



Pôle d'Échanges → → → de Voreppe



Réunion publique
19 mai 2015

Sommaire

1) objectifs de la réunion

2) rappel de l'étude :

- état des lieux
- pré-programme
- 2 scénarios d'aménagement

3) retour sur la réunion du 22 avril

4) débat public : quel programme ?

- quelles fonctionnalités pour les transports et déplacements ?
- quels services pour les usagers ?
- quel espace public ?

5) débat public : quel scénario ?

6) rappel du calendrier

Pôle d'Échanges de Voreppe



1) objectifs de la réunion

- **Objectifs** : débattre du projet sur la base des éléments présentés le 22 avril et aboutir à une proposition de scénario d'aménagement
- **Ce qui est mis en débat** :
 - Programme : proposition à débattre ; intégration des avis et remarques susceptibles d'améliorer le projet ;
 - scénarios d'aménagement : échanges autour d'une première approche des aménagements possibles ; positionnement par rapport au choix du scénario ; intégration des avis et remarques susceptibles d'améliorer le projet.
- **Pour rappel** :
 - le choix définitif du scénario sera arrêté lors du comité de pilotage du 22 juin => instance associant les représentants des partenaires du projet (Pays Voironnais, Ville de Voreppe, Région, Département, SMTC, la Métro, SNCF Réseau et SNCF Mobilités)
 - le scénario retenu ainsi que le programme seront approfondis lors de la 2nde phase de l'étude
 - la population sera de nouveau associée pour la validation du projet définitif

Pôle d'Échanges de Voreppe

Réunions publiques

PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

Mercredi 22 avril

19 h à l'Arrosoir - 517, rue de Nardan

PRÉSENTATION DES PREMIERS ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE DÉFINITION DU PROJET
comprenant : l'état des lieux, le programme et les scénarios d'aménagement.

ÉCHANGES - DÉBAT

Mardi 19 mai

19 h à l'Arrosoir - 517, rue de Nardan

+ d'infos

Louis Gallino - 04 76 32 74 47
louis.gallino@paysvoironnais.com



VILLE DE
Voreppe

Pays Voironnais
Communauté de Pays Voironnais

2) rappel de l'étude

Etat des lieux :

- **Une gare de plus en plus fréquentée, présentant des atouts et des enjeux de développement :**
 - un développement important de la fréquentation (+50 % entre 2009 et 2014) ;
 - une gare de proximité (75 % d'usagers Voreppins, 41 % d'usagers qui se rendent en gare à pied ou à vélo) ;
 - niveau de desserte important (environ 40 TER / jour ouvré) ;
 - temps de parcours vers Grenoble (environ 10mn) ;
 - interface entre 2 territoires ;
 - plusieurs réseaux TC qui offrent une complémentarité au TER notamment pour rejoindre l'agglomération grenobloise (ligne Express 2 et ligne W qui permettra à l'été 2015 de rejoindre le terminus du tram ligne E) ;
 - situation centrale dans la commune vouée à se renforcer avec le développement urbain futur ;
 - des opportunités foncières dans le périmètre du projet (foncier communal, foncier SNCF) ;
 - proximité du pôle d'équipements du secteur de la mairie et de ses aménagements qualitatifs ;
 - un environnement paysager qualitatif : grand paysage et environnement immédiat.

2) rappel de l'étude

Etat des lieux :

- **Une gare qui présente des dysfonctionnements :**
 - accès tous modes : un site enclavé du fait de coupures urbaines (voies ferrées et RD 1075), des différences d'altimétrie, des cheminements piétons et cycles discontinus, une concentration de la circulation route de la gare (3 entrées routières, 1 sortie), des conflits d'usages à proximité de la gare...
 - manque de visibilité de la gare dans la commune ;
 - signalétique / jalonnement insuffisamment efficace ;
 - lisibilité et cohérence des réseaux Transports en Commun ;
 - stationnement VL suffisant mais désorganisé ;
 - une offre de services aux usagers qui se dégrade avec la fermeture du bâtiment voyageurs ;
 - pas d'accessibilité PMR aux quais TER ;
 - des abords peu valorisés d'un point de vue urbain et paysager qui contrastent avec les aménagements qualitatifs du secteur de la mairie.
- **Principaux enjeux : améliorer le fonctionnement de la gare et favoriser son intégration urbaine.**

Pré-programme :

2) rappel de l'étude

- Affirmer la présence de la gare en travaillant la signalétique et le jalonnement ;
- Mettre en sécurité et en accessibilité l'ensemble des cheminements piétons du périmètre ;
- Compléter les itinéraires cyclables existants ;
- Améliorer l'accès routier à la gare en limitant les conflits d'usage ;
- Sécuriser le carrefour de l'Arcade et anticiper sur une future voie réservée pour les transports en commun ;
- Requalifier l'avenue du 11 novembre en amorce de future voie urbaine (intégrant des cheminements piétons / cycles) ;
- Réorganiser l'offre de stationnement en maintenant la capacité actuelle : soit 300 places dont 250 places propres aux besoins du pôle gare ;
- Améliorer et renforcer les aménagements en faveur du transport collectif : 6 quais pour les besoins de desserte et de régulation et équipements liés (mobilier d'attente, information voyageurs) ;
- Rétablir l'offre de services en gare en s'appuyant sur une réouverture du bâtiment voyageurs ;
- Mettre en accessibilité la gare pour les personnes à mobilité réduite ;
- Offrir des espaces publics qualitatifs d'un point de vue urbain et paysager ;
- Créer l'amorce du développement urbain futur du quartier gare avec la réalisation d'une opération immobilière sur le foncier du boulo-drome (environ 30 / 35 logements + locaux d'activité en rdc)



Pôle d'Échanges de Voreppe

2) rappel de l'étude



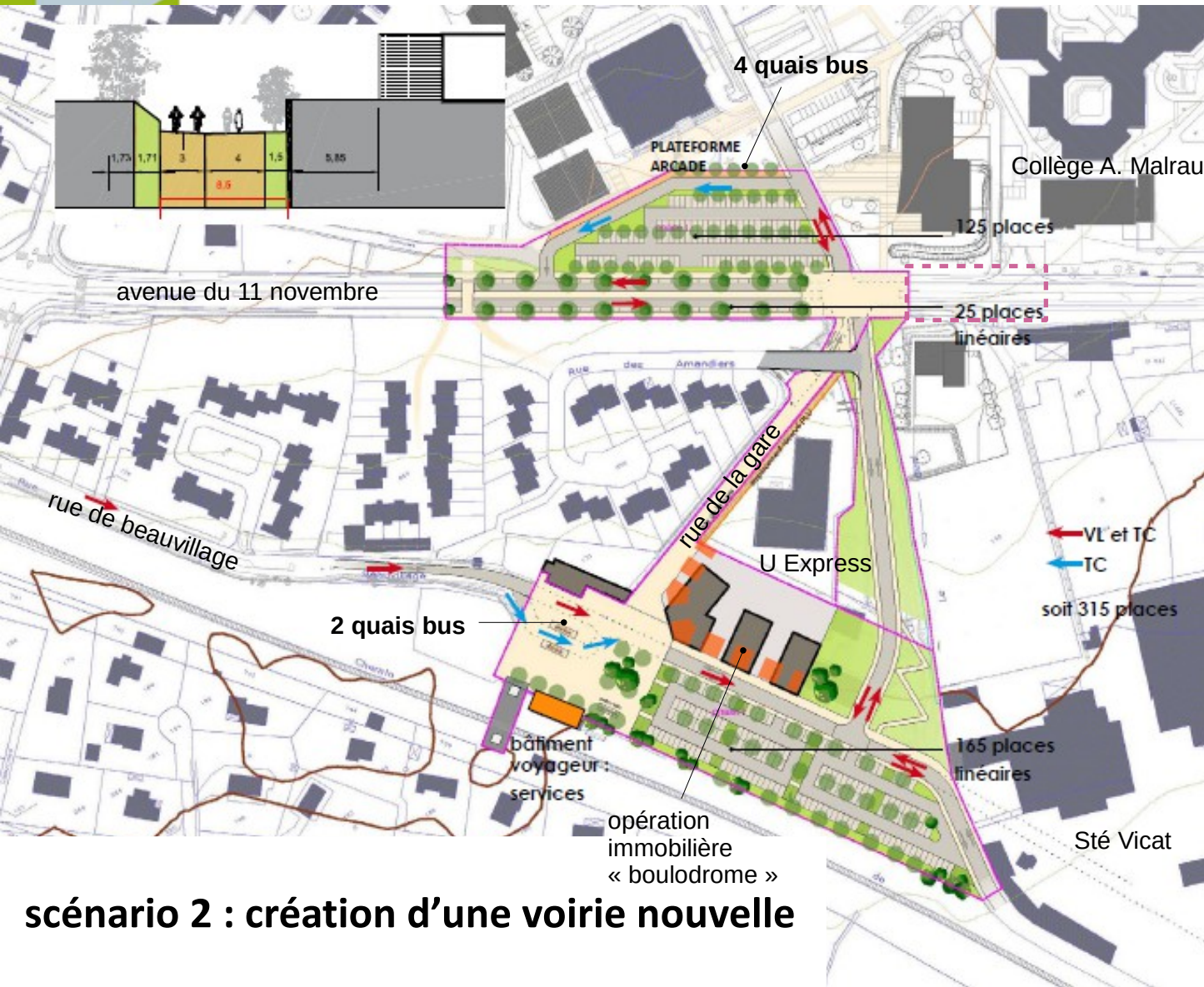
scénario 1 : rue de la gare en sens unique

- **Avantages :**
 - coût financier moins important
 - moindre complexité de réalisation (adaptation de l'existant)
 - préservation du foncier communal le long du U Express
- **Inconvénients :**
 - maintien des conflits d'usage au droit de la gare
 - maintien de la concentration des flux rue de la gare et augmentation du trafic rue de Beauvillage (notamment PL)
 - impact sur la circulation routière (suppression du double sens rue de la gare)
 - pas d'accessibilité PMR (pente >6%)
- **Coût travaux** (estimation hors études, foncier, travaux mise en accessibilité quais TER et réhabilitation du bâtiment de la gare) : **2,3 millions d'euros HT**

Pôle d'Échanges de Voreppe



2) rappel de l'étude



- **Avantages :**
 - séparation des flux routiers / piétons - cycles
 - piétonnisation de la rue de la gare
 - diminution du transit PL au droit du parvis
 - pas d'impact sur la circulation routière (voirie nouvelle en double sens)
 - accessibilité PMR complète
- **Inconvénients :**
 - coût financier plus important
 - complexité de réalisation (voirie nouvelle)
 - études complémentaires
- **Coût travaux** (estimation hors études, foncier, travaux mise en accessibilité quais TER et réhabilitation du bâtiment de la gare) : **2,7 millions d'euros HT**

scénario 2 : création d'une voirie nouvelle

3) retour sur la réunion du 22 avril

Principaux échanges :

- **Périmètre du projet**
 - Pourquoi ne pas réaménager une plus grande portion de la RD 1075 ? => réponse : contrainte financière et temporalité différente des projets urbains.
 - Les abords de la future chaufferie sont-ils pris en compte ? => réponse : la section réaménagée de l'avenue du 11 novembre sera prolongée jusqu'à la chaufferie et à l'accès à l'arrière du collège.
 - Quel devenir pour le supermarché U Express ? => réponse : déménagement de l'activité dans le quartier de l'Hoirie mais probable maintien d'une nouvelle activité dans les locaux actuels (pas de mutation envisageable à moyen / long terme).
- **La gare et ses abords immédiats**
 - Le projet va-t-il intégrer la mise en accessibilité des quais de la gare ? => réponse : la mise en accessibilité de la gare pour les personnes à mobilité réduite est un élément de programme ; SNCF Réseau a été saisi de la question.
 - Le bâtiment voyageurs va-t-il rouvrir ? => réponse : des négociations sont engagées avec SNCF Mobilités afin de rouvrir le guichet et a minima l'espace d'attente ; les partenaires étudient également des pistes de réutilisation du bâtiment notamment pour renforcer les services aux usagers.
 - Le projet prend-il en compte le projet de doublement de la ligne ferroviaire ? => réponse : le projet de doublement n'est plus d'actualité.
- **Transport collectif**
 - Le tram n'est pas concurrentiel par rapport au train => réponse : cela est vrai pour le domicile-travail vers Grenoble-Echirolles en revanche le tram présente un intérêt pour les salariés de St Egrève et pour les loisirs notamment en soirée et we.
 - Il faudrait plus de bus en particulier les soirs et we en correspondance avec le futur tram E => réponse : les autorités organisatrices des transports doivent améliorer la coordination des différents réseaux ; la ligne W va être prolongée jusqu'au terminus du tram E (été 2015) ; l'évolution du nombre de services est en cours de réflexion.

Principaux échanges :

3) retour sur la réunion du 22 avril

- **Circulation des poids lourds :**
 - Ne faut-il pas interdire la circulation PL rue de Beauvillage ? => réponse : si le choix se porte sur le scénario 2 (création d'une voirie nouvelle en double sens), la circulation PL sera fortement réduite rue de Beauvillage.
 - Pourquoi ne pas aménager un accès direct à Vicat côté RD 1075 ? => réponse : cela nécessiterait de créer un nouveau carrefour à proximité de celui de l'Arcade, ce qui serait problématique en matière de sécurité.
- **Scénario 1**
 - La rue de la gare sera-t-elle en sens unique sur toute sa longueur ? => réponse : non, une section en double sens sera maintenue en amont pour l'accès au quartier des Amandier et au supermarché.
- **Scénario 2**
 - Pourquoi ne pas maintenir la circulation routière rue de la gare et aménager une voie modes doux le long du Béal ? => réponse : il faut réserver l'accès direct à la gare (rue de la gare) aux piétons et aux cyclistes en cohérence avec les usages.
 - Accessibilité des cheminements pour les personnes à mobilité réduite entre la mairie et la gare : nécessaire / pas nécessaire ? => réponse : la réglementation en vigueur impose aux nouveaux aménagements de prendre en compte l'accessibilité dans la mesure du possible ; les 2 scénarios sont compatibles avec cette réglementation ; dans le scénario 1, le pourcentage de pente de la rue de la gare empêche de rendre accessible le cheminement ; dans le scénario 2, la voirie nouvelle permet la création d'une rampe accessible.
 - La nouvelle voirie sera-t-elle également aménagée pour les modes doux (piétons et cyclistes) ? => réponse : oui.
- **Choix du scénario**
 - Qui va prendre la décision finale par rapport au choix du scénario ? => réponse : les élus et partenaires du projet (comité de pilotage).
 - Premiers avis convergents en faveur du scénario 2



4) débat public : quel programme ?

3 temps d'échanges autour des « piliers » du projet :

Plusieurs modes de **transports**
et de **déplacement**
pouvant se combiner : train, bus,
voiture, vélo, marche à pied

le projet

Un **espace qualitatif**
intégré à la ville d'un
point de vue urbain
et paysager

Des **services** :

- aux voyageurs : mobilier d'attente, informations, achat de titres de transport...
- et aux habitants : ex. restauration rapide, café, presse, consigne, information ville...

4) débat public : quel programme ?

1er temps : quelles fonctionnalités pour les transports et déplacements ?

Sous-thématiques :

- les piétons et les cyclistes => mots-clés : sécurité, accessibilité, praticité, signalétique, connexion aux itinéraires existants, qualité urbaine et paysagère
- la desserte bus => mots-clés : lisibilité des réseaux, information voyageurs, fréquence des services, connexion avec le tram E, desserte scolaire, mobilier d'attente
- l'accès routier => mots-clés : signalétique, plan de circulation, infrastructure, sécurité routière, nuisances
- le stationnement automobile => mots-clés : capacité, sûreté, propreté, qualité paysagère

4) débat public : quel programme ?

2ème temps : quels services pour les usagers ?

Sous-thématiques :

- les services aux voyageurs => mots-clés : information, vente de titres, mobilier d'attente, accessibilité
- le devenir du bâtiment voyageur => mots-clés : espace d'attente, activité économique, services, logements
- le développement d'activités pour le quartier gare => mots-clés : activité économique, services, développement urbain

4) débat public : quel programme ?

3ème temps : quel espace public ?

Sous-thématiques :

- les abords immédiats de la gare / le secteur de l'Arcade => mots-clés : espace urbain, espace partagé, valorisation, végétalisation, mobilier urbain, éclairage public, cohérence avec les aménagements du secteur mairie
- la requalification des voiries => mots-clés : place des modes doux, sécurité, accessibilité, valorisation, éclairage public, cohérence avec les aménagements du secteur mairie



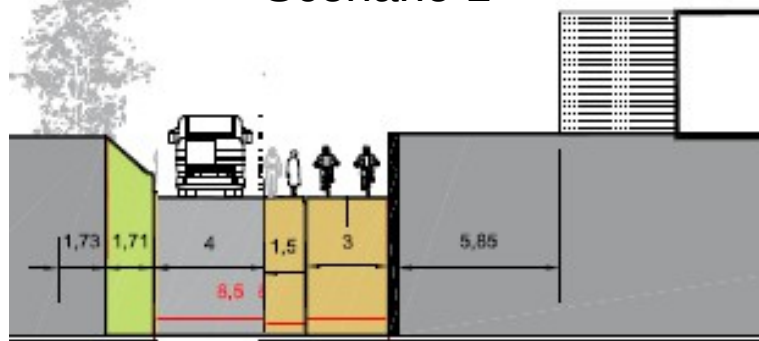
4) débat public : quel scénario ?

Tableau comparatif :

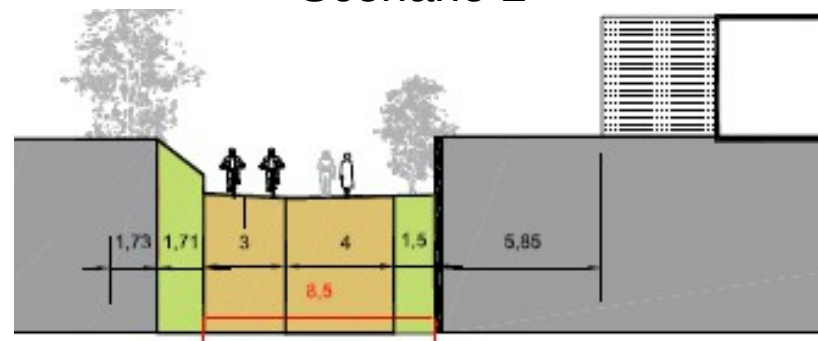
	Scénario 1	Scénario 2
	rue de la gare en sens unique	création d'une voirie nouvelle
Accès routier à la gare	2 entrées 1 sortie	3 entrées 1 sortie
Complexité technique	moins importante	plus importante
Nuisances PL	accentuées rue de Beauvillage	atténuées
Conflits d'usages	statu quo	atténués
Accessibilité PMR mairie → gare	impossible	possible
Consommation foncière	moins importante	plus importante
Coût travaux prévisionnel (HT)	2 300 000 €	2 700 000 €

Traitement comparé de la rue de la gare :

Scénario 1



Scénario 2



6) Calendrier

Phase 1 - Diagnostic et proposition de différentes solutions d'aménagement

- 22 juin 2015 : comité de pilotage : validation de la phase 1 de l'étude et choix du scénario d'aménagement.

Phase 2 - Approfondissement de la solution retenue

- Fin octobre 2015 : réunion publique n°3 : présentation des éléments.
- Novembre 2015 : réunion publique n°4 : échanges / débats.
- Décembre 2015 : validation du projet par le comité de pilotage.

Suites de la démarche :

- 2016 => engagement des études de maîtrise d'œuvre.
- 2017-2018 => travaux.

Merci pour votre participation

Présentation prochainement disponible sur les sites du Pays Voironnais et de la Ville :

www.paysvoironnais.com

www.voreppe.fr