

**ATELIER COMPLÉMENTAIRE N°2
LUNDI 10 DÉCEMBRE 2007
LES DÉPLACEMENTS**

Pour animer, informer et répondre aux questions des habitants sont présents :

- Monsieur le Maire, François BROTTES
- Gilbert CROZES, adjoint au maire, élu aux travaux et aux voiries
- Francis GIMBERT, conseiller municipal et élu régional
- Françoise LORENTE, directrice générale des services
- Gérard DE FILLIPO, directeur des services techniques
- Karine TURGIS, responsable du service urbanisme
- Yan KASOROWSKY, agence d'urbanisme de la région Grenobloise
- Didier LOCATELLI, agence New Deal
- Georges FERREBOEUF, agence ELC2

Ordre du jour :

- I. Rappel de la démarche
- II. Les principaux éléments issus du 1^{er} atelier sur les déplacements
- III. Les éléments complémentaires apportés à la réflexion :
 - L'évolution du trafic sur les principales voiries de la commune
 - Le réseau des pistes cyclable
- IV. Les attentes exprimées par la population :
 - Les tris croisés sur la thématique des déplacements
- V. Débat avec la salle

I. RAPPEL DE LA DÉMARCHE

Il y a d'abord eu un pré-diagnostic, suivi de tables rondes citoyennes et d'une grande consultation. Le résultat de ces trois démarches de concertation a été présenté lors des 48^{èmes} États Généraux, en début d'année. Certains thèmes méritant d'être approfondis nous organisons des ateliers pour la recherche d'un diagnostic partagé. Les thèmes abordés en ateliers sont : économie et emploi (26 mars); espaces naturels et patrimoine bâti (23 avril), déplacements (14 mai) et composition urbaine et habitat (25 juin).

Ces ateliers se déroulent à partir du principe d'échange entre les citoyens participants et les élus présents.

À l'occasion du 1^{er} atelier sur le déplacement, les habitants présents avaient souhaité des précisions sur les points suivants :

- Les modes doux de déplacements
- La plate-forme multimodale
- Le contournement

II. LES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS ISSUS DU PREMIER ATELIER

La demande de déplacements

☞ **Des déplacements liés à l'attractivité de la commune**

Crolles est le pôle principal du Moyen Grésivaudan

- **6 500 emplois dont 1/3 occupé par des actifs de l'agglomération grenobloise**
 - Inversement 50 à 60% des actifs crollois travaillent dans l'agglomération grenobloise
- **Crolles compte 1 200 scolaires**
 - Inversement les lycéens de Crolles sont scolarisés à Villard-Bonnot, dans l'agglomération grenobloise voire à Chambéry
- **Crolles dispose de moyennes surfaces alimentaires et spécialisées (3 700 m²) qui attirent des habitants du Moyen voire du Haut Grésivaudan.**

☞ Une forte utilisation de la voiture malgré la qualité des transports collectifs

- En 1999, **58% des ménages crollois ont au moins 2 voitures** (51% en moyenne dans le Grésivaudan). 6% seulement des ménages crollois n'ont aucune voiture (9% dans le Grésivaudan)
- *Tous déplacements confondus* : malgré l'existence de transports collectifs fréquents (15 minutes en heures de pointe) vers la rive droite du Moyen Grésivaudan et l'agglomération :
 - **seulement 3,5 % des déplacements sont réalisés chaque jour en transports collectifs**
 - **15% à pied**
 - **77% en voiture (source : Enquête Ménages Déplacements –EMD-2002)**
- *Crolles – Bernin* : De même, malgré la place croissante donnée aux modes doux dans la commune, à peine 3 % des déplacements dans Crolles - Bernin sont réalisés en **vélo**, 25% à **pied**, contre 70% en **voiture** (source : EMD 2002)
- Les **causes** probables :
 - **facilité de circulation et de stationnement en voiture**
 - faiblesse des aménagements en faveur des transports collectifs par rapport à la voiture
 - faiblesse de l'information et de la communication sur l'usage des modes alternatifs

L'offre de déplacements

☞ Des enjeux communaux

- Le maintien de la **hiérarchie fonctionnelle des voies** inscrites au POS
 - voies interurbaines : RD1090 et RD10, future déviation
 - voies interquartiers
 - voies de desserte internes aux quartiers et lotissements

(PLAN)

- Compléter le réseau **piétonnier et cyclable**
 - Liaisons piétonnes est-ouest
 - Liaisons entre le centre ville et la ZA
- Une nouvelle **complémentarité à trouver entre urbanisme et déplacements**
L'aire de chalandise des transports collectifs est d'environ 300 m autour des lignes

de transport en commun.

Ainsi l'usage des transports collectifs mais aussi des modes doux augmente avec la densité de la commune et la part de logements collectifs.

Si Crolles compte un peu plus de 25% de logements collectifs contre une moyenne de 20% pour l'ensemble du Grésivaudan, on constate à l'inverse, une densité de 500 à 1 000 habitants par kilomètre carré dans la commune contre plus de 1 000 pour des communes comme Villard-Bonnot ou Domène.

■ **Soulager le centre de Crolles pour accéder plus facilement à l'A41**

- Crolles traversée par un flux de transit :
 - 20% de trafic de transit
 - 60% de trafic d'échanges entre Crolles et l'extérieur
 - 20% de trafic interne à Crolles

- 12 000 véhicules/jour sur la RN90
- La vocation de l'A41 est de capter l'essentiel des flux d'échange entre les secteurs périphériques et l'agglomération grenobloise

(PLAN)

■ **Optimiser le stationnement**

- Un stationnement abondant dans la commune notamment dans la zone d'activité
- Rappel : l'existence d'un stationnement à destination est le principal facteur favorisant la voiture au détriment des modes de déplacements doux et des transports collectifs

■ **Une nécessaire coordination entre les différents acteurs de l'organisation des déplacements (Crolles, COSI, CG 38, AREA, Pays du Grésivaudan-AOTU)**

■ **La localisation des lignes de transports collectifs à redéfinir avec les AOT (Autorités Organisatrices des Transports)**

■ **La traversée Crolles – Brignoud**

■ **Le Transport Collectif en Site Propre du Grésivaudan**

■ **Le pôle d'échanges de Crolles : au coeur de l'organisation des déplacements**

III. LES ÉLÉMENTS COMPLÉMENTAIRES APPORTÉS À LA RÉFLEXION

☞ L'évolution du trafic sur les principales voiries de la commune

(PLAN)

Gilbert Crozes : "L'étude comparative de la circulation entre 2005 et 2007 nous permet de constater un report du trafic routier d'environ 10 % des axes principaux vers les axes secondaires de Crolles."

☞ Le réseau des pistes cyclables (PLAN)

Gilbert Crozes : “Ce schéma présente l'état des lieux des pistes cyclables sur la ville. L'objectif des aménagements et des travaux envisagés est de relier facilement à vélo les habitants aux équipements dont dispose la ville.”

IV. LES ATTENTES EXPRIMEES PAR LA POPULATION

☞ Les “tri croisés” sur la thématique des déplacements

V. DEBAT AVEC LA SALLE

Le débat avec la salle porte sur les trois préoccupations apparues lors de l'atelier précédent :

- Les modes doux de déplacements
- La plate-forme multimodale
- Le contournement

■ Les modes doux de déplacements

Remarque : “Je suis assez surpris de voir que la liaison cyclable entre Brignoud et Crolles n'est pas considérée comme “chaussée partagée” (cf. schéma “le réseau cyclable”). Lorsqu'on l'emprunte à vélo, on se retrouve vite au milieu de la route !”

Remarque : “Voici selon mon avis, les trois principales difficultés concernant les modes doux de déplacement :

- Entre Montfort et Crolles, la piste cyclable n'est pas sécurisée.
- Il manque une piste sur la rue Belledonne.
- La traversée de Brignoud en vélo est largement insuffisante.”

Remarque : “Les problèmes de continuité et la mauvaise qualité de la voirie sont les points noirs à améliorer à l'avenir. Pour exemple, les voiries de l'allée des Érables ou de la rue Bouverie sont de très mauvaise qualité !”

Remarque : “Le schéma présenté est un peu optimiste (cf. schéma “le réseau viaire”), notamment au niveau des grands axes. Il y a encore beaucoup de choses à faire. Pour les voies secondaires, il faudrait réduire le trafic automobile pour sécuriser véritablement les modes doux de déplacement. Le vélo est aussi prioritaire que la voiture. N'oublions pas, aussi, d'envoyer un message fort aux automobilistes en leur rappelant la notion de partage de la route. Je pense particulièrement aux jeunes qui ne l'apprennent pas forcément dans le Code de la Route.”

Question : “Pourquoi la zone 30 s'arrête au niveau de la Mairie et ne continue pas plus loin ?”

Gilbert Crozes : “La zone 30 n’a pas été prolongée car les aménagements pour la faire respecter n’ont pas été réalisés. Nous avons déjà des difficultés à faire respecter la vitesse malgré l’aménagement des quatre plateaux.”

Monsieur le maire : “C’est exact, il serait opportun de prolonger cette zone 30 plus loin.”

Remarque : “Le problème des zones 30 est sans nul doute le manque de visibilité !”

Remarque : “J’attire votre attention sur le manque de stationnement pour les vélos. Si on veut à l’avenir se balader à vélo convenablement dans la ville, il faut penser à aménager des places de stationnement réservées aux cyclistes en particulier à proximité des équipements.”

Remarque : “Je rejoins cette remarque où effectivement je trouve anormal de devoir accrocher son vélo aux lampadaires.”

Remarque: “Aménager les abris bus de sorte qu’on puisse y accrocher son vélo.”

Remarque : “La principale difficulté des cyclistes résulte dans la complexité des continuités des pistes cyclables.”

Remarque : “Concernant la sécurisation des cyclistes, je suis surpris qu’il n’y ait pas encore eu d’accident. Certains endroits clés sont très dangereux avec un manque flagrant de visibilité.”

Réponse : “La ville est consciente de l’importance de ce dossier. Des pistes existent, elles doivent être entretenues et améliorées. D’autres sont programmées, elles compléteront le dispositif actuel.”

■ La plate-forme multimodale

Situation géographique

Monsieur le Maire : “La plate-forme multimodale est un lieu d’échanges entre différents modes de transports. Elle sert à poser son vélo ou sa voiture pour ensuite utiliser les transports en commun. La localisation du site (cf. plan) pour l’accueillir posait problème car les choix étaient peu nombreux. Deux autres hypothèses ont été avancées, mais celles-ci ne donnaient pas entière satisfaction.”

Remarque : “Il est primordial de se rendre compte qui seront les utilisateurs de la plate-forme et pour quel type d’utilisation. Pour moi, la localisation pose problème car ce n’est pas assez proche de la gare et trop éloigné de Crolles.”

Remarque : “Dans le 1^{er} atelier, nous soulevions deux soucis principaux. Tout d’abord la vitesse, dont l’aménagement de dos d’âne pour y palier a sensiblement été efficace. Et la saturation du trafic, qui aujourd’hui pose encore problème.”

Question : “Dans l’étude présentée aujourd’hui, pourquoi ne pas avoir mesuré le trafic par tranche horaire ? Cela nous aurait permis de connaître les moments clés de saturation.”

Karine Turgis : “Nous n’avons effectivement pas cette précision, car l’idée était de réaliser une comparaison entre 2005 et 2007. La conséquence sur le comptage est la suivante. On remarque une baisse du trafic sur les grands axes routiers (environ 10 %) avec un report sur les routes de la plaine et à l’intérieur de Crolles.”

Remarque : “Vous parlez de 10 % de trafic en moins sur les grands axes. Cela ne se voit pas. Je ne prends plus la route nationale car c’est un peu n’importe quoi (vélos sur les trottoirs...).”

Remarque : “Non, moi je le constate de chez moi !”

Remarque : “J’ai appris que les bus ne pouvaient plus se croiser sur la route entre la Mairie et le Pied de Crolles à cause des aménagements.”

Question : “En quoi la saturation pose-t-elle problème ? Le point positif est que celle-ci obligera certaines personnes à opter pour d’autres modes de transport que la voiture.”

Monsieur le Maire : “Les enjeux des encombrements sont multiples : la pollution, les nuisances sonores, la sécurité... Il manque aussi dans cette analyse l’impact produit sur la rive gauche.”

“Pour traverser la vallée avec des modes de transport doux, nous avons 4 hypothèses :

- Une passerelle d’une hauteur de 11 mètres et pouvant accueillir piétons et cyclistes.
- Un téléphérique
- Un élargissement de voie du côté du pont de la voie ferrée.
- Faire un pont dédié aux transports en commun et vélo.

Dans tous les cas, nous devons mener le débat en intégrant le passage à niveau complémentaire dans ces 4 hypothèses. Sans oublier la coopération, parfois difficile entre les deux communes concernées.”

Question : “Dans la mesure où le territoire concerné est vaste, l’Autorité Organisatrice des Transports Urbains peut-elle être maître d’œuvre de l’opération ?”

Monsieur le Maire : “Avoir un interlocuteur unique et solide pour négocier avec des grandes entreprises comme le Réseau Ferré de France par exemple est une bonne chose. L’AOTU peut aller au-delà de la décision des horaires de bus.”

■ Le contournement

Carte

Remarque : “Je ne comprends pas pourquoi nous tenons compte d’un projet âgé de plus de 30 ans !”

Monsieur le Maire : “Certes le projet est ancien, mais celui-ci a évolué avec le temps. Pour preuve, il n’est plus question d’une rocade mais d’une voirie urbaine.”

Question : “Où en sommes-nous précisément ?”

Monsieur le Maire : “Il ne reste que 3 parcelles à acquérir sur les 80. Les dernières sont les plus difficiles à acquérir. On voit bien aujourd’hui que l’utilisation des voies

secondaires en plaine est problématique et dangereuse. Une situation de fait qui risque de s'aggraver dans le temps. Il faut une route supplémentaire, on peut en discuter, mais il ne faut pas nier cette nécessité."

Question : "Que pensez-vous de l'idée de ralentir le trafic dans les voiries de la plaine ?"

Monsieur le Maire : "Les ralentisseurs perturbent la circulation des engins agricoles."

Remarque : "Si cette nouvelle route devait voir le jour, il faut alors être prêt à répondre à la question suivante : quel trafic ce nouvel axe va-t-il engendrer ?"

Question : "Pourquoi ne pas créer une sortie d'autoroute entre Crolles et le Touret ?"

Monsieur le Maire : "Offrir des alternatives différentes ne veut systématiquement pas signifier une augmentation de trafic mais une répartition différente de la circulation."

Remarque : "J'ai bien peur que le résultat positif (report du trafic dans les axes secondaires) risque d'être inversé, avec le contournement, en générant de nouveaux trafics !"

Gilbert Crozes : "On aimerait envoyer le trafic de la plaine sur cette nouvelle déviation. Le trafic en plaine c'est 2000 véhicules par jour. Grâce à ce contournement, la plaine deviendra un lieu plus tranquille pour circuler et faire autre chose."

Remarque : "Il y a des communes interdisant la voirie de la plaine sauf pour les véhicules agricoles !"

Monsieur le Maire : "Les communes agissant ainsi disposent d'une déviation à l'entrée !"

Remarque : "J'emprunte la route nationale régulièrement et le trafic est abominable. Je pense que le contournement déviera une partie de ce trafic mais il faut absolument, en même temps, améliorer les transports en commun."

Remarque : "Nous raisonnons, avec à l'esprit, la circulation que nous connaissons aujourd'hui. Il faudrait se projeter. Ne peut-on pas élargir la vallée avec deux voies de circulation au lieu de créer un axe supplémentaire ?"

Remarque : "De même, posons nous la question de la réduction de la place de la voiture. Cette déviation aura peut-être pour conséquence la création d'un appel d'air aux véhicules ce qui nous fera reculer dans notre réflexion. Pensons aux problèmes liés aux énergies non renouvelables. Notre utilisation actuelle de nos véhicules sera certainement différente dans les années à venir. Investissons plutôt l'argent dans les transports en commun."

Monsieur le Maire : "Le débat reste ouvert. Je tiens à vous remercier de votre participation. Le prochain rendez-vous est prévu pour le Lundi 17 Décembre dans le cadre de l'atelier complémentaire sur les formes urbaines."