

## **Atelier de concertation du 19 avril 2016 Compte rendu**

### **Participants :**

GRANDPERRIN Sandie  
RAVATIN Dorothée - ADTC  
BOUVIER Bernard - ADTC  
VINCENT Maurice  
VINCENT Paul  
REY Janine  
REY Nathalie  
REY Henri  
DRUMAIN Philippe  
D'ORAZIO Marius  
D'ORAZIO Josette  
PETITJEAN Aline  
BOURDERIAT Ginette  
MOYROUD Suzanne  
ENSELME Nadine  
BREFORT Natacha  
PERNOUD François – Adjoint chargé des travaux/urbanisme/environnement St Jean de Moirans  
TETE Christine  
PELLAT Xavier – conseiller municipal Moirans  
ZULIAN Valérie – conseillère municipale Moirans  
REY Françoise – conseillère municipale St Jean de Moirans  
LOMIER Jean-Pierre  
LOMIER Aline

Adriano FERRATO, Premier adjoint chargé des travaux et de l'urbanisme  
Anthony MOREAU, Vice Président à l'aménagement au Pays Voironnais  
Valérie VIAL-CAFFON Arche 5  
Matthieu LAVIGNE Alp'Etudes  
Véronique LESPINATS Département de l'Isère  
Laura PANZUTI, Pays Voironnais  
Céline LUCAS, Pays Voironnais  
Cédrine DUPRIEZ, Pays Voironnais  
Agnès KERMORGANT, Pays Voironnais  
Lucie SEYLLER, ville de Moirans

### **Objet de l'atelier :**

Cet atelier de concertation portait sur la circulation à l'intérieur du futur quartier ainsi que les fonctions et l'aménagement des différentes voies et plus particulièrement des trois voies principales : la RD 1085, la Route de la gare et la rue Vincent Martin.

Cet atelier a regroupé 23 participants : habitants, élus de Saint Jean de Moirans et représentant d'association (ADTC), en plus des représentants élus et techniques de la ville de Moirans et du

Pays Voironnais. L'atelier a duré 2h00.

#### **Déroulement de l'atelier :**

Monsieur Ferrato Adjoint à l'urbanisme de Moirans a accueilli les participants. Monsieur Moreau Vice-Président à l'Aménagement au Pays Voironnais a rappelé l'intérêt du projet pour le Pays Voironnais et le partenariat entre les deux collectivités.

Le déroulé de la concertation et les principaux éléments du projet ont été représentés à l'ensemble des participants. Ensuite des éléments d'état des lieux ont permis de comprendre le fonctionnement actuel du quartier.

Enfin sur la base de propositions les échanges ont porté sur l'aménagement des différentes voies.

Voir présentation jointe en annexe.

#### **Échanges :**

##### **1) RD 1085 :**

##### **Les cycles :**

Le représentant de l'ADTC (Monsieur Bouvier) souhaite que les flux piétons et cycles soient séparés avec un aménagement de type bordure pour éviter tous problèmes de sécurité. Les cycles et les voitures ne doivent par contre pas nécessairement être séparés par un obstacle physique.

Monsieur Moreau indique qu'il est favorable également à bien séparer les circulations cycles et piétons pour favoriser la sécurité.

Une adhérente de l'ADTC mentionne les aménagements réalisés sur les quais à Grenoble : le simple changement de revêtement entre cycles et piétons ne suffit pas à séparer les flux. Elle attire également l'attention sur les effets des arbres à long termes : leurs racines se développent et détériorent les voies cyclables et constituent des obstacles à la visibilité entre usagers (voitures, cycles).

Plusieurs participants s'interrogent sur l'intérêt de créer une piste cyclable sur la RD 1085 s'il n'y a pas de continuité en amont et en aval. Ils préféreraient un itinéraire sur la route de la gare. Une autre personne indique que les cycles pourraient également passer par l'intérieur du quartier sur la nouvelle voie pour rejoindre la RD 1085.

Le représentant de l'ADTC précise que compte tenu de la difficulté à traverser la RD 1085 une piste bidirectionnelle ne serait pas souhaitable.

##### **Aménagement de la voie :**

Plusieurs participants demandent pourquoi il serait nécessaire d'aménager la RD 1085 en 2 fois 2 voies alors qu'actuellement cela fonctionne en 2 fois 1 voie avec une 3ème voie de stockage au centre. Ils estiment que cela aurait pour effet d'accroître les vitesses et de renforcer le caractère routier en contradiction avec l'objectif d'un aménagement urbain plus apaisé.

Madame Lespinats (Département de l'Isère) précise que le projet prévoit la création d'un nouveau carrefour et le réaménagement du carrefour avec les rues Vincent Martin et de l'Archat en vue de sécuriser notamment les mouvements depuis la rue Vincent Martin aujourd'hui très difficiles et dangereux et qui seront plus nombreux avec la requalification du quartier envisagée. Ces aménagements vont nécessiter de stocker des véhicules au niveau des carrefours, et impliqueront des voies supplémentaires. C'est pour éviter d'alterner des sections de largeur différentes entre les carrefours et les sections courantes qu'il a été imaginé de passer en 2 X 2 voies sur tout le segment de la RD 1085. Cependant, Madame Lespinats précise que ces éléments seront vérifiés dans le cadre de l'étude déplacement en cours, et que les différents profils possibles de la RD 1085 seront étudiés en conséquence.

Un participant demande également comment les convois vont-ils continuer à circuler. L'aménagement devra permettre la circulation des convois exceptionnels.

**Accès riverains :**

Une participante s'interroge sur l'accès des riverains à leur entrée : les aménagements proposés sur la RD sont-ils compatibles avec toutes les entrées / sorties des propriétés ?

Madame Panzuti (Pays Voironnais) indique qu'il s'agit d'une contrainte forte et que les différentes propositions suggèrent des accès différents. En 2 fois 1 voies avec une voie de tourne à gauche les accès restent comme à l'état actuel et sont assez directs. Avec un système de contre-allée les accès sont assez directs et sécurisés mais cela nécessite des emprises plus importantes. Enfin un aménagement en 2 fois 2 voies nécessitera d'effectuer un demi-tour plus loin si le véhicule ne circule pas du côté de l'entrée.

Un participant précise que si des commerces sont créés le long de la RD1085 il faudra que les futurs usagers et consommateurs puissent accéder facilement aux stationnements sans trop aggraver les conditions de circulation c'est pourquoi l'aménagement en 2 fois 2 voies peut être intéressant. Cependant il ne faut pas que l'emprise soit trop large sinon cela va gréver fortement les terrains.

D'autres riverains indiquent qu'ils ne souhaitent pas voir leur terrain réduit par un élargissement de l'emprise de la voie.

Une participante attire l'attention sur le dimensionnement de l'accès des poids lourds aux activités existantes notamment dans le cadre d'un aménagement en contre-allées.

**Sécurité :**

Une participante rappelle que la RD 1085 bénéficie actuellement d'une bonne visibilité qui favorise la sécurité aussi il faudra faire attention à ce que les aménagements paysagers et les éventuelles plantations ne nuisent pas à cette visibilité.

**2) Rue Vincent Martin :**

Il faudra anticiper les trafics liés au Leclerc notamment la circulation des poids lourds.

Pour l'ADTC, il est préférable de développer les cycles sur le côté opposé au Leclerc, pour des questions de sécurité.

Un intervenant souhaite savoir si le fossé sera ouvert en totalité. Le bureau d'étude précise que cela dépendra de l'étude hydraulique et de l'emprise qui sera disponible.

**3) Route de la gare :**

Plusieurs participants souhaitent que l'itinéraire cyclable soit développé sur la route de la gare plutôt que la RD 1085 (itinéraire plus sûr et plus direct vers lycée et collège).

L'ADTC est favorable à l'aménagement avec des bandes qui serait en continuité avec ce qui sera développé au niveau du pôle d'échanges.

Une observation a également porté sur la nécessité de modérer la vitesse sur cette voie.

#### **4) Question diverses :**

Deux participants ont à nouveau rappelé les problèmes hydrauliques et d'inondation existants sur le quartier notamment au nord de la RD 1085.

Des riverains au projet Leclerc se sont inquiétés des potentielles nuisances sonores (groupe froid, livraisons, circulation des poids lourds).

Des observations ont porté sur la sécurité des modes doux au niveau du viaduc et certaines personnes souhaitaient savoir s'il est possible de créer un passage supplémentaire sous la voie ferrée.

A cette dernière interrogation Monsieur Moreau indique que la création d'un passage sous voie ne serait réaliste ni techniquement (largeur du saut de mouton) ni financièrement.

Cependant, dans le cadre du réaménagement de la gare de Moirans en pôle d'échanges multimodal, l'actuel passage sous voie sera prolongé. Les cycles pourront traverser la voie ferrée par ce passage, à condition toutefois de descendre de leur vélo.