

Compte rendu de la réunion publique du 18 mai 2019 Et si l'on utilisait moins la voiture ?

Introduction par Anne-Françoise Hyvrard :

- Le pourquoi de la démarche « Crolles 2020 » : Dissensions et difficultés pour mettre en œuvre le programme 2014.
- Le contenu de la démarche : les valeurs (Écologie, Solidarités et participation) et le processus (construction du projet avec les habitants).
- Les thématiques abordées lors des précédentes réunions.
- Le besoin de s'inscrire dans une dimension intercommunale : projet de territoire du Grésivaudan.
- L'objectif des différentes réunions : recueil de propositions. Mise en commun des idées lors d'une journée forum à l'automne. Document finalisé en novembre ou décembre à savoir le programme.
- La nécessité d'élaborer un questionnaire, outil de travail, pour aller à la rencontre des habitants.

De la discussion qui s'en suit, découle notamment la proposition de publier un journal en octobre qui détaillerait le déroulé de la démarche. Ce document venant compléter le blog et la page Facebook.

Déroulé de la réunion :

Cette réunion n'a pas eu de travail en atelier. Les échanges, propositions, discussions se sont déroulés au fil de la projection du diaporama.

Introduction au débat : Marc Brunello

- Les règles d'urbanisme (implantation des bâtiments) ont un impact sur les déplacements et la qualité de vie.
- Présentation du **PDU du Grésivaudan** (PDU= plan de déplacement urbain / Voir Diapos)
 - Quelques chiffres à retenir :
 - 80% des actifs se déplacent en voiture
 - 55% des déplacements font moins de km dont 80% en voiture
 - 30% de la consommation énergétique est dû aux transports
 - 42% gaz à effets de serre issus des transports
 - Solutions proposées :
 - **Agir sur les comportements** en privilégiant l'auto-partage, l'auto-stop organisé ou l'usage des modes doux.
- Présentation du **PLD de CROLLES** (PLD= Plan local de déplacement / Voir Diapos)
 - Objectif : **réduire la part de la voiture** et augmenter les autres modes de déplacement.
 - Blocage au niveau de l'exécutif de la commune : fin de non-recevoir pour mettre en place un processus participatif.
 - CROLLES est très sectorisé (POS de 1977) ; zones différentes avec des activités très sectorisées (habitat, économie, agriculture...), ce qui génère des déplacements.
 - Quelques chiffres :
 - **8500 habitants à Crolles,**
 - **9000 emplois sur la commune**
 - seuls **1042 Crollois travaillent à Crolles**
 - chaque jour : **2746 personnes quittent Crolles et 7662 personnes entrent dans Crolles**
 - Constats :
 - Transport en commun : il existe sur la commune, et vers l'agglomération, une offre conséquente, même si pas parfaite,

- Réseau piétons/cycles dense .20km de pistes cyclables avec une fréquentation non-négligeable mais qui peut être améliorée.
- Stationnement : pas de manque en stationnement sur les zones de services et de commerces. Centre-ville 365 places libres (48%) au moment le plus chargé de la journée, secteur commerces 98 places libres (38%).

Discussions :

- **Sur les problèmes de stationnements et notamment dans les lotissements : un ressenti pris en compte même s'il n'est pas toujours partagé.**
 - Pour beaucoup, le garage personnel ne joue plus son rôle, qui est de permettre de garer sa voiture.
 - Les places de stationnements sur l'espace privatif (dans l'emprise de son lot) ne sont, parfois, pas utilisées (portail à ouvrir, ...)
 - Cette non utilisation des places privatives conduit à une sur-utilisation de l'espace public qui n'a pas été dimensionné pour cela
 - Il existe, parfois, une méconnaissance des lieux disponibles pour le stationnement qui peuvent être à faible distance (quelques dizaines de mètres à 100-200m), conjuguée à une "flemme" de faire quelques pas
 - Non acceptation des contraintes. Ex : se garer à deux rues de son domicile.
- **Sur le bien -fondé d'une déviation**

Il y a 30 ans la déviation (qui a été portée de façon sincère et motivée par les élus) aurait peut-être pu se faire. Aujourd'hui les conditions ne sont plus remplies.

Les «axes structurants» de la commune que sont les 2 départementales (RD1090 et RD 10) et la rue de Belledonne sont chargées à l'heure de pointe mais seulement 19% du trafic qui entre et sort de Crolles est du transit. Dès lors la déviation est-elle pertinente, à quel coût et pour quelle utilité ?

Dès 2008-2009 le préfet a estimé que le projet n'était pas d'intérêt public, prenait sur l'espace agricole, avait un coût significatif et était de ce fait non réaliste.

La déviation ne verra donc pas le jour. Son efficacité ne peut plus être démontrée. Il faut donc trouver des solutions alternatives. Et acter qu'elle ne figurera pas dans le programme électoral.
- **Sur l'apaisement du cœur de ville**

Si l'apaisement du cœur de ville n'est pas solutionné par une déviation, comment faire ?

Crolles, contrairement à la Terrasse ou au Touvet, est un pôle d'attractivité économique et commercial. Ce qui est générateur de déplacements (modèle de la Terrasse non transposable). Mais cela permet aussi de limiter les déplacements vers Grenoble. Et de faire de Crolles un lieu attractif avec partage des équipements.

Pistes de réflexion :

 - Il faut avoir des "transversales", par exemple le chemin du trait d'union, S'échapper pour aller vers d'autres voies. Porosité.
 - Rendre la traversée du centre en mode doux moins anxiogène.
 - Penser à fluidifier le trafic. Exemple radar tronçon
 - Re-travailler le projet cœur de ville en identifiant au préalable :
 - les impondérables
 - les possibles
 - les souhaitables,
 -

Bernin, St Ismier, ... ont su changer les choses et créer de nouvelles ambiances.
- **Sur le diagnostic établi par le bureau d'études du PLD (ARTER)**

Les données :

Focus sur les entrées et sorties dans le secteur du Rafour aux heures de pointes le matin. Trafic constant au fil des ans. Vraisemblablement dû à l'augmentation de l'usage des transports en commun, du covoiturage, ...

➔ Pas d'augmentation du trafic.

Diagnostic non partagé avec la population

4 scénarios proposés, mais toujours non-partagé.

Scénario 1 retenu :

- hiérarchisation des voiries :
 - voiries structurantes séparant les modes doux de la voiture
Les 3 axes structurants doivent être opérants et garantir la place des vélos et des piétons. Les aménagements sont faits en fonction des usages. Exemple : pour les vélos il existe des usages différents.
 - voiries non structurantes en zone 30 et zone de rencontre (Le plus fragile est le plus prioritaire)

Ceci doit donner une ligne de conduite pour les aménagements à venir sur les 5, 10 et 20 ans.

➔ Le plan local de déplacement est sur le site de la ville.

Le constat :

Comment faire pour changer les comportements ?

- Bus est soi-disant cher ; mais souvent on ne connaît pas son coût, ni le coût réel de sa voiture.
- Pourquoi ne prend-on pas le vélo ? y compris pour des trajets courts.
- Comment initier et aider au changement ?

Pourquoi opter pour un changement radical ?

Il ne faut pas forcément chercher le changement à 100%. Toute évolution est bonne à prendre et à valoriser

- On peut de temps en temps covoiturer
- On peut de temps en temps prendre son vélo
- En cas de co-voiturage équivalent à une baisse de 15% de véhicules le trafic devient fluide sur autoroute.

Les solutions :

Pourquoi ne pas réfléchir à l'échelle du territoire à la politique du logement. Logements abordables et proches des lieux de mobilités (travail, commerce, activité = moins de déplacement). Partenariat à trouver avec les entreprises et les comités d'entreprise des grandes entreprises.

Nécessité que les transports en commun répondent aux besoins de l'utilisateur : se rendre au campus, aller au spectacle en soirée, prendre un bus le dimanche.

Au niveau du Grésivaudan pour 68% des habitants la 1^{ère} préoccupation est la mobilité : d'où la **volonté politique de créer une autorité unique pour le transport** (Voironnais-Métropole et Grésivaudan)

Inciter les entreprises à avoir des plans de déplacement. Exemple : plan de mobilité inter-entreprise . Afin de trouver des alternatives à la voiture avec un occupant.