

Groupes de TRAVAIL numéro 1 & 2

Séance de travail le 25/01/2025 en salle de LA CASERNE.

Exceptionnellement, à la fin de la matinée des groupes de travail, il a été décidé de faire un seul compte-rendu des travaux des 2 groupes étant donné que les propositions faites étaient identiques. Ainsi ce compte-rendu recueille les travaux des Groupes 1 & 2.

Personnes présentes :

Le groupe de travail N°1 est complet.

Mme Alice BELLON	Chemin du retour	Rapporteuse
Mr Christophe KILIDJAN	Chemin du retour	
Mr Daniel COUDRY	Secteur Piat	
Mr Médéric JAMBON	Secteur Piat	
Mr Eric THOUVENOT	Secteur Piat	Secrétaire
Mr Denis COUDRY	RD 1090	
Mr Philippe KAHANE	RD 1090	
Mr Henry DUTET	Autre secteur	
Mr Alain MARIONNEAU	Autre secteur	

Le groupe de travail N°2 est complet.

Mr Maurice PEDRONO	Chemin du retour	Remplaçant de Mr AYACHE
Mme Laurence WAGREZ	Chemin du retour	
Mr Jacques DENARIER	Secteur Piat	
Mr Roland LIDIVINI	Secteur Piat	Remplaçant de Mme SENDEL
Mme Josette INARD	RD 1090	
Mme Véronique CHAPUIS	RD 1090	Remplaçante de Mme VELASQUEZ
Mr Eric JAUSEAU	RD 1090	

La séance de travail est ouverte par les interlocuteurs du conseil Municipal (Mme LAMBINET, Messieurs ANCELIN et CHARPENTIER) à 9h07.

Un représentant de la Société CERYX Trafic Système est présent afin de répondre à toutes les questions des groupes de travail au sujet des "Etudes d'aménagement et de fonctionnement du carrefour RD30 (Rte de St-Pancrasse) – RD1090 (Rte de Chambéry) – Chemin du Piat – Chemin du Ferronnier, à Saint-Nazaire-Les-Eymes" réalisées par cette Société.

Les membres présents de l'équipe municipale font de nouveau un rappel aux groupes de travail que les propositions faites soient à même de répondre aux objectifs suivants :

- 1/ Sécurité des modes actifs, pointée comme point noir dans les études, notamment pour la RD1090.
- 2/ Apaisement du Centre-Ville.
- 3/ Limitation des "shunts".
- 4/ Développement des modes doux.

Il est rappelé que les objectifs sont différents des moyens (par ex. mise en place d'un Stop ou d'un sens unique) qui peuvent être proposés pour remplir ces objectifs.

Documents de travail

- Etude de déplacement ; fichier « citec_phase_2_et_3_etude_deplacements_20220920 ».
- Fiches actions ; fichier « 21024.0 Fiches Actions 20221102 MGR ».
- Etudes d'aménagement et de fonctionnement du carrefour RD30 (Rte de St- Pancrasse) - RD1090 (Rte de Chambéry) - Chemin du Piat - Chemin du Ferronnier, à Saint-Nazaire-Les-Eymes.

Documents manquants :

- Horaires du/des camions poubelles + plan de giration.
- Plan de circulation et horaires des autocars qui ont des lignes traversants le village.

Méthode de travail

Utilisation de la méthode "Post-It" pour rassembler les idées du groupe, classées selon 3 couleurs :

- Post-It rouges > Idées REFUSEES par le groupe de travail ;
- Post-It jaunes > Questions du groupe de travail à l'issue de l'étude des documents ;
- Post-It verts > Idées proposées par le groupe de travail.

Rendu du travail

POST-IT ROUGES :

- Les groupes de travail sont TOTALEMENT contre la sortie des véhicules sur la RD1090 venant du PIAT. Cela ne fera qu'aggraver l'engorgement du trafic sur la RD1090, alors que le flux descendant des véhicules sur le PIAT est actuellement faible (voir Etude CERYX)). A noter par ailleurs : (i) que cette solution (sens de circulation S > N sur le chemin du Piat haut) n'est pas celle qui avait été privilégiée par l'étude de déplacement faite par la société CITEC, et que (ii) les études d'aménagement et de fonctionnement du carrefour RD30 faites par la Société CERYX avaient comme donnée d'entrée du cahier des charges, le passage à sens unique du chemin du Piat dans le sens S > N, ce qui en biaise les résultats par rapport à d'autres solutions. Il s'agissait plus particulièrement de favoriser un accès direct à la RD1090 pour le camion de ramassage des ordures, ainsi que pour les futurs résidents des bâtiments COGEDIM. Ce point a été confirmé par le représentant de CERYX présent à la réunion.
- Les groupes de travail sont TOTALEMENT contre les Feux tricolores en raison de plusieurs aspects :
 - Création d'embouteillages sur la RD1090 où à ce jour les temps d'attente moyens sont tout à fait acceptables, notamment aux heures de pointe (17 à 18 sec d'attente moyenne aux heures de pointes, cf. document CERYX). Les véhicules en provenance de la route de St Pancrasse déclencheront le passage au feu rouge, ce qui contribuera à majorer les bouchons.
 - Génération de plusieurs shunts (alors que l'idée de départ était précisément d'en supprimer un), tout particulièrement sur le chemin du Retour (pour les véhicules roulant en direction de Grenoble), sur le chemin du Cerf (pour les véhicules roulant en direction de Bernin), et sur le Parking de St Pancrasse (pour les véhicules descendant la RD30).
 - Exposition à des nuisances sonores supplémentaires avec surtout un impact carbone et sur la santé non négligeable. En particulier, du fait des arrêts et démarrages brusques des véhicules, la concentration maximale de nanoparticules, très délétères pour la santé, y a été mesurée comme 29 fois plus élevée que sur les routes où les véhicules circulent librement, sans arrêts¹.

¹ Anju Goel, Prashant Kumar. *Atmospheric Environment*, 2015; DOI: [10.1016/j.atmosenv.2015.02.002](https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2015.02.002).

- Possibles effets contre-productifs en matière de sécurité, incluant entre autres l'accélération de certains conducteurs à la phase orange, ou l'accélération des véhicules après la zone de détection ou après le feu ².
- Les abaques du Cerema (Fig.1, ci-dessous), fournies dans le document CERYX, montrent qu'en heures de pointe, le matin comme le soir, le carrefour Piat/RD1090/RD30 se trouve entre la non-utilisation et la mise en place de feux tricolores. Le choix d'implantation des feux ne dépend alors plus que d'autres facteurs, et tout particulièrement de la faible visibilité au niveau de chemin du Piat dans le seul cas où le sens de circulation serait inversé par rapport à ce qu'il est actuellement. Ce à quoi les deux groupes de travail sont opposés. En d'autres termes, si le chemin du Piat garde son sens de circulation actuelle, la mise en place de feux devient inutile.

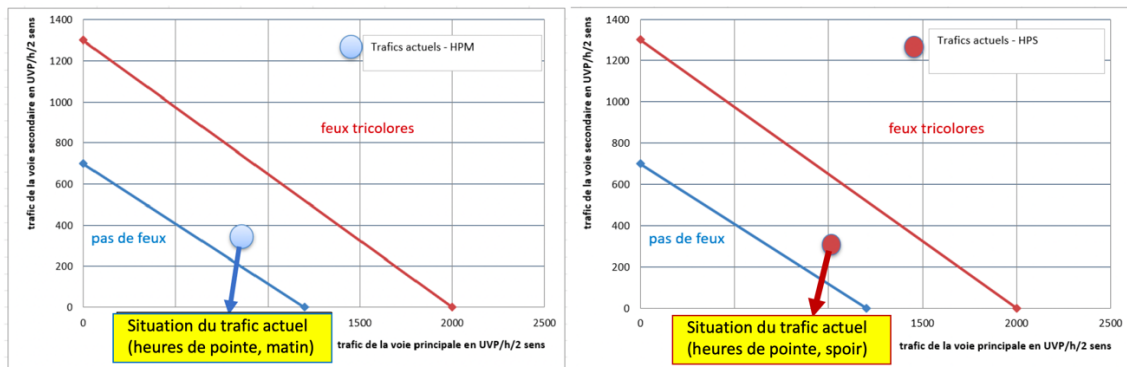


Fig.1. Abaque du Cerema, heures de pointe, carrefour RD1090/Piat/RD30 (cf document CERYX, p 26-27).

- Les groupes de travail ne souhaitent pas, en guise de ralentisseurs, la mise en place de pavés, il faut ABSOLUMENT ne pas générer de bruit supplémentaire en implantant un dispositif urbain spécifique.

POST-IT JAUNES :

- Quel est le taux de saturation du carrefour sur la RD1090 ?
- Combien de convois exceptionnels passent par jour/semaine ?
- Quelles sont les dimensions des convois exceptionnels ?
- Comment les convois exceptionnels vont pouvoir passer avec des feux tricolores ou rond-point ?
- Les aménagements sur la RD1090 impliquent-ils la Préfecture dans la mesure où circulent des convois exceptionnels.
- Les dégradations éventuelles des signalétiques (panneaux flèches bleues, poteaux...) après les passages de convois exceptionnels sont-ils à la charge de la commune ou les frais occasionnés sont remboursés ?

POST-IT VERTS :

- Pas de Feux tricolores sur le RD1090.
- Laisser la partie haute du chemin du Piat à la descente depuis la RD1090 de déplaçant (modifiant) l'implantation de la barrière rouge sur le trottoir de la RD1090.
- Maintenir les arrêts de bus tels qu'ils sont actuellement.

² <https://www.msr25.doubs.developpement-durable.gouv.fr/fiche-22-a-feux-asservis-a-la-vitesse-dits-a728.html>

POST-IT VERTS (Suite) :

- Penser le projet en 2 temps :
 - Laisser la circulation actuelle et réaliser des aménagements urbains légers pour la sécurité des riverains,
 - Puis ré-évaluer à l'usage, avec réaménagements ultérieurs avec le Département si besoin.
- Dans l'immédiat peuvent être envisagés :
 - Marquage au sol pour la sécurisation des piétons ;
 - Zone 30 km/h sur toute la traversée de Saint Nazaire les Eymes (SNE) sur la RD1090 ;
 - Peintures au sol avec couleurs vives ET peintures formes 3D avec éclairages LEDS soutenus ;
 - Aménagements d'infrastructures urbaine pour faire ralentir, par ex. de type haricot comme en regard de l'établissement De Nardi (ci-dessous, Fig.2A) ;
 - Radars Sanction et/ou pédagogiques indiquant la vitesse de part et d'autre du carrefour Ratz/RD1090/Achard ;
 - Début de la zone de ralentissement à envisager dès l'entrée du village, chez Agrima Chatain, avec proposition de rond-point ou feux tricolores à détection (voir ci-dessous Fig.2B, Etude CITEC, page 50), avec une concertation obligatoire avec les riverains concernés.
 - Le projet impactant toute la commune, et la population de SNE n'ayant pas été consultée ni mise au courant des conséquences économiques, les groupes de travail proposent la réalisation d'un sondage (voir par ex. l'initiative menée à Crolles : www.jeparticipe.crolles.fr).



Fig.2A. Haricot en face de l'établissement De Nardi.

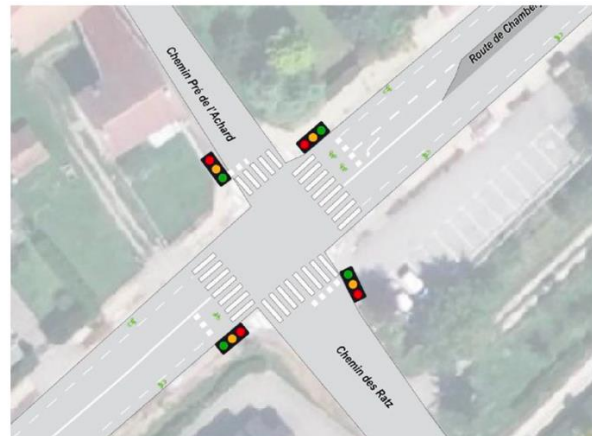


Fig.2B. Aménagement carrefour RD1090/Achard/Ratz.

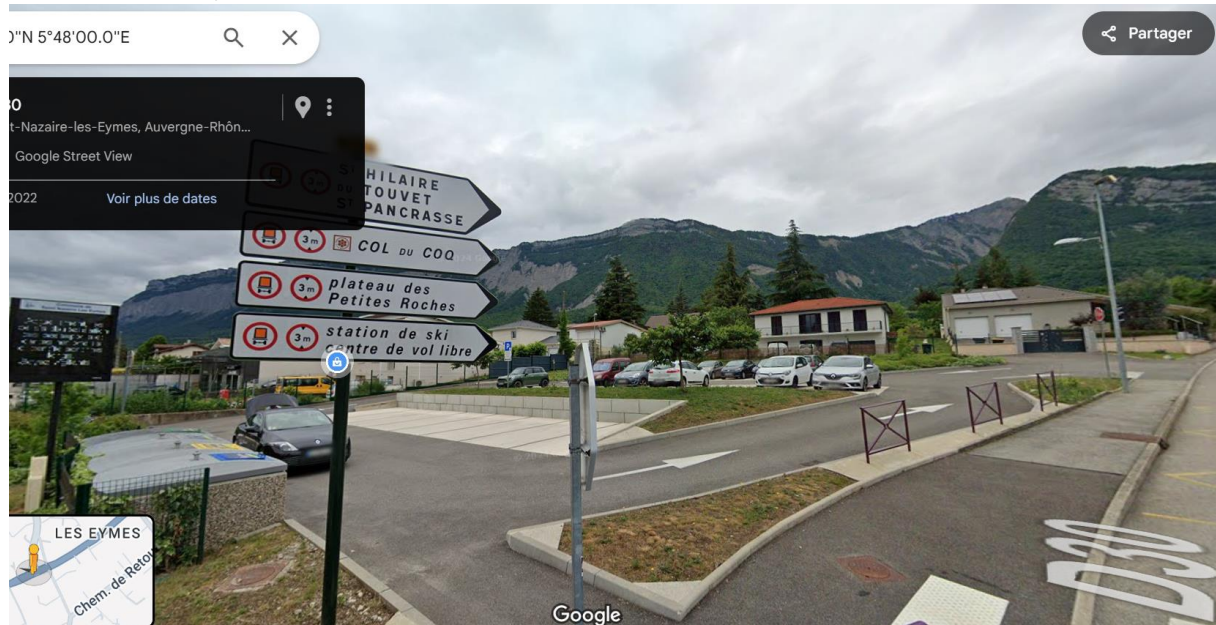
Echanges verbaux de fin de séance

▪ *Points d'apport volontaire (PAV) de la commune*

Les personnes formant les groupes de travail donnent leurs avis sur ces PAV qui viennent d'être implantés sur la commune de SNE pour ramasser tous les types de déchets des habitants de la commune. Il est notifié que certains PAV sont des points noirs pour la sécurité des riverains, des piétons et des automobilistes. Certains d'entre eux ne respectent pas le cahier des charges de la Communauté de Communes Le Grésivaudan (CCLG).

La seule justification d'une sortie vers le haut du chemin du Piat vers le RD 1090 , et donc la mise en place de feux tricolores, est la sortie 2 fois par semaine d'un gros camion ramasseur des PAV dont ceux de Cogedim, dont on nous dit qu'il ne peut pas prendre le virage de la D1090 vers le chemin du Piat en descente, tant en venant de Bernin (danger tourne à gauche) que de St Ismier (rayon de braquage pas adéquat).

Mais ce même camion, peut entrer sur le parking entre la D 1090 et la route de St Pancrasse pour ramasser les PAV, voir ci-dessous :



Ce camion tourne sur ce parking et en ressort donc avec des rayons de braquage aussi difficiles cela ne doit pas être un problème de prendre le chemin du piat à la descente en venant de St Ismier avec peut-être un léger aménagement du bord du trottoir avec le déplacement de la barrière rouge.

Le PAV de COGEDIM (Fig.3A), en cours de construction, expose directement le mode doux aux manœuvres du camion, ainsi qu'au risque de lâchage du PAV (Poids à vide : 2T) sur une personne en cas de défaillance technique de la grue. Le PAV devant la Boulangerie De Nardi (Fig.3B) impose un blocage de la circulation sur la RD1090 lors du temps de son ramassage. Sur l'exemple donné, la voiture ne pourrait pas passer si le camion de ramassage était en action, avec comme risque majeur qu'un automobiliste peu scrupuleux ou trop pressé passe de l'autre côté du haricot. D'autres PAV sont implantés sur les trottoirs de la commune (Fig.3C).



Fig.3A

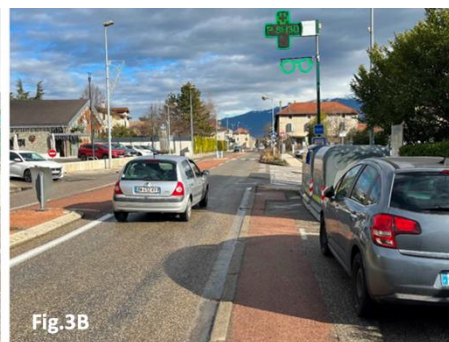


Fig.3B



Fig.3C

▪ *Autres sujets de préoccupation*

Les réseaux (ex. TELECOM) sont très mal placés sur certains passages, par ex. au niveau du chemin du Piat "bas" (cf Fig.4A-B-C). Cette semaine, un camion de la Société ZANON a accroché un câble de la fibre TELECOM, avec comme conséquence de déplacer violemment la Box Internet dans le domicile d'un riverain, heureusement sans gravité.

D'autres incivilités polluent les quartiers au quotidien, et notamment les vitesses excessives (Fig.4D, vers la ferme de Mme D., Chemin du Piat/Mairie).



FIN DE LA SEANCE DE TRAVAIL à 11h53