

Ville de Crolles
Ateliers du PLU / Élaboration du PADD
Déplacements
Jeudi 23 octobre 2008

Après des phases de concertation qui ont permis aux habitants, aux élus, aux techniciens, d'établir un diagnostic partagé de l'avenir de la ville, la ville aborde une phase essentielle de la constitution du futur PLU (Plan Local d'Urbanisme), celle de l'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Un volet du PLU qui formalise la vision politique globale de développement de la commune, sur tous ses aspects : quelle ville Crolles devra-t-elle être demain, quel développement envisage-t-on, comment y répondre ?

Il s'agissait ce soir de soumettre les premières orientations des élus municipaux déclinées à partir du diagnostic partagé, à l'avis, au point de vue et aux propositions des habitants présents pour affiner cette vision d'avenir en matière de déplacements.

Pour échanger, la salle comptait sur la participation de Gilbert Crozes, adjoint délégué à la voirie et aux équipements publics, Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional, Patricia Levasseur, adjointe déléguée à l'environnement, l'agriculture et à l'agenda 21, de techniciens municipaux et d'une vingtaine d'habitants.

**PRÉSENTATION DES ENJEUX IDENTIFIÉS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS
PAR L'AGENCE NEW DEAL**

I / LES CONSTATS

La demande de déplacement

Une part importante des déplacements est liée à l'attractivité de la commune : Crolles constitue le principal pôle du moyen Grésivaudan.

Sur les 7 600 emplois que compte la commune, 1/3 est occupé par des actifs de l'agglomération grenobloise. À l'inverse, plus de 50 % des actifs de Crolles travaillent en dehors de la commune. Les infrastructures éducatives (1 200 scolaires) et l'offre commerciale sont également génératrices de trafic.

Les modes de déplacement

Malgré une offre en transport en commun non négligeable, la voiture particulière demeure le principal mode de déplacement : 77 % des déplacements sont effectués en voiture contre 3,5 % seulement en transport collectif et 15 % à pied.

Le réseau des voies de la commune se structure à partir de deux axes principaux (la D1090 et l'avenue Ambroise Croizat) et d'axes secondaires (la rue de Belledonne, la rue F. Mitterrand, la rue Paul Éluard...).

L'évolution du trafic

Entre 2005 et 2007, on constate une diminution du trafic journalier aux portes de Crolles de 10 % (de 55 000 v/j à 50 000 v/j) notamment en raison de la mise en service du demi-échangeur de Bernin.

Le trafic sur l'avenue A. Croizat a ainsi baissé de 12 %.

À l'inverse, on constate une évolution du trafic sur les axes secondaires (+ 16 % rue de Belledonne, + 56 % dans la Plaine).

II / LES ENJEUX

Comment diversifier les modes de déplacement et organiser leur complémentarité ?

- > Quelle complémentarité et quelle structuration entre les réseaux de déplacement (transport en commun, modes doux, cheminements piétons, voiture...) ?
- > Comment développer les modes doux de déplacement au sein du territoire communal ?
- > Comment permettre une liaison cohérente avec les territoires limitrophes ?

Comment diversifier les modes de déplacement et organiser leur complémentarité ?

- > Quels principes de hiérarchisation des réseaux (voies interurbaines, voies inter-quartiers, voies de desserte des quartiers) ?
- > Quelle intégration du projet de contournement et du pôle multimodal au schéma global de transport et de déplacement ?

III/ LES APPORTS DE LA CONCERTATION

Il est important de sortir d'une logique du « tout voiture » pour l'organisation des déplacements et de promouvoir un aménagement moins générateur de mobilité.

Au sein de la commune, la priorité doit être donnée aux modes doux et aux transports en commun :

- > La priorité doit être donnée aux piétons en centre-ville,
- > La D1090 ne doit plus supporter un tel trafic,
- > La plaine doit être apaisée.

Pour les déplacements vers l'extérieur, il convient de privilégier les transports en commun en articulation avec le train et d'être particulièrement vigilant aux relations inter-rives.

LES PREMIERES ORIENTATIONS DU PADD

L'enjeu global sur la commune

Organiser une évolution de Crolles, dans une logique de développement durable, qui garantisse le maintien des grands équilibres et des qualités fondamentales de la commune ; piliers de la qualité de vie :

- La mixité sociale
- La mixité générationnelle
- L'équilibre entre les espaces bâtis et les espaces non bâtis
- L'équilibre entre les fonctions résidentielles, économiques et de services de la commune
- Le statut de pôle urbain rayonnant sur le Grésivaudan

Les orientations en matière de déplacement

Promouvoir une nouvelle logique d'organisation des déplacements

L'évolution de la mobilité est aujourd'hui telle qu'elle ne permet plus de gérer l'ensemble des déplacements au moyen d'un mode unique, la voiture. Il est désormais nécessaire, dans une véritable logique multimodale, de promouvoir une organisation des déplacements durable qui donne la priorité aux modes doux pour les déplacements à l'intérieur de la commune ou à proximité et les modes collectifs pour les déplacements entre la commune et l'extérieur

Les leviers :

- Délester les voiries internes de la commune de trafic qu'elles n'ont pas vocation à accueillir par la création de la voie de contournement permettant de rabattre le trafic de transit vers l'autoroute et d'apaiser les voiries du centre et de la plaine
- Développer des aménagements permettant la pratique sécurisée des modes doux (pistes cyclables, vélo station, cheminements piétons...)
- Rationaliser l'organisation des stationnements. Développer des parkings multi-fonctions (co-voiturage, vélo, arrêts de bus...)
- Concevoir une plate-forme multimodale dans la continuité de la voie de contournement permettant de faire l'interface avec le futur réseau TC du Grésivaudan, le réseau départemental et le réseau ferré régional

ECHANGES

➤ *La voie de contournement est censée "rabattre le trafic" vers l'autoroute, que cela signifie-t-il ?*

Gilbert Crozes, adjoint délégué à la voirie et aux équipements publics : Il s'agira d'une voirie communale dont le tracé flirtera avec les limites de la commune en contournant le centre, pour rabattre ensuite la circulation en provenance de Montfort (soit 8000 véhicules par jour) qui, pour une part importante, se constitue de voyageurs en transit dont la destination est soit l'agglomération de Grenoble soit la zone d'activités mais pas le centre village. La voie de contournement permettra donc d'évacuer ces véhicules du centre Crolles ou de la Plaine, utilisée aujourd'hui comme un itinéraire bis et dont le trafic a augmenté de 56 %. Une plaine où travaillent des agriculteurs, circulent des vélos et des promeneurs, et qu'il s'agit d'apaiser, sans parler même des objectifs de préservation de sa faune et de sa flore, ni même des questions de pollutions locales.

➤ *Où cette voie de contournement va-t-elle déboucher ?*

Gilbert Crozes, adjoint délégué à la voirie et aux équipements publics : Le tracé s'initie au départ de Montfort, suit le circuit de la limite de Crolles et débouche vers le Rafour où un rond-point sera créé. La voie mesurera 5 kilomètres environ.

➤ *Il ne s'agit pas d'un report de circulation vers l'autoroute ! En plus la commune de Lumbin va réaliser son propre contournement pour anticiper le regain de trafic généré par la nouvelle voie proposée. Raisonons de manière plus globale, des voies de contournement, des déviations, il en existe des milliers sur le territoire*

national à la seule faveur du péage autoroutier : c'est parce que le racket autoroutier est organisé, que de nouvelles voies périphériques se créent chaque année ! On sait qu'un déplacement via l'autoroute double le coût d'un trajet. Il faut engager une réflexion sur ce sujet et j'engage l'opposition parlementaire à proposer un rachat des concessions autoroutières. Localement, nous disposons d'une autoroute presque vide au cœur d'une vallée étroite. La solution consiste à ouvrir le péage pour libérer la circulation et éviter la création d'une nouvelle zone de bitume dans la plaine !

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : Lumbin réfléchit en fait à une solution pour dissuader le trafic de transit dans le cadre d'une convention avec la COSI qui lie Lumbin, Crolles, le Conseil général et l'Area. Il ne s'agit pas d'une déviation, rendue impossible aujourd'hui par l'urbanisation du territoire communal de Lumbin.

➤ *Et le projet d'entrée d'autoroute à la Terrasse, c'est abandonné ?*

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : C'est toujours à l'ordre du jour de cette même convention. Pas d'illusion cependant : l'entrée à la Terrasse ne résoudra pas le problème du trafic dans Crolles même ou dans la plaine crolloise dans la mesure où il serait erroné de penser que ce flux automobile vient du Touvet. En réalité, ce n'est pas le cas. La gratuité en soi ne constitue pas une solution au transit des véhicules au cœur de notre commune.

➤ *D'où viennent les automobiles alors ?*

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : De Lumbin, de Montfort, de la Terrasse, de la zone d'activité, etc. Pour résumer, le flux automobile vient massivement du sud du plateau, en aval du Touvet, dès lors la gratuité du péage ne résout rien.

➤ *La gratuité est une question essentielle à l'heure où les orientations du Grenelle de l'environnement, que l'on enterre aujourd'hui allègrement, engageaient à ne créer de nouvelles voiries qu'en cas d'absolue nécessité. Si un accès autoroutier se crée à la Terrasse tant mieux, mais dans tous les cas je préférerais un service public de l'autoroute plutôt qu'une multiplication des péages qui constituent un racket et imposent la création de déviations pour s'y soustraire !*

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : Vous suggérez donc de faire payer le contribuable plutôt que l'utilisateur ?

➤ *Je préfère que de payer de nouveaux rubans de bitume ! Il faut raisonner du global au local. Ce contournement c'est la répétition d'un acte mille fois répété, d'une politique publique qui marche sur la tête. La France est le pays le plus routier du monde. Il y a des routes de partout. Mais aujourd'hui il existe des*

verrous. Je préférerais des autoroutes gratuites, ouvertes à tous les citoyens, que voir se multiplier les déviations et les dos d'âne pour lutter contre les automobilistes qui n'empruntent pas les voiries payantes !

➤ Remettons le PLU en perspective. Il engage une réflexion sur une durée de vie de 20/25 ans. Nous réfléchissons à des orientations pour l'avenir. Ce qui est certain, c'est que les transports individuels vont décroître. Les orientations issues de la concertation indiquent que nous voulons moins de voitures. C'est certain. Alors pourrait-on enfin parler du cœur du sujet, le développement des transports collectifs et des modes alternatifs, arrêtons de dévorer notre temps avec le sujet de la voiture !

➤ D'accord avec vous. Ne construisons pas une route de plus !

➤ Pourquoi compte-t-on seulement 3,5 % d'usagers des transports collectifs ? Est-ce que ce chiffre progresse ? Existe-t-il des dispositions pour accroître l'offre ?

➤ Près des gares, il y a de plus en plus de voitures, d'ailleurs on augmente les places de stationnement, donc à mon avis, ça progresse.

➤ Pour augmenter la part de voyageurs en transports collectifs, il faut mettre en œuvre une véritable politique tarifaire adaptée. À Grenoble par exemple, sur certains créneaux horaires, les déplacements sont gratuits pour les personnes âgées. Il existe aussi des formules d'abonnement variées pour diminuer le coût du transport.

➤ L'utilisation des transports en commun n'est-elle pas à l'image de l'offre réelle, dans un contexte où c'est l'offre pour la voiture qui est sans cesse augmentée ? Travaillons donc, à l'échelle du Pays du Grésivaudan, à une offre en transports collectifs plus importante. Toutefois, ce principe n'est pas non plus si simple à mettre en œuvre dans la mesure où l'utilisation des transports collectifs est inversement proportionnelle à la densité de la population. Classiquement, les gens disposent d'une maison et de deux ou trois voitures. Comment inverser ce mouvement ? Avec l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU), bientôt intercommunale puisque la COSI prend la compétence Transports, nous disposons d'un levier pour développer l'offre en transports collectifs. Mais sur le futur réseau, le transport collectif ne pourra jamais lutter à armes égales avec la voiture, il n'aura jamais la même souplesse. Il faudra donc s'atteler à "vendre" l'image du transport collectif. Nous avons derrière nous 50 ans d'offre de développement lié à la voiture dans les déplacements. C'est aussi un problème de comportement, qu'il faut travailler à faire évoluer, ce qui nous amène à des résultats possibles certes, mais à un horizon futur de 15 ou 20 ans.

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : Les chiffres indiquent une progression de l'utilisation des transports en commun notamment en termes d'accès à la zone d'activités. Ainsi 700 personnes se rendent chaque jour à ST en transports en commun, ce qui constitue une part non négligeable. Cela n'a pu être développé qu'au moyen d'un partenariat entre la collectivité et l'entreprise. C'est tout le travail à mener pour faire converger les efforts des associations, des

entreprises, des collectivités (Région, Conseil général, commune, etc.) pour aboutir à des résultats. En janvier 2008, on comptait 50 voyageurs commerciaux par jour sur la ligne Transisère et l'express de Crolles, huit mois plus tard, en retravaillant les horaires, cette fréquentation a triplé.

Quand la double voie ferroviaire sera livrée, dans un an, sur la ligne Moirans Saint Marcellin, et que les horaires là aussi seront recalés, nous allons gagner en efficacité. Par ailleurs sur cette question des transports alternatifs à la voiture, il ne faut pas oublier les 15% de déplacements effectués à pied, qui, s'ils sont de proximité, n'en peuvent pas moins être également augmentés parce que de petits trajets sont encore effectués en voiture.

➤ *Deux éléments sont absents du diagnostic présenté : pour éviter des déplacements en voiture par exemple entre le Centre et Belle Étoile, il n'y a pas d'offre de transport collectif. Aujourd'hui la voiture est indispensable pour effectuer ce trajet interne à la commune. À quand des lignes de bus intra-muros ? Deuxième point, pourquoi des projets de transports collectifs en site propre sur la rive droite ne sont-ils pas mentionnés, quand il s'agissait d'une demande résultant de la concertation avec les habitants ?*

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : La ligne 6100 permet ces déplacements jusqu'à Belle Étoile ou jusqu'au centre commercial, mais elle est très peu empruntée aujourd'hui. Nous n'avons peut-être pas suffisamment communiqué à ce sujet. C'est un chantier que nous avons en tête. Je vous livre l'état de notre réflexion sur cette question des déplacements intra-muros : en période de pointe (7h/9h et 17h/19h), il serait sans doute inutile de développer une offre jusqu'à Belle Étoile (les commerces sont par ailleurs fermés dans ces tranches horaires), qui ne correspond pas à l'attente des usagers qui veulent "aller vite". En journée, en revanche, nous allons créer une desserte pour laquelle une communication importante sera initiée. Le nouveau réseau devrait être déployé en Mai 2009.

➤ *Un cadencement plus rapide de la liaison entre le centre et l'espace Belle Étoile serait le bienvenu. Dans la journée, il n'y a rien. Sur l'inter-rives, pour aller à Brignoud, ça reste aussi très compliqué. Enfin, il y a des progrès à faire en matière de tarifs, notamment vis-à-vis de l'agglomération. Pourquoi vouloir faire de la concurrence avec la METRO ?*

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : Nous travaillons à des offres tarifaires cohérentes. Mais rappelons que chacun est responsable sur ses propres deniers du coût de l'offre de transports déployée. Dans certaines Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU), les recettes voyageurs constituent une part très marginale du financement des transports, pour d'autres elle est très importante. Par exemple cette part des recettes voyageurs représente 3% du financement pour le Pays Voironnais, 10% pour le Conseil Général, 30 % pour le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun), et 32 % pour la Région Rhône-Alpes. Quand on démarre un réseau, il faut que la tarification soit proportionnelle à la densité des lignes, la taille des infrastructures, etc. L'idée c'est plutôt que nous appliquions la moitié du tarif pratiqué dans l'agglomération. La question de la

concurrence n'existe pas : il s'agit de gagner, conjointement, sur le transport en commun, et donc de diversifier l'offre de services. Il ne s'agit pas de créer une offre concurrente, mais complémentaire. L'objectif est de pouvoir entrer dans nos vallées où l'offre départementale est insuffisante, que les jeunes de Villard-Bonnot par exemple puissent se rendre en bus à la piscine de Crolles.

➤ *Le projet d'un site propre sur la rive droite n'apparaît pas dans les réflexions du PLU, quid d'une réservation foncière à ce sujet pour installer un bus ou un autre mode alternatif de transport ?*

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : La réserve foncière existe souvent de fait. Par exemple l'avenue Ambroise Croizat est suffisamment large pour imaginer l'aménagement d'un site propre. L'emprise de l'avenue Joliot Curie est également très importante. Sur la départementale 1090, en suivant l'itinéraire de la ligne 6020, il sera sans doute judicieux d'aménager un site propre, sur les portions où l'on recense des difficultés. Là où la circulation est fluide, en revanche, cela ne semble pas nécessaire. Dans tous les cas, il faudra se saisir de la question à l'échelon intercommunal, parce que les véritables difficultés se situent au niveau des communes de Bernin, de Saint-Ismier, ou de Montbonnot. Le Schéma de COhérence Territoriale (SCOT), à l'étude, devra définir des objectifs et des règles à ce sujet.

➤ *À mon avis il faut innover sur la liaison Crolles/gare de Brignoud, oser des réalisations, même futuristes, qui garantissent les économies d'énergies sur cet axe. Il faudrait se lancer dans des ouvrages, même coûteux mais audacieux, pour créer une véritable liaison de tous les transports entre la plate-forme multimodale envisagée vers Casino et la gare de Brignoud. Autre chantier, le boulevard Ambroise Croizat, malgré la largeur des voies, constitue un véritable parcours du combattant pour les cyclistes !*

➤ *Moi, je trouve cet axe plutôt sécurisé avec les contre-allées. En revanche, le pont au-dessus de l'autoroute, lui, s'avère très dangereux en vélo.*

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : Sur les délais de la création de sites propres sur la départementale 1090, nous allons d'abord traiter les verrous évoqués précédemment. On ne peut "dérouler" 17 kilomètres d'un coup. Autre élément de réflexion, la problématique du stationnement dans le vieux village est extrêmement importante, il reste un travail en concertation à mener. Enfin, l'avenue Joliot-Curie ne me paraît pas constituer une priorité, à mon avis, il faut d'abord commencer par Montbonnot.

➤ *Pourquoi ne pas faire passer les convois exceptionnels sur l'autoroute ?*

Gilbert Crozes, adjoint délégué à la voirie et aux équipements publics : Parce qu'en France, contrairement à d'autres pays européens, les convois exceptionnels sont interdits sur l'autoroute. C'est le Préfet qui définit l'itinéraire que les convois exceptionnels empruntent dans Crolles. C'est d'ailleurs une donnée qui handicape notamment les projets d'aménagements du centre de Crolles.

➤ *La question des transports en commun est avant tout une histoire de culture. A-t-on mené des actions en direction de la jeunesse à ce sujet ? Parce que pour aller au foot, à la piscine, à l'école, on utilise la voiture. Autre problématique, pour un jeune qui rentre de Grenoble à 22h, il n'existe aucune possibilité de transport en commun. Des progrès restent à faire en matière de comportement comme d'offre. D'autant plus que, dans 10 ou 15 ans, nous serons obligés de nous saisir de cette question de manière radicale, parce qu'il n'y aura plus de pétrole.*

➤ *Je suis toujours surpris de constater le nombre de parents qui viennent chercher leurs enfants de 13 ou 14 ans en voiture à la sortie du collège. Si on ne fait pas du vélo à cet âge-là, on n'en fera jamais !*

➤ *Deux idées sur les transports en commun : d'abord il faut une offre plus sexy (en matière d'horaires, de cadencement et de coût) pour que l'envie existe. Deuxièmement, il faut mener une réflexion avec les communes de Bernin et Saint Nazaire pour assurer une liaison avec la gare de Brignoud.*

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : Nous procédons à la refonte du réseau depuis Mai 2007, avec l'objectif de créer des liaisons vers et à partir de tous les trains. C'est le cas sur la Zone d'Activités, mais l'offre n'est pas complète pour tous les Crollois. En Mai 2009 ce sera le cas, depuis la Terrasse par exemple, avec en parallèle le développement de la ligne 6100.

➤ *Les points de blocage sont dans les esprits. Pourquoi ne pas se servir de la plaine comme d'une réserve foncière pour réaliser un site propre de transports collectifs ? Deuxième élément de blocage selon moi : les tarifs. Pourquoi ne pas instaurer la gratuité totale des transports en commun ? Certaines communautés de communes ont tenté l'expérience avec succès, Châteauroux par exemple où le trafic en transports collectifs a ainsi doublé en 2 ans. Par ailleurs vous évoquez la disparité de la part de financement que constituent les recettes voyageurs, de 3 à 30%, mais sur cette part, variable, il faut ôter le coût des billets, les salaires des contrôleurs etc. Un coût qui est également à mettre en rapport avec celui de la voirie pour les automobiles, très élevé pour les contribuables. La gratuité n'est pas une utopie mais constitue une nécessité, il y a une volonté à impulser par la Ville d'autant que Crolles tient une place de poids au sein de la COSI comme au sein du pays Grésivaudan. Si l'on n'affiche pas cette volonté, raisonner à l'échelle de 15 ans me paraît inutile.*

➤ *Le principe de gratuité me paraît bizarre dans la mesure où transporter 80 kilos de viande, je veux dire une personne, a un coût énergétique. Et puis malgré la gratuité, les gens prendront leur voiture sans un véritable travail sur un changement des mentalités et des comportements. Il s'agit d'un problème de culture. Payer pour des transports collectifs ne me choque pas.*

➤ *On peut peut-être instaurer la gratuité sur une période déterminée, par exemple dans le cadre de la semaine de la mobilité, comme cela a été le cas en Savoie. Cela peut constituer des opérations de communication et de sensibilisation efficaces.*

➤ *J'ai évoqué, avec le Maire de Lumbin, la question de la voie de contournement, il est inquiet à ce sujet, car elle risque de générer un regain de trafic sur son territoire, ce pourquoi leur projet de déviation est toujours d'actualité. Il dit aussi qu'il n'y a pas eu de concertation avec sa commune sur le projet de contournement. À ce propos, quelle sera la géométrie de cette voie nouvelle ?*

Gilbert Crozes, adjoint délégué à la voirie et aux équipements publics : Entre 5 mètres et 5,50 mètres.

➤ *Est-ce logique de fabriquer une rue dans cette campagne ! Vous allez compter les macchabées sur ce type de voie, croyez-moi ! Autre question, en quoi la plate-forme évoquée sera-t-elle multimodale ?*

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : L'infrastructure de la future voie de contournement s'inscrit dans le cadre de la Loi Bouchardot. Dès lors, de multiples études (enquête publique, étude d'impact, etc.) seront menées pour ajuster le projet, dans ses données les plus techniques, aux objectifs de sécurité des usagers et à ceux développés par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Gilbert Crozes, adjoint délégué à la voirie et aux équipements publics : Par ailleurs, la concertation avec l'ancien Maire de Lumbin a bien eu lieu. Et à cette époque, la commune de Lumbin n'avait pas de projet de déviation. Aucun projet de cette nature n'est inscrit à ce jour dans son Plan d'Occupation des Sols. Les travaux de la plate-forme multimodale ont commencé, elle comprendra un parking de co-voiturage et un parking vélo vers Casino, pour les lier aux accès transports en commun. Un article va paraître prochainement dans le journal à ce sujet.

➤ *Votre multimodal, c'est toujours de la voiture ! Les transports en commun dans 6 mois vont traverser tout Crolles, c'est quand même plus intéressant d'aller prendre son bus à pied que d'utiliser sa voiture !*

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : Et pour un habitant de Laval ? Il faut qu'il puisse se garer à Crolles d'abord. Nous nous devons de penser à tous les usagers.

➤ *C'est un mauvais exemple. Cette plate-forme crée une rupture de charges dans tous les cas. Quand on utilise sa voiture pour utiliser les transports en commun, ce n'est pas logique, il faut un schéma cohérent !*

➤ *Vous constatez que les projets présentés sont contestés par la majorité des gens, et nos idées n'apparaissent pas dans les documents présentés par la ville ! Cela fait un moment que nous participons à des débats, des ateliers, des rencontres publiques, et on ne retrouve pas vraiment nos propositions. Les oppositions font partie de la réflexion, or elles n'apparaissent jamais dans les documents qui nous sont présentés. Les projets sont-ils déjà décidés ?*

Gilbert Crozes, adjoint délégué à la voirie et aux équipements publics : La voie de contournement a été approuvée par 65 % des Crollois lors des dernières élections municipales.

➤ *On n'a pas voté pour ça !*

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : Vérifions un peu ce que les orientations proposent. Chaque sujet est évoqué en trois mots. Dans les apports de la concertation il est dit qu'il " est important de sortir d'une logique du « tout voiture » par l'organisation des déplacements et de promouvoir un aménagement moins générateur de mobilité." Est-on d'accord ?

Il est dit qu'au "sein de la commune, la priorité doit être donnée aux modes doux et aux transports en commun :

- > La priorité doit être donnée aux piétons en centre-ville,
- > La D1090 ne doit plus supporter un tel trafic,
- > La plaine doit être apaisée." Est-on d'accord ?

Il est dit que pour "les déplacements vers l'extérieur, il convient de privilégier les transports en commun en articulation avec le train et d'être particulièrement vigilant aux relations inter-rives.". Est-on d'accord ?

➤ *Non !*

Didier Locatelli, agence New Deal : Un mot sur la démarche. Au départ il y avait quatre ateliers dont le compte-rendu exhaustif, 40 pages, est intégralement en ligne sur le site internet de la ville. Il comprend toutes les nuances de points de vue possibles. Ensuite nous avons rassemblé les éléments en commun et rédigé avec les participants eux-mêmes de chaque atelier une synthèse. Par exemple sur la déviation bien sûr que certains se sont opposés au projet quand d'autres l'ont approuvé, nous avons repris les éléments partagés. Les 3 ateliers étaient ouverts à l'ensemble de la population, et l'un était dédié aux moins de 25 ans. La mobilisation s'est effectuée sur la base du volontariat et de la sollicitation aléatoire par téléphone. Rappelons qu'au préalable s'étaient tenues 7 réunions publiques pour l'établissement d'un diagnostic partagé.

➤ *Les ateliers avaient lieu en juillet, alors de la concertation en juillet, franchement...*

Didier Locatelli, agence New Deal : Trois ateliers sur quatre ont eu lieu en juin. Ils ont donné lieu à énormément de matière, disponible intégralement sur le site de la ville. Ensuite il appartient à l'équipe municipale, seule légitime à faire des choix, de retenir ou de ne pas retenir les propositions. Mais dans tous les cas tout est public et transparent. Pour terminer, les thèmes inscrits dans la synthèse présentée ce soir ont été évoqués par tout le monde. La synthèse était rédigée en commun par les membres de l'atelier, ni par nous ni par la ville.

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : Pour être plus constructifs, si certains ont des idées pour aménager la traversée de l'autoroute, nous sommes preneurs.

➤ *Le pont de l'autoroute couvre 3 voies. Je suggère de réserver la voie du milieu aux piétons et aux cyclistes, ce qui obligerait les automobilistes à se pousser un peu mais sécuriserait la traversée !*

➤ *Moi, j'imagine bien une vaste couverture qui surplombe l'autoroute, avec dessus, pourquoi pas, un espace vert. Autre remarque, la gare de Brignoud compte seulement trois plots pour les vélos !*

Francis Gimbert, conseiller municipal, conseiller communautaire à la COSI chargé des transports, et conseiller régional : 50 places de vélos sont prévues gare de Brignoud. Au sujet du franchissement de l'autoroute, nous avons étudié avec des ingénieurs et des architectes de telles possibilités d'aménagements suspendus. Mais l'ouvrage culminerait à 11 mètres avec une pente de 5 % qui la rendrait impraticable aux poids lourds. Le projet en l'état est donc impossible. Mais nous pouvons tout à fait organiser des séances de travail durant lesquels nous planchions, croquis et projets d'architectes à l'appui, à des projets de franchissement de l'autoroute.

En guise de conclusion

“ Moi je suis très intéressé pour participer à des séances de création pour imaginer des aménagements, trouver des idées.” conclut un habitant, avant que des discussions plus informelles ne se poursuivent à la faveur de la levée de séance.