



# Réunion n°1 Plan Local de Déplacements

2 nov. 2018  
Marc Brunello

20 | *regard*

CROLLES,  
MA VILLE DEMAIN



Entamée dès 2015, la réflexion sur le Plan Local de Déplacements a démarré par un diagnostic complet des modes et des flux de déplacement sur la commune. Des scénarii d'amélioration se dégagent aujourd'hui pour favoriser les déplacements en modes actifs (marche, vélo, ...) afin d'apaiser les secteurs les plus empruntés et assurer un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers.

Venez découvrir les résultats du diagnostic et participer aux choix d'avenir sur la question des déplacements lors des deux réunions publiques en octobre.

## RÉUNIONS PUBLIQUES

**MARDI**  
**2 OCTOBRE - 20H**  
**Présentation et échanges  
sur le diagnostic**

Modes, flux... :  
**Comment se déplace-t-on  
dans Crolles aujourd'hui ?**

**MARDI**  
**16 OCTOBRE - 20H**  
**Le scénario choisi**

Pistes, cheminements, voiries,  
stationnements, priorités, zones 30... :  
**Quels aménagements  
pour demain ?**

En mairie - Salle du Conseil municipal - Entrée libre - Venez nombreux !

En présence du cabinet Arter



# CROLLES, MA VILLE DEMAIN

Étudier les déplacements (modes, flux) pour aboutir à un plan d'amélioration cohérent avec les projets d'aménagements de la commune

Disposer d'un outil de planification, établi en concertation avec les acteurs des transports et les usagers

## Réunion n°1 Plan Local de Déplacements

### ENJEUX

**Apaiser la circulation** sur les secteurs les plus empruntés.

**Développer les modes actifs** (vélo, marche) et les transports en commun afin de diminuer la part de la voiture individuelle dans les déplacements.

**Assurer l'intermodalité** entre voiture, vélo et transports en commun.

**Assurer un meilleur partage de l'espace public** entre les différents modes de transport.

**Améliorer** la desserte des pôles d'activités (commerces et services, zone industrielle, équipements publics).

PLAN DE DÉPLACEMENTS



- Accès aux extérieurs
- Arrêt de bus
- Parking co-voiturage
- Circulation grands axes véhicules à moteurs
- Circulation de desserte véhicules à moteurs
- Circulation des cycles
- Chemins piétons hors circulation
- Circulation en zone agricole
- Moyenne des flux de véhicules par jour ouvré (Source: 0106.001.001)

IMAGE DE RÉFÉRENCE



### DIAGNOSTIC EN 2015

- **Inventaire des voiries** : types, gabarits de voies, sens de circulation.
- **Poursuite du comptage** des flux de véhicules.
- **Études spécifiques** sur les secteurs concernés par les projets d'urbanisme : cœur de ville, quartier durable, zone industrielle et commerciale.
- **Bilan des aménagements doux** : pistes piétons-cycles, arrêts de bus, parking co-voiturage, en lien avec la Communauté de communes.

### ORGANISATION

Établissement du plan de déplacements, décliné en fiches actions à mettre en œuvre.



### EXEMPLE

**Enjeu** : Développer les modes actifs.  
**Action** : Pose de panneaux de signalisation incitatifs sur les parcours piétons-cycles.



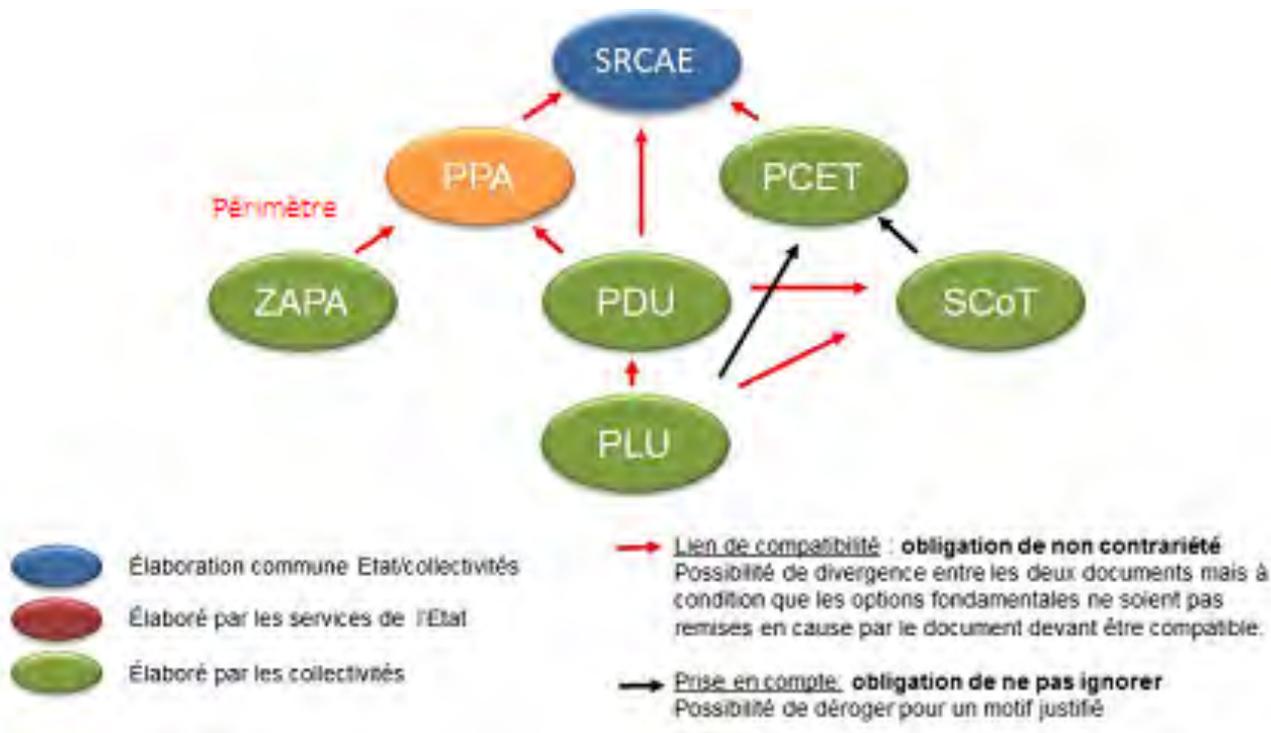


# Le plan local de déplacements (PLD)

- **PLD** : Déclinaison locale et non réglementaire du Plan de déplacements urbains (PDU). Il a pour objet d'orienter l'action de la commune sur le système de déplacement dans un objectif général de développement durable.
  
  - **PDU** : Outil global de planification et de programmation de la mobilité visant en premier lieu la diminution du trafic automobile par une articulation efficace entre transports et urbanisme, et la coordination d'actions sectorielles en intégrant de grands enjeux transversaux :
    - L'amélioration de la sécurité des déplacements
    - L'accessibilité de la chaîne des déplacements aux personnes à mobilité réduite (PMR)
    - La protection de l'environnement et de la santé
- C'est un plan structurant, en harmonie avec les autres politiques (habitat, développement économique, ...). Il s'inscrit dans le cadre (compatibilité) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).



- **SCoT** : outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développements durables (PADD)



➡ Penser l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements



- **Objectifs du PLD** : ceux du PDU à l'échelle de la commune
  - **Réduire** la part de l'automobile dans les déplacements,
  - **Favoriser et Promouvoir** les modes actifs (cycle, marche à pied, TC, covoiturage, ...)
  - **Protéger** les personnes (physique, pollution de l'air et sonore, ...)
  - **Sensibiliser** le usagers par des actions de communication sur la problématique de la mobilité et du développement durable
  - **Changer** (aider à ...) les comportements de mobilité
- **Méthodologie**
  - Diagnostic – Scénarios – choix du scénario – plan d'action
  - Travail avec tous les acteurs en jeux :
    - Collectivités
    - Société civile organisée
    - Usagers
- ↳ Un plan de déplacements :
  - ne peut-être compris, accepté et efficace que si il est travaillé avec la population
  - pour être complet, doit s'accompagner d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des Espaces publics (PAVE)



# Réunion n°1 Plan Local de Déplacements

## ➤ Ils l'ont fait (ou le font) autour de nous :

- Biviers (2300h)
- Claix (8000h)
- Saint Martin d'Uriage (5400h)
- ...



### Plan Local de Déplacement Objectif du projet

Des scénarios sélectionnés en concertation avec les Biviérois

Au titre de la concertation, 4 scénarios ont été présentés aux Biviérois, et chacun a été discuté et évalué dans le cadre d'ateliers participatifs. Dans l'ordre, ce sont le scénario C « apaisement complet » et le scénario B1 « apaisement chemin du Bœuf » qui ont été sélectionnés en tête par les Biviérois à l'issue de l'atelier du 24 janvier 2013. Toutefois le scénario C nécessitant d'entrée des investissements importants, il a semblé préférable dans un premier temps de mettre en place le scénario B1.

### Plan Local de Déplacements Mieux se déplacer dans notre commune

### Des balades et des ateliers pour un diagnostic partagé

Après la réunion de lancement du PLD qui s'est tenue le 3 mai 2012, la commune a proposé aux habitants des temps de rencontre visant à mieux prendre en compte les difficultés sur le terrain (carrefour dangereux, absence d'arrêt de bus pour les enfants, etc.). Une première balade urbaine s'est déroulée le 16 juin 2012 et a permis aux participants de dresser un bilan précis. Son succès a incité des Biviérois à prendre l'initiative de deux balades supplémentaires organisées chemin des Evêquaux (7 juillet) et chemin des Arriots (8 octobre). Un atelier de travail (17 octobre) a ensuite permis de finaliser le diagnostic d'ensemble.

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE  
DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE

**SCoT** 2030

*Se penser*  
**ensemble**  
*autrement*

Extrait des cartes du D00  
Avril 2012



[scot-region-grenoble.org](http://scot-region-grenoble.org)

# Les déterminants de l'évolution des flux de déplacements

## Dynamiques économiques et démographiques

### Stratégie de localisation des entreprises et des individus

- > périurbanisation
- > étalement urbain
- > ...

### Evolution des comportements de mobilité des individus et des entreprises en lien avec ...

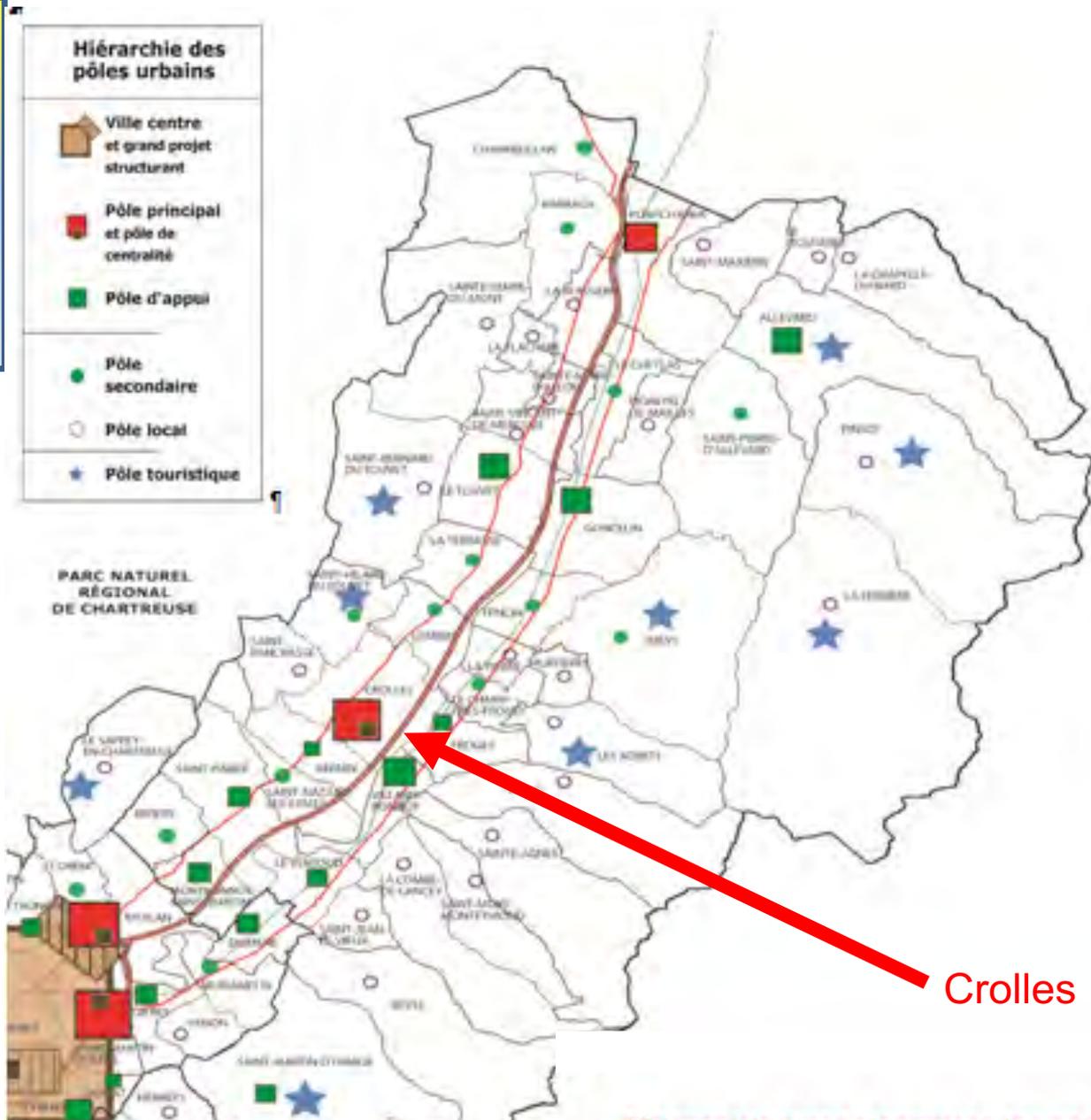
- > Evolutions des modes de vie
- > Contraintes économiques
- > Nouvelles possibilités (ex : télétravail)
- > ...

### Evolution de l'offre de mobilité ...

- > Stationnement
- > TC
- > Pistes cyclables
- > Covoiturage ...
- Routes

# Une hiérarchie des pôles urbains pour organiser et développer le territoire : zoom sur le Grésivaudan

- **Pôle principal** : comportant parfois un pôle de centralité (Crolles) : 20% de logements sociaux, tous les types de commerces pour les populations et usagers des zones d'influence définies, localisation prioritaire de l'activité économique
- **Pôle de centralité** : espace d'accueil de l'ensemble des commerces et services à l'instar d'un centre urbain dans une perspective de solidarité et complémentarité avec le centre historique
- **Pôle d'appui** : 20% de logements sociaux, ensemble des commerces quotidiens et occasionnels pour les besoins des populations et des usagers du pôle et éventuellement des communes voisines
- **Pôle intermédiaire** : 20% de logements sociaux, ensemble des commerces quotidiens et occasionnels pour les besoins des populations et des usagers du pôle et éventuellement des communes voisines
- **Pôle local** : possibilité de logements sociaux (objectifs à préciser dans le PLH), ensemble des commerces et services quotidiens répondant aux besoins de la population communale
- **Pôle touristique** : possibilité de « logements » complémentaires liés au fonctionnement touristique du pôle (résidences de tourisme, gîtes, ...), tous les types de commerces nécessaires au fonctionnement des activités touristiques du pôle

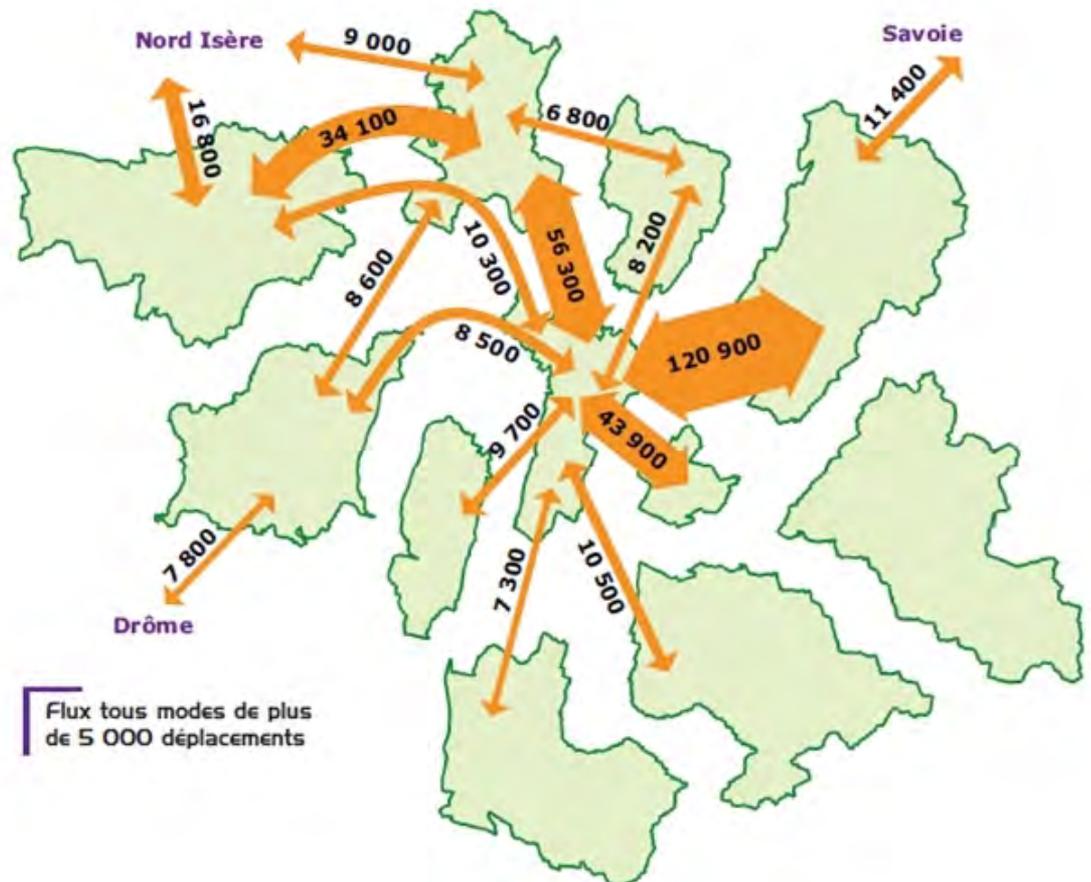


# Les flux d'échanges entre les territoires de la grande région grenobloise : un enjeu majeur

**350 000 déplacements quotidiens** entre les territoires de la grande région grenobloise :

- Une attraction de la Métro qui s'étend sur l'ensemble du territoire
- Plus de 120 000 échanges du Grésivaudan avec la METRO traduisent l'attraction importante de la grande région grenobloise

Flux d'échanges entre les territoires de la grande région grenobloise (jour moyen de semaine d'hiver)

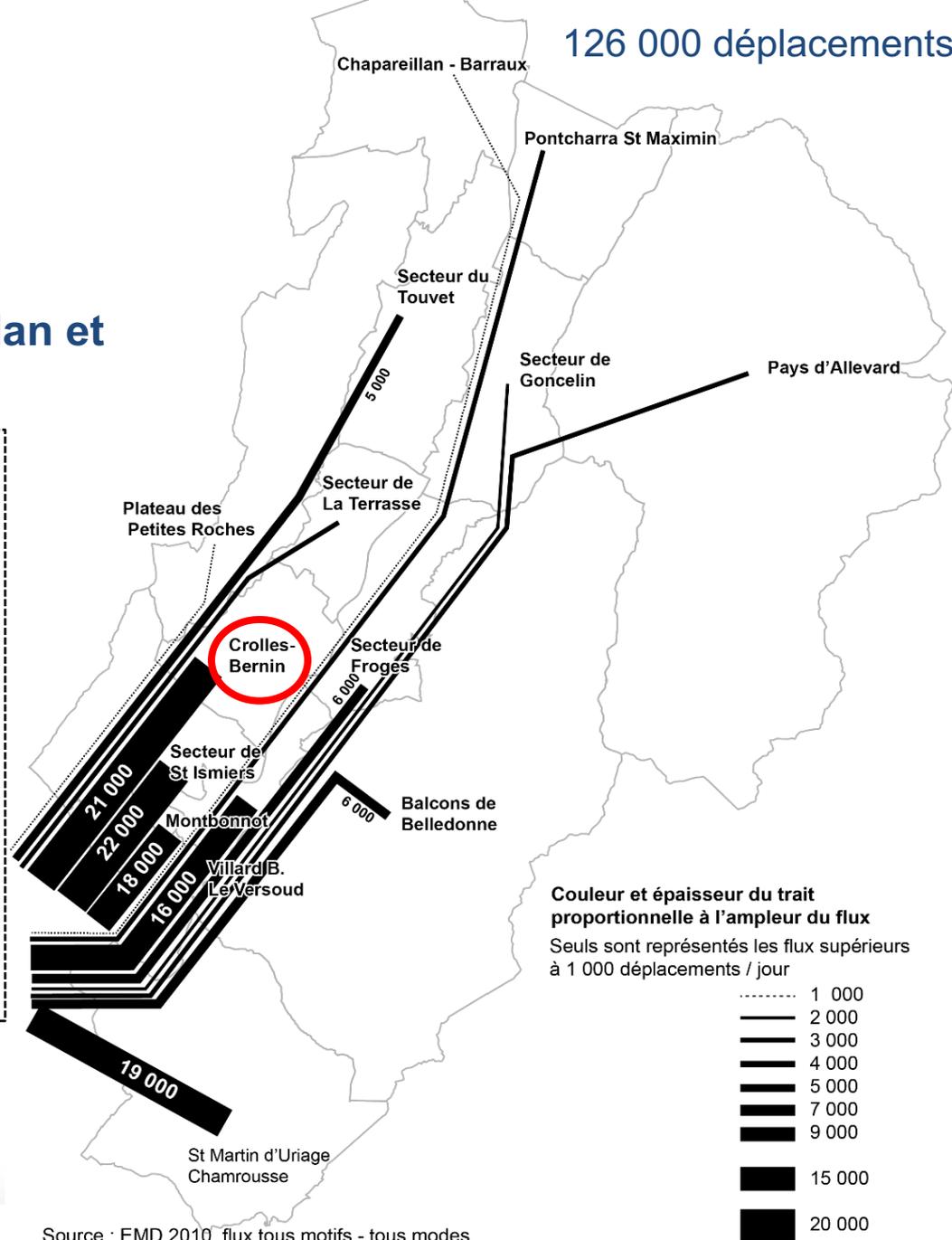




126 000 déplacements

## Les échanges entre le Grésivaudan et Grenoble Alpes métropole

- 65% des km liés aux déplacements de personne
- 84% en voiture (↓)
- 15% en TC (↑)
- 1% en modes actifs
- 88 200 réalisés par des habitants du Grésivaudan, 37 800 par des habitants de la Métropole

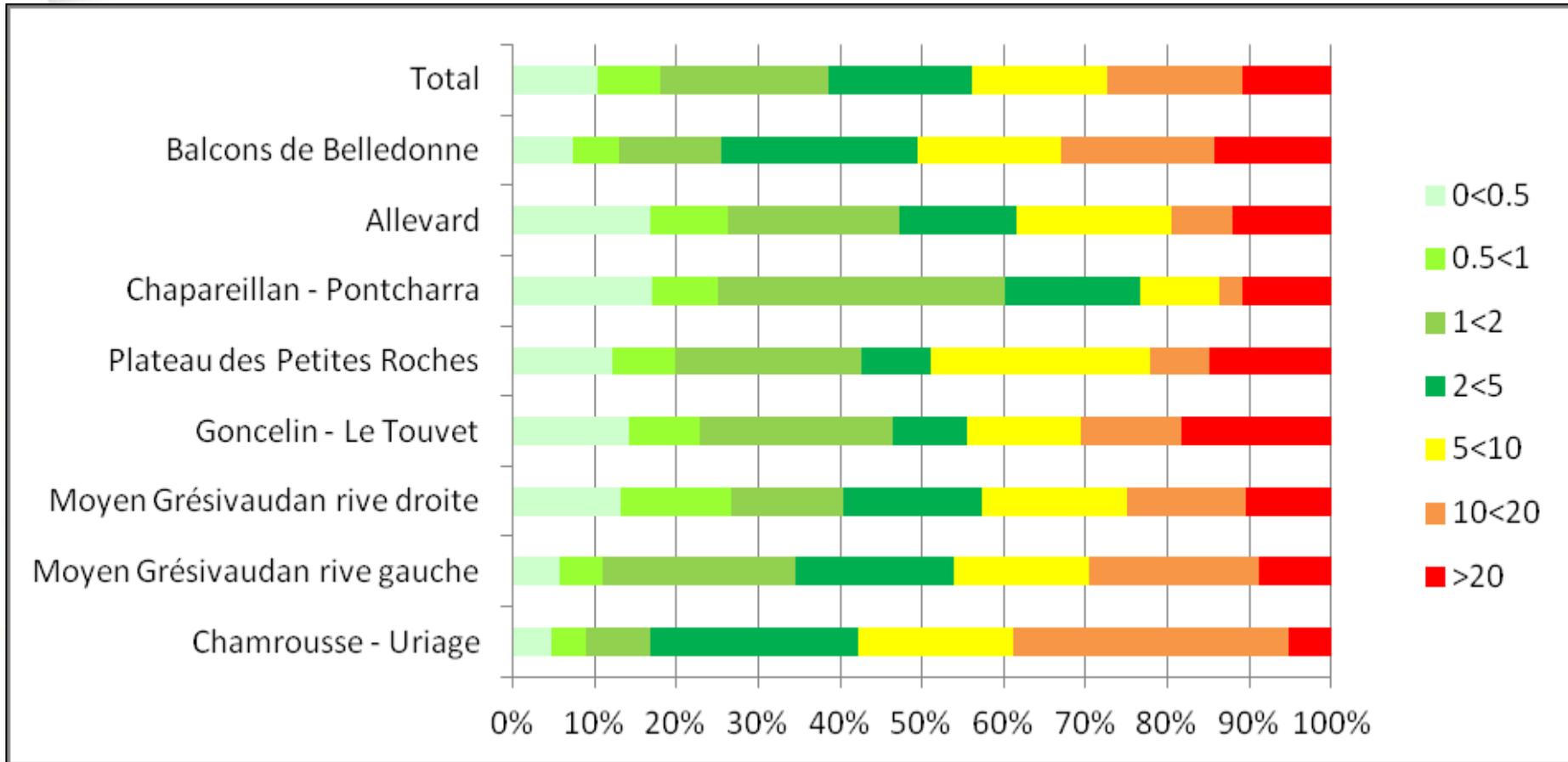


Source : EMD 2010, flux tous motifs - tous modes  
Cartographie AURG

# A l'intérieur du Grésivaudan : 238 000 déplacements par jour, dont $\frac{3}{4}$ sont des flux de proximité



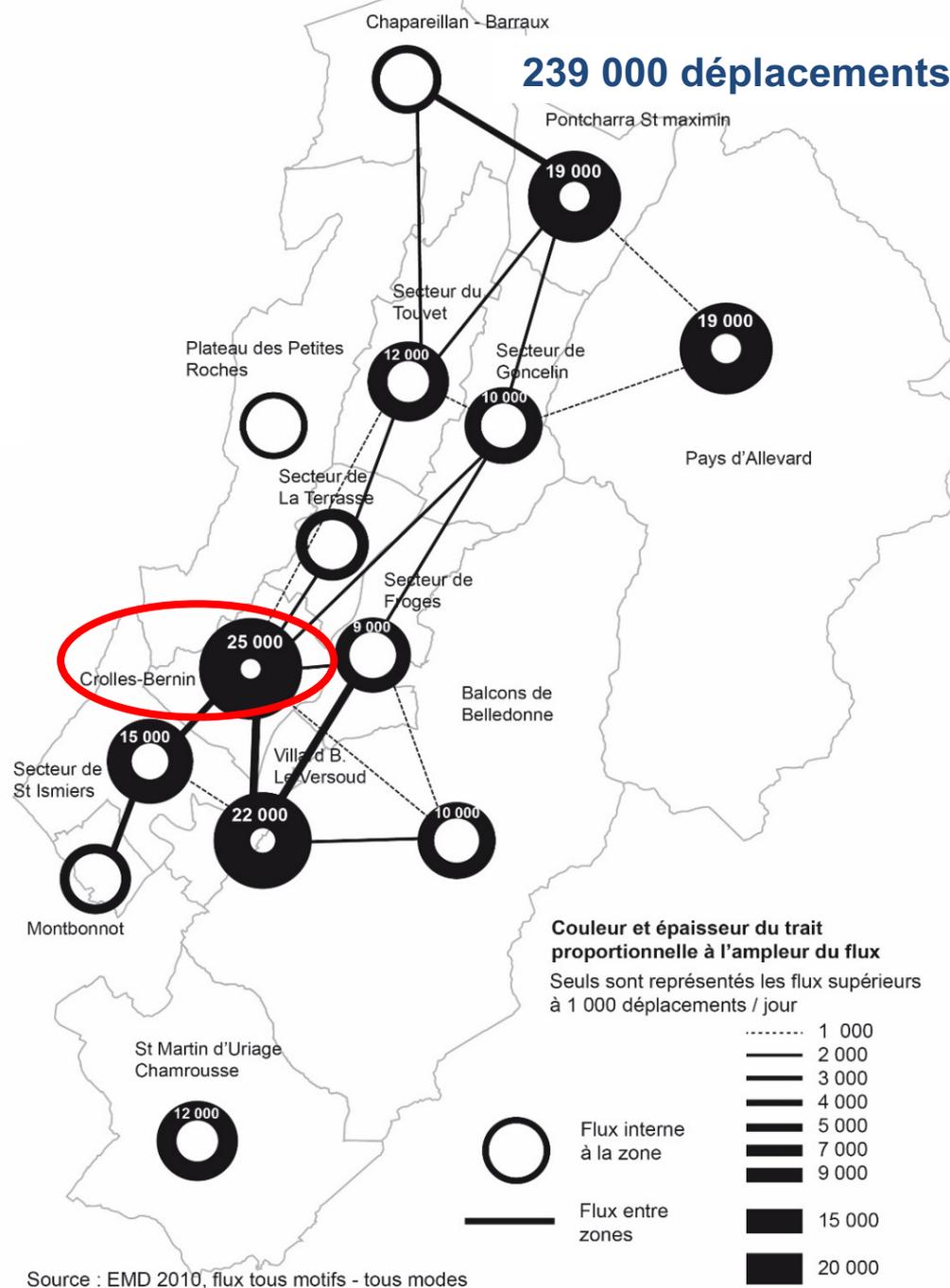
En moyenne 55% des déplacements font moins de 5km  
(40% moins de 2km)





## Les déplacements internes au Grésivaudan

- 68% en voiture (↓)
- 27% à pieds / en vélo (↑)
- 6% en TC (↑)
- **Principalement à l'intérieur de chaque secteur**



Source : EMD 2010, flux tous motifs - tous modes  
Cartographie AURG

# Le PDU (plan de déplacements urbains) : rôle



## Le PDU définit :

- La stratégie d'organisation des déplacements à long terme.
- Les actions qui permettent de mettre en œuvre cette stratégie notamment à court et moyen terme

## Il aborde :

- **Tous les flux :**
  - internes au territoire
  - échanges avec les territoires voisins
  - marchandises.
- **Tous les modes** de déplacements

## Il intègre les actions portées par :

- Le Grésivaudan
- D'autres autorités organisatrices de la mobilité ou maîtres d'ouvrages routiers.



# 34 actions, réparties dans 8 orientations pour traduire la stratégie et intégrer les thématiques obligatoires d'un PDU

- Orientation 1 :** Faire changer les comportements de mobilité et agir à la source sur les besoins de déplacements.
- Orientation 2 :** Développer l'usage des transports collectifs.
- Orientation 3 :** Favoriser le covoiturage, l'auto-stop organisé et l'autopartage.
- Orientation 4 :** Développer l'usage des modes actifs notamment pour les déplacements de proximité et l'accès aux transports collectifs.
- Orientation 5 :** Organiser le stationnement et préserver l'accès tous modes aux centres-villes et centres-bourgs pour préserver leur vitalité.
- Orientation 6 :** Préserver les possibilités de report modal pour le transport de marchandises et améliorer la desserte des ZA logistiques.
- Orientation 7 :** Améliorer le réseau routier dans une optique multimodale, sans créer d'appel d'air sur le trafic automobile et la périurbanisation.
- Orientation 8 :** Mettre en œuvre le PDU, évaluer ses actions et appliquer le protocole en cas de pic de pollution.



Réunion n°1  
Plan Local de Déplacements

2 nov. 2018  
Marc Brunello

# Le diagnostic, par le bureau d'études ARTER ...

