-ville sur la rocade on a une largeur plus importante pour aménager facilement une piste cyclable. De plus, des aménagements de transition sont prévus pour connecter le réseau actuel au futur réseau.

Question : Pouvez-vous nous dire comment s'organise la piste cyclable au niveau de l'avenue Paul Éluard ? Est-ce qu'elle va rejoindre l'avenue Jean Perrot et la future chrono-vélo d'Eybens ?

Réponse : Concernant la piste cyclable entre la Place Paul Éluard et le petit giratoire vers Eybens, nous avons vérifié si nous pouvions l'intégrer à la rue Monge ; il s'avère que cela est possible. Cela est par contre étudié dans le cadre du schéma directeur des cycles porté par le SMMAG pour que sur un temps plus long, la piste cyclable puisse rejoindre l'avenue Jean Perrot.

Question : Qu'est ce qui est prévu pour les trottinettes et vélos électriques qui roulent trop vite ? Est-ce que des systèmes de ralentisseur sont prévus pour eux ?

Réponse : Nous avons pensé à des dispositifs comme des potelets ou des rétrécissements ponctuels de la voirie.

Les questions liées à la circulation des véhicules motorisés

Question : Quand le bus passe sur les ralentisseurs, on sent des vibrations dans tout l'immeuble qui est en face de la pharmacie. Qu'est-ce qui est prévu pour ralentir la circulation de manière plus douce ?

Réponse : En effet, les coussins berlinois sont très raides. Dans le futur on va mettre des pentes un peu plus douces. Il y a un compromis à trouver pour contraindre les voitures à ralentir malgré tout : l'aménagement de plateaux traversant pour les piétons est à l'étude. De plus, une largeur de voirie plus étroite devrait également inciter au ralentissement des véhicules et donc à l'apaisement de la rue. Nous allons plutôt mettre en place des plateaux plutôt que des dos d'âne ou des coussins berlinois. Mais cela sera affiné en étude de maîtrise d'œuvre dans la suite du projet.

Question : En ce qui concerne la circulation sur la rue Sand des chicanes avaient été envisagées dans la concertation. Est-ce que cette idée est maintenue ?

Réponse : Cette rue initialement prévue dans le projet ne fait plus partie du périmètre opérationnel, qui a évolué. Cependant, comme évoqué lors de la dernière réunion, des aménagements légers de ce type pourront être mis en place en parallèle.

Question : Est-ce que des plateaux ralentisseurs sont prévus avenue Marcel Cachin ?

Réponse : Oui, il y aura des plateaux ralentisseurs principalement au niveau des places. Nous allons faire attention à ce que les plateaux soient adaptés à la circulation des bus tout en étant suffisamment contraignants pour obliger les automobilistes à ralentir. Ils participent à la notion d'effet de place et d'apaisement de la circulation, surtout au niveau de la place Paul Eluard.

Les questions liées aux aspects techniques du projet (réseaux, profil de voirie...)

Question : Les profils de voirie présentés sont-ils bien adaptables ? Le gabarit de voirie semble ne pas être le même partout.

Réponse : En effet, nous disposons actuellement d'une largeur de 20 mètres, mais il est important de noter que les limites physiques ne correspondent pas nécessairement aux limites parcellaires. Nous sommes actuellement à un stade de programmation, et des relevés effectués par un géomètre seront nécessaires pour confirmer le profil lors des prochaines phases d'études. Ce que nous présentons ici est une coupe de principe : il existe des variations dans la largeur de la rue qui nécessitent des ajustements mineurs, cela sera réalisé dans la phase de maîtrise d'œuvre.

Question : A la jonction de la rue Chopin, j'ai l'impression que la largeur de l'avenue est plus étroite que celle que vous présentez sur vos plans. Comment allez-vous traiter cet endroit s'il est en effet plus petit? Comment vont prendre place le trottoir, la chaussée, la piste cyclable et la banquette qui va séparer la piste cyclable et la voiture ?

Réponse : Le secteur que vous évoquez est effectivement plus étroit que le reste de l'avenue mais nos plans sont construits par des géomètres donc très précis. Mais il y a suffisamment d'espaces pour l'aménagement proposé : le trottoir, la chaussée, une piste cyclable avec une banquette un peu

haute pour séparer des voitures. Pour les passages piétons, nous allons faire en sorte d'avoir un petit dégagement pour la sécurité des piétons entre la chaussée et la piste cyclable. Les places de stationnement seront plantées avec des arbres entre chaque place pour un aspect un plus urbain et un apport d'ombre et de fraîcheur.

Question : Est-ce que vous allez déplacer des réseaux existants ? Où est situé le chauffage urbain ?

Réponse : Nous allons déplacer les réseaux qui se situent actuellement côté Rival afin de pouvoir planter des arbres. Le projet compte environ 900 000 € de dévoiement de réseaux pour permettre de planter. Concernant le réseau de chauffage urbain, nous le retrouvons également sur Cachin aux deux extrémités de l'avenue, issue de deux centrales différentes (Poterne et Villeneuve). Un projet de raccordement a été évalué par l'avenue Cachin, mais pour des raisons techniques et financières, le raccordement ne se fera pas.

Les questions liées au cadre de vie et à l'ambiance sociale

Question : Dans la rue Émile Zola est présent un bar associatif qui nous cause beaucoup de problème avec notamment la présence d'individus alcoolisés jusqu'à tard la nuit. Comment faire pour assurer la sécurité et la propreté du quartier ?

Réponse : Cela relève du respect de la loi. Des opérations coordonnées avec les services de police ont déjà eu lieu. La Ville de Saint-Martin-d'Hères regarde cela de près. La copropriété doit aussi jouer son rôle, en particulier sur les loyers et l'utilisation des locaux.