

Compte rendu

réunion de restitution aux habitants

mairie de Poisat

sujet | étude préliminaire sur l'aménagement et la sécurisation de l'avenue Pierre Mendès France

date | 23.06.2022

objectif de la réunion

L'objectif de cette réunion de restitution est de présenter et d'échanger avec les habitants sur l'organisation de la rue au travers de la proposition de profils et de plans de rue, issus d'ateliers de concertation ayant eu lieu les mois précédents. Ces échanges et réunions permettent aux maîtres d'ouvrage [commune de Poisat et Métropole de Grenoble] d'orienter la réflexion des futurs maîtres d'œuvre [bureau d'étude, paysagiste, etc.] en intégrant des objectifs programmatiques discutés.

Les profils de rue sont établis pour être les plus représentatifs de la portion de l'avenue que l'on souhaite représenter.

Les plans représentent un point particulier de l'avenue sur lequel il était nécessaire de se pencher.

Les perspectives figurent le nouvel imaginaire proposé de la rue.

N.B. 1. La présente réunion n'a pas pour objectif de présenter la rue telle qu'elle sera transformée, mais de présenter les intentions du projet et de recueillir l'avis des habitants sur la fonctionnalité, le confort d'usage et la sécurité des aménagements proposés. Une étude ultérieure des réseaux doit par ailleurs compléter ces réflexions et permettre d'affirmer l'impact technique et financier d'éventuels alignements d'arbres.

N.B. 2. Le présent compte-rendu doit être associé à la présentation graphique.

rappel des principaux enjeux autour de l'aménagement de la rue

Ces objectifs ont été l'objet des discussions du premier atelier.

- Travailler sur les îlots de chaleur ;
- désimperméabiliser et végétaliser autant que possible ;
- réorganiser et valoriser la végétation ;
- assurer la continuité piétonne sur l'avenue au bénéfice de chacun ;
- travailler le partage de la chaussée entre différentes mobilités ;
- rendre l'utilisation du cycle accessible, sereine et agréable.

échanges réalisés lors de la réunion de restitution aux habitants

introduction

Cette réunion se déroule à l'issue de deux ateliers de concertation auxquels 8 riverains volontaires ont participé. Cette première phase est donc le résultat d'échanges (p.4) ayant permis d'identifier les enjeux suivants : un gabarit de rue trop large, un inconfort de déambulation pour les piétons et des vitesses de circulations trop élevées. Si cette restitution présente les intentions du projet, des études plus précises [notamment des réseaux] doivent désormais avoir lieu pour confirmer ces volontés de transformation. Un planning [p.3] reprend le calendrier et la démarche.

profil [a] & perspective de l'avenue [page 5 à 9]

Ce profil concerne l'aménagement de la rue dans la première partie de l'avenue, entre le rond-point côté centre-bourg et le virage qui monte à la rue de l'ancienne Mairie.

Les projetés proposent une chaussée partagée, signalée par la présence de picto-chevrons aux sols, et dont la largeur de chaussée roulante est réduite et oblige les automobilistes à ralentir. L'ensemble de la rue est aussi transformé en zone 30km/h. Les trottoirs peuvent ainsi être élargis, afin de pouvoir se croiser à plusieurs, avec des enfants ou une poussette. Aussi, des bassins de pluie sont proposés de même que la plantation d'arbres et la réalisation de stationnements perméables.

plan [1] & profil [b] & perspective de l'avenue [page 10 à 16]

Ce profil concerne l'aménagement de la rue dans la montée étroite avant d'arriver au carrefour de l'ancienne mairie.

Les projetés proposent une chaussée partagée similaire à celle du profil [a]. Suite aux échanges lors des ateliers, l'aménagement propose un large trottoir d'un côté et un passe-pied [50cm] de l'autre. Le long de ce large trottoir est esquissée la réalisation d'une bande plantée, en connexion avec la voirie, capable d'encaisser les ruissellements de pluie et mettant en protection les usagers piétons. Elle dégagerait aussi le trottoir en accueillant les nouveaux candélabres. Les plantations sont basses afin de conserver une visibilité optimum dans le virage, notamment pour les cycles qui empruntent cette chaussée partagée.

Un habitant indique d'éviter de positionner les candélabres trop proches de la voirie pour ne pas casser les rétroviseurs des véhicules, notamment ceux des bus.

Le remplacement du trottoir par un passe-pied est remis en question par une habitante, car il s'agit du trottoir aujourd'hui à l'ombre. Cependant il est précisé que l'autre trottoir situé à l'intérieur du virage raccourcit le chemin.

plan [2] de l'avenue [page 17 à 18]

Le plan concerne l'aménagement du carrefour de l'ancienne mairie.

Il est mentionné que la rue Théodore Dubois est régulièrement empruntée par les automobilistes souhaitant prendre un raccourci. Il est proposé de traiter le carrefour de telle façon à dissuader l'usage de cette rue comme raccourci en la forçant par une zone plantée à chicaner.

Les projetés proposent la réalisation d'un bassin d'orage [au débouché de la rue de l'Ancienne Mairie et au carrefour avec la rue P. Mendes-France] en mesure de collecter et encaisser les forts ruissellements et ce qu'ils charrient.

Un plateau au niveau du carrefour est également proposé en laissant ouvertes les réflexions et vérifications concernant la surface de son emprise, et l'emplacement des traversées piétonnes.

Une dame, habitant rue Théodore Dubois, demande la mise en place d'un sens interdit sauf riverains. En effet, elle a constaté des excès de vitesse rendant cette rue dangereuse pour les piétons, notamment les enfants habitants ici. La mairie a bien pris en compte sa demande qui est en discussion.

N.B. Lors des ateliers il a été mentionné que les habitants du lotissement du Domaine du Chêne se garent dans la rue Théodore Dubois. Si la mairie doit s'assurer de l'accès équitable au stationnement, c'est-à-dire à l'espace public : ce point soulève une problématique autour de la question du stationnement.

plan [3] & profil [c] & perspective de l'avenue [page 19 à 24]

Le plan concerne l'aménagement de la zone de tri et de retournement de bus.

La zone de tri est dessinée du côté des arrêts de bus et non plus côté voirie. Il est proposé de créer une écluse à voitures à la jonction entre le retournement et l'avenue. Cette écluse permet de faire traverser en sécurité les piétons, mais aussi de briser l'effet tunnel de vitesse. Le sens des priorités dans l'écluse se fait pour les usagers de la voirie provenant de Saint Martin d'Hères, étant donnée la largeur de voirie plus importante au niveau de la zone de retournement. Les services métropolitains doivent se pencher sur ce point.

Il est également proposé un élargissement du trottoir amont [à droite dans le sens Poisat-SMH] afin de favoriser la visibilité lors de la sortie des véhicules. Une bande plantée est également mise en place sur le trottoir aval, pour remplacer les actuels « boudins » de béton qui servent à interdire le stationnement. Les plantations sont basses afin de conserver une visibilité optimum.

Au sein de la zone de retournement des bus, un habitant précise que le platane existant n'est pas adapté au gabarit des nouveaux bus.

Un habitant est en désaccord quant à l'utilité de la bande plantée entre les entrées du 27 et 29 avenue Mendès France. Il lui est précisé qu'elle est utile face aux enjeux environnementaux entourant ce projet, cependant il est toujours possible de trouver un compromis comme un revêtement perméable permettant tout de même la circulation des piétons.

profil [d] & perspective de l'avenue [page 25 à 28]

Ce profil concerne l'aménagement de la rue au niveau des marronniers existants qui doivent être abattus.

La présence d'une haie en bordure de la copropriété des *Provençales* a été soulignée. Cette haie pose la question du cadastre, et invite à un relevé de ce dernier par les services métropolitains et un géomètre agréé. Le profil de la rue dépend de cette haie qui atteint les 1.35m de largeur par endroits. Sa considération implique également une discussion au sein de la copropriété des *Provençales* de savoir leur position quant à cet espace résiduel.

De plus une habitante [à l'angle de l'allée de Perrière] a souligné lors des ateliers la présence, de l'autre côté de la rue, d'une double haie dans laquelle se mêlent de nombreuses ronces. La première haie donnant sur l'espace public [probablement issue de régénération naturelle] est accolée à la haie de sa propre maison. Elle demandait donc la suppression de cette première haie.

Ceci étant écrit, les projetés proposent un profil dissymétrique dans lequel il existe un trottoir large et conséquent, agrémenté d'arbres et de bassins de pluie côté aval. De l'autre côté de la rue est esquissée une bande plantée au pied de la haie.

D'une façon générale, les projetés invitent au doublement des places de stationnement sur ce secteur : soit le passage de de 2-3 à 4-6 ; et d'une perméabilisation de ces places. Un habitant revient sur ce point, il lui est répondu qu'il s'agit d'un équilibre à trouver entre places de parking et superficie des bassins de pluie.

plan [4] & perspective de l'avenue [page 29 à 32]

Le plan concerne l'aménagement d'une chicane après l'intersection avec l'Allée des Provençales.

Toujours dans la volonté de pousser les automobilistes à réduire leur vitesse, cette chicane plantée doit casser la linéarité de la rue à cette section.

Aussi étant dans une composition similaire au profil précédent, à savoir un plus large trottoir côté aval séparé de la voirie par une bande plantée basse et côté amont une bande plantée, cette chicane ponctuée d'arbres offrirait une nouvelle perspective sur la rue et ainsi un embellissement supplémentaire.

La possibilité de mettre en place la chicane plantée est remise en question lors des échanges avec les habitants. Il est démontré que c'est bien possible par 3 mètres de largeur par sens de voirie et 2 mètres de largeur de chicane.

retours généraux

Une remise en question de la part d'une habitante est exprimée quant à la capacité de la mairie à entretenir ces espaces plantés imaginés. Cependant il lui est répondu qu'il est possible de concevoir des massifs demandant peu d'entretien. En effet, un arbre, lorsqu'il est planté sur site, est déjà préparé en pépinière depuis 10 ans pour répondre à de nombreuses problématiques, dont celle-ci.

Il est remarqué le manque d'un passage piéton sur l'un des projetés. Cela est l'occasion de rappeler qu'il s'agit d'une présentation d'intentions de projet et que des études suivront et appliqueront de manière précise la réglementation.

Un habitant précise l'importance de bien marquer au sol de manière visible les passages piétons pour plus de sécurité.

Une habitante émet des doutes quant à l'efficacité de la voirie partagée et de la zone 30km/h à Poizat. En effet, dû au trafic moins élevé qu'en ville, ces aménagements sont-ils vraiment adaptés ? Il est ainsi précisé que s'ajoutent à cela un rétrécissement de largeur de voirie et une signalétique claire concernant la chaussée partagée.

Un monsieur ouvre le débat sur l'efficacité des chicanes afin de faire ralentir les automobilistes. Pour lui, seulement les coussins berlinois ont un véritable impact. Un second habitant réagit en précisant

que pour lui le coussin berlinois est source de nuisances sonores. Un troisième habitant précise qu'il s'agit aussi d'un inconfort pour les passagers des voitures. Il est reconnu que ce questionnement a déjà été posé lors des ateliers. Aujourd'hui, personne n'est capable de se projeter de manière exacte sur la manière dont les automobilistes se comporteront à Poizat, aussi il est tout à fait possible de mettre en place en dernier recours des coussins berlinois.

S'en suit la volonté d'un habitant de rendre publiques les données du radar pédagogique. Monsieur le Maire précise que cela a déjà été réalisé auparavant et que malgré des excès constatés la vitesse moyenne est de 40 à 45 km/h. Il est aussi précisé de manière commune qu'il serait intéressant une comparer cette moyenne à celle effective une fois le projet de l'avenue Pierre Mendès France réalisé.

Une habitante précise qu'aujourd'hui beaucoup d'enfants circulent à vélo sur l'avenue Pierre Mendès France et s'inquiète quant à leur sécurité sur une chaussée partagée. Il est rappelé qu'un enfant peut jusqu'à 8 ans circuler à vélo sur le trottoir.

Concernant la chaussée partagée, une habitante pose la question de la place des trottinettes électriques. Il lui est répondu que celles-ci doivent circuler avec les vélos, donc sur la chaussée, et qu'une adaptation de la loi et de la société quant à leur présence est à faire.

Un habitant demande si une liaison avec Saint Martin d'Hères a été pensée. Une réunion est prévue prochainement entre les deux mairies afin de savoir si les enjeux sont communs concernant cette jonction.

Un habitant demande si la mise en place de bornes de charge pour voitures électriques a été pensée. La nouvelle rue présentée a été imaginée comme un espace mutable et non figé où il serait possible d'y placer une borne. Monsieur le Maire ajoute que Poizat aura sûrement des bornes de charge électrique un jour, mais dans une zone plus centrale proche des logements en appartement.

Une habitante du 3 avenue Pierre Mendès France demande comment le projet s'articulera au niveau de l'entrée de sa copropriété, car aujourd'hui il est dangereux de sortir à cause de la vitesse trop élevée des voitures qui circulent dans la rue. Cette copropriété se situe en amont des projetés et par sa position il semble difficile d'y appliquer les logiques de transformation des profils présentés. Il s'agit donc d'un projet différent, qui pousse à définir ultérieurement le début des aménagements de l'avenue Pierre Mendès France présentés lors de cette réunion. L'habitante est invitée à prendre rendez-vous avec la mairie et sa problématique sera discutée lors de la prochaine réunion avec la métropole. D'autres habitants réagissent à cette problématique commune et proposent un élargissement du trottoir au niveau des deux places de parking situées à l'entrée de la copropriété et à proximité de l'arrêt de bus.