



VOREPPE ré·invente VOREPPE

ÉTATS GÉNÉRAUX DE VOREPPE

Acte II

L'organisation de la mobilité :
Partage de l'information - 19 février 2025



- **Des évolutions** socio-démographiques importantes et des évolutions des modes de vie significatives
- **Un contexte** financier de plus en plus tendu
- **Des inquiétudes** d'une partie de la population sur la trajectoire de la commune notamment la question de l'urbanisme et du rythme de construction

Acte I des États généraux

- Établir et faire partager un **état des lieux de l'évolution réelle de Voreppe**
- **Construire une vision partagée** de ce que doit être l'évolution de Voreppe
- **Faire émerger un compromis** sur une nouvelle stratégie urbaine

Acte II des États généraux

- **Faire atterrir et concrétiser** les compromis trouvés dans l'Acte I
- **Développer un travail par séquences (briques) permettant une concrétisation rapide** (ne pas attendre la fin de la démarche pour engager la modification du PLU et procéder éventuellement par modifications successives)

Brique n° 1 :
qualité architecturale,
qualité des espaces
publics, qualité paysagère

Brique n° 2 :
l'organisation de la
centralité à Voreppe

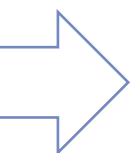
Brique n° 3 : le lien entre
le quartier du Chevalon
et la ville

Brique n° 4 :
l'organisation de la
mobilité

Partage de
l'information :
**mercredi 19
février**

Mise en débat :
mercredi 12 mars

Construction du
compromis
mercredi 16 avril



Sommaire de la présentation



Ce qu'avait montré l'étude auprès de la population s'agissant de la mobilité

Les sentiments exprimés s'agissant de la mobilité lors l'Acte I

Des données objectives permettant d'approcher la question de la mobilité

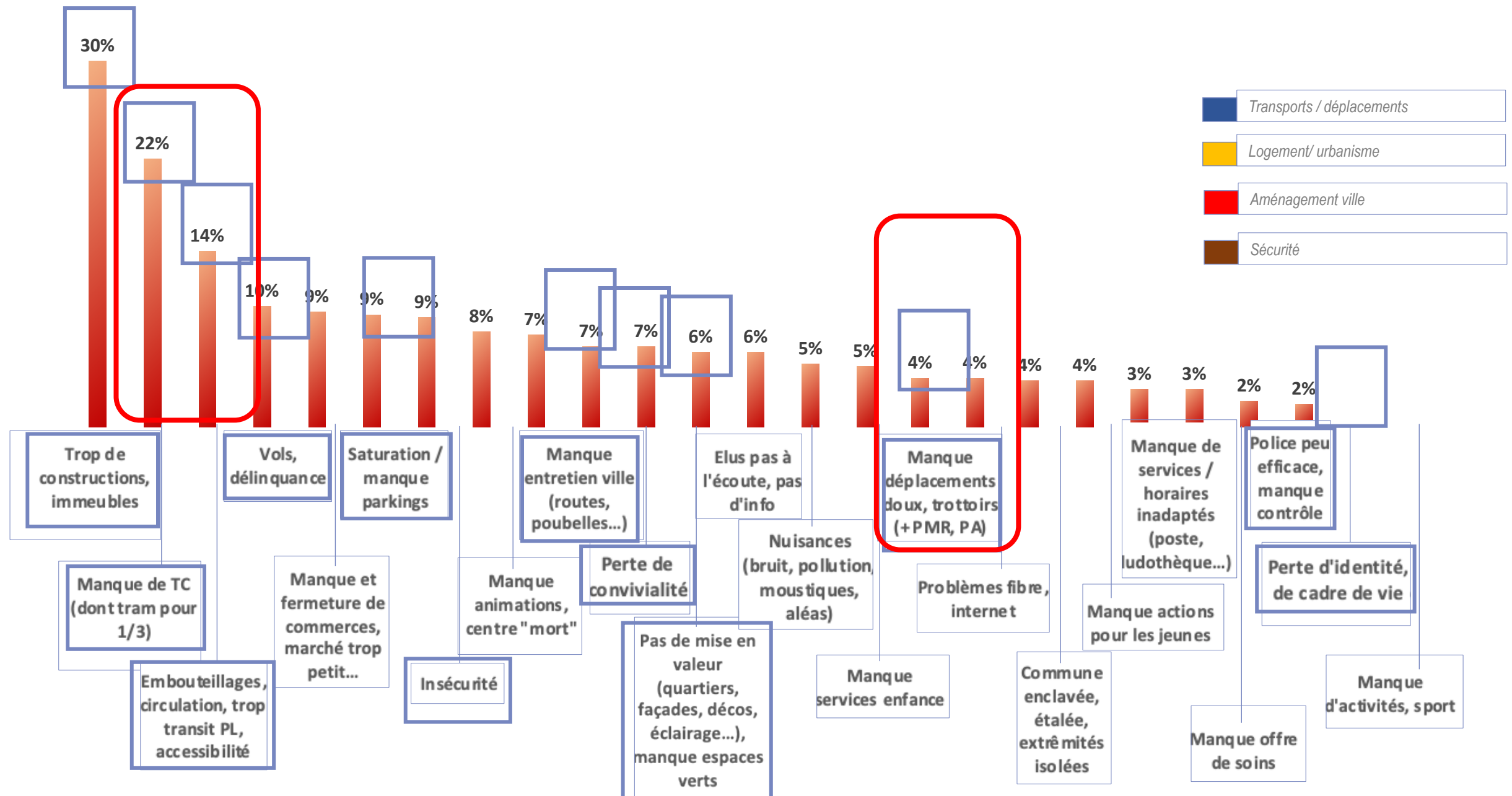
Les principaux projets d'amélioration de l'offre de mobilité

Les proposition du Comité citoyen s'agissant des mobilité



La mobilité, l'un des 2 principaux sujet d'inquiétude des Voreppins avec l'urbanisme

Quels sont, pour vous, les 3 points faibles, les problèmes de Voreppe ?





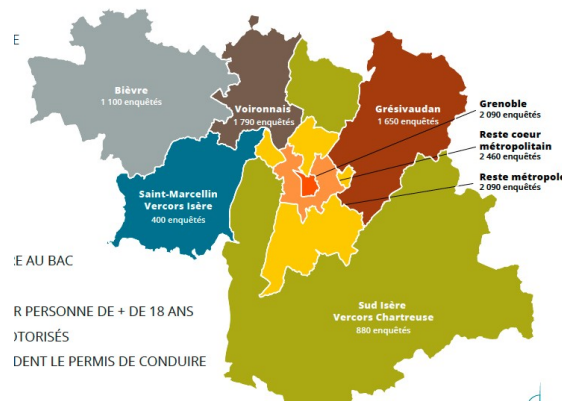
Comment penser la mobilité et sa pratique avant la construction ?

L'Acte I des États généraux de Voreppe a permis de dégager 7 grands compromis. Parmi ces compromis est apparu **la nécessité de mieux articuler construction, espaces publics et mobilité**. Dans l'idéal, il serait nécessaire de penser l'organisation de la mobilité avant même la construction

- **La nécessité de renforcer la connexion entre les quartiers et entre les quartiers et le centre ville.** Ce thème a également fortement irrigué les réflexions des ateliers de l'Acte II
 - Des relations entre les quartiers et le centre ville encore trop dépendant de la voiture individuelle (atelier Centralité)
 - Des continuités piétons et cycles à renforcer (atelier Centralité)
 - Globalement, une fonction «flux» à repenser (atelier Centralité)
 - La relation entre le Chevalon et le centre ville, enjeu majeur pour le bon fonctionnement du quartier (atelier Chevalon)
 - La nécessité de compléter les cheminements piétons et cycles infra et interquartier (atelier Chevalon)
 - La nécessité de renforcer le cadencement en TV (atelier Chevalon)
 - La nécessité de dissuader le trafic de transit et de réduire la vitesse des voitures
- **La nécessité de développer les modes doux.** Plusieurs thèmes ont été évoqués comme la nécessité de définir un schéma communal des modes doux ambitieux mais également de revoir le partage de la voirie avec les voitures, de développer les équipements favorables à la pratique du vélo et d'imposer des parkings à vélo dans les constructions nouvelles
- **L'enjeu de la gare et du réaménagement du quartier de la gare.** La gare joue un rôle pivot à la fois dans la stratégie de réaménagement de la ville (axe citoyen du bourg à la gare) mais également dans le basculement vers une autre logique de déplacement qui ne soit pas exclusivement dominée par la voiture individuelle.



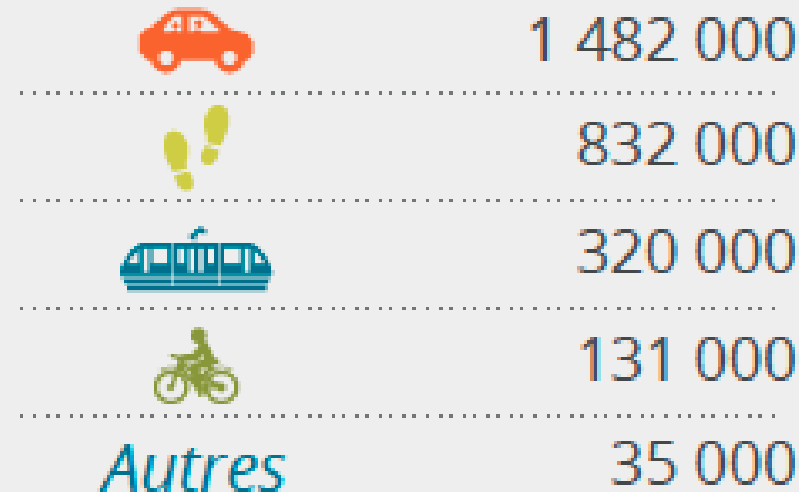
La mobilité à l'échelle du grand territoire (la région urbaine)



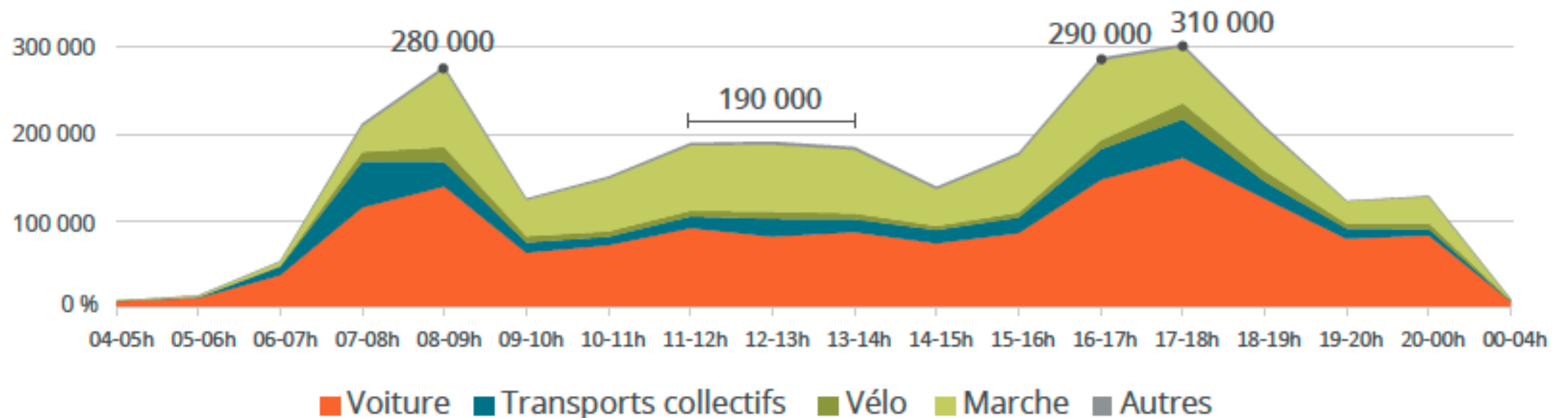
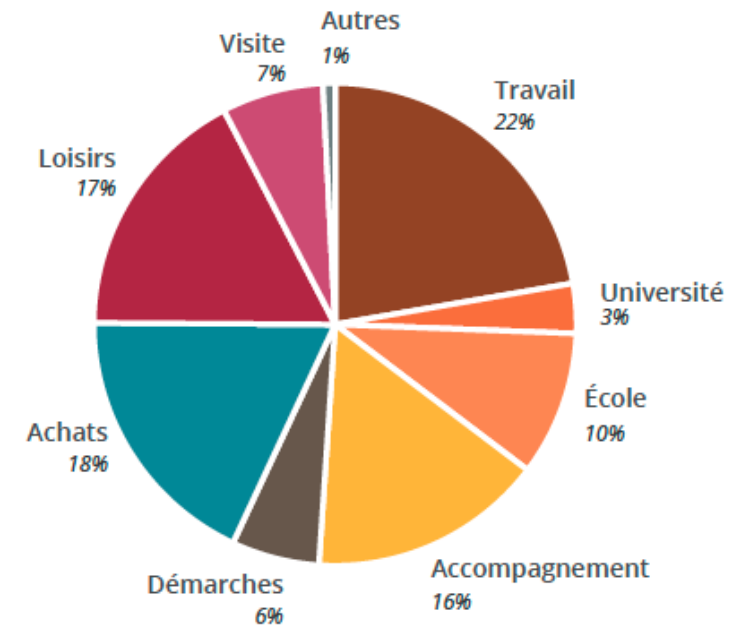
2 845 000 déplacements, dont :

- ↻ 2 380 000 internes aux secteurs
- ↔ 312 000 échanges entre secteurs
- ↔ 109 000 échanges avec l'extérieur
- ↻ 44 000 externes au territoire

Volume de déplacement par mode

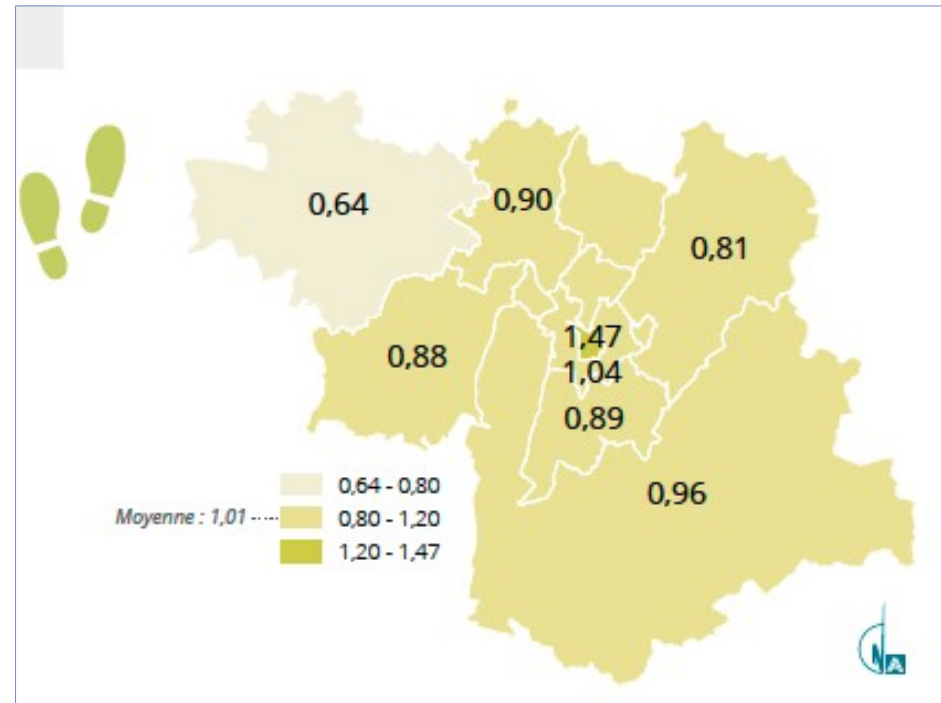
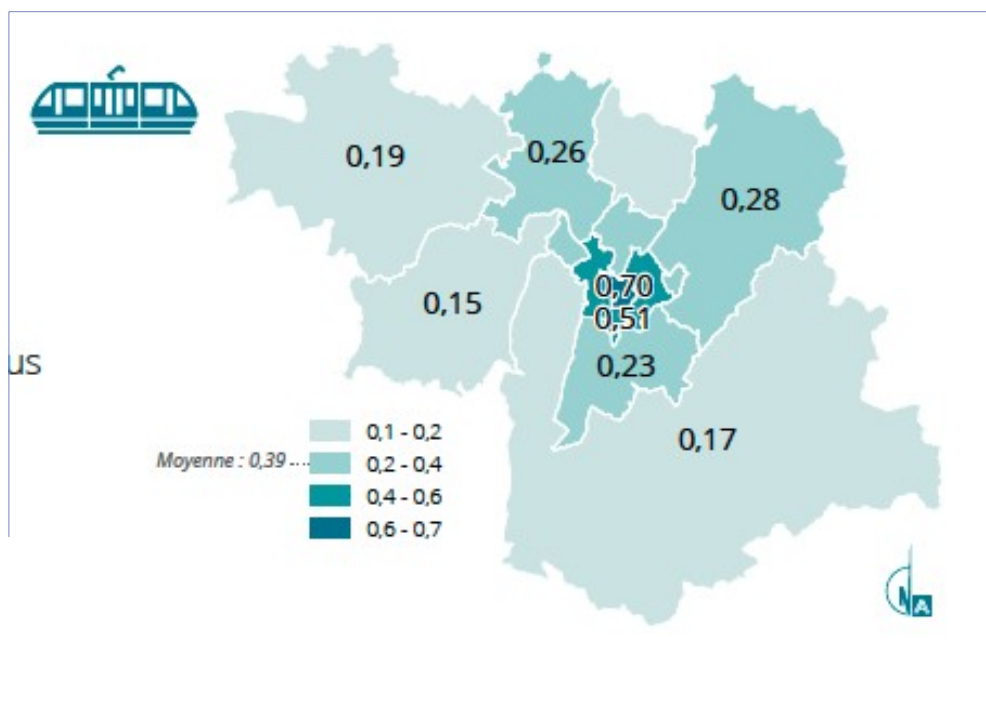
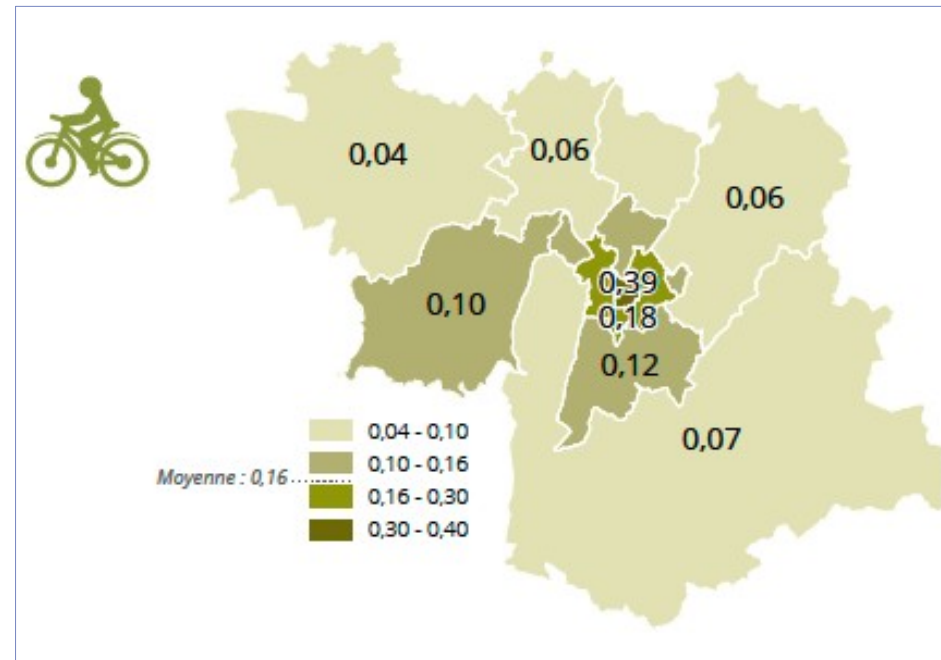
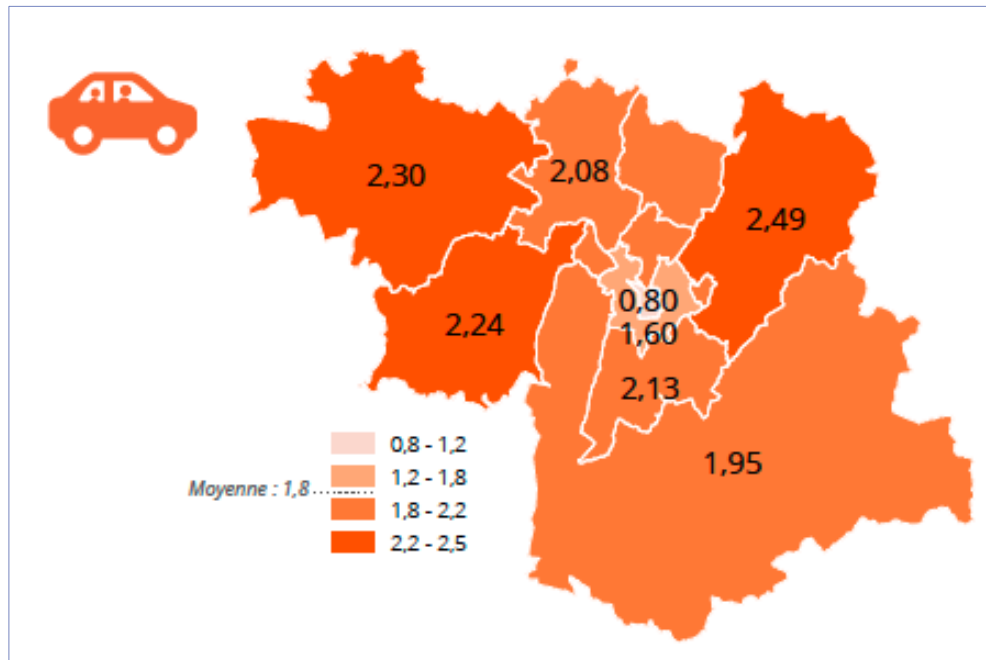


Motifs de déplacement à la destination





La mobilité à l'échelle du grand territoire (la région urbaine)









Un habitant réalise
3,4 déplacements par jour
en moyenne

Un habitant consacre
57 minutes par jour
à se déplacer

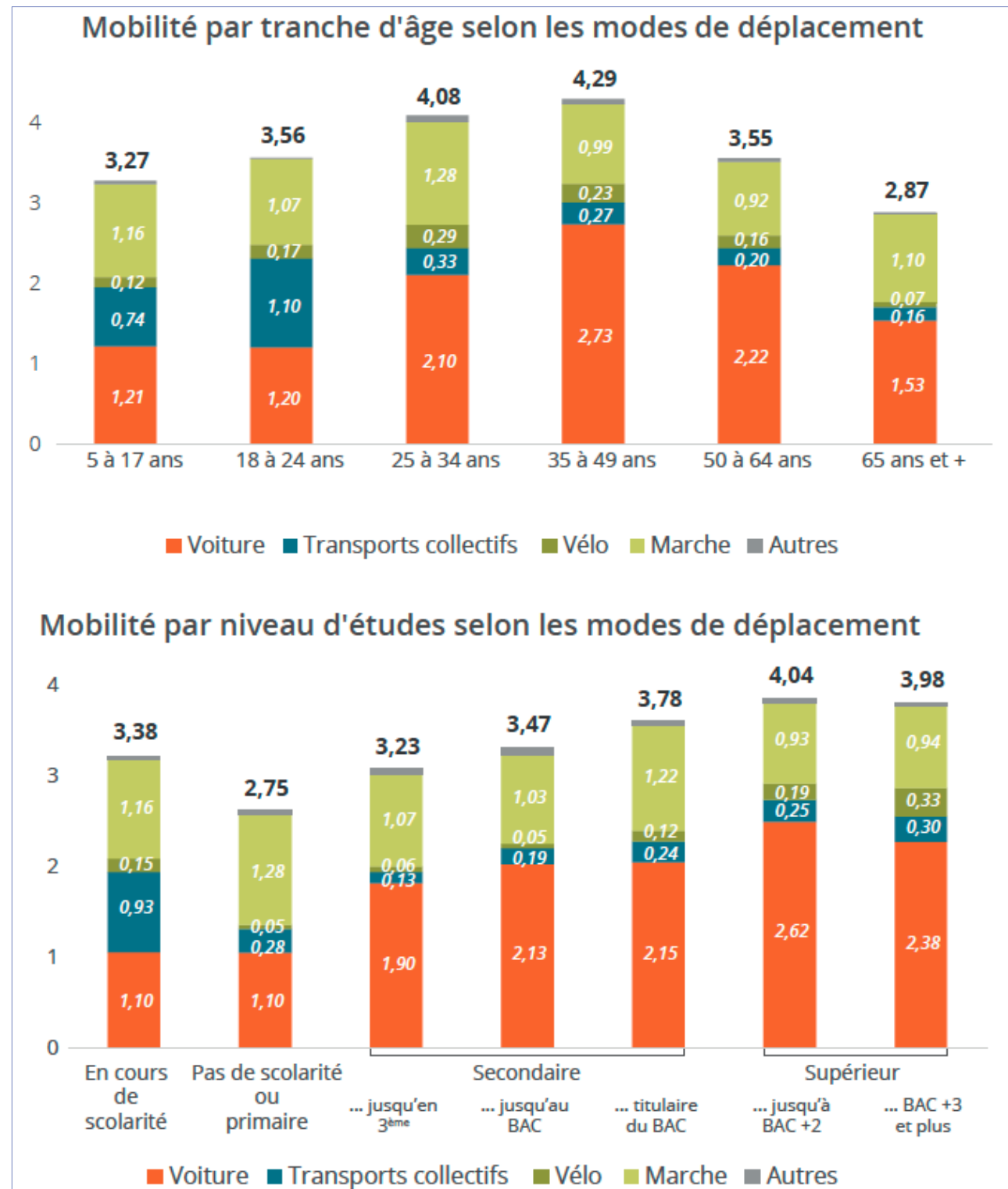
Un habitant parcourt
21 kilomètres
par jour



La mobilité à l'échelle du grand territoire (la région urbaine)

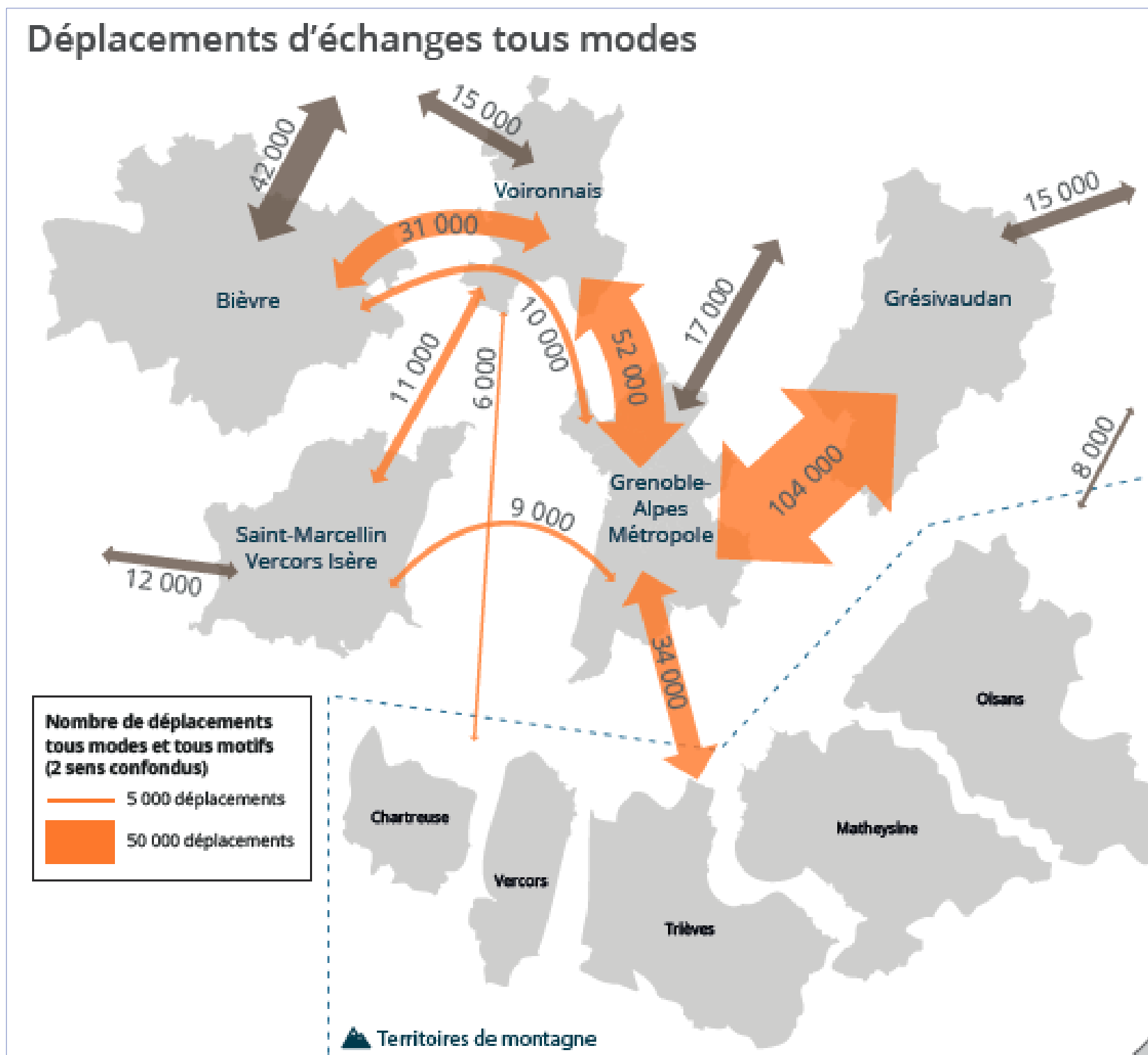
| | | | |
|---|------|--|------|
|  | 3,61 |  | 3,60 |
|  | 1,95 | | 1,86 |
|  | 0,98 | | 1,16 |
|  | 0,38 | | 0,44 |
|  | 0,21 | | 0,13 |

Enfants de moins de 5 ans exclus





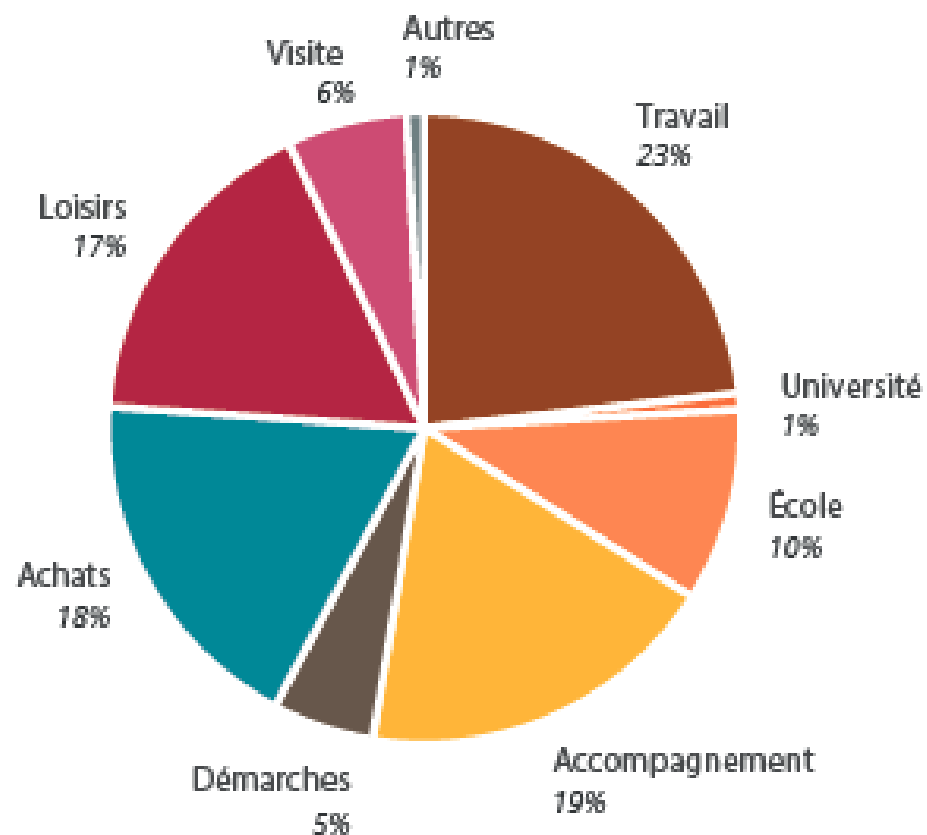
La mobilité à l'échelle du grand territoire (la région urbaine)





La mobilité à l'échelle du Pays Voironnais

Motifs de déplacement à la destination



Déplacements domicile-travail



Déplacements domicile-études



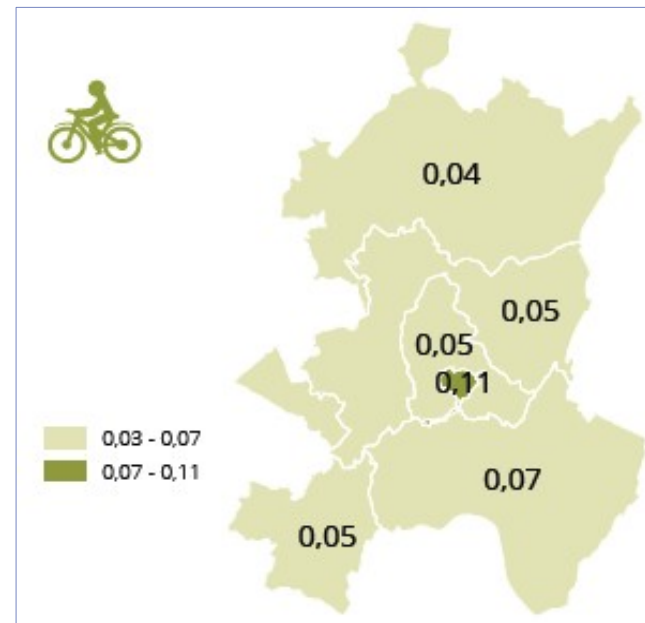
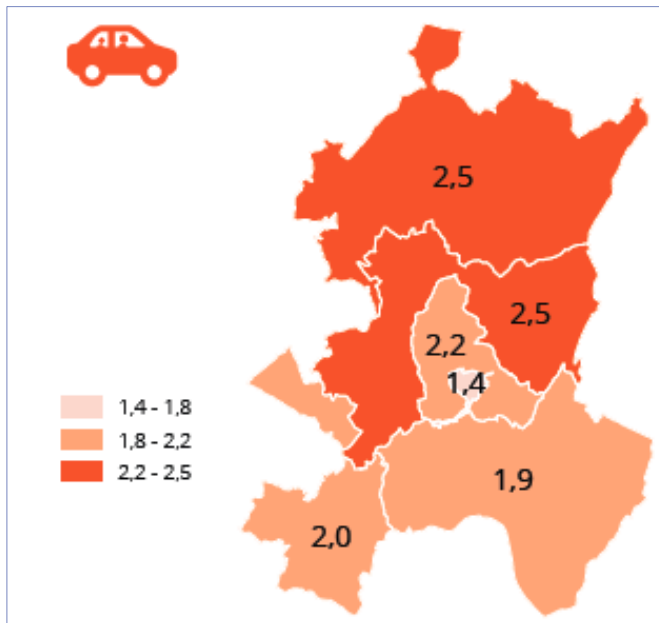
354 000 déplacements quotidiens (internes ou échanges)

Parts modales

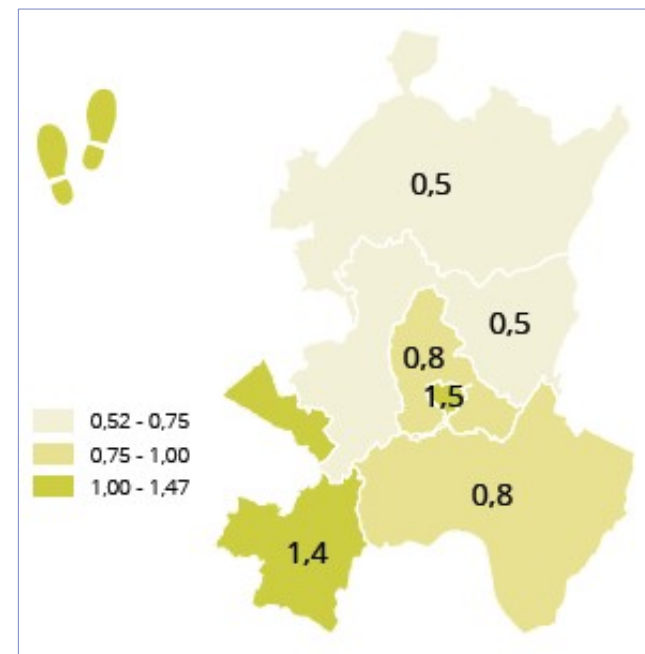
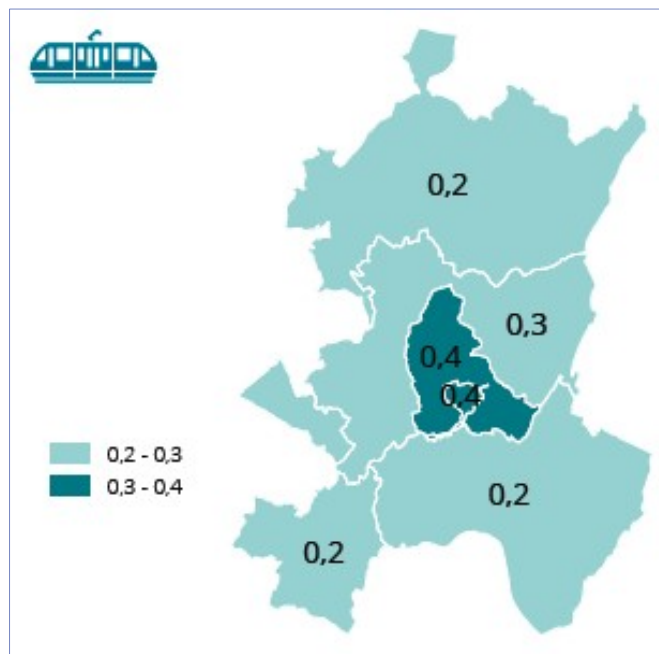




La mobilité à l'échelle du Pays Voironnais



DÉPLACEMENTS PAR HABITANT ET PAR JOUR
3,3 3,4 pour l'ensemble du territoire de l'EMC²

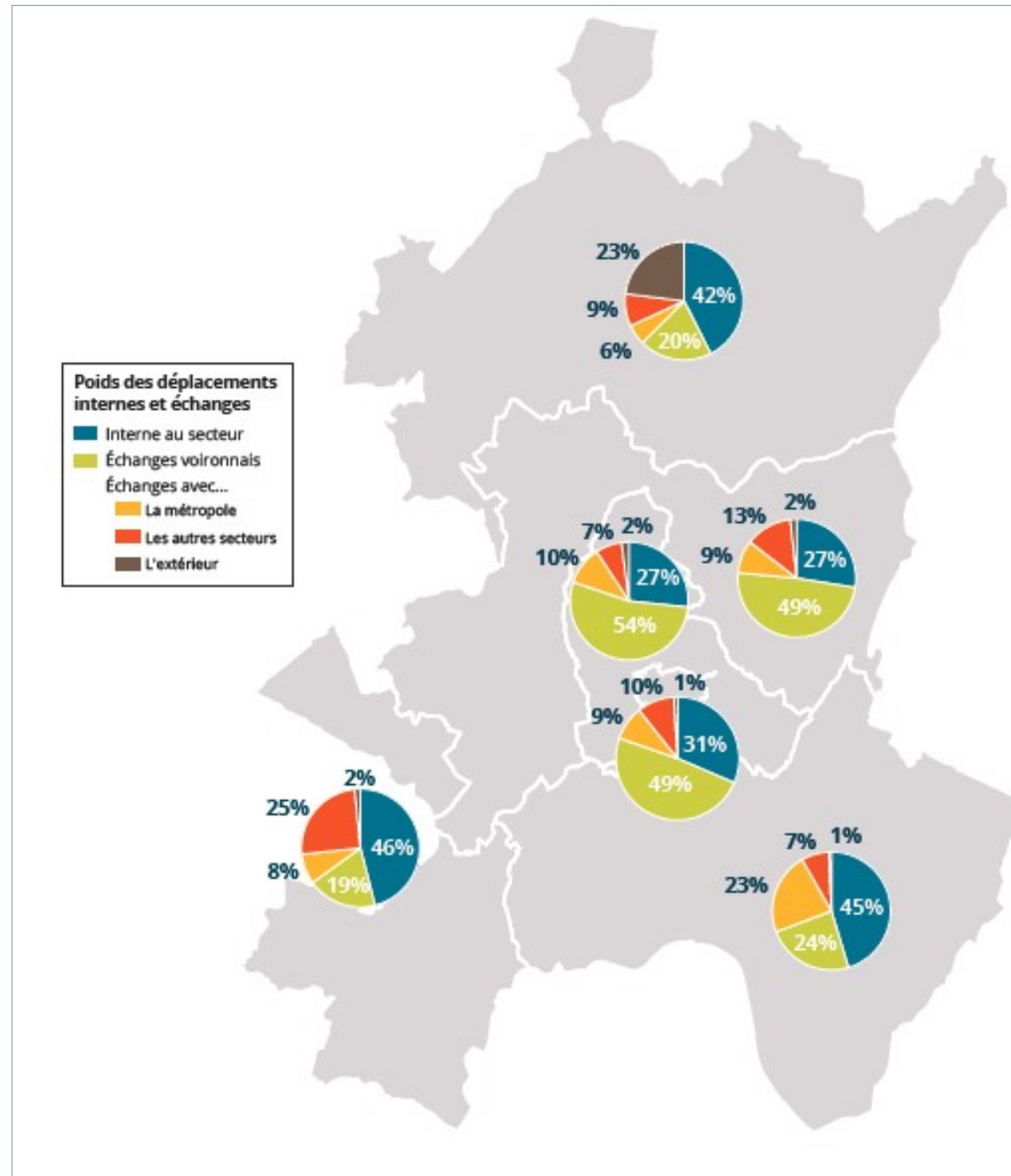


Un habitant consacre **58** minutes par jour à se déplacer

Un habitant parcourt **26** kilomètre par jour pour se déplacer



La mobilité à l'échelle du Pays Voironnais





La mobilité à l'échelle de Voreppe

Quelques chiffres clés...

79,2% des actifs de Voreppe travaillent en dehors de la commune

56,4% des actifs de Voreppe travaillent dans la Métropole

23,9% des actifs de Voreppe travaillent à Grenoble

6,8% des actifs de Voreppe travaillent à Saint-Égrève

4,4% des actifs de Voreppe travaillent à Voiron

91,7% des ménages de Voreppe possèdent au moins 1 voiture

47,1% des ménages de Voreppe possèdent 2 voitures ou plus

75,7% des déplacements domicile et le travail sont effectués en voiture

14,2% des déplacements domicile et le travail sont effectués en TC

5,7% des déplacements domicile et le travail sont effectués par marche à pied ou à vélo



Le plan Local des Déplacement de 2012

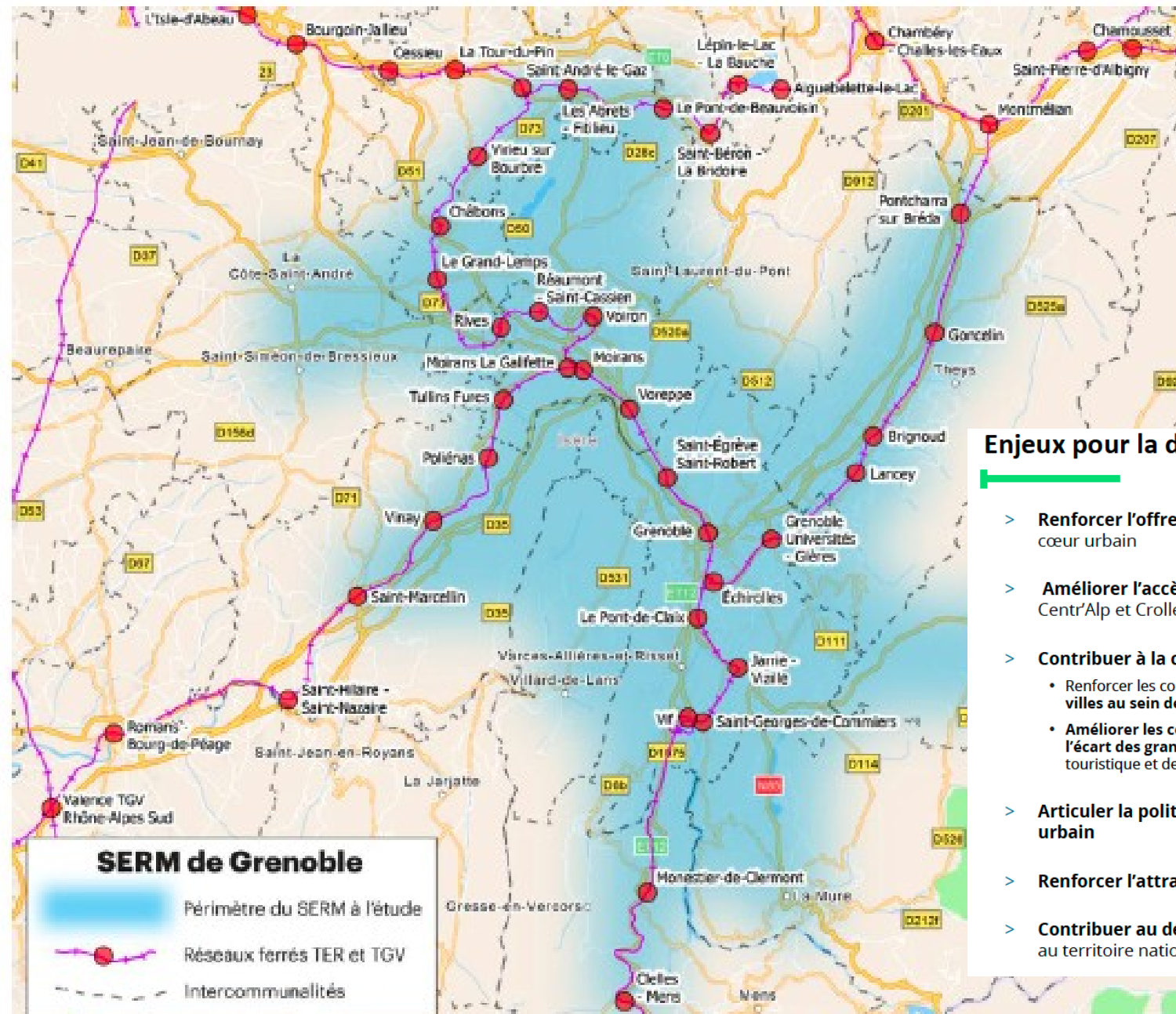


Tableau de synthèse des fonctions de voies

| Fonction des voies | Vélo, piétons | PL | TC | Largeur cible des voies de circulation (double sens) | Vitesses | Cadre d'aménagement | Traitement des intersections |
|--------------------|---|-----|-----|--|--|---|---|
| Agglomération | Séparation des trafics (site propre) | Oui | Oui | 6,00 m sauf spécificité transport exceptionnel | 50 km/h voire 70 km/h | Zone à 50 km/h voire zone à 70 km/h | Carrefours à feux ou giratoire, régime de priorité |
| Structurante | Cohabitation séparée (bandes cyclables) voire séparation des trafics (site propre) | Oui | Oui | 5,50 m mini | 50 km/h voire 30 km/h | Zone à 50 km/h voire zone 30 | Carrefours à feux ou giratoires, ponctuellement régime de priorité |
| Distribution | Mixité des usages voire cohabitation séparée (bandes cyclables) Double sens cyclable sur les zones 30 | Non | Oui | 4,50 m si pas de TC, 5,50 m si TC | 30 km/h ou 50 km/h selon les densités de circulation | Zone 30 en milieu urbain voire zone à 50 km/h | Carrefours plans priorité à droite ou régime de priorité, minigiratoire ou ponctuellement carrefours à feux |
| Desserte locale | Mixité des usages, double sens cyclable | Non | Non | 4,50 m voire 4 m. | 30 km/h voire au pas | Limitation à 30 km/h Voire ponctuellement Zone 30 ou de rencontre dans les secteurs à enjeux (Écoles, etc.) | Carrefours plans priorité à droite |



Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) de l'aire grenobloise



Enjeux pour la définition du projet de SERM

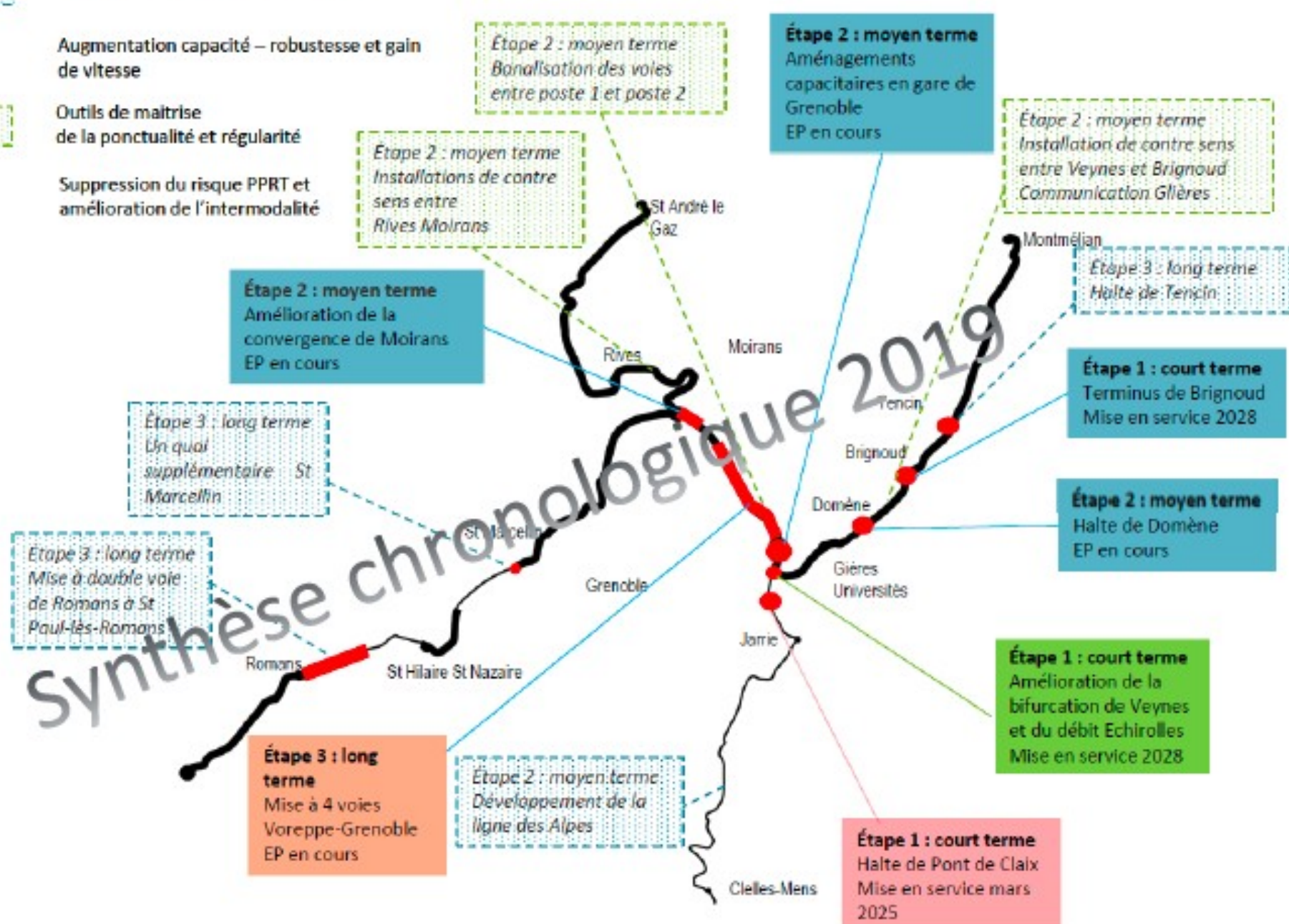
- > **Renforcer l'offre multimodale sur les grands corridors de flux** (branches du Y grenoblois notamment) vers le cœur urbain
- > **Améliorer l'accès aux autres grands pôles d'emploi du territoire**, notamment la centralité vironnaise, Centr'Alp et Crolles-Bernin
- > **Contribuer à la cohésion territoriale de l'aire grenobloise :**
 - Renforcer les connexions entre les grands pôles urbains et d'emploi du territoire tout en **desservant le chapelet des petites villes au sein des vallées**
 - **Améliorer les connexions vers les petites villes et bourgs ruraux des territoires de montagne et secteurs situés à l'écart des grands pôles urbains**, avec une offre de service à ajuster au regard de la population, de la fréquentation touristique et de l'intensité des mobilités quotidiennes avec le cœur urbain et les autres grands pôles d'emploi du territoire.
- > **Articuler la politique d'aménagement du territoire et le projet de SERM afin de lutter contre l'étalement urbain**
- > **Renforcer l'attractivité économique** par le développement de la desserte des pôles d'emplois
- > **Contribuer au développement de la grande accessibilité** par un accès amélioré à la métropole lyonnaise et au territoire national



L'avancement sur les missions de SNCF Réseau

Engagé A programmer Fonctions des aménagements

- Augmentation de la desserte ferroviaire
- Augmentation capacité – robustesse et gain de vitesse
- Outils de maîtrise de la ponctualité et régularité
- Suppression du risque PPRT et amélioration de l'intermodalité





L'évolution de l'offre de mobilité (TC) dans le Pays Voironnais

| Améliorations majeures | Ajustements | Optimisation |
|--|--|---|
| Transformer la TAD G en ligne régulière | Ligne A : desservir la ZA du Peuras | Regrouper les lignes N et 20 et réduire le nombre de services |
| Doubler la fréquence de la ligne E | Ligne A : proposer un cadencement plus régulier | Supprimer la ligne 10 |
| Doubler la fréquence de la ligne F et prolonger jusqu'à Charancieu | Ligne W : desservir l'été autant que le reste de l'année | Optimiser les lignes scolaires |
| Doubler la fréquence de la ligne L et desservir la gare de Réaumont | Ligne W : proposer un cadencement plus régulier | |
| Créer une ligne desservant St Nicolas de Macherin et St Etienne ce Crossey | | |



Rendre accessibles tous les établissements scolaires

Les accès aux écoles, aux collèges et aux lycées doivent être développés pour que chacune et chacun puisse s'y rendre à pied ou à vélo, et ce de manière sécurisée et sécurisante. Il convient alors de développer les voies dédiées à des modes de déplacement doux avec un renfort accentué sur leur sécurisation. Il convient aussi d'équiper ces accès par des garages à vélos couverts.

1





2



Adopter une signalétique complète et compréhensible

La signalétique doit permettre aux différents usagers d'être bien orientés selon leur mode de déplacement. Sur les parcelles impossibles à aménager en voies partagées, il doit notamment être envisagé de réorienter certains usagers pour leur permettre de se déplacer en toute sécurité.



Prioriser l'aménagement des centres de vie

Les lieux de vie doivent être accessibles par toutes les mobilités existantes. L'ensemble des usagers doivent pouvoir se rendre dans les centralités que sont les coeurs de quartiers ou encore le centre-bourg par des voies de circulation partagées et sécurisées. Prenons l'exemple de l'accès à vélo, des arceaux doivent être installés aux abords de ces centres de vie pour permettre un stationnement en toute sécurité.

3





4

Tout le monde doit pouvoir se déplacer en toute sécurité

Toutes les personnes qui habitent Voreppe comme celles et ceux qui viennent de l'extérieur de la commune doivent pouvoir circuler en toute sécurité quel que soit le type de mobilité qu'elles utilisent. Cela concerne les plus jeunes aux personnes âgées, les cyclistes comme les personnes à mobilité réduite. Améliorer la cohabitation des modes doux pour améliorer la cohésion.





Éviter systématiquement les ruptures de voie

Les voies sans continuité doivent être évitées systématiquement ou signalées en amont pour chaque type de mobilité dans le but d'éviter les accidents causés par une chaussée abîmée ou incompatible avec un type de mobilité en particulier.

5





6



Toutes les voies de circulation doivent être adaptées aux personnes à mobilité réduite

S'il ne faut pas hiérarchiser les mobilités, il convient néanmoins de favoriser l'accès à la mobilité pour celles et ceux qui ont le plus de difficulté à se déplacer.



Entretenir les pistes cyclables pour protéger les usagers

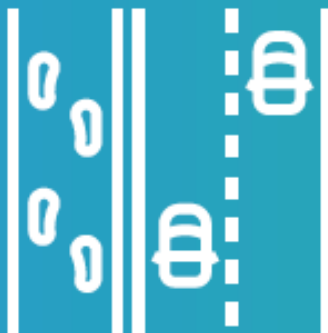
La priorité doit être de connecter les différents quartiers de Voreppe aux axes de circulation déjà aménagés en voies douces. Pour autant, il convient d'en assurer l'entretien de manière régulière pour éviter tout accident causé par une chaussée usée, mal entretenue ou encore déformée par un élément extérieur.

7





8



Faire cohabiter les mobilités, mais ne pas utiliser les mêmes voies

Comme il n'est pas toléré de rouler à vélo ou à véhicule à moteur sur les trottoirs uniquement réservés aux piétons, il convient également de faire respecter les voies cyclables par les piétons et les véhicules à moteur.

Les pistes cyclables sont « exclusivement réservées aux vélos ». Les piétons peuvent être autorisés à y circuler "lorsqu'il ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires », dispose [l'article R412-35 du Code de la route](#).



Le plus faible doit être protégé

L'organisation de la mobilité doit se faire sur le respect d'autrui. Ainsi, il convient de toujours prendre en compte le fait qu'un usager piéton du jour peut devenir un usager cycliste le lendemain. Tout doit être mis en place pour protéger les usagers les plus vulnérables en priorité.

9





10



Communiquer et prévenir

Pour renforcer les meilleurs usages des différentes mobilités, il convient de renforcer la communication dédiée et la prévention. Ces actions doivent être couplées avec une politique de répression pour faire respecter la loi le plus possible et ainsi impacter la façon d'être en se déplaçant.



Les 12 “points noirs” de Voreppe

- 1/ Avenue Honoré de Balzac :
 - Entre le haut de l'avenue et le haut de l'avenue Henri Chapays créer une continuité pour les cyclistes.
 - Revoir la sortie de l'hoirie car visibilité limitée et danger pour les cycles et piétons.
 - Au pied de l'avenue, mieux assurer la jonction avec le bord de la R.N. sur la gauche en allant au Chevalon.
- 2/ Grande Rue : prévoir, à ses abords, des supports pour permettre de garer les vélos en toute sécurité.
- 3/ Route de Chalais : manque de signalétique et manque de sécurité pour les usagers de tous types de mobilité.
- 4/ Pont de la Roize. Deux pistes de solutions :
 - Aménager les côtés de la Roize, un côté pour les piétons et un côté pour les cycles. La DTC a évoqué le sujet.
 - Matérialiser les pistes cyclables par une signalétique particulière (peinture au sol...)
- 5/ Liaison entre Volouise et Super U : imaginer une traversée pour rejoindre le marché U. La rue de Bouvardière est aussi utilisée comme itinéraire de raccourci pour aller sur l'autoroute (il faudra questionner ces itinéraires).
- 6/ La digue : aménager une piste cyclable.



Les 12 “points noirs” de Voreppe

- 7/ Centr'Alp : manque d'une piste cyclable pour y accéder.
- 8/ Le Chevalon : avoir une piste cyclable le long de la route de Voreppe qui passe vers le château. Il faut protéger les lieux de promenade et les sécuriser.
- 9/ Avenue Chapays :
 - aménager pour les modes doux dans toute sa longueur.
 - au croisement avec la départementale, il convient de réfléchir à la manière de pouvoir s'insérer plus facilement et sans danger.
- 10/ Route départementale en direction du col de La Placette : aucune sécurisation des vélos.
- 11/ Pont de Veurey : La liaison entre les berges de l'Isère au niveau du pont de Veurey (rond point d'accès à l'autoroute) et la plaine de voreppe est compliquée. Notamment au niveau de la traversée du pont de l'autoroute, obligatoire pour les cyclistes qui voudraient rejoindre le secteur de la plaine et du Chevalon.
- 12/ Avenue de Juin 1940 :
 - éviter la discontinuité par manque de contre-allée entre le Biocoop et le monument de la Résistance.
 - La traversée piétons / cyclistes / voitures située au niveau du monument de la Résistance et qui empêche l'accès au laboratoire d'analyse.

Les sujets à mettre en débat le 12 mars

