



**Association pour le Développement des Transports en Commun,
voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise
MNEI, 5 place Bir Hakeim – 38000 Grenoble**

L'ADTC, au travers de sa section locale "Voironnais", a étudié le dossier d'enquête publique pour la révision du Schéma de secteur du Pays Voironnais, pour la rubrique le concernant : les déplacements.

L'ADTC est d'accord avec le diagnostic, les objectifs généraux et détaillés, et la nécessité d'amélioration et de développement des solutions alternatives à l'utilisation de l'automobile.

Cependant nous faisons les remarques suivantes concernant le détail des propositions de ce dossier :

- « Réduire les déplacements contraints liés aux évasions commerciales ».

⇒ Pour la zone commerciale des Blanchisseries, nous maintenons notre avis déposé lors de la consultation publique de 2012 (pièce jointe à cet avis) : nous ne sommes pas favorables à une extension de la zone commerciale.

Par contre nous sommes d'accord avec une rénovation qui réserve une place sécurisée aux cycles et piétons : l'espace privé de la zone est totalement dépourvu d'aménagement sécurisé pour ces 2 modes. Il faut imaginer des incitations pour que les gestionnaires privés s'impliquent dans ces aménagements de manière à rendre cohérents et complètement opérationnels les aménagements réalisés tout autour par la collectivité.

- « Valoriser et renforcer le rôle du train et des lignes de car/bus ... ».

La récente baisse des offres TER et Transisère va complètement à l'opposé de cet objectif.

- « Redonner leur place aux piétons et vélos ..., ... renforcer l'usage des modes actifs pour les déplacements internes à l'ensemble des pôles urbains et des centres ruraux ».

- « Dans leur conception, les projets de voirie veilleront notamment à faciliter la circulation des modes actifs ... ».

⇒ Le projet "Voirie du futur hôpital de Voiron" découpe la voirie en 3 tronçons. Le premier, en secteur "agglomération de Voiron – compétence CAPV" prévoit des cheminements sécurisés, piétons sur trottoir et bande cyclable sur chaussée. Le second "hors agglomération de Voiron – compétence CAPV" ne prévoit plus rien pour les cyclistes. Le troisième "compétence CG38" ne prévoit plus rien pour les cyclistes et les piétons.

Comment rendre confiants les cyclistes et les piétons potentiels qui s'engagent sur cet itinéraire pour une visite à l'hôpital ou pour une escapade vers les chemins de campagne tout proches ?

Donc, comment développer dans ces conditions, l'usage des modes actifs ?

- « Participer à la structuration de la Centralité Voironnaise et de la partie sud du Voironnais en développant des liaisons transports en commun et cycles structurantes entre les pôles de ce secteur ... ».

⇒ Le demi-échangeur de Mauvernay vient d'être inauguré, avec un objectif d'amélioration logistique pour les entreprises de Centralp. Mais les salariés qui vont y travailler à pied ou à vélo ne bénéficient pas d'aménagement réglementaire et sont obligés de franchir l'A48 dans un véritable "coupe-gorge". En outre, les aménagements connexes aux travaux de Mauvernay ont même aggravé la sécurité des cyclistes (rétrécissements de chaussée dus à des îlots ...).

Dans ce cas précis l'aménagement incomplet pour les cyclistes est absolument contraire à la loi (instruction ministérielle du 31 octobre 2002, obligeant l'aménageur du réseau routier national à sécuriser les itinéraires cyclables).

Où est la cohérence face à cet objectif du schéma de secteur ? Quel rempart peut proposer le schéma

de secteur, et plus largement le SCOT, face à ce déni d'objectifs ?

- « La gestion du stationnement comme levier du report modal, notamment en favorisant la maîtrise, voire la réduction, de l'offre de stationnement public dans les pôles urbains bénéficiant d'un bon niveau de desserte par les transports publics, ... ».

⇒ Le parc de stationnement créé cet automne au centre-ville de Voiron sur l'emprise SNCF, va à l'encontre de cet objectif de stationnement, levier des alternatives à la voiture. De plus ce parc n'est pas accessible aux abonnés TER, donc incompatible avec l'objectif d'articuler le stationnement avec les pôles d'échanges (ici gare de Voiron).

Suite à cet inventaire, montrant le décalage entre les objectifs et la réalité, nous sommes inquiets quant à la concrétisation sur le terrain des objectifs de ce schéma de secteur, et plus généralement de ceux du SCOT.

Pour cela nous jugeons indispensable :

⇒ de mettre en place une commission de suivi pour la mise en application des objectifs du schéma de secteur, qui contrôle que les actions sont conformes aux objectifs et conformes à la réglementation. Si les communes, la communauté d'agglomération, prennent des libertés et prétendent justifier de mesures dérogatoires par rapport au schéma de secteur, ce document ne sert à rien : l'extension de la zone commerciale des Blanchisseries, le nouveau parking à côté de la gare de Voiron en sont des exemples criants

⇒ de veiller à la synchronisation des diverses actions initiées : Agendas 21, Plans Climat, Collectivité (cf "Commission de suivi")

⇒ que le schéma de secteur souligne la nécessité de veiller au respect de la loi :

- la notion de "points d'arrêts stratégiques" ne doit pas dispenser de rendre tous les arrêts de TC accessibles, conformément à la loi sur le handicap
- favoriser la circulation des modes actifs ne doit pas se résumer à réserver des espaces "fourre-tout" piétons-vélos (cf bande cyclable sur trottoir) avec un semblant de protection vis-à-vis de la circulation automobile. Là aussi, il s'agit de respecter la loi sur le handicap et le code de la route

⇒ d'imaginer des solutions de communication sur les modes alternatifs à la voiture, autrement que par les campagnes de publicité classique, afin d'être plus efficace : aller sur le terrain au plus près des usagers potentiels en intervenant directement au niveau des P+R, entreprises, administrations, en utilisant les compétences des associations et un réseau de personnes référentes

⇒ de veiller à la continuité des aménagements piétons et cycles, par exemple entre deux sites d'intérêt, afin de rendre attractifs les modes actifs pour le plus grand nombre

⇒ de soigner dans le détail le plan de déplacement de la zone de Centralp, en lien avec les associations et les référents des entreprises : le potentiel de développement des modes actifs et transports en commun y est très important, la présence de la gare de Moirans et la topographie s'y prêtent. Les connexions avec les réseaux existants de bus (en particulier Transisère) et le train, la sécurisation des itinéraires piétons et cycles, sont à améliorer.

Notre association a des échos très critiques de la part des salariés de Centralp (surtout Centralp 2) concernant la sécurité des cyclistes : franchissement sécurisé de l'A48 non réalisé, aménagement routiers inadaptés, ... Dans ces conditions, les référents mobilité des entreprises ont du mal à convaincre leurs collègues de venir au travail à vélo.

Pour les autres usagers, un système de navettes depuis la gare de Moirans est à mettre à l'étude.

⇒ d'inviter les associations lors de l'élaboration des projets impliquant des aménagements de voirie afin d'atteindre dans le détail les objectifs de ce schéma de secteur : seul un croisement des compétences élus-technicien-associations d'usagers permettra de répondre efficacement aux besoins

Dans les grands principes, à respecter absolument :

- ⇒ des Parking relais, en entrée de ville, en liaison avec les lignes de TC
- ⇒ des zones piétonnes ou en circulation apaisée, en centre-ville, avec généralisation des contresens cyclables. Cette dernière mesure fait partie des points clés du développement de l'usage du vélo
- ⇒ le stationnement sécurisé des vélos, avec des places en nombre suffisant, sur le domaine public et dans les pôles d'échanges, car la perspective du vol de vélo est l'un des freins majeurs à son utilisation
- ⇒ des réservations foncières nécessaires pour des lignes de TC, en site propre en zones urbaines
- ⇒ des réservations foncières pour les liaisons piétonnes, voire sous forme de servitudes de passages publics
- ⇒ une hiérarchisation des voiries, en artères et voies de desserte

Le 20 février 2015