

Contribution de l'ADTC à l'enquête publique sur le projet de Plan Local d'Urbanisme

L'ADTC est une association de citoyens militants dont l'objet est le développement des transports en commun, du vélo et de la marche à pied.

Le périmètre d'action de l'ADTC est la région grenobloise. L'ADTC est organisée avec des sections locales, dont l'une concerne les communes du Nord-est de l'agglomération (Corenc, La Tronche, Meylan et Montbonnot).

1. Références à la rocade Nord

Le rapport de présentation fait référence à plusieurs endroits à la rocade Nord (p 10, 80, chapitre 8...). Nous sommes surpris de la référence à ce projet qui a été **abandonné** par son maître d'ouvrage le Conseil général de l'Isère, à la suite de l'avis des commissaires enquêteurs portant sur l'absence avérée d'utilité publique de cette infrastructure.

L'ADTC demande donc que le PLU soit repris et que le rapport de présentation exprime clairement que Meylan se positionne dans une logique sans rocade Nord, avec une véritable priorité donnée aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

2. Relations déplacements et urbanisme

La politique de déplacements est étroitement liée à la politique d'urbanisme, le « contrat d'axe » sur la ligne E de tramway en étant la première concrétisation sur l'agglomération grenobloise.

Le projet de PLU proposé à l'enquête fait apparaître clairement la volonté de la municipalité de voir à terme un tramway reliant Meylan au centre-ville de Grenoble. Mais nous pouvons constater une différence très sensible entre les propositions présentées par le SMTC au cours d'une réunion publique sur le tramway à Meylan et celles présentées dans le projet.

De plus, l'ADTC demande depuis plusieurs années que cet axe se prolonge sur Montbonnot (Le Pré de l'Eau) avant une extension plus importante vers Crolles et Brignoud. Deux tracés sont possibles : via la RD11m ou via le quartier Charlaix.

A défaut d'étude sur ces deux solutions et de choix de l'une de ces deux solutions, le projet de PLU doit faire figurer ces deux options et mettre en concordance le classement de ces zones concernées avec la présence possible d'un axe lourd de transport en commun.

L'ADTC fait une remarque similaire concernant le classement des zones urbanisables à proximité de l'axe en transports en commun entre Meylan et le Domaine Universitaire via un pont sur l'Isère dans l'axe de la rue de la Papeterie (côté D.U.). La ligne 6070 emprunte une partie de cet axe (chemin du Vieux Chêne). Avec la réalisation de ce pont sur l'Isère, cette ligne desservirait la partie Est du Boulevard des Alpes. Le projet de PLU ne semble pas prévoir une urbanisation en accord avec cet axe lourd de transports en commun.

Enfin, nous nous interrogeons sur la compatibilité de la limitation à 40% de « l'alignement ouvert » autorisé sur l'avenue de Verdun avec la volonté d'urbaniser cet axe sur lequel circulent des lignes structurantes de Transport en commun urbaines et périurbaines (lignes Chrono et 6020)

3. Télécentres

Nous ne retrouvons pas dans le projet de PLU le mot de « télécentre » ou de « télétravail ». Le télétravail est une solution permettant de réduire les déplacements. L'ADTC demande que dans le PLU, soit prévu un télécentre dans l'opération Inovalée.

4. Politique de modération de la circulation automobile

Le PLD de la ville de Meylan avait acté que « l'augmentation de la mobilité se ferait au profit des Transports en commun et des modes doux exclusivement ». Dans le rapport de présentation, la commune utilise une formule plus ambiguë, à savoir « valoriser les modes alternatifs ».

L'ADTC demande que la formulation du PLD soit reprise et que dans le PLU soit inscrite la nécessité de campagnes régulières et intensives de promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle par la municipalité.

L'ADTC souhaite que le rapport de présentation fasse apparaître explicitement la volonté de modérer la circulation automobile en appliquant le principe de « ville 30 » avec généralisation de « zones 30 » ⁽¹⁾ et de « zones de rencontres » ⁽²⁾ à l'exception des grandes voiries et des voiries où circulent les lignes structurantes de bus (Chrono, 6070...).

L'ADTC demande qu'un schéma directeur de classification des voiries soit réalisé et figure en annexe du PLU.

L'ADTC constate que sur le document présentant les OAP, on voit sur un schéma de l'OAP1 (avenue de Verdun) une voirie avec le tramway et deux voies de circulation dans chaque sens. Faire un tramway impose de manière évidente le passage à 2*1 voie de l'avenue de Verdun avec une requalification de cet axe pour le transformer en véritable boulevard urbain !

De même, sur l'OAP2 concernant Inovalée, nous notons l'élargissement de voirie pour permettre du stationnement sur la voirie publique. Ceci semble en contradiction avec le souhait de voir se réaliser le tramway pour la desserte d'Inovalée ! L'ADTC constate également que sur les schémas les bandes cyclables sont réduites à 1m de large, alors que la règle est de 1,50m.

L'ADTC demande donc que ce document OAP prenne en compte nos remarques.

5. Lignes de transport en commun

Nous avons évoqué dans le point 1 les relations entre les axes de transport en commun et l'urbanisation. Dans le projet de PLU présenté à l'enquête figurent des réserves foncières pour la transformation de la ligne Chrono en axe tramway.

L'ADTC demande que soit précisé dans le PLU que la réserve foncière permettra de réaliser une plateforme tramway + 2 voies de circulation automobile + 2 bandes cyclables + 2 trottoirs.

Par contre, l'ADTC constate que le PLU ne prévoit pas de réserves foncières :

1 L'ADTC constate que les principales « zones 30 » réalisées sur la commune ne s'inscrivent pas dans une politique globale de modération de la circulation automobile sur la commune de Meylan et ne respectent que très partiellement les recommandations du CERTU sur la largeur des voiries, et la dimension de la zone concernée. De plus, certaines zones 30 pénalisent fortement des lignes fortes de bus (ligne de bus Chrono sur l'avenue du Vercors, et dans une moindre mesure ligne 31 sur l'avenue des Aiguinards). Un aménagement qui ralentisse plus les voitures que les bus, avec des coussins berlinois par exemple, serait préférable.

2 Une « zone de rencontre » existe dans le quartier des Béalières et fonctionne correctement malgré une forte pression sur le stationnement.

- chemin du Vieux Chêne (pour un couloir bus sens Meylan → Rocade sud) et Bd des Alpes (partie Nord – notamment pour rectifier les deux virages permettant de relier plus facilement le boulevard des alpes au chemin du Vieux Chêne) pour la liaison vers le Domaine Universitaire
- sur les deux parcours possibles du prolongement de la ligne Chrono (transformable en tramway) vers Montbonnot, soit par le quartier du Charlaix, soit via le trèfle du Charlaix pour rejoindre la RD11m

L'ADTC demande que le PLU prévoit des réserves foncières pour rendre réalisable les aménagements nécessaires pour ces deux axes structurants de transport en commun prévus au ScoT.

La ligne Chrono dessert l'ensemble de l'avenue du Vercors. Il est prévu à terme une opération d'urbanisme sur la faculté de pharmacie. A cette occasion, la ligne de bus (devenue peut-être tramway) pourrait passer par ce nouveau quartier.

L'ADTC demande que la réserve foncière prévue pour l'axe de Transports en Commun Grenoble-Meylan prenne l'ensemble de l'avenue du Vercors, afin de préserver l'hypothèse de report dans le temps de l'opération « faculté de pharmacie ».

6. Déplacements à vélo et stationnement des cycles

Meylan est une commune qui peut voir facilement le doublement du nombre de cyclistes sur les prochaines années.

Le besoin de créer des places de stationnement vélos devant chaque commerce ne figure pas (exemple : rue des Ayguinards, Buclos...). Faciliter les déplacements à vélo pour les courses de proximité est un moyen de rendre plus attractif le commerce de proximité face aux grandes surfaces. L'ADTC demande que le PLU soit corrigé dans ce sens en exigeant un minimum de deux places par commerce et en précisant un nombre minimum de places pour les grandes surfaces commerciales.

L'ADTC demande que soit réalisé un schéma des stationnements vélos sur lequel figurent les stationnements existants ou à réaliser devant chaque établissement public (écoles, mairie, gymnases, LCR...)

L'ADTC a fait un audit des pistes cyclables de Meylan pour la ville de Meylan. Cette évaluation a mis en évidence que le « patrimoine cyclable » était ancien, en mauvais état et ne correspondait plus aux besoins actuels et futurs (avec un possible doublement du nombre de cyclistes). La remise en état de ces aménagements peut nécessiter une emprise élargie et dans certains cas une réservation d'emprise pourrait devoir être inscrit à ce PLU.

L'ADTC demande qu'un schéma directeur cycles, faisant apparaître ces besoins, soit annexé au PLU.

7. Marche à Pied

Le rapport de présentation cite page 72 un « schéma directeur piétons ». Ce schéma devrait figurer dans le PLU en annexe.

La réalisation de la ZAC des Sources s'est traduite par la disparition d'un cheminement piéton reliant le chemin des sources à l'avenue du Vercors via cette ZAC. Aussi, l'ADTC demande que soit inscrit dans le PLU le principe de perméabilité des futures opérations d'urbanisme, principe permettant un cheminement plus direct pour les piétons et les cycles, favorisant ainsi le développement de l'usage de ces modes actifs.