

La RD 1090 de Montbonnot à Saint-Ismier

Contribution du groupe de travail Urbanisme de l'association GPS
présentée par Pascal DUBOIS, animateur

La RD 1090 représente un enjeu essentiel pour nos communes, puisqu'elle en constitue le principal axe de desserte et est appelée à accueillir, ces prochaines années, la majeure partie des nouveaux logements et commerces, particulièrement sur la commune de Saint-Ismier.

Les propositions faites ci-après veulent montrer l'intérêt d'une réflexion globale sur cet axe, dépassant souvent le cadre communal. Nous donnons quelques exemples de solutions d'aménagement pour illustrer notre ambition d'une transformation profonde du paysage urbain le long de la route et inciter au lancement d'études approfondies.

1. Constat

1.1 La route :

- elle constitue l'axe principal de desserte pour les communes de Montbonnot, Biviers, Saint-Ismier, et plus loin pour toute la rive droite ;
- elle a gardé une très forte connotation de route (par opposition à une rue en milieu urbain): largeur de chaussée, aménagement des carrefours, effet de coupure...
- elle ne comporte pas d'aménagements pour favoriser les TC (hormis l'aménagement des arrêts avec quai surélevé), les TC sont actuellement peu développés (bus 6020 et 6070 depuis septembre 2011) ;
- on note l'absence de continuité des aménagements cyclables, source de danger ;
- et, d'une manière générale, l'hétérogénéité des aménagements, entraînant une lisibilité difficile pour les usagers.

1.2 L'urbanisation :

- jusqu'à présent, la volonté de densifier le long de l'axe s'est traduite uniquement par une augmentation du COS dans les PLU¹, il n'y a pas de schéma d'ensemble rendu public ;
- on note l'absence de maîtrise par la collectivité de l'urbanisation induite: construction d'immeubles collectifs au coup par coup sur les parcelles mises en vente par leurs propriétaires ;
- la plus-value foncière bénéficie aux seuls propriétaires et promoteurs ;
- on fait le constat d'une absence totale d'unité (implantation des bâtiments, volumes, architecture) ;
- il n'y a pas de ligne directrice pour guider les implantations commerciales, qui manquent notamment de diversité.

¹ A Saint-Ismier, le COS qui était de 0,5 ou 0,6 (avec possibilité de majoration de 20% en cas de bâtiment économe en énergie) va passer à 0,7 dans le nouveau PLU (sans majoration).

⇒ Jusqu'à maintenant, l'aménagement de la route, comme l'urbanisation le long de celle-ci, n'ont pas semblé guidés par une réflexion d'ensemble sur les fonctions attendues de la voie et la perception que l'on veut en donner aux usagers et aux riverains.

Dans le cadre de la révision du PLU de Saint-Ismier, les élus affichent toutefois la volonté d'une certaine maîtrise de l'urbanisation en ayant recours à une orientation d'aménagement sur un secteur central de la RD et en procédant à l'acquisition de certaines parcelles par le biais du droit de préemption urbain.

Un concours a également été lancé pour l'aménagement de la RD 1090 à l'entrée de Saint-Ismier (secteur collège-Agora-lycée horticole).

2. Objectifs formulés par GPS

⇒ **Faire de la RD 1090 un axe urbain structurant et attractif :**

- en limitant le plus possible le trafic routier à la fonction de desserte interne à la zone traversée² ;
- en intégrant un transport en commun à haut niveau de service et des aménagements cyclables continus ;
- en affichant un caractère urbain pour cette voie, qui doit être perçue comme une rue et plus comme une route ;
- en renforçant les liaisons par modes doux avec les quartiers de part et d'autre ;
- en créant des points forts pour développer l'animation et accueillir des fonctions de centralité ;
- en développant un habitat collectif de qualité préservant les caractères principaux du site ;
- en recherchant cohérence et unité le long de l'axe.

⇒ **Privilégier la mixité sociale et intergénérationnelle**

- pour faire bénéficier les personnes les plus dépendantes (personnes âgées ou ménages à niveau de revenus modeste) des facilités offertes par l'axe : TC, équipements, commerces ;
- pour rajeunir la population des communes.

⇒ **Se donner les moyens d'une maîtrise de l'aménagement par la collectivité**

- en instaurant une coordination entre les collectivités territoriales ;
- en choisissant des modes d'intervention très directifs si nécessaire, notamment pour maîtriser le foncier ;
- en définissant un phasage de l'opération dans le temps ;
- en chiffrant les coûts d'aménagement et les ressources envisageables ;

²Il faut cependant préserver le passage des transports exceptionnels, cela ne représente pas une contrainte forte (on peut se référer à la brochure du CERTU : Transports exceptionnels et aménagements de voirie en milieu urbain).

3. Principes d'aménagement

3.1 La plateforme :

Deux principes sont proposés :

- **partager de façon équitable l'usage de la plateforme**, ce qui suppose de réduire la place donnée à l'automobile (une largeur de chaussée de 6 mètres est suffisante pour une circulation à double sens).

Selon la largeur totale disponible, les TC peuvent se voir offrir un site propre à double sens, une voie unique avec alternat matin/soir, ou emprunter sur de courtes distances la chaussée routière.

La circulation en sécurité des cyclistes réclame une piste continue de 3 mètres de largeur pour un double sens, ou une bande cyclable de 1,50 mètre de largeur dans chaque sens. Mais dans des zones particulières (place, zone 30 par exemple) il est possible de faire cohabiter les différents modes de déplacement.

- **casser la continuité de la voie routière pour affirmer le caractère urbain** : création de places, qui permettent en outre de régler de façon douce les problèmes d'échange dans les carrefours et qui permettent aussi d'organiser l'habitat et les commerces, utilisation des surlargeurs disponibles ou créées à l'occasion d'opérations immobilières, notamment pour donner plus d'espace aux piétons, favoriser les plantations et satisfaire les besoins de stationnement.

3.2 Les transports en commun :

Même si le principe d'une future ligne rapide de tram Crolles-Montbonnot-Grenoble (passant donc plutôt le long de l'autoroute) était retenu³, une forte amélioration de la desserte par TC sur la RD 1090 est indispensable, justifiant des aménagements spécifiques, dont la création d'un site propre sur une partie significative de la longueur. On peut noter qu'un bus à haut niveau de service (BHNS <http://www.bhns.fr/>) est moins contraignant qu'un tramway.

En vue d'étendre les sections en site propre, il ne faut pas exclure d'imposer localement une augmentation de la largeur de plateforme de la RD par emprise sur les terrains privés, à l'occasion des opérations d'urbanisation.

Une question importante à examiner est celle du passage à Montbonnot. La traversée centrale par la RD 1090 semble préférable à un rabattement vers le Pré de l'eau⁴.

³ Quant on voit la position prise par la communauté de communes du Grésivaudan dans le débat actuel sur les intercommunalités, il ne semble pas qu'on en prenne le chemin.

⁴ d'autant plus que la suppression de la ligne 9 semble envisagée.

3.3 La circulation automobile :

Les automobilistes doivent comprendre que la route n'est pas destinée au transit vers Grenoble, mais à des déplacements sur de courtes distances.

Les rabattements vers l'autoroute doivent être facilités, notamment en revoyant, lorsque cela est possible, le plan de circulation de part et d'autre de la RD, de façon à favoriser les trajets conduisant à une traversée ponctuelle de celle-ci plutôt qu'à son emprunt en baïonnette.

3.4 Les modes doux :

Il est indispensable de respecter les principes de sécurité reconnus : respecter les règles de largeur pour les aménagements cyclables, les règles de franchissement des carrefours, ne pas admettre de cyclistes sur les trottoirs...Le stationnement des vélos doit aussi être prévu dans les constructions neuves comme dans l'espace public.

D'autre part, les schémas de liaisons piétonnes doivent être revus de façon à faciliter l'accès aux points forts de l'axe et aux TC.

3.5 L'urbanisation :

Trois principes sont à retenir :

- **un plan d'ensemble précis est indispensable**, notamment pour permettre une structuration des constructions, laissant des échappées visuelles vers les massifs montagneux et maintenant des espaces verts;
- **l'implantation et l'aspect des constructions doivent être maîtrisés**. Des règles très précises doivent même être imposées dans les secteurs-clés (notamment là où on veut créer de véritables places urbaines avec implantation de commerces et de services) ;
- **l'objectif de mixité sociale et intergénérationnelle doit être pris en compte sans dégradation de la qualité d'usage de l'habitat**, notamment en ce qui concerne le dégagement des vues, la protection contre les nuisances liées à la proximité de la voie routière, la sécurisation d'espaces de jeux pour les enfants...

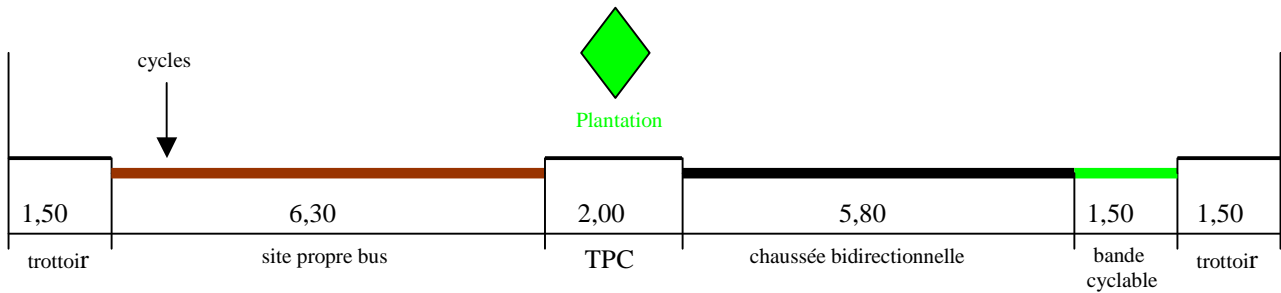
Sur le plan quantitatif, le nouveau PLU de Saint-Ismier fixerait un pourcentage de logements sociaux de 30% le long de la RD 1090. On peut souscrire à cet objectif, mais en considérant qu'il ne doit pas conduire à exclure la construction de logements sociaux en dehors de cet axe.

4. Exemples

Les exemples présentés ci-après ont pour but d'illustrer les principes d'aménagement qui viennent d'être présentés, de façon à montrer que ceux-ci peuvent bien être traduits concrètement sur le terrain. Ils ne constituent pas pour autant des projets que nous défendons, lesquels ne peuvent résulter que d'études beaucoup plus approfondies.

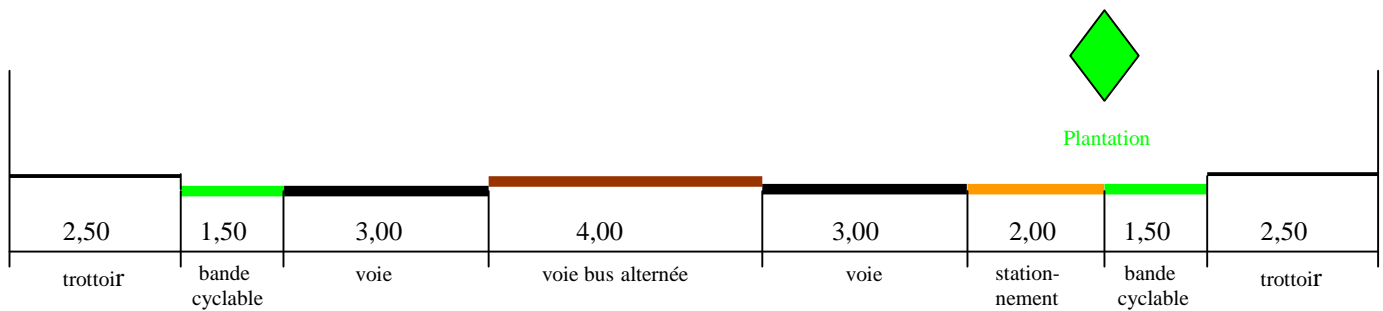
4.1 Le profil en travers ⁵:

Voici trois exemples :



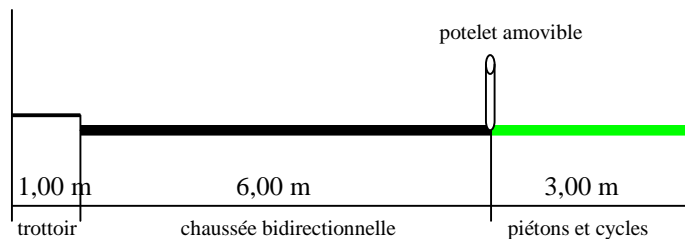
Profil avec site propre bidirectionnel (emprise : 18,60 m)

Un tel profil peut convenir en cas d'urbanisation et de desserte sur un seul côté de la voie.



Profil avec voie bus centrale et stationnement unilatéral (emprise : 20,00 m)

Ce profil conviendrait à un secteur de courte longueur, plus urbanisé.



Passage étroit (emprise : 10,00 m)

⁵ voir notamment l'ouvrage du CERTU : Le profil en travers, outil du partage des voiries urbaines.

Il est bien sûr intéressant de disposer localement d'emprises plus grandes pour pouvoir réaliser des trottoirs plus larges, des places de stationnement devant les commerces, y compris pour les vélos, des plantations plus importantes, et rompre la monotonie de l'aménagement.

En première analyse, on pourrait envisager pour ce qui concerne les aménagements spécifiques pour les TC:

- un site propre à double sens du carrefour de la RD 11 (route de la Doux à Montbonnot) jusqu'au lycée horticole, et même jusqu'au carrefour de la RD 11B (voie en S à Saint-Ismier), implanté côté sud ;
- une voie centrale réservée (avec alternat matin/soir) de part et d'autre, jusqu'au chemin de Savardin à Montbonnot et au bar du Square à Saint-Ismier (entrée sur la future place centrale) ;
- des couloirs latéraux devant les tennis à Saint-Ismier, permettant de rendre les bus prioritaires pour l'entrée sur la place dans le sens vers Grenoble et la traversée du passage rétréci dans le sens opposé.

On doit éviter le plus possible de créer des surlargeurs de chaussée qui accentuent l'aspect routier (tourne à gauche souvent injustifié) en jouant sur l'utilisation de feux tricolores avec cycles appropriés⁶. Il en résultera un certain apaisement de la circulation automobile, cela contribuant au renforcement de la sécurité et de la perception urbaine de la voie ainsi que de l'attrait des modes alternatifs à la voiture.

4.2 La création de places :

L'aménagement de véritables places urbaines permet de rompre la continuité routière, d'embellir la ville et de créer des espaces propices aux échanges et au développement des commerces.

a) Montbonnot/Biviers

Dans le tronçon frontalier entre Biviers et Montbonnot, la structuration de l'espace est à examiner en tenant compte de la desserte des implantations commerciales existantes et des nouvelles constructions envisageables. Un projet global sur la section est nécessaire, intégrant notamment la préservation d'espaces verts.

La conservation mur du parc du château de Serviantin constitue une contrainte pour l'élargissement de la plateforme de la RD en vue d'intégrer un site propre TC, des solutions alternatives sont envisageables.

D'autre part, le projet sur cette section doit intégrer le magasin Super U et la station-service, qui ressortent actuellement comme des éléments non-urbains et agressifs dans l'environnement.

[à compléter par un schéma]

⁶ Le site propre peut toutefois être réduit à une voie sur une courte distance en quelques points pour faciliter les échanges entre la RD 1090 et des voies de desserte (avec équipement en feux tricolores).

b) Entrée de Saint-Ismier (collège-Agora)

Voici un schéma de principe possible d'aménagement de place reposant sur trois idées :

- corriger le « coup parti » des Jardins Evergreen : élargissement de la plateforme pour éloigner la circulation routière, plantations d'alignement, structuration de l'entrée sur la place par implantation d'immeubles côté opposé (la distance entre façades des immeubles serait de 30 mètres) ;
- dégager la vue, au nord vers l'Agora, au sud vers la vallée (terrasse bordée par une balustrade);
- créer un pôle commercial et d'équipements.



La place a 80 mètres de largeur dans sa partie centrale, ce qui permet d'organiser espaces piétons, espaces verts et stationnement de façon satisfaisante.

Le soutènement côté Agora peut bien sûr être décomposé en plusieurs gradins. La figuration des immeubles est purement indicative (les constructions doivent être fragmentées et non réalisées sous forme de barres).

A titre d'exemple, on montre l'implantation d'un bâtiment public et d'un terrain de jeux pour enfants. Il faut penser aux équipements publics !

Pour garder la trouée vers la vallée, il faut que les parcelles en contrebas ne soient pas constructibles de façon dense. **Ce point est important : si on autorise une uniformité de densité le long de la route, il ne sera pas possible de dégager des intervalles suffisamment larges entre bâtiments pour contrer la perception d'une urbanisation continue.**

c) Centre Saint-Ismier (Casino)

Le schéma ci-dessous donne un exemple à minima d'aménagement possible, renforçant les implantations commerciales. Le fonctionnement routier repose sur la mise en place de feux tricolores avec priorité aux bus.

Un projet plus ambitieux pourrait intégrer la refonte de l'implantation commerciale actuelle côté nord et l'utilisation de l'espace actuellement occupé par les terrains de tennis.



Nota : le projet ci-dessus comporte une piste cyclable bidirectionnelle ; la séparation en deux bandes cyclables unidirectionnelles est peut-être préférable. D'autre part, on n'a figuré qu'une voie bus latérale alors qu'une voie dans le sens vers Bernin pourrait aussi être utile.

4.3 Les formes urbaines :

Ce qu'il faut absolument éviter, c'est la multiplication de l'implantation d'immeubles sans unité, ni relation à la RD, sur la base du parcellaire existant (les exemples commencent à être nombreux : à Saint-Ismier les immeubles de bureaux du carrefour du Rivet, les immeubles d'habitation face à la boulangerie et dans le virage avant la montée vers Bernin, puis les constructions en cours : Les Jardins Evergreen, l'Ismérial, le Cos de Vesta, à Biviers le projet dans le parc de Serviantin).

On peut s'interroger aussi sur le principe d'une limitation uniforme de la hauteur des constructions (à 11 mètres dans le PLU de Saint-Ismier).

Pourquoi ne pas s'affranchir du parcellaire existant et de la règle de hauteur en créant des secteurs à plan de masse à trois dimensions, après une étude architecturale soignée prenant en compte finement la topographie et l'environnement bâti ?

Le recours au plan de masse est en effet utile lorsque la structure foncière du secteur n'apparaît pas adaptée à la réglementation souhaitée, autrement dit lorsque la fixation de règles par terrains ne permet pas de réaliser l'objectif d'urbanisme poursuivi.

[donner des exemples montrant différentes possibilités de constructions structurées]

5. Conditions de l'intervention publique

5.1 Maîtrise publique

La réussite d'une opération ambitieuse, telle que nous la proposons, suppose, qu'au-delà des prescriptions qui peuvent être inscrites dans les PLU, les collectivités territoriales concernées s'engagent dans une politique de maîtrise forte :

- du foncier (emplacements réservés, utilisation du droit de préemption urbain),
- de la construction dans les secteurs-clés (création de places, structuration en hameaux) par recours aux outils d'aménagement opérationnel : DUP, ZAC.

Pour que la maîtrise publique puisse se développer de manière efficace, il est nécessaire qu'un libre cours ne soit pas laissé à l'initiative privée, fortement aiguillonnée par les augmentations de COS le long de la RD. Il pourrait notamment s'avérer utile de recourir à l'instauration d'une servitude d'attente (en application de l'article L123-2a du code de l'urbanisme), permettant, pendant une durée de 5 ans, de limiter la constructibilité sur une zone délimitée.

Le souhait de ne pas créer de distorsions entre propriétaires ne doit pas conduire à empêcher la mise en oeuvre d'une politique d'urbanisme forte et soucieuse de l'intérêt général.

D'autre part, la coordination des actions des collectivités territoriales est indispensable. Cette coordination pourrait s'appuyer sur un outil de type « contrat d'axe »⁷. La Communauté de communes Le Grésivaudan pourrait être pilote.

5.2 Prise en charge du projet d'aménagement spécifique pour les TC

Dans un premier temps, il est indispensable qu'une étude soit menée en vue de proposer des possibilités de projets d'aménagement pour un TC performant empruntant la RD 1090 entre Crolles et Meylan. Sans que cela nécessite un engagement de leur part pour la suite, une telle

⁷ Le contrat d'axe a été expérimenté à l'occasion du projet de la ligne de tramway E entre Grenoble et Le Fontanil. Il définit les engagements de chacun des partenaires en accompagnement du projet de tramway, en particulier à l'horizon des cinq années qui suivront sa mise en service.

étude pourrait être financée et pilotée conjointement par le Conseil Général et par la Communauté de communes Le Grésivaudan. Elle doit intégrer les besoins liés aux aménagements cyclables, pour lesquels la communauté de communes mène déjà une action (schéma directeur et charte des aménagements cyclables).

Elle est le préalable à la définition dans les PLU de règles préservant l'avenir, concernant notamment la largeur de plateforme de la RD 1090 et les emprises pour l'aménagement de certains carrefours.

5.3 Progressivité de l'aménagement

Pour ce qui concerne l'aménagement de la plateforme de la RD 1090, il n'est évidemment pas question de démolir des sections récemment rénovées. Le programme doit être échelonné dans le temps.

Pour l'aménagement des places et des secteurs qui relèveront d'une maîtrise d'ouvrage publique, des priorités seront à établir, le plus important étant de pouvoir maîtriser l'évolution des parcelles de terrain sensibles.

5.4 Ressources financières

Tout serait plus simple si les communes pouvaient récupérer une part significative des plus-values foncières générées par les augmentations de COS qu'elles inscrivent dans leurs PLU⁸.

A défaut il faut veiller à être le plus strict possible quant aux charges imposées dans les zones bénéficiant d'un COS élevé : voir ce qu'il est possible d'exiger, hormis l'obligation de réaliser un pourcentage de logements sociaux. En particulier, pourquoi ne pas étudier la possibilité de créer une taxe d'aménagement prenant en compte une partie du coût des aménagements spécifiques aux TC ?

D'autre part, les projets peuvent inclure la construction de bâtiments sur des terrains publics, susceptibles de constituer une ressource en cas de revente ou de location pour usage commercial.

Enfin, on doit s'interroger sur l'intérêt d'augmenter de manière significative dans les budgets communaux les recettes provenant de la taxe foncière sur les propriétés bâties : ces recettes n'ont en effet absolument pas suivi la forte hausse des coûts de l'immobilier.

⁸ Voici un calcul d'ordre de grandeur donné sous toutes réserves : à Saint-Ismier, si la zone densifiable le long de la RD 1090 représente une superficie de 130 000 m² et si la plus-value liée au COS de 0,7 atteint 300 euros/ m², la plus-value globale serait de près de 40 millions d'euros.