

L'APUS

atelier du 20 mai 2003

compte rendu établi par «arpenteurs»

Déplacements et circulations

Ce sujet a fait l'objet d'une forte demande de réflexion par les participants de l'APUS. C'est un sujet qui a été abordé régulièrement au cours des réunions : les axes d'échanges Est/Ouest, les nœuds d'articulation, le franchissement, la visite des Béalières et du parc de l'Ovalie... Aujourd'hui chacun souhaite construire une vision globale pour le quartier. Une étude, réalisée par le cabinet Actis, a été commandée par la mairie.

Local de l'APUS au 18 avenue Casanova :

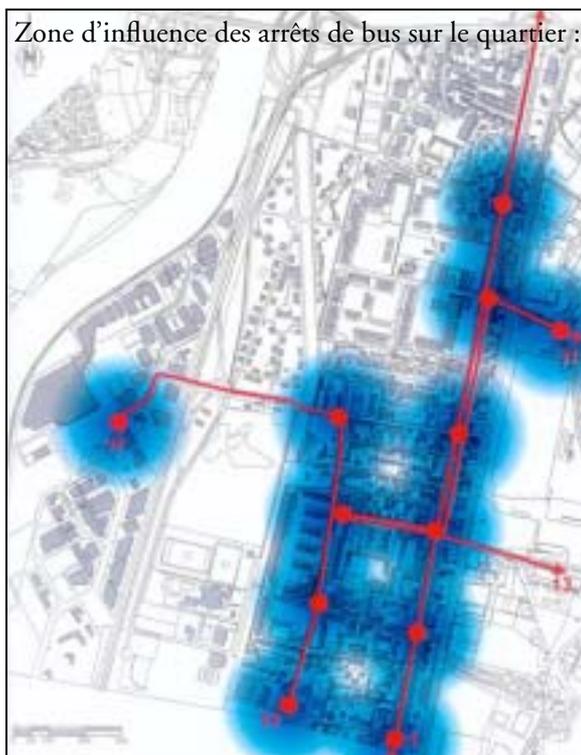
- permanence le lundi et le mercredi de 14h30 à 18h,*
- possibilité d'emprunter le livre «Porto Alegre, les voix de la démocratie», livre collectif qui raconte l'expérience du budget participatif.*

Etat des lieux



La cartographie réalisée au démarrage de l'APUS a permis de regrouper des informations, notamment sur la circulation des quartiers Ouest.

Une série de cartes permet tout d'abord de visualiser la hiérarchie des voiries sur les quartiers Ouest : de celles qui supportent un trafic d'agglomération, jusqu'aux dessertes très locales : elles ne nécessitent pas le même type d'aménagement. Une particularité des quartiers Ouest est d'être entouré par **des voiries de type national : l'A48 et la rocade sud** qui va vers Turin et Genève. Ce sont aussi, avec le cours Jean Jaurès, des voiries qui permettent aux quartiers Ouest d'être reliés facilement avec le reste de l'agglomération. Il n'existe par contre **pas de liaisons simples et directes, dans le sens est-ouest, avec le centre-ville d'Echirolles**. Les liaisons entre les grands secteurs du quartier sont également inégales : la trame est beaucoup plus lâche au nord, la Viscoise n'est pas aisée d'accès, et l'accès aux équipements Picasso se fait par un grand détour. Le quartier est par contre bien tramé en desserte de proximité.



La carte des **pistes cyclables** montre une bonne continuité du réseau, avec un manque au Nord du quartier. La carte des lignes de **bus**, et des zones d'influence des arrêts (200 m) permet de visualiser que **le Nord du quartier, notamment la Viscoise n'est pas desservi**.

Enfin une nouvelle carte peut être constituée aujourd'hui. Les débats qui ont déjà eu lieu à l'APUS sur les questions de circulation ont fait émerger des points prioritaires à traiter pour le quartier : la rue Géo-Charles qui a depuis été réaménagée, **les alentours du marché de la Ponatière, l'avenue Casanova, la nouvelle rue du franchissement, et la question de l'isolement de la Cité Viscoise**.

Vers un projet global pour les quartiers ouest

Présentation générale de l'étude

Cabinet d'ingénieurs conseil «Actis»

La ville est un espace d'échange, les rues doivent pouvoir être partagées entre tous les usagers. Cela nécessite de **hiérarchiser les voiries** : les voiries primaires sont de type autoroutier, les voiries secondaires sont des voies de distribution et de liaisons inter-quartiers qui structurent la ville, et les voies de desserte ont un usage interne, où la voiture n'est plus prioritaire. Il est important de clarifier quelles sont **les rues de liaisons pour les quartiers ouest : le cours Jean Jaurès, la rue Géo-Charles prolongée par Paul Vaillant-Couturier, l'avenue Manhès prolongée par l'avenue Casanova Nord, et aussi l'avenue du Grésivaudan et la rue du Tremblay**. Tout le reste, c'est de la desserte. Le sud de l'avenue Casanova doit notamment être réaménagé en voirie de desserte avec par exemple des plateaux traversant, une zone 30, un aménagement paysager, une bande cyclable...

Le secteur Mahnès, Casanova et Picasso

De la rue Manhès au nord de l'avenue Casanova, le trafic est supérieur à 500 véhicules par heure aux heures de pointe du soir. Le carrefour Manhès/Casanova va être réaménagé. **Comment fait-on pour ralentir les voitures**, et notamment les rallyes pendant la nuit ? **L'avenue Casanova** est actuellement trop large et c'est 850 m en ligne droite. Elle a besoin d'être réaménagée. **La chaussée peut être rétrécie** ce qui empêchera de rouler aussi vite. Aujourd'hui les dos d'âne sont interdits, c'est une cause d'accident grave pour les 2 roues. Les questions de vitesse dépendent aussi de la lutte contre l'incivisme et restent du ressort de la police.

Sur Casanova, **il faudra aussi traiter la sortie du franchissement** et de la première entrée de la Luire sur Casanova-Nord. Selon les comptages et les estimations, le trafic de la nouvelle rue du franchissement sera du niveau d'une rue de desserte. Le bureau d'étude Actis relève une contradiction entre la nécessité du passage des voitures de secours et le choix d'interdire le passage pour les autres.

Questions

Comment tenir compte du fait que **les petites rues du quartier** servent de transit, notamment pour les voitures venant de Pont-de-Claix ? Le type d'aménagement des rues doit éviter cela et inciter à ne pas passer par les petites rues. L'étude a permis d'effectuer des comptages pour évaluer le flux de voitures, voirie par voirie. Il ressort que ce transit n'est pas très conséquent. Les comptages pour la rue Louise Michel et la rue Jean Moulin indiquent que le "by-pass" est très minime, le trafic dans les deux sens est inférieur à 150 véhicules par heure. Mais quand les voitures se dirigent vers le moulin de Villancourt, ce n'est pas du by-pass, mais de la circulation interne. Les rues du Vercors, Gabriel Péri et Anatole France ont un risque de by-pass insignifiant selon les comptages. Le trafic est inférieur à 50 véhicules par heure.

Des aménagements vont avoir lieu au **sud du quartier**, peut-être y aura-il de nouveaux logements. Comment la mairie va contrôler le devenir de ce territoire ? Quelles seront les liaisons avec Pont-de-Claix ? Est-ce qu'il y a des discussions avec la mairie de Pont-de-Claix ? L'étude d'Echirrolles est cohérente avec le Plan de Déplacement de l'agglomération. Chaque commune doit ainsi maîtriser son territoire dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération et des réunions entre les communes limitrophes sont organisées.

Les camions qui se dirigent vers Casanova Sud ne peuvent ensuite pas passer rue Jean Moulin. C'est un non-sens. Il y a ainsi souvent des camions qui se trompent et n'arrivent pas à sortir du quartier. Pour aller à Comboire, la hauteur du pont n'est pas suffisante. Depuis un an, avec le réaménagement du couloir de bus rue Géo-Charles, la limitation poids lourd n'a plus lieu d'être et cette signalisation ne devrait plus exister. Un regard particulier pourrait être porté sur le parcours des camions et la signalisation.

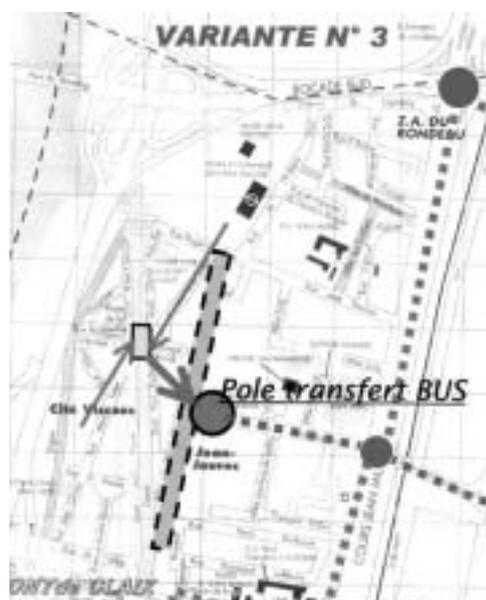
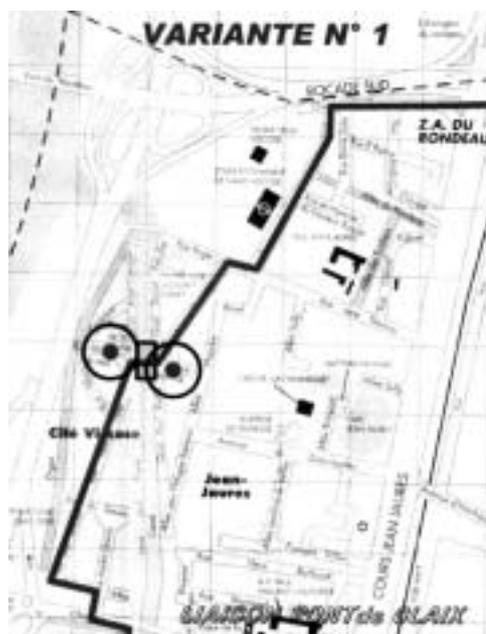
La Viscose

Comment offrir une couverture bus à la Viscose et une liaison Nord-Sud du quartier autre que Jean Jaurès ? Les contraintes sont que les rues de la Viscose sont sinueuses avec beaucoup de virages, que la Viscose et la cité Jean Jaurès sont coupées l'une de l'autre et que la reconstruction du pont pour faire passer un bus coûte cher.

Le cabinet Actis propose trois solutions :

- La **reconstruction du pont** et le passage du bus du chemin du Tremblay, à la Viscose à Casanova.
- Le passage du bus de la rue René Thomas, au pont le plus au nord, à la Viscose, à Casanova, et pour le retour utiliser le deuxième pont. L'**utilisation des ponts en sens unique** demande moins d'aménagement.
- Installer l'**arrêt de bus au bout de l'avenue du Grésivaudan**, qui devient un pôle de transfert, et aménager les passages piétons vers l'arrêt.

La solution 3 a l'avantage de pouvoir être réalisée plus vite. Et les habitants de Jean Jaurès seront les premiers à pouvoir profiter d'une meilleure desserte en bus. Les solutions 1 et 2 desservent évidemment mieux l'ouest du quartier et elles permettent, dans le sens inverse, aux personnes de Jean Jaurès de traverser pour utiliser le bus. Est-ce que le passage d'une navette ne serait pas suffisant ? Ce genre de solution doit être payé par les associations et coûte cher. Il s'agit ici de **construire une ligne de bus supplémentaire** dont le trajet n'est pas encore déterminé : desservir Pont-de-Claix vers la Viscose et jusqu'à la halte ferroviaire, ou bien desservir aussi jusque la piscine et le centre ville. Échirolles et Pont-de-Claix, qui connaît le même manque pour ses quartiers Ouest, ont fait une demande conjointe à la TAG.



Plans du cabinet «Actis»

Le Rondeau

Le chemin du Tremblay pose problème car les poids lourds ne peuvent tourner. Une solution serait d'utiliser la rue René Thomas, mais cela nécessiterait de restructurer la voie car un pipeline se trouve en dessous. Par ailleurs, la mairie souhaite conserver un caractère résidentiel à cette voie. **Comment réaménager alors le chemin du Tremblay ?**

Le marché de la Ponatière

Le cabinet Actis n'a pas étudié ce sujet. Le marché a actuellement une attractivité d'agglomération, mais pose beaucoup de problèmes de circulation. Le bus ne passe plus le dimanche matin car les cadences qu'il doit suivre ne sont pas respectées. **Comment peut-on améliorer les accès, les stationnements ? Doit-on installer un sens de circulation pour le dimanche ?** D'autres places à Grenoble, comme la Place aux Herbes, connaissent ainsi tous les jours des problèmes de circulation. Le projet de réaménagement de la place est conçu et sera présenté le 11 juin sur le secteur. Il reste à compléter par un projet de circulation. Actuellement des négociations sont en cours avec les commerçants. L'idée de la mairie est d'aller vers un marché alimentaire. Pourtant il y a des questions d'équilibre et d'animation du site à prendre en compte. Un vrai travail de réflexion et discussion est à faire pour le projet du marché.