12/14 – 3 juillet 2012

Accueil de Pascale Sand, membre de l'Union de Quartier Notre-Dame

A - Agenda

- 3 juillet, 17h30 – Atelier Métrocitoyen sur la forêt, bois des vouillants
- 4 juillet, 18h - GT Qualité de Ville (Tours, PLU Grenoble, ZAPA)
- 5 juillet – CCSPL Métro (déchets). Participation de Maurice et André Chatagnat
- 6 juillet - Conseil Communautaire de La Métro (délibération sur le transport par câble entre Métro et Vercors)
- **10 juillet, 12h-14h – Mardi décentralisé chez Pierre Dutel, 17 rue Turgot - Grenoble**

B - Sujets divers

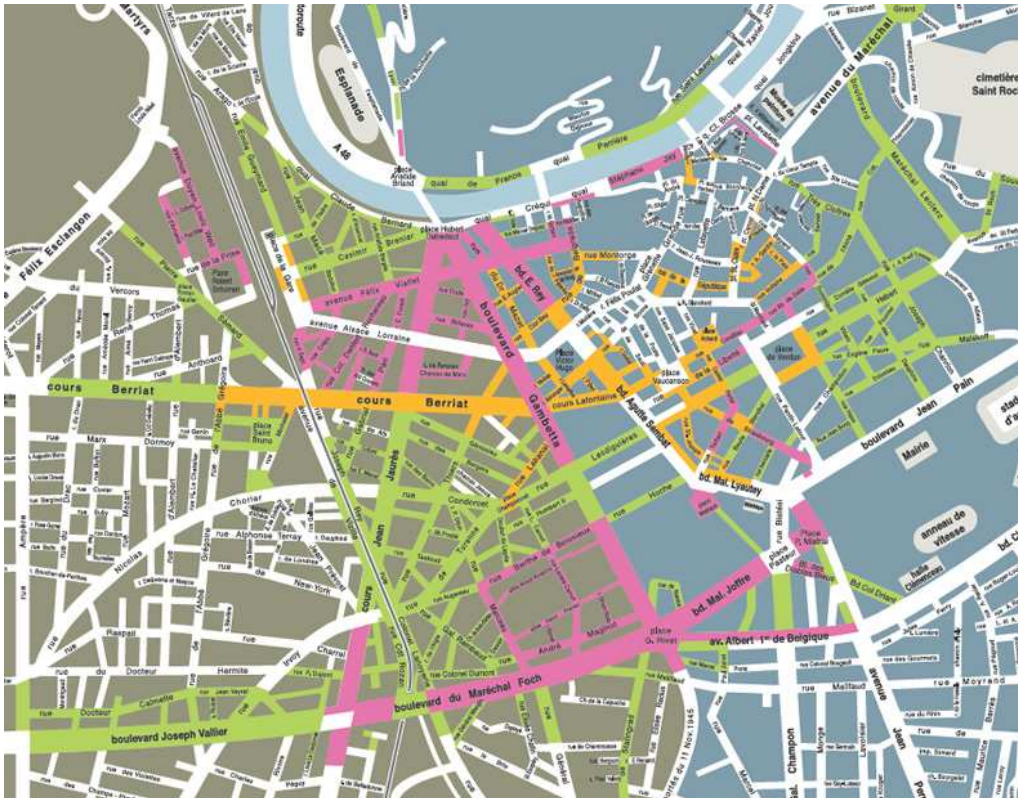
Démocratie Locale et Participation *(Léa, Maurice, Alain La, Pierre B, Pierre D, Marie-Christine)*

- Retour sur la commission DL et P du lundi 2 juillet : Lettres d'intention, forum de la participation
- Retour sur la commission Culture, Solidarités et Démocratie du CD de la Métro. Travail sur la base d'un questionnaire sur l'image et le rôle de Grenoble élargi, application à la question des pratiques sportives. Ce questionnaire sera repris lors de la dernière séance du 12/14, le 10 juillet.

Tram E – présentation des aménagements par la Ville de Grenoble *(Claude, Alain, Maurice)*

- Réunion publique 2 juillet : **Cure de Jouvence autour de la future ligne E de tramway**
- Film de promotion et Page info Travaux du SMTC
- Le SMTC est responsable du projet entre les arbres, la Ville de Grenoble des projets des contre-allées.
- Une voie dans chaque sens pour les voitures et vélos rapides avec possibilité de doubler pour les véhicules de sécu. Les contre-allées sont réservées aux cyclistes de plus faible vitesse, au stationnement, avec un trottoir large et des aménagements pour rendre accessible les entrées d'immeubles et des ilots de verdure avec grands et petits arbres et bancs.
- Aucun bus n'est prévu sur ce parcours, dans le plan de transports actuel. Des cars de Transisère l'empruntent en direction du Sud (Vizille, Monestier, La Mure…) sur la portion entre Vallier et Louise Michel.
- Le nombre de places de stationnement diminuera fortement. 5 Unions de quartier (Championnet, Centre-Gares, Berriat, Foch et Centre-Ville) ont écrit au maire de Grenoble pour manifester leur désaccord (voir lien vers le courrier)

- Par ailleurs, on ne connaît pas la politique qui sera appliquée pour le paiement. Pour info lorsque l'on passe de libre à payant, 20% de places sont libérées et on passe de 20% à 2% de stationnement illicite.
- Pour information, état des zones de stationnement sur le site de la Ville de Grenoble



Voir sur le site les détails par zone

C - Pôle d'échange Gares *(Léa, Maurice, Alain La)*

La réunion de préparation du 28 juin avait rassemblé 7 personnes. Les résultats de ce travail ont été présentés lors du comité de pilotage du 2 juillet.

- Un courrier est à transmettre au Maître d'Ouvrage pour confirmer les remarques (Léa, Janig, Maurice, Alain)

Les points soulevés

- Accès aux taxis : refus du MO d'une traversée couverte vers les taxis (traversée de l'esplanade de la gare) pour des questions architecturales ; implantation de la station taxis nécessitant la traversée de E. Gueymard.
  - Invoquer la nécessité de prendre en compte le confort et la sécurité des usagers, notamment des personnes âgées et familles avec enfants
  - Demander le compte-rendu de la réunion sur les taxis et sur l'accessibilité
- Impact visuel des panneaux publicitaires
  - Demander au MO une vigilance sur ces panneaux exploités par la SNCF
  - Poser la question du suivi de l'aménagement, pour préserver dans le temps la proposition et éviter, comme on le constate sur la Gare actuelle de nombreux ajouts qui viennent dénaturer l'équilibre initial.

- Nature en ville : la place Schumann est particulièrement repoussante en plein été. Les suggestions d'amélioration 'arbres…) ont été jusqu'ici rejetées. Des inquiétudes sur l'aménagement de la passerelle
    - A appuyer dans un courrier au MO la nécessité de revoir cette question et de réfléchir à l'aménagement de la passerelle pour la rendre agréable
    - Demander pourquoi la passerelle est conçue avec des angles droits ? pourquoi pas une diagonale au-dessus des rails ?
- Taxis collectifs
    - Initiative à lancer par LAHGGLO ?
- Accueil dans la gare de Grenoble pour les étrangers ou personnes qui ne connaissent pas
    - Demander au MO une réflexion sur cet accueil : antenne de l'Office du tourisme ?, éléments de repérage (panneaux indicateurs centre-ville/polygone, …)
    - Rejeter la proposition actuelle de séparer les points de vente Transisère/TAG… Une seule politique est à construire : le guichet unique.
- Modes actifs : introduire une notion de temps par la pose de panneaux pour les piétons et cycles
    - Proposer au MO de s'inspirer des panneaux de randonnée (rappel à la montagne proche), pour lancer l'idée de randonnées urbaines
    - Pousser pour une certaine normalisation de ces panneaux (à l'échelle européenne ?)

D - Plan de Déplacements Urbains

Atelier acteurs socio-économiques (*Janig*)

Les Conseils de développement participent à cet atelier. LAHGGLO y est présent en tant qu'animateur du réseau. Un texte a été produit, rassemblant des recommandations. Voir le texte et la restitution du 29 juin devant le Président du SMTC.

- Dossier à constituer sur le travail à distance : Pascale Sand propose de participer à ces réflexions.

L'ADTC propose au collectif Stop-bouchons un travail en commun autour des modes actifs et des plans de déplacements d'entreprise. Voir le courrier

- Le groupe souhaite qu'un courrier soit envoyé au collectif sur certaines actions

Relations avec le SMTC, le SCoT…

Des opérations de régulation de vitesse sont lancées sur Montpelier (sur autoroute passage de 110 à 90 km/h, en semaine entre 7h-9h et 17h-19h). Ce n'est pas du chronoaménagement (mise à distance-temps), mais un signal intéressant en ce sens.

- Le groupe souhaite une note sur le chronoaménagement et qu'un courrier soit adressé aux autorités pour lancer une expérimentation autour du partage des voiries entre bus et covoiturage

E - Transports collectifs Meylan *(ML Bardoulat, M Ozil, A LeMeur, J Mouro et T Monti)*

Suite au comité de lignes du 21 juin, il reste à faire un courrier au SMTC et à développer l'idée d'une expérimentation s'appuyant sur les Taxis de Meylan en rabattement sur le Chrono. Cette idée, appelée TACO (Taxis Chrono) est à monter dans le cadre de l'appel à projets pour le fonds de participation intercommunal, avec des associations de Meylan, en particulier de Meylan le Haut. On peut imaginer un test de 6 mois, qui viendrait alimenter les Etats généraux de la mobilité en mars 2013.

- A lancer pendant l'été (Maurice)

F - SCoT *(M Ozil, A Lauriot, J Mouro, C Choquet et P Dutel)*

Réunions publiques SCoT et aménagement en zones rurales *(Janig, Alain La)*

26 juin 2012 - Colombe

Les points marquants relevés par Alain La :

- à nouveau le lobby des patrons, avec quatre ou cinq observations reprenant la même litanie : "il faut passer l'autoroute à 3 voies et laisser la vitesse libre, sinon nous allons nous installer ailleurs." *Je suis surpris que Paris et Lyon ait encore des entreprises !* Après avoir fait un document énumérant 10 propositions dont une grande part est acceptable, le lobbying s'est désormais cantonné dans la vision passéiste et à court terme de l'ajout d'infrastructures dont on sait bien qu'elles ne feront que déplacer le problème dans le temps, avec désormais un ajout populiste sur la vitesse propre à titiller l'égo des amoureux de la bagnole.
- beaucoup plus intéressantes, les inquiétudes des ruraux qui voient une contradiction entre la densification des centres urbains et le rééquilibrage des emplois et service : si les commerces sont développés dans les centres urbains (incluant Grenoble) qu'en sera t-il des villages de campagne (mais je note qu'ils ne voient pas, par ailleurs, la contradiction entre améliorer l'accès à Grenoble et le même rééquilibrage des régions)
- intéressante aussi la remarque, presque en passant, de la maire de St Geoire en Valdaine (je crois) qui se désolait d'avoir cherché à créer dans sa commune une zone à habitat social qui a été boudée par les bailleurs sociaux et privés parce qu'elle n'avait ni emploi, ni transports en commun dans sa zone. Elle se sentait presque coupable de ce loupé, alors qu'en fait elle entrouvrait une porte sur une voie qui me semble devoir être explorée : faire des opérations d'ensemble : logement+ emploi + TC, de manière parallèle et non séquentielle.

2 juillet 2012 – Villard-Bonnot

Les points marquants relevés par Janig :

- une salle à moitié remplie, une présentation par des élus de territoires voisins, pas de présence du collectif stop bouchons, des réponses en seconde partie de séance
- Présence d'élus du Grésivaudan manifestement en désaccord avec les objectifs généraux de rééquilibrage du SCoT.
- *Quelle vision du SCoT à 30 ans* ? Ce SCoT donne l'impression d'être une projection au fil de l'eau et de laisser de côté certaines communes plus rurales. Il est demandé que le SCoT permette une émergence de petits projets économiques, le soutien aux initiatives locales et de proximité.
- *Grésivaudan, territoire multipolaire ?* Ce territoire affirme son développement autour de quelques petits pôles. Mais ce choix semble difficilement compatible avec l'objectif de rééquilibrage du SCoT : tant qu'un véritable pôle n'offrira pas les services d'une grande ville sur le Grésivaudan, ses habitants continueront à aller sur Grenoble. Réponse d'un élu de la Métro : il faut accepter de privilégier un pôle.
- *Comment prendre en compte l'avenir des quartiers ?* Comment prendre en compte la demande d'une meilleure qualité de vie dans des espaces destinés à être densifier ? Le maillage en TC n'est pas suffisamment détaillé pour les territoires périphériques, les liaisons entre plaines et vallées et les liaisons cyclables devraient être plus abordées. A plusieurs reprises il est demandé que soit encouragée l'agriculture de proximité, à vocation alimentaire, en travaillant à la reconversion d'espaces agricoles destinés actuellement à une agriculture intensive.
- *Quelle taille de commerce et quelle concurrence avec le tissu existant ?* inquiétudes sur la carte du SCoT en matière de desserte commerciale et sur les outils permettant de protéger le tissu commercial en place. Réponse d'un technicien de l'AURG : la carte n'est pas une carte de zones de chalandise (qui interdirait certains commerces) mais une carte des périmètres d'influence (à titre indicatif). La taille maximale des commerces est désormais liée au nombre d'usagers dans le périmètre. Le Grésivaudan ne pourra pas implanter de commerce de surface importante (par ex 3 à 4000 m^2), puisque ce territoire ne dispose pas d'un pôle de centralité important.
- *Comment relocaliser de l'emploi dans les périphéries ?* Le SCoT est relativement impuissant en matière d'économie. Il peut jouer en définissant des espaces de développement préférentiels. Il donne des orientations pour l'activité du tourisme. Il est demandé un appui pour la préservation des services publics locaux, condition sine qua non de maintien des activités économiques plus locales (économie présentielle).

Avis sur le SCoT

- Avis de l'Union de Quartier Ile Verte, Mutualité Préfecture, ADTC…
- Proposition de texte de Maurice adopté par le groupe > voir le texte
- Avis de nombreux membres à titre personnel
    - Un mail sera transmis à tous les contacts SCoT de LAHGGLO avec l'avis de LAHGGLO.