

**ATELIER DU PLAN LOCAL D'URBANISME N°3**  
**LUNDI 14 MAI 2007**  
**DÉPLACEMENTS**

Les habitants de Crolles avaient rendez-vous ce lundi 14 mai 2007, à 20h30 en salle du conseil municipal. À l'ordre du jour de ce troisième atelier : "Déplacements". Pour animer, informer et répondre aux questions des habitants : Gilbert Crozes, adjoint chargé de la voirie, Bernard Fort, adjoint chargé de l'urbanisme, Francis Gimbert, conseiller municipal et élu au conseil régional, Françoise Lorente, directrice générale des services, Gérard di Filippo, directeur des services techniques, Karine Turgis du service urbanisme, Yan Kaczorowski et Frédérick Pontoir de l'agence d'urbanisme, Didier Locatelli, de l'agence New Deal, qui assure la présentation du diagnostic et des résultats des attentes des Crollois, Georges Ferreboeuf, animateur des débats, Agence ELC2.

"Bonsoir et merci d'être venus ce soir pour participer à ce troisième atelier. Nous allons aborder un thème important : les déplacements. Cela constitue une des préoccupations des Crolloises et Crollois. Nous attendons de vous que vous nous questionniez, nous donniez votre avis, votre opinion sur ce thème. "

**Quelques rappels**

**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<sup>èmes</sup> États Généraux, en novembre dernier. Certains thèmes méritant d'être approfondis nous organisons des ateliers, comme celui d'aujourd'hui, 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.

**LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS**

**1- Des déplacements liés à l'attractivité de la commune**

Crolles est le pôle principal du Moyen Grésivaudan :

- Crolles, un pôle économique :

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, un pôle éducatif :

Crolles compte 1 200 scolaires ;  
Inversement les lycéens de Crolles sont scolarisés à Villard-Bonnot, dans l'agglomération grenobloise voire à Chambéry

- Crolles, un pôle commercial :

Crolles dispose de moyennes surfaces alimentaires et spécialisées (3 700 m<sup>2</sup>) qui attirent des habitants du Moyen voire du Haut Grésivaudan.

## 2- 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)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

### 1- Les enjeux communaux

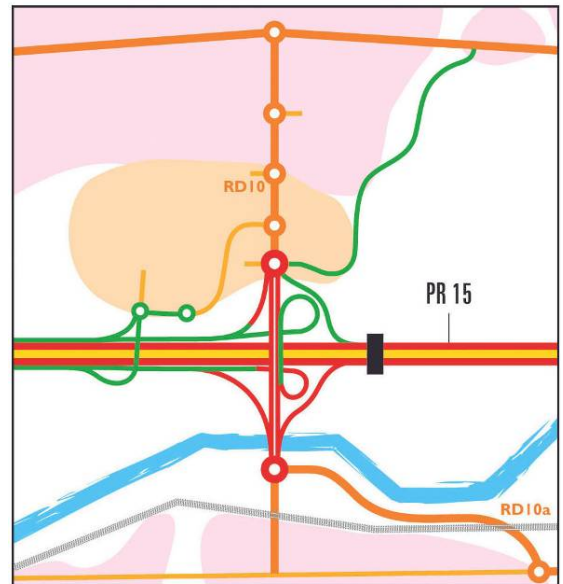
- Le maintien de la **hiérarchie fonctionnelle des voies** inscrites au POS :
  - voies interurbaines : RD1090 et RD10, future déviation
  - voies interquartiers
  - voies de desserte internes aux quartiers et lotissements
- Compléter le réseau **piétonnier et cyclable** :
  - Liaisons piétonnes est-ouest
  - Liaisons entre le centre ville et la ZA



- Une nouvelle **complémentarité à trouver entre urbanisme et déplacements** :

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

- **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



- **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

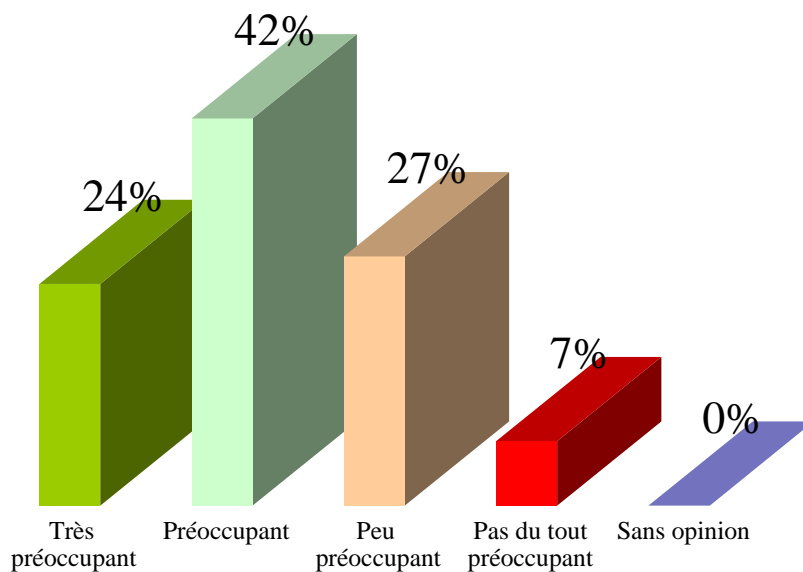
## 2- Les enjeux intercommunaux

- **Une nécessaire coordination entre les différents acteurs** :
- La **commune de Crolles** compétente en voirie et stationnement
  - La **COSI** compétente en équipements et en déplacements
  - Le **CG38** gestionnaire des routes départementales et des cars interurbains
  - **AREA** gestionnaire de l'autoroute A41
  - Le **Pays du Grésivaudan** (vers un ou deux périmètres AOTU ?)
- **La localisation des lignes de transports collectifs à redéfinir avec les Autorités Organisatrices de Transport** :
- Le projet de réseau prévoit la création de 2 lignes desservant finement Crolles
  - En complément aux lignes interurbaines « express » existantes qui pourraient ainsi améliorer leur vitesse commerciale
  - Ce nouveau réseau s'appuiera en outre sur la colonne vertébrale qu'est le TER et assurera l'accès depuis Crolles à la gare de Brignoud
- **La traversée Crolles – Brignoud** :
- Réflexions pour un franchissement piétons/cycles sécurisé entre Crolles et Brignoud

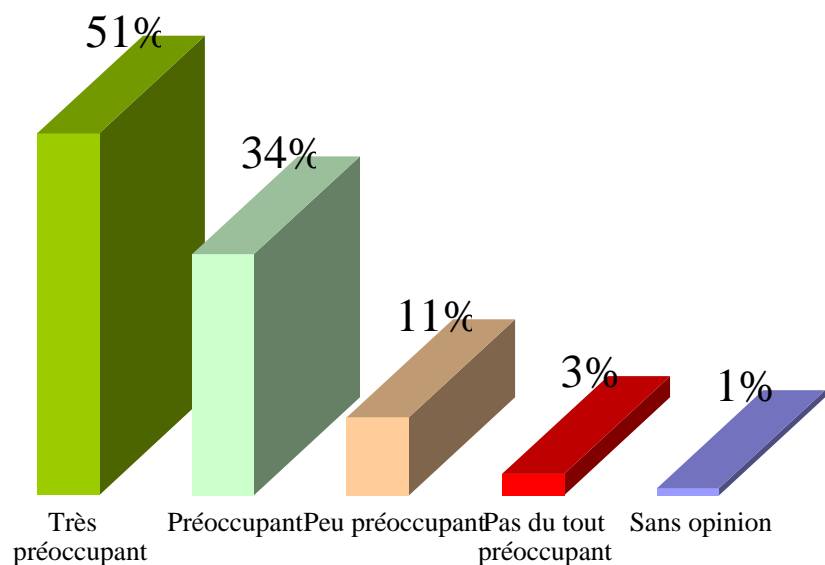
- Deux propositions techniques :
  - Une passerelle piétons/cycles à l'aval de l'échangeur
  - Un transport par câble entre la gare de Brignoud et le Raffour, éventuellement prolongé jusqu'à la Croix des Ayes
- Le transport collectif en site propre du Grésivaudan

## LES ATTENTES DES CROLLOIS PAR RAPPORT AUX DÉPLACEMENTS

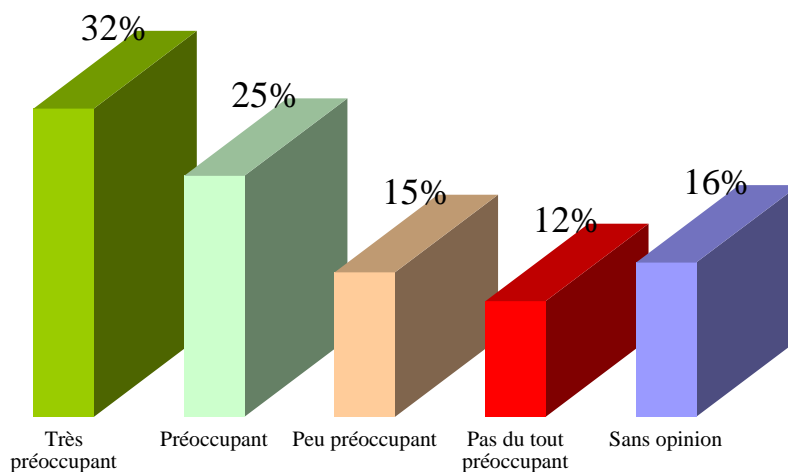
### 1- Les difficultés de déplacements



### Les difficultés de circulation à l'intérieur de la commune

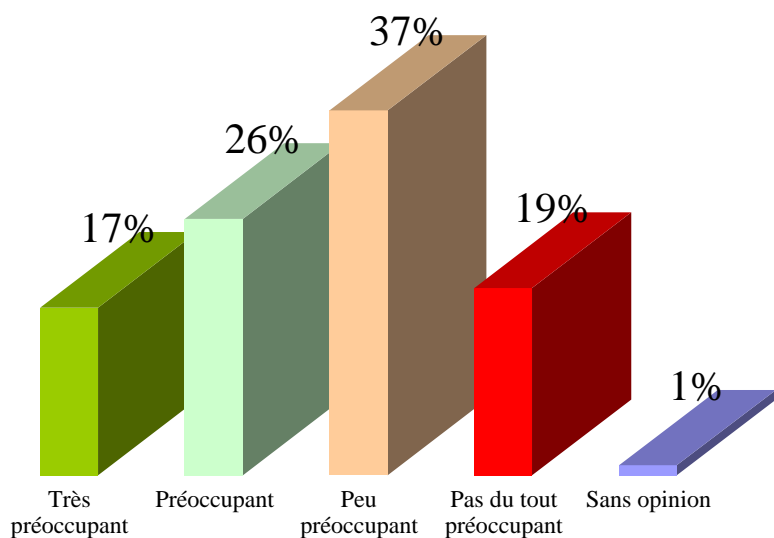


### Les difficultés de circulation vers Grenoble

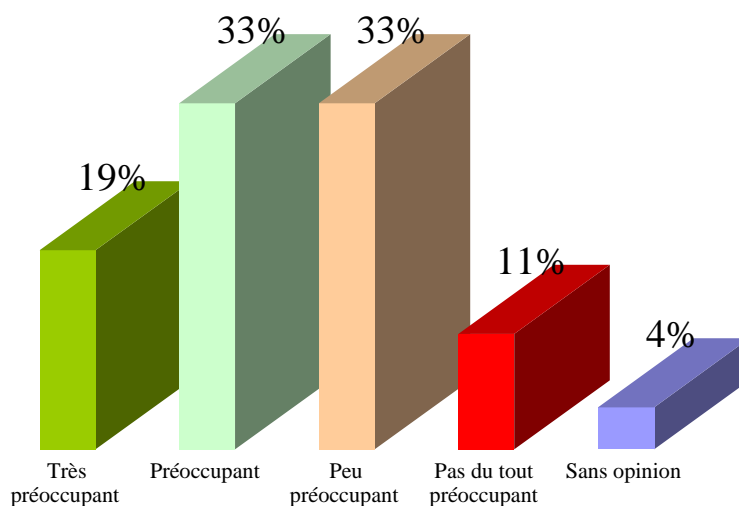


Les difficultés de déplacement entre votre domicile et votre travail

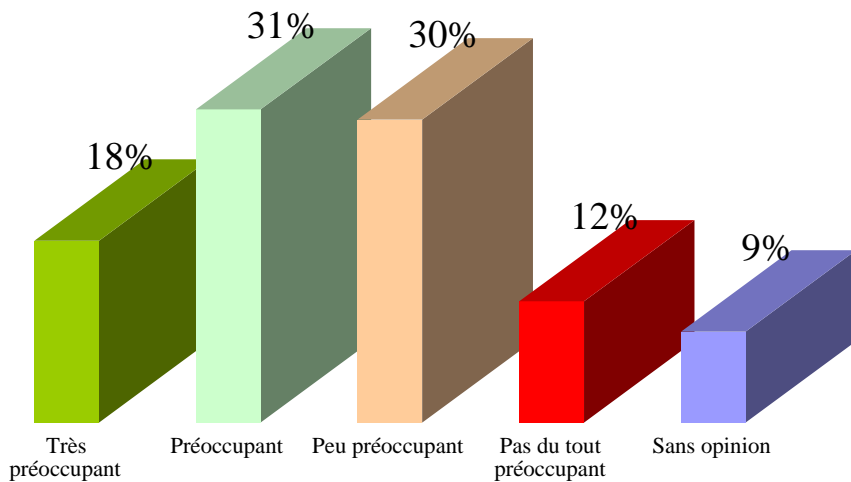
**2- La sécurité des modes doux**



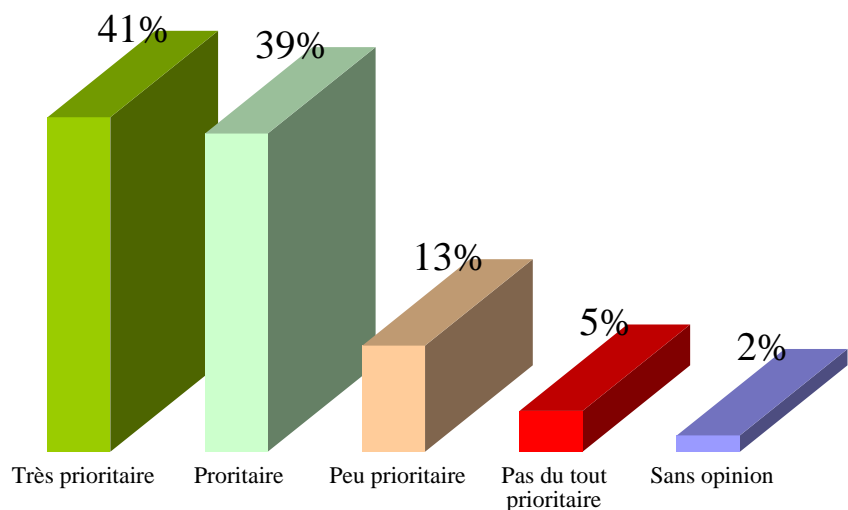
La sécurité des déplacements à pied à l'intérieur de la commune



### 3- Le développement des transports en commun



#### L'insuffisance de l'offre de service en transports en commun



#### Développer les transports en commun vers l'agglomération grenobloise

---

### QUESTIONS ET PROPOSITIONS DANS LA SALLE

#### **“Que pensez-vous de ce diagnostic?”**

Un habitant : “Ce diagnostic ne fait pas référence à la circulation. Par exemple, il ne mentionne pas les pics de circulation à certains horaires. Je voudrais avoir une précision sur les chiffres concernant les flux ?”

**Réponse** : “ Ces chiffres résultent d'une moyenne.”

Un habitant : “Le diagnostic renvoie au projet de contournement de Crolles. On parle de cette déviation depuis 25 ans. J'espère qu'elle sera faite et j'attends des propositions concrètes et rapides.”

Un Crollois : "Le diagnostic admet que l'offre de transports en commun est satisfaisante. Or, je ne suis pas d'accord. Ce diagnostic admet également que l'A41 ne joue pas totalement son rôle, à savoir qu'elle ne capte pas suffisamment les flux d'échange entre la vallée et l'agglomération grenobloise. Là encore je ne suis d'accord. L'A41 est déjà saturée."

Un habitant : "Je voudrais aborder le problème des coûts des transports en commun."

"Il ne faut pas oublier d'établir une liaison entre pollution et circulation/déplacement."

Une habitante : "Pourriez-vous rappeler d'où viennent les éléments du diagnostic présenté?"

**Réponse** : "Des études menées pas l'agence d'urbanisme, une étude d'opinion réalisée en septembre 2006 et les états généraux de novembre 2006 ont abouti à ce diagnostic."

**"Selon vous, quelle place Crolles doit-elle accorder à la voiture, aux transports en commun et aux déplacements doux ?"**

Un habitant : "Nous devons penser au futur et anticiper. Par conséquent nous devons insister sur les moyens doux de déplacement. Par exemple, développer les pistes cyclables pour un usage quotidien et pas seulement pour une activité de loisir. Et bien sûr encourager le recours aux transports en commun pour se déplacer."

"Plusieurs actions sont à envisager pour développer les modes doux de déplacement. D'une part au niveau des infrastructures pour la sécurisation des déplacements. D'autre part, des actions d'éducation, d'information et de formation."

Une Crolloise : "Le diagnostic fait référence à la hiérarchisation des voies de circulation. Il serait préférable d'aller vers un apaisement automobile (vitesse et fréquence de circulation). Une cohabitation sécurisée est possible, tout est question de volonté. Pour ce faire, des aménagements sont à prévoir, des limitations de vitesse et une éducation."

Un habitant : "Quand on pense voirie, on pense automatiquement route+trottoirs. On pourrait imaginer une voirie de même niveau pour l'automobile, le vélo et le piéton."

Une habitante : "Je préfère être sur un trottoir, je me sens plus en sécurité. Il faut matérialiser des limites. Je voudrais ajouter que la circulation à vélo est déjà possible à Crolles."

"La circulation à vélo est possible à Crolles car il y a encore peu de vélos."

**"Dans quels secteurs de Crolles la circulation à vélo est-elle impossible et devrait être améliorée?"**

Une maman : "J'interdis à mes enfants de circuler à vélo dans le quartier Mayard et de passer sur la RN pour rejoindre le collège."

"Il y a de plus en plus de circulation automobile dans la plaine et la vitesse constitue un vrai problème."

"Il faudrait établir une liaison entre le quartier du Lac et le collège. Il faut réfléchir à des axes cyclables structurants, par exemple entre Crolles et Montfort."

“L’aménagement de pistes cyclables ne représente qu’une partie du problème. La circulation dans la plaine et la zone 30 sont également problématiques.”

“Où en est le projet piétonnier pour traverser le parc du château ?”

**Réponse de Gilbert Crozes:** “Le projet n’a pas abouti mais la municipalité manifeste une forte volonté pour la réalisation de cet aménagement.”

Un habitant : “Je vais travailler en vélo mais les déplacements à l’intérieur de Crolles sont difficiles. L’offre n’est pas homogène. Par exemple, l’aménagement de l’avenue Joliot Curie est une occasion gâchée. La piste cyclable disparaît trop tôt et les stationnements longitudinaux sont dangereux. Autre problème que je souhaite soulever est le stationnement pour vélos aux abords des établissements publics. Ne pourrait-on pas prévoir des U renversés comme cela existe souvent?”

Une habitante : “Dans la même idée, il faudrait prévoir des stationnements pour vélos partout, même dans les quartiers privés, par exemple dans les lotissements.”

Un Crollois : “Si on veut favoriser les déplacements en transports en commun, il faut défavoriser les déplacements en voiture. Par exemple, supprimer toute place supplémentaire de parking.”

Une habitante : “Je pense au contraire qu’il faut être indulgent. Certes, nous devons donner la priorité à l’environnement mais il n’y a pas de mode de déplacement plus valable qu’un autre, on est tous des multi-utilisateurs. Il faut davantage responsabiliser les gens et ne pas les brider.”

“On le sait, la responsabilisation n’est pas efficace. Il faut malheureusement des contraintes.”

**Réponse :** “Selon le Plan d’Occupation des Sols (POS), deux places de stationnement privé doivent être prévues pour chaque logement.”

Un habitant : “Les parkings sont très mal utilisés. Les parkings de l’Espace Paul Jargot, Léo Lagrange et de la Marelle sont vides le dimanche. Ce type d’aménagement imperméabilise les sols. Il faut arrêter de gâcher les terrains et envisager des solutions intermédiaires avec des matériaux nouveaux.”

“En zones UC la solution des parcs de stationnements résidentiels sous-terrains est peut-être à envisager.”

“Ne pourrait-on pas interdire l’accès du chemin Lamartine aux voitures ?”

**Réponse :** “La proposition d’indiquer “circulation interdite sauf aux riverains” est retenue et sera considérée.”

### **“Abordons la question passionnante et passionnée du contournement de Crolles.”**

Un habitant : “Je voudrais connaître la motivation de ce projet ?”

Un autre habitant : “J’habite au lotissement des Coteaux, le long de la RN. La circulation est infernale et insoutenable.”

Un Crollois de longue date : “J’habite Crolles depuis 1982, la population a augmenté et par conséquent le nombre de véhicules a explosé. Matin et soir, la circulation est insupportable. Et les trottoirs sont trop étroits. Selon moi, le contournement s’avère obligatoire.”



Un habitant : “Le déplacement du trafic ne va rien changer. Sur cette RN, il s’agit davantage d’un trafic interne à Crolles. Cette déviation ne va qu’encourager l’urbanisation. Selon moi, elle n’est pas un bon investissement pour la commune. On devrait davantage se concentrer sur le développement des transports en commun et penser à ralentir la vitesse des voitures.”

Un autre habitant : “J’habite également le long de cette RN. Je souhaite préciser que les Coteaux ne sont pas concernés par cette déviation. Je pense que la sécurisation de la RN ne passe pas forcément par une déviation.”

“La déviation va réduire le trafic seulement à court terme. Mais à moyen terme elle va créer un appel à l’urbanisation donc engendrer davantage de trafic. Le contournement n’aura servi à rien.”

**Réponse** : “L’urbanisation le long de la déviation n’est pas possible car les zones disponibles sont classées en zones inondables. La déviation permettra bien une réduction du trafic. La qualité de vie des Crollois qui habitent le long de la RN sera meilleure. Nous n’aurons plus 5000 véhicules qui s’entassent sur 5m de largeur. Ce qui n’est pas non plus sans conséquence sur l’environnement et la pollution de l’air. Aujourd’hui les études montrent que 1500 à 2000 véhiculent utilisent quotidiennement la plaine. La déviation permettra de canaliser cette circulation.”

Un habitant : “Quel est le lien entre contournement et sécurisation ?”

**Réponse** : “L’aménagement sera sans doute accompagné d’une zone 30 et de passages surélevés pour réduire la vitesse des véhicules. Là où c’est possible, les trottoirs seront agrandis. La RN doit garder sa vocation nationale et permettre le transit de convois exceptionnels.”

Une Crolloise : “Quel est notre pouvoir de concertation sur ce thème du contournement ? Est-il encore possible de revenir dessus ?”

**Réponse de Bernard Fort** : “Le projet de contournement a connu de nombreuses évolutions puisqu’il est en discussion depuis 25 ans. Aujourd’hui le projet retenu est cohérent, raisonnable et utile. La municipalité a trouvé un accord avec les agriculteurs et souhaite la réalisation rapide du contournement. A priori nous ne reviendrons pas sur l’utilité de cet aménagement.”

Un habitant : “Avez-vous consulté la commune de Lumbin sur un projet commun de déviation?”

**Réponse** : “Nous avons organisé des réunions de concertation. Mais le conseil municipal de Lumbin n’a jamais pris de délibération. Aucun tracé n’est prévu au POS. Un projet commun n’a donc jamais pu aboutir.”

Un habitant : “La déviation ne règle pas la saturation de l’A41. Il faut encourager les transports en commun.”

**“Que pensez-vous de l’offre de transports en commun vers Grenoble et vers Brignoud ?”**

Un habitant : “Pour le projet tram-train, la commune doit-elle acquérir de nouvelles réserves foncières ?”

**Réponse de Francis Gimbert** : “Ce mode de déplacement s’intègre dans des voiries déjà existantes. Ce projet, prévu au schéma directeur, relève davantage de la modernisation de la voie ferrée. L’électrification de la voie devrait être réalisée pour 2013.”

Une habitante : “Où en est le projet du tram-train?”

**Réponse** : “Le tram-train nécessite de lourds aménagements, comme la construction de trois ponts, sur l’Isère, l’A41 et la voie ferrée. Il représente un investissement très lourd, à savoir 80 millions d’euros.”

Une autre habitante : “La nouvelle navette inter-villes n’est pas très bien adaptée. Sa fréquence de passage est encore faible. Il faudrait prévoir un arrêt supplémentaire en bas de Crolles.”

**Réponse** : “Cette navette bénéficie d’un site propre depuis mars. Nous devons nous contenter des véhicules et personnel mis à disposition. L’AOTU (autorité organisatrice des transports urbains) du Grésivaudan a pour objectif de récupérer la gestion de la ligne 6100 ce qui permettrait de compléter l’offre et de mieux répondre aux besoins.”

1 habitante : La ligne express marche relativement bien mais il manque de parking relais.

**“Quels efforts sont à poursuivre pour desservir Crolles ?”**

Une Crolloise : “ Le prix des transports en commun est trop élevé. À Paris, il existe le système de carte orange qui permet de circuler librement sur l’ensemble du réseau. Ne pourrait-on pas adopter le même dispositif ?”

**Réponse** : “D’ici 2008 une harmonisation est prévue entre les différents réseaux de transport. Un support unique de transport est également envisagé. Mais des efforts sont à poursuivre pour l’information sur l’offre déjà diversifiée des titres de transport.”

Un habitant : “Il manque exactement 1200m de piste cyclable pour joindre Crolles et Grenoble par le bas de la vallée.

Un autre habitant : “Les collectivités pourraient-elles soutenir financièrement les innovations comme le vélo électrique ?”

**Réponse** : “Ces aides existent déjà.”

Un Crollois : “Je travaille à Chambéry. Tous les matins et tous les soirs, j’effectue le trajet de mon domicile à la gare de Crolles à vélo. Mais j’ai souvent des difficultés à trouver une place pour mon vélo à bord du train. La SNCF ne peut-elle pas prévoir des wagons supplémentaires ?”

**Réponse** : “La priorité du train reste les voyageurs. Or, un vélo prend la place de trois personnes à bord d’un train. Pour remédier aux difficultés que vous rencontrez, le conseil régional prévoit la mise en place de vélos stations. Ainsi, vous vous rendez avec votre vélo que vous laisserez à la gare de Crolles et vous trouverez un vélo à votre arrivée à Chambéry. Il est envisageable d’utiliser des vélos collectifs, comme c’est déjà le cas avec les “Métro-vélos” à Grenoble.”

Une habitante : “L’échangeur de Bernin a été aménagé dans un sens mais pas dans l’autre. Pourquoi ?”

**Réponse** : “L’aménagement de l’autre sens constitue un projet d’Area (société gestionnaire de l’A41). Le ministère doit valider le dossier pour commencer les travaux.”

Malgré les relances de l'animateur, la place des transports en commun, les liaisons entre Crolles et Grenoble et Crolles et Brignoud et la plate-forme multimodale n'ont pas suscité d'autres remarques particulières.

**ATELIER DU PLAN LOCAL D'URBANISME N°4**  
**LUNDI 25 JUIN 2007**  
**Thème abordé : COMPOSITION URBAINE/HABITAT**