



## Groupe de Travail n°3 sur la révision du PLU - compte-rendu

### Mercredi 26 novembre 2014 :

### Déplacements en lien avec le nouveau centre

**Élu-e-s présent-e-s** : Christian BERTHIER (Vice-Président), Alain CHARBIT, Jacques HAIRABEDIAN, Nelly JANIN, Marie-Agnès SUCHEL.

**Élu-e-s excusé-e-s** : Denis ROUX (Président), Gisèle FRIER, Eve PALACIOS, David ROSSI.

**Assistant présent** : Cyril TRUCHET-DEMARE (urbaniste).

#### Introduction

Le but de ce groupe de travail est de traiter la question des déplacements dans leur ensemble, en lien avec le centre géographique du village, source d'attractivité du territoire, et donc, source de déplacements à destination des points suivants : mairie, bibliothèque, maison des associations, pharmacie, poste, square Charles Ferrère, jardin de Mérone (et ses jeux pour enfants), restaurant, école privée, école maternelle publique, école élémentaire publique, gymnase, terrains de sports, auxquels il faudra bientôt ajouter la salle des fêtes, en construction.

Les données ci-dessous sont issues des sources suivantes (sources librement consultables en ligne) :

Site de l'INSEE, Institut national de la statistique et des études économiques :

[http://www.insee.fr/fr/themes/dossier\\_complet.asp?codgeo=COM-38281](http://www.insee.fr/fr/themes/dossier_complet.asp?codgeo=COM-38281)

Site de l'OBS'Y, réseau des observatoires de l'agglomération Grenobloise :

<http://obsy.aurg.org/>

Site de l'enquête ménage-déplacements (Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grenoble) :

<http://www.smtc-grenoble.org/emd-2010-des-resultats-tres-encourageants>

<http://www.lametro.fr/489-enquete-menages-deplacements.htm> (chiffres en détails)

#### Constats :

La commune est motorisée à 94,4% (chiffre INSSE 2011). En effet, 34,8% des ménages disposaient d'une voiture et 59,6% disposaient de deux voitures ou plus.

Pour comparaison, le taux de motorisation à Grenoble est de 65,8% (51,9% ont 1 voiture et 13,9% ont 2 voitures ou plus).

=> L'objectif n'est pas d'atteindre le taux de motorisation des centres urbains comme Grenoble, mais de « permettre » des mobilités alternatives.

D'après le tableau ci-dessous, on constate que 136 personnes (13,6%) habitent et travaillent à Noyarey.

On pourrait en déduire un potentiel de déplacement domicile-travail alternatifs à la voiture, mais il ne faut pas oublier les artisans, qui entrent dans cette catégorie tout en ayant besoin de véhicules pour se rendre chez leurs clients.

#### Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

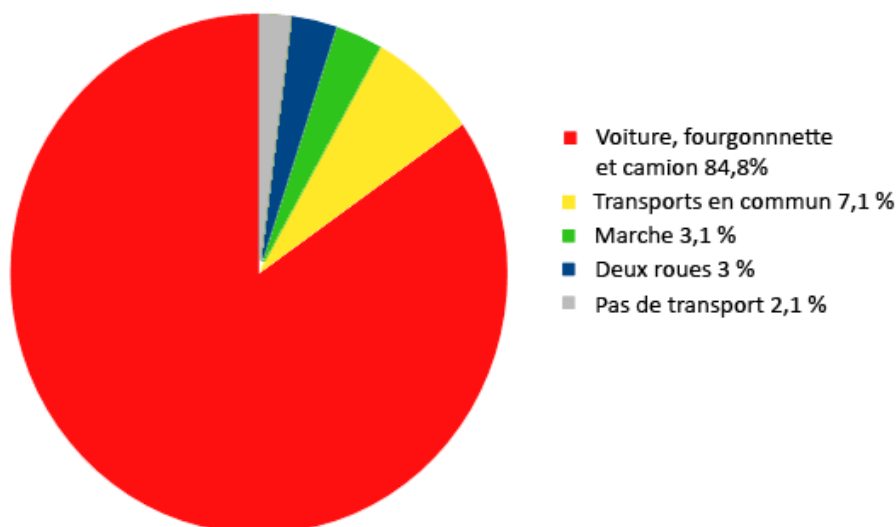
	2011	%	2006	%
Travaillent dans la commune de résidence	136	13,6	107	10,8
Travaillent dans une commune autre que la commune de résidence	863	86,4	889	89,2

Sources : INSEE, RP2006 et RP2011 exploitations principales

84,8% de la population nucléotaine se rend aujourd'hui au travail en voiture, fourgonnette ou camion.

Cependant, les déplacements pour le travail ne représentent que **25%** des motifs de déplacement environs.

Il existe donc un fort enjeu sur les déplacements liés aux loisirs, aux sports, aux activités culturelles, et aux courses de proximité.



Avec des distances d'environ 900m entre les différentes habitations du village et le centre élargi décrit en introduction, le territoire de Noyarey permet d'imaginer que le taux de déplacements alternatifs pourraient augmenter dans les années à venir, à condition de prendre des mesures adaptées.

### Réflexion sur les déplacements

**1-** permettre les déplacements à pieds et en vélo, sur des espaces sécurisés et agréables.

Cela implique des sentiers dédiés à ces modes de déplacements, ou alors, des priorités pour ces deux modes de déplacement, sur les voies sur lesquelles sont également autorisés les voitures (zone de rencontre).

Cela implique également un environnement agréable pour ces cheminements. Ceci pourrait passer par :

- une liaison plus étroite avec la Trame Verte et Bleue (TVB)
- la réalisation de cheminements qui ne longeraient pas des espaces contraints et dominés par la voiture (RD1532 par exemple, voir photo)
- ou enfin, l'apaisement de ces cheminements en bordure de voie à fort trafic.

Réflexion collective :

**a-** L'idée d'associer la TVB à la réalisation de cheminements piétons et cycles semble contradictoire en terme d'usages. En effet, la poule d'eau par exemple sera dérangée par de simples passants et risque d'abandonner son nid en période de nidification.

Il semble donc important, en lien avec les conclusions du GT n°2 sur la TVB, de prévoir des largeurs de corridors écologiques variables, comportant des réservoirs de biodiversités (à conforter ou à créer) qui permettront à la faune sauvage de s'installer sans être dérangée, tout en permettant les déplacements humains à pieds voire en vélo.

Pour cela, nous verrons notamment, lors du 5e et dernier GT, le cas de plusieurs OAP (Orientations d'aménagement et de programmation, qui constituent des sortes de « mini PLU », à l'échelle d'une zone à urbaniser).

Par ailleurs, l'idée d'installer des panneaux informatifs recueille l'avis favorable du groupe, pour expliquer à la population le type d'animaux aux cotés desquels ils vivent, les périodes auxquelles il faut être vigilant pour ne pas les déranger (nidification notamment).

Il faudra éviter toute réalisation de cloture dite « de sécurité » entre les cheminements et les espaces naturels, mais qui constituent en réalité des obstacles à la libre circulation de la faune, une déconnexion de la population à son environnement immédiat et en conséquence, une méconnaissance et une déresponsabilisation des personnes sur la question des risques propres à la commune (liés à la proximité d'un cours d'eau par exemple).

A ce titre, la « plage de l'Eyrard » et le plateau situé immédiatement au dessus d'elle, possèdent des enjeux forts en terme de biodiversité, et il conviendrait d'élargir la zone naturelle sur ce secteur (au détriment de la zone à urbanisée, qui pourrait ainsi être réduite).

**b-** la réalisation progressive et sur le long terme, de l'ensemble de ces cheminements, ne sera pas suffisante. Le groupe s'accorde sur la nécessité de sensibiliser la population (et notamment les nouveaux arrivants dont les habitudes de déplacement ne sont pas encore prises et peuvent évoluer plus facilement), notamment sur la réactivation de « pédibus » (peut être deux lignes à créer) en lien avec les nouveaux chemins.

**c-** plusieurs « points rouge » de la circulation des piétons et des cycles sont identifiés :

Sur l'avenue Saint Jean, il semble impossible de rendre le piéton prioritaire sur les autres modes de déplacements (sauf peut être cas très ponctuelle, comme dans le nouveau centre, en lien avec l'accord donné par le Conseil Général).

Les points les plus compliqués à traiter sont les suivants :

- au niveau du 518 à 611 avenue Saint Jean (entre l'immeuble Saint Jean et l'intersection avec le chemin du Moulin et chemin de la Vigne)

Il est ici envisagé un cheminement alternatif permettant de relier le quartier Sud (Diday-Meney), aux écoles, et au centre-village, en imposant, dans les secteurs à urbaniser, la réalisation de cheminements piétons (notamment sur la base de chemins empruntés ponctuellement par les enfants aujourd'hui, sur des espaces privés et parfois difficilement traversables selon les saisons).

- au niveau du 796 à 814 avenue Saint Jean (entre le chemin du Diday et l'entrée sur le projet de nouveau centre-village)

Dans ce cas, deux solutions pourraient être intégrées dans le PLU, sans qu'elles s'opposent. En effet, le PLU est une question d'opportunité et il ne faut pas passer d'office à côté de l'une d'entre elles.

La première, à l'occasion d'une urbanisation future, constituerait un prolongement du chemin du Diday (pour piétons), jusqu'au chemin du moulin. La seconde, permettraient aux piétons de circuler derrière le mur longeant la RD1532, leur permettant ainsi de se déplacer dans un environnement plus agréable (plus verdoyant et avec un sentiment de sécurité plus grand).

La rue du Maupas, est également identifiée comme espace parfois difficile pour les piétons. Le cheminement piéton sécurisé apparaît comme trop étroit.

La encore, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU pourraient ponctuellement permettre d'apporter des améliorations, à l'occasion des urbanisations correspondantes.

Par ailleurs, le PADD prévoit le réaménagement de la rue du Maupas. Une étude réalisée par le cabinet EPURE envisageait des aménagements pour cette rue, et il conviendrait sans doute de la remettre à jour, notamment au regard des modifications intervenues ou à intervenir sur Noyarey (projets de création de nouveaux logements dans les années à venir, et réalisation du Centre-Village).

Il semblera par contre difficile de traiter la partie la plus étroite de la rue du Maupas, au niveau du bec de l'argentier. La mise en sens unique est évoquée à très long terme (en lien avec l'urbanisation des terrains Laurent-Gonnet), ce qui impliquerait une forte réduction de la bande roulante dédié aux véhicules motorisés, pour permettre des déplacements à pieds et en vélo en toute tranquillité.

Sur la rue Léon porte, la circulation piétonne est très disuasive. Le PLU actuel prévoit la réalisation d'un cheminement le long du torrent de l'Eyrard, permettant de relier à terme la place Victor Jat et l'arrêt de bus du bas de la rue Léon Porte.

Par ailleurs, sont évoqués l'ensemble des cheminements prévus au PLU actuellement en vigueur, dont les deux cheminements majeurs :

- de la partie Sud du village vers le centre élargi (mairie, écoles, etc.)
- de la partie Nord du village vers le centre élargi (mairie, écoles, etc.)

A ces deux cheminements majeurs, plusieurs cheminements perpendiculaires pourraient être gréffés afin de remailler au mieux le territoire.

**d-** il est évoqué le sur-éclairage de la route de la vanne, surtout dans sa partie hors village, et notamment le risque ainsi engendré pour les oiseaux migrateurs qui s'en trouvent perturbés.

Les membres du groupe émettent une volonté commune de rendre une place aux piétons sur cette partie de la route de la vanne. Une idée remporte alors l'adhésion de tous : remplacer les grands mats lumineux par un éclairage bas, dédié aux piétons, en matérialisant parallèlement un cheminement au sol.

## 2- le stationnement pour voitures

le PLU impose deux places de stationnement par nouveau logement, et impose aux nouvelles opérations de « répondre aux besoins de l'immeuble à construire » en terme de stationnement pour voitures (notamment en terme de stationnement des visiteurs).

Cependant, le règlement autorise la réalisation d'une place de stationnement tous les 40m<sup>2</sup> de surface de plancher. Dans les faits, sur des opérations collectives, cela aurait pour conséquence d'aboutir à un peu moins de 2 places de stationnement par logement (sans compter les places visiteurs).

La réglementation pourrait par exemple être simplifiée, et imposer globalement entre 2,3 et 2,7 stationnement par logement (voire 3 via une OAP dans certains secteurs sensibles - voir ci-dessous), prenant en compte tous les besoins du projet à réaliser (ceux des habitants et de leurs visiteurs).

Il est précisé que la loi prévoit 1 unique stationnement par logement social.

[En effet, l'article L123-1-13 du code de l'urbanisme précise : « Il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat. Les plans locaux d'urbanisme peuvent en outre ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction de ces logements. » ]

La logique de la loi n'est pas explicitée et reste incomprise du groupe de travail : ce n'est pas parce qu'on habite un logement social qu'on ne dispose pas de plus d'une voiture.

Plusieurs « points rouge » du stationnement pour voitures sont identifiés.

Avant toute chose, il est précisé que la création de stationnements sur le domaine public doit être particulièrement réfléchie avant d'être mise en œuvre. En effet, dans un secteur où le besoin n'est pas réel, on constate que plusieurs riverains profitent des places publics pour étendre en quelque sorte leur terrain et annexer ces places, leur permettant par exemple de transformer leur garage en pièce d'habitation.

Dans ce cas, l'objectif initial n'est pas atteint, et la situation s'en retrouve détériorée et l'espace public est durablement encombré par le stationnement (au détriment des autres usages, dont les cheminements piétons).

Il convient en conséquence en premier lieu d'identifier les secteurs où aucune autre solution que la création de places publiques n'est envisageable, avant de se lancer dans la réalisation de ces places.

On peut considérer que c'est le cas (à vérifier), sur trois points de la commune :

- Le Clos des Noyers (1987) : ce projet a été conçu avec un nombre de places insuffisant, et la transformation de garages en pièces habitable a rendu les usages de la voiture encore plus complexes dans cet ensemble immobilier.

[Après recherche rapide, chaque maison disposait à l'origine de 2 places de stationnement (1 garage et 1 place devant), mais

certains ont transformé leur garage en pièce habitable.

Par ailleurs, les 15 logements du petit collectif disposent de 26 places de stationnement (dont 7 garages et 19 places extérieures), ce qui fait environs 1,7 places par logement.

Au total (maisons + collectif), on compte ainsi 1,8 places par logement sur l'ensemble de l'opération.

Trois places non prévues dans le plan initial ont été réalisées, ce qui porte à 59 le nombre total de places, pour 30 logements, soit moins de 2 places par logement, sans déduire les garages qui ont pu être transformés en pièce habitable].

Le terrain, particulièrement contraint, ne permet pas d'envisager une augmentation du nombre de stationnements dans les années à venir...

- le 676 au 692 avenue Saint Jean : la quartier s'est progressivement densifié sans plan d'ensemble.

Résultat, on note notamment que deux logements ne disposent d'aucune place de stationnement.

Le PLU n'a pas pour objectif de répondre à des problématiques privées, ou de valoriser un bien privé.

Cependant, il peut, dans la recherche de l'intérêt collectif, permettre en même temps, de contribuer à la résorption des problématiques constatées.

Dans ce cas, une OAP pourrait être envisagée sur le terrain limitrophe, afin d'équilibrer l'offre de stationnements dans le secteur, et via la réalisation de cheminements piétons nouveaux, favoriser les déplacements à pieds et l'accès a des stationnements situés à proximité. Nous verrons cela dans le GT n°5.

- rue du Maupas : pour répondre à la problématique entre le chemin des Noyers et la rue du Maupas, des stationnements ont été matérialisés sur le chemin des Noyers. On se rend compte aujourd'hui qu'il sera nécessaire de revenir sur ces tracés, dont certains ne sont plus adaptés, notamment suite à la réalisation de la nouvelle rue François Jorquera.

Le groupe s'accorde pour envisager de privilégier la réalisation de stationnements en entrée d'opération, tout en permettant l'accès, ponctuel dans le temps, des véhicules jusqu'aux entrées des bâtiments, par exemple en cas de déménagement, ou de nécessité lié aux services de secours. Ces espaces seraient ainsi fermés à la circulation le reste du temps, offrant de larges espaces de circulations piétonnes.

### 3- le stationnement pour vélos

Le PLU impose 3m<sup>2</sup> garage à vélo par logement, auquel il faut ajouter 1,5m<sup>2</sup> par tranche de 80m<sup>2</sup> de surface de plancher. Ces garages doivent se situer à moins de 50m de l'entrée piétonne des bâtiments, près d'un lieu de passage, et doit être à « claire-voie ou munie d'une large baie de façon à ce qu'il soit possible de voir les personnes présentes à l'intérieur ».

L'objectif est ici d'inclure la présence du vélo dans le quotidien des habitants, pour rendre son utilisation la plus « évidente » et « naturelle » possible.

Le règlement pourrait prévoir une règle plus simple à calculer, sans pour autant réduire l'ambition.

### 4- permettre les déplacements en transports en commun.

La commune a obtenu la mise en place de nouvelles lignes de bus.

2010 : ligne 54 violette en lien avec l'ouverture du pont barrage. Contre les modes de prévision de la Métro, cette ligne rencontre une clientèle inattendue et a donc été maintenue.

2014 : ligne 52, rose (il faut ensuite compter 6 minutes pour relier Saint-Égrève à Grenoble en tram-train).

La question de leurs horaires reste à caler.

De 20 min environs aux heures pleines et 40min en moyenne aux heures creuses avant septembre 2014, on est passé à 20 et 30 aujourd'hui, mais des incohérences semble persister (notamment avec les horaires de sortie du Collège, ou encore, avec les horaires du tram-train). Un travail avec la Métro (SMTC) semble nécessaire sur ce point).

La question de la desserte des hameaux de montagne n'est pas prise en compte par la Métro à ce jour, mais une réflexion est toujours en cours.