

**Compte rendu**  
**du Comité Consultatif Participation Citoyenne et Communication**  
**mercredi 14 octobre 2015**

**Présents :**

- Philippe Cadet, Grenoble-Alpes Métropole
- élus : Ludovic Bustos, Maire de Poizat et Vice-Président Espaces Publics et Voirie, Micheline Burgun, Claude Sirand, Hervé Fanton, Martine Donnet, Jean-Louis Minard, Isabelle Pigeon, Jean-Philippe Di Gennaro
- habitants : Mme Wager, MM Clarou, Balter, Pasquier, Pornin, Huchard
- presse : Patricia Yvars, correspondante du Dauphiné Libéré

**1<sup>er</sup> temps : Présentation du projet Métropole apaisée, par Philippe Cadet, Grenoble-Alpes Métropole**

Elle est faite en s'appuyant sur le document joint, diaporama : Métropole Apaisée, Poizat 14 octobre 2015.

**2<sup>ème</sup> temps : Présentation du contexte particulier de Poizat, par Hervé Fanton**

L'étude de l'état des lieux est présentée à partir du diaporama joint : Projet Métropole Apaisée, état des lieux à Poizat, août 2015.

Peu de tronçons sont encore à 50 km/h, ils sont courts à l'exception de l'avenue Pierre Mendès France, et la perte de temps est négligeable en roulant à 30 au lieu de 50. Ceci amène les élus à proposer la généralisation de la zone 30.

Les arguments principaux sont la simplicité, la lisibilité d'un message clair incitant au changement des habitudes de conduite.

**3<sup>ème</sup> temps : Débat et recherche de la solution optimale**

La généralisation a une grande majorité de partisans, mais ses modalités ont suscité davantage de débat :

- aménagements nombreux ? non car coûteux, délai de réalisation incertain, trop d'aménagements désresponsabilisent les usagers, gênent pour la circulation des bus et poids lourds.

- aménagements contraignants ? oui mais uniquement aux endroits réellement accidentogènes (carrefour Berlioz-LHenry : rétrécissement à la limite du gabarit de croisement, virage du multi-accueil : accentuer l'angle du virage, rond-point Dunant/Rameaux : casser la perspective).

Dans d'autres endroits, opter pour des aménagements moins "intrusifs" mais réduisant la sensation de "boulevard large" (avenue Pierre Mendès France, avenue Hyppolyte LHenry) : élargir et mieux identifier les pistes cyclables, implanter une séparation légère et franchissable en cas de nécessité : lignes de catadioptres en relief ?

Des aménagements en nombre moins important et moins complexes pourront être validés, planifiés et réalisés plus rapidement.

Une idée exprimée est qu'un message initial fort induira déjà une modification du comportement de certains.

Ce sera un changement d'habitude pour la génération actuelle de conducteurs mais nos enfants auront intégré cette nouvelle habitude comme le mode de conduite "normal", comme la ceinture l'est aujourd'hui pour nous.

Un souhait des participants : utiliser rapidement les radars pédagogiques qui seront prêtés par la Métropole pour effectuer des mesures de vitesse avec enregistrement afin d'évaluer la situation avant et après aménagements.

La question de la continuité cyclable sur la place est posée : l'un des objectifs du projet de réaménagement du centre est de la rétablir.

Autre documents projeté et joint : zones de danger à Poisat

**Prochaine étape : proposition avec les services de la Métropole sur la base de ces hypothèses.**

Confirmer le calendrier possible sur 2016 ; dans l'idéal : dès le printemps (pour être dans la "vague" d'avril ?)