

Contribution de l'ADTC à l'enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire du projet Neyrpic

Le projet soumis à l'enquête publique porte sur la réalisation d'un centre commercial réparti sur plusieurs bâtiments dans un îlot de la ville de St Martin d'Hères. D'après la notice explicative, cet îlot sera traversé en diagonale par un mail piéton de l'avenue Gabriel Péri à la maison communale de St Martin d'Hères.

La desserte automobile de cet îlot se fera par la voirie Ouest. Le stationnement des voitures et des deux-roues motorisés sera réparti dans un parking silo de 850 places situé en bordure de l'avenue Benoît Frachon.

L'étude d'impact sur la partie déplacements est trop peu développée et ne permet pas de se faire une idée complète de la répartition des modes de déplacements des visiteurs en fonction de leur domicile.

En effet, en réunion le 24 octobre 2017 à St Martin d'Hères, le promoteur du projet a annoncé un objectif de 7 millions de visiteurs annuels soit 20 000 visiteurs par jour en moyenne. La zone de chalandise est très étendue, ce qui rend difficile le report modal vers les transports publics et les modes actifs (marche à pied et vélo).

L'étude d'impact point 6.2 pages 146 à 149 prévoit « 4800 véhicules par jour » supplémentaires en moyenne avec 1,2 personnes par véhicule en moyenne soit 5760 visiteurs ou 29 % des visiteurs chaque jour. Cette faible part modale des déplacements automobiles pour accéder au site interroge au vu de l'étendue de la zone de chalandise. Malgré ce parti-pris optimiste, l'étude d'impact prévoit que le trafic sur l'avenue Gabriel Péri passerait de 18 000 véhicules/jour actuellement à 20 000 ou 21 500 véhicules/jour suivant les sections, aggravant la saturation notamment le samedi. L'étude d'impact en page 150 indique d'ailleurs une saturation à hauteur de 105 % du carrefour Leyssieux/Péri/Weil aux heures de pointe du soir. Ces trafics, sont des moyennes et ne prennent pas en compte les variations importantes suivant les jours de la semaine et la saison de la fréquentation de ce type d'équipement.

Cette augmentation du trafic automobile est contradictoire avec les prescriptions du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la région grenobloise.

Accès en transport public

Il est nécessaire d'augmenter l'attractivité des transports en commun pour accéder à cette zone. La réalisation de couloirs réservés aux bus (actuellement, lignes TAG C5 et 15) sur l'avenue Gabriel Péri entre l'avenue de Benoît Frachon et la rue de la Commune de Paris, confortera cette augmentation de la part modale des transports en commun. L'ADTC demande que le permis de construire soit conditionné à cette réalisation.



Accès à vélo

Des stationnements sécurisés ou non sont prévus pour 604 vélos au rez de chaussée des bâtiments, cotés Est, Ouest et Nord.

Pour l'accès à ces stationnements vélos côtés Ouest et Nord, les aménagements cyclables d'agglomération existent pour la partie Ouest de l'avenue Gabriel Péri et l'avenue Benoît Frachon.

Mais pour accéder du côté Est, il n'existe pas d'aménagement cyclable.. Pourtant on note dans la notice architecturale p.48 (F.1), que « pour les aires de stationnement V. Marceau Leyssieux et VI. Maison Communale, l'accès se fait directement par la rue Marceau Leyssieux », et dans l'étude d'impact, p.121, que « la rue Marceau Leyssieux assure la jonction entre les deux avenues et constitue à ce titre une liaison inter-quartiers ».

Toujours dans l'étude d'impact, une étude de trafic conséquente à l'ouverture du centre prévoit que la circulation quotidienne va augmenter de 5000 à 7500 v/j au nord de l'entrée du centre commercial Géant et de 7000 à 9000 au sud de cette entrée.

L'ADTC s'étonne que dans le projet la rue Marceau Leyssieux reste dépourvue d'aménagement cyclable pour l'accès des vélos au centre commercial, et aux stationnements cycles prévus coté Est. L'article L228-2 du Code de l'Environnement (ex article 20 de la Loi LAURE du 30 décembre 1996) impose pourtant l'obligation d'aménager des itinéraires cyclables à l'occasion des rénovations de voiries urbaines.

La rue Marceau Leyssieux a fait l'objet d'une restructuration il y a quelques années et des pistes cyclables bilatérales peuvent être réalisées après réduction de la largeur de l'îlot central engazonné.

La partie Est de l'avenue Gabriel Péri est elle aussi dépourvue d'aménagements cyclables. Des pistes cyclables séparées de la circulation automobile doivent être réalisées On peut noter que 80 % des 113 009 répondants au baromètre des villes cyclables réalisés par la FUB cet automne 2017 estiment qu'à vélo il est important d'être séparé du trafic motorisé. (FUB = Fédération française des Usagers de la Bicyclette.)

Entre la rue Marceau Leyssieux et l'avenue Benoît Frachon, l'avenue Gabriel Péri, sur sa partie Sud va voir la fréquentation des piétons et cyclistes augmenter considérablement. L'espace dédié à ces modes actifs de déplacements devra donc être élargi avec une séparation nette pour éviter les conflits d'usage.

L'ADTC demande donc qu'un avis favorable éventuel soit assorti de la réserve suivante : que le permis de construire soit conditionné à la réalisation d'aménagements cyclables sur la rue Marceau Leyssieux et la partie Est de l'avenue Gabriel Péri.