

D. AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE - ENQUETEUR

Commentaires préliminaires :

La législation stipule que le P.D.U. définit les principes de l'organisation des transports , de la circulation et du stationnement , dans le périmètre des transports urbains .Ce document de planification a donc pour but d'arrêter une politique de transports et déplacements sur un territoire ,pour les dix années à venir . Il n'a donc pas vocation à détailler chaque action , mais à en exposer son principe, son but poursuivi ,son financement .

Pour une voirie ou une voie ferrée à créer ,une enquête publique ultérieure devra être engagée en conformité avec le Code de l'Environnement ,ainsi qu'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ou toute autre enquête imposée par la législation en vigueur. Ces futures enquêtes contiendront une étude relative à l'impact des projets sur l'environnement .

Le P.D.U. ne prend donc pas position sur le parcours exact d'une voirie , mais uniquement sur le principe de sa création .

D'autre part , une enquête publique ne se conclut pas par un comptage exact des voix exprimées en faveur ou contre un projet , quand bien même certaines associations se seraient exprimées à plusieurs reprises dans plusieurs registres .Et les conclusions du commissaire-enquêteur ne sont pas nécessairement dictées par le choix du plus grand nombre : il ne s'agit pas d'un vote , mais seulement d'une enquête permettant à chacun d'exprimer son point de vue et de faire un tour d'horizon des problèmes .

Enfin , le P.D.U. est un éventail d'actions susceptibles d'être engagées dans l'intérêt commun . Des urgences et priorités seront définies par la Communauté d'Agglomération en fonction de ses possibilités financières et des arbitrages politiques. La mise en œuvre de l'ensemble des actions sera progressive et s'échelonnera au cours des dix années à venir .

Le présent avis prend donc en considération :

-d'une part ,les problèmes d'ordre général évoqués par les intervenants au cours de l'enquête sur l'ensemble du document (diagnostic , enjeux , actions , annexes) . Il reprend à cet effet certains éléments de réponses dans le courrier du maître d'ouvrage ,

-et d'autre part , les 25 actions du projet .

Sur les observations d'ordre général évoquées :

a) Sur la conformité avec la loi et la compatibilité avec les autres documents et programmes :

L'Etat et ses services associés confirment le caractère parfaitement conforme de ce projet aux prescriptions légales et réglementaires.

Le C-E prend acte de cet avis .

En ce qui concerne les relations entre P.L.U. et P.D.U. , le C-E constate que certaines communes ont adopté leur P.L.U. sans attendre les grandes lignes directrices et les contraintes inévitables découlant du P.D.U. en projet depuis 4 ans .Et ceci, bien qu'elles aient participé à ce projet de P.D.U.et y aient apporté leurs observations .

Le C-E rappelle qu'elles sont dans l'obligation de mettre en harmonie leur P.L.U.avec ce P.D.U. dans un délai de 3 ans après son adoption .

b) Sur l'initiative de mise en œuvre du P.D.U. et sur la concertation :

Le C-E salue tout d'abord cette démarche volontaire , comme l'ont déjà fait plusieurs autres acteurs du projet .

En matière de concertation ,les informations fournies par la CAPV , tout au long de la réalisation de ce projet , ont permis à tous les acteurs (communes , Etat , Région ,Département

, mais aussi associations et population) d'intervenir et de se faire une idée précise de son contenu. Leurs interventions lors de l'élaboration du projet ,en amont de l'enquête publique , ont permis d'enrichir le document du P.D.U.

Ce projet de P.D.U. comporte 219 pages , dont la lecture a pu décourager beaucoup d'intervenants profanes en la matière. Mais ce projet est resté à la disposition du public pendant plus de 30 jours et a bénéficié d'une information suffisante de la part de la CAPV et des 34 communes concernées .

Le C-E constate la conformité des modalités d'organisation de l'enquête publique avec les dispositions réglementaires.

c) Sur l'urbanisme et les déplacements :

La CAPV précise à juste titre que l'urbanisme relève de la responsabilité des communes .Le projet n'a pas vocation à intervenir dans l'implantation des équipements ,mais à définir une politique des déplacements .

Le C-E rappelle que les décisions communales d'urbanisme doivent aussi se conformer aux grandes lignes directrices du schéma de secteur et du P.D.U. Il ne serait pas concevable qu'un P.L.U. local soit établi en opposition avec ces lignes directrices .

Enfin ,il insiste sur l'importance du lien nécessaire entre l'urbanisme et les déplacements , afin que les politiques des collectivités soient cohérentes et efficaces .

d) Sur la coordination avec les autres acteurs :

La demande est forte de la part des acteurs de l'agglomération grenobloise(Conseil Général ,S.M.T.C) , et de la part de la Région .Le maître d'ouvrage est conscient de cette demande et a engagé des réflexions en ce sens , avec la création –en discussion – d'un syndicat mixte de type S.R.U.

Le C-E recommande cette coordination des politiques des différents acteurs .

e) Sur le diagnostic :

Un certain nombre de personnes ont porté sur les registres un avis sur le caractère parfois incomplet du diagnostic.

Le C-E rappelle que ce projet est un document de planification des déplacements pour les années à venir et qu'il n'a donc pas vocation à détailler toutes les actions .

En matière d'environnement ,et bien que les autorités administratives n'aient pas émis de critiques , la CAPV prend toutefois acte des demandes du public et confirme sa volonté de dresser un état des lieux sur la qualité de l'air.

Le C-E prend acte de la volonté de la CAPV d'aboutir à un projet cohérent et complet.

f) Sur la critique relative au manque d'objectifs chiffrés :

Le C-E estime que le chiffrage des objectifs reste difficile dans un document de planification. D'autre part, des éléments nouveaux ne manqueront pas de se rajouter dans le temps aux actions décidées , et exerceront leur influence sur le chiffrage .

Il souligne que ce P.D.U. est le premier projet élaboré par le Pays Voironnais .Sa démarche est évidemment perfectible et s'affinera progressivement .

g) Sur la critique relative au manque de chiffrage budgétaire :

Plusieurs associations et habitants ont souligné des insuffisances en matière de chiffrage financier des actions .

Le C-E fait sur ce point la même analyse que ci-dessus.

h) Sur le caractère peu ambitieux des objectifs :

Le C-E réfute les critiques faites à ce sujet . En effet , la C.A.P.V. affiche une ambition réaliste , consciente qu'elle est de la difficulté à obtenir un changement des mentalités . De plus, les caractéristiques territoriales du Pays Voironnais (géographie contraignante , voiries souvent étroites et morcellement de l'habitat) n'autorisent pas les mêmes espoirs en matière de réduction du trafic automobile , que sa voisine grenobloise

Sur les 25 actions :

Des remarques ont été formulées au cours de l'enquête sur chacune des 25 actions . Le C-E émet ci-après son avis sur chacune de ces actions .

Action n° 1: unité tarifaire :

Une unité tarifaire favorisera l'intermodalité , développera la pratique des transports collectifs , améliorera l'accès à ces transports .

Le public , comme le Conseil Régional , souhaite cette action .En effet , cette unité tarifaire devrait faciliter les correspondances entre les divers modes de transports dont les horaires ne sont pas toujours bien adaptés aux besoins des usagers .

La C.A.P.V. précise qu'une réflexion est en cours avec les acteurs de la région .

Le C-E constate que l'organisation des transports et notamment la tarification restent complexes , en raison de l'implication de nombreux acteurs (Région ,Département ,Pays Voironnais) . Cette répartition de compétences doit gagner en cohérence et en transparence au bénéfice de l'utilisateur .

Le C-E émet un avis favorable sur cette action , qui va dans le sens d'une réelle simplification dans l'usage des transports collectifs .

Action n° 2: restructurer le réseau des T.C.

a)La restructuration du réseau des transports en commun nécessite tout d'abord la garantie d'une offre de transport de qualité prise en compte dans le projet .

Sur cette première mesure , le C-E émet un avis favorable , dans la mesure où cette offre de qualité a pour but de fidéliser le public, en agissant sur la ponctualité et la régularité , sur les correspondances facilitées avec les autres modes de transports ,sur une information en temps réel des usagers , enfin sur une accessibilité plus aisée pour les personnes dans les bus.

b)Le T.A.D .(transport à la demande)

La C.A.P.V propose de réserver ce mode aux zones rurales , compte tenu de la faible utilisation d'une ligne régulière dans ces zones.

Le C-E estime cette action conforme aux exigences de bonne gestion des finances publiques .

Le public conteste toutefois les délais de mise en œuvre de ces transports à la demande . Le C-E recommande une étude en vue d'améliorer les délais de réservation .

c)Sur la seconde mesure , - la restructuration elle-même- ,le projet a pour ambition d'offrir une accessibilité à tous les habitants du Pays Voironnais , d'assurer un renforcement des liaisons entre les pôles urbains du Sud et VOIRON ,et de favoriser le rabattement sur les gares du territoire .

La C.A.P.V. prend en considération les demandes du public , tout en accordant la priorité aux lignes les plus fréquentées .Parallèlement , elle confirme , pour les déplacements qui ne s'arrêtent pas aux limites administratives et institutionnelles du territoire , un traitement spécifique à l'échelle du bassin de vie avec les autres acteurs concernés .

Le C-E émet un avis favorable sur cette priorité donnée par la C.A.P.V. ,dans le sens d'une gestion raisonnable des deniers publics et d'une amélioration du service public offert .

d) Cette restructuration doit également porter sur :

le réseau ferré : le doublement de la voie ferrée entre MOIRANS et GRENOBLE répond à un double enjeu : une accessibilité plus grande à la région grenobloise , et un transport péri-urbain cadencé entre ces 2 pôles ,avec une perspective de développement de l'inter-modalité et la valorisation des gares du pays voironnais . Ces investissements sont également demandés par les acteurs du bassin grenoblois.

Le C-E recommande vivement cette action , pour les raisons évoquées infra dans ses conclusions .En effet , l'énergie électrique disponible en France (et non polluante) permettra au réseau ferré et au tramway de répondre à l'afflux du public , contrairement aux autres énergies (pétrole et gaz) moins disponibles , parce que importées.

Action n° 3 :le rabattement multimodal sur les pôles d'échanges :

a) La C.A.P.V se propose de rajouter un chapitre sur les infrastructures ferroviaires qui offrent une véritable alternative à l'automobile et constituent un enjeu fort : l'augmentation des capacités et des fréquences sera nécessaire pour renforcer l'attractivité de ce mode de transport .

Dans la perspective de cette augmentation de la fréquentation , des actions fortes sont prévues au niveau des pôles d'échanges pour permettre le rabattement sur les modes alternatifs à la voiture..

Le C-E émet un avis très favorable à cette action ,indispensable à la réussite du rabattement multimodal. : les parcs-relais P+R devront être adaptés aux besoins , tout en répondant à une logique de desserte globale.

b) En outre , la C.A.P.V. accorde également une importance à la ligne express créée par le Département sur la voie réservée de l'A 48 .

L'intérêt d'un transport en commun en site propre (T.C.S.P.) jusqu'à SAINT – EGREVE , éventuellement prolongé jusqu'à VOREPPE , est évident .La nouvelle ligne express VIZILLE -GRENOBLE-VOREPPE devra être intégrée au P.D.U.

Le C-E soutient cette action , condition « sine qua non » de la réussite de la politique en faveur des transports collectifs .

Action n° 4 : conditions du stationnement :

La politique du stationnement relève majoritairement de la compétence communale et renforce les liens et la cohérence entre urbanisme et déplacements .

Le C-E estime que le préalable à toute action réductrice de l'usage de l'automobile est l'offre d'une alternative réellement attractive et concurrentielle ,le stationnement étant un levier efficace pour inciter au report modal . Les pôles d'échanges devront être suffisamment pourvus en places de stationnement pour permettre ce rabattement vers les T.C.

Il émet donc un avis favorable sur cette action ,dès lors qu'elle aura comme préalable nécessaire la recherche précise des besoins de stationnement , des types de besoins (quelques heures ou la journée) et des lieux d'implantation privilégiés.

Il constate également les difficultés de circulation créées par les véhicules des parents d'élèves aux heures d'entrée et surtout de sortie des établissements scolaires. Il recommande la recherche de solutions à ce problème , afin d'améliorer la sécurité et l'organisation du stationnement aux abords de ces établissements .

Action n° 5 : organiser le stationnement

Les besoins spécifiques (handicapés , livraisons de marchandises en centre-ville ,convoyeurs de fonds , arrêts « express »devant un établissement public)nécessitent des places de stationnement réservées à leur seul usage .

De même, le stationnement des poids lourds et la régulation des bus demandent des mesures spécifiques adaptées à ces types de stationnement . La C.A.P.V. se propose d'étudier cette question de régulation .

Le C-E émet un avis favorable sur cette action de réservation de places , indispensable pour répondre à certaines nécessités impérieuses , même si cette action doit réduire le nombre de places en centre-ville .Sans ces mesures, l'incivisme habituel des automobilistes conduirait à l'anarchie du stationnement .

Action n° 6 : régler et contrôler le stationnement

Les mesures retenues consistent à adopter :

- un stationnement préférentiel pour les résidents ,
- un stationnement dissuasif pour les déplacements journaliers réguliers (« pendulaires »),
- enfin un stationnement de courte durée pour les visiteurs .

Le C-E émet un avis favorable sur cette action ,dans la mesure où elle différencie les différents types d'usagers des stationnements .

Toutefois , il observe que le contrôle et les sanctions pour stationnement illicite restent indispensables pour améliorer le respect du stationnement ,l'information et la sensibilisation des automobilistes n'étant pas suffisantes , à elles seules ,pour résoudre ce problème .

Action n° 7 :dissuader le stationnement illicite

L'installation de mobiliers urbains (bornes , potelets ,bancs , jardinières ,panneaux) va dans le sens d'une dissuasion du stationnement illicite. La mesure prévoit en outre de garantir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite .(P.M.R.), ou celle des engins agricoles .

Le C-E émet donc un avis favorable sur cette action .

Toutefois , il attire l'attention sur la dangerosité de ce mobilier urbain en cas de chute pour les cyclistes et les deux-roues motorisés.

Action n° 8: gérer les difficultés de stationnement(PALADRU)

La C.A.P.V. précise que la création du musée de MONTFERRAT par le Département devra s'accompagner d'un parc de stationnement spécifique et adapté à sa fréquentation .

D'autre part , le stationnement autour du lac de PALADRU ne connaît des difficultés qu'en été ,et de manière ponctuelle (6 fins de semaine par an), attirant toutefois près de 350 véhicules qui pratiquent alors le stationnement « sauvage ».

La C.A.P.V. prévoit l'implantation de mobilier urbain pour dissuader ce stationnement sauvage , le jalonnement des parcs de stationnement existants, l'aménagement de parkings « organisés »et « improvisés »,et la création d'un cheminement piétonnier au bord du lac .En matière de parkings improvisés , il s'agit là de mesures pragmatiques et économiques , compte tenu du temps limité de cette fréquentation anarchique des bords du lac .

Le C-E émet donc un avis favorable sur cette mesure , compte tenu de son caractère économique et de son impact réduit sur le site. Il rappelle la nécessité pour le Pays Voironnais de veiller à la protection du site , et de solliciter l'avis préalable de la commission départementale de la nature , des paysages et des sites , ainsi que celui de l'architecte des Bâtiments de France pour ce site inscrit .

La mise en place d'un service de navettes de petite capacité , doublée de l'installation de 2 parcs- relais aux 2 entrées du lac ,devrait dissuader le stationnement sauvage .

Le C-E émet également sur ce point un avis favorable , en recommandant la gratuité de ces navettes , afin de donner toute son efficacité à cette mesure.

Action n° 9 : gérer l'offre privée de stationnement

La saturation des places de stationnement par les véhicules « ventouses » n'est pas admissible .

Le projet de P.DU. souhaite aboutir à un nombre plus rationnel de places en fonction des activités (commerces , industries ...)et du secteur géographique, en préconisant l'inscription dans le P.L.U.ou le P.O.S. de chaque commune ,de normes (U 12) affinées pour chaque construction nouvelle ,en fonction de l'offre de transports collectifs dans le secteur concerné .

Le C-E émet un avis favorable sur cette mesure , de nature à économiser l'espace urbain lorsque l'offre de T.C. est disponible à distance . Il note toutefois le caractère délicat de son application aux multiples situations.

Action n° 10 :améliorer les conditions de circulation des piétons et cycles

a)La C.A.P.V. prend en considération les nombreuses demandes de développement des itinéraires pour les modes doux , et reconnaît qu'elle s'est peu investie jusqu'à présent pour développer leur usage. En effet, ce thème ne relève pas de sa compétence , mais de celle des communes .

Le Pays Voironnais s'engage à mettre en œuvre une politique en leur faveur , par une incitation à la réalisation des projets communaux s'inscrivant dans une organisation cohérente à l'échelle intercommunale ,et notamment par une réflexion sur les futurs aménagements urbains afin d'éviter les îlots urbains infranchissables .

Le C-E soutient cette action ,de nature à permettre une sécurisation des itinéraires et une diminution des temps de parcours .

b)Des solutions adaptées devront être trouvées pour que la topographie du territoire ne soit pas un frein à l'utilisation des cycles (utilisation de vélos électriques , complémentarité entre vélos et T.C.,.etc.)

Par contre ,la C.A.P.V. invoque le règlement des T.C qui interdit la montée des cycles dans les cars et bus , compte tenu de leur caractère dangereux en cas d'accidents .Le principe des vélos-stations , à l'exemple de ce qui se développe dans différentes villes, pourrait être une solution plus adaptée.

Le C-E approuve cette action qui a vocation à permettre un développement de l'usage des cycles , pour lesquels les possibilités de développement restent fortes ..

Action n° 11 :inciter au stationnement des vélos :

a)Le C-E estime le stationnement primordial pour les cyclistes et rappelle l'importance attachée par le public à la mise en place de ce type de stationnement .

La sélection des sites d'implantation (près des commerces , des établissements publics , des gares) de parcs à vélos , -si possible couverts et sécurisés comme le demande le public- ne peut que favoriser le développement de l'usage des cycles et la renonciation à la voiture.

b)La C.A.P.V. a noté les demandes multiples du public ,notamment en matière d'habitat collectif, et précise que la réglementation actuelle n'impose pas d'obligation en la matière : des normes « a minima »ont été arrêtées, mais peuvent être relevées .

Le C-E attire l'attention sur la nécessité d'une révision à la hausse des normes actuelles de stationnement (normes U 12 des P.L.U. ou des P.O.S.), qui ne sont sans doute plus adaptées à une politique ambitieuse de développement de l'usage des cycles ..

Le C-E émet un avis favorable sur ces deux mesures (sélection des sites et révision des normes), compte tenu de leur parfaite adéquation .

Action n° 12 : informer et jalonner les itinéraires cyclables :

La C.A.P.V. prend bonne note de la demande de mise en place de panneaux spécifiques d'information des itinéraires cyclables.

Le C-E approuve cette action engagée en vue d'une plus grande sécurité des cyclistes, dans la mesure où elle indiquera , -par une signalétique homogène et spécifique -, les itinéraires cyclables, « a priori » sécurisés ,c'est -à-dire en site propre et à l'écart de la circulation automobile

Action n° 13 : favoriser les déplacements et l'accessibilité des piétons :

La C.A.P.V. reprend la recommandation de l'Etat en faveur des piétons et des cycles.

Le C-E émet un avis favorable sur cette action qui rend la ville aux piétons , et notamment aux personnes à mobilité réduite ,

- à court terme ,en reliant les centres de forte attractivité par des aménagements piétonniers , en réduisant les îlots infranchissables , et l'espace occupé par l'automobile ,de manière à réduire les temps de parcours des usagers des modes doux,
- -et à long terme , en repensant l'aménagement des futurs lotissements en faveur de ces mêmes modes .

Il rappelle également la nécessité de prendre davantage en compte les problèmes des cyclistes dans cette action .

Action n° 14:préconiser le traitement des zones accidentogènes :

Le C-E approuve la démarche consistant en une analyse préalable des zones , dont le traitement ne peut être conduit de manière uniforme , mais seulement en fonction des caractéristiques et des priorités de chacune de ces zones ,d'autant plus que cette action relève également de la responsabilité des différentes autorités départementales .

Il ajoute que la sécurité du trafic est notamment concernée par la circulation des poids-lourds , dont il conviendra de tenir compte .

Action n° 15:réaliser un schéma de voirie :

a)Différentes questions ayant été posées à ce sujet , la C.A.P.V. réaffirme que l'action n° 15 est bien un schéma de voirie, permettant de déterminer les fonctions allouées au réseau et la programmation des investissements.

Pour plus de clarté, le C-E recommande toutefois de revoir son intitulé .

b)D'autre part ,la prise en considération de la nouvelle hiérarchisation du réseau de voiries présentée par le Conseil Général dans son avis ,devra être débattue par le Comité de Pilotage du P.D.U. ; ces modifications ne doivent pas remettre en cause l'action n° 15 .

Le C-E précise que le P.D.U.n'a pas à donner un avis sur un tracé particulier , mais doit se prononcer sur le principe de réalisation des voiries .Il s'agit des voiries suivantes :

Contournement de CHIRENS :

La C.A.P.V. rappelle que les services de l'Etat l'ont mis en garde sur l'inscription de ce sujet dans le P.D.U., sous réserve de la protection de la zone Natura 2000. Le principe

d'une étude de ce contournement est donc réaffirmé, et rendu d'autant plus nécessaire en raison de l'implantation d'un collègue .

Le C-E constate que la réalisation de ce projet ,présentée comme indispensable par plusieurs usagers du Nord du Pays Voironnais comme par les habitants de CHIRENS ,est conditionnée par les études d'impact sur l'éventuelle traversée de cette zone protégée.

Il recommande une concertation rapide des responsables sur ce problème .

Contournement de COUBLEVIE :

Le C-E rappelle que cette réalisation devra tenir compte des objectifs du Parc Naturel Régional de la Chartreuse.

A 48 / RD 1085 :

La question de cette liaison a suscité un grand nombre de réactions au cours de l'enquête publique ,de la part de tous les intervenants .

Le principe de cette liaison est inscrit dans le Schéma Directeur de la Région Urbaine Grenobloise , ainsi que dans le Schéma de Secteur du Pays Voironnais .En conformité avec ces deux documents , l'action n° 15 présente le principe de cette liaison à travers sa cartographie et ses préconisations .Cependant , il est précisé clairement que « les flèches ne représentent pas un futur tracé de voirie , mais un vecteur d'intention et que les tracés devront faire l'objet d'une étude » .

Le C-E constate que le Pays Voironnais a mis en place un comité de pilotage spécifique à cette liaison ,afin de réaliser les études nécessaires pour préciser le ou les tracés. Toutefois , il considère que l'absence de réunion du comité de pilotage sur ce point ,depuis un an et demi, ne peut être acceptée.

Il relève également que ce projet de liaison oppose fortement plusieurs communes , notamment SAINT-CASSIEN et VOIRON d'une part ,et MOIRANS d'autre part .Cette liaison soulagerait le trafic sur les deux premières communes , mais aggraverait la situation de MOIRANS dont le trafic journalier sur la R.D. 1085 est de l'ordre de 22 000 véhicules . Quelle que soit la solution proposée ultérieurement , la fonctionnalité de la voirie devra tenir compte des problèmes de déplacements de VOIRON et de SAINT-CASSIEN ,mais également de ceux de MOIRANS .L'objectif de l'étude est la résolution des problèmes des flux locaux (en liaison avec le développement des communes) , des échanges avec la Bièvre et les communes du Nord , et du transit .Le trafic généré par le futur hôpital de VOIRON devra également être pris en compte .

Enfin ,le C-E rappelle que le P.D.U. ne peut se prononcer sur un tracé , tant que l'étude menée par le comité de pilotage n'a pas abouti . Le P.D.U. ne peut déterminer en l'état , de manière opérationnelle ,la ou les solutions .

Le C-E recommande vivement la réalisation de cette étude . Il estime que le comité de pilotage doit travailler dans les plus brefs délais , et que les communes concernées doivent engager un dialogue constructif .La solution de tracé proposée devra limiter au maximum l'impact sur les populations , l'environnement et les paysages .

La bifurcation A 48 / A 49 :

.Il s'agit d'un projet d'envergure nationale voulu par l'Etat dans le cadre de son schéma d'amélioration autoroutier. La C.A.P.V.précise qu'elle ne porte pas ce projet .

Toutefois , les services de l'Etat insistent ,dans leur avis ,pour que l'argumentaire de cette liaison soit inscrit dans le projet de P.D.U.

Le C-E rappelle l'importance du réseau autoroutier ,pour deux raisons :

-d'une part , l'autoroute déleste le trafic des routes nationales ou départementales .En outre , elle est plus sûre que ces routes et permet aux automobilistes , aux professionnels et

aux poids lourds d'économiser du temps et du carburant , deux éléments essentiels rentrant dans le prix de revient des produits et des services et répercutés dans le prix de revente au consommateur final. A cet égard ,et à titre d'exemple ,le pont de MILLAU permet enfin aux habitants de MILLAU de vivre normalement et aux automobilistes et aux poids lourds de gagner un temps précieux. Fallait-il ne pas le construire ?On peut poser la même question pour l'ensemble du réseau autoroutier français.

-d'autre part , il ne paraît pas raisonnable de concentrer sur l'A 7 la majeure partie du trafic Nord-Sud ; pour des raisons évidentes d'engorgement et de sécurité sur cette autoroute . La vie économique du pays ne saurait être tributaire d'une seule artère et s'arrêter en cas de rupture de celle-ci .

L'opinion locale est très défavorable à cette liaison, et redoute le passage du trafic Nord-Sud des Européens du Nord par le Dauphiné. Le C-E fait remarquer que la France est le point de passage obligé entre le Nord et le Sud de l'Europe, et que l'augmentation de ce trafic automobile longitudinal ne pourra pas indéfiniment se concentrer sur l'A 7 : il lui faut des autoroutes de dérivation pour éviter son asphyxie. Les réactions des habitants du Pays Voironnais opposés à un surcroît de circulation sont bien compréhensibles ,mais celles des habitants du couloir rhodanien voisins de l'A 7 confrontés au même problème sont tout aussi légitimes .

Le C-E demande à chacun de s'interroger sur ce que serait la réalité des conditions de circulation et de ravitaillement des populations ,si le réseau autoroutier n'existait pas ?

Pour ces raisons , le C-E recommande cette bifurcation .

Engins agricoles et convois exceptionnels:

Le C-E prend bonne note de la volonté de la C.A.P.V. de retenir dans ses projets d'aménagement de voirie ,les principes découlant de la charte d'aménagement prévue à l'action n° 21 .

Action n° 16 :un observatoire des déplacements :

Le C-E émet un avis favorable en ce qui concerne la volonté de la C.A.P.V. de mettre en place les dispositifs d'enquête, de comptage et d'observation nécessaires , demandés notamment par la Région ,et qui pourront être éventuellement mutualisés à l'échelle de la région urbaine grenobloise .Les indicateurs référencés seront actualisés et complétés ,notamment pour ce qui concerne l'environnement.

L'observatoire des déplacements permettra ainsi de choisir et d'orienter les investissements à réaliser afin de répondre au mieux aux objectifs , et d'évaluer l'efficacité de l'action publique.

Action n° 17 :un bureau du temps et de la mobilité

Le C-E confirme l'intérêt de cette action dont le but est de limiter les phénomènes des heures de pointe ,en agissant sur les horaires d'ouverture et de fermeture des divers établissements publics ou grandes entreprises .

Action n° 18:un guide des déplacements

Le guide des déplacements se veut un outil d'information du grand public , non seulement sur l'offre des déplacements , mais encore sur les conditions des déplacements en temps réel , les propositions d'itinéraires , les offres de stationnement .

Il se veut également un outil pédagogique de sensibilisation du public pour l'inciter à renoncer à l'automobile . Ce guide s'inscrit dans la logique d'un changement des mentalités .

Pour ces raisons ,le C-E émet un avis favorable à cette action conforme à l'objet du P.D.U.

Action n° 19 : mise en place de P.D.E. et de P.D.A.

Le P.D.U. a l'ambition de solliciter un partenariat avec les entreprises et administrations afin de créer une dynamique d'entreprise, et inciter chacune d'elles à organiser les déplacements de ses personnels autrement qu'en voiture particulière.

Le C-E émet un avis favorable sur cette action, qui devrait permettre une réduction de la circulation.

Action n° 20 : covoiturage

Le C-E émet un avis favorable sur cette action d'incitation au covoiturage et sur la création en cours de parcs-relais à proximité des quatre échangeurs autoroutiers.

Il suggère la création d'un numéro vert pour regrouper les demandeurs et offreurs de services de covoiturage.

Mais il estime que cette démarche n'a des chances d'aboutir qu'au sein même de chaque entreprise ou administration. Il demande que des initiatives soient prises par les personnels et les dirigeants, dans chaque entreprise ou administration.

Action n° 21 : charte d'aménagement de voirie

Cette charte doit tenir compte des axes de passage des convois exceptionnels, et des obligations fixées au niveau national par l'Etat (RD 1085 et 1075). La C.A.P.V prévoit d'intégrer également un paragraphe relatif à la circulation des engins agricoles et forestiers. En outre, la nécessité du partage de la voirie avec les modes doux (actions n° 10 à 13) est reprise par la C.A.P.V. dans ses réflexions.

Le C-E note la prise en compte par la C.A.P.V. des obligations en matière de circulation, mais également son grand intérêt manifesté pour le développement de l'usage des modes doux, notamment par un meilleur partage de la voirie.

Il émet donc un avis favorable.

Action n° 22 : accessibilité pour tous

Cette action, rendue obligatoire par la loi de février 2005, exige une accessibilité totale dans les T.C. avant 2015. Elle rendra la ville plus vivable pour les personnes à mobilité réduite (P.M.R.)

La C.A.P.V. précise que la section de P.M.R. intègre tous les handicaps et qu'une politique d'aménagement des points d'arrêt est en cours, avec un diagnostic sur l'aménagement, la sécurité et l'accessibilité des points d'arrêt.

Le C-E lui demande d'intégrer ces éléments dans son projet.

Il estime que les investissements nécessaires seront importants pour adapter les stationnements, les trottoirs, les transports en commun : mais c'est à ce prix que la collectivité accordera aux handicapés le respect qui leur est dû.

Il émet donc un avis favorable.

Action n° 23 : pédibus et vélobus

Le C-E relève que, selon l'ADEME, deux tiers des élèves de 6-11 ans se rendent à l'école en voiture, alors que le trajet moyen n'excède pas un kilomètre. Il juge toutefois cette distance bien longue pour un enfant de cet âge, exposé aux dangers de tous ordres de la rue.

Le C-E confirme l'intérêt de cette action, demandée en premier lieu par les parents. Elle reste toutefois d'une application délicate et nécessite la réalisation d'un cheminement sécurisé. C'est à cette condition qu'elle peut être soutenue.

Action n° 24 : sensibiliser les jeunes

Le C-E approuve cette action destinée à motiver les jeunes sur leur propre sécurité , à la sortie de leur domicile ou de l'école .Cette sensibilisation aux modes de transport ,autres que l'automobile ,devrait permettre une modification des comportements des générations futures .

Action n° 25 :prendre en compte l'environnement

Le P.D.U. a fait l'objet d'une annexe environnementale , conformément à la législation .La DIREN a émis un avis favorable à ce sujet . Les autorités administratives et le public ont demandé de rajouter un indicateur relatif aux nuisances des infrastructures ferroviaires et routières , ainsi qu'un indicateur de surveillance de la pollution atmosphérique .

La C.A.P.V. s'engage à mettre en place un dispositif pour remédier à l'absence d'un état de référence sur la qualité de l'air en partenariat avec l'ASCOPARG (pollution liée à l'usage de l'automobile).

Le C-E émet un avis favorable sur cette volonté du Pays Voironnais de répondre aux aspirations du public , lors de la mise en œuvre du P.D.U. Il souligne l'importance et l'urgence de cette mesure.

De même, l'attention particulière portée à la protection des corridors biologiques et à la restauration de la cluse de VOREPPE , doit être portée à l'actif du maître d'ouvrage .

Conclusions :

Après examen des idées d'ordre général évoquées et des 25 actions commentées ,le commissaire-enquêteur émet un avis très favorable sur ce projet de P.D.U. et salue l'initiative de la C.A.P.V et le travail de qualité accompli en profondeur par un personnel compétent .

Il fait remarquer que ce Plan de Déplacements Urbains a été dans l'ensemble bien accepté par les personnes publiques associées , les associations et le public. Cependant , les voiries et notamment l'action n° 15 ont suscité la majeure partie des observations et soulèvent des interrogations , voire des oppositions .

Le C-E constate que la question des déplacements est étroitement liée à celle des énergies .

En matière d'énergie ,plusieurs informations ont été mises à la portée du grand public depuis quelque temps par divers auteurs . Ils indiquent que la consommation mondiale de pétrole augmente , alors que la production de ce précieux liquide stagne (depuis plusieurs années)et que le pompage de ses réserves (limitées)devient de plus en plus coûteux .Selon ces auteurs , ces trois raisons entraîneront de manière inéluctable un troisième choc pétrolier dont la date se rapproche (2015 au plus tard,c'est-à-dire demain). Le prix du carburant à la pompe ne cessera d'augmenter et obligera chacun à réviser son mode de déplacement et son mode de vie .Le temps du pétrole bon marché se termine.

Pour le commissaire-enquêteur , la France a la chance d'avoir acquis une indépendance énergétique pour une seule énergie, l'électricité . Le prix de celle-ci suivra nécessairement la courbe ascendante du prix des autres énergies (pétrole , gaz), mais elle restera au moins disponible , puisque produite en France , contrairement aux autres énergies .

Il est important de se préparer à ce troisième choc pétrolier en offrant d'autres alternatives. La mise en œuvre des actions du P.D.U. , telles que décrites dans le projet , peuvent être la condition « sine qua non »d'une inversion de l'évolution des parts modales .

Dans la perspective de ce que pourrait être ce troisième choc pétrolier , le commissaire-enquêteur en tire les conclusions suivantes :

Incidence sur les transports collectifs : (actions n° 1 à 3)

Pour une raison essentielle de disponibilité de l'électricité, une politique de déplacements devrait axer ses priorités sur les transports mus par cette énergie

Le C-E recommande donc d'accorder la priorité au train et au tramway , avec :

- le doublement de la voie ferrée MOIRANS-GRENOBLE ,
 - la création du « saut de mouton » à MOIRANS ,
 - la réalisation de la déviation de RIVES ,
 - une offre de qualité dans les trains ,
 - un cadencement plus soutenu ,
 - enfin des parcs-relais suffisamment vastes et gratuits pour accueillir les automobiles et les vélos .En effet , la hausse du prix du pétrole ramènera le public vers les transports en commun
- Sans doute , le projet de ligne E du tramway depuis LE FONTANIL jusqu'à VOREPPE serait également une solution pour les deux régions grenobloise et voironnaise .

Les autres transports collectifs utilisant le pétrole ou le gaz ,ne doivent pas être oubliés, et l'accent doit être mis sur l'attractivité de ces transports .

Dans cet esprit ,le C-E recommande :

- la réservation de couloirs sur la voirie ,
- le développement du projet de ligne express VIZILLE-GRENOBLE-VOREPPE ,
- un cadencement plus soutenu des passages ,
- et si possible une multiplication des arrêts.

Une billettique simplifiée conforterait cette attractivité (action n° 1).

Le C-E insiste également sur l'articulation étroite à réaliser entre les politiques d'aménagement du territoire (urbanisme) et les déplacements .Les règlements actuels des P.L.U. et des P.O.S. précisent que les projets de construction immobilière doivent assurer la préservation des milieux naturels , la protection des espaces agricoles (en interdisant leur mitage par des constructions isolées) et la densification de l'espace urbain, de manière à économiser l'espace .

Dans le projet de P.D.U, cette densification urbaine représente un atout , car elle permettra une rentabilisation des lignes nouvelles de transports en commun..

Mais ces efforts financiers des autorités organisatrices publiques en faveur des transports collectifs ne doivent pas rester isolés.

Le C-E recommande à cet égard de solliciter l'initiative privée (actions 19 et 20) :

- celle ,d'une part ,des grandes entreprises du pays voironnais , mais aussi de la région grenobloise, qui doivent organiser le transport de leurs personnels en les incitant à utiliser les T.C.,
- celle ,d'autre part, des particuliers ,en favorisant le covoiturage .Au besoin ,les voies réservées aux transports en commun pourraient être ouvertes aux personnes pratiquant ce système .

Sur le réseau viaire (actions 14 et 15) :

Le réseau de voirie peut et doit être complété par de nouveaux aménagements de nature à faciliter la circulation des personnes et des biens , dans le double souci de réduire les embouteillages , sources de pertes de temps , de surcroît de fatigue et de consommations excessives et inutiles de carburants .

Le C-E estime que les nouveaux aménagements ne doivent pas susciter une augmentation du trafic automobile et de celui des poids-lourds. Dans cette perspective , il émet un avis

favorable sur le principe du chrono-aménagement (action n° 15), tel que présenté dans le P.D.U.

Certaines urgences ont été mises en évidence :

-Notamment la liaison A48/ RD 1085: le C-E recommande la réunion sans délai du comité de pilotage et des municipalités concernées . La célérité avec laquelle cette étude de tracé et cette réalisation de voirie seront entreprises doit être à la mesure des espérances et des impatiences des habitants de SAINT –CASSIEN , VOIRON et MOIRANS.

-De même ,le P.D.U. devra tenir compte des exigences nationales , notamment au sujet de la liaison A 48/A 49. Le C-E recommande cette liaison ,dérivation indispensable à l'A 7 qui est au bord de l'asphyxie lors des grands départs. La vie économique du pays ne peut être tributaire d'une fermeture de cet axe stratégique.

-Enfin , il rappelle l'urgence d'une conclusion aux réflexions engagées au sujet des contournements de COUBLEVIE et de CHIRENS ,pour les mêmes raisons de sécurité sur les routes locales et d'économie de temps et d'énergie .

Sur le stationnement (actions 4 à 9) :

Le stationnement est un levier primordial d'incitation à l'intermodalité , notamment à proximité des pôles d'échanges .Et les conséquences vraisemblables du troisième choc pétrolier sur le coût des carburants ramèneront les automobilistes vers les T.C.

Aussi , le C-E recommande:

-une révision ambitieuse des projets de parcs-relais P+R aux abords des gares,
-ainsi qu'un appel à l'initiative privée dans le domaine des créations de parkings,pour relayer l'action publique.

Sur les modes doux (actions 10 à 13) :

Le P.D.U. a pour souci de rendre la ville plus vivable pour ses habitants.

Le C-E émet un avis favorable sur ces quatre actions qui favorisent la pratique des modes doux et améliorent leur sécurité .

Sur les actions transversales (actions 16 à 24) :

Le C-E salue les initiatives de la C.A.P.V.

-de mettre en place une charte d'aménagement de la voirie , qui souhaite redonner aux modes de déplacements (autres que la voiture) toute leur place sur les routes ,
-et d'engager une politique en faveur de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Sur l'environnement (action 25) :

Toute création de l'homme défigure définitivement la nature , à commencer par les maisons (mais il faut bien se loger) et par la voirie ,(mais il faut bien se déplacer).On ne peut pas penser uniquement à défendre la nature contre l'homme : elle est aussi faite pour l'homme et il y a toute sa place .

Les réalisations humaines peuvent aussi apporter un bienfait .Elles sont comme la langue d'ESOPE , la meilleure et la pire des choses .Il nous appartient seulement d'apporter le minimum de nuisances à la nature ,du fait de nos créations .

Le C-E approuve le souhait de la C.A.P.V.de faire une place plus grande dans son projet aux problèmes liés à la protection de l'environnement , et recommande la prise en considération des aspirations du public .

Gieres , le 15 septembre 2007.