



VOREPPE  
ré·invente  
VOREPPE

ÉTATS GÉNÉRAUX DE VOREPPE

Acte II

L'organisation de la mobilité :  
Restitution des débats- 16 avril 2025

## Rappel de la démarche



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

### Acte I des États généraux

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

### Acte II des États généraux

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

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

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

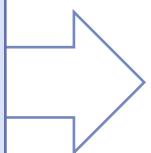
Brique n° 3 : le lien entre  
le quartier du Chevalon  
et la ville

Brique n° 4 :  
l'organisation de la  
mobilité

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

Mise en débat :  
**mercredi 12 mars**

Construction du  
compromis  
**mercredi 16 avril**





### Pourquoi un débat sur l'organisation de la mobilité ?

- **L'organisation de la mobilité, l'un des 2 principaux sujets d'inquiétude des voreppins**
  - Manque d'offre en transport en commun
  - Embouteillages
  - Saturation des parkings
  - Manques d'infrastructures pour les modes doux
- **L'organisation de la mobilité, l'un des 7 grands compromis issus de l'Acte I des États généraux de Voreppe**
  - La nécessité de mieux articuler construction, espaces publics et mobilité

### Les éléments de diagnostic partagés

- **La mobilité à l'échelle de la région urbaine grenobloise**
- **La mobilité à l'échelle du Pays Voironnais**
- **La mobilité à l'échelle de Voreppe**
  
- **Le Plan Local des Déplacements de 2012**
- **L'évolution de l'offre de TC dans le Pays Voironnais**
- **Le schéma des mobilités douces**
- **Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM)**
  
- **Les propositions du Comité citoyen s'agissant de la mobilité**

### Les sujets mis en débat lors de l'atelier du 12 mars

- **La place de la voiture :**
  - La place de la voiture dans l'espace public
  - L'organisation du stationnement
  - L'amélioration de la sécurité
- **Le développement des modes doux**
  - Quels aménagements et actions prioritaires ?
  - Quels points noirs résorber en priorité ?



## Les compromis ayant émergé à l'issue de la présentation du 19 février et des débats du 12 mars



### 1- Penser la mobilité

#### La mobilité : avant tout un problème d'aménagement du territoire

- **L'explosion de la mobilité est liée à la mise en œuvre des principes de l'urbanisme fonctionnaliste à partir des années 60.**
  - Séparation des fonctions et spécialisation des espaces par usage
  - Organisation de la ville et du territoire facilitant l'usage de la voiture
- Plus on éclate les fonctions, plus on spécialise les espaces, **plus on génère de la mobilité**
- Plus on s'étale, plus on s'éloigne des centralités, **plus on se rend dépendant de la voiture individuelle**
- **La première stratégie en terme d'organisation de la mobilité n'est pas une stratégie de report modal (*de la voiture vers les TC et modes actifs*) mais une stratégie visant à réduire les besoins de mobilité**
  - Sortir de l'urbanisme fonctionnaliste et **revenir sur une logique de mixité fonctionnelle afin de réduire les besoins de mobilité**
  - **Penser la mobilité avant la construction** et non après



### 1- Penser la mobilité

#### Repenser la place de la voiture

- **La voiture, un mode de déplacement aujourd'hui incontournable, notamment pour certains usages.**  
Mais la nécessité de :
  - Réduire la dépendance et l'usage systématique de la voiture
  - Réduire les impacts négatifs de la voiture dans le fonctionnement de la ville et sa place dans l'espace public
- L'évolution du rapport à la voiture, **de la propriété à l'usage**
- **La répartition des coût masqués** de la voiture entre les ménages et les collectivités
- **L'organisation du stationnement**, une politique clé qui ne fait pas consensus
- La gestion des **flux de transit**
- L'organisation d'une **circulation apaisée**
- **Pour continuer à utiliser la voiture, il est nécessaire de privilégier d'autres modes pour les usages où elle n'est pas indispensable**
  - Une majorité de déplacements internes à la commune
  - Une majorité de déplacements de courtes ou de très courtes distances (40% des déplacements de moins de 2 km)
  - Une majorité de déplacements « non contraints »

**Donner la priorité aux modes doux pour l'ensemble des déplacements internes à la commune**



### 2- Repenser la place de la voiture

#### L'évolution du rapport à la voiture, de la propriété à l'usage

- **Un enjeu clé : diminuer le nombre de véhicule par ménage** (l'enjeu du 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> véhicule)

	Voreppe	Voiron	Grenoble
Au moins 1 voiture	91,8%	79,9%	61,8%
1 voiture	44,7%	53,4%	50,1%
2 voitures et plus	47,1%	36,5%	11,7%

- Développer l'offre d'autopartage (y compris de véhicules privés)
- Développer les pratiques de co-voiturage
- Développement de l'usage combiné modes doux/train

#### La répartition des coûts masqués de la voiture

- **La gestion des « auto-immobiles »**
  - 90% du temps, une automobile sont à l'arrêt
  - La dépense publique en France pour le stationnement est supérieure à la dépense publique pour les transport en commun
  - La difficulté des ménages dans certains type de territoire à accepter d'assumer le coût financier du stationnement de leur propre véhicule
- Faire évaluer les attitudes/Rendre transparent le coût pour la collectivité de l'organisation du stationnement
- Organiser une réglementation plus stricte de l'usage de l'espace public



### 2- Repenser la place de la voiture

#### Le stationnement, une politique clé qui ne fait pas consensus

- **Les contradictions d'un « entre deux »**
  - Pour certains, la nécessité de réduire l'offre de stationnement pour encourager l'évolution des comportements en matière de mobilité et réduire la place de la voiture particulière
  - Pour d'autre, l'équation « Plus de parking = plus de voiture », une doxa technocratique et une contradiction entre la réduction du nombre de place de parking par logement dans les règlements d'urbanisme et la volonté de limiter la présence de la voiture dans l'espace public
- Des règles du nombre de stationnement par logement prévue dans le PLU à rediscuter
- Un nombre de place de parking par logement qui doivent tenir compte de l'accès à d'autres mode de déplacement (Distance à la gare, distance à une ligne structurante de TC...)
- **L'impact de la diminution des espaces à vivre sur le stationnement**
  - Une baisse, dans les construction neuves non seulement des espaces à vivre mais aussi des espaces de rangement (placards, caves, greniers...)
  - Des parkings de plus en plus dévoyé de leur fonction initiale et utilisés à des fin de stockage et de rangement
- Étudier l'hypothèse d'une systématisation des box ouverts



### 2- Repenser la place de la voiture

#### La gestion des flux de transit

- **Une circulation locale fortement perturbée par les flux de transit**
- **Des flux de transit important qui n'empruntent pas les axes qui leur sont destinés**
- La remise en débat de la gratuité de la section autoroutière entre Champfeuillet et le péage de Voreppe

#### L'organisation d'une circulation apaisée

- **Des vitesses excessives qui posent des questions de sécurité**
- La réduction des largeurs de voiries
- Le passage à 30 km/heure
- La mise en place de dispositif de contrôle de la vitesse à l'intérieur de la commune



### 3- Donner la priorité aux modes doux pour l'ensemble des déplacements internes à la commune

#### Une organisation de l'espace public qui ne donne plus la priorité à la voiture

- **Une omniprésence de la voiture qui contraint fortement la pratique des autres modes**
  - **Une omniprésence de la voiture qui exclut certaines catégories de population (cf, la place des enfants dans l'espace public, la place des personnes fragiles )**
    - Redonner de la place au enfants dans l'espace public et leur capacité à être autonome
    - Anticiper les effets du vieillissement et adapter les espaces publics
- Réduire la place consacrée à la voiture
  - Donner la priorité aux modes actifs dans l'ensemble des aménagements et ré-aménagement

#### La question centrale de la sécurité

- **On ne peut organiser un développement important de la pratique des modes actifs sans un effort significatif d'amélioration de la sécurité des déplacement**
- Concentrer les investissements communaux en matière de mobilité sur les aménagements et la création d'axes sécurisés

#### Un point de vigilance : les non mobiles et le vieillissement

- **Attention à ce qu'une politique visant à privilégier les modes actifs dans les déplacement internes de la commune ne conduise pas isoler une partie de la population**
- Développer des navettes internes à la commune
  - Développer des solutions type « taxi brousse »