

ENQUETE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS VOIRONNAIS

Le projet de P.D.U.présenté au public fait l'objet , dans le présent document , d'une synthèse (pages 4 à 18) . Il en a été de même pour les observations des personnes publiques associées (pages 18 à 28).

Au cours de l'enquête publique ,plusieurs associations ont déposé leurs observations sur les registres ,lesquelles ont également fait l'objet d'une synthèse (pages 30 à 33), avant d'être réparties entre les 25 actions du projet, avec les observations des personnes publiques associées et du public .

SOMMAIRE :	Pages
A.Objet et déroulement de l'enquête	
<u>I . Dispositions administratives préalables :</u>	3
<u>II. Déroulement de l'enquête :</u>	3
<u>III. Publicité :</u>	3
<u>IV. Périmètre de l'enquête :</u>	3
<u>V. Permanences organisées:</u>	3
<u>VI . Dossier d'enquête :</u>	3
<u>VII .Concertation préalable :</u>	4
<u>VIII. Analyse du dossier (219 pages)</u>	4
A .La démarche :	
B. Le diagnostic :	6
C. Les enjeux :	7
D.Les actions :	7
Glossaire :page 129à 133	12
Annexes I .Accessibilité :	
Annexe II . Evaluation environnementale :	13
Annexe III .. Les apports du comité de concertation :	17
Annexe IV . Les instances de travail	17
<u>IX.Avis des personnes publiques associées (70 pages)</u>	18 à 28
B. Enquête publique et synthèse :	
Constatations du C-E :	29
<u>X .Relations comptables:</u>	29
<u>XI .Observations des associations :</u>	30
<u>XII Synthèse des observations du public, des personnes publiques et des associations :</u>	34
A.Observations de caractère général sur l'ensemble du P.D.U.	34
B. Observations sur les diverses actions projetées :	38
<u>XIII . Suite de l'enquête :</u>	57

<u>C.Réponse du maître d'ouvrage aux observations et questions :</u>	58
1.Analyse générale des observations formulées :	58
2.Réponse sur les observations d'ordre général :	59
3. Réponse sur les observations relatives au diagnostic :	61
4.R aux transports collectifs :	62
5.R au stationnement :	64
6.R aux modes doux :	65
7.R au réseau viaire :	67
8.R aux actions transversales :	69
9.R à l'environnement :	70
10.R à la mise en oeuvre du plan d'action :	71
11.Suite donnée à l'enquête publique par le Pays Voironnais .	72
<u>D. Avis et conclusions du commissaire -enquêteur :</u>	73
Sur les observations d'ordre général	73
Sur les 25 actions :	75
Conclusions :	83

A . OBJET ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

I. Dispositions administratives préalables :

Le 27 février 2007 :délibération de la C.A.P.V. portant l'arrêt du projet de P.D.U. .

Le 30 mars 2007 : ordonnance n°**EO7 000 156/38** de Monsieur le Président du T.A. de GRENOBLE , désignant M.PRUDHOMME Bernard en qualité de commissaire-enquêteur , et M.CARTIER Claude en qualité de commissaire-enquêteur suppléant.

Le 11 mai 2007 : arrêté du Président de la C.A.P.V. sur l'organisation d'une enquête publique relative au P.D.U.

II. Déroulement de l'enquête :

La Communauté d'Agglomération a fait parvenir aux 34 maires deux courriers en date des 7 et 15 mai 2007 leur donnant toutes les instructions nécessaires au bon déroulement de l'enquête (copies jointes au rapport)

III. Publicité :

Les dispositions réglementaires ont été respectées :

Publicité dans les journaux 15 jours au moins avant l'enquête :

-Dauphiné Libéré , le 25 mai 2007

-Les Affiches , le 25 mai 2007

Seconde parution :

-Dauphiné Libéré , le 15 juin2007

-Les Affiches , le 15 juin2007

Affichage :

L'avis d'enquête publique sur le projet de P.D.U. a été affiché dans les mairies des 34 communes de la Communauté d'Agglomération , ainsi qu'au siège de la C.A.P.V. .

Vérification en a été faite sur place par le Service transports-déplacements de la Communauté , en charge du projet.

Les 35 certificats d'affichage signés par les maires et le Président de la C.A.P.V. ont été retournés au Service , avec les 35 registres mis à la disposition du public.

IV. Périmètre de l'enquête :

Il concerne les 34 communes de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais et intéresse 84 000 habitants .

V. Permanences organisées :

VOIRON :	lundi 11 juin 2007 , de 14 h à 17 h ;
SAINT- GEOIRE EN VALDAINE ,	vendredi 15 juin , de 14 h à 17 h ;
PALADRU	mardi 19 juin 2007 , de 14 h à 17 h ;
RIVES ,	vendredi 22 juin 2007 , de 9h à 12 h ;
TULLINS	mardi 26 juin 2007 , de 14 h à 17 h ;
VOREPPE ,	mercredi 27 juin 2007 , de 9h à 12h ;
MOIRANS ,	mardi 10 juillet 2007 , de 14 h à 17 h ;
VOIRON ,	vendredi 13 juillet 2007 , de 9 h à 12h .

VI . Dossier d'enquête :

Il comprend :

-l'arrêté de la Communauté d'Agglomération portant ouverture de l'enquête publique et l'avis d'information correspondant ,

- le projet de plan de déplacements urbains arrêté par délibération du 27/02/2007,
 - la délibération du 27/02/2007 portant arrêt du projet ,
 - les avis des personnes publiques associées ,
- et le registre d'observations du public.

VII .Concertation préalable :

Autorité organisatrice des transports urbains depuis 2000 ,la Communauté d'Agglomération a engagé cette réflexion de P.D.U. qui s'est accompagnée de plusieurs publications à l'intention du public , notamment :

- une fiche pratique n°48 de décembre 2005 ,
- une plaquette et le journal du Pays Voironnais de mai 2006 ,
- le journal du Pays Voironnais de mai 2007 ,
- le journal du Pays Voironnais de juin 2007

De plus , toutes les informations ont été publiées sur le site Internet de la Communauté d'Agglomération (http://www.pays_voironnais.eu/modules).

VIII. Synthèse du dossier (219 pages) par le commissaire-enquêteur

A .La démarche :

1° Les déplacements : une politique volontariste :

Depuis janvier 2000 ,le Pays Voironnais est l'autorité organisatrice des transports urbains , compétente sur l'ensemble des 34 communes.

La constatation de l'augmentation du nombre des déplacements et le souci de ne pas laisser se dégrader la situation actuelle , a nécessité une réflexion en faveur des transports collectifs, de l'aménagement des pôles d'échanges et de l'amélioration des infrastructures routières .

Les transports collectifs sont :

- transports scolaires ,
- transports en commun : réseau de lignes urbaines et interurbaines ,
- participation financière aux projets d'infrastructures ferroviaires .

Les pôles d'échanges se situent:

- autour des gares et des arrêts de transports collectifs routiers .

Les voiries concernent:

- amélioration des accès ,
- desserte de nouveaux équipements majeurs ,
- amélioration de la sécurité ,
- lutte contre l'accidentologie .

Afin de garantir la réussite de sa politique ,le Pays Voironnais a décidé en décembre 2002 de s'inscrire dans une démarche de plan de déplacements urbains (P.D.U.)

2° Qu'est –ce qu'un P.D.U.?:

Le principe en est défini par :

- la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I.) du 31/12/1982 , renforcé par
- la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (L.A.U.R.E.)du 30/12/1996 ,
- la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (S.R.U.) du 13/12/2000 , et enfin
- la Loi Handicap du 11/02/2005 .

Il a pour objectifs :

- la diminution du trafic automobile ,

- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements plus économes et moins polluants ,
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération,
- l'organisation du stationnement et la classification des voies ,
- le transport et la livraison des marchandises ,
- l'encouragement pour les entreprises et collectivités à favoriser le transport de leur personnel,
- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements par un partage modal équilibré de la voirie ,
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique pour les déplacements .

Le P.D.U. est une procédure obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants .Avec près de 85 000 habitants, le Pays Voironnais a fait le choix volontaire d'engager cette démarche .

3° Comment élaborer le P.D.U. :

Par délibération de décembre 2002 , les élus ont décidé d'élaborer un P.D.U. L'Agence d'Urbanisme de la région Grenobloise (A.U.R.G.) a assisté le bureau d'études mandaté pour cette étude, qui a débuté en 2004 .

Phase 1 :élaboration d'un diagnostic :

Il a été validé par le Conseil communautaire le 29 /11/2005.

Phase 2 :définition des enjeux et des priorités du P.D.U. :

Ils ont été validés le 28/03/2006.

Phase 3 :définition des actions du P.D.U. :

Ces actions proposent des mesures à mettre en œuvre selon un plan pluriannuel, accompagnées d'une analyse financière ,quand cela était possible . Parallèlement, deux thèmes majeurs ont été étudiés:

- l'environnement :l'ordonnance du 3/06/2004 relative à l'évaluation des incidences des plans ,programmes et documents de planification ,a rendu obligatoire la démarche d'évaluation environnementale ;(cf annexe au document) ;
- l'accessibilité des personnes handicapées : compte tenu de la loi du 11/02/2005 (cf annexe au document) .

4° Avec qui élaborer le P.D.U. ?:

Compte tenu de sa complexité et du nombre d'intervenants concernés , son élaboration repose sur une organisation collégiale .

- un comité de pilotage , composé d'élus communautaires communaux , ainsi que d'élus représentant la région ,le Département ,l'Etat .. : il oriente l'étude et définit les objectifs et principes ,
- un comité technique : composé de techniciens , il étudie et propose la mise en œuvre d'outils et d'actions,
- un large dispositif de concertation et d'information : auprès du public et d'usagers spécifiques , suivi de la création d'un comité de concertation composé de 6 collèges (économie , scolaire , transports et usagers , environnement et cadre de vie , conseil de développement , citoyens)

5°Quelle place pour le P.D.U. parmi les autres procédures ?:

Le P.D.U. doit être compatible

- tout d'abord avec les orientations du Schéma Directeur de la Région Grenobloise , et avec celles du Schéma de Secteur du Pays Voironnais ,

- ensuite avec le Plan Local de l'Habitat , le Schéma de développement commercial et le Schéma d'équipements et de services ..

Enfin, les plans locaux d'urbanisme des 34 communes doivent être compatibles avec le projet de P.D.U. .

B. Le diagnostic :cette étape est essentielle :

1°Le Pays Voironnais :

Il se caractérise par d'importantes ruptures dans sa géographie et son organisation .

Ruptures topographiques fortes : elles expliquent la configuration disparate des infrastructures de communication .

Forte croissance démographique : 60% de la population habite au sud du territoire , dans l'un des 5 pôles urbains . La croissance profite au Nord avec une hausse de 13% entre les 2 recensements de 1990 et 1999.(83 720 habitants en 1999)

La répartition des pôles d'emploi : le déséquilibre se fait au profit du sud .(92 % des emplois) ,et implique une augmentation de la distance des déplacements domicile-travail .

L'organisation des déplacements :le Pays Voironnais est concerné par 370 000 déplacements-jour, dont 330 000 pour les seuls Voironnais .

(73% par voiture particulière , notamment vers GRENOBLE et 5% par transports collectifs).

2°Le réseau viaire :

Un réseau viaire structurant : le pays est traversé par des infrastructures importantes , notamment au sud .(R.D 1075)

Un trafic inégalement réparti : le flux d'échanges converge vers GRENOBLE au niveau de la Cluse de Voreppe , et provoque une saturation aux heures de pointe (117 000 véhicules -jour) ;

Une accidentologie en baisse (en moyenne 100 accidents par an , dont 26% d'accidentés concernent les deux roues)

Les points durs de la circulation : ils sont caractérisés par la traversée d'axes , la configuration d'une route , la saturation des voies , et sont concentrés au sud .

3°Les transports collectifs : leur utilisation est relativement faible (5%)

L'offre régionale ferrée : comporte 7 gares ou haltes , mais leur accès est variable , la fréquence des trains est irrégulière ,et l'offre concerne surtout GRENOBLE .

Les lignes départementales : le réseau TransIsère est essentiellement présent dans le sud , et sa fréquentation est identique à celle du réseau ferré .

Le réseau du pays voironnais : il se décline en 3 offres , avec 3 lignes urbaines , 11 lignes interurbaines , et enfin des transports spécifiques à la demande (T.A.D.) : 1 500 montées – jour sur les 80 points , 4500 scolaires –jour ,et 650 arrêts dans les 34 communes .

Mais l'interconnexion entre les réseaux reste à améliorer pour proposer une alternative à l'automobile .Une augmentation des cadences ferroviaires sur GRENOBLE-MOIRANS est envisagée.

4°Le stationnement :

Une offre importante : les difficultés sont ponctuelles dans le temps (heures de pointe)ou dans l'espace (le centre de VOIRON , les gares)

Le rôle essentiel des gares :elles se trouvent en général à l'extérieur des villes et leur accès mobilisent la voiture personnelle , ce qui engendre des problèmes de saturation .

VOIRON , un pôle difficile : elle cumule les problèmes , comme ville-centre et en raison de la présence de la gare en centre-ville .

Une forte pression autour du lac de Paladru : en période estivale et à certaines fins de semaine .

5° Les livraisons de marchandises en ville :

Des difficultés ponctuelles dans les villages aux rues étroites : du fait des poids-lourds , (exemple sur la R.D. 1075) ;

Au coeur de VOIRON : 1300 livraisons par semaine , parfois dans des rues étroites. Quelques difficultés relativement faibles et de courte durée dans l'hypercentre de VOIRON , du fait de son attractivité commerciale .

6° Les modes doux :

Des conditions parfois peu favorables : pour la marche à pied et les cycles , compte tenu des distances à parcourir .

Des ruptures dans les linéaires : les aménagements pour piétons ou cycles sont souvent discontinus (quand ils existent)

Une accidentologie élevée : 10 % des accidents concernent des piétons ou cycles .

Des perspectives intéressantes : un réseau cyclable en cours de construction .

C. Les enjeux :

1° Favoriser l'intermodalité sur le territoire :

La volonté du P.D.U. est la promotion d'autres modes de déplacements que la voiture particulière, et notamment les transports en commun et les modes doux .

2° Organiser les déplacements dans une logique d'aménagement du territoire et de développement durable :

L'articulation des politiques d'aménagement et de déplacements est essentielle pour assurer la cohérence entre l'offre de transport et les zones d'habitat.

3° Favoriser les modes alternatifs à l'automobile grâce au stationnement :

Le stationnement relevant majoritairement de la compétence communale , est un véritable outil de régulation et doit être adapté en fonction des modes de déplacements à privilégier.

4° Privilégier la pratique des modes doux partout où cela est possible :

Outre la sensibilisation des usagers à se reporter sur les modes doux , l'un des enjeux majeurs consiste à lever l'ensemble des freins existants à leur pratique.

5. Mettre en adéquation le réseau de voiries avec les fonctions qui lui sont allouées :

Il est indispensable de revoir l'organisation du réseau viaire afin de mieux gérer l'espace et mieux le qualifier. Certaines infrastructures devront ainsi être adaptées ou créées pour assurer une desserte du territoire par un réseau d'axes structurants , améliorer la sécurité , limiter les nuisances environnementales et préserver le cadre de vie des habitants . Un partage équilibré de la voirie entre les modes de déplacements permettra également de développer l'usage des modes doux .

D. Les actions :

1° Les 25 actions du P.D.U.

Elles se sont construites au fur et à mesure des réflexions . Elles sont au nombre de **25**, dont **3** concernent les transports collectifs , **6** le stationnement , **4** les modes doux , **2** le réseau viaire , et **10** dites « transversales » .

2° Les actions détaillées par thèmes :

a) Transports collectifs : leur amélioration repose sur la qualité de l'offre , la facilité d'utilisation, enfin une offre crédible (concurrentielle) par rapport à l'automobile .

Action n°1 : mise en place d'une unité tarifaire :

Aller vers la mise en place d'une unité tarifaire vise à :

- favoriser l'intermodalité,
- développer la pratique des transports collectifs ,
- améliorer la lisibilité , la facilité , le confort et l'accès aux réseaux de transports collectifs pour les usagers ,
- favoriser le report modal vers les transports en commun

Action n°2 :restructurer le réseau de transports en commun :

Restructurer le réseau de transports en commun du Pays Voironnais vise à :

- adapter l'offre de transports aux besoins actuels de mobilité tout en prenant en compte les besoins futurs pour favoriser son utilisation dans les déplacements quotidiens ,
- augmenter la part de population desservie par une offre de transports en commun de qualité ,
- assurer une meilleure cohérence du réseau de transports collectifs du Pays Voironnais , notamment en termes de correspondances entre les lignes du réseau .

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

Favoriser le rabattement multimodal sur les pôles d'échanges vise à :

- développer la pratique des transports collectifs ,
- favoriser l'intermodalité vers et depuis les pôles d'échanges ,
- renforcer le rôle des pôles d'échanges et leur attractivité ,
- offrir une place à chaque mode au niveau du pôle d'échanges ,
- améliorer l'intégration des gares dans leur quartier de vie.

b)Le stationnement :

Action n°4 :observer les conditions de stationnement :

Observer les conditions de stationnement vise à :

- disposer de l'ensemble des informations relatives au stationnement pour permettre de mieux agir .Il s'agit donc de connaître l'offre de stationnement , son utilisation ,le profil des utilisateurs selon les différents types d'espaces , les lieux où sont recensées les difficultés .

Action n° 5 : organiser le stationnement :

Organiser le stationnement vise à :

- créer , identifier et réglementer les zones de stationnement spécifique (poids lourds , livraisons , places réservées , parkings relais) ,
- faciliter le report modal vers les transports collectifs ,
- éviter les effets de bords aux franges des secteurs réglementés payants , ç-à-d organiser les modalités de stationnement en périphérie des zones réglementées pour éviter des comportements anarchiques .

Action n°6 : réglementer et contrôler le stationnement :

Réglementer et contrôler le stationnement vise à :

- favoriser l'attractivité des centres-villes ,

- limiter le stationnement des pendulaires , là où le stationnement est le plus concurrentiel
- favoriser le report modal de l'automobile vers les modes alternatifs (transports collectifs , vélos , marche à pied),
- atteindre un respect des réglementations notamment grâce à un contrôle du stationnement efficace .

Action n°7 :dissuader le stationnement illicite :

Dissuader le stationnement illicite vise à :

- garantir les possibilités de déplacements de tous les modes ,
- améliorer la sécurité des déplacements pour les modes doux ,
- rendre plus agréables les centres urbains ,
- faciliter le travail des agents de contrôle du stationnement .

Action n°8 :gérer les difficultés de stationnement du tour du lac de PALADRU :

Gérer ses difficultés de stationnement vise à :

- renforcer l'utilisation des parcs de stationnement existants ,
- favoriser et sécuriser les cheminements piétonniers ,
- organiser les déplacements de manière durable sur la période la plus contrainte .

Action n°9 :gérer au niveau des activités l'offre privée de stationnement :

Gérer au niveau des activités l'offre privée de stationnement vise à :

- limiter l'utilisation de l'automobile dans les déplacements domicile-travail,
- éviter de créer des parkings privés « aspirateurs à voitures » .

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

Améliorer les conditions de circulation des piétons et des cycles vise à :

- améliorant la part des modes doux dans les déplacements ,
- favoriser l'intermodalité vélo ou marche / transport collectif (rabattement sur une gare ou un arrêt important de bus ou cars comme l'Express),
- sécuriser les déplacements des modes doux ,
- cibler les aménagements en fonction de l'usage et de la fréquentation attendue .

Action n°11 :inciter au stationnement des vélos :

Inciter au stationnement des vélos vise à :

- développer l'usage du vélo en facilitant , voire en systématisant ,le stationnement des cycles notamment dans les villes et devant tous les équipements ,
- offrir une plus grande sécurité des cycles pour un stationnement à la journée.

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

Informer et jalonner les itinéraires cyclables vise à :

- informer les cyclistes des itinéraires existants ,
- favoriser le report modal vers le vélo par une information adaptée ,
- accroître la sécurité des déplacements des cyclistes ,
- augmenter la pratique du vélo .

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

Favoriser les déplacements et l'accessibilité des piétons vise à :

- diminuer les temps de marche à pied ,
- sécuriser la marche et prendre en compte les déplacements des personnes à mobilité réduite (P.M.R.),

-favoriser un report modal de l'automobile vers la marche pour les petits parcours .

c)Le réseau viaire :

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

Préconiser le traitement des zones accidentogènes vise à :

-diminuer le nombre et la gravité des accidents en lien avec les objectifs nationaux annoncés aux états généraux de la sécurité routière .

Action n°15 :réaliser un schéma de voirie :

Réaliser un schéma de voirie vise à :

-favoriser des itinéraires routiers sécurisés adaptés en fonction des différents types de trafics (desserte locale , transit local ,grand transit) ,
-limiter la pénétration de flux de trafic important dans les principaux centres –bourgs ,
-réaliser un maillage du réseau de voiries structurantes afin d'assurer une bonne desserte territoriale .

d)Actions transversales :

Action n°16 : mettre en place un observatoire des déplacements :

Mettre en place un observatoire des déplacements vise à :

-accompagner les décideurs politiques dans la mise en application des actions du P.D.U. ,
-améliorer la connaissance du territoire sur les thèmes liés aux déplacements ,
- communiquer auprès des différents acteurs et des habitants sur l'état d'avancement du P.D.U. ,
-vérifier si les actions prévues ont été appliquées , et évaluer leur efficacité en termes d'objectifs atteints .

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

Mettre en place un bureau du temps et de la mobilité vise à:

-améliorer la qualité de vie des habitants ,
-développer un pôle de compétence sur les questions de mobilité et de temporalité ,
-renforcer l'image et l'attractivité du territoire ,
-optimiser la desserte des établissements scolaires et travailler sur les horaires d'ouverture et de fermeture avec les autorités compétentes.

Action n°18 :réaliser un guide des déplacements :

Réaliser un guide des déplacements vise à :

-informer les habitants et les actifs sur tous les modes de déplacements mis à leur disposition ,
-sensibiliser sur les bonnes pratiques de déplacements et sur l'offre alternative à l'automobile , afin de faire évoluer les comportements relatifs aux déplacements ,
-communiquer sur les actions du P.D.U.

Action n°19 :favoriser la mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises et d' Administrations (PDE et PDA) :

Favoriser cette mise en place vise à :

-encourager les entreprises et les collectivités publiques à favoriser les déplacements de leur personnel , notamment par l'utilisation des transports en commun , du covoiturage et du vélo ,
-développer le report modal des migrants pendulaires vers les modes de transport alternatifs à l'automobile .

Action n°20 :favoriser la pratique du covoiturage :

Favoriser la pratique du covoiturage vise à :

- inciter au développement des habitudes plus durables en matière de déplacements ,
- diminuer le nombre de véhicules /km, donc les émissions de polluants ,
- diminuer le volume global de trafic,
- diminuer le trafic sur les voies secondaires et les risques d'accidents .

Action n°21 :mettre en place une charte d'aménagement de voirie :

Mettre en place une charte d'aménagement de voirie vise à :

- assurer une meilleure homogénéité des aménagements à l'échelle du territoire ,
- améliorer et sécuriser les conditions de déplacements tous modes et garantir un meilleur partage de la voirie ,
- assurer une concertation entre les communes, la Communauté d'Agglomération , le Département et les services de l'Etat , afin de faciliter l'harmonisation des aménagements à entreprendre,
- aider à choisir un aménagement adapté en fonction des critères identifiés au cours du diagnostic.

Action n°22 : prendre en compte l'accessibilité pour tous dans les aménagements et les services :elle vise à :

- favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite .

Action n°23 : favoriser la mise en place de Pédibus/Vélobus :

Favoriser la mise en place de Pédibus/Vélobus vise à :

- développer une alternative conviviale à l'automobile et favoriser la pratique des modes doux
- sensibiliser les enfants à des choix modaux raisonnés pour leur mobilité future d'adultes en contribuant à leur éducation routière ,
- désengorger le trafic automobile autour des écoles en résolvant les problèmes de stationnement liés à la dépose et la reprise des enfants ,
- améliorer la sécurité sur le chemin de l'école ,
- améliorer la santé publique des plus jeunes (prévention des problèmes de diabète et de surpoids chez les jeunes).

Action n°24 : sensibiliser les jeunes par des ateliers pratiques en matière de déplacements :

Sensibiliser les jeunes par des ateliers pratiques en matière de déplacements vise à :

- améliorer les pratiques citoyennes ,
- favoriser l'utilisation raisonnée des modes de transport ,
- sensibiliser les plus jeunes aux règles et gestes simples en matière de transport et de déplacement .

Action n°25 :prendre en compte l'environnement dans les actions du P.D.U. :

Prendre en compte l'environnement dans les actions du P.D.U. vise à :

- parvenir à un état initial de référence par la mise en place d'indicateurs environnementaux relatifs aux transports et déplacements ,
- garantir des projets de qualité prenant en compte tous les modes de déplacements .

3° . La mise en œuvre du plan d'actions :

L'échéancier : il est prévu pour la période entre 2007 et 2017.

Les coûts : la plupart des actions sont chiffrées , avec estimation technique et/ou financière de la participation :

- de l'Etat (actions n°14,15 ,16 et 21)
- de la Région (actions n°1 à 3 ,10et 11 ,15,16,24 et 25) ,
- du Conseil général (actions n°1à 3, 10 à 16 ,19 à 21, 24 et 25) ,
- du S.M.T.C. (action n°1),
- du Pays Voironnais et des 34 communes,
- et de différents organismes (RFF , ADEME ,U.E. ,AREA ,CCI ,associations).

4° Les impacts du plan d'actions :

Le principal objectif est le report modal ,ç-à-d la diminution de l'utilisation de l'automobile au profit des transports collectifs et des modes doux .

L'inversion des tendances s'engagera sur le territoire avec une réduction de la part de l'automobile dans le volume global des déplacements .

L'analyse effectuée a permis d'estimer , pour les différents secteurs géographiques , l'impact des actions de chacun des 5 thèmes en matière de report modal vers les modes de transports alternatifs .

Glossaire :page 129 à 133

Annexes I .Accessibilité :

La loi 2005-102 du 11/02/2005 pour l'égalité des droits et des chances , la participation et la citoyenneté des personnes handicapées , impose désormais aux collectivités locales de s'engager dans une politique active en faveur de l'accessibilité dans la chaîne des déplacements .

Contexte local :

Le territoire du Pays Voironnais :

La topographie sera un élément primordial à prendre en compte dans la démarche de mise en accessibilité .

Le réseau de transport :

Le service de transport est récent mais a pris en compte dès sa création le problème de l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite (P.M.R.). Ce travail s'est matérialisé par l'inscription dans un cahier des charges , élaboré avec des associations ,de critères de définition d'un arrêt accessible « type ».

La démarche de P.D.U. :

Il définit les actions concrètes en faveur de l'accessibilité des P.M.R., en interaction avec les actions n°7 ,13 et 21 .

La législation :

Loi d'orientation en faveur des personnes à mobilité réduite du 30/06/1975 ,
Loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.)du 30/12/1982 ,
Loi du 13/07/1991,
Loi S.R.U. du 13/12/2000,
enfin la loi n°2005-102 du 11/02/2005, et notamment ses articles 45 et 46 qui imposent une accessibilité totale dans les services de transports collectifs à

Les enjeux de l'accessibilité dans le Pays Voironnais :

Enjeu d'égalité sociale pour les personnes handicapées et à mobilité réduite .
Enjeu de qualité de déplacement à travers une amélioration des cheminements piétons et des services de transports en commun .

Enjeu de développement de l'usage des transports en commun et de la marche à pied .

Le bilan de l'accessibilité des déplacements :

Le matériel roulant : il est diversifié en fonction des réseaux urbain et interurbain ,du transport à la demande et des autres réseaux .

Les points d'arrêt ont nécessité un cahier des charges , des procédures d'accostage, un accès piétonnier aux points d'arrêt ,enfin un diagnostic en 2007 en vue de leur aménagement .

La billetterie : sur support papier pour l'instant .

La lisibilité des réseaux de transports publics et la diffusion de l'information aux

La stratégie du Pays Voironnais en faveur de l'accessibilité : actions et calendrier :

La concertation , faite par la Commission intercommunale pour l'accessibilité ,

La coordination des acteurs par le Comité de Pilotage du P.D.U. ,

Les outils de programmation , et notamment un schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics élaboré pour 2008,

Les mesures d'aménagement , compte tenu du coût d'un quai(7 500 €ht) alors qu'il existe 650 points d'arrêt .,

Les mesures d'exploitation du matériel roulant et des transports de substitution , et la procédure de dépôt de plainte pour obstacle à la libre circulation des P.M.R.

Annexe II . Evaluation environnementale :page 153

Rappel du contexte :

Depuis 2000 , la Communauté d'Agglomération est compétente sur le territoire du Pays Voironnais en matière de transports et de déplacements et a engagé l'élaboration volontaire du P.D.U. , inscrit dans le cadre des réflexions sur le Schéma Directeur de la Région Grenobloise et du Schéma de secteur du Pays Voironnais .

Le plan de déplacements urbains du Pays Voironnais :

Les objectifs d'un plan de déplacements urbains : LOTI 1982 et LAURE 1996 :

Il porte sur la diminution du trafic automobile ,le développement des transports collectifs ,l'aménagement du réseau de voirie , l'organisation du stationnement ,le transport et la livraison des marchandises , l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité ,l'amélioration de la sécurité des déplacements , la mise en place de la billetterie et d'une tarification intégrées .

Le plan des déplacements urbains du pays voironnais :

Les constats : le pays voironnais compte 34 communes et près de 84 000 habitants , regroupés pour 60 % sur les 5 pôles de VOIRON ,RIVES ,MOIRANS ,VOREPPE et TULLINS .Il se caractérise par une périurbanisation importante et par de nombreux déplacements pendulaires , du fait de l'attractivité de GRENOBLE .

Le réseau viaire : constate une convergence des flux de transit et d'échanges à destination de l'agglomération grenobloise au niveau de la cluse de VOREPPE , engendrant des problèmes de nuisances et d'insécurité .

Les transports collectifs : l'offre est importante et surtout présente dans le sud .

Le stationnement : l'offre est très importante

Les livraisons de marchandises en ville : causent ponctuellement des nuisances en ville

Les modes doux : faiblement utilisés.

Les enjeux : réduire l'impact énergétique et environnemental des déplacements .

Le projet : autour de 25 actions .

L'articulation du plan avec les autres schémas , plans et programmes :

Il est compatible avec les autres plans ci-dessous énumérés :

Le plan régional pour la qualité de l'air (P.R.Q.A.) du 1°/02/2001, qui a pour objet :

- Développer la surveillance de la qualité de l'air
- Réduire les effets de la pollution sur la santé et l'environnement
- Maîtriser et réduire les émissions de pollution
- Mieux informer le public.

Le schéma directeur de la région grenobloise : approuvé en 2000 ,dont les orientations sont les infrastructures routières , le réseau ferroviaire , les transports collectifs .

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône Méditerranée Corse (S.D.A.G.E.) : du 20/12/1996 dont les objectifs sont repris par le P.D.U. du pays voironnais ,

Le schéma de secteur du pays voironnais : qui définit 3 orientations relatives :

- au renforcement de l'urbanisation des quartiers desservis en transports collectifs ,
- à la desserte des zones urbanisées par un réseau efficace
- à la limitation des nuisances liées aux déplacements .

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux de la Bourbre : en cours d'élaboration sur la commune de Charancieu,

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux de Bièvre , Liers Valloire : en cours d'élaboration ,il concerne 87 communes dont Rives et Tullins ,

Le plan de protection de l'atmosphère de GRENOBLE :

Le plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise :

Les méthodes employées et les limites de l'exercice :

Cadre méthodologique général : cette évaluation est conforme à la circulaire du 12/04/2006 relative à l'évaluation des plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement .

L'évaluation environnementale du P.D.U. :

La démarche d'évaluation environnementale appliquée au P.D.U. : elle a été réalisée par le bureau SOBERCO Environnement .

La caractérisation de l'état initial : par reprise des données auprès des services

L'évaluation des incidences du P.D.U. : elle porte sur 9 enjeux environnementaux .

Les limites de la démarche : le P.D.U. présente un unique scénario ; il n'a donc pas été possible de comparer différents scénarii au regard de leurs impacts respectifs sur l'environnement .

L'analyse de l'état initial de l'environnement et ses perspectives d'évolution :

Thèmes majeurs : cadre de vie , santé , biodiversité , espaces :

La qualité de l'air

Les constats : un diagnostic complet a été réalisé par l'ASCOPARG fin 2006. La surveillance de la pollution en proximité automobile ou industrielle n'est actuellement pas réalisée en Pays Voironnais.

L'ASCOPARG a étudié les émissions de chaque polluant (oxyde d'azote Nox , particules PM , ozone O3 , composés organiques volatils COV , monoxyde de carbone CO , dioxyde de soufre Sox . Les concentrations des polluants primaires respectent les valeurs réglementaires . La valeur cible pour l'ozone est dépassée . La population exposée à une pollution de proximité automobile est comprise entre 8 et 12 % . Les transports constituent l'un des principaux facteurs de pollution en ville .

L'ambiance acoustique : les infrastructures de transports constituent la principale source de nuisances sonores . L'enjeu est la réduction du trafic dans les centres-bourgs .

La consommation énergétique et les gaz à effet de serre :

Les transports , et notamment la voiture particulière ,représentent près d'un tiers de la consommation totale d'énergie .Une réduction du trafic automobile permettrait de réduire les émissions de CO2 .

La sécurité routière :

Un état des lieux a été réalisé .

Espaces : partage et consommation :l'enjeu est la limitation de la surconsommation d'espaces agricoles .L'urbanisation devra se faire en cohérence avec l'organisation des déplacements .

La biodiversité et les milieux naturels :

Le Pays Voironnais abrite 41 Z.N.I.E.F.F. , 10 espaces naturels sensibles , 1 site Natura 2000 à CHIRENS ; Le réseau écologique du Département de l'Isère (R.E.D.I.) a mis en évidence des corridors écologiques .On observe une forte régression des espaces naturels .

Autres thèmes : ressources ,paysages ,risques :

La ressource en eau :

Les atouts : les eaux potables sont de bonne qualité, malgré quelques problèmes liés à la présence de pesticides .Les besoins quantitatifs sont assurés, mais certaines ressources sont vulnérables.

Les faiblesses :la qualité des cours d'eau est moyenne ,voire médiocre sur certains tronçons de rivières.

Les enjeux généraux : préserver la nappe souterraine , réduire les pollutions d'origine agricole , maîtriser la consommation d'eau .

Les enjeux liés au problème des déplacements : les aménagements devront présenter le plus faible risque de pollution des eaux .

Les paysages :

Les constats : secteurs paysagers de grande valeur.

Les enjeux généraux :forte politique de valorisation du patrimoine paysager et maîtrise de la périurbanisation .

Les enjeux liés au problème des déplacements :les axes de circulation devront prendre en compte le traitement paysager .

Les risques naturels et technologiques :

Les constats :le territoire est très sensible au ruissellement et à l'inondation ;

Risques industriels : il existe 3 installations de type SEVESO ;

Les enjeux généraux : risques de crues , risques industriels nécessitant un éloignement suffisant avec les habitations ;

Les enjeux liés au problème des déplacements : l'imperméabilisation devra être limitée dans les secteurs les plus vulnérables .

Les raisons du choix du projet au regard de l'environnement :

74% des déplacements sont effectués en voiture, et la part des transports en commun représente à peine 5%.Le pays voironnais ne connaît pas , pour l'instant ,des difficultés de circulation, sauf à destination de GRENOBLE .Mais il convient d'anticiper les problèmes liés aux déplacements , afin de favoriser les transports en commun , et compte tenu de l'accroissement démographique du territoire dans les prochaines années .

L'analyse des effets notables de la mise en œuvre du projet de P.D.U. sur l'environnement et la présentation des mesures envisagées pour réduire ,éviter et si possible compenser ses effets :

Les thèmes majeurs vis-à-vis du P.D.U. cadre de vie , santé , biodiversité , espaces :

L'analyse des effets sur la qualité de l'air :

Principes généraux :les transports routiers constituent le principal vecteur de pollution atmosphérique (71 % des émissions)

Relation avec la vitesse :les relations sont différentes selon les polluants .

Evolution du parc de véhicules : la présence des catalyseurs est de plus en plus importante .

Evolution de la concentration en fonction de l'éloignement de la route : constatée.

Effet de la pollution de l'air sur la santé : les polluants ont des effets variables selon le temps d'exposition.

Les incidences du P.D.U. sur la qualité de l'air :

Actions de promotion des transports en commun ,

Actions en faveur des modes doux ,

Projets de schémas de voirie (déviations , reports de trafic)

Promotion du covoiturage,

Limitation de l'usage de la voiture par le biais du stationnement.

L'analyse des effets sur l'ambiance acoustique :

Principes généraux :

Niveaux sonores et échelle de bruit : le décibel

Effet de la vitesse et de la charge du trafic sur les niveaux sonores

Principe de l'éloignement :diminution des niveaux sonores

Effet du bruit sur la santé

Les incidences du P.D.U. sur l'ambiance acoustique :

Les mesures envisagées : les actions du P.D.U. hormis l'action 15 , ne présentent aucune incidence négative .D'après la loi sur le bruit du 31/12/1992 ,lors de la création ou de la transformation d'infrastructures , le maître d'ouvrage de la voirie doit protéger les bâtiments construits avant que la voie n'existe .

L'analyse des effets du P.D.U. sur la consommation énergétique et les gaz à effet de serre :

Principes généraux :les transports représentent près d'un tiers de la consommation totale d'énergie .

Les incidences du P.D.U. :elles seront directement liées à la diminution du trafic automobile ;

L'analyse des effets sur la sécurité routière : certaines actions auront un effet direct sur la réduction des accidents .

Les incidences du P.D.U. sur la consommation d'espace :la création de nouvelles voiries et la réalisation d'aménagements engendreront une consommation d'espace , mais permettront dans certains cas un meilleur partage de l'espace .

L'analyse des effets du P.D.U. sur les espaces naturels :

Principes généraux :perte d'habitat pour la faune et la flore ;

Effet de coupure ;

Les différents projets envisagés n'auront dans leur quasi-totalité pas d'impact sur des espaces naturels remarquables. Néanmoins , les projets inscrits dans le schéma de voirie peuvent être à l'origine d'effets d'emprise sur des espaces naturels et d'effets de coupures des corridors écologiques , accentuant ainsi la fragmentation des milieux .

Le contournement de CHIRENS engendrera un impact sur un marais intégré dans le réseau Natura 2000(site d'intérêt communautaire). Si les études à venir aboutissent à l'annulation de ce projet du fait d'un poids important des contraintes environnementales , le P.D.U. restera cohérent pour l'ensemble des actions .

Autres thèmes : ressources , paysages ,risques :

L'analyse des effets du P.D.U. sur la ressource en eau :

Principes généraux :les hydrocarbures représentent 50% des pollutions au niveau des prises d'eau , et la charge augmente avec la charge de trafic .

Les incidences du P.D.U.sur la ressource en eau : la création de surfaces imperméabilisées supplémentaires (stationnements) développera des risques supplémentaires de pollution autour du périmètre de protection du captage d'alimentation en eau potable de CHIRENS .

L'analyse des effets du P.D.U. sur les paysages :les actions auront des incidences négatives (artificialisation de l'espace) ou positives (valorisation du paysage urbain)

L'analyse des effets du P.D.U. sur les risques naturels et technologiques : pas d'incidence significative.

CONCLUSION :sur les 25 actions du P.D.U. , 15 sont susceptibles d'avoir une incidence positive sur l'environnement , notamment en matière d'ambiance acoustique et de réduction des émissions de polluants , par la diminution de la part modale de la voiture particulière . La cohérence entre l'urbanisme et les déplacements devra être recherchée . Des indicateurs de suivi seront mis en place (actions 16 et 25)

Résumé non technique :

Annexe III .. Les apports du comité de concertation :

Trois orientations majeures pour lesquelles son apport a été déterminant :

Mobilité et aménagement du territoire :

Nécessité de considérer l'impact des logiques d'aménagement du territoire sur le développement de la mobilité.

Le volet environnemental du P.D.U. :

Le comité de concertation a attiré l'attention sur l'insuffisance du volet environnemental dans la réflexion initiale .

La place des personnes à mobilité réduite (P.M.R.) : afin de ne pas les isoler du reste de la population .

Annexe IV . Les instances de travail :

Comité de pilotage ;

Comité technique ,

Comité de concertation

IX. Avis des personnes publiques associées (70 pages)

Mairie de BILIEU :

Sa première remarque concerne l'action n° 15 relative au schéma de voirie sur les axes structurants : aucune mesure ne semble prévue pour la création d'une seconde voie montante sur la R.D. 1075 entre VOIRON et CHIRENS : or , un aménagement de la R.D.1075 est indispensable au lieu-dit Verdin, afin d'améliorer la circulation et la sécurité. L'erreur de conception de cette voie supplémentaire à l'origine du contournement Nord de VOIRON est très largement constatée tous les jours et amplifiera les difficultés futures .

La seconde remarque concerne les travaux interminables réalisés dans la commune de CHIRENS qui justifient pleinement le contournement de cette commune , afin d'améliorer la circulation sur la R.D. 1075.

Mairie de CHIRENS :

Le terme « Plan de Déplacements Urbains » s'applique mal à un territoire essentiellement rural ou interurbain : la dénomination « Schéma de Déplacements du Territoire » conviendrait mieux .

CHIRENS est concernée par l'action n° 15 ;

- les transports collectifs sont surtout utilisés par les scolaires et à partir de VOIRON ;
- stationnement et modes doux : ces 2 actions relèvent de la compétence communale ;
- la municipalité demande que le texte de la page 89 relatif à l'action n° 15 soit modifié en : « l'étude puis la réalisation d'une solution de contournement de CHIRENS sur la R.D. 1075 ». Elle rappelle que ce contournement était déjà prévu dans le Schéma Directeur de la Région Grenobloise , qu'il l'est dans le P.L.U. de la commune , et qu'il doit donc l'être également dans le projet actuel de P.D.U. du Pays Voironnais .

Mairie de COUBLEVIE : avis favorable.

Mairie de LA BATIE DIVISIN : avis favorable.

Mairie de LE PIN : avis favorable.

Mairie de MOIRANS :

Elle émet des réserves sur la liaison éventuelle A 48 / RD 1085 . Une étude est en cours et doit évaluer l'existence de besoins d'infrastructures nouvelles et la pertinence de tracés routiers envisagés.

La municipalité estime donc qu'il est prématuré et peu cohérent , avec le vote unanime du Conseil Communautaire , que le projet de P.D.U. positionne graphiquement un tracé , alors que des scénarii d'autres tracés seront bientôt présentés.

Elle approuve avec réserve le projet et conteste la représentation graphique d'un quelconque tracé d'une éventuelle liaison A 48/RD 1085.

Mairie de MONTFERRAT : elle rappelle l'urgence de l'étude de faisabilité du contournement de CHIRENS , et demande son inscription dans les préconisations du traitement du P.D.U. . Avis favorable .

Mairie de SAINT -BUEIL:

Elle demande une enquête afin de recueillir les avis des usagers du train de la ligne GRENOBLE –VOIRON , et du car entre VOIRON et PONT DE BEAUVOISIN

Elle demande une enquête auprès des habitants de SAINT BUEIL afin de connaître leurs besoins sur un service régulier le mardi matin vers SAINT GEOIRE EN VALDAINE.

Mairie de SAINT CASSIEN : Avis favorable sur les préconisations générales .

Mais elle regrette le manque de précision du projet qui ne présente pas un schéma de voirie , mais seulement l'intention d'en réaliser un : le contournement Ouest de VOIRON reliant la R.D. 1075 et la R.D. 1085 ,avec liaison à l'échangeur autoroutier de Champfeuillet ,n'est pas terminé. La liaison restant à réaliser (échangeur A 48 – RD 1085) est indispensable :

- pour soulager la commune de SAINT CASSIEN d'un trafic de transit ,
- pour permettre au pays voironnais la réalisation d'un véritable axe Nord-Sud ,
- pour assurer un accès efficace et rationnel au nouvel hôpital de VOIRON .

Mairie de SAINT GEOIRE EN VALDAINE : avis favorable.

Mairie de SAINT JEAN DE MOIRANS : avis favorable.

Mairie de SAINT JULIEN DE RATZ :

Elle s'interroge sur le coût de la réalisation (absence de chiffrage), souhaite une harmonisation avec les autres bassins de vie , et diffère en conséquence son avis , le projet n'étant pas assez détaillé et approfondi .

Mairie de SAINT NICOLAS DE MACHERIN :avis favorable .

Mais elle constate que le projet n'est pas à jour en ce qui la concerne , (page 23 : RD 49 : traversée du bourg délicate , et page 88 :limiter les nuisances du trafic), puisque d'importants travaux de sécurisation de la traversée du bourg ont été réalisés en 2003 et 2004 , avec avis favorable des agriculteurs pour le passage des véhicules agricoles larges.

Mairie de VOIRON :

Elle estime naturel de manifester son adhésion au projet ,en raison de ses effets de cadrage des actions communales déjà engagées dans le P.L.U. de la commune , comme des actions importantes pour la commune ;

Elle constate l'importance des actions envisagées pour faciliter la circulation dans VOIRON : -fin du contournement ,
-action n° 15 de liaison entre l'A 48 et la RD 1085 inscrite au schéma directeur, page 88,
-actions de désenclavement n°13 et 15 ;

Elle émet en conséquence un avis favorable.

Mairie de VOISSANT : avis favorable.

Mairie de VOREPPE :

Elle regrette que le principe d'un «transport en commun en site propre (T.C.P.S.) » tel qu'il figure au schéma directeur ,ait été oublié par le projet .Elle réaffirme son attachement à la complémentarité entre les différents modes de transports et souhaite la mise en œuvre dans le projet d'un « T.C.P.S. »sur la RD 1075 ;

Elle demande que la capacité d'accueil de stationnement de la gare soit portée à 300 places , afin de favoriser son rôle de « rabattement » vers les transports collectifs ;

Elle souhaite la réalisation de liaisons sécurisées pour les modes doux entre MOIRANS et VOREPPE ,via Centr'Alp, et vers les berges de l'Isère .

Elle émet en conséquence un avis favorable , mais rappelle son opposition au projet actuel de liaison A 48 /A 49.

Avis des communes reçus à la C.A.P.V. après ouverture de l'enquête publique :
Mairie de LA BUISSE : son avis favorable du 22 mai ,n'est parvenu à la Préfecture que le 1° juin et à la C.A.P.V. que le 13 juin 2007 , trop tardivement pour pouvoir être joint aux avis des autres personnes publiques associées

Mairie de SAINT BLAISE DU BUIS :

Donne un avis favorable au projet (avis du 14 juin ,parvenu en Préfecture le 19 juin et à la C.A.P.V. après l'ouverture de l'enquête publique)

MAIRIE de SAINT –ETIENNE de CROSSEY : son avis favorable du 29 mai ,n'est parvenu à la Préfecture que le 1° juin et à la C.A.P.V. que le 6 juin 2007 , trop tardivement pour pouvoir être joint aux avis des autres personnes publiques associées .

Mairie de TULLINS :

Avis favorable au projet (avis du 24 mai ,parvenu en Préfecture le 11 juin et à la C.A.P.V. après l'ouverture de l'enquête publique)

Mairie de VELANNE :son avis favorable du 29 mai ,n'est parvenu à la Préfecture que le 1° juin et à la C.A.P.V. que le 6 juin 2007 , trop tardivement pour pouvoir être joint aux avis des autres personnes publiques associées.

De plus , une lettre du maire ,en date du 4 juin et parvenue à la CAPV le 28 juin 2007 , demande la réalisation d'une solution de contournement de CHIRENS

Syndicat Mixte des Transports en Commun :

Il prend acte de la démarche engagée ,et de l'implication de toutes les communes à ce projet , souhaite que le Pays Voironnais renforce sa participation à la démarche de « Communauté de transports » initiée en octobre 2001 ,et propose que ce dernier intègre cette réflexion nouvelle dans son projet de P.D.U. afin d'harmoniser les dispositifs des transports en commun entre bassins de vie .

Il émet un avis favorable et demande la prise en compte de 3 recommandations:
-la mise en place , sous la forme d'un syndicat mixte tel que préconisé par la loi S.R.U.,d'un dispositif de coopération de « communauté de transports » ,
-prise en compte des questions de déplacements à l'échelle du bassin de vie que représente la région grenobloise ,
-renforcement des actions de rabattement multimodal sur les pôles d'échanges ferroviaires et routiers .

Préfecture de l'ISERE :

A.Sur la procédure suivie : pas de remarques.

B.Sur les obligations réglementaires : le P.D.U. doit être compatible avec :

- le schéma directeur de la région grenobloise ,
- le schéma de secteur du pays voironnais ,
- le plan régional pour la qualité de l'air ,
- le plan de protection de l'atmosphère ,
- le S.D.A.G.E. Rhône Alpes méditerranée.

Par ailleurs , il doit prendre en considération le P.D.U. de l'agglomération grenobloise

C.Sur la méthode de travail :

La structure mise en place a permis une approche globale et intermodale .

D. Sur le contenu du projet de P.D.U. :

Remarques sur la compatibilité avec les documents de niveau supérieur :

1. Avec le Schéma directeur de la région grenobloise :

Le Pays Voironnais doit répondre aux enjeux suivants :

- affirmer sa place sur l'axe alpin et son ouverture sur la vallée du Rhône,
- améliorer ses relations avec l'agglomération grenobloise,
- renforcer ses liaisons internes.

Les 5 enjeux exposés dans le P.D.U. sont globalement positifs avec le schéma directeur .

Les actions proposées appellent les observations suivantes:

- la liaison A 48(Champfeuillet)-RD1085 n'apparaît pas explicitement . Le P.D.U , dans son action 15 , se limite à mentionner une étude de faisabilité de cette voirie.
- la fonction particulière des RD 1075 (dans la traversée de VOREPPE)et RD 1085 de MOIRANS à RIVES , pour les convois exceptionnels de grands gabarits (de type super E) doit être soulignée. Cette contrainte devra être prise en compte dans le projet de réaménagement de la RD 1085 à MOIRANS (cf page 88 et 89).

2. Avec le schéma de secteur du pays voironnais :

Ce schéma est structuré autour de 3 axes :

- en matière de déplacements : l'axe 1 vise à permettre les relations du Pays Voironnais avec les secteurs voisins en matière de déplacements;
- l'axe 3 , développé page 21 du P.A.D.D. du schéma de secteur (renforcer l'urbanisation des quartiers bien desservis en transports collectifs) , aurait mérité une application ,sur l'articulation urbanisme/déplacements , plus large que le simple stationnement ;
- le rapport du schéma de secteur indique (page 34)une réflexion sur l'organisation des maîtrises d'ouvrage dans le cadre du P.D.U. :cette disposition n'est pas reprise explicitement dans l'action 15 du projet , relative au schéma de voirie ;
- l'intégration des nuisances sonores du trafic ferroviaire , évoquée page 50 du schéma de secteur , aurait pu être reprise dans l'action 25 ;
- la volonté du Pays Voironnais en faveur d'un doublement de la voie ferrée entre MOIRANS et GRENOBLE , incluse page 14 du schéma de secteur , n'a pas été reprise dans le projet de P.D.U.

3. Avec le plan régional pour la qualité de l'air :

Le projet est compatible avec ce P.R.Q.A. adopté le 1^o/02/2001.

4. Avec le plan de protection de l'atmosphère :

Aucun objectif chiffré n'est affiché dans le projet , permettant de juger de sa compatibilité avec le P.P.A. approuvé le 18/12/2006 et qui concerne VOREPPE.

5. Avec le S.D.A.G.E. :

Le projet de P.D.U. est compatible et devrait contribuer à la lutte contre la pollution des eaux .

6. Avec le P.D.U. de l'agglomération grenobloise :

Le projet complète les actions du P.D.U. de GRENOBLE , notamment dans la cluse de VOREPPE , lieu d'échanges entre les 2 territoires .

Remarques sur le projet :

Réduction de la circulation automobile :

Le projet est assez peu ambitieux quant à l'effet prévu des solutions d'alternative modale à l'automobile : baisse de 73 à 71% de la part du trafic automobile et 1% de report modal sur les transports en commun .

Environnement :

Le P.D.U. ne fixe pas d'objectif chiffré sur la qualité de l'air et n'évalue pas les effets des mesures envisagées. Les scénarii relatifs aux transports auraient dû être étudiés en terme d'impact sur la qualité de l'air , et des objectifs « a minima » auraient dû être fixés pour les oxydes d'azote et les composés organiques volatils .

Le territoire est concerné par le S.D.A.G.E. (page 159), ainsi que par les projets de S.A.G.E. de la Bourbre et de la Bièvre , en cours d'élaboration .

La ressource en eau et la protection des captages doivent être prises en compte .

La protection du site du lac de Paladru requière la consultation de l'architecte des bâtiments de France.

L'impact des infrastructures sur la circulation de la faune (page 179) aurait mérité d'être traité.

Accessibilité :

L'objectif inscrit page 108 mérite d'être complété , et notamment l'action 22 qui peut concerner d'autres handicaps (visuels , auditifs) .

Engins agricoles :

Ce thème , inscrit dans la charte agricole et paysagère de 2001 mérite d'être intégré.

Grandes infrastructures :

Le projet d'amélioration de la bifurcation entre les autoroutes A 48 et A 49 est évoqué , sans en mentionner sa justification

L'amélioration de la sécurité des usagers en grand transit sur l'itinéraire parallèle à l'axe Nord-Sud A 6 –A 7 dont le trafic est susceptible d'augmenter .

Le réaménagement de l'échangeur de Mauvernay et la liaison structurante entre la RD 1085 et l'A 48 , qui sont inscrits au P.D.U. et dans le schéma de secteur , concourront à une meilleure prise en charge des trafics d'échanges .

L'affectation du trafic d'échange sur le réseau primaire et sa limitation au maximum sur le réseau secondaire sont des actions prises en compte dans le P.D.U.

Il serait utile de coordonner les projets avec le P.D.U. de l'agglomération grenobloise .

La dénivellation de l'entrecroisement des voies ferrées à MOIRANS (« saut de mouton »), qui devrait être mise en service en 2009 ,devrait permettre l'amélioration de la capacité de la voie et la fiabilité des horaires des dessertes GRENOBLE-LYON et GRENOBLE-VALENCE .

Sécurité routière :

Des aménagements en faveur des deux-roues sont inscrits au P.D.U. (doublement des pistes cyclables, jalonement ,stationnement). Une grille d'évaluation des zones d'accidents et préconisations de traitements sont prévues au P.D.U.

Aménagements urbains :

En lien avec l'action 2 préconisant une gestion économe des parkings privés ,le P.D.U. pourrait recommander une organisation et perméable aux modes doux .

En conclusion ,la Préfecture félicite le Pays Voironnais de son engagement dans cette démarche volontaire .Les 25 actions ont fait l'objet d'un plan de mise en œuvre et d'une analyse financière ,les maîtres d'ouvrages et les partenaires financiers ont été précisés ,quand cela était possible au regard des éléments disponibles .Le projet comprend les 2 annexes obligatoires en matière d'environnement et d'accessibilité .Il est compatible avec les documents de niveau supérieur .La Préfecture donne un avis favorable .

Direction Régionale de l'Environnement :

1° Analyse du contexte :

Le présent avis est établi après consultation des autorités compétentes .

2° Analyse du caractère complet du rapport environnemental :

Le rapport environnemental identifie , décrit et évalue les effets notables du P.D.U.

Il rappelle les 5 objectifs majeurs du projet et cite les 25 actions retenues.,

-comporte les éléments nécessaires à une bonne compréhension du public et une présentation des méthodes employées et de leurs limites,

-mentionne les autres plans susceptibles d'interagir avec le P.D.U ,

-présente un état initial centré sur les enjeux environnementaux .

En revanche , il ne met pas en concurrence plusieurs scénarii et ne comporte pas de développement relatif au choix qui aurait pu être effectué entr'eux.

Il propose un certain nombre de mesures de réduction ou compensation aux impacts négatifs .

2.1. Etat initial :

Qualité de l'air :le rapport se réfère au diagnostic de l'ASCOPARG de 2006 ,qui identifie les transports comme l'un des facteurs principaux de pollution ;

Nuisances acoustiques : le classement sonore des infrastructures évalue la population exposée à l'intérieur des zones critiques à partir d'une étude de la D.D.E. :données suffisantes à ce stade ;

Consommation énergétique et production de gaz à effet de serre :l'évaluation a été faite sur la base de données communales : le choix de la maille paraît adapté ;

Consommation d'espace : il omet d'évoquer les sites protégés (lac de Paladru concerné par les actions 8 et 10) ;l'avis de l'architecte des Bâtiments de France est nécessaire pour toute modification d'un site inscrit ;

Action n° 8 : leur implantation pourra être soumise à la commission départementale de la nature , des paysages et des sites ;

Action n° 10 :l'itinéraire cyclable du tour du lac n'est pas présenté de manière suffisamment précise pour que l'on puisse conclure à l'innocuité de ses impacts

Biodiversité et milieux naturels : le projet de déviation de CHIRENS (action 15) présente des éléments cohérents avec le degré d'avancement et son impact sur le réseau Natura 2000 ;

Loisirs motorisés :l'absence de traitement ou de préconisation contre les nuisances induites est sans conséquence , compte tenu du caractère modéré des déplacements constatés ;

Agriculture : les déplacements des engins agricoles auraient dû être traités, mais ne remet pas en cause la recevabilité du dossier .

L'eau : tous les captages en eau destinée à la consommation humaine doivent être protégés (cf page 180) ;

Risques naturels et technologiques : le territoire est sensible aux ruissellements et risques d'inondation ;

2.2. Evaluation de l'incidence sur l'environnement :

L'analyse a été menée de façon globale , conformément à la circulaire du 12/04/2006.S'agissant de la qualité de l'air ,le rapport ne fournit pas l'évaluation quantitative des effets des mesures proposées : des objectifs chiffrés de réduction des polluants atmosphériques auraient pu être fixés « a minima » pour les oxydes d'azote et les composés organiques volatils .

2.3. Mesures de suppression, de réduction ou de compensation des impacts :

Elles sont détaillées par thème et ne concernent que les impacts négatifs .La définition de mesures réductrices ou compensatoires ne peut résulter que de l'étude d'impacts de chaque projet d'aménagement .

2.4. La pertinence du dispositif du suivi :

Un certain nombre d'indicateurs restent à définir dans le cadre des actions 16 et 25, bien que la page 206 recense ces derniers. Un relevé, pour les P.L.U. concernés ,des actions contribuant aux objectifs du P.D.U. paraît devoir être retenu parmi les indicateurs de suivi du P.D.U.

Le rapport projette la constitution d'un comité de suivi du P.D.U. (page 216)(cf action 25) auquel les services de l'Etat devront participer.

Les financements nécessaires à la mise en œuvre du dispositif de suivi du P.D.U. ne sont pas identifiés, notamment certains indicateurs suivis par la C.A.P.V.

3° Prise en compte de l'environnement dans le projet de P.D.U. :

3.1. Degré de prise en compte des facteurs environnementaux :

Le P.D.U. respecte les principes posés par la loi 96-1236 du 30/12/1996 sur l'air , d'autant plus que sa démarche est issue de considérations environnementales .Son action n° 25 atteste de sa volonté d'intégration environnementale.

3.2. Conformité aux engagements internationaux :

Le P.D.U. annonce une réduction de la part de l'automobile , conformément aux accords de KYOTO .La prolongation des efforts sur le long terme nécessitera la définition d'objectifs plus ambitieux .

Le P.D.U. est compatible avec les directives européennes sur le bruit ambiant (contrôle des abords des grandes infrastructures de transport) , sur l'habitat et le réseau Natura 2000 (déviation de CHIRENS et action n° 15, pages 200 et 202) ,sur l'eau (projets soumis à la procédure loi sur l'eau et avec la directive cadre sur l'eau).

3.3. Compatibilité avec les autres plans , programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés :

Le schéma directeur de la région grenobloise : le P.D.U. traduit un certain nombre des orientations de ce schéma .

Le schéma de secteur du Pays Voironnais : le P.D.U. est compatible avec celui-ci.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône – Méditerranée –Corse (S .D.A.G.E.) :le P.D.U. contribue aux objectifs du SDAGE .

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux de la Bourbre : le P.D.U n'a pas d'action susceptible d'interagir avec ce S.A.G.E.

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Bièvre –Liers –Valloire : pas d'interaction.

Le P.D.U. de l'agglomération grenobloise :ses composantes environnementales font partie des données prises en compte dans le présent projet .

Le plan de protection de l'atmosphère (P.P.A.) : l'action 25 du P.D.U.prend en compte l'environnement et sensibilise le public aux enjeux relatifs à la pollution de l'air due à l'automobile.

Le plan régional pour la qualité de l'air (P.R.Q.A.): l'action 25 intègre un volet relatif à la surveillance de la qualité de l'air.

Les plans locaux d'urbanisme : les P.L.U. doivent être compatibles avec le P.D.U. Si nécessaire , les documents approuvés avant l'approbation du P.D.U. devront être rendus compatibles avec celui-ci dans un délai de 3 ans .

Les périmètres de protection des captages : la localisation des projets (action15) devra tenir compte des contraintes de la protection des captages d'eau destinée à la consommation humaine. (notamment le captage du marais de CHIRENS) .

Le parc naturel régional de la Chartreuse : la compatibilité du projet d'aménagement de la R.D. 128 à COUBLEVIE ° avec les objectifs de la charte du parc ,n'est pas présentée. Les avis des instances en charge de la gestion du parc devront être recueillis .

Le site inscrit du lac de PALADRU et de ses abords : cf § 2.1. ci-avant.

3.4. Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Certaines actions impliquant la réalisation d'aménagements d'envergure sont susceptibles d'engendrer des impacts (actions 8 et 15) .

La notion de chrono-aménagement (action 15) a pour objectif d'éviter des gains de temps , et en conséquence du trafic supplémentaire.

Le principe d'économie de l'espace , notamment dans la conception des lotissements consommateurs en voiries et stationnements, mérite d'être cité.

Les nuisances acoustiques : le rapport souhaite le recours à des actions à la source (revêtement acoustique ,écrans acoustiques ,etc..)

Les corridors biologiques : des mesures réductrices et compensatrices devront accompagner les réalisations d'infrastructures .

Les enjeux « eau » : le rapport engage à une réduction de l'imperméabilisation des aménagements .

A l'exception de la déviation de CHIRENS , aucun des projets du P.D.U. ne semble concerner de secteur d'enjeu environnemental susceptible d'être reconnu rédhibitoire à la suite des études .

L'esprit de l'action 25 s'inspire d'un système de gestion de l'environnement concourant à la qualité du suivi .

4. Avis de l'autorité environnementale :

4.1. Avis sur la forme : plusieurs points auraient pu faire l'objet d'un développement , mais leur analyse ne remet pas en cause la recevabilité du dossier .

4.2. Avis sur la prise en compte de l'environnement : la CAPV a pris l'initiative de la démarche , a défini des actions allant dans le sens de la protection de l'environnement , et son dossier s'appuie sur une évaluation environnementale en bonne et due forme. Un avis favorable est donc émis .

Direction Régionale de l'Industrie et de l'Environnement Rhône-Alpes :

Impacts sur l'air : (page 184 et action 25) :

Les transports , principal facteur de pollution atmosphérique (71% des émissions de dioxyde d'azote et 20% des poussières) constituent un enjeu majeur en matière de qualité de l'air : mais le projet n'évalue pas de façon quantitative les effets des mesures envisagées .Les scenarii relatifs aux transports auraient dû être étudiés en termes d'impacts sur la qualité de l'air , et des objectifs chiffrés auraient dû être fixés « a minima » pour les oxydes d'azote et les composés organiques volatils .

Cohérence avec les outils de planification existants et relatifs à la qualité de l'air (page 158) :

Ce plan s'inscrit dans les orientations que fixe le PRQA.

Seule la commune de VOREPPE est concernée par le plan de protection de l'atmosphère de GRENOBLE du 18/12/2006.(page 161 du projet). Compatibilité des 2 plans sur ce point .

Direction des Affaires Sanitaires et Sociales :

Volet « bruit » : l'action 25 constitue le support des efforts déployés dans cette direction. Les P.L.U. communaux devront impérativement tenir compte de ce point , prévu par l'article L 121-1.3 du Code de l'Urbanisme

Aspects « protection de la ressource en eau potable » : ils sont bien pris en compte .Mais les projets d'aménagements devront tenir compte des contraintes liées à l'eau (notamment action 15 et captage de CHIRENS).Il convient de supprimer , page 180 ,la phrase « *certaines captages d'alimentation en eau potable sont relativement sensibles aux pollutions ,puisque les deux tiers du captage font l'objet d'une procédure de protection* » .En effet , tous les captages d'eau destinée à l'alimentation humaine doivent faire l'objet d'une procédure de protection .

Un avis favorable est émis .

Direction Départementale de l'Agriculture et des Forêts :

Remarques d'ordre général :

Loisirs motorisés :

- les quads sont source de menace pour certains milieux naturels ;
- la gestion des loisirs motorisés est une action prioritaire du parc naturel régional de Chartreuse ;
- le déplacement des engins agricoles en milieu péri-urbain n'est pas traité .

Aspects liés à l'aménagement du territoire :

Action n° 2 , page 80 :dans les lotissements , il convient de limiter la réalisation de voiries en impasses , en trèfles , en raquettes , très consommatrices d'espace .L'organisation de secteurs résidentiels avec des modes de déplacements doux est à encourager .

Aspects environnementaux :

Page 179 : l'accroissement des infrastructures induit un effet de coupure inévitable des écosystèmes et gêne la circulation de la faune . La question des rétablissements de passage de la faune sauvage mérite un traitement dans le P.D.U.

Page 197 : les nouveaux aménagements vont engendrer une série de prélèvements fonciers sur les milieux naturels .La localisation de ces aménagements devra tenir compte des enjeux environnementaux , et prendre en compte la gestion des eaux de ruissellement .

Le P.DU. doit concilier :

- les différents usages de la voirie , et notamment le déplacement des engins agricoles ,
- les différents réseaux de déplacement ,et notamment la circulation de la faune sauvage .

Circulation agricole et forestière :

Les exploitations agricoles sont enclavées et leurs extensions les obligent à accéder à des parcelles éloignées .L'ADAYG mène une étude recensant les points noirs et proposant des aménagements .

Le P.D.U. est l'occasion de faire réfléchir tous les opérateurs du territoire , notamment les lotisseurs , urbanistes , aménageurs , sur les flux de circulation et le gabarit des engins

agricoles , la dimension des voies , la situation des exploitations agricoles ,la signalétique à mettre en place .

Circulation de la faune sauvage :

Les corridors biologiques ont un rôle effectif dans la protection de la faune et la prévention des accidents .Il est essentiel de relier entre eux les espaces naturels et assurer la libre circulation de la faune .

Conseil Régional Rhône-Alpes :

Il émet un avis favorable , accompagné des remarques suivantes : il constate une convergence de vues des actions de la C.A.P.V. étroitement liées avec ses propres programmes de développement ,il exprime son soutien de l'initiative de la CAPV et réaffirme ses priorités :

- développement des dessertes TER,
- développement de la billettique et de la tarification multimodale ,
- valorisation des gares et haltes du Pays Voironnais,
- l'accroissement des capacités ferroviaires .

Conseil Général de l'ISERE :

Il réaffirme sa volonté :

- d'optimiser les lignes périurbaines et express du réseau TransIsère,
- d'assurer une meilleure complémentarité des réseaux ,
- de participer financièrement à la création de parc-relais (VOREPPE , action 3) ,
- d'apporter un accompagnement technique ,
- et d'organiser une concertation avec le Pays Voironnais .

Il attend de la part de la CAPV une politique de déplacements plus volontariste et regrette que les objectifs de ce P.D.U. ne soient pas à la hauteur des enjeux de mobilité du territoire .Les interactions avec GRENOBLE exigent une politique plus forte en faveur du développement des transports collectifs .

Il invite le Pays Voironnais à faire ,de la politique des transports ,une réelle priorité budgétaire , en mobilisant des fonds propres ,au-delà de la fiscalité des entreprises ,et afin de relayer l'effort consenti par le Conseil général .

Il émet un avis favorable , et demande à la CAPV de prendre en compte ses remarques en annexes , relatives :

-1°au réseau de transport TransIsère :

- les parcs-relais apparaissent limités et devraient être envisagés également hors agglomération en y intégrant des parcs-vélos ;
- le parc-relais de VOREPPE s'entend dans le cadre du projet de réaménagement de la R.D. 3.
- le stationnement des autocars en régulation manque au diagnostic ;
- les dessertes de transports vers le Nord-Est et vers GRENOBLE ne sont pas très développées ;
- à VOREPPE ,aucune mention de réservations potentielles d'emprise sur la R.D. 1075 en vue d'un éventuel projet de transport en commun sur site propre .

-2°au réseau de voirie départementale :

Il se hiérarchise de la manière suivante :

- axes structurants de grand transit :A 48 , A 49 et axe RD 1075 / RD 1076 au Nord de VOIRON ,

-axes structurants de 1° ordre :RD 1085 , RD 520(CREPS), RD 1075 ,RD 121 et RD 121a (VOIRON),RD 1075/RD 3 à VOREPPE ,RD 520et RD 520a vers la Chartreuse,
-axes structurants de 2° ordre : RD 50 ,RD 519 ,RD 520ouest ,RD 82 , axe RD1092-RD 592 ,RD 45 au sud de TULLLINS , RD 1075 au sud de VOREPPE ,, RD 12 ,
-axes de 3° ordre : RD 49 , RD 50 et RD 82.

-le Conseil Général doit figurer explicitement comme partenaire associé à l'ensemble de l'action consacrée au traitement des zones accidentogènes ,

-le schéma de voirie (action 15) doit mentionner les projets de création d'un diffuseur sur la R.D. 1076 pour connecter à cet axe la voie de desserte de l'hôpital , d'un prolongement des voies réservées aux T.C. sur l'A 48 jusqu'à VOREPPE , d'une réalisation d'un nouveau pont sur l'Isère pour la R.D. 45 à TULLINS et un réaménagement de cette voie entre la Morge et l'Isère ,

-la déviation de CHIRENS doit faire clairement partie des projets de voirie dont les études et la réalisation sont prévues .

-3° à l'aménagement du lac de PALADRU :

-le besoin global de stationnement à MONTFERRAT est estimé entre 240 et 280 places . Les 50 places (action 8) ne concernent que le parc-relais , ce qui est très insuffisant dans la perspective de l'implantation du musée. Le dimensionnement des cheminements et traversées piétonnières manque .

-le traitement des stationnements estivaux , matérialisés par des triangles ,n'est prévu qu'à Paladru , alors qu'une implantation sur la commune de CHARAVINES est suggérée (étude Arkhos)

B. ENQUETE PUBLIQUE ET SYNTHESE

Premières constatations du commissaire-enquêteur:

La lecture des registres et des lettres appelle les remarques suivantes :

1°) Les observations présentées par les intervenants sont souvent bien exprimées et toutes parfaitement légitimes .

2°) Mais chaque intervenant , -qu'il s'agisse d'une personne publique associée , d'une association ou encore d'un particulier -, a la fâcheuse inclination à s'exprimer en termes généraux ,sans faire toujours référence de manière explicite à l'une ou l'autre des 25 actions proposées par le projet . Aussi est -il particulièrement malaisé de comprendre quelle action est concernée par ces remarques , alors qu'elles sont toujours dignes d'intérêt et alimentent le débat .

Le commissaire-enquêteur a donc fait en sorte d'intégrer ,dans chacune des 25 actions ,les éléments des observations de chaque intervenant ,en essayant de respecter l'idée exprimée par chacun . Cette synthèse n'est toutefois pas un document exhaustif des observations déposées .

3°) Il est permis de constater également que chacun voit son intérêt particulier et propose les solutions qui l'arrangent , mais les conséquences évidentes des propositions des intervenants sont le déplacement des problèmes et le report des nuisances sur les voisins (comme le font justement remarquer quelques personnes) .

4°) Il est étonnant de constater que la population s'est exprimée essentiellement sur les liaisons routières (que ce soit en faveur ou contre ces liaisons), mais n'a fait aucune remarque sur le stationnement , souci qui constitue pourtant la dernière étape de la circulation ,et qui conditionne l' usage de la voiture: -emprunter sa voiture sans pouvoir ensuite la garer condamne à terme son usage - .Le thème du stationnement est pourtant suffisamment évoqué dans les actions 4 à 9 .

5°) Les actions n° 19 et 20(favoriser les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations PDE/PDA , le covoiturage) n'ont pas eu plus de succès , alors qu'il s'agit bien de déplacements quotidiens et réguliers (dits « pendulaires ») et que des incitations dans ce sens sont génératrices de réductions de la circulation et d'évidentes économies pour tous .

6°) L'action n° 22 (l'accessibilité pour les handicapés) n'a eu aucun écho auprès des particuliers , alors que les difficultés quotidiennes des handicapés mériteraient un minimum de sollicitude . Seule la Préfecture a relevé la nécessité de prendre en compte les autres handicaps .

7°) Par contre , l'environnement (action n° 25) reste le souci de tous les intervenants .

8°) Enfin, plusieurs intervenants déplorent l'énormité du dossier (220 pages souvent imprimées en petits caractères) ,sans compter les 70 pages des avis des personnes publiques associées ,difficiles à lire et à « digérer »,pour un public peu habitué à ce genre de document.

X .Relations comptables de l'enquête publique :

Les écrits sont au nombre de 146 (lettres et observations aux registres), dont 15 identiques déposées par l'association C2ATR ,3 par l'association D.E.M.C. et 2 par l'association A .D.T.C.

Six observations orales ont été présentées :

- par MM TROULET et.BOURRET , tous deux représentants de l'association C2ATR ,
- par M.SILLON Gilbert ,
- par M.FAFOURNOUX, de VOIRON ,
- par le représentant de l'association de soutien au projet initial de liaison A 48 / RD 1085 ,

-et enfin par un cycliste anonyme de VOIRON .

L'enquête publique a motivé essentiellement plusieurs associations et quelques particuliers , sauf dans la commune de SAINT-CASSIEN qui a ouvert 2 registres pour les 94 observations et VOIRON (15observations).Les registres de 17 communes sont revenus vierges .

Les observations portées sur les registres annotés concernent les communes suivantes :

CHARAVINES :1,
CHARNECLES :1,
CHIRENS : 1,
COUBLEVIE :2,
LA MURETTE :3,
LE PIN :1 ,
MOIRANS :6,
MONTFERRAT : 2,
PALADRU :1,
REAUMONT :1,
RIVES :1,
SAINT BUEIL :1,
SAINT CASSIEN :94,
SAINT JEAN DE MOIRANS :3,
TULLINS :2,
VOIRON :15 ,
VOISSANT :5,
VOREPPE :5,
VOUREY :1

Les observations des personnes publiques associées sont résumées ci-avant aux pages 18 à 28.
Et celles des associations ci-dessous .

XI .Observations des associations :

La coordination des associations pour des alternatives au tout routier (C2ATR) a porté ses mêmes observations sur 15 registres .

Elle a participé au comité de concertation et relève :

- le P.D.U. n'a pas fixé d'objectifs chiffrés en matière de sécurité routière , de protection de la santé , protection de la terre , et de limitation des déplacements motorisés ;
- la question de l'environnement n'a pas été étudiée suffisamment tôt : l'action n° 25 n'atteint pas son objectif (prendre en compte l'environnement), alors que la connaissance de l'état initial de cet environnement devrait être un préalable .
- le coût des actions proposées n'est que rarement mentionné ,
- les cartes de circulation des piétons et cycles sont encore trop schématiques ,
- les normes de stationnement pour cycles sont insuffisantes ,
- la voirie :l'association est résolument opposée à la liaison A 48/ A 49, la vocation d'un réseau routier n'étant pas de donner accès aux autoroutes ,
- le texte « le schéma de voirie devra intégrer la notion de chrono-aménagement » doit être réécrit , la formule « devra intégrer » étant trop ambiguë pour être une prescription,
- l'objectif de la liaison A 48/ RD 1085 n'est pas suffisamment expliqué ,
- la déviation de CHIRENS ne doit pas traverser la zone de protection Natura 2000,
- la justification de la déviation proposée de TULLINS n'est pas convaincante ,
- la voirie d'accès du futur hôpital de VOIRON semble un habillage ,

-enfin ,le schéma de voirie doit-il être élaboré , ou bien est-il déjà intégré dans le P.D.U. ?
Elle demande que le P.D.U. soit repris pour tenir compte des remarques formulées .

La Défense de l'Environnement de MOIRANS et de ses Coteaux (D.E.M.C.)

a porté ses mêmes observations sur 3 registres .

Elle constate que les problèmes de l'environnement , de la qualité de l'air , la qualité de l'eau sont les parents pauvres du P.D.U. sans précisions sur les objectifs ou les moyens .

Elle conteste l'inscription dans l'action n°15 de la liaison A 48/ RD 1085 et en souligne les risques de rabattement de la circulation Nord/Sud sur MOIRANS . Cette liaison ne résoudra pas la circulation dans le Voironnais , mais sera une échappatoire à l'autoroute en déplaçant le trafic sur la RD 92 et la RD 1085.

La livraison de marchandises sur VOIRON ne devrait pas être un problème soulevé par sa municipalité , le P.D.U. n'en faisant pas état..

Zones d'activités : Centr'Alp constitue le grand espace économique du bassin d'emploi, facilement accessible et aménageable L'accessibilité par un échangeur complet va permettre un développement de l'emploi et améliorera le trafic transversal avec le Nord , sans la nécessité d'une liaison supplémentaire . Cette zone justifiera la mise en place de T.C. à moindre coût . La création de petites zones doit être évitée ;

Le doublement des voies ferrées au « saut de mouton » de MOIRANS n'est pas évoqué dans le projet . D.E.M.C. est favorable au développement des transports par réseau ferré , mais il convient d'en limiter les impacts sur l'environnement .

L'association remet en cause le projet du Pays Voironnais d'extension de la zone des Blanchisseries à VOIRON.

Enfin l'implantation du futur hôpital de VOIRON en plein centre -ville, sans enquête publique , ni objectif repris au P.D.U. , est dénoncée , alors que la zone de Mauvernay regrouperait tous les avantages .

En conclusion ,elle demande la prise en compte de ses remarques et s'élève fortement contre le rabattement sur MOIRANS de la circulation du Nord de VOIRON par l'éventuelle liaison A 48 / RD 1085, en particulier à l'emplacement initialement prévu .

L'association de soutien au projet initial de la liaison A 48/ RD 1085 :

Elle constate que le défaut d'achèvement du contournement de VOIRON rabat le trafic sur les voies de desserte RD 12 et route du Ri d'Olon . Les nuisances inadmissibles sur ces 2 voies seront amplifiées par le développement des zones d'activités (Blanchisseries ,Parvis , Champfeuillet , Centr'Alp) et la création du nouvel hôpital.

Les solutions s'appuyant sur les voies de desserte étant incohérentes et dangereuses, elle demande fortement la liaison A 48 /RD 1085 , telle que validée par l'enquête publique .

Elle attire l'attention sur le P.L.U. de MOIRANS , en opposition avec le P.D.U. et le schéma de secteur : la municipalité a inscrit dans son P.L.U. une zone AU de future urbanisation sur le secteur de Champfeuillet - sur le tracé initial de cette liaison -, et d'une zone verte à très grand dénivelé (60%) qui interdira toute infrastructure routière . Le P.L.U. de MOIRANS aurait donc dû être établi après le P.D.U. de l'agglomération voironnaise , et il devra être mis en conformité avec ce dernier .

Elle relève en outre :

- page 21 : la RD 12 ne peut être une voie de 3° ordre , compte tenu du trafic : la carte d'accidents indique (page 22) le caractère inadapté de cette RD 12 ;
- la route du Ri d'Olon devrait faire partie de l'étude ;
- page 85 :la liaison A 48/RD 1085 n'est pas inscrite au P.D.U. ;
- page 86 :comment se rendre au nouvel hôpital sans emprunter les petites voies de desserte ?

Elle demande que soit inscrite dans le P.D.U. la réalisation comme prévu à l'origine du tracé initial de la liaison A 48 / RD 1085.

S eau S environnement TULLINS :

Elle soutient les positions de l'association C2ATR,

Elle estime le projet « trop général », sans précisions et sans projets réalisables.

Pour TULLINS , elle demande des précisions sur l'agrandissement des stationnements de la gare ; elle souhaite des pistes cyclables entre TULLINS et VOUREY , constate que la RD 92 est dangereuse pour les deux-roues, et accueille favorablement la création des « pédibus » dans les centres-villes .

Le comité écologique de VOIRON CHARTREUSE (C.E.V.C.)

Il a participé au comité de concertation de la CAPV .

Il souhaite que la CAPV ait les moyens de contraindre les communes ayant déjà voté leur P.LU. à mettre celui-ci en conformité avec le P.D.U. (page 13).

Il regrette les objectifs peu ambitieux en matière d'usage de la voiture, demande que le P.D.U. ne développe pas les voiries , mais les transports en commun , et rende l'usage de la voiture plus difficile .

Il réitère son opposition à la liaison A 48 / A 49 , et à la rocade nord de GRENOBLE .

Il demande la prise en compte des espèces animales et végétales , notamment dans l'action n°25 pour des corridors écologiques du REDI ,les mesures compensatoires à prévoir pour les infrastructures existantes , et cite (comme mauvais exemples) les projets de musée de MONTFERRAT et de l'éventuelle liaison de CHIRENS à travers les marais de Natura 2000.

Il demande :

- pour l'action 1 : la mise en place très rapide d'une billetterie ,
- la mise en place d'un transport à la demande(T .A.D.)avec taxi et réservation dans un délai plus court ;
- l'accueil des cycles dans les transports en commun , au moins en dehors des heures de pointe
- la prise en compte systématique de voies cyclables lors de l'aménagement de voies nouvelles
- des garages à vélos couverts ,
- une étude large des flux pour la liaison manquante Champfeuillet / RD 1085 , la solution d'un échangeur complet à Mauvernay ne lui paraissant pas une solution satisfaisante ;
- pour l'action n° 24 :il préconise une éducation des automobilistes en faveur de l'usage des transports en commun,

En conclusion, il soutient le C2 ATR dont il est membre .

L'association de sauvegarde du Nord de VOREPPE :

Elle rappelle que le projet « de bifurcation améliorée »entre l'A 48 et l'A 49 a fait l'objet d'un rejet massif de la part de la C.A.P.V. comme de la population de VOREPPE et de nombreuses associations : aussi ,elle s'étonne de voir ce projet mentionné dans le P.D.U.La population de VOREPPE s 'oppose formellement à cette liaison prévue sur le territoire de la commune , qui n'apporterait que des nuisances de tous ordres à VOREPPE , alors que la traversée de la ville est déjà saturée.

L'association pour le cadre de vie à VOREPPE (A.C.V.V.) :

Elle attire l'attention sur le caractère dangereux du secteur de VOREPPE qui cumule tous les risques :

- augmentation du trafic des poids lourds sur la RD 520a et la RD 3,
- transport par camions-citernes de matières dangereuses comme le chlorure de méthyle ,
- l'emprunt des giratoires de Roize et Brandegaudière par les camions de STEPAN EUROPE, et de la zone industrielle de l'Ile Gabourd à VOREPPE ,

- installation de l'usine STEPAN EUROPE , site classé SEVESO au carrefour Brandegaudière
- présence en sous-sol de 4 canalisations de transport de matières dangereuses (gaz , éthylène ,propylène),
- impacts en cas d'accidents sur STEPAN EUROPE

Elle demande de vérifier que l'extension du site STEPAN n'étende pas la zone de danger , base du projet de Plan Particulier d'Intervention (P.P.I.).

Elle regrette que les nuisances acoustiques , au giratoire de Brangaudière , ne fassent pas l'objet de la construction d'un mur anti-bruits . Dans le même quartier , aucune mesure de contrôle des rejets dans l'atmosphère n'est prévue , alors que la présence du site STEPAN devrait inciter à un contrôle strict .

Quel pays demain ?

Le P.D.U. ne peut se contenter de proposer des alternatives entre requalification de la RD 128 ou déviation .. Il lui appartient de définir des orientations prenant en compte des trafics et d'intégrer le rôle de la RD 128 dans les déplacements .

L'absence d'orientation précise pourrait conduire à la prise en compte de propositions issues d'une étude conduite à l'échelle communale , et favoriserait des approches sectorielles , ce qui n'est pas la vocation du P.D.U.

Un P.D.U. à portée prescriptive n'expliquant pas des choix clairs a-t-il alors quelque validité ?

Le Pic Vert :

Cette association a participé au comité de concertation.

Elle regrette que le P.D.U. ne soit qu'un simple recueil de bonnes intentions , dont les objectifs ne sont pas clairs , et les moyens peu précisés.

L'état initial de l'environnement aurait dû être établi au préalable , la question de l'environnement n'est pas sérieusement prise en compte , la déviation de CHIRENS porte atteinte à la zone des marais de Natura 2000..

De plus ,le P.D.U. doit concerner toutes les communes , et non favoriser certaines .

Il doit engager une politique de limitation de l'étalement urbain ,du trafic routier , de développement des transports en commun.

En conclusion , le projet n'est pas adoptable en l'état , et nécessite des modifications .

L'association apporte son soutien à C2ATR.

L'association pour le développement de l'agriculture dans l'Y grenoblois (A.D.A.Y.G.)

Elle a été associée à l'élaboration du projet .Mais ses préoccupations évoquées au cours de cette phase d'élaboration n'ont pas été prises en compte .Elle demande donc :

- qu'une référence explicite soit faite à l'étude sur les déplacements des engins agricoles et forestiers,
- que les stationnements anarchiques ne se multiplient pas en zone rurale (action n°8),
- que le développement des modes doux de déplacements se fasse en concertation avec les acteurs économiques (actions n° 10 à 12),
- que la transversalité du projet intègre dans ses actions n°16 et n° 21 la prise en compte de l'activité agricole et forestière .

L'association pour le développement des transports en commun , voies cyclables et piétons (A.D.T.C)(registres de COUBLEVIE et VOIRON)

Elle relève :

- le P.D.U. développe des actions très approfondies et pertinentes , mais les objectifs sont énoncés qualitativement , sans exigence de niveau et sans grande d'ambition ;

- un manque de lisibilité : un assemblage de 2 séries de documents , dont la première élaborée avant la prise en compte des lois LOTI , LAURE et SRU , et la seconde prenant en compte ces lois ,
 - un diagnostic :une définition très restrictive des objectifs ,un état des lieux incomplet , l'analyse de l'origine des modes de trafics pas établie, et les causes de l'usage restreint des cycles limitées à 2 motifs (relief et climat) ;
 - les actions proposées sont essentiellement du qualitatif , malgré quelques actions détaillées de manière exhaustive , .
 - elle rappelle le danger d'une création d'une liaison A 48/ A 49 qui ramènerait le trafic Nord/Sud des européens du Nord,
 - elle constate le peu d'ambition en matière de réduction de la part de l'automobile ,
 - les statistiques de l'enquête Ménages de 2002 sont dépassées ;
 - les coûts prévisionnels sont très incomplets .
 - en ce qui concerne les annexes , elle relève que le mémoire n'est pas chiffré sur les impacts environnementaux , et l'articulation avec le P.D.U. de GRENOBLE pas analysée.
- Ce P.D.U. n'est qu'un avant-projet à corriger et à amender en fonction des remarques présentées .

XII .Synthèse des observations :

En ce qui concerne l'avis des personnes publiques associées , leurs avis font déjà partie du dossier soumis à l'enquête publique (pages 18 à 28)

Leurs avis sont donc repris ci-après, par thèmes ,d'une manière très synthétique , dans les chapitres **A** et **B** ,avec ceux du public et ceux des associations .

A.Observations sur l'ensemble du P.D.U.

Observations générales :

Sur la concertation :

-La Préfecture , et les autres services de l'Etat ,ont précisé que la méthode de travail adoptée a permis une approche globale et intermodale .

-La DIREN a été associée à l'élaboration du projet .

-Les associations C2ATR et CEVC rappellent leur participation au comité de concertation.

-M.TROULET , de SAINT JEAN de MOIRANS ,remet en cause les modalités et délais de consultation et le volume des documents , qui n'ont pas laissé aux habitants la possibilité de s'exprimer, se félicite qu'une partie du conseil municipal de SAINT JEAN ait refusé de voter le P.D.U.

Sur la loi :

-Direction Régionale de l'Environnement

Le P.D.U. respecte les principes posés par la loi 96-1236 du 30/12/1996 sur l'air , d'autant plus que sa démarche est issue de considérations environnementales .Son action n° 25 atteste de sa volonté d'intégration environnementale.

Le P.D.U. annonce une réduction de la part de l'automobile , conformément aux accords de KYOTO .La prolongation des efforts sur le long terme nécessitera la définition d'objectifs plus ambitieux .

Le P.D.U. est compatible avec les directives européennes sur le bruit ambiant (contrôle des abords des grandes infrastructures de transport) , sur l'habitat et le réseau Natura 2000 (déviation de CHIRENS et action n° 15, pages 200 et 202) ,sur l'eau (projets soumis à la procédure loi sur l'eau et avec la directive cadre sur l'eau).

-L'A.D.T.C. déplore le manque de lisibilité dans la forme : il y a assemblage de 2 documents dont le premier ne prend pas en compte les lois LOTI , LAURE , SRU et l'égalité des droits et des chances , alors que le second en tient compte . Elle en tire la conclusion que le projet n'est pas abouti .

-CEVC , quant à lui , demande que le P.D.U.concerne toutes les communes et ne favorise pas certaines d'entr'elles.

Sur l'articulation urbanisme / déplacements :

-La Préfecture relève que l'axe 3 du schéma de secteur aurait mérité une déclinaison plus large que le simple stationnement .

-La D.D.A.F. demande la limitation des voiries en impasses en trèfles , en raquettes , très consommatrices d'espaces , et l'organisation de secteurs résidentiels avec des modes doux et des formes urbaines économes du foncier agricole

-Le Conseil Régional réaffirme la nécessité de la cohérence entre les développements urbains et la gestion des déplacements .

- CEVC souhaite que la CAPV se donne les moyens de contraindre les communes ayant voté leur P.L.U. à mettre celui-ci en conformité avec le P.D.U. , afin que les bonnes intentions se traduisent par un maximum d'actions concrètes .Elle doit mettre en place une politique d'urbanisme et d'action foncière visant à limiter l'étalement urbain , diminuer le trafic automobile et développer les T.C.

-D.E.M.C. est favorable au développement de la zone de Mauvernay.Il dénonce le financement du projet d'extension de la zone des Blanchisseries à VOIRON , et l'emplacement du futur hôpital départemental du Pays Voironnais , qui serait plus adapté au Sud (zone de Mauvernay) et pas traité dans le P.D.U.

Sur l'échelle des déplacements et la coordination avec les autres territoires :

-Le Conseil Régional incite au renforcement du partenariat avec l'agglomération grenobloise pour développer des projets multimodaux (outil de gestion et observatoire des déplacements mutualisés à l'échelle de la région grenobloise). Il souhaite que la CAPV soit un partenaire actif dans la coopération en matière de transport et la création d'un syndicat mixte des transports .

Le Conseil Général réaffirme sa volonté :

-d'optimiser les lignes périurbaines et express du réseau TransIsère,

-d'assurer une meilleure complémentarité des réseaux ,

-d'apporter un accompagnement technique ,

-et d'organiser une concertation avec le Pays Voironnais .

-Le S.M.T.C. prend acte de la démarche engagée ,qui concerne tous les acteurs en charge de l'organisation des déplacements à ce projet , souhaite que le Pays Voironnais renforce sa participation à la démarche de « Communauté de transports » initiée en octobre 2001 ,et propose que ce dernier intègre cette réflexion nouvelle dans son projet de P.D.U., afin d'harmoniser les dispositifs des transports en commun entre bassins de vie .

Il émet un avis favorable et demande la prise en compte de 3 recommandations:

-mentionner comme partie intégrante de son P.D.U. , la mise en place , sous la forme d'un syndicat mixte tel que préconisé par la loi S.R.U.,d'un dispositif de coopération de « communauté de transports » ,
-prise en compte des questions de déplacements à l'échelle du bassin de vie que représente la région grenobloise ,
-renforcement des actions de rabattement multimodal sur les pôles d'échanges ferroviaires et routiers .

-M.TROULET , de SAINT JEAN de MOIRANS, insère dans le registre les notes du cahier d'enquête du schéma de secteur . Il regrette l'inexistence des liens avec le P.D.U. de GRENOBLE et avec le territoire de la Bièvre .

Sur la dénomination du P.D.U. :

La commune de CHIRENS critique cette dénomination , lui préférant celle de « schéma de déplacements du territoire ».

Sur la compatibilité avec les autres documents et programmes :

-Préfecture :

Elle n'émet pas de remarques sur la procédure et cite les plans avec lesquels le P.D.U. doit être compatible . Elle constate que la structure mise en place a permis une approche globale et intermodale .

Si les 5 enjeux exposés dans le P.D.U. sont globalement positifs avec le schéma directeur de la région grenobloise ,les actions proposées appellent des observations (cf actions 15 et 25):

Le projet est compatible avec le plan régional pour la qualité de l'air adopté le 1°/02/2001.Par contre ,aucun objectif chiffré n'est affiché dans le projet en matière de plan de protection de l'atmosphère , permettant de juger de sa compatibilité avec le P.P.A. approuvé le 18/12/2006 et qui concerne VOREPPE.

Le projet de P.D.U. est compatible avec le S.D.A.G.E. et devrait contribuer à la lutte contre la pollution des eaux .

Le projet complète les actions du P.D.U. de GRENOBLE , notamment dans la cluse de VOREPPE , lieu d'échanges entre les 2 territoires .

-Direction Régionale de l'Environnement :

Le rapport environnemental identifie , décrit et évalue les effets notables du P.D.U. Il rappelle les 5 objectifs majeurs du projet , comporte les éléments nécessaires à une bonne compréhension du public, mentionne les autres plans des zones voisines susceptibles d'interagir avec le P.D.U , il présente un état initial centré sur les enjeux environnementaux .

En revanche , il ne met pas en concurrence plusieurs scénarii.

Il propose un certain nombre de mesures de réduction ou compensation aux impacts négatifs .

Compatibilité avec les autres plans , programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés :

Le schéma directeur de la région grenobloise : le P.D.U. traduit un certain nombre des orientations de ce schéma .

Le schéma de secteur du Pays Voironnais : le P.D.U. est compatible avec celui-ci.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône – Méditerranée –Corse (S .D.A.G.E.) :le P.D.U. contribue aux objectifs du SDAGE .

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux de la Bourbre : le P.D.U n'a pas d'action susceptible d'interagir avec ce S.A.G.E.

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Bièvre –Liers –Valloire : pas d'interaction.

Le P.D.U. de l'agglomération grenobloise :ses composantes environnementales font partie des données prises en compte dans le présent projet .

Le plan de protection de l'atmosphère (P.P.A.) : l'action 25 du P.D.U.prend en compte l'environnement et sensibilise le public aux enjeux relatifs à la pollution de l'air due à l'automobile.

Le plan régional pour la qualité de l'air (P.R.Q.A.): l'action 25 intègre un volet relatif à la surveillance de la qualité de l'air.

Les plans locaux d'urbanisme : les P.L.U. doivent être compatibles avec le P.D.U. Si nécessaire , les documents approuvés avant l'approbation du P.D.U. devront être rendus compatibles avec celui-ci dans un délai de 3 ans .

Les périmètres de protection des captages : la localisation des projets (action15) devra tenir compte des contraintes de la protection des captages d'eau potable (notamment le captage du marais de CHIRENS) .

-M.TROULET estime que l'attention portée à la plaine de l'Isère du schéma de secteur devrait transparaître beaucoup plus dans ses incidences sur le P.D.U.

Sur le diagnostic :

-A.D.T.C. :

La prise en compte d'un état des lieux « pollution »au sens large n'apparaît que dans l'évaluation environnementale et le document sur la qualité de l'air , ce qui nuit à la lisibilité (compréhension ?)du projet .L'analyse de l'origine des trafics de chaque part modale n'est pas faite , et notamment de la part du trafic des déplacements quotidiens réguliers(pendulaires)en automobile .Le diagnostic « vélos »n'évoque que 2 raisons à sa très faible utilisation , alors qu'il manque des points d'attaches, des parkings gardés en gares et des itinéraires sécurisés . Le diagnostic ne présente pas un état complet des lieux . Le projet n'est donc pas abouti .

-C.E.V.C. souligne que les actions prévoient l'établissement d'un état initial , alors que ce travail aurait dû être un préalable ..

-S Eau S Environnement fait la même analyse sur l'état initial.

-Selon M.FALCHIER , de VOIRON , le P.D.U. est trop axé sur les déplacements domicile-travail ou domicile-école , et les horaires des transports en commun devraient répondre plus aux besoins exprimés en dehors des horaires actuellement assurés , notamment pour 58% des habitants qui se rendent à VOIRON deux fois par semaine pour des raisons autres que celle de l'école ou du travail.

Sur les discordances entre P.L.U.et P.D.U. :

Plusieurs associations et particuliers s'étonnent que certaines communes aient jugé nécessaire de mettre en place leur propre P.L.U. , alors que la préparation du projet de P.D.U. est une affaire commune ,connue de tous les acteurs du Pays Voironnais , et que ces P.L.U.achevés devront nécessairement se réadapter aux impératifs du P.D.U. une fois voté .

Sur la mise en œuvre du plan d'action et sur le caractère inabouti du projet :

-La Préfecture , à laquelle se joignent les 2 associations C2ATR et CEVC, salue l'initiative de la C.A.P.V. .La Préfecture constate que les objectifs affichés en part modale (page 124) sont peu élevés et que le P.D.U. est donc peu ambitieux .

-Le Conseil Général : attend de la part de la CAPV une politique de déplacements plus volontariste et regrette que les objectifs de ce P.D.U. ne soient pas à la hauteur des enjeux de mobilité du territoire .Les interactions avec GRENOBLE exigent une politique plus forte en faveur du développement des transports collectifs .

Il invite le Pays Voironnais à faire , -de la politique des transports -, une réelle priorité budgétaire , en mobilisant des fonds propres , au-delà de la fiscalité des entreprises , et afin de relayer l'effort consenti par le Conseil Général .

Il émet toutefois un avis favorable.

-Mairie de SAINT JULIEN DE RATZ : elle s'interroge sur le coût de la réalisation des actions (absence de chiffrage), souhaite une harmonisation avec les autres bassins de vie , et diffère en conséquence son avis , le projet n'étant pas assez détaillé et approfondi . ,notamment sur la participation des différents partenaires financiers .

-L'A.D.T.C. constate que le P.D.U. développe des analyses et des propositions d'actions souvent très approfondies et pertinentes , mais que beaucoup d'objectifs sont énoncés qualitativement , sans exigence de niveau .Le projet manque d'ambition et de résultats escomptés . Elle critique la définition très restrictive des objectifs , limitée au besoin de se déplacer .

-C2ATR demande l'intégration d'objectifs chiffrés et l'évaluation des coûts., avec l'ambition de sauver des vies et protéger la santé , la terre , permettre à chacun de se déplacer en limitant les déplacements motorisés, toutes préoccupations auxquelles le P.D.U. ne répond pas .Cela tient en partie à la façon dont il a été élaboré et à son caractère inabouti.

-C.E.V.C : l'objectif de réduction de la part de la voiture ne va pas assez loin .Le projet est un recueil d'intentions et ne précise pas les objectifs à atteindre ainsi que les moyens concrets à mettre en œuvre.

-S Eau S Environnement estime le projet très général , avec un manque de précisions et de projets réalisables .

M.TROULET ajoute que la partie « déplacements » n'est pas à la hauteur des enjeux et des objectifs .

Selon M.FALCHIER , de VOIRON : le chiffrage et le calendrier des 25 actions restent vagues . Les priorités devraient être :

- le développement des transports en commun (augmentation de la desserte , du cadencement , de l'amplitude) ;
- le frein à la disponibilité du stationnement ;
- le développement des aménagements cyclables et du stationnement des vélos

B. Observations sur les diverses actions projetées :

a) Transports collectifs :

Action n°1 : mise en place d'une unité tarifaire :

Avis des personnes publiques associées :

-Conseil Régional Rhône-Alpes :

Il exprime son soutien de l'initiative de la CAPV et réaffirme ses priorités :

- développement de la billetterie et de la tarification multimodale ,

Avis du public

-C.E.V.C. demande l'application très rapide de cette billetterie .

-Mme EILERS , de VOIRON , souhaite une harmonisation rapide des tarifs des T.C., de manière que chacun puisse choisir son mode de transport en fonction de l'horaire et non pas du prix du billet , et prendre ses correspondances avec le même ticket .

Action n°2 : restructurer le réseau de transports en commun (T.C.):

Avis des personnes publiques associées :

-Préfecture

Le schéma de secteur (page 11) réaffirme la volonté du Pays Voironnais d'interpeller ses partenaires pour que l'étude du doublement de la voie ferrée (MOIRANS /GRENOBLE) soit réalisée dans le cadre des études préalables au SCOT. Cette volonté aurait mérité d'être explicitée dans le P.D.U. La dénivellation de l'entrecroisement des voies ferrées à MOIRANS (« saut de mouton »), qui devrait être mise en service en 2009, devrait permettre l'amélioration de la capacité de la voie et la fiabilité des horaires des dessertes GRENOBLE-LYON et GRENOBLE-VALENCE .

-Conseil Régional Rhône-Alpes :

Il exprime son soutien de l'initiative de la CAPV et réaffirme ses priorités :

- développement des dessertes TER,
- valorisation des gares et haltes du Pays Voironnais,
- l'accroissement des capacités ferroviaires .

-Conseil Général de l'ISERE :

Il réaffirme sa volonté :

- d'optimiser les lignes périurbaines et express du réseau TransIsère,
- d'assurer une meilleure complémentarité des réseaux ,
- de participer financièrement à la création de parcs-relais (VOREPPE , action 3) .
- d'apporter un accompagnement technique et d'organiser une concertation avec le Pays Voironnais afin de mettre en œuvre les moyens concourant à des objectifs communs .

Il constate que les éléments du P.D.U. concourent globalement à la satisfaction des objectifs fixés par lui-même , mais attire l'attention :

- sur les parcs-relais à créer en lien avec le réseau Trans'Isère (et pas seulement en lien avec le TER), en intégrant les parcs à vélos ,
- sur le parc-relais de VOREPPE en lien avec le projet de réaménagement de la RD 3 ,
- sur l'inexistence dans le diagnostic des besoins de stationnement des autocars en régulation ,
- sur l'insuffisance de la desserte des T.C. dans le Nord-Est du territoire et avec l'agglomération grenobloise ,
- sur l'inexistence d'une emprise sur la RD 1075 en vue d'un éventuel projet de transport collectif en site propre (T.C.S.P.)

-Mairie de SAINT BUEIL:

Elle demande une enquête afin de recueillir les avis des usagers du train de la ligne GRENOBLE –VOIRON , et du car entre VOIRON et PONT de BEAUVOISIN .

Elle demande une enquête auprès des habitants de SAINT BUEIL afin de connaître leurs besoins d'un service régulier le mardi matin vers SAINT GEOIRE EN VALDAINE.

-Mairie de VOREPPE :

Elle regrette que le principe d'un « transport en commun en site propre (T.C.P.S.) » qu'il figure au schéma directeur , ait été oublié par le projet . Elle souligne l'importance du développement du réseau de T.C. en interne , du réseau ferré pour les liaisons entre le Voironnais et GRENOBLE , mais elle réaffirme son attachement à la complémentarité entre les différents modes de transports et souhaite la mise en œuvre dans le projet d'un « T.C.P.S. » sur la RD 1075 . Elle demande que sa gare soit reconsidérée afin de jouer pleinement son rôle de rabattement .

-Mairie de CHIRENS : constate que les transports collectifs sont surtout utilisés par les habitants de VOIRON ;

Avis du public

-Le Pic Vert demande la mise en place d'une politique d'urbanisme et d'action foncière visant à limiter l'étalement urbain , diminuer le trafic urbain ,et développer les transports en commun.

-D.E.M.C. préconise cette restructuration pour un réseau à moindre coût sur Mauvernay.

-M.FAFOURNOUX ,de VOIRON , attire l'attention sur divers points , dont notamment :

-les orientations et propositions en matière de développement des transports collectifs à l'échelle de la région Urbaine Grenobloise (R.U.G.), dont fait partie le Pays Voironnais , devraient être déclinées à une échelle qui dépasse le périmètre du P.D.U. En particulier , la décision toute récente du S.M.T.C . d'approuver le P.D.U. de l'agglomération grenobloise et d'engager la construction de la ligne E du tram jusqu'au FONTANIL , ouvre de nouvelles perspectives pour l'utilisation des transports collectifs .Elle devrait être accompagnée par un engagement fort du Pays Voironnais de soutenir la prolongation de cette ligne jusqu'à VOREPPE , et de réaliser un parking-relais .Ce serait la première décision cohérente et sérieuse depuis l'abandon du projet YSIS .

Il estime que les bus sont inadaptés à la fréquentation et aux caractéristiques de la voirie périurbaine (ligne de Champfeuillet) : des minibus seraient plus rationnels que des bus de 40 places vides aux $\frac{3}{4}$.

-M.PERRET , de VOIRON ,estime salutaire cette action en faveur des transports collectifs et alternatifs .

-La famille JANIN ,de CHIRENS ,déploie l'offre très limitée en bus les jours de semaine (le matin de 7 h à 8h30 et le soir de 16h à 18 h) et l'absence de bus dans la journée et les fins de semaine (samedi et dimanche) .Elle constate que le transport à la demande (T.A.D.) n'est pas réellement la solution, car il nécessite d'anticiper la demande ,et de plus les horaires sont très restreints (aller 9h30 ou 14h40 et retour 11h ou 16 h).La création d'un collège à CHIRENS va amplifier le phénomène des déplacements motorisés domicile-école. Elle demande donc , comme pour CRIEL , une desserte régulière , cette desserte pouvant aller jusqu'à BILIEU et CHARAVINES en été .

-Mme DEGORRE ,de SAINT-CASSIEN ,déploie que les transports en commun ne desservent que VOIRON et pas les communes limitrophes .Elle constate que le transport à la demande n'est pas arrivé à SAINT -CASSIEN et que les lignes scolaires sont réduites à leur plus simple expression . Elle estime qu'une ligne de bus express de Champfeuillet pour GRENOBLE et CROLLES serait bien appréciée des habitants des communes limitrophes de VOIRON et leur permettrait d'éviter l'entrée sur VOIRON .

Selon elle ,la ligne express qui double la ligne S.N.C.F. gagnerait à avoir un terminus à Champfeuillet en passant par l'autoroute avec une voie réservée, ce qui permettrait d'éviter l'engorgement des parcs de stationnement autour de la gare de VOIRON et offrirait une alternative à la voiture .Elle regrette que la ligne express créée pour relier VOIRON à CROLLES démarre à la gare routière de VOIRON alors que cette commune est déjà bien desservie en liaisons avec GRENOBLE .

-C.E.V.C. propose l'utilisation des taxis dans le cadre de l'action de transport à la demande (T.A.D.), leur délai de réaction à la demande étant plus court.

-Mme EILERS , de VOIRON ,estime le délai de réservation des transports à la demande (T.A.D.)trop long et dissuade le public d'y recourir , alors que le T.A.D. par taxis serait une solution plus souple.

-M.BOLLON , de VOREPPE , souhaite une amélioration de l'accueil , de l'information et des horaires d'ouverture de la gare de VOREPPE .

-M.GILLE , de SAINT JEAN de MOIRANS, demande le développement des T.C plutôt que les déplacements en voiture , de façon que les trajets avec correspondance ne dépassent pas 30 minutes , quand il faut 10 minutes en voiture .Il pose la question de savoir pour quelle raison il est impossible de revenir de TULLINS après 17 h45 ?

-M.CARRET –GAILLARD, de SAINT –CASSIEN , note la nécessité de déplacer le point d'arrêt du Royer situé dans un virage (accident récent)

-M.PATOIS ,de SAINT –CASSIEN , s'interroge sur le nombre d'employés du Pays Voironnais qui prennent les T C pour aller travailler .

-M.BOUVIER , de COUBLEVIE , relève qu'aucune proposition d'accompagnement de l'action sur les voiries n'est proposée .Il demande que l'effort porte sur la réduction du trafic « pendulaire » par l'augmentation des T.C. et des modes doux .

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

Avis des personnes publiques associées :

-Conseil Régional Rhône-Alpes :

Il exprime son soutien de l'initiative de la CAPV et réaffirme ses priorités :

- développement des dessertes TER,
- développement de la billettique et de la tarification multimodale ,
- valorisation des gares et haltes du Pays Voironnais,
- l'accroissement des capacités ferroviaires .

-Conseil Général de l'ISERE :

Il réaffirme sa volonté de participer financièrement à la création de parcs-relais.

-Mairie de VOREPPE :

Elle demande l'amélioration de l'accessibilité à la gare ,par modes doux et transports collectifs , et la garantie d'une offre en stationnement (estimée à 100 places);

Elle préconise une création plus rationnelle du nombre de places de stationnement en fonction du type d'activités et du secteur ;

Elle demande que la capacité d'accueil de stationnement de la gare soit portée à 300 places , afin de favoriser son rôle de « rabattement » vers les transports collectifs ;

-Syndicat Mixte des Transports en Commun :

Il émet un avis favorable et demande la prise en compte de 3 recommandations, dont le renforcement des actions de rabattement multimodal sur les pôles d'échanges ferroviaires et routiers .

Avis du public

-D.E.M.C. est favorable au développement des T.C , mais considère que tout n'est pas acceptable : il convient de limiter l'impact du développement des infrastructures ferroviaires en respectant l'environnement .Plusieurs projets imposés sont en cours et soulèvent des problèmes :déviation RIVES / MOIRANS pour une nouvelle ligne T.G.V. , mais rien dans le P.D.U.

-L'association S eau S Environnement souhaite l'agrandissement du parking de la gare de TULLINS avec garage pour les 2 roues .

-M.FAFOURNOUX , de VOIRON , s'interroge sur l'efficacité de l'action , par ailleurs imprécise :

« étude d'une halte ferroviaire à Champfeuillet » , alors qu'il n'existe pas de halte ferroviaire au niveau de la zone d'activités de Centr'Alp ! »

-M.BOLLON ,de VOREPPE , s'indigne des projets de renforcement de la circulation automobile et souhaite un développement affirmé du réseau ferroviaire , à la condition expresse de tout tenter en sa faveur , c'est –à-dire lui affecter du personnel et assurer la régularité des liaisons .

-M.GILLE , de SAINT JEAN de MOIRANS, demande le développement des T.C plutôt que les déplacements en voiture , de façon que les trajets avec correspondance ne dépassent pas 30 minutes , quand il faut 10 minutes en voiture . Il pose la question de savoir pour quelle raison il est impossible de revenir de TULLINS après 17 h45 ?

b)Le stationnement :

Action n°4 :observer les conditions de stationnement :

Avis du public

-M.FALCHIER , de VOIRON , constate que les salariés du Pays Voironnais disposeront d'un étage entier du silo de stationnement de VOIRON , alors que le P.D.U. a pour objectif les plans de déplacements entreprises /administrations (P.D.E./P.D.A.) , et que cette action aurait dû être mise en place depuis longtemps par une autorité organisatrice .

Action n° 5 :organiser le stationnement :

Avis des personnes publiques associées :

-Mairie de VOREPPE : Elle demande que la capacité d'accueil de stationnement de la gare soit portée à 300 places , afin de favoriser son rôle de « rabattement » vers les transports collectifs .

Avis du public :

-D.E.M.C. :pour elle ,VOIRON , ville-centre , doit accepter les conséquences de son caractère central sur son trafic interne . Le P.D.U. montre l'absence de problèmes liés aux livraisons de marchandises et à la mise en place du réseau de T.C.

-S Eau S Environnement : pour TULLINS , elle demande des précisions sur l'agrandissement des stationnements de la gare

-M.FALCHIER , de VOIRON, abonde dans ce sens .

Action n°6 : régler et contrôler le stationnement :

Action n°7 :dissuader le stationnement illicite :

Action n°8 :gérer les difficultés de stationnement du tour du lac de PALADRU :

Avis des personnes publiques associées :

-Département : le besoin global de stationnement sur la commune de MONTFERRAT est compris entre 240 et 280 places .Les 50 places mentionnées à l'action n° 8 ne concernent que le parc –relais ,ce qui semble très insuffisant ,notamment dans la perspective de l'implantation du musée départemental . Il manque par ailleurs le détail des traversées piétonnes et des cheminements .Le traitement des stationnements estivaux improvisés , matérialisés par des triangles sur la carte du P.D.U. manque à CHARAVINES

Avis du public

-L'A.D.A.Y.G. demande que les stationnements anarchiques ne se multiplient pas en zone rurale.

-M.TROULET souhaite un regroupement des informations éparses dans le P.D.U. au sujet du lac et des communes voisines , afin de donner aux populations concernées une vision synthétique des réflexions et orientations souhaitées par le P.D.U.

Action n°9 :gérer au niveau des activités l'offre privée de stationnement :

Avis du public

-M.FAFOURNOUX , de VOIRON , s'interroge sur l'efficacité de l'action , par ailleurs imprécise : « ne pas créer de parkings privés aspirateurs de voitures » . Est-il plus logique de laisser le stationnement se faire de manière anarchique sur les espaces publics ? Concéder des parcs de stationnement à des régies municipales ou à des sociétés d'économie mixte est une façon moderne de faire payer l'utilisateur de la voiture et non pas le contribuable .

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

Avis des personnes publiques associées :

-Préfecture

Des aménagements en faveur des deux-roues sont inscrits au P.D.U. (doublement , jalonnement , stationnement).

En lien avec l'action 10 et 13 préconisant une gestion économe des parkings privatifs , le P.D.U. pourrait recommander une organisation perméable aux modes doux .

-Mairie de VOREPPE :

Elle souhaite la réalisation de liaisons sécurisées pour les modes doux entre MOIRANS et VOREPPE , via Centr'Alp, et vers les berges de l'Isère .

Avis du public

-L'A.D.A.Y.G. demande que le développement des modes doux de déplacements se fasse en concertation avec les acteurs économiques (actions n° 10 à 12) pour permettre le passage des engins agricoles .

-C.2.A.T.R. demande la publication de cartes détaillées des circulations des piétons et des cycles

-C.E.V.C. demande que la place du vélo soit systématiquement prise en compte lors des aménagements de voiries (partage cycles /piétons sur des trottoirs assez larges). Une instance de veille devra assurer que des requalifications de routes importantes sans voies cyclables (comme actuellement à CHIRENS) ne soient plus possibles .

En outre , les cycles devraient pouvoir être acceptés dans les T.C. , en nombre limité et en fonction des places disponibles .

-L'A.D.T.C. remet en cause les 2 seules causes évoquées de la très faible utilisation du vélo . Exemple d'obstacles à l'utilisation du vélo : absence de points d'attache , de parkings gardés à la gare , d'itinéraires sécurisés.

-S Eau S Environnement souhaite un projet de pistes cyclables entre TULLINS et VOUREY .

-M.FAFOURNOUX , de VOIRON , s'interroge sur l'efficacité de l'action : « développement de l'utilisation du vélo, en passant de 1% à 1,3 % » : il attendait un programme plus ambitieux de développement des modes doux et de partage de la voirie... alors que le taux d'accidents est de 5% pour les cyclistes .

-La famille JANIN, de CHIRENS , évoque l'insécurité pour les cycles .

-M.GILLE D , de SAINT JEAN DE MOIRANS , demande la mise en place de pistes cyclables entre les différents quartiers d'une même agglomération.

-Mme EILERS, de VOIRON , souhaite pouvoir monter dans le bus urbain avec son vélo dans la mesure des places disponibles . Elle relève que le réseau Trans'Isère et le TER acceptent les vélos . Les bacs à fleurs pourraient être avantageusement remplacés par des pistes cyclables , lesquelles devraient être sécurisées , condition impérative si l'on souhaite que les parents emmènent leurs enfants à l'école sur leurs vélos .

-Un anonyme , de VOIRON , fait la différence entre les cyclistes « sportifs » , qui peuvent trouver des pistes cyclables en dehors des agglomérations , et les cyclistes

« utilisateurs » qui ont besoin de circuler en ville sur des pistes sûres , nettoyées et sans coupures ,et il déplore le comportement peu respectueux des automobilistes à l'égard des cyclistes.

-M.FALCHIER , de VOIRON, regrette le manque d'ambition en matière de modes doux , les aménagements pour les cycles étant un préalable indispensable au développement de ce mode de transport .

-Mme DEGORRE , de SAINT- CASSIEN , demande des bandes réservées pour les piétons et les cycles afin d'accéder à la gare de REAUMONT .

-Mme ROCCHI et M .AINS , de MOIRANS , demandent que la route de SAINT QUENTIN –MOIRANS soit aménagée pour les cyclistes et les piétons . L'accès à la piste cyclable le long de l'Isère devrait être raccordé plus fortement au centre de MOIRANS et mériterait une signalisation par panneaux .

-M.GILLE D , de SAINT JEAN DE MOIRANS , demande la mise en place de pistes pour les modes doux entre les différents quartiers d'une même agglomération.

Action n°11 :inciter au stationnement des vélos :

Avis du public :

-C.2.A.T.R. juge insuffisantes les normes de stationnement des cycles .

-C.E.V.C. demande des garages à vélos couverts en de nombreux endroits .

-S eau S environnement : pour TULLINS , elle demande des précisions sur l'agrandissement des stationnements de la gare .

-Mme EILERS, de VOIRON regrette par contre le manque de garages à vélos (si possible couverts)aux divers endroits fréquentés par la population .

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

Avis du public

-S Eau S Environnement souhaite des pistes cyclables entre TULLINS et VOUREY .

-Mme EILERS, de VOIRON , demande l'installation de panneaux d'information des cyclistes sur les pistes cyclables .

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

Avis des personnes publiques associées :

-Préfecture

En lien avec les actions 10 et 13 préconisant une gestion économe des parkings privés ,le P.D.U. pourrait recommander une organisation perméable aux modes doux

-DIREN :

Elle rappelle le principe d'économie de l'espace , notamment dans la conception des lotissements consommateurs en voiries et stationnements.

-D.D.A.F.

Dans les lotissements , il convient de limiter la réalisation de voiries en impasses , en trèfles , en raquettes , très consommatrices d'espace .L'organisation de secteurs résidentiels, avec des modes de déplacements doux ,est à encourager .

Avis du public

-M.FAFOURNOUX , de VOIRON , demande la relance des plans de création de zones piétonnes en centres-villes , alors que rien n'avait été fait depuis les années 1980 .Il faut mettre en place des zone « 30 kmh » dans les lotissements et aux abords des écoles .

-Mme ROCCHI et M .AINS , de MOIRANS , demandent que le centre de MOIRANS soit mieux aménagé pour les piétons .

c)Le réseau viaire :

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

Avis des personnes publiques associées :

-Préfecture

Une grille d'évaluation des zones d'accidents et des préconisations de traitements sont prévues au P.D.U. La sécurité routière représente un enjeu majeur pour le Pays Voironnais .Les aménagements en faveur des cycles accompagnés de mesures de sensibilisation et d'éducation routière , plus une grille d'évaluation des zones accidentogènes et des indicateurs du suivi sont prévus par le P.D.U.

-Le Conseil Général demande à figurer explicitement comme partenaire associé à l'ensemble de l'action consacrée au traitement des zones accidentogènes ,

Avis du public

-A.C.V.V. attire l'attention sur l'insécurité consécutive au trafic des poids lourds sur la R.D. 520 a , l'augmentation du nombre de camions sur les axes du Pays Voironnais (notamment la R.D. 3), l'augmentation de la circulation des matières dangereuses , la circulation induite par les activités de STEPAN EUROPE (giratoires de Roize et Brandegaudière) et de la zone industrielle de l'île Gabourd à VOREPPE , la présence de 4 canalisations de transport de matières dangereuse (T.M.D.) dans la cluse de VOREPPE .

Elle évoque les impacts sur les axes de circulation ,sur les populations et sur les pistes vertes de la digue de l'Isère ,d'un incident éventuel à STEPAN EUROPE .Elle demande la vérification préalable des conséquences d'une possible extension de ce site SEVESO sur la zone de danger .

-S Eau S Environnement constate que la RD 92 est dangereuse pour les deux-roues.

.-M.CARRET –GAILLARD, de SAINT –CASSIEN , note l'importance de sécuriser rapidement les abords de la R.D. qui traverse SAINT –CASSIEN , notamment au niveau des cheminements et des points d'arrêts.

-Mme DEGORRE , de SAINT –CASSIEN ,souligne que le point d'arrêt est trop éloigné du lieu d'habitat (3 kms) et le cheminement n'est pas sécurisé .

Action n°15 :réaliser un schéma de voirie :

Compte tenu du nombre important des observations formulées, cette action est détaillée en plusieurs sous-chapitres, auxquels sont rattachées les observations :

Observations d'ordre général sur cette action :

- 1° le contournement de CHIRENS
- 2° le contournement de COUBLEVIE ,
- 3° la jonction A 48 / RD 1085 ,
- 4° la liaison A 48/A 49.
- 5° l'échangeur de Mauvernay,
- 6° la RD 128 ,
- 7° la notion de chrono-aménagement .

Enfin , quelques observations sont présentées par le public sur divers points particuliers:

- MONTFERRAT
- SAINT JEAN DE MOIRANS
- SAINT NICOLAS DE MACHERIN
- VOREPPE .

Observations d'ordre général sur l'action n° 15:

Avis des personnes publiques associées :

-Préfecture

Si les 5 enjeux exposés dans le P.D.U. sont globalement positifs avec le schéma directeur de la région grenobloise ,les actions proposées appellent les observations suivantes:

1° la liaison A 48(Champfeuillet)-RD1085 n'apparaît pas explicitement . Le P.D.U , dans son action 15 , se limite à mentionner une étude de faisabilité de cette voirie. Le réaménagement de l'échangeur de Mauvernay et la liaison structurante entre la RD 1085 et l'A 48 , qui sont inscrits au P.D.U. et dans le schéma de secteur , concourront à une meilleure prise en charge des trafics d'échanges .

- 2° la fonction particulière des RD 1075 (dans la traversée de VOREPPE)et RD 1085 de MOIRANS à RIVES , pour les convois exceptionnels de grands gabarits (de type super E) doit être soulignée. Cette contrainte devra être prise en compte dans le projet de réaménagement de la RD 1085 à MOIRANS (cf page 88 et 89).

La réflexion sur l'organisation des maîtrises d'ouvrage dans le cadre du schéma de secteur n'est pas reprise explicitement dans l'action 15 du P.D.U., relative au schéma de voirie .

Avec le schéma de secteur du pays voironnais , l'axe 3 de ce schéma de secteur aurait mérité une application sur l'articulation urbanisme/déplacements , plus large que le simple stationnement.

L'affectation du trafic d'échanges sur le réseau primaire et sa limitation au maximum sur le réseau secondaire sont des actions prises en compte dans le P.D.U. Il est prévu de mieux gérer le trafic interne en s'appuyant sur l'outil de modélisation .Il serait utile de renforcer les pistes de coopération et d'échanges , de manière à conforter la coordination avec le P.D.U. de la Métro .

-Le Conseil Général :le schéma de voirie (action 15) doit mentionner les projets :

- de création d'un diffuseur sur la R.D. 1076 pour connecter à cet axe la voie de desserte de l'hôpital ,
- d'un prolongement des voies réservées aux T.C. sur l'A 48 jusqu'à VOREPPE ,
- d'une réalisation d'un nouveau pont sur l'Isère pour la R.D. 45 à TULLINS
- et un réaménagement de cette voie entre la Morge et l'Isère ,
- enfin la hiérarchisation des voiries en trois catégories.

-Direction Régionale de l'Environnement :

En ce qui concerne l'adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées , elle note que certaines actions impliquant la réalisation d'aménagements d'envergure sont susceptibles d'engendrer des impacts (actions 8 et 15).

-Mairie de SAINT -CASSIEN :

Elle regrette le manque de précision du projet qui ne présente pas un schéma de voirie , mais seulement l'intention d'en réaliser un .

Avis du public :

-M.BOLLON ,de VOREPPE ,estime inutile le renforcement de la circulation automobile .

1°Contournement de CHIRENS :

Avis des personnes publiques associées :

-Le Conseil Général : la déviation de CHIRENS doit faire clairement partie des projets de voirie dont les études et la réalisation sont prévues .

-Direction de l'environnement

Le projet de déviation de CHIRENS présente des éléments cohérents avec le degré d'avancement et son impact sur le réseau Natura 2000

-Direction des affaires sanitaires et sociales :

Les projets d'aménagements devront tenir compte des contraintes liées à l'eau (captage de CHIRENS).

-Mairie de BILIEU :

Sa première remarque concerne l'action n° 15 relative au schéma de voirie sur les axes structurants : aucune mesure ne semble prévue pour la création d'une seconde voie montante sur la R.D. 1075 entre VOIRON et CHIRENS : or , un aménagement de la R.D.1075 est indispensable au lieu-dit Verdin, afin d'améliorer la circulation et la sécurité. L'erreur de conception de cette voie supplémentaire à l'origine du contournement Nord de VOIRON est très largement constatée tous les jours et amplifiera les difficultés futures .

La seconde remarque concerne les travaux interminables réalisés dans la commune de CHIRENS qui justifient pleinement le contournement de cette commune , afin d'améliorer la circulation sur la R.D. 1075.

-Mairie de CHIRENS :

Elle est concernée par l'action n° 15 : elle demande que le texte de la page 89 soit modifié de la manière suivante : « l'étude puis la réalisation d'une solution de contournement de CHIRENS sur la R.D. 1075 ». Elle rappelle que ce contournement était déjà acté dans le Schéma Directeur de la Région Grenobloise , qu'il le sera dans le schéma de secteur de la CAPV , et qu'il l'est également dans le P.L.U. de la commune.

-Mairie de MONTFERRAT

Elle rappelle l'urgence de l'étude de faisabilité du contournement de CHIRENS .

Avis du public :

C2ATR constate l'absence de débats et d'informations sur la RD 128 et le contournement de CHIRENS .

C.E.V.C. demande que le site Natura 2000 soit préservé .

M.TROULET , de MONTFERRAT, demande l'inscription au P.D.U., de l'aménagement de la RD 1075 à MONTFERRAT , de la déviation de CHIRENS , de la réduction de la vitesse sur la route de VELANNE , et de la liaison « bord du lac-bourg » .

-M.FAFOURNOUX , de VOIRON , constate qu'il sera bien difficile de réaliser une déviation de la ville de CHIRENS , avec toutes les contraintes évoquées . et se demande s'il faudra attendre un grave accident , comme à VOIRON en 2000 , pour prendre la décision de contournement .

2° Contournement de COUBLEVIE :

Avis des personnes publiques associées :

-Direction Régionale de l'Environnement :

La compatibilité du projet d'aménagement de la R.D. 128 à COUBLEVIE avec les objectifs de la charte du parc naturel régional de la Chartreuse n'est pas présentée. Les avis des instances en charge de la gestion du parc devront être recueillis .

Avis du public :

-M.BOUVIER , de COUBLEVIE , fait remarquer qu'aucune proposition d'accompagnement de l'action sur les voiries (aménagement de l'axe structurant R.D. 128) n'est proposée : les comptages effectués par la D.D.E comme par l'APSC soulignent que l'essentiel du trafic dans COUBLEVIE est « pendulaire » .Ce type de trafic peut donc être traité par une amélioration et un développement des transports en commun et des modes doux.

-M.JOSSERAND , de SAINT –CASSIEN ,note la nécessité du contournement de COUBLEVIE , lequel favoriserait le trafic entre LES ECHELLES et TULLINS , alors qu'il n'est mentionné dans le P.D.U. qu'à l'état de projet .

3° Liaison A 48 / RD 1085 :

Avis des personnes publiques associées :

-Mairie de SAINT CASSIEN :

Le contournement Ouest de VOIRON reliant la R.D. 1075 et la R.D. 1085 ,avec liaison à l'échangeur autoroutier de Champfeuillet ,n'est pas terminé. La liaison restant à réaliser (échangeur A 48 – RD 1085) est indispensable :

- pour soulager la commune de SAINT CASSIEN d'un trafic de transit ,
- pour permettre au Pays Voironnais la réalisation d'un véritable axe Nord-Sud ,
- pour assurer un accès efficace et rationnel au nouvel hôpital de VOIRON .

-Mairie de VOIRON :

Constata les effets de cadrage par ce projet ,des actions communales déjà engagées dans le P.L.U. de la commune ,l'importance des actions envisagées pour faciliter la circulation dans VOIRON :

- fin du contournement ,
- action n° 15 de liaison entre l'A 48 et la RD 1085 inscrite au schéma directeur, page 88,
- actions de désenclavement n° 15 ;

-Mairie de MOIRANS :

Elle émet de fermes réserves sur la création d'une liaison éventuelle entre la R.D. 1085 et l'A 48 .L étude actuellement en cours doit évaluer l'existence de besoins d'infrastructures nouvelles et la pertinence de tracés routiers envisagés.

La municipalité estime donc qu'il est prématuré et peu cohérent ,avec le vote unanime du Conseil Communautaire ,que le projet de P.D.U. positionne graphiquement un tracé , alors que d'autres tracés seront bientôt présentés.

Avis du public :

Les opposants à cette liaison :

-D.E.M.C. envisage d'autres solutions concernant cette liaison , l'emplacement au milieu de la descente avec cisaillement des flux n'étant pas justifié .

Elle demande l'aménagement en priorité des voiries existantes , avant d'envisager la création de voiries « aspirateurs de voitures ».Seule une étude est prévue au P.D.U. afin d'évaluer l'utilité de cette infrastructure et de rechercher des solutions alternatives s'intégrant dans une réflexion globale .Elle regrette la pression faite par certains élus pour imposer ce projet sans débat .La nouvelle délibération lors du vote du P.D.U. est un acte juridiquement inadmissible de la part des communes de SAINT –CASSIEN et de VOIRON , qui peut remettre en cause le vote du P.D.U. La pression automobile sur SAINT –CASSIEN reste faible .Pourtant d'énormes risques concernent cette liaison : « appel d'air »du trafic , échappatoire à l'autoroute , flot supplémentaire de poids lourds et de voitures sur la R.D 1085 et la R.D.1092 ,augmentation des risques d'accidents

-C.E.V.C. : demande qu'une solution satisfaisante soit trouvée pour la liaison Champfeuillet / R.D. 1085 , à partir d'une étude large de l'ensemble des flux : le projet donne l'impression d'une conception de bouts-à- bouts , sans cohérence , avec une multiplication de voiries au résultat insatisfaisant .

-M.PIASER , de VOIRON , est opposé à cette liaison , estimant que cette liaison ne résoudra pas les problèmes de circulation et engorgera la ville de MOIRANS .

-M.PHILIP , de VOIRON ,conteste l'utilité de la liaison A 48/ R.D. 1085 ,et constate que l'augmentation de trafic , évoquée par SAINT –CASSIEN pour demander cette liaison

,concerne toutes les autres communes .Il souhaite que chaque acteur ne se contente pas de reporter les problèmes chez les autres .

D'autres avis sont des critiques sur la conduite du dossier:

M.TROULET , de SAINT JEAN DE MOIRANS constate en ce qui concerne le 4° tronçon du contournement de VOIRON que le Préfet demande depuis 2006 qu'il soit mentionné plus explicitement, et que la CAPV n'arrive pas à gérer ses contradictions d'intérêts existant en son sein sur ce problème .

Selon lui ,la localisation définitive de l'échangeur de Mauvernay et son impact sur la commune de LA BUISSE devraient figurer dans le document soumis à l'approbation des élus.

-C.2.A.T.R.constate que « l'essentiel des débats du conseil communautaire a porté sur cette liaison sans que l'on sache , en l'attente des études promises ,à quoi elle devrait servir : un refus obstiné ne peut se justifier , une acceptation irraisonnée ne vaudrait pas mieux » .

Mais d'autres intervenants militent pour cette liaison :

-Des habitants de MOIRANS demandent l'inscription de la réalisation de cette liaison , de même que Mme GUILLOT et M.PERRIN ,de LA MURETTE.

-L'association de soutien au projet initial de liaison A 48 / R.D 1085 conteste la qualification de voirie de 3° ordre donné à la R.D. 12 (5300 véhicules/jour) qui est devenu un axe de transit majeur non prévu à cet effet , alors qu'il n'est qu'un chemin de desserte locale .

Elle s'étonne que le projet puisse conclure tout à la fois au renforcement des axes de transit et à la réduction des nuisances , déplore que la route du Ri d'Olon ne fasse pas actuellement partie de l'étude , que la liaison A 48 / R.D. 1085 ne soit pas inscrite au P.D.U. mais seulement en cours d'étude de faisabilité (alors que le comité de pilotage ne s'est pas réuni) .

Elle joint un dossier bien étayé relatif à l'historique (projet adopté à l'unanimité par la C.A.P.V. le 18/10/2005) et sur le P.L.U.voté par la municipalité de MOIRANS conférant un caractère constructible (classement en zone AU) à un terrain situé sur le tracé initial de cette liaison A 48 / RD 1085.

-La population de SAINT –CASSIEN (90 personnes se sont déplacées et ont annoté le registre)s'élève contre les nuisances de tous ordres résultant de la circulation dans la commune , notamment sur la RD 12 , et demande avec force la réalisation sans retard de la liaison A 48 / R D 1085 , et non une simple ou nouvelle étude de cette liaison (inscrite au schéma de secteur).L'incompatibilité est devenue réelle entre le trafic actuel et la desserte locale de la RD 12 .

Elle note que les élus du Pays Voironnais ont exprimé à plusieurs reprises leur volonté de terminer cette liaison , et s'étonne de la lenteur de mise en œuvre de cette réalisation (ou des oppositions latentes à cette réalisation).Elle demande que cette volonté unanime se concrétise par l'inscription de la liaison dans le P.D.U.

-M.SILLON Gilbert , de SAINT –CASSIEN ,rappelle l'historique de la liaison A 48 / R.D. 1085 , dénonce le blocage politique (le comité de pilotage , réuni seulement deux fois en un an et demi , a « enterré » le projet), et demande que la fin de la liaison soit enfin inscrite au P.D.U.et au schéma de secteur . Le vice de forme constaté par le Tribunal Administratif en 2004 ne concernait que le défaut d'actualisation du coût des travaux , défaut qui aurait pu être rectifié sans difficulté.

Cette absence de liaison (1,5 km)créé un accroissement de la circulation sur des routes de 3° ordre non conçues pour le recevoir ; La réalisation du nouvel hôpital et des zones d'activités aggravera cette situation au détriment de la sécurité et de la santé des populations.II

dénonce le mutisme du projet de P.D.U. sur cette liaison et joint une note écrite de la D.D.E. de 2002 relative à ce contournement .

-M.MARTEL , de VOIRON ,estime vitale et urgente cette liaison , au péage de Champfeuillet (surtout avec le nouvel hôpital et l'agrandissement de la Z.A.C. des Blanchisseries).

-Mme SILLON Bernadette , de SAINT –CASSIEN , s'étonne que les votes en conseil communautaire en faveur de la liaison R.D. 1085/ R.D. 1075 ne soient pas retranscrits dans le schéma de secteur et dans le P.D.U.

-M.FLANDRIN , de SAINT –CASSIEN ,relève la volonté du président de la C.A.P.V. de bloquer les travaux de cette liaison , malgré le vote très favorable en conseil communautaire d'octobre 2006.

-Mme.BERTHET , de SAINT-CASSIEN , constate l'inadaptation de la R.D. 12 pour le trafic des poids lourds de l'entreprise BUDILLON -RABATEL .

-M.CHABERT , de SAINT –CASSIEN , partage l'avis et les réserves émises par le conseil municipal de sa commune sur l'inexistence d'un schéma de voiries et regrette que le P.D.U. ne replace pas dans le schéma de voiries la liaison A 48 /R.D. 1085.

-M.JACQUET-GOUME , de la même commune,relève que le défaut de réalisation de cette liaison va à l'encontre du développement souhaité des mesures en faveur de l'écologie .

-M.MOULIN B rappelle le principe de précaution qui sous-tend l'urgence de cette liaison .

-M.BONNARDON , de VOIRON , constate que les usagers venant du Nord du département , sont rejoints par les usagers voironnais et ceux venant de la RD 520 , pour traverser l'agglomération voironnaise , qui constitue un goulot d'étranglement et une contrainte importante . L'aboutissement de la rocade Ouest de VOIRON (A 48 / RD 1085)devient une nécessité impérieuse pour la sécurité de VOIRON .

-Il convient de noter enfin l'observation pertinente de M.PATOIS , de SAINT – CASSIEN ,, qui regrette l'attitude commune au plus grand nombre consistant « à envoyer chez les autres ce que l'on ne veut pas chez soi » .

-Observation empreinte de sagesse de M.PARTRIDGE , de SAINT –CASSIEN , qui estime que l'augmentation de la circulation n'est pas si considérable , et qu'il ne convient pas de reporter les problèmes , pollutions et nuisances chez les voisins , mais au contraire de travailler tous ensemble pour trouver une solution aux problèmes .

4° Liaison A 48 /A 49 :

Avis des personnes publiques associées :

-Préfecture :

Le projet d'amélioration de la bifurcation entre les autoroutes A 48 et A 49 est évoqué , sans en mentionner sa justification ,alors que l'amélioration de la sécurité des usagers en grand transit sur l'itinéraire parallèle à l'axe Nord-Sud A 6 -A 7 (dont le trafic est susceptible d'augmenter) doit être évoqué.

L'affectation du trafic d'échange sur le réseau primaire et sa limitation au maximum sur le réseau secondaire sont des actions prises en compte dans le P.D.U.

-Mairie de VOREPPE :

Elle rappelle son opposition au projet actuel de liaison A 48 /A 49.

Avis du public :

-L'association de sauvegarde du Nord de VOREPPE rappelle le rejet massif dans les années 2003-2004 du projet de liaison A 48 /A 49 à la fois au niveau de la C.A.P.V. , de la commune de VOREPPE et des associations .Ce projet inutile et générateur d'accidents a des

répercussions très nuisibles sur l'habitat , l'environnement ,l'agriculture et l'économie , alors que la traversée de la commune est déjà un point noir , traversé par 2 autoroutes et des R.D.

-A.D.T.C. :selon elle , il y a danger à vouloir faciliter le transit en réalisation des jonctions A 48 / A 49 : cela va dans le sens de la création d'un axe se substituant à l'autoroute A 7 pour les Européens du Nord

-C.E.V.C. : s'oppose au projet de barreau autoroutier A 48/ A 49 à VOREPPE , maillon d'une chaîne Nord-Sud de l'Europe.

-Mme.PAPON , de SAINT JEAN de MOIRANS ,exprime la crainte que la liaison A 48 / A 49 et l'élargissement de l'A 48 rendent caducs les objectifs de diminution du trafic automobile .

-C.2.A.T.R. ne partage pas l'enthousiasme de la C.A.P.V. pour les autoroutes ,et notamment la liaison A.48/A 49. selon elle , la vocation principale du réseau routier n'est pas de donner un accès autoroutier : le schéma de voirie doit être revu en conséquence et les projets réévalués.

-M.TROULET , de SAINT JEAN de MOIRANS, rappelle l'opposition formelle de la C2ATR à la liaison A 48/A 49 ,opposition fondée sur la consultation publique de 2005 et le schéma directeur de GRENOBLE de 2000 , et souligne l'absence de prise en compte de cette liaison dans le P.D.U.(relevée par le Préfet dans son avis) .

5°Echangeur de Mauvernay :

Avis des personnes publiques associées :

-Le Préfet constate que le complément de l'échangeur de Mauvernay et la liaison A 48 / RD 1085 concourent à une meilleure prise en charge de certains trafics d'échanges par le réseau routier .

Avis du public :

-C.E.V.C. :Il s'oppose à l'échangeur complet de Mauvernay (liaison décalée de quelques kms) .

M.TROULET , de SAINT JEAN de MOIRANS, indique que la localisation définitive de l'échangeur et son impact sur LA BUISSE devraient figurer dans le P.D.U. (comme le souligne l'Etat)et qu'elle a été volontairement écartée des débats et de la concertation .

-D.E.M.C : selon elle ,en ce qui concerne les zones d'activités , l'accessibilité par un échangeur complet et sa réserve foncière vont permettre un développement de l'emploi et amélioreront fortement le trafic avec le Nord ,action réclamée par beaucoup sans nécessiter la création d'un barreau supplémentaire .

6° La RD 128 :

-Quel pays demain ? souhaite que le P.D.U. définisse des orientations prenant en compte les trafics résultant du développement urbain des communes desservies par cet axe et intègre le rôle de la R.D . 128 dans les déplacements et mobilités à l'échelle du Pays Voironnais .Elle souligne le danger d'une étude restreinte à l'échelle communale , alors que cette étude relève de la compétence du P.D.U. Elle s'interroge sur la validité du projet à portée prescriptive , qui n'explique pas des choix clairs concernant ce secteur .

7°Le chrono-aménagement :

Avis des personnes publiques associées :

-Direction de l'environnement

La notion de chrono-aménagement (action 15) a pour objectif d'éviter des gains de temps , et en conséquence du trafic supplémentaire.

Avis du public

-C.2.A.T.R. considère la formulation sur le chrono-aménagement trop ambiguë pour être une prescription .

Enfin ,quelques observations concernent plus particulièrement certains points , tels que :

MONFERRAT :

-M.TROULLET note que l'aménagement de la RD 1075 , à MONTFERRAT ,la sécurisation dans le bourg , la réduction de la vitesse sur la route de VELANNE , l'instauration d'aménagements de sentiers , la liaison bord du lac-bourg , sont des actions à inscrire dans le P.D.U. et dans le P.L.U. de MONTFERRAT .

VOREPPE :

La municipalité souhaite l'adaptation de la voirie structurante au trafic et aux lieux traversés (RD 520 A , RD 520 E ,RD 1075). De plus ,la RD 3 doit être sécurisée aux carrefours .

SAINT JEAN de MOIRANS

-M.TROULET estime
-que la liaison entre le bourg et les Cordeliers mériterait un traitement cohérent sur toute sa longueur ,
-que la descente du Trincon doit s'aménager avec les riverains et les usagers
-que la rue du 8 mai et le transit posent un problème .
-l'évolution du site de Centr'Alp devrait être intégrée au P.D.U.,
-l'accent mis sur la plaine de l'Isère dans le schéma de secteur devrait transparaître beaucoup plus dans ses incidences sur le P.D.U.

SAINT NICOLAS DE MACHERIN :

La municipalité constate que le projet n'est pas à jour en ce qui la concerne , (page 23 : RD 49 : traversée du bourg délicate , et page 88 :limiter les nuisances du trafic), puisque d'importants travaux de sécurisation de la traversée du bourg ont été réalisés en 2003 et 2004 , avec avis favorable des agriculteurs .

d)Actions transversales :

Action n°16 : mettre en place un observatoire des déplacements :

Avis des personnes publiques associées :

-Direction Régionale de l'Environnement : elle relève la pertinence du dispositif du suivi : un certain nombre d'indicateurs restent à définir dans le cadre des actions 16 et 25, bien que la page 206 recense ces derniers. Un relevé, pour les P.L.U. concernés ,des actions contribuant aux objectifs du P.D.U. parait devoir être retenu parmi les indicateurs de suivi du P.D.U.

Avis du public

-L'ADAYG , associée à l'élaboration du projet ,demande :
-qu'une référence explicite soit faite à l'étude sur les déplacements des engins agricoles et forestiers,

-que la transversalité du projet intègre dans ses actions n°16 et n° 21 la prise en compte de l'activité agricole et forestière .

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

Action n°18 :réaliser un guide des déplacements :

Action n°19 :favoriser la mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises et d'Administrations (PDE et PDA) :

Action n°20 :favoriser la pratique du covoiturage :

Action n°21 :mettre en place une charte d'aménagement de voirie :

Avis des personnes publiques associées :

-Préfecture

Elle souligne la fonction particulière de la RD 1075 (VOREPPE)et la RD 1085 (MOIRANS)pour le passage des engins exceptionnels de très grand gabarit(convois de type super E). L'aménagement de la section de la RD 1085 devra en tenir compte .

Le thème « engins agricoles » inscrit dans la charte agricole et paysagère de 2001 mérite d'être intégré.

-Direction Départementale de l'Agriculture et des Forêts :

Elle regrette que le déplacement des engins agricoles en milieu péri-urbain ne soit pas traité .Le projet pourra intégrer les éléments de l'étude de l'ADAYG (diagnostic et schéma de circulation). Le P.D.U. est également l'occasion de réfléchir à l'amélioration de la communication autour de la question de la circulation :

- rappeler aux aménageurs les contraintes dues à l'activité agricole (exemple: le projet de tram entre GRENOBLE et MOIRANS devra être compatible avec le passage des engins agricoles)
- prendre en compte la situation des exploitations dans les P.L.U. ,
- améliorer la signalétique par une meilleure prise en compte des usages des voies de communication.

L'interdiction de l'accès de certaines voies aux véhicules agricoles doit être utilisée avec parcimonie et prudence : tous les usagers doivent être pris en compte et satisfaits , les itinéraires Bis doivent être adaptés(problème pour celui du contournement de VOIRON très pentu)

Avis du public

-L'ADAYG , associée à l'élaboration du projet ,demande :

-qu'une référence explicite soit faite à l'étude sur les déplacements des engins agricoles et forestiers,

-que la transversalité du projet intègre dans ses actions n°16 et n° 21 la prise en compte de l'activité agricole et forestière .

-M.TROULET souhaite que les contraintes inhérentes aux déplacements des transports spéciaux soient insérées dans le P.D.U.

Action n°22 : prendre en compte l'accessibilité pour tous dans les aménagements et les services :

Avis des personnes publiques associées :

-Préfecture

L'objectif inscrit page 108 mérite d'être complété par la notion d'accessibilité pour tous les handicaps (visuels , auditifs).

Avis du public

-M.PATOIS , de SAINT –CASSIEN ,relève la difficulté pour les personnes âgées ou à mobilité réduite à prendre les T.C.

Action n°23 : favoriser la mise en place de Pédibus/Vélobus :

Avis du public

-S eau S Environnement accueille favorablement la création des « pédibus » dans les centres-villes, et estime ce projet très utile pour l'éducation des enfants et la suppression des courts trajets en voiture .

Action n°24 : sensibiliser les jeunes par des ateliers pratiques en matière de déplacements :

Avis du public

-C.E.V.C. :

Il préconise une éducation des automobilistes en faveur de l'usage des transports en commun, son avantage financier et social devant être souligné .

-M.FALCHIER , de VOIRON , estime dommage que la sensibilisation de la population ne soit pas davantage exploitée dans ce P.D.U. pour tenter de changer les mentalités et les modes de déplacements , en proposant d'autres moyens que la voiture particulière .

Action n°25 et annexe environnementale :prendre en compte l'environnement dans les actions du P.D.U. :

Avis des personnes publiques associées :

-Préfecture

Le P.D.U. ne fixe pas d'objectif chiffré sur la qualité de l'air et n'évalue pas les effets des mesures envisagées. Les scénarii relatifs aux transports auraient dû être étudiés en terme d'impact sur la qualité de l'air , et des objectifs « a minima » auraient dû être fixés pour les oxydes d'azote et les composés organiques volatils .

La ressource en eau et la protection des captages doivent être prises en compte .

L'impact des infrastructures sur la circulation de la faune (page 179) aurait mérité d'être traité.

L'intégration des nuisances sonores du trafic ferroviaire aurait pu être reprise dans l'action 25 .La volonté du Pays Voironnais en faveur d'un doublement de la voie ferrée entre MOIRANS et GRENOBLE n'a pas été reprise dans le projet de P.D.U.

-Direction Départementale de l'Agriculture et des Forêts :

Constata que les loisirs motorisés (quads)sont source de menace pour certains milieux naturels et que la gestion des loisirs motorisés est une action prioritaire du parc naturel régional de Chartreuse ;elle regrette que le déplacement des engins agricoles en milieu péri-urbain ne soit pas traité .

-Direction Régionale de l'Environnement :

Si elle note que plusieurs points auraient pu faire l'objet d'un développement , elle constate aussi que leur analyse ne remet pas en cause la recevabilité du dossier .Elle félicite la CAPV pour l'initiative de cette démarche . Son projet a défini des actions allant dans le sens de la protection environnementale et s'appuie sur une évaluation environnementale

Prise en compte de l'environnement dans le projet de P.D.U. : le P.D.U. respecte les principes posés par la loi 96-1236 du 30/12/1996 sur l'air , d'autant plus que sa démarche est issue de considérations environnementales .Son action n° 25 atteste de sa volonté d'intégration environnementale.

Le P.D.U. annonce une réduction de la part de l'automobile , conformément aux accords de KYOTO .La prolongation des efforts sur le long terme nécessitera la définition d'objectifs plus ambitieux .

Le P.D.U. est compatible avec les directives européennes sur le bruit ambiant (contrôle des abords des grandes infrastructures de transport) , sur l'habitat et le réseau Natura 2000 (déviation de CHIRENS et action n° 15, pages 200 et 202) ,sur l'eau (projets soumis à la procédure loi sur l'eau et avec la directive cadre sur l'eau).

Evaluation de l'incidence sur l'environnement : l'analyse a été menée de façon globale , conformément à la circulaire du 12/04/2006.S'agissant de la qualité de l'air ,le rapport ne fournit pas l'évaluation quantitative des effets des mesures proposées : des objectifs chiffrés de réduction des polluants atmosphériques auraient pu être fixés « a minima » pour les oxydes d'azote et les composés organiques volatils .

Mesures de suppression, de réduction ou de compensation des impacts : elles sont détaillées par thème et ne concernent que les impacts négatifs .Au-delà de quelques principes généraux , il est noté la difficulté de présenter des mesures réductrices et compensatoires dans le cadre du P.D.U. ; au stade actuel des études le Préfet constate le caractère difficilement perfectible sur ce point .

Pertinence du dispositif du suivi : un certain nombre d'indicateurs restent à définir dans le cadre des actions 16 et 25, bien que la page 206 recense ces derniers. Un relevé, pour les P.L.U. concernés ,des actions contribuant aux objectifs du P.D.U. paraît devoir être retenu parmi les indicateurs de suivi du P.D.U.

Le rapport projette la constitution d'un comité de suivi du P.D.U. (page 216)(cf action 25) auquel les services de l'Etat devront participer.

Les nuisances acoustiques : le rapport souhaite le recours à des actions à la source (revêtement acoustique ,écrans acoustiques ,etc..)

Les corridors biologiques : des mesures réductrices et compensatrices devront accompagner les réalisations d'infrastructures .

Les enjeux « eau » : le rapport engage à une réduction de l'imperméabilisation des aménagements .

L'esprit de l'action 25 s'inspire d'un système de gestion de l'environnement concourant à la qualité du suivi .

Qualité de l'air :le rapport se réfère au diagnostic de l'ASCOPARG de 2006 ,qui identifie les transports comme l'un des facteurs principaux de pollution ;

Nuisances acoustiques : le classement sonore des infrastructures évalue la population exposée à l'intérieur des zones critiques à partir d'une étude de la D.D.E. :données suffisantes à ce stade ;

Consommation énergétique et production de gaz à effet de serre :l'évaluation a été faite sur la base de données communales : le choix de la maille paraît adapté ;

Biodiversité et milieux naturels : le projet de déviation de CHIRENS (action 15) présente des éléments cohérents avec le degré d'avancement et son impact sur le réseau Natura 2000 ;

Loisirs motorisés :l'absence de traitement ou de préconisation contre les nuisances induites est sans conséquence , compte tenu du caractère modéré des déplacements constatés ;

Agriculture : les déplacements des engins agricoles auraient dû être traités, mais ne remet pas en cause la recevabilité du dossier .

L'eau : tous les captages en eau destinée à la consommation humaine doivent être protégés (cf page 180) ;

Risques naturels et technologiques : le territoire est sensible aux ruissellements et risques d'inondation ;

-Direction Régionale de l'Industrie , de la Recherche et et de l'Environnement Rhône-Alpes (DRIRE)

Impacts sur l'air :(page 184 et action 25) :

Les transports , principal facteur de pollution atmosphérique (71% des émissions de dioxyde d'azote et 20% des poussières) constituent un enjeu majeur en matière de qualité de l'air : mais le projet n'évalue pas de façon quantitative les effets des mesures envisagées .Les scenarii relatifs aux transports auraient dû être étudiés en termes d'impacts sur la qualité de l'air , et des objectifs chiffrés auraient dû être fixés « a minima » pour les oxydes d'azote et les composés organiques volatils .

Elle note la cohérence avec les outils de planification existants et relatifs à la qualité de l'air (page 158) : ce plan s'inscrit dans les orientations que fixe le PRQA.

Seule la commune de VOREPPE est concernée par le plan de protection de l'atmosphère de GRENOBLE du 18/12/2006.(page 161 du projet). Il y a compatibilité des 2 plans sur ce point .

-Direction des Affaires Sanitaires et Sociales :

Volet « bruit » : l'action 25 constitue le support des efforts déployés dans cette direction. Les P.L.U. communaux devront impérativement tenir compte de ce point , prévu par l'article L 121-1.3 du Code de l'Urbanisme.

Protection de la ressource en eau potable : son évaluation environnementale est prise en compte. Le schéma de voirie devra tenir compte des contraintes engendrées par la protection des captages d'eau de consommation humaine(notamment CHIRENS) . De plus , tous les captages d'eau potable doivent faire l'objet de cette procédure de protection .

-Direction de l'Agriculture et des forêts :

Circulation de la faune sauvage : les corridors biologiques ont un rôle effectif dans la protection de la faune et la prévention des accidents .Il est essentiel de relier entre eux les espaces naturels et d'assurer la libre circulation de la faune . L'accroissement des infrastructures induit un effet de coupure inévitable des écosystèmes et gêne la circulation de la faune . La question des rétablissements de passage mérite un traitement dans le P.D.U.

Page 197 : les nouveaux aménagements vont engendrer une série de prélèvements fonciers sur les milieux naturels .La localisation de ces aménagements devra tenir compte des enjeux environnementaux , et prendre en compte la gestion des eaux de ruissellement .

Avis du public :

-A.D.T.C. :

Les propositions d'actions sont relativement détaillées , mais les objectifs de contribution à l'effet de serre et de limitation du prélèvement des ressources non renouvelables ,ne figurent pas dans les actions de sensibilisation de la population .Il s'agit d'un mémoire sur les impacts environnementaux ,mais très peu d'objectifs sont chiffrés : ce n'est donc que du qualitatif , et pas du quantitatif .L'articulation du P.D.U.aves les autres plans n'est pas analysée de manière approfondie .

-C.E.V.C. : la prise en compte de l'environnement dans les actions du P.D.U. devrait inclure les corridors écologiques du R.E.D.I. et se montrer soucieuse de tout aménagement facilitant le déplacement sécurisé de la faune .Lors du projet d'une nouvelle infrastructure , l'absence de fréquentation des écosystèmes et les possibilités de déplacements de la faune doivent être un critère .Pour les structures existantes ,des mesures compensatoires sont à étudier et à réaliser . Le C.E.V.C. demande que cette préoccupation soit mentionnée dans l'évaluation environnementale et l'action n°25. Il conteste la mise en cause du patrimoine par la venue des touristes (musée de MONTFERRAT et roseraie à proximité , contournement de CHIRENS et marais Natura 2000).

-Le Pic Vert regrette que la question de l'environnement ne soit pas prise en compte sérieusement .

- D.E.M.C. regrette l'absence d'objectifs et de moyens pour l'environnement , la qualité de vie , et celle de l'air , « parents pauvres » dans le projet .

-A.C.V.V. demande la réduction du niveau acoustique sur le R.D. 3 au carrefour Brandegaudière , par un mur anti-bruits ou un merlon .Elle déplore l'absence de contrôle de la qualité de l'air et des rejets engendrés par la zone de l'île Gabourd .

-ADAYG demande une référence explicite à l'étude sur les engins agricoles et forestiers réalisée par le Pays Voironnais en 2004 .

-C2ATR regrette que la question de l'environnement n'ait pas été prise en compte suffisamment tôt .Elle demande que l'adoption du P.D.U. soit repoussée jusqu'à la connaissance ,au moyen d'indicateurs et d'outils, de l'état initial de l'environnement.

-M.TROULET rappelle la demande de la C2ATR pour une intervention de l'ASCOPARG afin de cadrer le projet avec les objectifs pollution –environnement .

Il constate d'autre part l'absence de référence dans le projet aux engagements internationaux en matière de climat et d'effet de serre.

Il note que le périmètre VOIRON –MOIRANS –VOREPPE est devenu -non seulement un territoire-enjeu de communications nationales et internationales (liaison Nord-Sud avec l'A 480 , liaison GRENOBLE –SISTERON par l'A 51, traversée de GRENOBLE le long du Drac) , -qui semble être entériné par le Conseil général pour les axes structurants de grand transit - ,

- mais également un territoire concerné par les risques environnementaux , en raison de la présence de STEPAN EUROPE et du doublement de sa production autorisé par le Préfet.

-Mme PERRET , de VOIRON , soutient les propositions de l'association C2ATR au sujet de l'environnement .

XIII. Suite de l'enquête :

Récupération des 36 registres (dont 2 pour SAINT-CASSIEN et un pour la CAPV) le 19 juillet 2007 à VOIRON auprès du Service des transports -déplacements de la Communauté d'Agglomération .

Analyse et synthèse des observations du public par le commissaire-enquêteur

Remise de cette synthèse au maître d'ouvrage , le 30 août 2007 ,pour lui permettre d'y répondre.

Réponse de ce dernier le 5 septembre 2007

C. Réponses du maître d'ouvrage aux observations et questions

1. Analyse générale des observations formulées pendant l'enquête publique

Le Commissaire Enquêteur a transmis à la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais une synthèse des observations du public, des associations et des personnes publiques associées. Le Pays Voironnais a pris connaissance de ce dossier.

Les remarques formulées au cours de l'enquête seront toutes prises en compte soit par des ajouts ou modifications dans le projet de PDU, soit lors la mise en œuvre du PDU. Elles pourront également être transmises aux interlocuteurs compétents lorsqu'elles concernent d'autres politiques territoriales.

Le Commissaire Enquêteur a demandé au Pays Voironnais d'apporter des réponses aux interrogations formulées au cours de l'enquête publique en vue de l'élaboration de son rapport d'enquête. Ce chapitre vise à répondre à cette demande. Il ne s'agit pas de répondre exhaustivement aux remarques, mais de mettre en évidence les éléments les plus importants qui sont apparus au cours de l'enquête. Pour identifier les éléments nécessitant une réponse, les remarques inscrites dans les registres ont été triées selon plusieurs catégories :

1/ les remarques qui ne relèvent pas du PDU :

- celles qui sont plutôt d'intérêt particulier et n'ont pas de place dans le projet de PDU : elles feront l'objet quand cela est possible (pour les associations, les personnes publiques associées) d'une réponse personnelle.
Par exemple, la nécessité de déplacer le point d'arrêt du Royer, trop dangereux à son emplacement actuel,
- celles qui relèvent d'autres politiques que celle du PDU qu'elles soient communales, intercommunales, départementales ou régionales : urbanisme, économie...

2/ les remarques qui ont un rapport avec le PDU mais qui n'impliquent pas de modifications du projet de PDU

- les remarques qui n'appellent pas de réponse de la part du Pays Voironnais : par exemple, celles qui soulignent la démarche volontaire du PDU ou qui mettent en avant le dispositif de concertation pendant l'élaboration du PDU,
- les remarques qui confirment des éléments inscrits dans le PDU ou qui indiquent à tort des lacunes dans le PDU : par exemple, la demande de panneaux spécifiques pour indiquer les itinéraires cyclables est traitée dans l'action 12,
- les remarques qui relèvent davantage de la mise en œuvre du PDU et non pas de son élaboration : par exemple, la finalisation du tracé de certains projets de voiries ou la définition de mesures compensatoires en matière environnementale,

- les remarques qui nécessitent une réponse, mais qui n'impliqueront pas de modifications dans le document de PDU : par exemple, la demande d'autorisation de la montée des vélos dans les véhicules de transports collectifs,

3/ les remarques qui pourront entraîner des modifications dans le projet de PDU

- les remarques techniques qui pourront faire l'objet de compléments ou d'ajustements dans le projet de PDU : par exemple, le passage des engins agricoles ou la protection des captages en eau potable,
- les remarques qui nécessitent une analyse plus poussée et pour lesquelles une réponse pourra être formulée qu'après analyse du Comité de Pilotage du PDU : par exemple, la participation du Pays Voironnais au dispositif de Communauté de Transport ou les modifications du Conseil Général sur la hiérarchie des voiries.

Les réponses apportées dans ce chapitre concernent essentiellement les 4 dernières sous-catégories présentées ci-dessus.

Cependant, pour plus de clarté, les réponses sont structurées selon les parties du PDU (diagnostic, plan d'actions par thématiques, mise en œuvre du PDU) avec une première partie qui rassemble les réponses plus générales sur le dossier.

2. Réponses aux observations générales

a) Élaboration du PDU du Pays Voironnais

Le projet de PDU est une démarche volontaire et nouvelle pour le Pays Voironnais. Il s'agit d'une initiative non obligatoire puisque le Pays Voironnais comporte moins de 100 000 habitants. La décision d'élaborer un PDU est issue d'une volonté politique locale forte. Elle a fait suite à la prise de compétence Transports et Déplacements du Pays Voironnais au moment où celui-ci est devenu Communauté d'Agglomération en 2000 et a exercée pour la première fois sa compétence en 2002 avec la gestion et l'organisation du transport scolaire. Au cours des différents comités technique et de pilotage, il a été souhaité que certaines actions soient assez poussées et détaillées. Plusieurs mesures présentent donc un caractère assez opérationnel.

De plus, le Pays Voironnais dispose d'un territoire périurbain. Les actions du PDU ont été adaptées aux caractéristiques de ce territoire. Le PDU du Voironnais n'est ainsi pas comparable à d'autres PDU concernant des agglomérations urbaines (telle que l'Agglomération Grenobloise).

Ce PDU a également fait l'objet d'un dispositif fort de concertation avec les partenaires et la population.

b) Conformité avec la loi

Le PDU (le diagnostic, le plan d'actions et les annexes) a été réalisé en conformité avec les textes de loi qui s'y rapportent, et essentiellement :

- la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 31 décembre 1982,

- la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996,
- la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000,
- la Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005.
- L'ordonnance du 3 juin 2004 : pour l'évaluation environnementale

Il porte sur l'ensemble du territoire du Pays Voironnais c'est-à-dire sur les 34 communes qui le composent.

Il a été réalisé en compatibilité avec les différents documents et plans avec lesquels il doit l'être.

Par ailleurs, la compatibilité des PLU avec le PDU est abordée à plusieurs reprises au sein du projet de PDU (page 13 et 161). Il est précisé que les communes disposent d'un délai de 3 ans à compter de l'adoption du PDU pour mettre en compatibilité leur PLU.

Il est prévu que le Schéma Directeur de la Région Grenobloise se transforme en 2010 en Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). La mise en compatibilité du PDU avec ce document pourra être assurée au moment de la révision du PDU.

c) Urbanisme et déplacements

L'importance de la cohérence entre ces deux politiques de compétence communale pour l'urbanisme et intercommunale pour les déplacements a été rappelée par les services de l'État, la Région Rhône Alpes et les associations.

Le PDU s'engage dans ce sens au travers de l'enjeu 2 « Organiser les déplacements dans une logique d'aménagement du territoire et de développement durable ». Il vise à articuler les politiques d'aménagement et de déplacements afin d'assurer la cohérence entre l'offre de transport et les zones d'habitat. Plusieurs actions participent à cette articulation au niveau du stationnement, de l'aménagement de pistes et de stationnement pour les cycles, d'itinéraires pour les piétons, d'aménagements de voiries...

Par ailleurs, cette question est traitée dans le Schéma de Secteur du Pays Voironnais (dans le PADD page 21 et dans le DOG page 45, au travers notamment les axes 1 et 3) avec lequel le PDU doit être compatible.

D'un point de vue plus opérationnel, urbanisme et déplacement se côtoient à de nombreuses reprises : aménagement de cheminements piétonniers aux abords des points d'arrêt, conception des voiries dans les lotissements...

Lors de l'élaboration des documents de programmation et de la mise en œuvre du PDU, il conviendra de veiller à bien articuler les opérations menées par les différentes collectivités.

Ce point sera repris en Comité de Pilotage pour exprimer à nouveau l'importance de l'articulation entre urbanisme et déplacements.

Il est à noter que le PDU n'a pas vocation à intervenir dans l'implantation d'équipements (ex : l'hôpital) ou dans l'extension de la zone des Blanchisseries. Cependant, les déplacements liés à ces activités devront être pris en compte dans le PDU.

d) Coordination avec les autres acteurs en matière de déplacements

La démarche de PDU porte essentiellement sur les 34 communes du Pays Voironnais, mais la logique et les enjeux des déplacements, dépassant largement les limites institutionnelles du Pays Voironnais sont pris en compte dans le PDU à l'échelle de la Région Urbaine

Grenobloise. Notamment, l'ensemble des déplacements d'échanges avec Grenoble est étudié et traité (en voiture, en transports collectifs routiers et ferroviaire, en cycles...).

Une démarche concertée et un travail partenarial ont été menés dans ce sens avec le Département, la Région et l'État pour veiller à coordonner les actions des uns et des autres.

En tant que personnes publiques associées, la Région Rhône Alpes, le Conseil Général de l'Isère et le SMTC ont exprimé, dans leur avis, le souhait que le Pays Voironnais soit un partenaire actif dans la démarche de coopération en matière de transport.

Un protocole d'accord pour la « Communauté de Transport » a d'ores et déjà été signé en 2001 par la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, le Conseil Régional Rhône Alpes, le Conseil Général de l'Isère et le SMTC. Depuis mars 2007, une réflexion a été engagée pour créer un syndicat mixte de coordination tel que prévu par la loi SRU. Cette réflexion a été lancée après le vote du projet de PDU (février 2007), il n'a donc pas été possible d'en tenir compte en tant que tel. Cependant, le PDU s'inscrit dans une logique de coordination avec les autres acteurs. Un paragraphe reprenant le contexte géographique et partenarial pourra être intégré. L'objectif de favoriser la coordination avec les autres partenaires pourra également être inséré plus clairement dans le PDU. Le Pays Voironnais participera à cette réflexion dans le cadre de la mise en œuvre du PDU. Le PDU pourra intégrer cet élément lorsqu'il sera davantage abouti, au moment de sa révision. Ce point sera soumis au Comité de Pilotage du PDU.

3. Réponses aux observations portant sur le diagnostic

Un certain nombre de remarques formulées au cours de l'enquête met en évidence des lacunes au niveau du diagnostic, ainsi qualifié d'incomplet.

Il est important de rappeler que la partie diagnostic présentée dans le projet de PDU est une synthèse d'un document complet réalisé en 2005, et validé en Conseil Communautaire du 29 novembre 2005.

Concernant le volet environnement, le diagnostic est à ce jour considéré comme inachevé par différentes associations et habitants. Il a été demandé au cours de l'enquête publique que l'état des lieux sur la qualité de l'air soit complété.

L'environnement a néanmoins été pris en compte dans le PDU, notamment au travers de l'évaluation environnementale réalisée par le bureau d'étude spécialisé SOBERCO. Cette évaluation répond bien aux obligations réglementaires (ordonnance du 3 juin 2004 relative à l'évaluation de l'incidence de certains plans et programmes).

Au-delà de cette obligation réglementaire, le Pays Voironnais a demandée à l'ASCOPARG de réaliser une analyse de la qualité de l'air sur le territoire. Celle-ci a été présentée en Comité de Pilotage du 11 décembre 2006 et en Comité de Concertation du 12 décembre 2006. L'ASCOPARG a procédé à deux types d'étude : une évaluation des émissions de polluants sur le territoire et des mesures de polluants à partir de capteurs déjà disposés en trois points du Pays Voironnais (Voiron, Charavines, Voreppe)

La mise en place d'un partenariat avec l'ASCOPARG a été décidée pour renforcer le dispositif de mesures des polluants, notamment pour mesurer la pollution de proximité due au trafic automobile. L'état des lieux sur la qualité de l'air pourra ainsi être complété. Il constituera un état zéro à partir duquel l'évolution d'un certain nombre d'indicateurs pourra être suivie.

La définition de cet état des lieux nécessite un délai incompressible (environ 12 mois) pour réaliser les campagnes de comptages et les mesures nécessaires. L'état des lieux sera donc finalisé après l'adoption du PDU. Le PDU s'engage cependant à approfondir, dans sa mise en œuvre, cet état des lieux en l'inscrivant dans ces actions (actions 16 et 25). Ce travail est considéré comme une mesure prioritaire à réaliser au plus vite.

4. Réponses aux observations portant sur les transports collectifs

a) Amélioration de l'offre de transports collectifs

L'enquête publique met en évidence la demande d'amélioration de l'offre de transports collectifs à la fois au niveau de la fréquence des services, de la desserte du territoire et de l'amplitude des horaires.

Le réseau du Pays Voironnais est très récent. Il a été créé en 2002. L'action 2 du PDU « restructurer le réseau de transports en commun du Pays Voironnais » vise à développer le réseau pour qu'il soit plus attractif pour les usagers. Pour cela, il est prévu d'adapter l'offre de transport en fonction des besoins exprimés et de l'urbanisation du territoire.

Afin de limiter les coûts d'exploitation des lignes, l'objectif est de desservir les zones densément peuplées par des lignes régulières (urbaines et périurbaines) et les zones à caractère plus rural par des lignes de transports à la demande.

En ce qui concerne la création de points d'arrêt, des compromis doivent être trouvés pour offrir des points d'arrêt à proximité des lieux d'habitation, de travail et de commerce tout en conservant une certaine rentabilité de la ligne d'un point de vue du coût et de la vitesse commerciale.

L'ensemble des demandes recensées au cours de l'enquête publique sera étudié lors de la mise en œuvre de cette action afin d'offrir des transports collectifs de qualité, adaptés au besoin du territoire (fréquence, amélioration de l'offre TAD, maillage géographique, aménagement des points d'arrêt).

Les nouvelles lignes du Pays Voironnais (lignes W et L) devront être intégrées au projet de PDU.

b) Aménagement des points d'arrêt

Une politique d'aménagement des points d'arrêt du réseau du Pays Voironnais est en cours. Elle n'apparaît pas clairement dans le PDU. L'action 22 sera complétée pour y palier.

Il sera proposé au Comité de Pilotage d'ajouter une troisième mesure à l'action 22 comprenant la réalisation d'un diagnostic sur l'aménagement, la sécurité et l'accessibilité des points d'arrêt, la définition des priorités d'aménagement et l'aménagement des points d'arrêt selon les calendriers établis. Un schéma directeur d'accessibilité sera prochainement réalisé.

c) Transport en commun en Site Propre (TCSP)

Il est reproché au PDU de ne pas faire figurer de projet de transports collectifs en site propre entre Voreppe et Grenoble sur la RD 1075. Il est fait référence au projet Ysis abandonné par le Département depuis 2005.

La priorité est désormais donnée au train (projet de cadencement ferroviaire, saut de mouton de Moirans...) et aux lignes Express du réseau TransIsère avec la création de voies réservées sur l'autoroute.

Ces projets de compétences régionales et départementales apparaissent dans le PDU.

En effet, le développement de la ligne Express est inscrit dans l'action 3 (mesure 1, page 55) : "La voie réservée sur l'A48, principe de voie dédiée appelée TCSP jusqu'à Saint Egrève (mise en service à l'automne 2007) pourra par ailleurs être prolongée jusqu'à l'échangeur autoroutier de Voreppe, où un rabattement automobile pourra être organisé (P+ R)". Elle pourra être renforcée.

La nouvelle ligne Express Vizille-Grenoble-Voreppe mise en place par le département à partir du 3 septembre 2007 devra être intégrée au PDU.

Par ailleurs, les projets ferroviaires pourront faire l'objet d'une description dans le PDU dans l'action 3 (ajout d'un paragraphe).

Par ailleurs, le SMTC a inscrit, dans son récent PDU, une nouvelle ligne de tramway en projet (ligne E) qui desservira Le Fontanil. Dans ce cadre, le Pays Voironnais se rapprochera du SMTC et restructurera son réseau pour permettre d'assurer la cohérence entre les offres de transports de ces deux territoires.

Enfin, Voreppe a fait apparaître dans son avis en tant que personne publique associée une demande sur l'aménagement d'un TCSP sur la RD 1075. Cette demande sera analysée par le Comité de Pilotage.

d) Tarification multimodale et intermodalité

Afin d'harmoniser les offres proposées par les différentes autorités organisatrices, l'action 1 du PDU consiste à « aller vers la mise en place d'une unité tarifaire ». Ce type d'action permettra de favoriser l'intermodalité. L'enquête publique a mis en évidence les attentes des usagers sur ce point.

Une réflexion tarifaire est actuellement en cours avec la Région, le Département, la SNCF et le SMTC sur le bassin grenoblois. Le Pays Voironnais participe activement à cette réflexion qui s'appuie notamment sur le projet billettique.

e) Renforcement de l'offre ferroviaire et des pôles d'échange

Le transport ferroviaire est une alternative très pertinente sur notre territoire. Le PDU a pour objectif de favoriser son développement. Pour cela, plusieurs projets sont inscrits dans le PDU :

- Une des mesures de l'action 2 est d'étudier la faisabilité technique et économique d'une éventuelle halte à Champfeuillet.
- L'action 3 vise à favoriser le rabattement multimodal sur les pôles d'échanges. Il s'agit des pôles d'échange en lien à la fois avec les trains et les cars (notamment l'Express du Conseil Général).

Il apparaît que le PDU ne présente pas de manière suffisamment claire les projets ferroviaires. Un chapitre pourra être rajouté à ce sujet dans l'action 3. Par ailleurs, un complément sur la limitation des nuisances liées au ferroviaire pourra être intégré dans l'annexe environnementale.

f) Transport à la demande (TAD)

L'enquête publique met en évidence que le fonctionnement du transport à la demande pose des problèmes. En effet, il faut réaliser une réservation la veille pour disposer d'un transport le lendemain. Ce choix a été fait pour limiter les coûts en organisant des itinéraires optimisés. Il est cependant à noter qu'après une période d'adaptation au fonctionnement initialement ressenti comme complexe, ce service est en pleine expansion (1200 réservations en 2005, plus de 3500 en 2006).

Il a été demandé au cours de l'enquête publique les raisons pour lesquelles ce service n'était pas assuré par des taxis, ce qui permettrait de réduire le délai de réservation à une heure. Au moment du lancement du TAD, aucune société de taxi ne s'est positionnée lors de la consultation. Mais cette possibilité pourra être étudiée lors des prochains marchés en 2009 et dans l'action 2 consacrée à la restructuration du réseau de transport.

g) Accessibilité des réseaux pour les Personnes à Mobilité Réduite

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose la mise en accessibilité du réseau de transport avant 2015. L'action 22 du PDU prend en compte l'ensemble des obligations en lien avec cette loi. Pour ce qui est de la compétence du Pays Voironnais, les véhicules et les points d'arrêt seront progressivement rendus accessibles. Par ailleurs, les points d'arrêt déclarés en impossibilité technique seront desservis par un transport spécialisé.

h) Transports collectifs et vélo

Plusieurs usagers ont émis le souhait que les vélos soient autorisés dans les cars et bus du réseau du Pays Voironnais afin de compenser les contraintes liées à la topographie du territoire. Le règlement intérieur du réseau de transport interdit à ce jour cette pratique.

Une réflexion pourra être menée pour accepter les vélos dans les soutes des cars.

En revanche, concernant les bus, l'acceptation des vélos ne paraît pas envisageable, car ils constituent de véritables projectiles en cas de freinage brusque ou d'accidents.

5. Réponses aux observations portant sur le stationnement

a) Jouer sur le levier qu'est le stationnement

Un habitant a mis en évidence dans les registres d'enquête l'importance de jouer sur le levier qu'est le stationnement. Il s'agit de l'enjeu 3 et des actions de 4 à 9 du PDU. L'objectif en matière de stationnement est d'offrir une réponse adaptée pour favoriser un report modal vers les modes alternatifs à la voiture. L'organisation du stationnement permet ainsi de réguler le trafic automobile et donc de réduire les nuisances qui lui sont liées. La politique de stationnement, essentiellement de compétence communale, renforce les liens et la cohérence entre urbanisme et déplacements.

Par ailleurs, l'objectif « ne pas créer de parkings privés aspirateur à voiture » de l'action 9 a été remis en question par un habitant qui se pose la question de savoir s'il est plus logique de laisser le stationnement se faire de manière anarchique sur les espaces publics.

Le principe est de trouver un arbitrage cohérent entre l'offre et la demande grâce à des mesures réglementaires, des mesures physiques, une organisation de l'offre et une communication ciblée. Que ce soit pour du stationnement public ou privé, l'objectif est de dimensionner de manière rationnelle l'offre de stationnement automobile sur des secteurs bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs.

b) Stationnement anarchique

L'action 7 vise à dissuader le stationnement illicite par des aménagements anti-stationnement. Il a été mis en évidence au cours de l'enquête publique l'importance de cette action notamment pour permettre le passage des engins agricoles.

c) Stationnement au niveau des pôles d'échanges

Des actions fortes sont prévues au niveau des pôles d'échange pour permettre le rabattement sur les modes alternatifs à la voiture.

En ce qui concerne les gares, elles sont de trois natures :

- les gares de proximité : halte Moirans/Galifette et gare de Réaumont/St Cassien
- les gares mixtes : Tullins, Voiron et Voreppe
- les gares de rabattement : Rives et Moirans.

Cette classification a servi de base pour définir les projets de stationnement autour des gares. Lors de l'enquête publique, il a été demandé d'agrandir les parkings des gares de Tullins et de Voreppe. Il est prévu que ceux-ci soient respectivement de 200-250 places et de 90-100 places. L'augmentation du nombre de places de stationnement au-delà de ce qui est prévu pourra éventuellement être étudiée. Concernant la gare de Voreppe, il faudra veiller à ne pas engorger par l'aménagement d'un parking de rabattement l'accès à la gare et plus généralement à la cluse de Voreppe déjà saturée. Il faut privilégier le rabattement sur des gares plus en amont de l'agglomération grenobloise.

Par ailleurs, lors de la restructuration du réseau de transport, une offre de rabattement plus pertinente vers les gares devra être proposée pour inciter les usagers à utiliser les transports collectifs plutôt que la voiture.

Des pôles d'échanges avec les transports collectifs routiers (notamment l'express) sont également proposés dans l'action 3 du PDU.

d) Lac de Paladru (action 8)

Concernant l'offre de stationnement sur la commune de Montferrat, il est à noter que le stationnement évalué répond aux besoins en lien avec l'activité de la baignade et n'a pas vocation à pourvoir aux besoins du futur musée départemental qui sera équipé d'un parc spécifique et dimensionné pour absorber ses besoins.

Par ailleurs, le Département signale qu'il manque sur la commune de Charavines du stationnement « improvisé » pour absorber les flux de visiteurs pendant la période estivale (Cf. carte page 65 du PDU). Les besoins en stationnement sur Charavines ont été évalués et pour y répondre, plus de 250 places de stationnement dits « organisés » sont prévus. Il ne paraît pas nécessaire d'en rajouter.

6. Réponses aux observations portant sur les modes doux

a) Partage équilibré de l'espace entre les différents modes de déplacements

L'objectif des actions 10 à 13 est de favoriser l'usage des modes doux, c'est-à-dire de la marche à pied et du vélo. Pour cela, il est nécessaire de rééquilibrer le partage actuel de la voirie essentiellement dédiée à l'automobile.

L'ensemble des usagers doit être pris en compte pour permettre un véritable choix du mode de déplacements. L'ADAYG le rappelle et insiste sur le fait, que lors des aménagements de voiries, y compris les aménagements piétons et cycles, le passage des engins agricoles et forestiers doit être pris en compte afin de permettre une bonne cohabitation entre les différents usagers. Cette observation pourra être intégrée dans les pistes de réflexion de l'action 21 « mettre en place une charte d'aménagement de voirie ».

b) Frein à la pratique des modes doux

A plusieurs reprises, il est indiqué dans l'enquête publique que les freins aux modes doux ne se limitent pas à la topographie du territoire et au climat. Il est mis en évidence qu'il existe un sentiment d'insécurité vis-à-vis des modes doux. Ce point est traité dans le diagnostic du PDU (page 35). Il est également rappelé que la faible utilisation actuelle du vélo ne doit pas être une raison pour ne pas développer les aménagements inhérents à leur pratique. En effet, plus il y aura de personnes qui abandonneront l'usage du vélo et se rabattront sur la voiture, plus les personnes utilisant les modes doux seront en insécurité. Il faut donc enrayer ce cercle vicieux en proposant des conditions favorables d'usage des modes doux.

Il pourra être rajouté dans la partie diagnostic des itinéraires cycles et piétons du PDU (pages 36 et 37), un point sur l'état actuel du stationnement vélo.

Le Pays Voironnais s'est jusqu'à présent peu investi pour développer l'usage de ces modes de déplacements principalement de compétence communale. L'amélioration des conditions d'usage de ces modes nécessite des efforts et des aménagements importants. Grâce au PDU, le Pays Voironnais s'engage à mettre en œuvre une politique nouvelle en faveur des modes doux. La prise en compte à l'échelle intercommunale de cette thématique permettra une meilleure cohérence et continuité entre les projets communaux (notamment pour les itinéraires cyclables). Des financements de la part du Pays Voironnais au travers d'un dispositif de fonds de concours permettront d'accélérer les aménagements.

c) Itinéraires cyclables et piétonniers

Un certain nombre de personnes souhaitent que les itinéraires pour les modes doux et les zones piétonnes soient développés. Plusieurs demandes précises d'aménagement d'itinéraires pour les piétons et les cycles ont été recensées au cours de l'enquête publique : liaison pour les cycles reliant Moirans à Voreppe via Centr'Alp, liaison entre le centre bourg de Voreppe aux berges de l'Isère, itinéraires cycles de Tullins à Vourey, prolongement à l'ouest vers Champ Chevallier de la piste cyclable allant de la gare SNCF de Moirans à la halte Galifette, aménagement cycles et piétons sur la route de Saint Quentin (D45), raccord entre Moirans et la piste cyclable le long de l'Isère...

Les aménagements piétonniers et cyclables prioritaires sont identifiés sur les cartes pages 71 et 73 (action 10). Plusieurs demandes recensées ci-dessus en font partie. Il s'agit de schéma de préconisations d'itinéraires qui devront faire l'objet de documents de programmation et d'études plus opérationnelles afin de fixer le tracé exact de chaque itinéraire. L'objectif est d'assurer une cohérence sur l'ensemble du territoire et une continuité des cheminements.

Par ailleurs, comme le recommande l'État, la prise en compte des piétons et cycles ne devra pas se limiter aux voiries mais devra aussi s'appliquer de manière plus globale en termes d'aménagement. C'est l'objectif de l'action 13 qui vise à éviter les îlots urbains infranchissables et à penser les futurs aménagements urbains en fonction des modes doux. L'intitulé de l'action pourrait être revu comme suit : "Favoriser les déplacements et l'accessibilité des modes doux dans l'aménagement de l'espace urbain" ? Cette action pourra être complétée afin de prendre davantage en compte les cycles (et pas uniquement les piétons).

La réglementation impose la prise en compte des cheminements piétons et cycles pour tout nouvel aménagement de voiries.

d) Jalonnement cyclable

Il est fait mention lors de l'enquête publique de l'importance d'indiquer les itinéraires cyclables par des panneaux spécifiques, ce qui renforce la pertinence de l'action 12 du PDU « Informer/jalonner les itinéraires cyclables ».

e) Stationnement deux roues

L'aménagement de stationnements pour les deux roues a fait l'objet à plusieurs reprises de demandes au cours de l'enquête publique, que ce soit au niveau des pôles d'échange (notamment gare de Tullins et halte de Réaumont) ou sur l'espace public des lieux les plus fréquentées du territoire (administrations, équipements sportifs et culturels, services et commerces ...). Il s'agit de l'objectif de l'action 11.

Cette action préconise des normes de stationnement vélo pour l'habitat collectif, les bureaux et les commerces/artisanat/activités industrielles. Ces normes de stationnement pour les cycles sont jugées insuffisantes par la C2ATR. Il s'agit de normes minimales, mais les communes pourront décider d'aller au-delà dans leur P.L.U. Les seuils sont généralement ceux appliqués sur des territoires similaires.

7. Réponses aux observations portant sur le réseau viaire

a) Schéma de voiries

Il a été mis en évidence au cours de l'enquête publique une interrogation concernant l'action 15 « Réaliser un schéma de voirie » : S'agit-il d'un schéma de voirie ou s'agit-il de réaliser un schéma de voirie ?

L'action 15 est un schéma de voirie. Il résulte du diagnostic réalisé et de la hiérarchisation actuelle du réseau (travail réalisé par le Pays Voironnais et le Conseil Général de l'Isère). Il permet en fonction de l'état actuel du réseau et des difficultés recensées de déterminer les fonctions allouées au réseau et une programmation des investissements (cf p85). Celui-ci est susceptible d'évoluer et devra être mis à jour, notamment au regard des résultats des études qui y sont inscrites. Cette action 15, et donc la réalisation du schéma de voirie, résulte d'un travail engagé en commun et partagé avec l'ensemble des partenaires. Il pourra être proposé au Comité de Pilotage que l'intitulé de l'action 15 soit modifié pour exprimer davantage qu'il s'agit de mettre en œuvre le schéma de voiries présenté dans le PDU.

b) Hiérarchisation du réseau de voiries et projets de voiries du Conseil Général

La hiérarchisation du réseau de voirie a fait l'objet de nombreux échanges techniques et politiques tout au long de l'élaboration du document PDU avec le Département et notamment lors des derniers Comités de Pilotage (les 25 octobre et 22 novembre 2006).

Le Conseil Général de l'Isère a présenté dans son avis une nouvelle hiérarchisation des voiries et a porté à connaissance du Pays Voironnais de nouveaux projets de voiries non connus jusqu'à ce jour.

Le Comité de Pilotage du PDU devra étudier dans quelle mesure cette nouvelle hiérarchisation et ces nouveaux projets pourront s'intégrer dans le PDU sans remettre en cause sa teneur. Les éléments qui ne pourront pas être intégrés, parce que modifiant de façon trop importante le projet de PDU, seront pris en compte lors de la révision du PDU (au bout des cinq premières années).

c) Liaison A48 – RD 1085

Cette (ces) liaison(s) a (ont) fait l'objet d'un nombre important d'observations de la part des partenaires, communes, habitants et associations. La liaison RD 1085 / A 48 a suscité des questionnements durant toute la démarche PDU. Un compromis a été trouvé sur la formulation ainsi que sur la cartographie du schéma de voiries (Cf. action 15) qui affirme l'intérêt de cette liaison sans pour autant fixer un tracé ni même lui attribuer une fonction. Il est précisé explicitement (pages 87 et 90) que "les flèches ne représentent pas un futur tracé de voirie mais un vecteur d'intention. Les tracés devront avoir fait l'objet d'une étude". La compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Grenobloise est ainsi préservée. Le Pays Voironnais maintient sa position à ce sujet. En effet, il ne relève pas du PDU, document de planification et non document opérationnel, de définir dès à présent les éléments de mise en œuvre de cette (ces) liaison(s).

Cependant, certains éléments peuvent être précisés concernant les avancées actuelles sur ce projet. Depuis janvier 2006, il a été pris la décision de mettre en place un comité de pilotage pour lancer une étude devant aboutir au choix d'un tracé entre l'A48 et la RD 1085. Après avoir décidé d'élargir l'aire d'étude pour régler conjointement la problématique sur la(les) liaison(s) et celle sur la sécurisation et l'urbanisation le long de la RD 1085, l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise a été sollicitée par le Conseil Général de l'Isère, maître d'ouvrage de l'opération, et le Pays Voironnais pour réaliser un diagnostic réactualisé du territoire afin d'identifier les véritables besoins. Des comptages et études origine-destination seront réalisés à l'automne 2007 sur l'ensemble des voies identifiées comme stratégiques. Les transformations prochaines du territoire devront également être prises en compte (échangeur de Mauvernay, construction du nouvel hôpital, de Voiron ...). Ces éléments sont indispensables pour trouver la (les) solution(s) adaptée(s).

d) Liaison A48 – A49

L'enquête publique a mis en évidence une opinion locale très défavorable à cette liaison. Un sentiment de danger face aux axes autoroutiers est ressenti.

Le PDU se doit d'être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Grenobloise. La liaison A48-A49 figure donc dans le projet de PDU.

Cependant, il s'agit d'un projet qui n'est pas porté par les élus du Pays Voironnais. Ce projet présente très peu d'intérêt d'un point de vue local, et est plutôt d'envergure nationale, voire européenne.

e) Complément de l'échangeur de Mauvernay

Réalisation prévue en 2009.

f) Contournement de Chirens

Le débat sur la préconisation ou l'inscription de la réalisation du contournement de Chirens a été évoqué depuis le début de la démarche PDU. Un consensus a été trouvé notamment en accord avec les services de l'Etat (DIREN) qui ont mis en garde le Pays Voironnais sur la préservation des marais de l'Ainan et de Bavonne, sites protégés inscrits dans le réseau Natura 2000.

Ainsi, le PDU recommande d'adapter la voirie structurante au trafic et lieux traversés grâce à la préconisation du contournement de Chirens sur la RD 1075. Il ne fige pas la réalisation d'un contournement, car celui-ci sera décidé qu'après les conclusions d'études qui prendront notamment en compte l'impact sur l'éventuelle traversée d'une zone Natura 2000. Le PDU en

tant que document de planification ne permet en effet pas de définir des éléments de mise en œuvre du projet.

g) Passage des engins agricoles et forestiers, des convois exceptionnels, des véhicules de transports collectifs

Ces thématiques ont été omises dans le projet de PDU, elles seront intégrées dans le diagnostic et l'action 21 « mettre en place une charte d'aménagement de voirie ».

Il sera fait référence à la charte agricole et paysagère signée en 2001 par le Pays Voironnais.

Une référence à l'action 21 pourra être rajoutée dans l'action 15.

8. Réponses aux observations portant sur les actions transversales

a) L'observatoire du PDU

Le dispositif de suivi des indicateurs du PDU est traité dans l'action 16 "mettre en place un observatoire des déplacements". Les indicateurs référencés aujourd'hui dans le tableau de l'action 16 nécessitent d'être précisés et complétés lors de la mise en œuvre du PDU. Ces indicateurs seront travaillés et actualisés par des ressources internes mobilisés au sein du Service Transports, par le Comité Technique composé des Services techniques des villes, des partenaires institutionnels (Etat et ses Services associés, Région, Département, Agence d'Urbanisme...) et par d'éventuelles prestations extérieures dédiées (par exemple, ASCOPARG, bureaux d'études spécialisés...). De manière générale, le dispositif de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation sera piloté par les membres du comité de Pilotage du PDU qui après approbation se transformera en Comité de suivi.

Pour répondre à certaines observations du public, cet observatoire intégrera des indicateurs environnementaux décrits dans l'évaluation environnementale.

Cet observatoire est indispensable pour l'évaluation des mesures et de l'action publique.

b) La sensibilisation aux modes alternatifs à la voiture

Les actions 17 à 24 s'inscrivent dans une logique d'éducation, d'information et de sensibilisation de la population, des salariés et employeurs, des enfants, etc., au sujet des modes alternatifs à la voiture. Cette sensibilisation pourra porter sur tous les aspects des transports : coût, durée des trajets, impacts environnementaux, confort... L'objectif est de changer les comportements et l'utilisation quasi systématique de la voiture. Les transports collectifs, la marche à pied, le vélo ou le covoiturage doivent être privilégiés. Il s'agit d'une démarche à long terme qui doit inciter une nouvelle façon de se déplacer. Elle sera portée notamment par une évolution progressive de la société.

c) L'aménagement des points d'arrêt

Il a été mis en évidence que l'aménagement des points d'arrêt du réseau de transport du Voironnais ne figure pas dans le projet de PDU. Il s'agit d'un oubli d'autant plus que c'est une action qui est déjà menée depuis plusieurs années par le Pays Voironnais. La politique d'aménagement, de sécurisation et de mise en accessibilité pourra être intégrée dans l'action 22 du projet de PDU.

9. Réponses aux observations portant sur l'environnement (action 15 et annexe environnementale)

a) Prise en compte insuffisante de l'environnement

Les habitants et associations reprochent au PDU de prendre en compte l'environnement uniquement dans sa dernière action et pas au travers de chacune d'elles comme cela devrait l'être.

D'une manière générale, le PDU agit en faveur de l'environnement puisqu'il a comme objectif de réduire la part modale de l'automobile et donc les nuisances qui y sont liées.

Les projets de voiries feront quant à eux l'objet d'études propres en matière d'environnement, conformément à la législation.

La préoccupation environnementale sur la qualité de l'Air est une préoccupation récente du fait du caractère périurbain et rural d'une grande partie du territoire. C'est la démarche de PDU qui a mis l'accent sur cette thématique.

Conformément à la législation, le PDU a fait l'objet d'une annexe environnementale, réalisée par un bureau d'étude spécialisé SOBERCO. La DIREN a émis un avis favorable à son sujet.

Au-delà de cette obligation réglementaire, un diagnostic sur la qualité de l'air a également été demandé par le Pays Voironnais à l'ASCOPARG. Ce diagnostic sera complété (action 25 du PDU), notamment concernant la pollution de proximité automobile.

Il est à noter que le PDU peut agir sur les déplacements pour limiter les impacts du trafic, cependant il n'est pas de sa responsabilité de traiter de l'environnement de manière générale sur le territoire. Par exemple, les pollutions liées à des sites industriels ne relèvent pas du PDU.

b) Captages d'eau potable

La DIREN a informé le Pays Voironnais d'une erreur dans l'annexe environnementale du projet de PDU concernant les captages en eau potable. Celle-ci sera corrigée comme suit : "Tous les captages d'alimentation en eau potable font l'objet d'une mesure de protection".

c) Passage de la faune sauvage

La DAFF et la DIREN ont insisté dans leur avis sur l'importance de permettre le passage de la faune sauvage. La DIREN précise notamment que la politique du Conseil Général de l'Isère en faveur de la préservation de corridors écologiques (le Réseau Ecologique du Département de l'Isère) aurait peut-être méritée une traduction plus volontariste dans le PDU. Ce point est repris dans l'annexe environnementale page 178 et est développé de la page 198 à la page 202. Le PDU mentionne qu'une attention particulière sera portée sur la restauration du corridor de la Cluse de Voreppe pour permettre les échanges entre le massif de la Chartreuse et celui du Vercors.

d) Risques industriels liés au site de l'Ile Gabourg et à l'extension de Stepan Europe et circulation des camions

Le PDU n'a pas vocation à intervenir sur les zones industrielles.

Cependant, le PDU prend en considération les déplacements qui sont liés à l'activité industrielle. Notamment, la circulation des camions (en particulier de ceux transportant des

matières dangereuses) est un élément qui sera traité dans les actions portant sur la sécurité et l'aménagement des voiries (actions 14 et 15).

e) Loisirs motorisés

Les services de l'État font remarquer que les loisirs motorisés ne sont pas traités dans le PDU. En effet, à ce jour, la pratique des loisirs motorisés reste faible sur le territoire. Cette thématique n'a pour l'instant pas d'impact suffisamment important pour nécessiter une étude particulière de la part du Pays Voironnais. Cette question pourra être éventuellement traitée lors de la révision du PDU si cela s'avère nécessaire. Actuellement, ces questions sont de la compétence des communes.

10. Réponses aux observations portant sur la mise en œuvre du plan d'actions

a) Manque d'objectifs chiffrés

Le PDU présente surtout une exigence d'un point de vue qualitatif (charte aménagement de voirie).

Cependant, certains objectifs chiffrés ont été définis quand cela a été possible (évolution parts modales). Ce PDU est le premier pour le Pays Voironnais, il est donc difficile d'avoir du recul nécessaire pour évaluer des objectifs envisageables. Certaines politiques comme le stationnement des cycles sont en effet toutes nouvelles. Le chiffrage des objectifs s'est avéré un exercice difficile et a été fait dans la mesure du possible. Lors de la révision du PDU et au regard des premières expérimentations réalisées, il sera possible d'y parvenir pour davantage de mesures.

Concernant la qualité de l'air, l'élaboration d'un état des lieux (mesure prioritaire du plan d'actions – action 16 et 25) est un préalable indispensable avant de fixer des objectifs. Le Pays Voironnais pourra donc les fixer qu'après le travail mené par l'ASCOPARG.

b) Manque de chiffrage budgétaire

Le PDU est avant tout un document de planification qui fixe la politique des déplacements pour les 10 années à venir. Il n'a pas vocation à détailler de manière opérationnelle toutes les actions. Il est précisé (page 119) que "les actions ont fait l'objet d'un planning prévisionnel de mise en œuvre et quand cela était possible au regard des éléments disponibles, d'une estimation financière ainsi que de l'identification des maîtres d'ouvrage et des partenaires financiers" (Cf. pages 118 à 119 et 120 à 123). L'estimation des coûts est présentée aux pages 122 et 123.

Lors de la mise en œuvre du PDU, chaque action fera l'objet d'une analyse détaillée. Des études spécifiques permettront de définir plus finement les coûts et les échéances.

Pour certaines thématiques, des documents de programmation annuels et pluriannuels seront réalisés (aménagement des points d'arrêt, des pistes cyclables...).

c) Caractère peu ambitieux des objectifs d'évolution des parts modales

L'évolution des parts modales peut paraître au premier abord peu significative. Il convient de les mettre en rapport avec les volumes des déplacements afin de se rendre compte que la baisse de deux points des parts modales de la voiture sur un territoire périurbain comme le Pays Voironnais correspond effectivement à une véritable inversion de tendance. La mise en place du PDU permettra une économie de 12 500 à 17 500 véhicules/ jour sur le territoire en

2017. Par ailleurs, n'oublions pas que le Pays Voironnais connaît une évolution démographique forte ce qui implique inévitablement un accroissement des déplacements (Cf. pages 124 et 125).

En prenant l'exemple du vélo, l'évolution de la part modale correspond tout de même à une augmentation de 30% par rapport à l'usage actuel.

Il est à noter que la politique globale du Pays Voironnais s'inscrit dans une démarche de développement équilibré du territoire. L'objectif est de développer de manière cohérente l'habitat, l'emploi et les services afin de limiter les déplacements avec les territoires voisins notamment l'Agglomération Grenobloise.

d) Le Comité de suivi du PDU

Les instances de travail créés pour l'élaboration du PDU seront pérennisées afin de travailler sur la mise en œuvre, l'évaluation et le suivi du PDU (Comité de Pilotage, Comité Technique, Comité de Concertation) et travailleront donc sur l'ensemble des thématiques du PDU.

11. Suites données à l'enquête publique par le Pays Voironnais

Ces réponses ont pour objet d'apporter des éléments complémentaires au Commissaire Enquêteur en vue de la rédaction de son rapport d'enquête.

A la suite de la transmission du rapport d'enquête à la préfecture, l'ensemble des remarques formulées au cours de l'enquête publique et dans les avis des personnes publiques associées, ainsi que les conclusions motivées du Commissaire Enquêteur seront présentées aux Comités technique et de Pilotage afin de modifier le projet de PDU en vue de son adoption.

Quoiqu'il en soit, les modifications qui seront apportées ne remettront pas en cause le caractère général du PDU.

Les Comités Technique et de Pilotage se réuniront au cours des mois de septembre et octobre 2007.

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.