

ADTC-Se déplacer autrement

MNEI – 5 place Bir Hakeim 38000 Grenoble

Dans le cadre de ses objectifs et de son champ géographique d'action, "L'ADTC-Se déplacer autrement" a étudié la partie des documents relative à la Mobilité.

Sur le thème de la « Mobilité », l'ADTC est d'accord avec la majorité des objectifs et orientations de ce projet de révision du PLU.

Voici en détail le rappel des points importants et nos remarques.

Déplacements :

- Favoriser un report modal de la voiture vers les autres modes :
 - créer une liaison modes actifs et TC vers la gare de Moirans,
 - privilégier les modes actifs (piétons et vélos) dans le centre bourg et les hameaux,
 - créer des aires de covoiturage sur la commune
 - assurer la continuité des aménagements, par exemple entre le centre bourg et les hameaux.
- Apaiser la vitesse des motorisés, favoriser un partage de la voirie, organiser le stationnement en bordure du centre bourg.
- Limiter les déplacements motorisés :
 - Revaloriser l'activité commerciale et de service en centre bourg
 - Préserver et développer des activités sur les hameaux
 - Piétonniser certaines rues

Remarques :

- Zone de rencontre :
 - Ce n'est pas parce que celle du centre bourg peut générer un sentiment d'insécurité qu'il faudrait la remettre en cause : souvent, le sentiment de peur n'est pas corrélé au niveau de danger réel de l'aménagement (cf. la perception du double sens cyclable par les conducteurs). Les statistiques d'accidentalité sont très favorables aux double-sens cyclables.
 - Le principe d'aménagement de cette zone du centre bourg est à revoir (potelets, barrières, marquage au sol).
 - La développer dans d'autres zones à caractère urbain de la commune, partout où on désire apaiser fortement la vitesse des véhicules et où la mixité des modes est inévitable.
 - Améliorer la communication et la signalétique sur ce type de statut de voirie.
- Modes actifs (piétons et vélos) :
 - Imposer une séparation physique des voies piétonnes et voies cycles en rappel de la loi (ce ne peut être une simple bande tracée sur trottoir), sauf les exceptions que sont les statuts de voie verte et zone de rencontre où la mixité des modes est la règle.
 - Le statut de voie verte ne doit pas être appliqué à des cheminements urbains (internes au centre bourg et aux hameaux), mais plutôt à des liaisons inter-hameaux et inter-villages, et à des berges,

sauf si un axe structurant vélo est prévu avec un statut de piste cyclable par exemple (cf. schéma vélo du Pays Voironnais).

- Organisation des déposes scolaires : pérenniser/développer les pedibus et/ou velobus afin de limiter les déposes en voiture.

ZA Ruby :

Remarques :

- Il est indispensable que le projet d'aménagement urbain intègre :
 - une impossibilité ou une difficulté de transit des véhicules (cf. liaison avec la RD 592), avec une limitation de desserte au strict nécessaire (par exemple livraisons par gros gabarits interdites ou limitées à certains créneaux horaires),
 - des espaces piétons et vélos séparés physiquement, et en continuité avec les aménagements existants et futurs (cf. schéma vélo du Pays Voironnais),
 - une desserte par un (ou des) arrêts TC.

Activité agricole :

Remarques :

- La pérennisation des zones agricoles ne doit pas être contradictoire avec la pérennisation/création de chemins pédestres.

12 août 2021

Bernard Bouvier

Administrateur de l'ADTC-Se déplacer autrement
pour le Voironnais