



VOREPPE
ré·invente
VOREPPE

ÉTATS GÉNÉRAUX DE VOREPPE

Acte II

L'organisation de la mobilité :
Mise en débat-12 mars 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





La mobilité, l'un des 2 principaux sujet d'inquiétude des voreppins

- Manque d'offre en transport en commun
- Embouteillages
- Saturation des parkings
- Manques d'infrastructures pour les modes doux

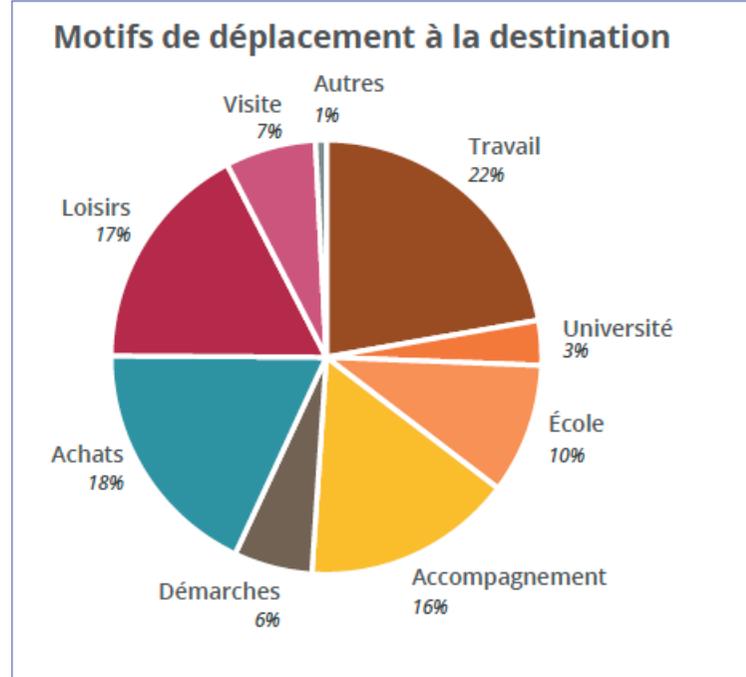
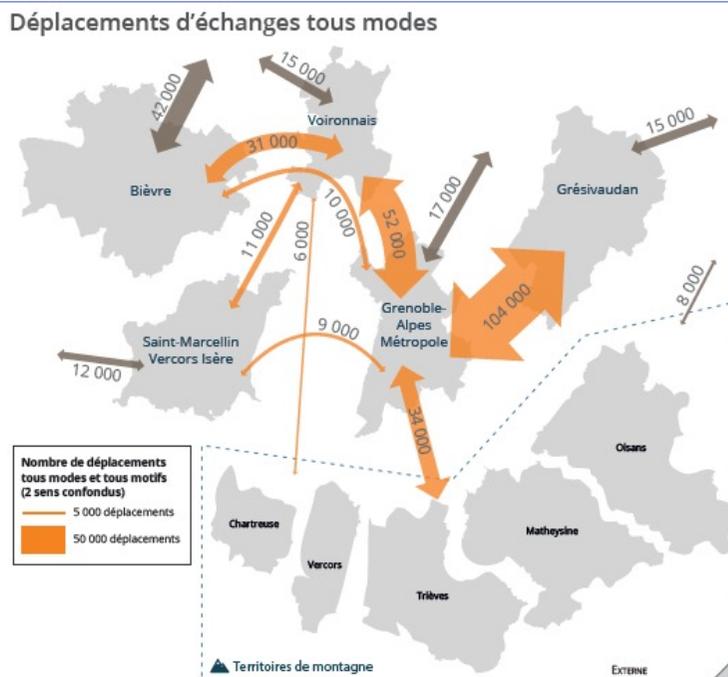
Comment penser la mobilité et sa pratique avant la construction ?

L'Acte I des États généraux de Voreppe a permis de dégager 7 grand 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. Au-delà, 3 grands thèmes apparaissent :

- **La nécessité de renforcer la connexion entre les quartiers et entre les quartiers et le centre ville.**
- **La nécessité de développer les mode doux.**
- **L'enjeu de la gare et du réaménagement du quartier de la gare.**

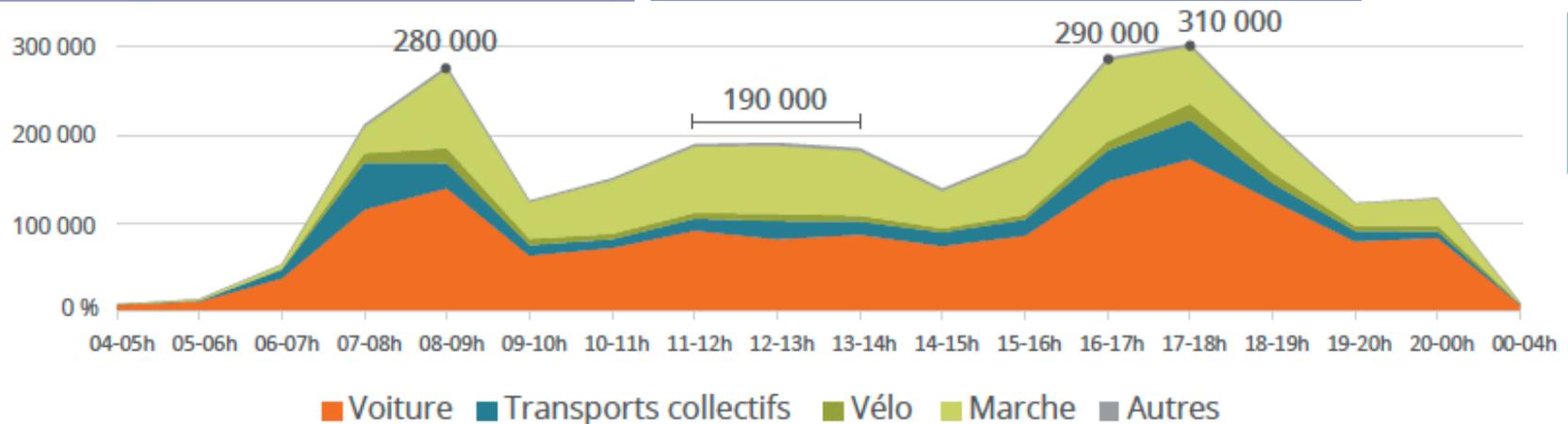


La mobilité à l'échelle du grand territoire (la région urbaine)



Volume de déplacement par mode

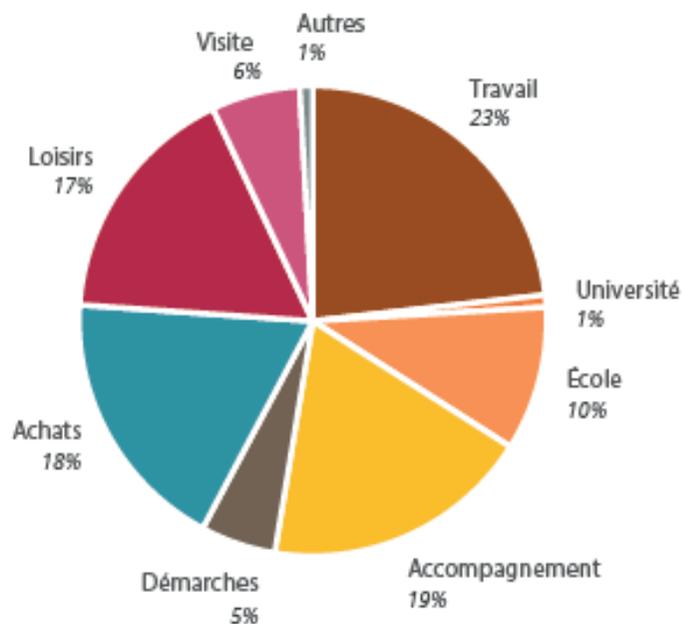
	1 482 000
	832 000
	320 000
	131 000
Autres	35 000



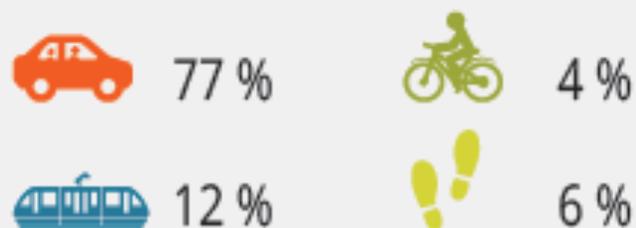


La mobilité à l'échelle du Pays Voironnais

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 de Voreppe

Quelques chiffres clés...

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

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

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

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

23,9% des actifs de Voreppe travaillent à Grenoble

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

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

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

4,4% des actifs de Voreppe travaillent à Voiron

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



Le plan Local des Déplacement de 2012

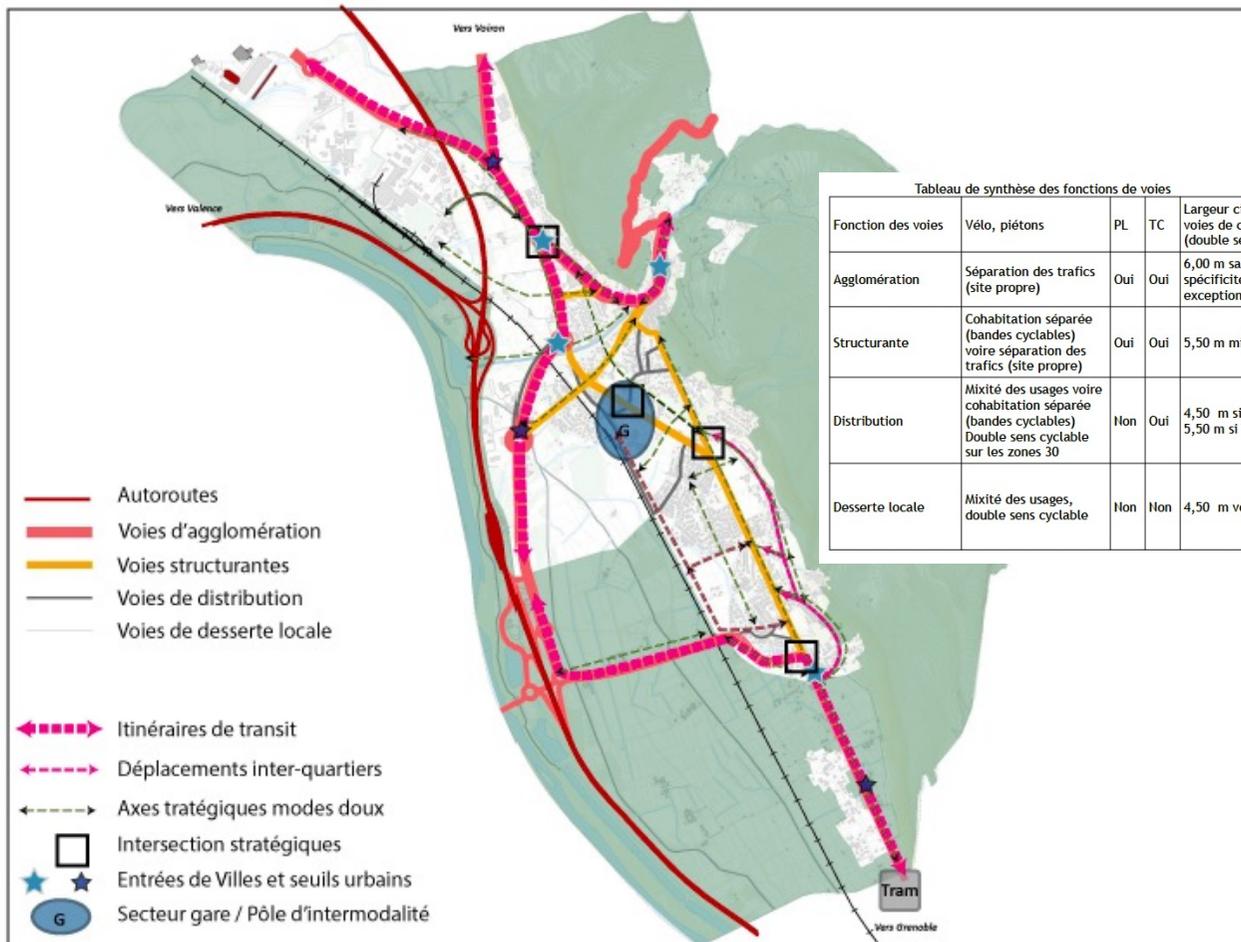
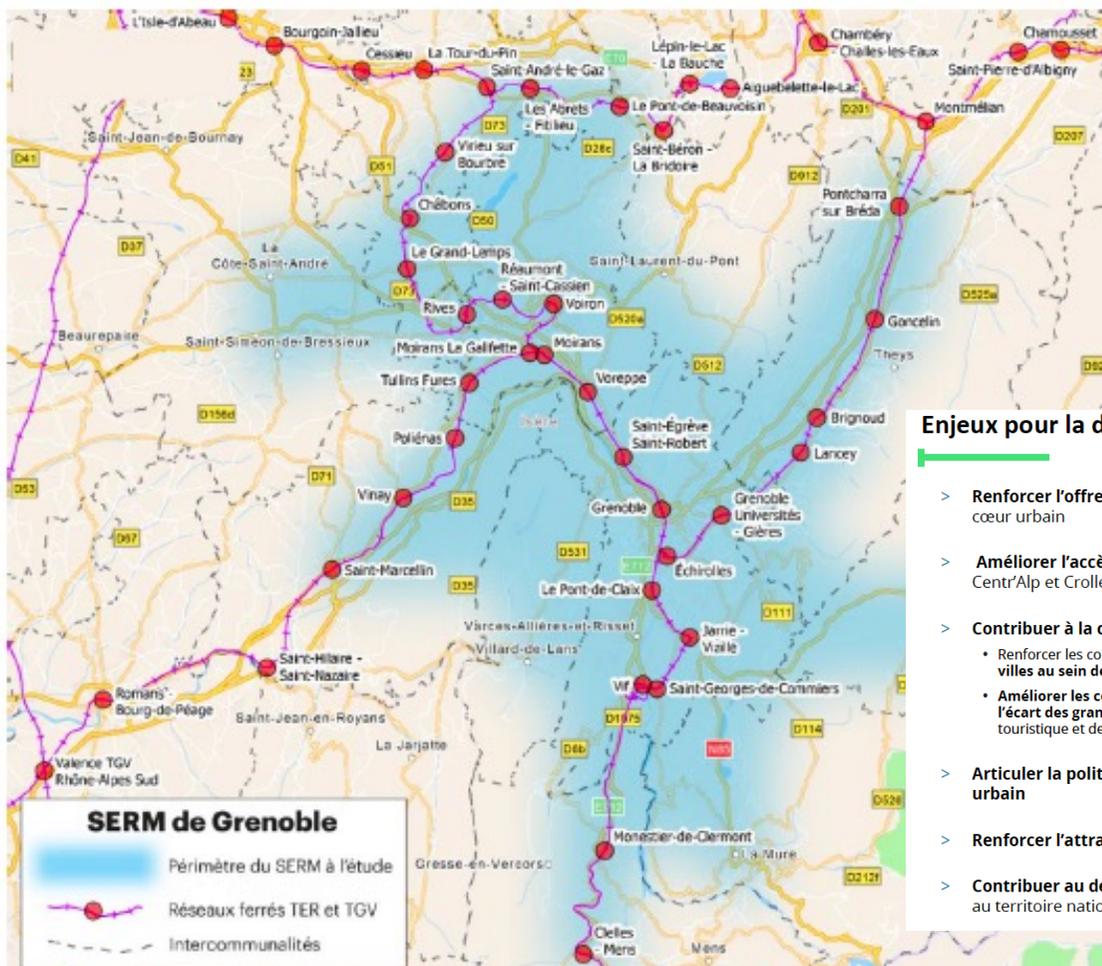


Tableau de synthèse des fonctions de voies

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 voironnaise, 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'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		



Les propositions du Comité citoyen s'agissant de la mobilité

- Rendre accessible en mode doux tous les établissements scolaires
- Adopter une signalétique complète et compréhensible
- Prioriser l'aménagement des centres de vie
- Assurer la sécurité des déplacements pour tous
- Éviter systématiquement les rupture de voie
- Adapter toutes les voie de circulation au PMR
- Entretenir les pistes cyclable et protéger les usagers
- Faire cohabiter les mobilités mais ne pas utiliser les mêmes voies
- Protéger le plus faible
- Communiquer et prévenir

Les 12 « points noirs » identifiés

1. Avenue Honoré de Balzac
2. Grande rue
3. Route de Chalais
4. Pont de la Roize
5. Livraison entre Volouise et Super U
6. Digue : aménagement piste cyclable
7. Accès à Centr'Alp en vélo
8. Le Chevalon (piste cyclable)
9. Avenu Chapays
10. Route départementale vers le col de la Placette
11. Pont de Veurey
12. Avenue de juin 1940



La voiture particulière

- La place de la voiture dans l'espace public
- L'organisation du stationnement et le nombre de place par logement nouveau
- Amélioration de la sécurité

Les modes doux

- Quelles aménagement et actions prioritaires ?
- Quels points noirs résorber en priorité ?