



**Opération d'apaisement de la circulation, de rénovation de la voirie et d'enfouissement des réseaux secs dans les rues du Pont noir, de Paviot et des Moutonnées Commune de Saint Egrève**

**Relevé des conclusions de la réunion publique de présentation  
du mercredi 26 juin 2019**

**Date : 9 juillet 2019**

Mercredi 26 juin 2019 s'est tenue dans la Salle du Conseil de l'Hôtel de Ville de Saint-Egrève devant plus de 70 riverains une réunion publique de présentation du projet d'apaisement de la circulation, de rénovation de la voirie et d'enfouissement des réseaux secs dans les rues du Pont noir, de Paviot et des Moutonnées. Cette présentation du projet réalisé par les services métropolitains (Grenoble Alpes Métropole étant Maître d'Ouvrage du projet) et leur Maître d'œuvre (Alp'études), élaboré en concertation avec les élus et les services de la Ville de Saint-Egrève, est venue clore un long cycle de travail engagé avec les habitants riverains de ces rues fin 2017.

Un diaporama est venu illustrer la présentation et a permis aux participants de bien visualiser les principes d'aménagement prévus de cette opération. Le diaporama est joint en annexe au présent compte-rendu.

**Point important à rappeler :** Dans le cadre du déroulement de cette opération, la présentation du mercredi 26 juin a permis de présenter le projet dans sa phase d'avant-projet. Cela implique que les plans présentés ne sont pas définitifs et sont amenés à évoluer. Pour autant, ce projet s'intègre dans une suite de travaux menés avec les habitants du quartier pour tenter d'apporter des réponses aux attentes exprimées par les riverains. **De ce fait, si le projet peut et va encore évoluer, il ne peut être fondamentalement modifié.**

**1) Rappel du contexte de l'élaboration de ce projet d'apaisement de la circulation, de rénovation de la voirie et d'enfouissement des réseaux secs**

Suite à la réception d'une pétition signée par 70 habitants du quartier des Moutonnées (novembre 2017), la Ville a proposé aux riverains du quartier de participer à des ateliers sur la thématique des mobilités/déplacements. Le premier atelier a eu lieu le mercredi 13 juin 2018 et a permis de dresser un état des lieux des usages de chaque habitant en matière de mobilité, de déplacement et de circulation dans le quartier.

Suite au travail engagé lors du premier atelier visant à poser et partager un diagnostic commun et à mettre en évidence les problèmes rencontrés en matière de déplacement dans le quartier de Moutonnées, la Ville de Saint-Egrève a permis aux riverains de poursuivre leurs réflexions le lundi 2 juillet 2018 au cours d'un second atelier de travail dont l'objectif était de définir les objectifs à atteindre et de faire émerger des pistes de solution pour le quartier.

Les principaux éléments issus de ces ateliers (**constats et objectifs à atteindre**) étaient les suivants :

- Les riverains partagent un fort sentiment d'insécurité lors de leurs déplacements piétons et cycles. L'absence d'espace réservé aux piétons (trottoirs, cheminements piétons...) pose un véritable problème. **L'objectif prioritaire exprimé par l'ensemble des riverains est la sécurisation des déplacements en modes actifs, principalement piéton.** La création des cheminements piétons continus et connecter aux cheminements existants doit être la priorité des travaux envisagés
- Les riverains semblent avoir constaté une forte augmentation du trafic dans le quartier, dans le cadre d'un phénomène d'évitement des feux de l'axe du tram. L'itinéraire via le quartier des Moutonnées pour se rendre du Pont de Vence à l'Avenue de l'Île Brune (accès A48) est utilisé préférentiellement par les automobilistes (accès recommandé par les calculateurs d'itinéraire). **Le second objectif à atteindre est de réduire voir d'interrompre cette dynamique en rendant cet itinéraire de «shunt» moins intéressant et moins rapide que l'itinéraire via la Rue de l'Isère / Avenue de l'Île Brune** (objectif exprimé par les riverains : faire disparaître le trafic de transit dans le quartier).
- L'apaisement de la circulation est également nécessaire. Les mesures des radars et des comptages réalisés régulièrement montrent que les vitesses moyennes ne sont pas élevées. Cependant, l'absence de cheminements sécurisés pour les piétons les rend vulnérables vis-à-vis des voitures. De ce fait, même à allure modérée, les voitures semblent rouler trop rapidement. **Des aménagements ponctuels visant à apaiser les vitesses constituent le troisième objectif à poursuivre.**
- La question de la présence de stationnement sur voirie n'a pu être tranchée par les riverains. Si le projet peut intégrer ponctuellement du stationnement sur voirie sans compromettre les autres aménagements jugés prioritaires, ce point peut être envisagé. Le principal point de vigilance porte sur la partie haute des rues du Vercors et Paviot (au niveau du Pont de Vence) car dans ce secteur les habitations ne possèdent que peu ou pas de capacité de parking sur les parcelles. La création de place de stationnement sur l'espace public serait à étudier sur cette zone spécifique.

## **2) Présentation du projet métropolitain pour les rues du Pont noir, de Paviot et des Moutonnées**

A partir de ces éléments de constat dressés par les habitants et des objectifs collectivement définis, les services métropolitains et leur Maître d'œuvre ont pu, en concertation avec la Ville, élaborer un projet dont les objectifs sont :

- Redéfinir le gabarit des rues et réaliser un aménagement permettant d'apaiser la circulation et de dissuader le « shunt »
- Rénover les chaussées
- Créer un cheminement piéton sécurisé et normé sur tout le linéaire des rues (d'au moins 1,4m)

- Enfouir les réseaux aériens et améliorer ainsi l'environnement visuel du quartier
- Retrouver des zones perméables pour infiltrer les eaux pluviales

Compte tenu de la faible emprise disponible sur ces 3 rues (emprise de *mur à mur*), la Métropole et Alp'Etudes ont défini 3 profils types à reproduire sur la quasi-totalité des linéaires de voirie :

- 1. Largeur variable de 4,9 à 5,9m** : Réduction de la voie à 3,50 m. Les voitures doivent anticiper et laisser la priorité à la voiture engagée pour permettre le croisement (fonctionnement en mode éclose)
- 2. Largeur variable de 5,9 à 6,9m** : Réduction de la voie à 4,50 m Les voitures peuvent se croiser mais à vitesse réduite au vu du gabarit
- 3. Largeur variable de 6,90 à 8,00 m** : Chaussée de 5,50 m Le stationnement donne un effet de chicane qui réduit la largeur et donc la vitesse En cas de stationnement l'alternat fonctionne comme pour le premier cas (largeur variable de 4,9 à 5,9m)

Dans ces 3 cas, le projet garantit la présence d'un cheminement piéton sécurisé et normé d'au moins 1,4m. Ponctuellement, l'emprise disponible ne permet pas la création de ce cheminement (largeur inférieur à 4,9m). C'est notamment le cas rue du Pont Noir entre le n°6 et le n°16 (environ 50 mètres linéaires) et rue des Moutonnées entre le n°41 et le n°44 (environ 45m).

Pour ces deux cas spécifiques, le projet prévoit un traitement en **zone de rencontre**. Une zone de rencontre est un espace ouvert à tous les modes de circulation où les piétons peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules. La cohabitation suppose de tous un comportement de courtoisie au bénéfice des plus vulnérables. La zone de rencontre se définit comme une zone à priorité piétonne. Les véhicules motorisés doivent limiter leur vitesse à 20 km/h.

### **3) Coût, planning et phasage de l'opération**

Une des spécificités de cette opération est liée à l'enfouissement des réseaux secs (première partie du projet). Cette étape, qui va nécessiter des travaux de génie civil en domaine privé pour l'enfouissement des branchements, va être supportée financièrement par la Ville de Saint-Egrève.

Cette étape implique que chaque propriétaire riverain des 3 rues concernées signe avec la Métropole une convention. Cette phase d'établissement des conventions auprès de chaque propriétaire concerné va être assurée par le bureau ALP'ETUDES qui prendra contact avec chaque riverain. La durée totale de cette phase est estimée à 6 mois et est un préalable obligatoire à l'engagement des premiers travaux.

Le planning prévisionnel présenté dans le diaporama donne les grandes échéances de ce projet qui devrait s'échelonner jusqu'au premier trimestre 2021. Il est à noter qu'un des objectifs sera de mener de manière concomitante les travaux sur les rues du Pont noir, de Paviot et des Moutonnées, afin de créer les conditions favorables pour limiter le recours à cet itinéraire pour éviter l'axe du tram.

Durant la phase de chantier, les riverains ont demandé que le plan de circulation et le phasage des travaux soient optimisés. Cet aspect du projet semble primordial pour les riverains pour ne pas renvoyer la circulation dans les rues non traitées.

Le coût prévisionnel total de cette opération d'apaisement de la circulation, de rénovation de la voirie et d'enfouissement des réseaux secs dans les rues du Pont noir, de Paviot et des Moutonnées est estimé à **3 148 000 € TTC**. Le financement sera assuré par la Métropole au titre de sa compétence «voirie» et par la Ville pour les opérations d'enfouissement et d'éclairage public.

#### **4) Échange et discussion avec la salle lors de la réunion publique**

L'ensemble des participants a pu s'exprimer, donner son avis sur le projet présenté et formuler des remarques.

Dans l'ensemble, les participants ont semblé satisfait du projet réalisé et présenté par la Métropole. Pour autant, une partie des habitants pense que le projet ne présente pas de vision globale de circulation à l'échelle élargis du quartier (incluant la rue de l'Isère et la rue Lt Fiancey), ni de prise en compte de la mutation entamée du tissu urbain et qui pose déjà des problèmes de circulation et en posera encore plus dans le futur.

L'absence de prise en compte des rues de St-Nizier et du Moucherotte est également source d'inquiétude, notamment concernant un report du trafic de shunt sur ces deux voiries (pour mémoire, celles-ci ne sont pas directement connectées à la route de Grenoble). A minima, les riverains de ces 2 rues demandent que des ralentisseurs puissent être envisagés à chaque extrémité. Un traitement spécifique des embranchements Moutonnées/St Nizier et Moutonnées/Moucherotte dans la continuité des travaux, avec des trottoirs et une forme pouvant «casser» la vitesse est demandée.

De la même façon, un traitement complémentaire de la rue de l'Industrie permettrait de dissuader un peu plus les shunts.

La question des stationnements a également largement été abordée, alors que ce point n'avait pas été indiqué comme prioritaire dans les phases de diagnostic initial. Une réflexion sur la création de poches de stationnement sur la rue de l'Industrie est demandée.

La question des sens uniques, mais aussi de la fermeture des rues a été abordée, avec notamment des demandes de mise en place d'une borne fixe ou escamotable au milieu de l'un des deux carrefours afin de créer des voies sans issues qui interdiraient définitivement le transit. Les habitants seraient en effet prêts à se pénaliser pour empêcher le transit (gestion des déchets avec apport des bacs en extrémité de voirie...). La Ville de Saint-Egrève a réaffirmé son opposition de principe à la fermeture des voiries sur St-Egrève et a rappelé que cette option n'était pas envisageable dans ce projet.

Si la question de la sécurisation des piétons par un trottoir est vue positivement, il a été soulevé la question de mettre en place des potelets pour éviter le stationnement illégal. La Métropole indique que ce type de mobilier présente coût (installation, entretien et remplacement fréquent), et que ce problème peut être régulé par une présence plus forte de la Police Municipale sur le terrain, ainsi que par des changements de comportement des riverains.

La question de la place du vélo dans ces aménagements a été abordée. La mise en œuvre régulière de pictogrammes sur la chaussée (tous les 50 mètres linéaires par exemple) pourrait être une réponse pertinente.

Des demandes relatives à la réalisation d'aménagements ponctuels sous forme de phase de test ont été faites. Le projet étant pertinent et à priori efficace du fait de sa globalité, des aménagements ponctuels n'auraient que peu de sens et ne seraient pas représentatifs. Simuler sur un linéaire limité la présence d'un trottoir n'apporterait aucune réponse en terme de sécurisation des piétons sur leur trajet. De même, sans le séquençage fréquent et régulier de portions de voirie étroite obligeant les véhicules à ralentir (ou à changer d'itinéraire) et en se limitant à quelques portions, il ne sera pas possible de mesurer l'impact de l'efficacité du projet. C'est pour toutes ces raisons que la réalisation d'une phase de test ne sera pas menée.

Plusieurs questions et demandes ponctuelles et relevant d'un caractère strictement individuel ont été formulées. Ces points ne seront pas abordés dans ce relevé de conclusions qui a un caractère général.

Enfin plusieurs habitants ont demandé à avoir accès aux plans et comment comment pourront être formulées les remarques spécifiques. Pour rappel, la présentation publique du mercredi 26 juin a permis de présenter ce projet dans sa phase d'avant-projet, ce qui signifie que les plans présentés ne sont pas définitifs et ne peuvent donc pas être diffusés. Pour autant, ce projet s'intègre dans une suite de travaux menés avec les habitants du quartier depuis 2018 pour tenter d'apporter des réponses aux attentes exprimées par les riverains quant à l'apaisement de la circulation, à la sécurisation des piétons et à la réduction du trafic de transit dans le quartier. **De ce fait, si le projet peut et va encore évoluer, il ne peut être fondamentalement modifié.**