



Coeur de
ville

CROLLES, MA VILLE DEMAIN



Etude globale pour le confortement du Coeur de Ville
Relevés des échanges du 2ème Comité Consultatif - 12 octobre 2015

Liste des participants

collège HABITANTS

Kim BONNEVILLE
Amandine GALLERI
Jean-Baptiste MOULARD
Sébastien DOMINGUEZ
Franck ROBERT
Fanny TERRAIL
Tiphaine GUITTAT
Eric ROETS
Michel COUENNE
Christian NICOT
Catherine DOUILLARD
Kilian TROUMELIN
Robert CAMOZZI

Excusées :
Anne FORET
Isabelle SALZMANN
Caroline TURIN

Absents :
Mireille CHAMOND
Thomas BEC-LUCAT

collège ASSOCIATIONS

Alain JOLLY
(Crolles Commerces)

Richard WEITTEN
(Patrimoine et Avenir en Grésivaudan)

Bertrand CHRISTIAN
(ADTC)

Jérôme CORNIL
(MJC)

collège ELUS

Philippe LORIMIER
Marc BRUNELLO
Patricia MORAND
Sylvie BOURDARIAS
Nelly GROS
Jean-Philippe PAGES
Gilbert CROZES
Aude PAIN

Absents :
Bernard FORT
Annie FRAGOLA

RAPPEL DU PROGRAMME DE CE 2ème COMITÉ CONSULTATIF

OBJECTIF - Partage du diagnostic

Rappel des étapes et du planning de l'étude, du fonctionnement du comité consultatif.

Temps 1 – Présentation par thème 5 x20'
20h00-21h30 environ

Temps 2 – Mise en commun et échanges 30'
21h30 - 22h15 environ
Temps de travail en groupe

Conclusion du 2ème Comité Consultatif et ouverture sur la prochaine étape des scénarios

Pot

vues de l'atelier en plénière et en groupes de travail



RELEVÉ SYNTHÉTIQUE DES ÉCHANGES DE L'ATELIER

Temps 1 – Présentation par thème

En cohérence avec la logique de fonctionnement du Comité Consultatif et pour permettre un partage de l'état des lieux avec l'ensemble des participants, l'équipe d'urbanistes présente de manière relativement complète (mais non exhaustive) les éléments du diagnostic. Un temps d'échange animé par Marc Pascal est proposé entre chacune des approches thématiques, permettant aux participants de réagir, apporter une information, demander une précision :

STRUCTURE URBAINE ET TRAME DES ESPACES PUBLICS

- RD1090 : sera-t-il possible de faire évoluer la conception de cet espace pour que cela ne soit plus seulement une route où on passe mais aussi une rue où cela vit ? La présentation des séquences est intéressante et permettra de bien identifier là où il sera possible d'avoir une marge de manoeuvre.

- Ne pas focaliser le regard sur l'axe RD1090, mais élargir pour bien intégrer les abords, et notamment sur les axes modes doux parallèles : bien structurés en aval (Trait d'Union - Paul Eluard...), plus sinueux et moins affirmés côté amont.

- Pourquoi les voitures profitent le plus souvent des tracés les plus rectilignes alors que les modes doux sont souvent "zigzagants" ? Un élément à bien prendre en compte pour améliorer l'efficacité de ces itinéraires cyclo-piétonniers.

PATRIMOINE ET FONCIER

- Le diagnostic souligne la qualité urbaine des fronts bâtis, associés à l'identité du vieux Crolles. Mais c'est justement cette structuration qui génère de la contrainte dans l'état actuel du trafic.

- Cette étape de présentation permet de repérer les potentiels fonciers et bâtis, mais il ne s'agit pas encore de l'étape de projet des scénarios de composition urbaine et paysagère.

CIRCULATION ET DÉPLACEMENTS

- Dans les actions possibles pour réduire de manière drastique le trafic sur la RD1090, ne faudrait-il pas intégrer la question du tarif de l'autoroute ? Mais cela nécessite d'avoir une bonne connaissance "origine / destination" des automobilistes. Il ressort des études déjà conduites que Crolles, en tant que pôle d'emplois majeur, est une "destination" fréquente (une déviation ne réduirait que partiellement le trafic sur la RD).

- Le dimanche - jour de marché - le stationnement le long de la RD est assez important et un peu anarchique. La circulation est plus contrainte et le centre se déplace : une nouvelle structure de centre se dessine de manière intuitive.

- Il faut prendre aussi en compte l'enjeu de liaison entre les deux rives de la vallée.

- Dans l'hypothèse d'un alternat et la nécessité de faire déboucher l'impasse Bayard au sud, cela ne risquerait-il pas de générer une circulation intempestive de voitures cherchant à éviter cet aménagement de la RD ?

ÉLÉMENTS DE PROGRAMMATION

- Crolles c'est aujourd'hui 152 vitrines.

- Il faut prendre en compte la question du prix élevé des loyers commerciaux dans le neuf. Dans le contexte économique actuel, il est difficile de prendre le risque de déplacer son commerce.

- Pour rendre le coeur de ville plus attractif, il faut réussir à créer un cadre plus rassurant pour les commerçants.

- Crolles reste un territoire riche mais fragile avec une "monoactivité" (ST microelectronics et Teisseire) : les restaurants de la zone vivent majoritairement avec les gens qui travaillent sur ce quartier économique, en dissocation avec le centre.

- Une étude d'analyse économique menée par la Chambre de Commerce et d'Industrie sur le territoire du Grésivaudan a montré que Crolles présentait un manque en matière d'économie présentielle (= économie basée sur la population réellement présente sur un territoire, qui génère des besoins de produits et de services non délocalisables).

STATIONNEMENT

- Faire l'analyse de l'état des lieux du stationnement est une chose, mais il faut aussi savoir si on a la volonté d'aménager l'espace public pour améliorer et donner plus de place aux cycles et aux piétons. Ce qui repose la question de la place occupée par la voiture dans le centre.

Temps 2 – Mise en commun et échanges

A l'issue de la présentation par les urbanistes, les participants se mettent en groupe de 5-6 personnes pour :

- > continuer de réagir sur le diagnostic présenté ;
- > faire des propositions sur ce qui pourrait être mis en oeuvre sur le coeur de ville au regard des éléments présentés et en vue de l'engagement de la phase des scénarios.

> Autres réactions sur le diagnostic...

- On a l'impression que les "portes sont fermées" et que par rapport à la RD1090, il n'y a plus le choix de la déviation. Les alternatives ne semblent s'envisager que dans le cadre contraint de la RD.

- Au-delà de l'état des lieux, il ne faut pas perdre la vision prospective sur les évolutions à venir sur les déplacements. Dans la présentation de l'alternat, les remontées de file de voitures moins polluantes et bruyantes ne seraient pas perçues de la même manière...

- Le torrent est une "piste intéressante à creuser".

- L'analyse sur le stationnement donne envie de mieux connaître le détail de l'enquête (par poches de parking étudié - *Ces éléments sont mis en annexe de la présentation jointe*).

- On finit par trop parler de la RD et plus assez du Coeur, notamment sur le potentiel de renforcement des transversales.

- L'approche menée par les urbanistes n'intègre pas assez les préoccupations des habitants et des usages. Sur l'analyse de stationnement, le nombre de places semble suffisant et pourtant cela ne semble pas bien répondre aux besoins par endroit. Par ailleurs, si le commerce est renforcé dans le centre, il faut vraiment se demander qui cela va concerner et pour répondre à quels besoins.

- La question des déplacements doit vraiment intégrer la dimension de la communauté de communes du Grésivaudan, qui conduit le Plan de Déplacements Urbains, avec des projets qui devraient se mettre en place à court terme : rotation de bus urbain sur Crolles à partir de 2016, amélioration de la signalétique vélo...

- L'enquête stationnement apporte une information intéressante en termes de disponibilités. Il faut par ailleurs bien prendre en compte le stationnement des vélos.

- Vigilance à ne pas se focaliser que sur la déviation présentée comme un "mirage" depuis 20 ans. En tant qu'habitant, il est difficile de comprendre les différences de conclusions entre les études successives.

- La réflexion sur le coeur de ville ne doit pas occulter les autres "centres" de Crolles : l'espace Paul Jargot et le parc Paturel dessinent un nouveau "centre" non pas économique mais culturel.

- Cet état des lieux fait bien ressortir le paradoxe auquel doit répondre Crolles avec une RD1090 qui a deux fonctions : atteindre un centre de vie pour en profiter ET passer, traverser le village pour aller travailler, ou aller rejoindre le pôle commercial du bas de la commune.

**...et propositions
en vue des scénarios de composition
urbaine**

- **Apaiser la traversée par un vrai ralentissement de la vitesse de circulation** (et inciter au report du trafic de transit sur l'autoroute).
exemple cité : Challes-les-eaux, une traversée du centre aménagé avec des flux ralentis et des commerces de part et d'autre.
exemple cité de la signalétique dans certaines communes écossaises : panneau explicatif "zone 30" et panneau pour remercier d'avoir respecté la vitesse.
- **Marquer un axe perpendiculaire à la RD au niveau de la rue du 8 mai 1945 et en prolongeant vers la place du soleil** : lieu de renforcement possible des commerces de proximité.
- **Améliorer l'axe modes doux côté amont.** Cela ne peut pas être forcément linéaire mais il faut rendre le trajet suffisamment attractif pour faire accepter le détour.
- **Rassembler, densifier, mélanger** : le centre n'est pas un lieu "dortoir" et il se doit d'accueillir une diversité de fonctions (équipements, logements, commerces et services), en complément avec la partie basse de la commune. Mais ce qu'il faut faire pour requalifier le bas n'est pas ce qu'il faut faire en haut (pour redynamiser le centre).
- **Regrouper les commerces, avant de les développer...ou les déplacer** dans un endroit apaisé (proposition sur l'amont du secteur mairie)
- **Dynamiser les commerces présents dans le secteur mairie** : déplacer les banques vers la Poste pour implanter des commerces de proximité (alimentaire, vêtement...) et regrouper les commerces de la rue du 8 mai 1945 en favorisant un espace piéton (et donc repousser les parkings en périphérie).
- **Dynamiser le centre historique** : prévoir des cheminements piétons et cycles pour permettre de profiter du patrimoine, et réduire le trafic de la RD1090 en s'appuyant sur une "route" desserte sur le schéma actuel emprunté dans la plaine.
- **Un postulat** : quand on parle de Crolles, on parle désormais d'une petite ville et plus d'un village. Il faut dissocier la notion de "ville" du nombre d'habitants. Il n'y a pas que le paramètre démographique.
Pour information, en termes de prospective à 5 ans, la production de logements pourrait être de 400 logements, soit environ + 800 habitants.
- **Gérer une partie du stationnement** : en parking souterrain.
- **Améliorer la signalétique modes doux** : en affichant des temps de parcours, en développant encore plus les pédibus...
- **Penser des espaces publics qui permettent des lieux de rencontre et de pause** : notamment avec des bancs (personnes âgées et jeunes).
- **Valoriser et révéler le torrent**
- **Prolonger les aménagements modes doux sur le réseau des rues existantes** : en mettant en place des trottoirs, pour sécuriser les itinéraires piétons en direction du centre.
- **Trouver des solutions attractives pour venir vivre dans le centre** : sur les formes de logements et les solutions de stationnement pour accompagner les projets de réhabilitation. Faire le choix d'une alternative à l'étalement urbain et qui sert la dynamique du coeur de ville.

A VENIR...

Prochain Comité Consultatif, le lundi 11 Janvier 2016, en mairie, de 19h45 à 21h45 pour travailler sur les scénarios afin d'aller vers la co-construction du schéma d'aménagement.

Merci encore pour votre écoute et votre participation.

***Vos contributions vont continuer d'enrichir les scénarios d'aménagement,
qui conduiront au schéma de référence.***