

**ARTER**

paysage | urbanisme | mobilité



Siège social

Parc d'Activités Côte Rousse

180, rue du Genevois

73000 Chambéry

Tél. 09 80 34 81 16

Fax 09 85 34 81 16



[contact@arter-agence.fr](mailto:contact@arter-agence.fr)

[www.arter-agence.fr](http://www.arter-agence.fr)



Élaboration du plan de circulation et de  
stationnement

**CRÊTS-EN-BELLEDONNE**

Phase 1 - Diagnostic  
Janvier 2019

# Sommaire

Préambule .....	3
<b>DIAGNOSTIC</b> ///	<b>4</b>
<b>CONTEXTE URBAIN</b> .....	<b>5</b>
Contexte géographique.....	6
Données INSEE concernant les déplacements domicile <> travail.....	7
Pôles générateurs de déplacements.....	8
<b>RÉSEAUX   FLUX</b> .....	<b>9</b>
Accessibilité et hiérarchie du réseau routier .....	10
Organisation des circulations motorisées.....	11
Mesures de modération de trafic.....	12
Modération du trafic centre-ville - zone 30.....	13
Aménagement des réseaux   profils en travers .....	14
Réseau piéton .....	22
Réseau de transports en commun.....	23
Plan de comptage .....	24
Diagramme d'écoulement HPM (7h45-8h45) et capacité utilisée .....	25
Diagramme d'écoulement HPS (17h15-18h15) et capacité utilisée .....	26
<b>STATIONNEMENT</b> .....	<b>27</b>
Organisation de l'offre de stationnement.....	28
Enquête de rotation et secteurs d'analyse.....	29
<b>SYNTHÈSE ET ENJEUX</b> .....	<b>41</b>
Synthèse du diagnostic et enjeux .....	42



## Une commune souhaitant requalifier son centre-bourg ancien

La commune de Crêts-en-Belledonne souhaite renforcer l'attractivité de son centre et répondre au sentiment d'insécurité exprimé par la population. Ce sentiment d'insécurité semble essentiellement lié à la répartition de l'espace public entre les différentes catégories d'utilisateurs (piétons, bus, voitures, cycles...). Afin de pouvoir identifier clairement ces problématiques et bénéficier de propositions permettant d'améliorer le cadre de vie de la commune, cette étude a été initiée par la commune.

## Une méthodologie en trois temps

Afin de répondre aux besoins de la commune, cette étude se déroulera en trois temps. Le premier temps consistera en la réalisation d'un diagnostic de l'état actuel du secteur d'étude permettant d'observer les forces et faiblesses du territoire. Sur la base de ce diagnostic seront élaborés plusieurs scénarios contrastés ayant comme but de répondre aux objectifs élaborés lors de la première phase. Enfin, après la sélection de la part des élus d'un scénario, celui-ci sera soumis à des tests sur le terrain permettant de pouvoir évaluer son efficacité et donc de pouvoir procéder à des ajustements si nécessaire.

////////////////////

# DIAGNOSTIC

////////////////////



# CONTEXTE URBAIN



# Contexte géographique

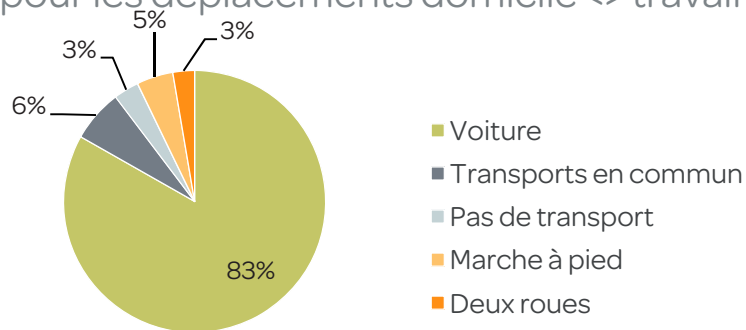


## Un périmètre d'étude élargi et restreint

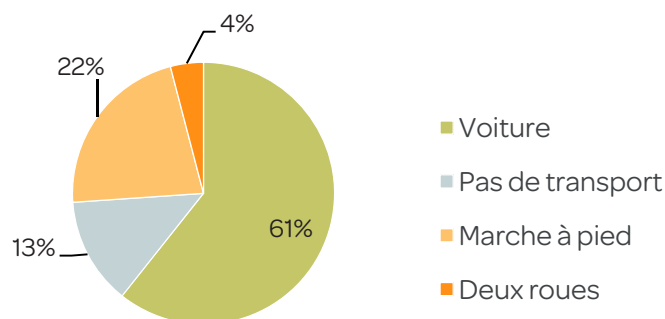
En fonction des types de relevé effectués et du niveau de détail nécessaire, deux périmètres d'études ont été établis. Le premier périmètre correspond au cadrage de la carte ci-contre et comprend l'ensemble du centre (centre historique, quartiers pavillonnaires et concentration de commerces et services au niveau du Colruyt). Le périmètre restreint s'organise autour de quatre axes : La Grand Rue, La Rue du Champ Sappey, La Rue des Écoles et l'Avenue d'Uriage. Ce périmètre correspond aux secteurs les plus sensibles à l'heure actuelle du fait de la présence d'écoles, de commerces et donc de flux VL et piétons importants.

# Données INSEE concernant les déplacements domicile <> travail

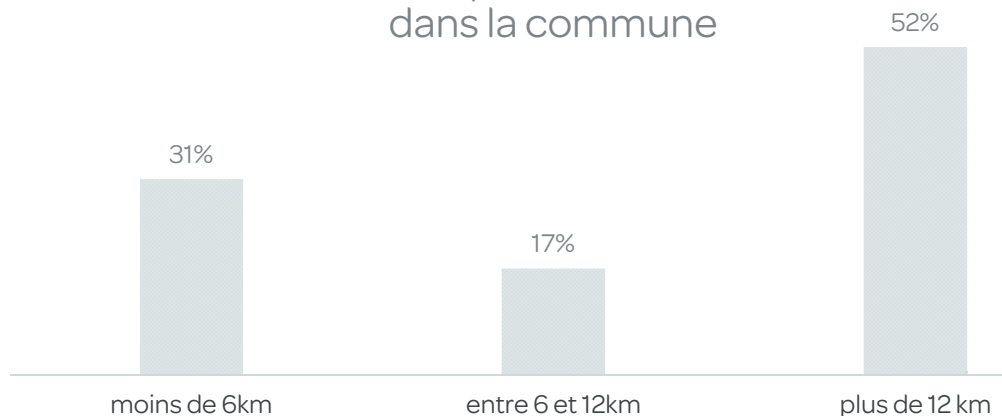
Part modale des actifs résidant sur la commune pour les déplacements domicile <> travail



Part modale des actifs pour les déplacements domicile <> travail (déplacements internes)



Distance Domicile/Travail des actifs résidents dans la commune



## 83% des déplacements domicile <>travail s'effectuent en voiture

Les graphiques ci-contre ont été élaborés à partir des fichiers-détails de l'INSEE produit lors du recensement de la population (données 2015). Les informations fournies permettent notamment de connaître la répartition modale des habitants de la commune pour les déplacements domicile-travail. Crêt-en-Belledonne comptait 3419 habitants en 2015, dont 1 531 personnes possédant un emploi. Une majorité de ces actifs, 83% (1275 personnes), utilisent leur voiture pour se rendre au travail tandis que 6% (100 personnes) ont recours aux transports en commun (ligne 6200, réseau tougo...).

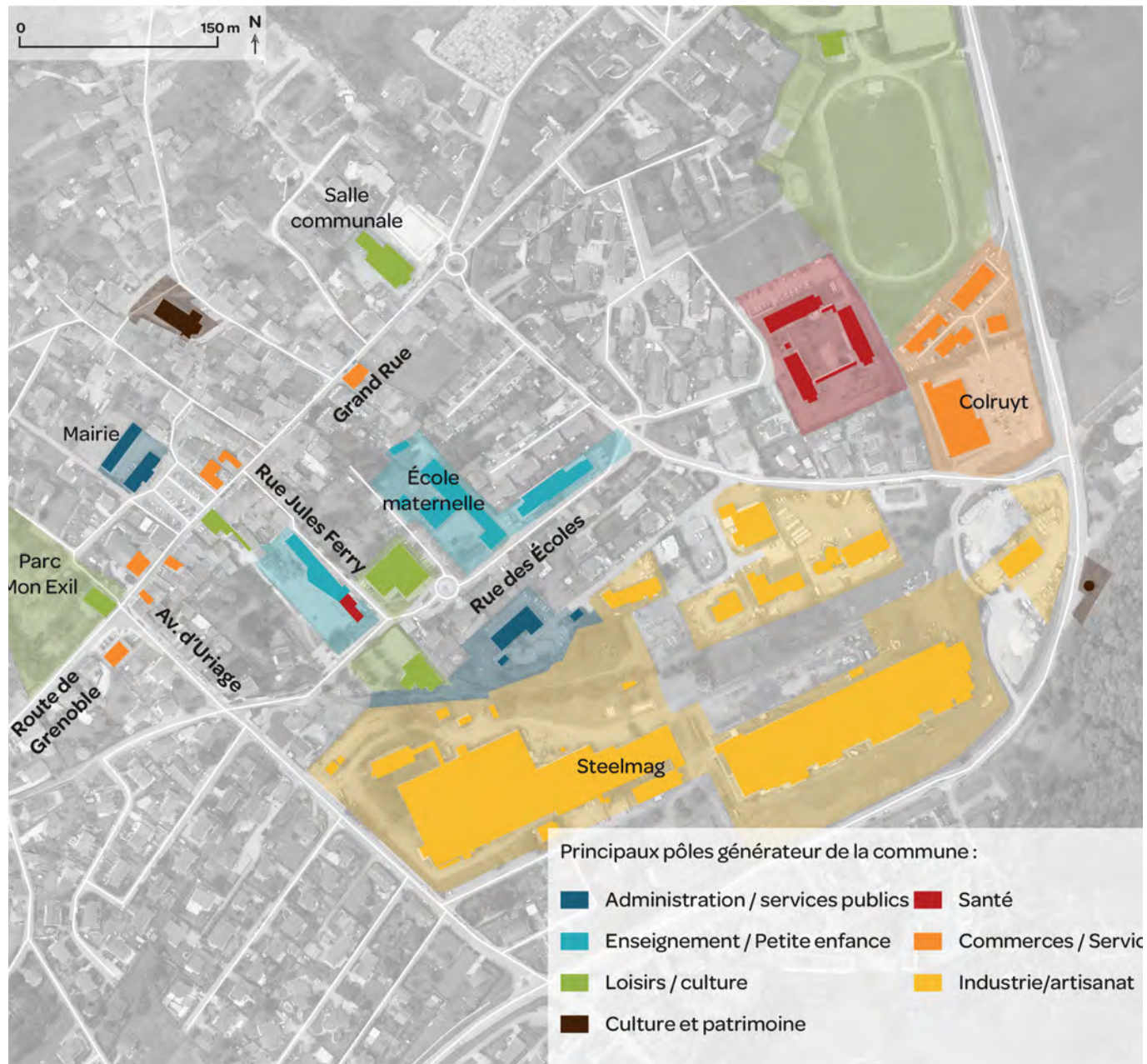
## Un quart des actifs travaillant dans la commune se déplacent à pied ou à vélo

Parmi les habitants de la commune travaillant au sein de celle-ci, 180 (61%) se rendent au travail en voiture et 80 (26%) ont recours au vélo ou à la marche à pieds. Par ailleurs, il apparaît que 31% de actifs de la commune travaillent à moins de six kilomètres de celle-ci, ce qui représente un potentiel pour le développement des modes doux.

## La taux de motorisation est de 1.52 voiture par ménage

Le taux de motorisation correspond à l'équipement automobile des ménages. Dans le cas de Crêts-en-Belledonne celui-ci est de 1.52 voiture par ménage (données de comparaison : Novalaise : 1.52, La Ravoire : 1.35, Valloire : 1.62)

# Pôles générateurs de déplacements



## Une vie locale importante

La carte ci-contre présente les principales activités susceptibles de générer des déplacements (motorisés ou non). Cette carte permet d'observer une densité importante d'activités et services dans le centre ancien et sur sa périphérie.

## En périphérie, un pôle industriel et de service

Au Sud-Est du centre ancien se concentrent des activités industrielles importantes avec la présence de l'imprimerie Bristol et de l'entreprise Steelmag. La présence de ces entreprises implique l'éventuel passage de convoi exceptionnel imposant une voirie adaptée à ces derniers. Par ailleurs, c'est également au Sud-Est du centre qu'est implantée la grande surface Colruyt ainsi que le pôle médical. Du fait de leur proximité avec le centre (~700.m depuis la mairie), ces activités sont susceptibles de générer des usagers à pieds ou en vélos.

## Une concentration de commerce et service d'opportunité dans la Grand Rue

Dans la Grand Rue, il est relevé plusieurs commerces dit «d'opportunité», c'est à dire des commerces de fréquentation de courte durée (Boulangerie, tabac-presse) impliquant, pour les automobilistes, un arrêt rapide et à proximité immédiate du commerce.

## La Rue des Écoles concentre les activités scolaires

C'est le long de la Rue des Écoles que se concentrent l'ensemble des établissements scolaires (crèche et école maternelle/primaire).

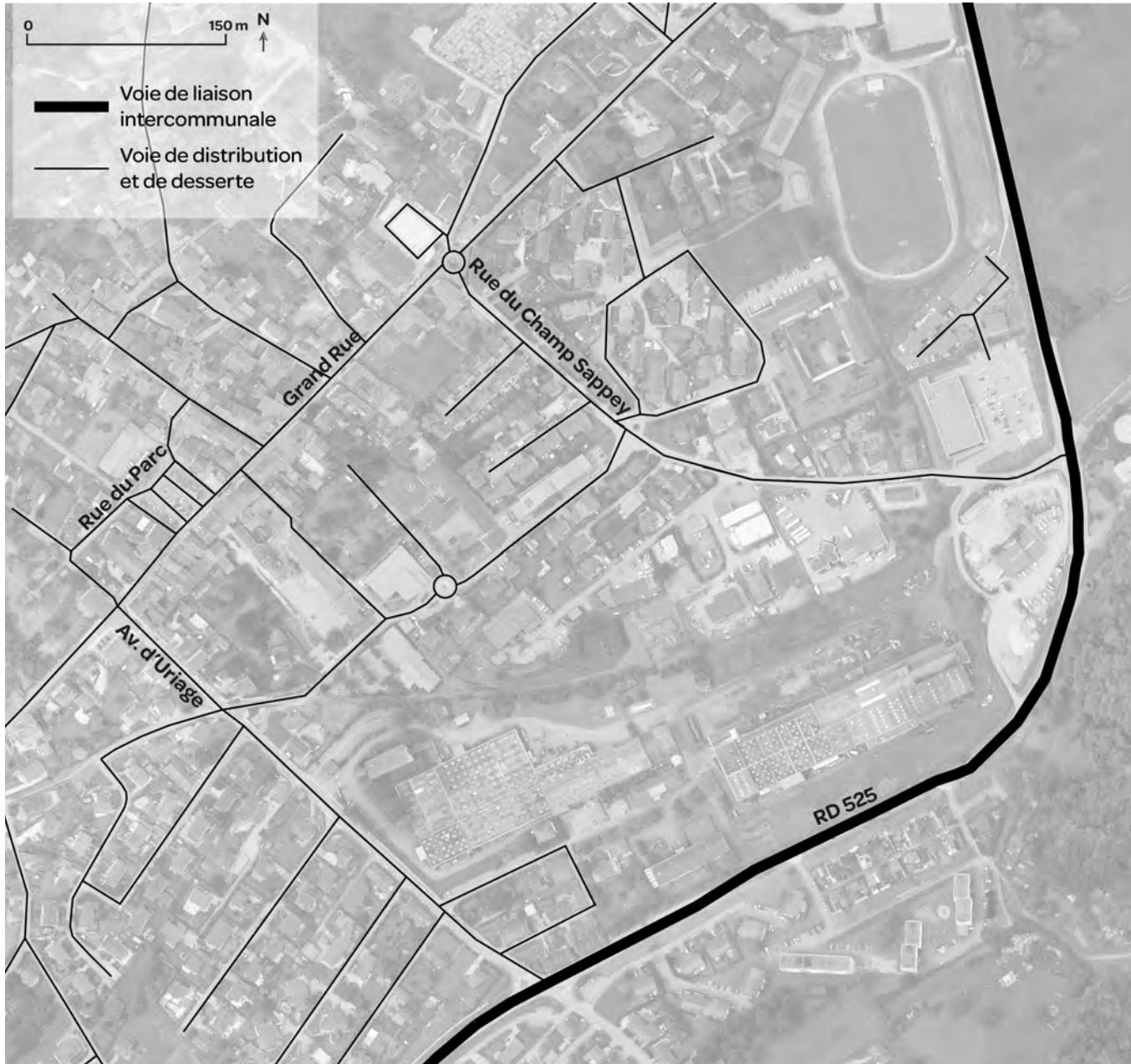




# RÉSEAUX | FLUX



# Accessibilité et hiérarchie du réseau routier



## Hiérarchie du Réseau Routier

Hiérarchiser un réseau consiste à **classer les voiries suivant la fonction que l'aménageur(s) souhaite qu'elles remplissent :**

- **Liaison intercommunale (transit).**
- **Distribution et liaison inter-quartier.**
- **Desserte locale.**

La hiérarchie du réseau routier doit se traduire sur le territoire par une réglementation et **des aménagements adaptés à la fonction première de l'axe** (régime de vitesse, largeur de la voirie, mixité des modes...)

Ainsi les voies identifiées comme étant des voies de liaisons intercommunales devront permettre la circulation efficace des usagers souhaitant relier deux communes externes au territoire, tandis qu'une voie de desserte donnera la priorité à la vie locale.

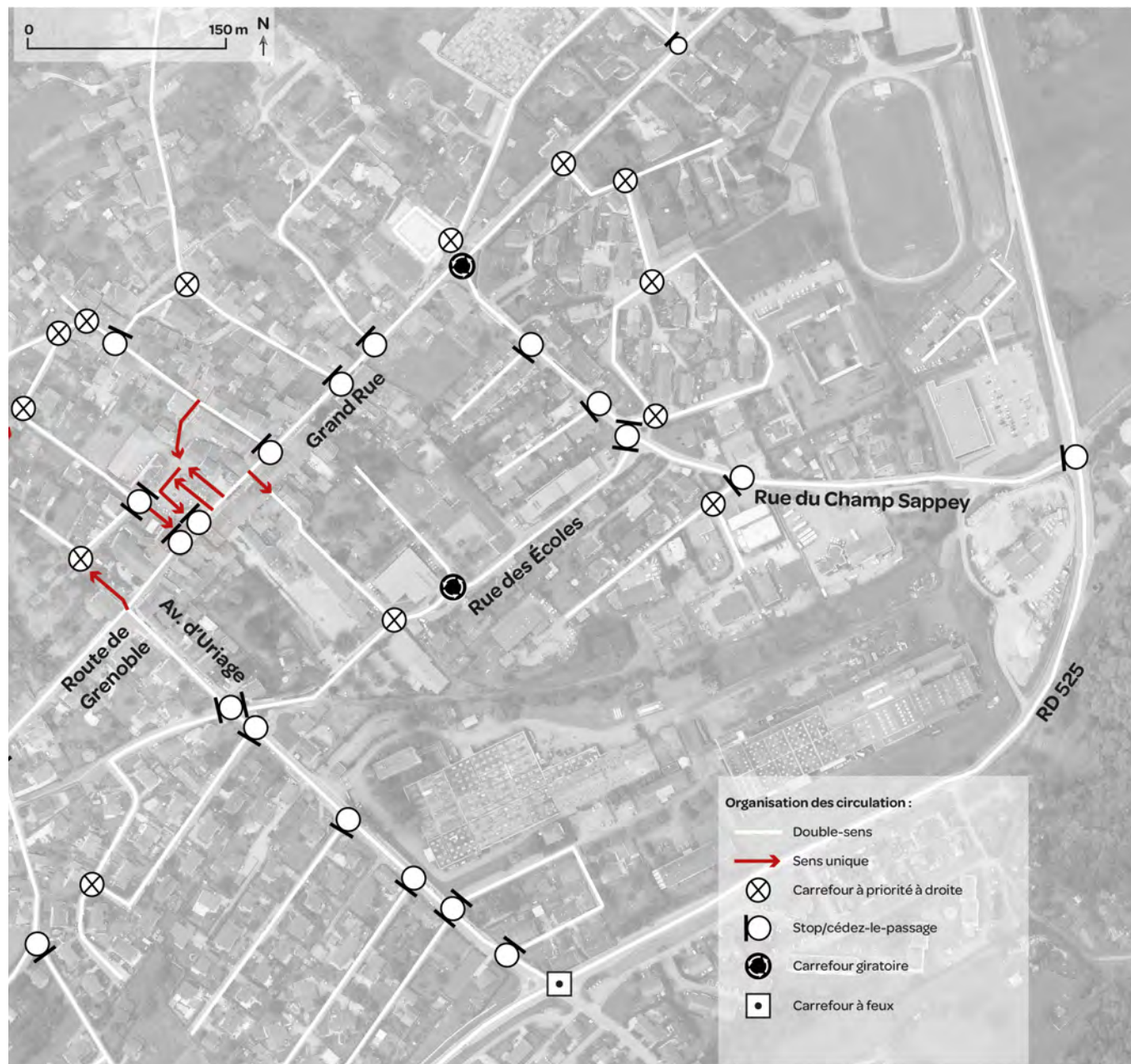
## Des éléments de hiérarchie dans le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT

Le SCoT de la Région de Grenoble établit la Route Départementale 525 comme la voie de liaison intercommunale à l'échelle de la vallée devant donc accueillir les usagers en transit (liaison Grenoble <> Allevard par exemple).

## Une absence de hiérarchie dans le centre

Dans le cœur de la commune il n'a pas été établi de hiérarchie entre les différentes voies qui occupent de fait les fonction de voie et de desserte. Cette hiérarchie doit être définie à partir d'un choix politique de la part des élus.

# Organisation des circulations motorisées



## Une majorité de voie à double-sens

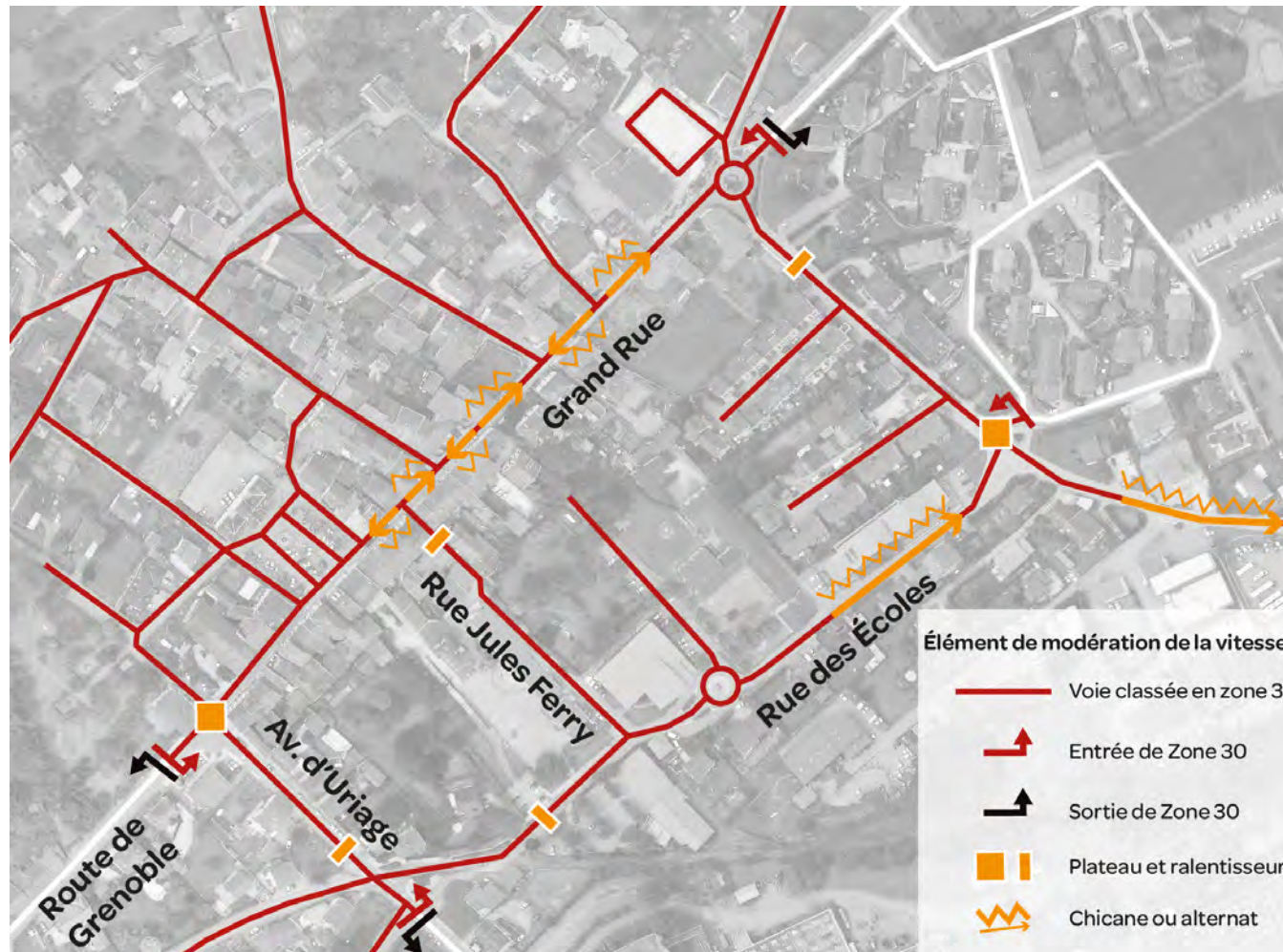
La carte ci-contre présente l'organisation des circulations au sein de la commune, c'est à dire les voies à double-sens et les sens uniques ainsi que la manière dont sont gérés les carrefours (rond-point, cédez le passage...). Il ressort que très peu de voie sont organisées à sens unique et que celles-ci sont concentrées autour de la place de la Mairie. La rue en sens unique bordant l'Ouest de la Place de la Mairie (continuité de la Rue de la Marguiron) bénéficie d'une mauvaise visibilité au niveau de son croisement avec la Grand Rue.

## Un réseau maillé

Au sein de la commune, le réseau est maillé c'est à dire qu'il offre plusieurs possibilités pour rejoindre deux même points (en empruntant la Rue des Écoles, la Grand Rue ou la RD525 par exemple). Toutefois, ce maillage est relativement lâche et tends donc à prioriser certains itinéraires. Ainsi pour relier la Rue du Champ Sappey depuis la Route de Grenoble, la Grand Rue et la Rue des Écoles reste des axes plus concurrentiel que la RD525.

## La Grand Rue/Champ Sappey/Uriage apparaissent comme des voies de distribution

La majorité des carrefours au sein de la commune sont aménagés avec des stops ou cédez-le-passage. De fait, ces aménagements donnent la priorité à certaines voies comme la Grand Rue, l'Avenue d'Uriage et la Rue du Champ Sappey.



## L'ensemble du centre ancien est réglementé en zone 30 mais n'est pas aménagé réglementairement

La carte ci-contre présente les mesures de modération de la vitesse ainsi que les aménagement de modération du trafic. Il apparait que l'ensemble du centre est situé à l'intérieur d'une zone 30. Cette réglementation est en accord avec les objectifs recherchés dans le centre (partage de l'espace public entre les piétons et les véhicules motorisés). Toutefois l'aménagement actuel ne correspond pas aux recommandations du CEREMA la manière d'aménager de type de zone à modération de vitesse (Cf. page suivante).

## De nombreux éléments de modération du trafic

Il a été relevé de nombreux éléments visant à réduire la vitesse au sein du centre-bourg (Alternat, dos d'âne, plateaux traversants...). Parmi ces éléments, certains ont été aménagés sciemment (alternat devant la crèche par exemple) tandis que d'autres aménagements font office d'outil modérateur de la vitesse, même s'il ne s'agit pas de leur finalité première (stationnement le long de la Grand Rue par exemple). Cela étant, la multiplicité de ces aménagements est le signe d'une volonté de répondre à des vitesses trop excessives à l'intérieur du centre provoquant des nuisances (sentiment d'insécurité, nuisances sonores...).

# Modération du trafic centre-ville - zone 30



## La zone 30 (extraits du code de la route)

Dispositif réglementaire apparu en 1990 dans le code de route français, qui a évolué. A terme, plus de 70% de la voirie en agglomération devrait devenir de la zone 30.

«**La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire** en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules.»

«Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en **facilitant les traversées pour les piétons** et l'usage du vélo en favorisant la **cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée**»

«Plusieurs types d'espaces publics peuvent être rencontrés parmi lesquels par exemple : des **rues résidentielles** ou de lotissement, des **rues de commerce de proximité**, rue de distribution du quartier, un tronçon d'un **axe de transit avec présence forte de traversée piétonne...**»



Grenoble - ZAC de Bonne (38)



Dunkerque - rue Ronarc'h (59)



La Motte Servolex - rue des Allobroges (73)



Saint-Valery - Rue d'Argoules (60)



Barby - rue de l'église (73)

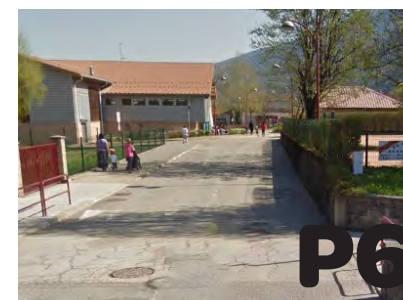
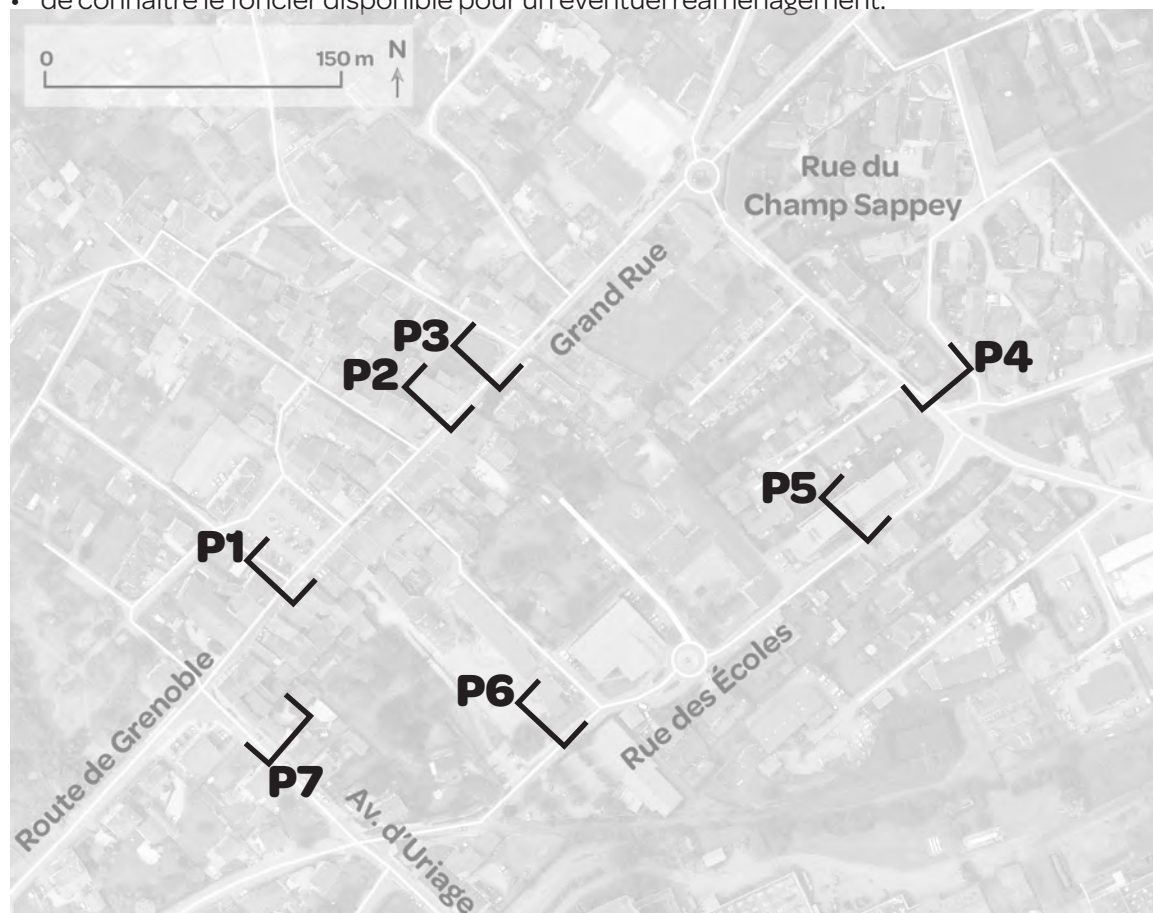


# Aménagement des réseaux | profils en travers

Les pages suivantes illustrent les relevés des profils en travers caractéristiques, effectués in situ.

L'analyse des profils en travers permet :

- de mettre en évidence la répartition actuelle de l'espace public au profit des divers usages et modes de transport,
- d'évaluer la cohérence entre l'aménagement, le statut actuel de l'axe et ses usages
- de connaître le foncier disponible pour un éventuel réaménagement.



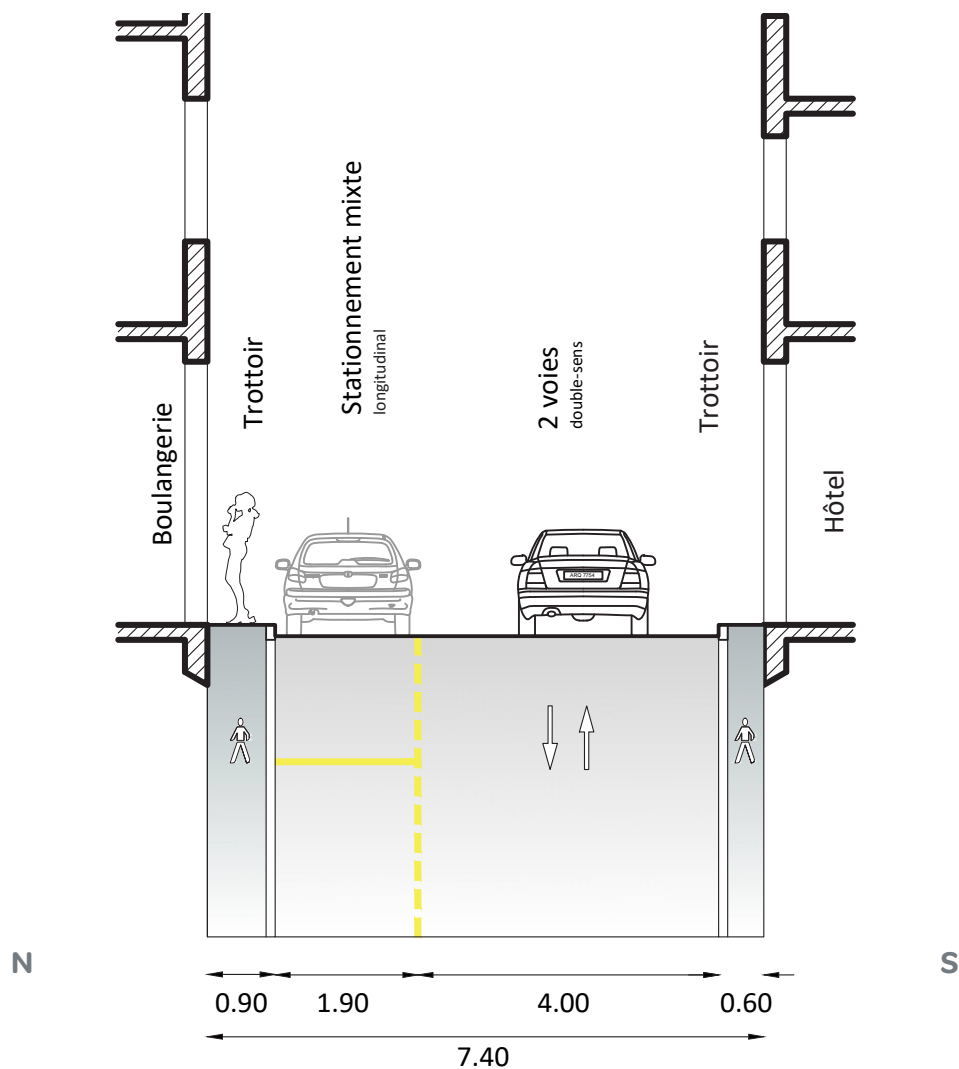
CONTEXTE URBAIN

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

# Aménagement des réseaux | profils en travers

## P1 - Grand Rue (section devant la boulangerie)



Échelle 1/100ème

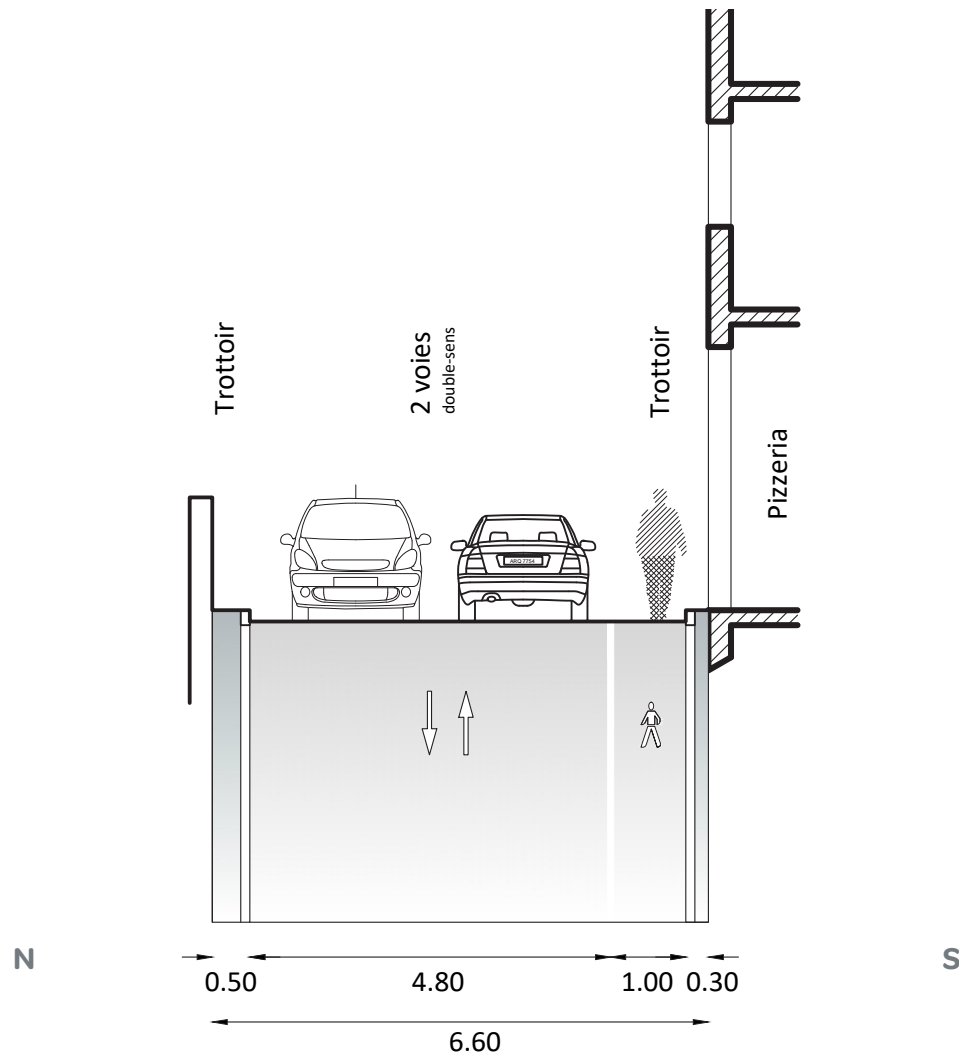


Points-clés :

- 7.40 mètres de foncier disponibles.
- Trottoirs inconfortables de 0.9 mètre maximum.
- 1.90 mètre de stationnement minute longitudinal.
- Une voie à double-sens de 4.00 mètres de large permettant le croisement à vitesse réduite de deux véhicules légers. Le croisement entre un bus et un véhicule léger est problématique.
- Réglementairement, l'aménagement ne correspond pas à une zone 30.

# Aménagement des réseaux | profils en travers

## P2 - Grand Rue (section sans stationnement)

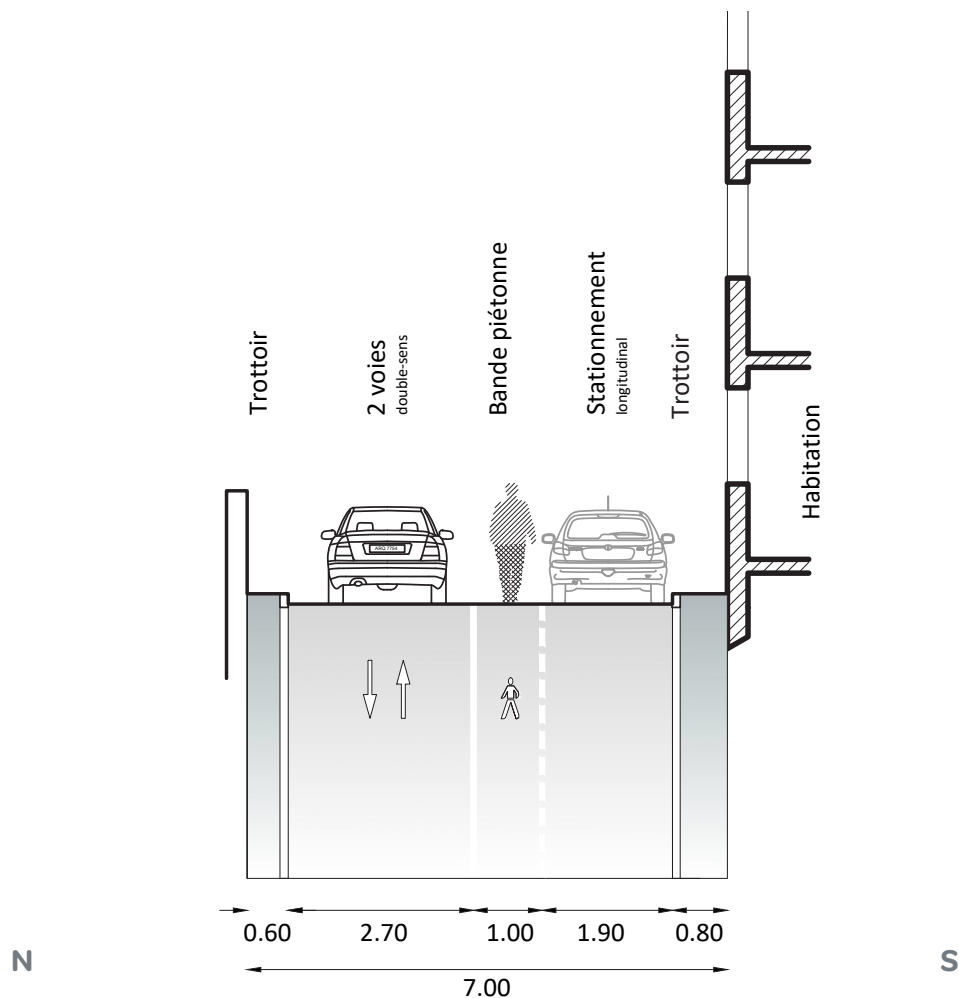


Points-clés :

- 6.60 mètres de foncier disponible.
- Cheminement inconfortable de 1.00 mètre maximum.
- 1 voie à double-sens de 4.80 mètres permettant le croisement d'un poids lourds et d'une voiture à vitesse réduite.
- Réglementairement, l'aménagement ne correspond pas à une zone 30.



## P3 - Grand Rue (section avec stationnement)

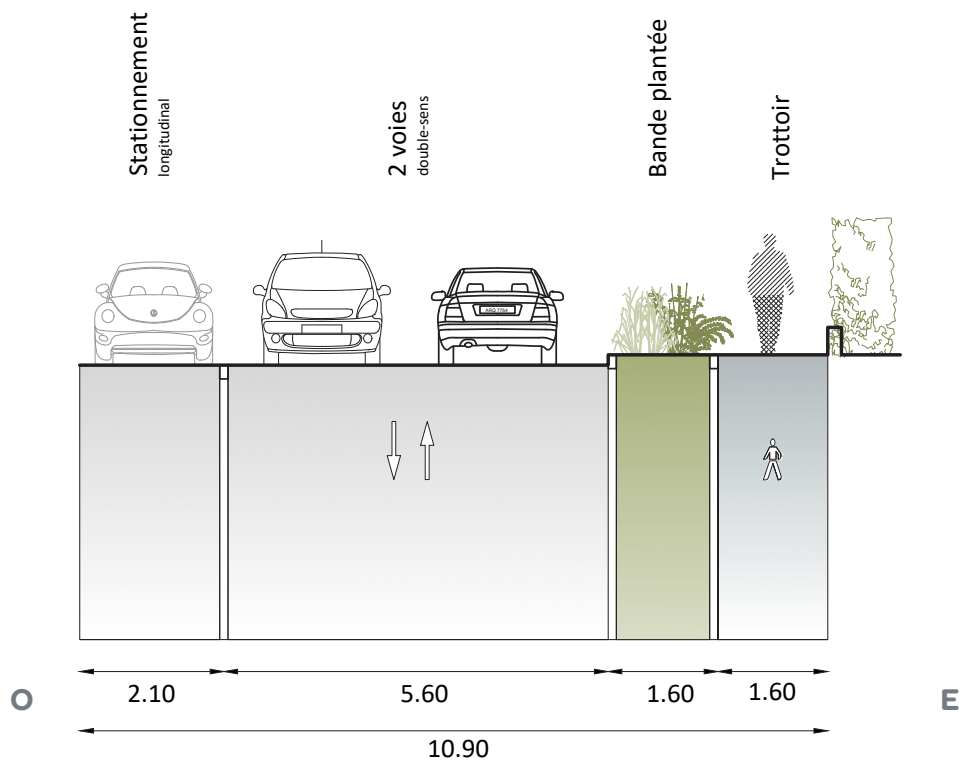


Points-clés :

- 7.00 mètres de foncier disponible.
- Cheminement piéton inconfortable de 1.00 mètre, compris entre une bande de stationnement et la voie de circulation.
- Une voie à double-sens de 2.70 mètres de large fonctionnant sur le principe de l'alternat. La voie ne permet pas le passage d'un bus ou poids-lourds sans empiéter sur le cheminement piéton.
- Stationnement longitudinal de 1.90 mètre de large faisant office d'alternat.
- Réglementairement, l'aménagement ne correspond pas à une zone 30.

# Aménagement des réseaux | profils en travers

P4 - Rue du Champ Sappey



Points-clés :

- 10.90 mètres de foncier disponible.
- Trottoir confortable de 1.60 mètre de large.
- Une voie à double-sens permettant le croisement de deux poids-lourds à vitesse réduite.
- Une bande de stationnement longitudinal de 2.10 mètres.
- Réglementairement, l'aménagement correspond pas à une zone 30.

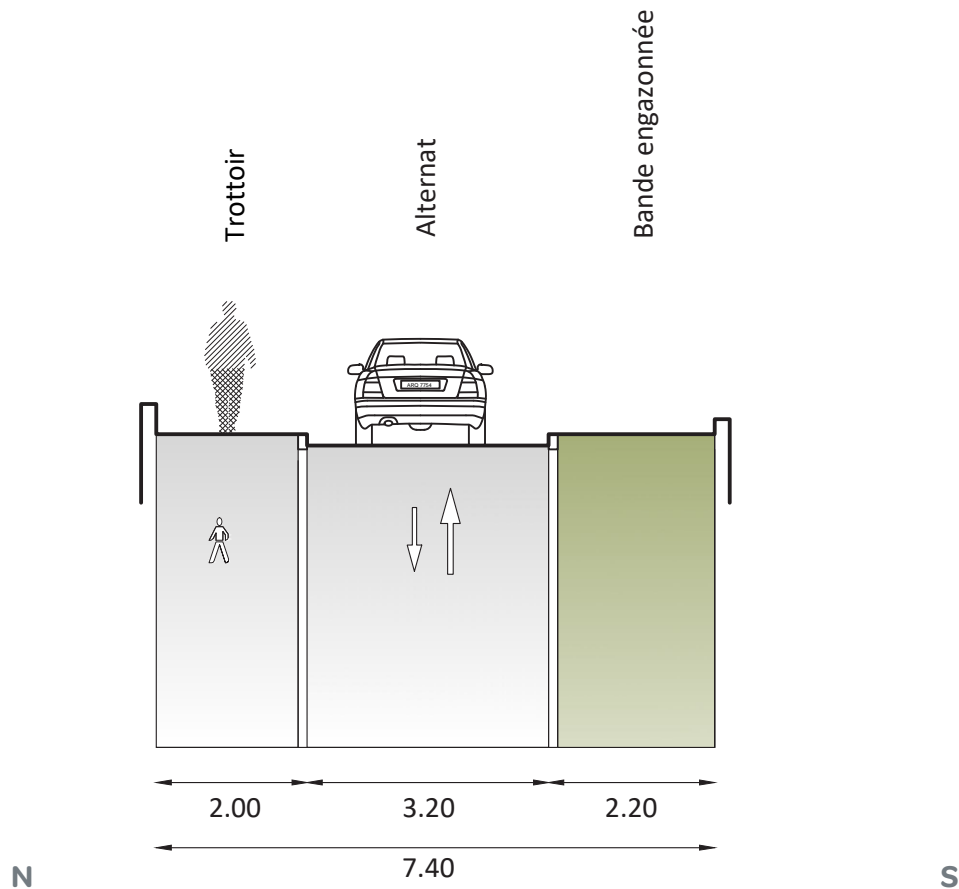
CONTEXTE URBAIN

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

# Aménagement des réseaux | profils en travers

P5 - Rue des Écoles (section devant la crèche)

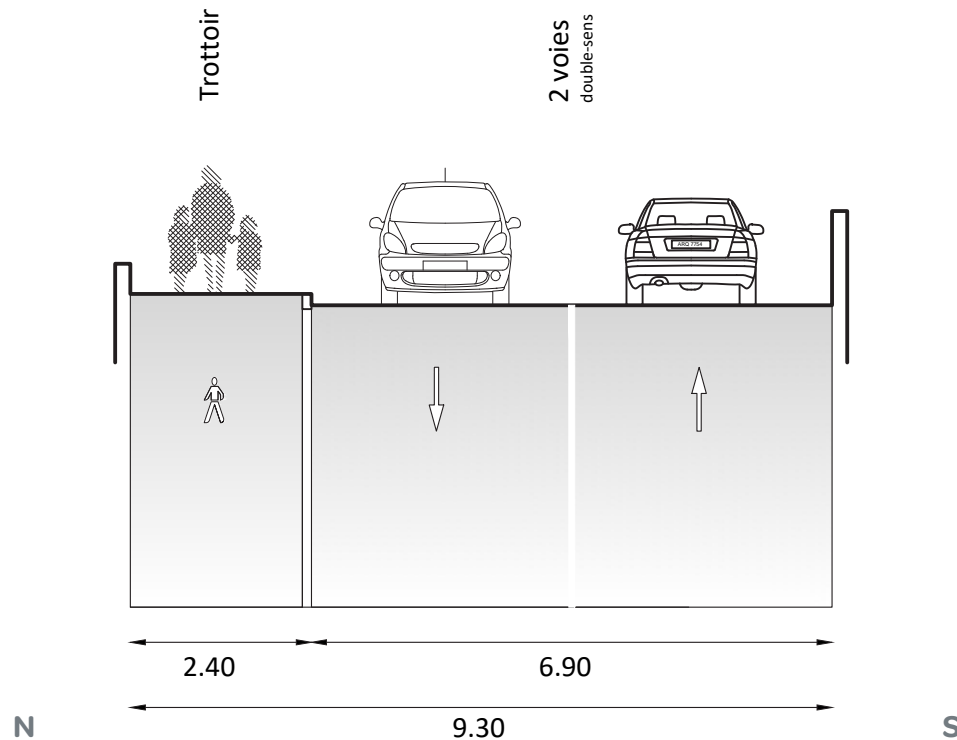


Points-clés :

- 7.40 mètres de foncier de foncier disponible.
- Trottoir confortable de 2.00 mètres.
- Une voie en alternat de 3.20 de large permettant le passage de bus ou poids-lourds.
- Bande engazonnée de 2.20 mètres de large en alternance avec des sections en enrobées.

# Aménagement des réseaux | profils en travers

P6 - Rue des Écoles (section devant la sortie de l'école primaire)

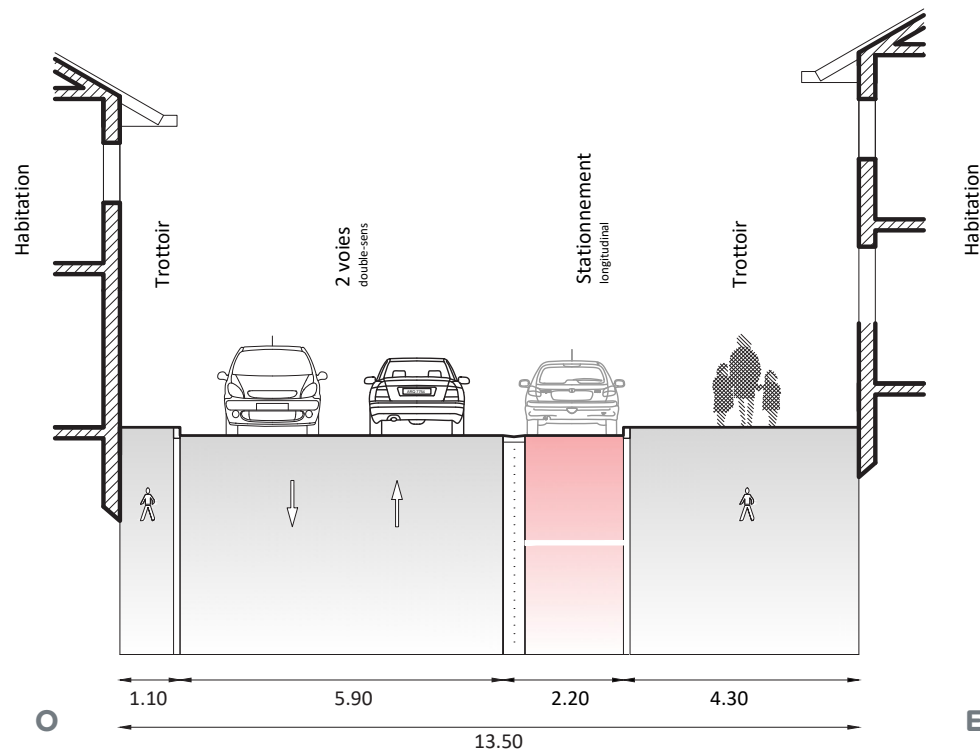


Points-clés :

- 9.30 mètres de foncier disponibles.
- Trottoir très confortable de 2.40 mètres.
- Une voie à double-sens de 6.90 mètres permettant le croisement de poids-lourds à 50km/h ou plus.
- Absence de cheminement piéton au Sud.

# Aménagement des réseaux | profils en travers

P7 - Avenue d'Uriage



Points-clés :

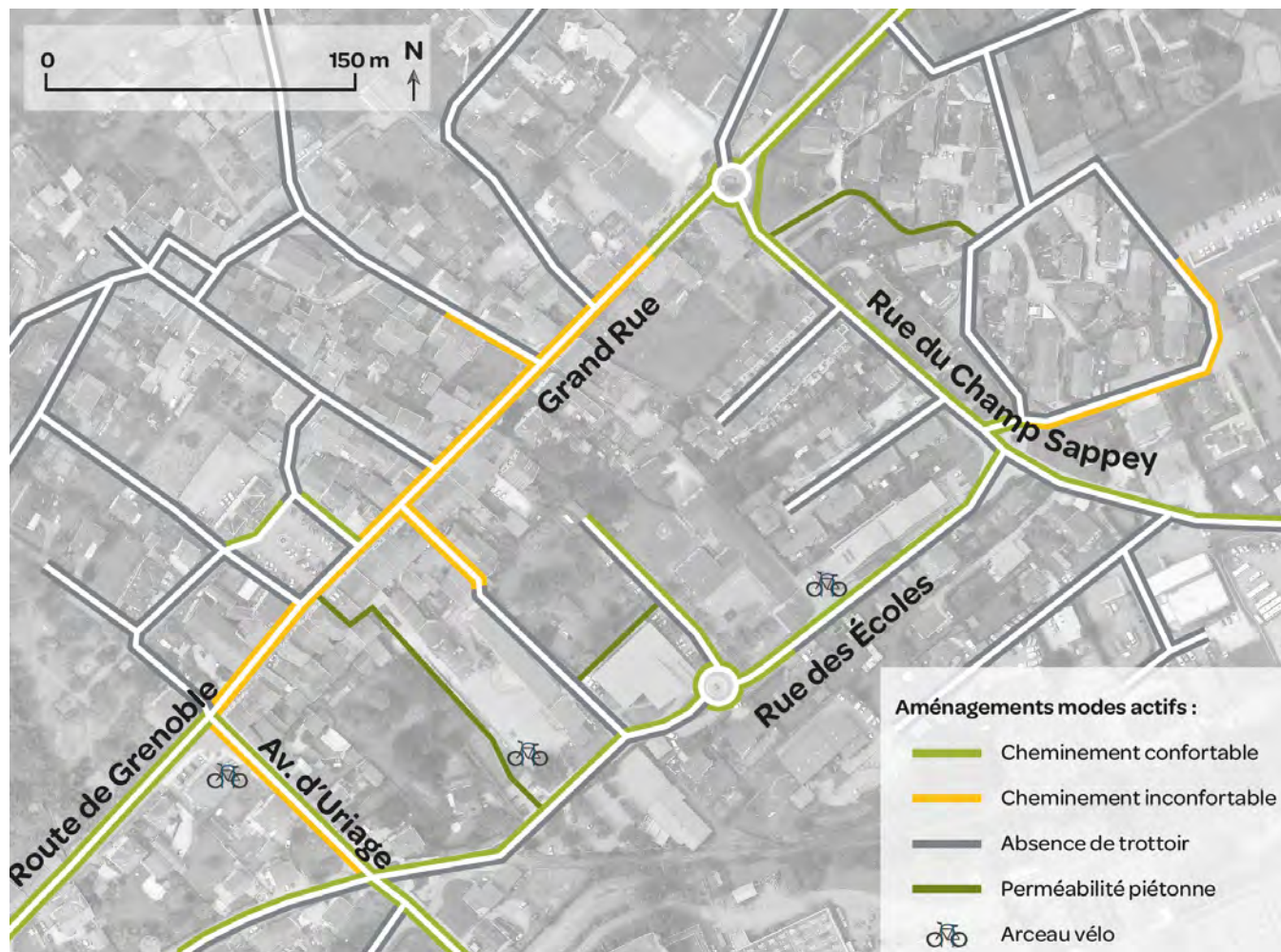
- 13.50 mètres de foncier disponible.
- Trottoir très confortable de 4.30 mètres.
- Une voie à double-sens permettant le croisement de deux voitures à 50km/h.
- Une bande de stationnement longitudinal de 2.20 mètres de large.

CONTEXTE URBAIN

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

# Réseau piéton



## Un aménagement performant à proximité des écoles

La carte ci-contre présente la qualité des aménagements piétons en fonction de leur largeur, de la qualité du revêtement... Il ressort de cette carte la possibilité d'accéder au secteur des écoles en sécurité depuis l'Avenue d'Uriage ou la Rue du Champ Sappey. Lorsque le foncier est étroit, l'aménagement priorise un côté de la voirie pour permettre la création d'un cheminement piéton confortable d'un seul côté plutôt que deux inconfortables. Par ailleurs, quelques perméabilités piétonnes permettent de circuler à travers le centre en étant séparé de la voirie.

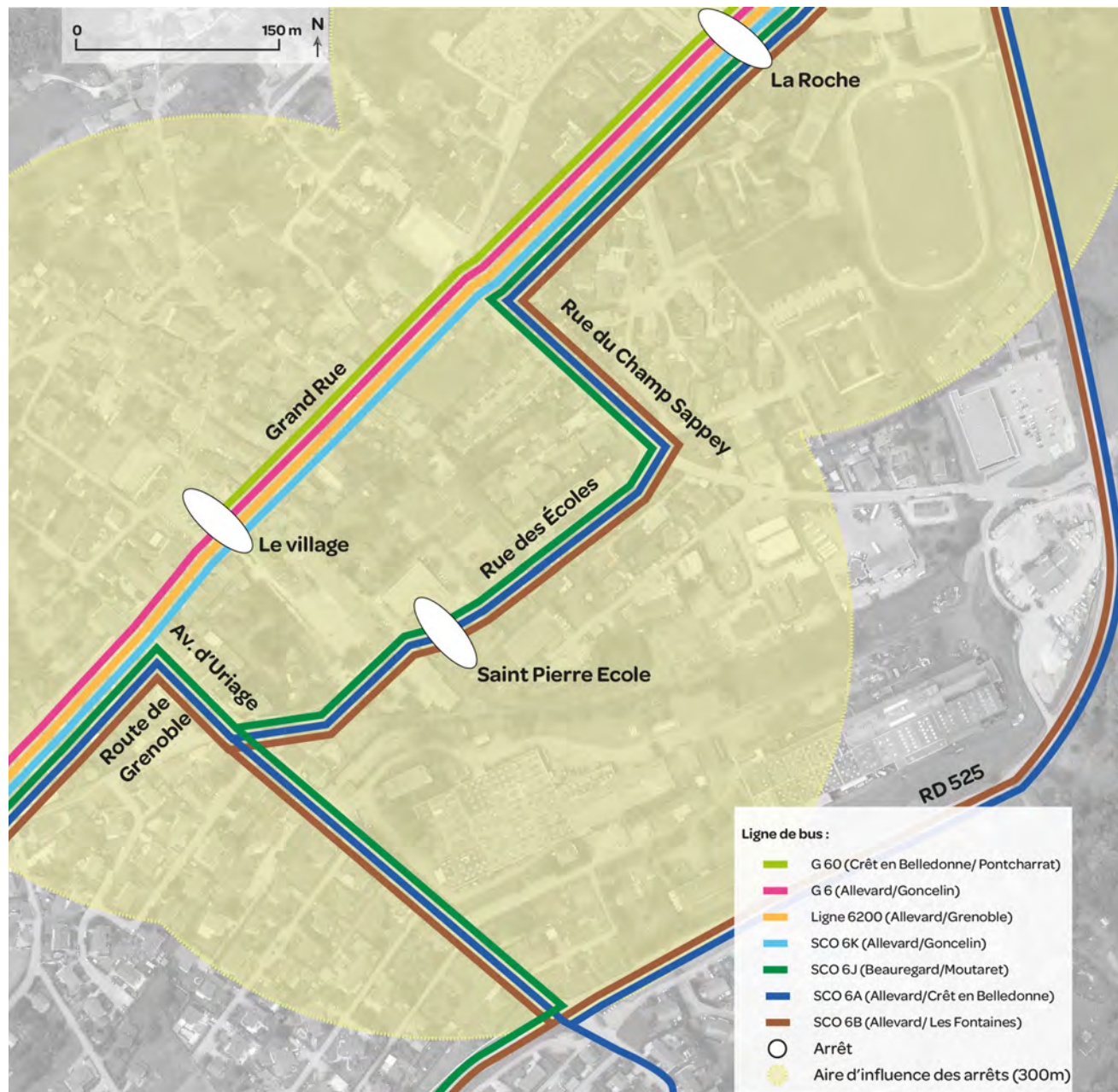
## Des aménagements peu performants le long de la Grand Rue

Le long de la Grand Rue, des aménagements sont présents (trottoirs, bandes matérialisées au sol...). Ceux-ci sont cependant inconfortables car trop étroits ou régulièrement occupés par des véhicules dans le cas des bandes peintes au sol. En dehors de la Grand Rue et des rues citées précédemment, la majorité des autres voies ne possèdent pas d'aménagements spécifiques aux piétons.

## Une absence d'aménagements cyclables

Mise à part la présence d'arceaux vélos à proximité des écoles et de l'auto-école, il n'a pas été relevé d'aménagements dédiés aux cycles (piste ou bande cyclable) dans le centre ancien. Réglementairement, les aménagements cyclables ne sont pas nécessaire en zone 30 (hormis les dispositifs de stationnement).

# Réseau de transports en commun



## Une multiplicité de ligne de transport

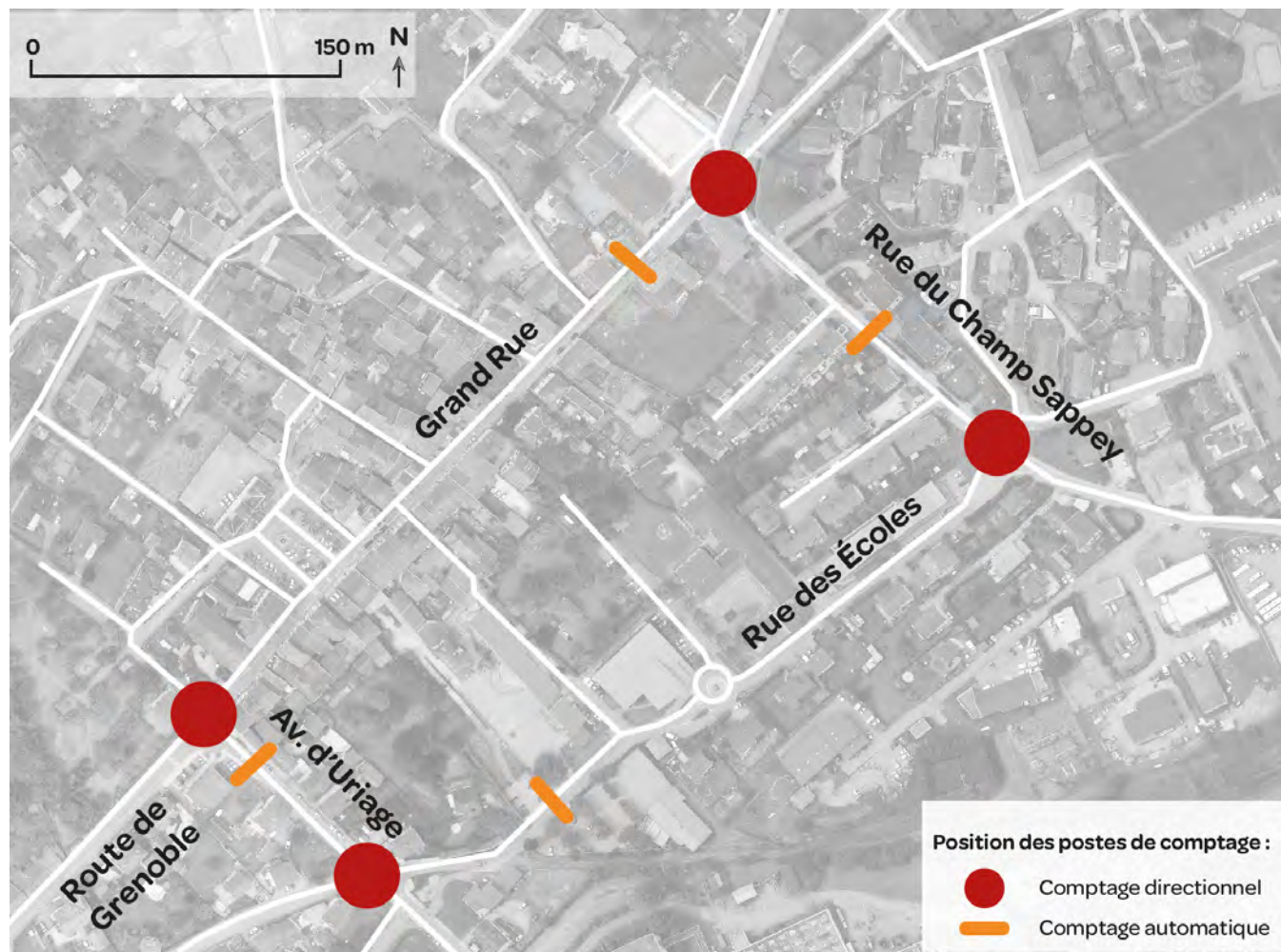
Plusieurs lignes de bus circulent au sein du centre de la commune. Une ligne, la 6200 fait partie du réseau Transisère et permet une liaison régulière avec Grenoble (17 passages par jour au total des deux sens en période scolaire). Les 6 autres lignes relèvent du réseau Tougo et permettent des liaisons régulières vers Pontcharra (ligne G60) et Goncelin (ligne G6) ou des liaisons à destination du public scolaire.

## Trois arrêts au sein de la commune

La commune comporte 3 arrêts à proximité du centre. L'arrêt «La Roche» permet la desserte du Nord de la commune, l'arrêt «Saint-Pierre école» permet la dessertes des scolaires et l'arrêt «Le Village» permet la desserte des résidents du centre ancien. La position de ces trois arrêts permet une desserte efficace du territoire. L'arrêt Sainte-Pierre École connaît régulièrement des dysfonctionnements liés à du stationnement illicite dans les arrêts réservés aux cars.

## Une vitesse commerciale très irrégulière dans la Grand Rue

A partir des données GPS fournies par le réseau Transisère, il est possible de connaître la vitesse des bus de la ligne 6200 à un moment précis. En moyenne, la vitesse des bus le long de la Grand Rue est de 10.00 km/h. Toutefois, il est observé de grandes différences de vitesses en fonction des passages avec un maximum de 13.50 km/h et un minimum de 4.30 km/h. Ces fortes variations des vitesses sont révélatrices des problèmes rencontrés par les bus pour traverser la Grand Rue (en cas de croisement avec d'autres véhicules). Ces difficultés sont également ressorties lors des ateliers publics ou des entretiens avec les services municipaux.



## Réalisation de deux types de comptages

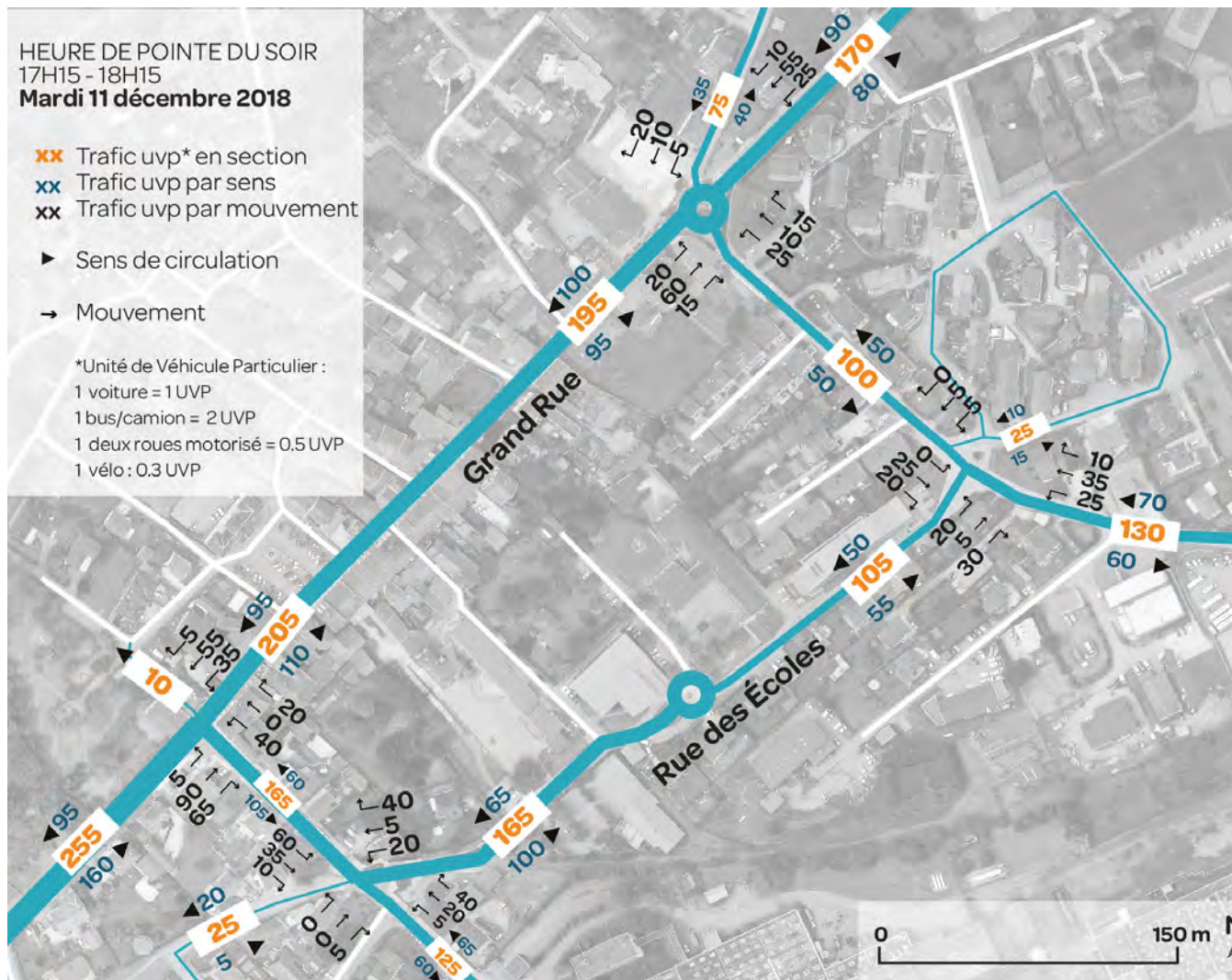
Afin de connaître le nombre de véhicules en circulation au sein de la commune, une campagne de comptage a été réalisée à partir du lundi 10 décembre 2018. Deux types de comptage ont été réalisés :

- Des comptages automatiques : ces comptages consistent en la pose de tube pneumatique au sol qui enregistre le nombre de véhicule passant sur les tubes ainsi que leur vitesse et leur catégorie (VL/PL...). Ces comptages ont été réalisés du lundi 10 décembre au dimanche 16 décembre 2018.
- Des comptages directionnels : Ces comptages sont situés au niveau des carrefours et ont pour objectif de connaître le poids de chaque mouvement (tout droit/tourne à gauche...) dans le carrefour afin de pouvoir en évaluer la capacité. Ces comptages ont été réalisés le mardi 11 décembre aux périodes de pointe du matin (7h00-9h00) et du soir (16h15-18h15)





# Diagramme d'écoulement HPS (17h15-18h15) et capacité utilisée



## Des charges trafics plus importante à l'HPS

A l'Heure de Pointe du Soir il est constaté des charges trafics plus importantes qu'à l'HPM tout en restant inférieures au seuil de saturation. Le soir l'axe le plus chargé est la Route de Grenoble avec 255 UVP/h. En comparaison avec le matin il est constaté une concentration des flux sur l'itinéraire Route de Grenoble <> Grand Rue avec des charges trafics plus important que sur les autres rues (205 UVP/h sur la Grand Rue et environ 100 UVP/h sur les autres axes). La section Sud de la Rue des Écoles conserve des charges trafics un peu plus importantes que sur les autres axes (165 UVP/h contre 105 UVP/h pour l'accès Nord).

## Des carrefours possédant de grandes réserve de capacité

A partir des comptages directionnels, il est possible de calculer la capacité des carrefours. Ceux-ci possèdent une grande réserve de capacité avec une réserve minimale de 68 % pour le carrefour entre la Rue des Écoles et l'Avenue d'Uriage dans le détail, voici la réserve de capacité de chaque carrefour à l'HPM/HPS :

- Carrefour Grand Rue/Av. d'Uriage : 72% / 68%
- Carrefour Grand Rue/Champ Sappey : 92%/88%
- Carrefour Champ Sappey/Écoles : 79%/79%
- Carrefour Écoles/Av.d'Uriage : 68%/77%

## Des charges journalières faibles

Les comptages automatiques montre des charges journalières peu élevées au sein de la commune , à savoir :

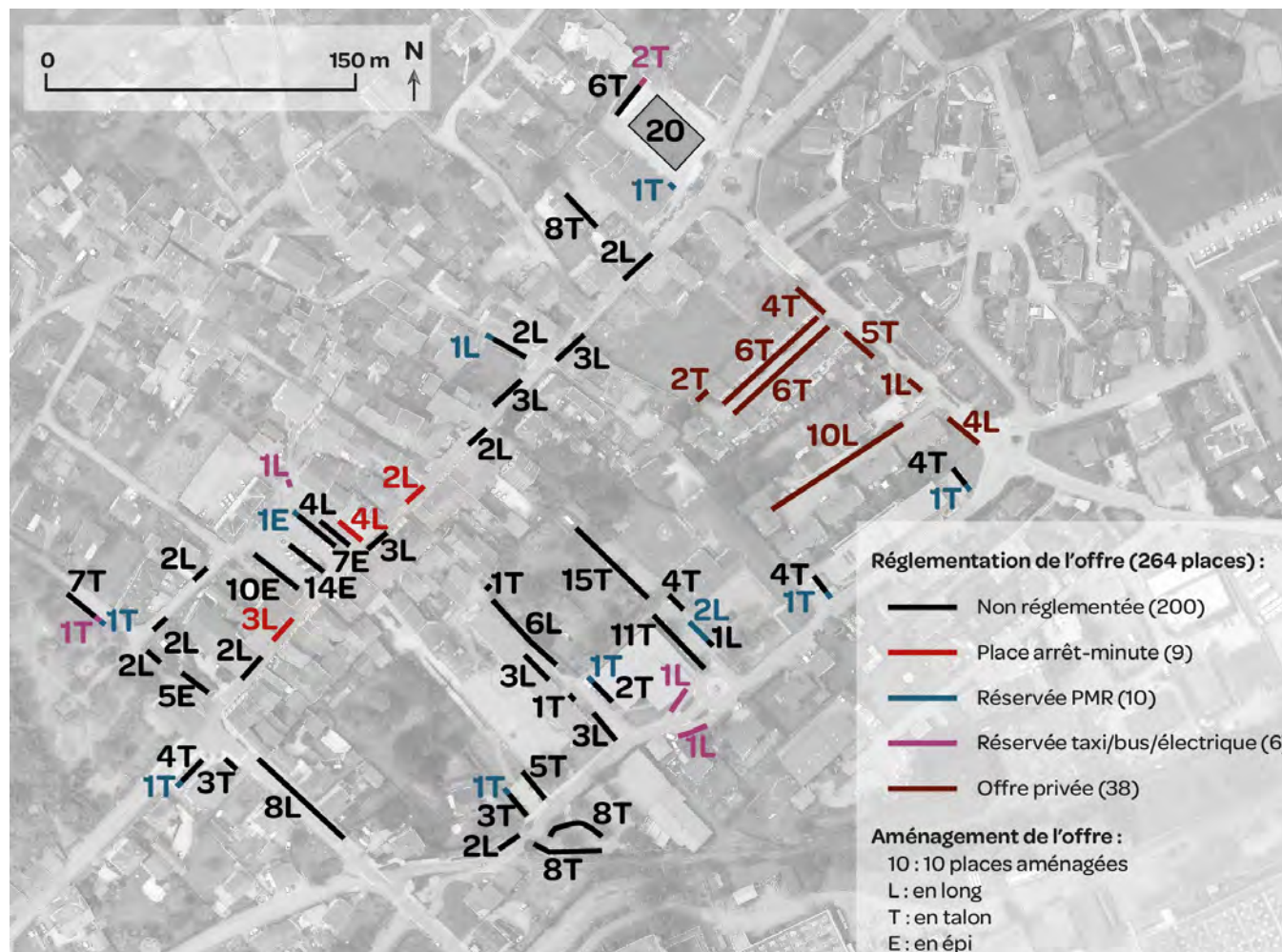
- Avenue d'Uriage : 1 024 veh/jours
- Rue des Écoles : 796 veh/jours
- Rue du Champ Sappey : 739 veh/jours
- Grand Rue : 1 687 veh/jours



# STATIONNEMENT



# Organisation de l'offre de stationnement



## 264 places de stationnement

La carte ci-contre présente le relevé de l'offre de stationnement au sein de la commune, répartie en fonction des caractéristiques de chaque place. Au total, 264 places ont été recensées, elles se répartissent de la manière suivante :

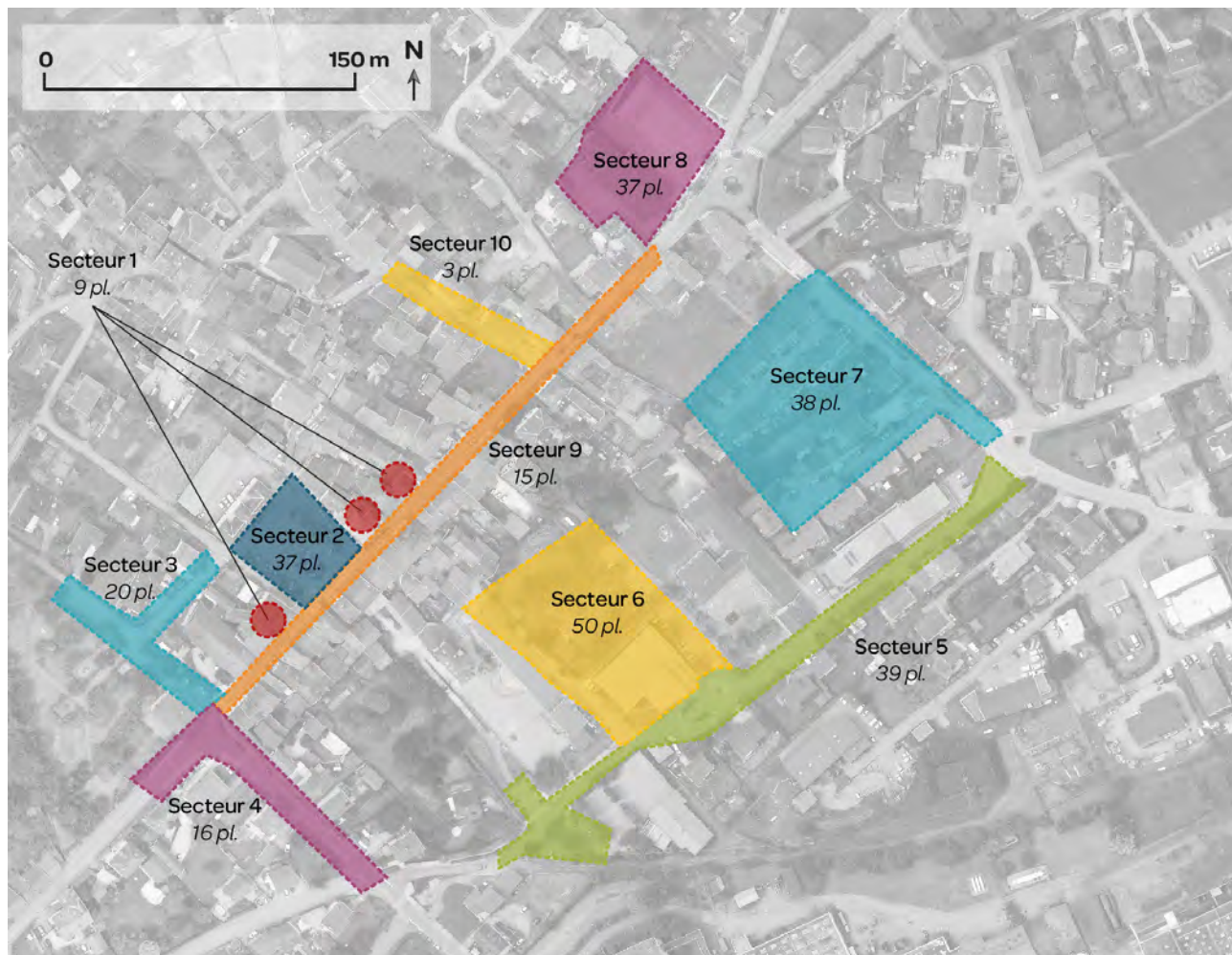
- 200 places non-réglémentées.
- 38 places privées non barrières (lotissement).
- 11 Places GIC-GIG.
- 9 places arrêts-minute.
- 6 places réservées à des usages particuliers dont 2 places bus, 2 places taxis et 2 place dédiées à la recharge des véhicules électriques.

## Un aménagement lisible

La qualité de l'aménagement de l'offre de stationnement est satisfaisant dans l'ensemble avec le recours à du marquage au sol et de la signalisation verticale. Aussi, les situations de stationnement illicites ne peuvent pas être attribuées à un mauvais marquage de l'offre de stationnement.



# Enquête de rotation et secteurs d'analyse



## Réalisation d'une enquête de rotation

Afin de pouvoir compléter les données disponibles sur l'offre de stationnement, une enquête de rotation a été réalisée le mardi 11 décembre 2018 de 7h00 à 20h00. Il n'a pas été recensé d'événement particulier lors de cette journée (travaux, manifestation particulière...). L'enquête de rotation consiste à relever toutes les heures les premiers numéros des plaques minéralogiques des voitures en stationnement. Ces relevés permettent de connaître le nombre de voitures stationnées à chaque heure ainsi que la durée de stationnement de chaque véhicule. A partir de la durée de stationnement, il est possible de déduire les motifs de stationnement des usagers (accès aux commerces, actifs, résidents...). Lors de l'enquête, il a également été relevé le nombre de véhicules en situation de stationnement illicite, c'est-à-dire en stationnement soit hors des places matérialisées, soit sur des places réservées à d'autres usagers (taxi, GiG-GIC).

## Un découpage en 10 secteurs d'étude

Les résultats de l'enquête ont été regroupés par secteur de manière à obtenir des ensemble cohérent. Les secteurs sont les suivants :

- Secteur 1 : Places-minute le long de la Grand Rue
- Secteur 2 : Place de la Mairie
- Secteur 3 : Parc Mon Exil
- Secteur 4 : Avenue d'Uriage
- Secteur 5 : Rue des Écoles
- Secteur 6 : Perpendiculaires à la rue des Écoles
- Secteur 7 : Quartier pavillonnaire
- Secteur 8 : Place du foyer
- Secteur 9 : Grand Rue hors places-minute
- Secteur 10 : Rue de l'Église

# Distinction usagers/usages

Le pourcentage d'USAGERS précise la part relative de chaque catégorie d'usager (courte, moyenne, longue durée, ventouses et présents à 7h00 et 20h00).

Le pourcentage d'USAGES précise la part de chaque catégorie dans la consommation effective de l'offre.

L'offre consommée de stationnement est entendue en heures X places. Dans l'exemple ci-contre, si la durée de l'enquête est de 13 heures l'offre est donc de 26 heures X places.

Sur l'exemple ci-contre, la place de gauche a été utilisée par 13 usagers de courte durée au cours de l'enquête. La place de droite a été utilisée par le même usager (un véhicule ventouse) durant toute la période de l'enquête.

Ainsi les usagers de courte durée représentent 93% des usagers vus, mais ils n'ont fait usage que de 50% de l'offre (13 heures X places). A l'inverse, le véhicule ventouse représente 7% des usagers (1/14). Ce véhicule a également consommé 50% des heures X places consommées (13).

Plus la part des usagers de courte durée est élevée, plus le taux de rotation est élevé (nombre moyen d'usagers à utiliser une même place durant l'enquête).

Il est observé 3 taux de rotation complémentaires :

- Rotation/à la capacité : à observer lorsque l'occupation est élevée (proche de 100%).
- Rotation/ à l'occupation maximale : à observer lorsque l'occupation maximale dépasse significativement et/ou régulièrement 100%
- Rotation / à l'occupation moyenne : à observer lorsque l'occupation maximale est faible.



USAGERS

USAGES



■ Véhicules de courte durée (< 2H)

■ Véhicules ventouses

## Ensemble du secteur d'étude

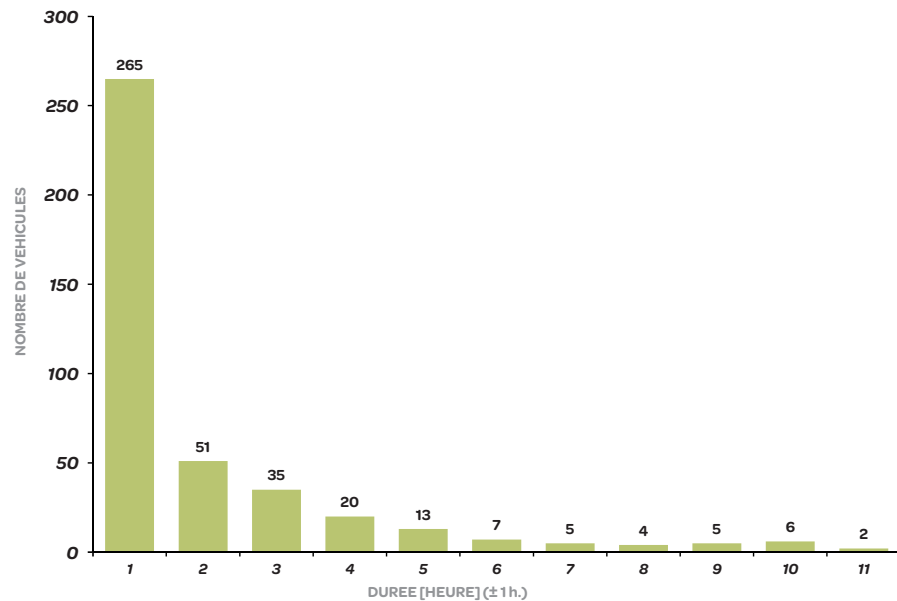
### Eléments de base

Capacité théorique	264	places	
Véhicules vus	691	dont	110 illicites

### Occupation & mouvements

Occupation maximale :	74%
Occupation moyenne :	57%
Occupation minimale :	50%

### Durées de stationnement



Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

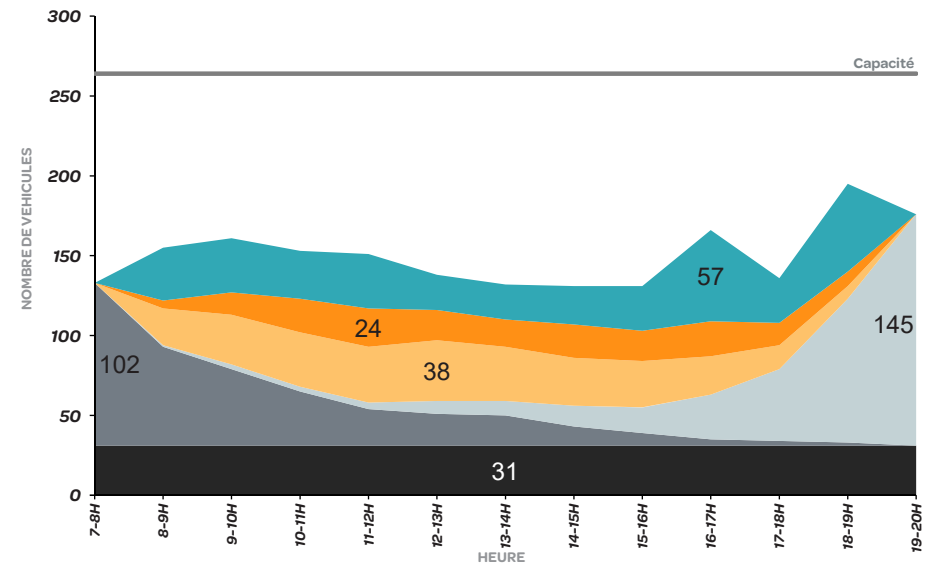
### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	2,6
Par rapport à l'occupation maximale :	3,5
Par rapport à l'occupation moyenne :	4,6

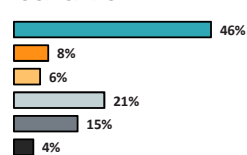


- Sur les 264 places enquêtées, il a été vu 691 véhicules au cours de la journée.
- Parmi eux, 110 étaient en stationnement hors d'un emplacement marqué, soit 16 % (La moyenne dans les centres urbains est de ~10%).
- L'occupation maximale est relevée de 18h00 à 19h00 avec 195 véhicules présents, soit une réserve de capacité de 69 places (26% de l'offre).
- La part des usagers «résidentiels» représentent 40% des usagers et ont consommé 57 % de l'offre. Les usagers de courte durée représentent 46% des usagers et ont consommé 19% de l'offre utilisée.

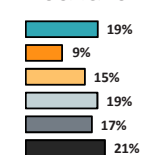
### Rapport usagers / usages



### USAGERS



### USAGES



### CATÉGORIES D'USAGERS

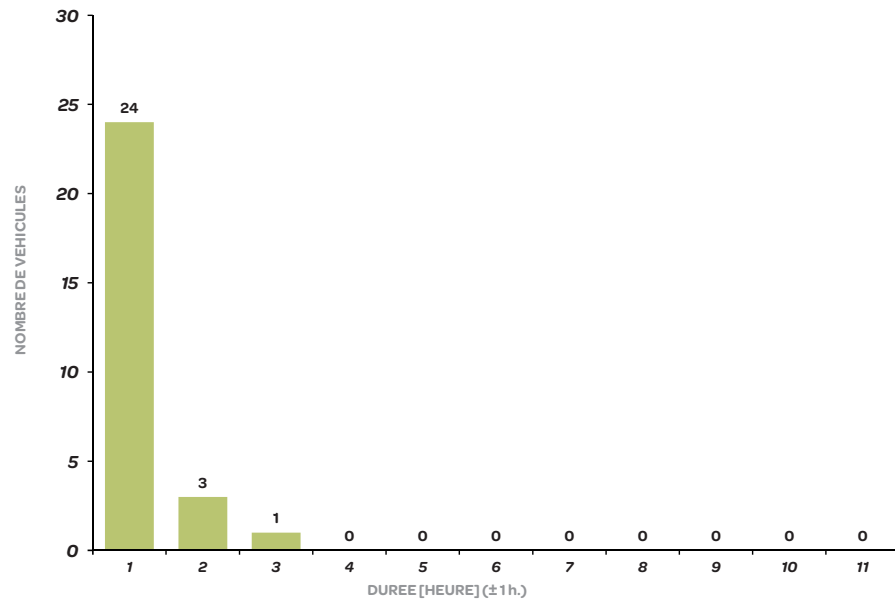
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

## Îlot 1 - Places arrêt-minute



Eléments de base			
Capacité théorique	9	places	
Véhicules vus	44	dont	7 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	122%		
Occupation moyenne :	83%		
Occupation minimale :	44%		

### Durées de stationnement



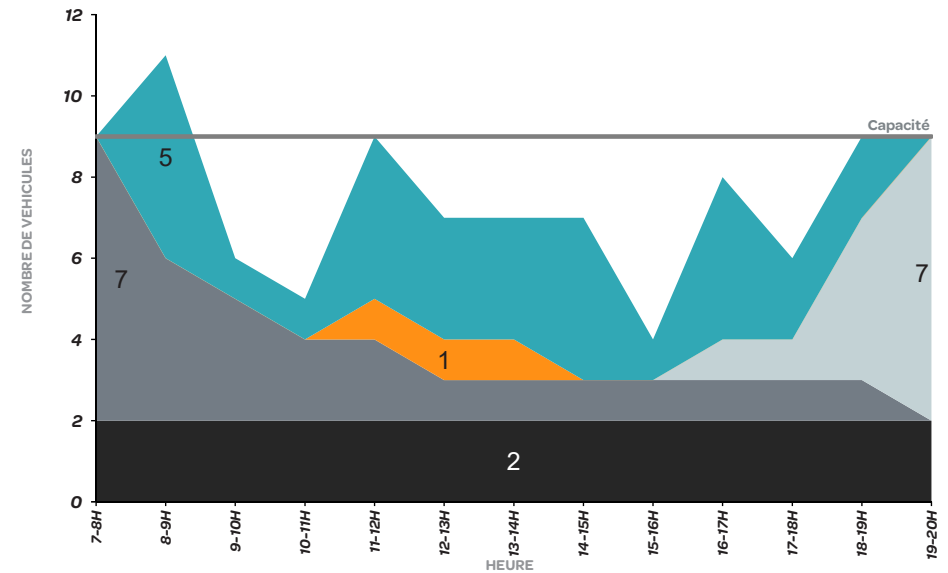
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

### Taux de rotation

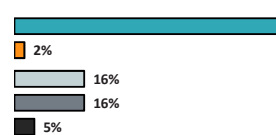
Par rapport à la capacité théorique :	4,9
Par rapport à l'occupation maximale :	4,0
Par rapport à l'occupation moyenne :	5,9

- Sur les 9 places enquêtées, il a été vu 44 véhicules au cours de la journée.
- Le taux de rotation par rapport à la capacité théorique est de 4.9 véhicules par place, ce qui est faible pour ce type de place (une valeur aux alentours de 10 est plutôt attendu sur ce type de place).
- L'occupation maximale est relevée de 8h00 à 9h00 avec 11 véhicules présents, soit une saturation de 122%.
- 61% des usagers sont restés stationnés moins de 2h. Ils ont consommé 31% de l'offre consommée.
- 37% des usagers sont restés stationnés plus de 4h. Ils ont consommé 66% de l'offre utilisée.

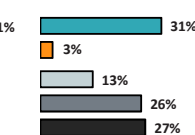
### Rapport usagers / usages



### USAGERS



### USAGES

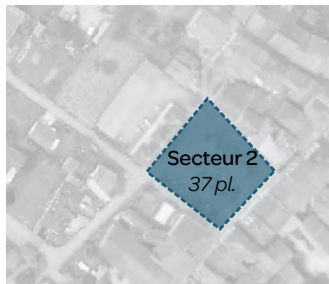


### CATÉGORIES D'USAGERS

- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

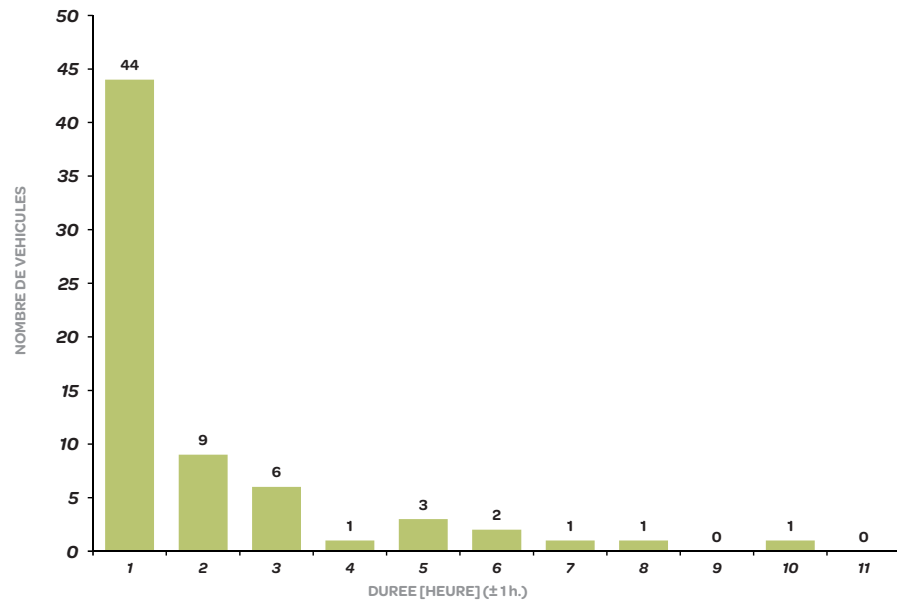


## Îlot 2 - Place de la Mairie



Éléments de base			
Capacité théorique	37	places	
Véhicules vus	120	dont	12 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	92%		
Occupation moyenne :	74%		
Occupation minimale :	62%		

### Durées de stationnement



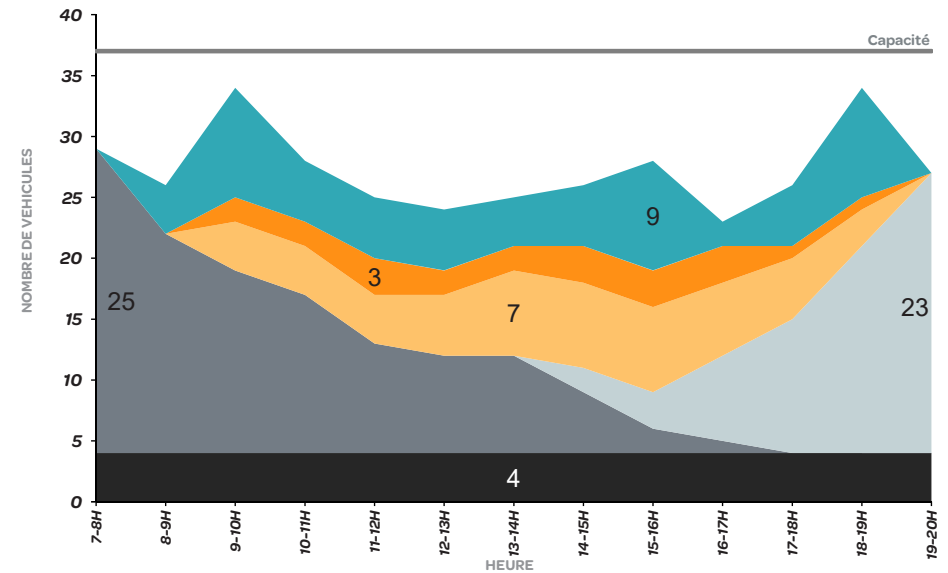
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

### Taux de rotation

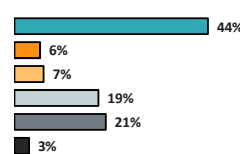
Par rapport à la capacité théorique : 3,2  
 Par rapport à l'occupation maximale : 3,5  
 Par rapport à l'occupation moyenne : 4,4

- Sur les 37 places enquêtées, il a été vu 120 véhicules au cours de la journée.
- Parmi eux, 12 étaient en stationnement hors d'un emplacement marqué, soit 10%.
- L'occupation maximale est relevée de 18h00 à 19h00 avec 34 véhicules présents, soit une réserve de capacité de 3 places.
- 57% des usagers étaient en stationnement pour des durées liés à des motifs d'accès aux commerces/services ou au lieu de travail (actifs).
- 43% des usagers ont des comportements de type résidentiel.

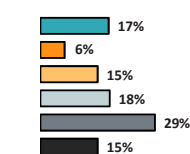
### Rapport usagers / usages



### USAGERS



### USAGES



### CATÉGORIES D'USAGERS

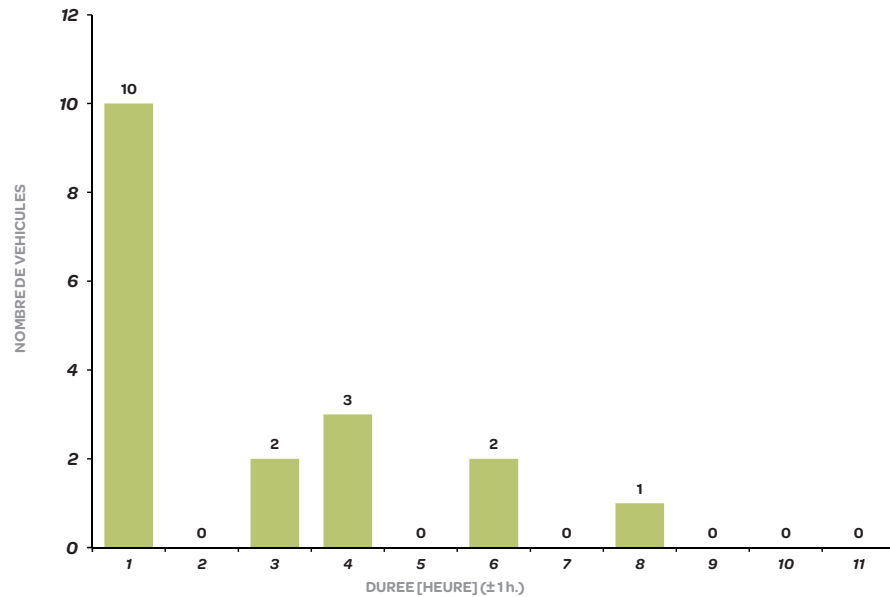
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

## Îlot 3 - Parc Mon Exil



Eléments de base			
Capacité théorique	20	places	
Véhicules vus	40	dont	8 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	85%		
Occupation moyenne :	54%		
Occupation minimale :	40%		

### Durées de stationnement



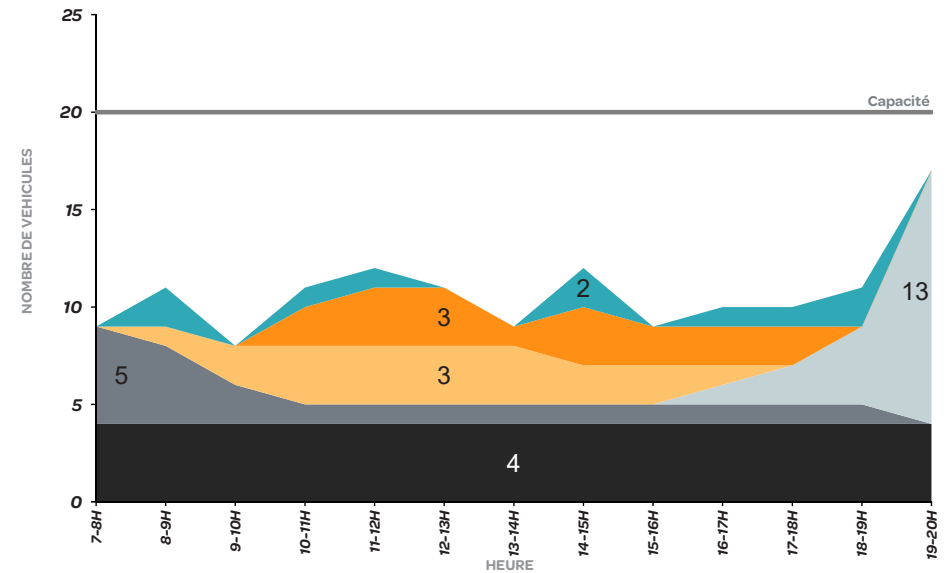
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

### Taux de rotation

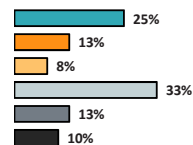
Par rapport à la capacité théorique :	2,0
Par rapport à l'occupation maximale :	2,4
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,7

- Sur les 20 places enquêtées, il a été vu 40 véhicules au cours de la journée soit un taux de rotation théorique de 2 véhicules par place.
- L'occupation maximale est relevée de 19h00 à 20h00 avec 17 véhicules présents, soit une réserve de capacité de 3 places. Ce pic est à mettre en relation avec les activités ayant lieu le soir à la maison des associations.
- Mise à part le soir, l'offre de stationnement a été peu utilisée avec une occupation moyenne de 54% soit une dizaine de place disponibles.

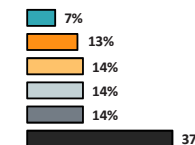
### Rapport usagers / usages



### USAGERS



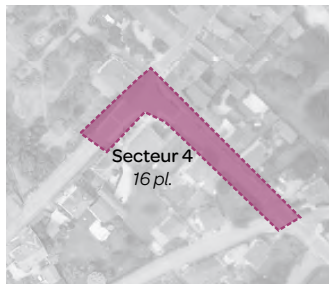
### USAGES



### CATÉGORIES D'USAGERS

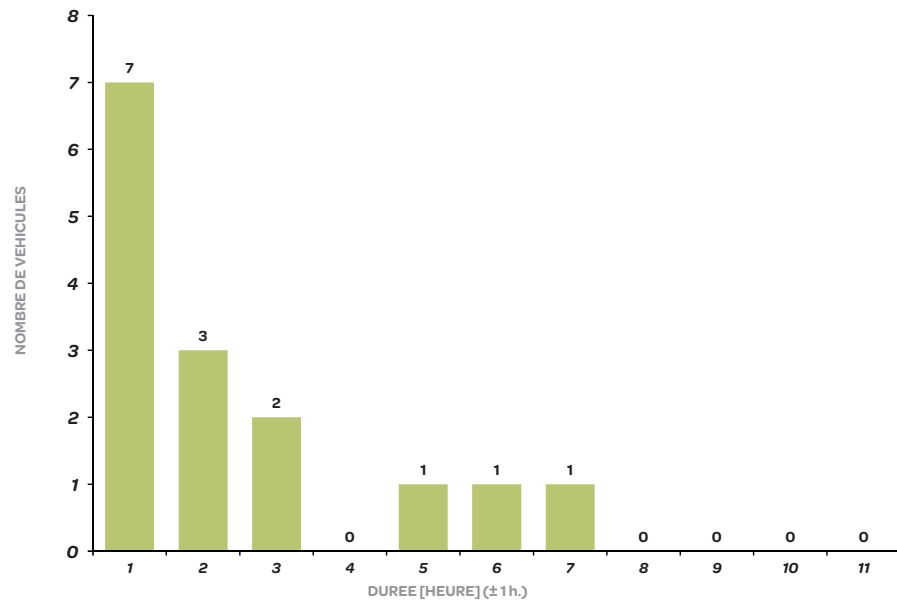
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

## Îlot 4 - Avenue d'Uriage



Eléments de base			
Capacité théorique	16	places	
Véhicules vus	40	dont	4 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	88%		
Occupation moyenne :	49%		
Occupation minimale :	31%		

### Durées de stationnement



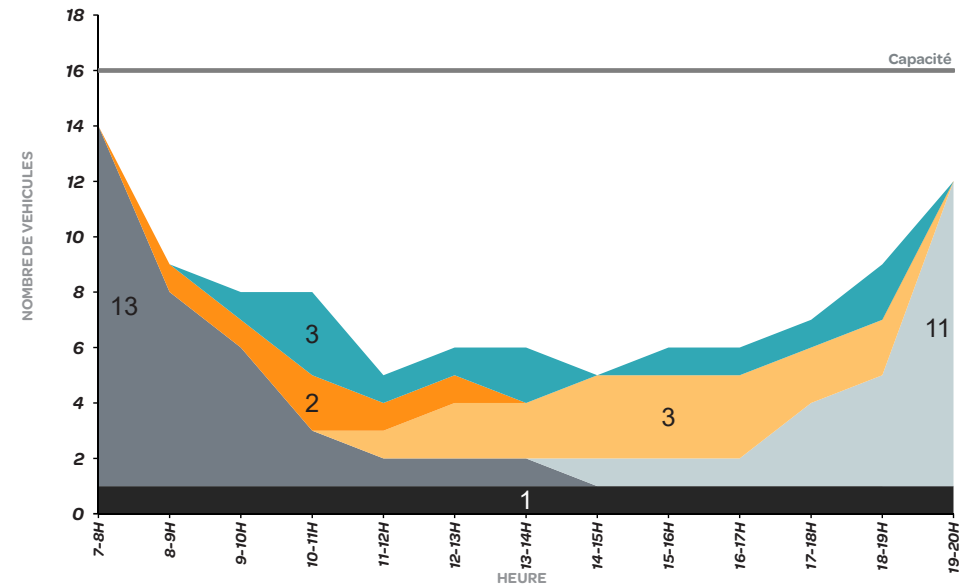
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

### Taux de rotation

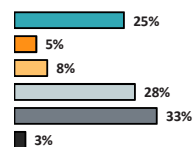
Par rapport à la capacité théorique : 2,5  
 Par rapport à l'occupation maximale : 2,9  
 Par rapport à l'occupation moyenne : 5,1

- Sur les 16 places enquêtées, il a été vu 40 véhicules au cours de la journée.
- L'occupation maximale est relevée de 7h00 à 8h00 avec 14 véhicules présents, soit une réserve de capacité de 2 places.
- Le soir, il est observé une pointe importante avec 12 véhicules en stationnement, soit un taux d'occupation de 75%. Le fait que les pics de stationnement aient lieu le matin et le soir est typique des secteurs résidentiels.
- Le secteur n'a jamais été saturé au cours de la journée.

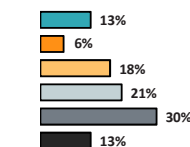
### Rapport usagers / usages



### USAGERS



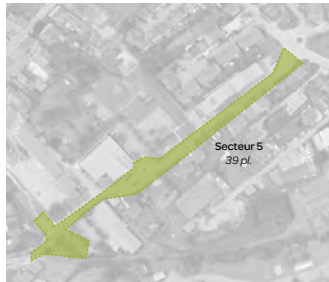
### USAGES



### CATÉGORIES D'USAGERS

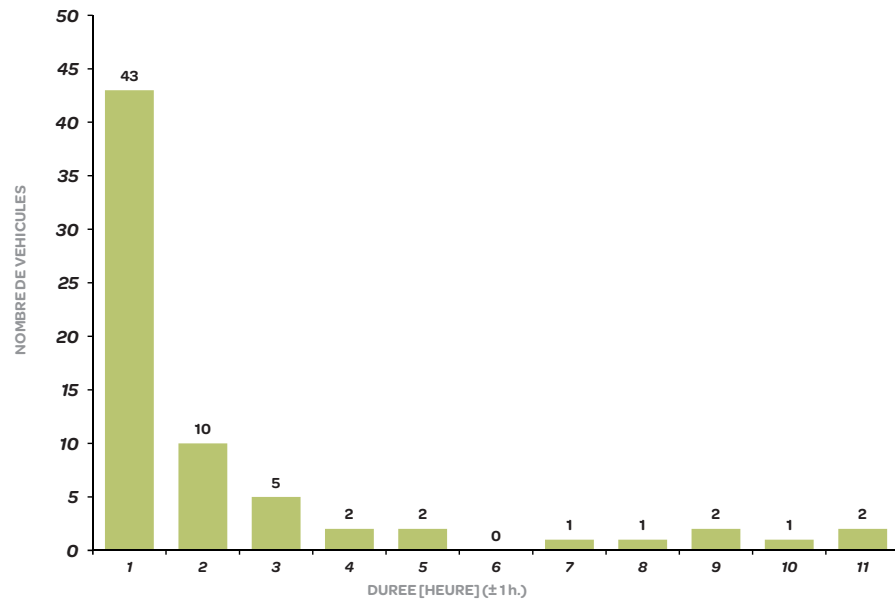
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

## Îlot 5 - Rue des Écoles



Éléments de base			
Capacité théorique	39	places	
Véhicules vus	80	dont	12 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	79%		
Occupation moyenne :	40%		
Occupation minimale :	8%		

### Durées de stationnement



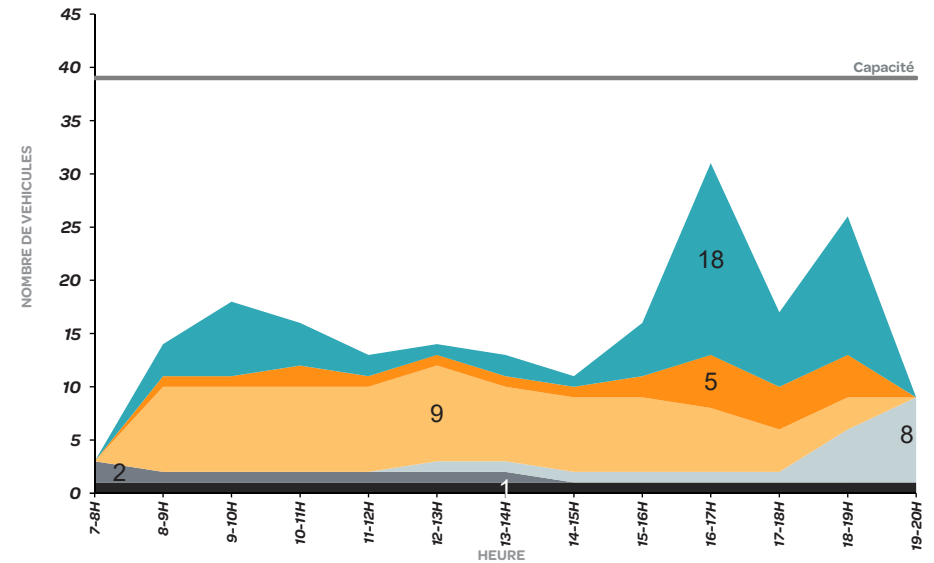
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

### Taux de rotation

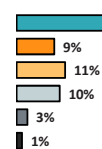
Par rapport à la capacité théorique : 2,1  
 Par rapport à l'occupation maximale : 2,6  
 Par rapport à l'occupation moyenne : 5,2

- Sur les 39 places enquêtées, il a été vu 80 véhicules au cours de la journée.
- Parmi eux, 12 étaient en stationnement hors d'un emplacement marqué, soit 31%
- L'occupation maximale est relevée de 16h00 à 17h00 avec 31 véhicules présents, soit une réserve de capacité de 8 places. Ce pic correspond à l'heure de sortie des écoles.
- 66% des usagers sont restés stationnés moins de 2h. Ils ont consommé 31% de l'offre utilisée.
- 11% des usagers sont restés stationnés entre 4h. et 11h. Ce type d'utilisateur peut correspondre aux actifs travaillant dans le secteur

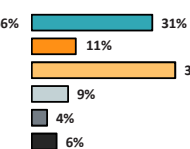
### Rapport usagers / usages



### USAGERS



### USAGES



### CATÉGORIES D'USAGERS

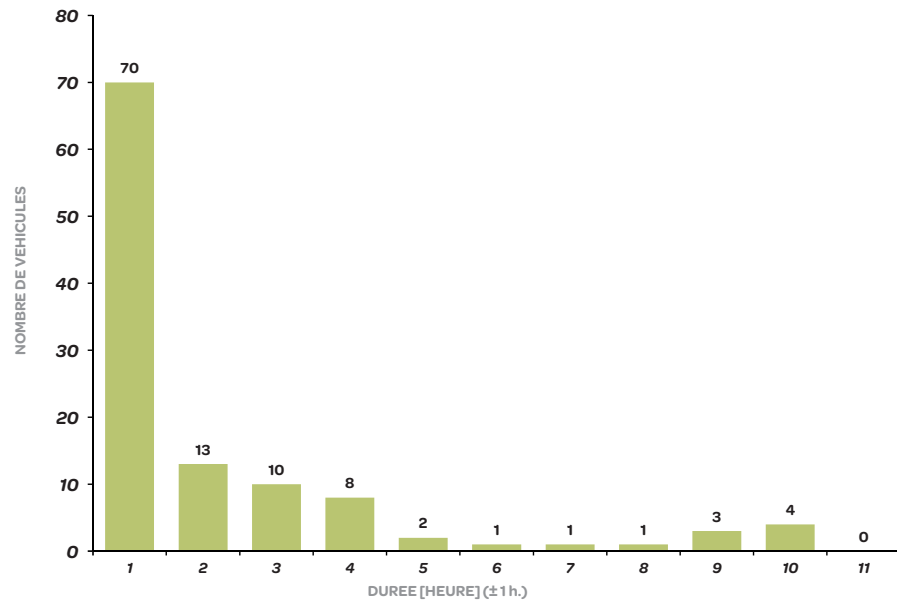
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

## Îlot 6 - Perpendiculaires à la Rue des Écoles



Éléments de base			
Capacité théorique	50	places	
Véhicules vus	147	dont	13 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	74%		
Occupation moyenne :	54%		
Occupation minimale :	18%		

### Durées de stationnement



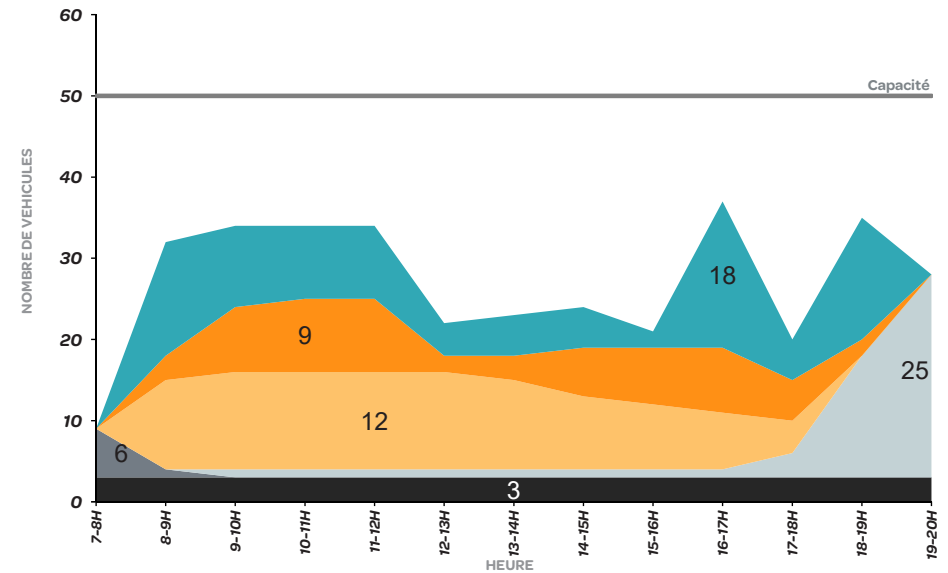
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

### Taux de rotation

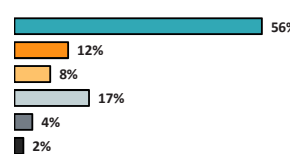
Par rapport à la capacité théorique : 2,9  
 Par rapport à l'occupation maximale : 4,0  
 Par rapport à l'occupation moyenne : 5,4

- Sur les 50 places enquêtées, il a été vu 147 véhicules au cours de la journée.
- Parmi eux, 13 étaient en stationnement hors d'un emplacement marqué, soit 9%
- L'occupation maximale est relevée de 16h00 à 17h00 avec 37 véhicules présents, soit une réserve de capacité de 13 places.
- Il est observé un pic de fréquentation le soir avec 28 véhicules en stationnement. Ce pic peut s'expliquer par les activités ayant lieu le soir au gymnase.
- Les usages résidentiels sont peu marqués. Les principaux motifs de stationnement sont liés à de la courte durée (dépose des écoles/kinésithérapie...) et de la moyenne/longue durée (activité nocturne/actifs...)

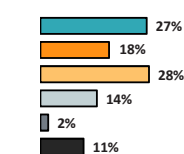
### Rapport usagers / usages



### USAGERS



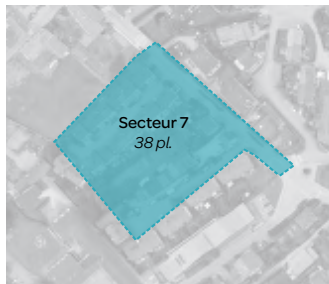
### USAGES



### CATÉGORIES D'USAGERS

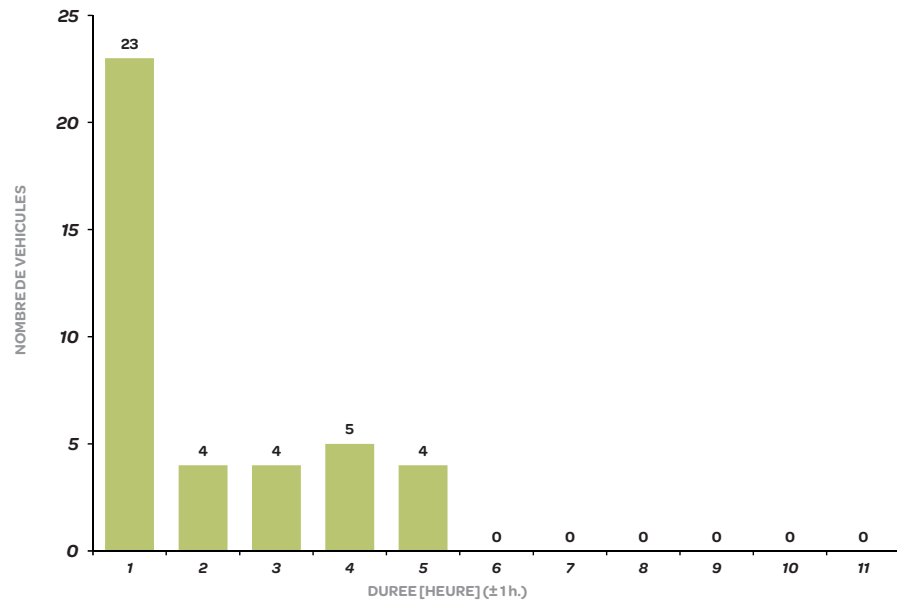
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

## Îlot 7 - Quartier pavillonnaire



Eléments de base			
Capacité théorique	38	places	
Véhicules vus	107	dont	33 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	103%		
Occupation moyenne :	74%		
Occupation minimale :	53%		

### Durées de stationnement



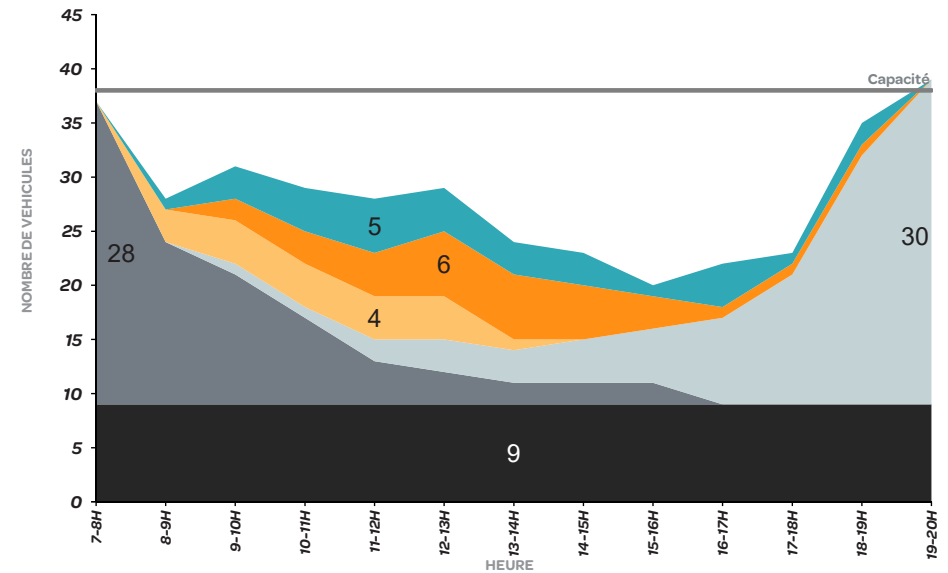
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

### Taux de rotation

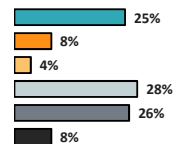
Par rapport à la capacité théorique : 2,8  
 Par rapport à l'occupation maximale : 2,7  
 Par rapport à l'occupation moyenne : 3,8

- Sur les 38 places enquêtées, il a été vu 107 véhicules au cours de la journée.
- L'occupation maximale est relevée de 19h00 à 20h00 avec 39 véhicules présents. L'offre était alors saturée à 103%.
- 62% des usagers correspond à des motifs de stationnement de type résidentiel. Ces usagers ont consommé 78% de l'offre utilisée.

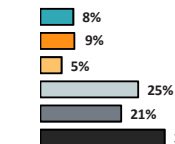
### Rapport usagers / usages



#### USAGERS



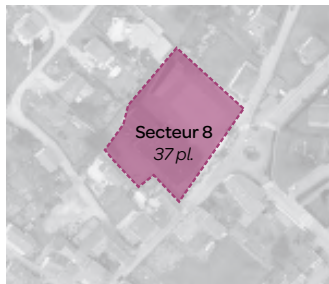
#### USAGES



#### CATÉGORIES D'USAGERS

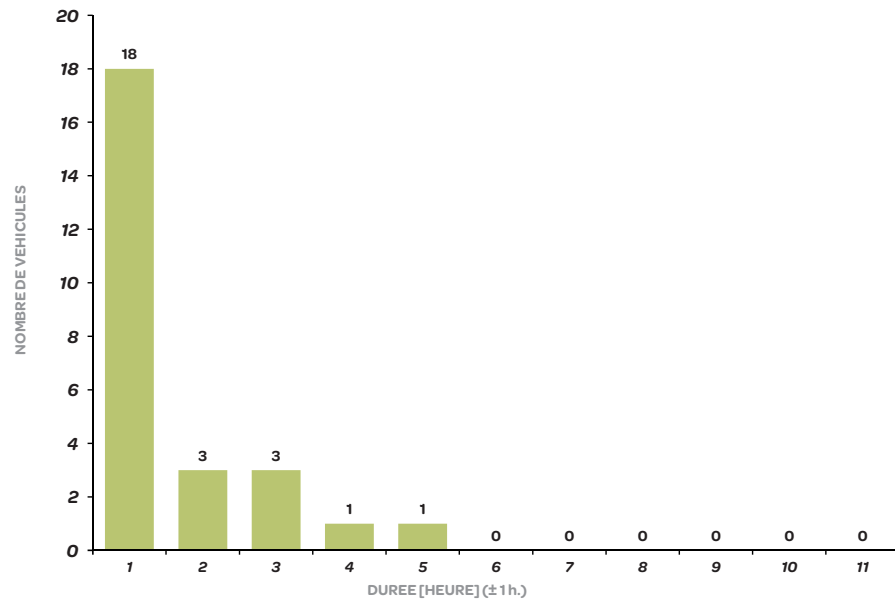
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

## Îlot 8 - Place du Foyer



Éléments de base			
Capacité théorique	37	places	
Véhicules vus	41	dont	2 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	38%		
Occupation moyenne :	21%		
Occupation minimale :	14%		

### Durées de stationnement



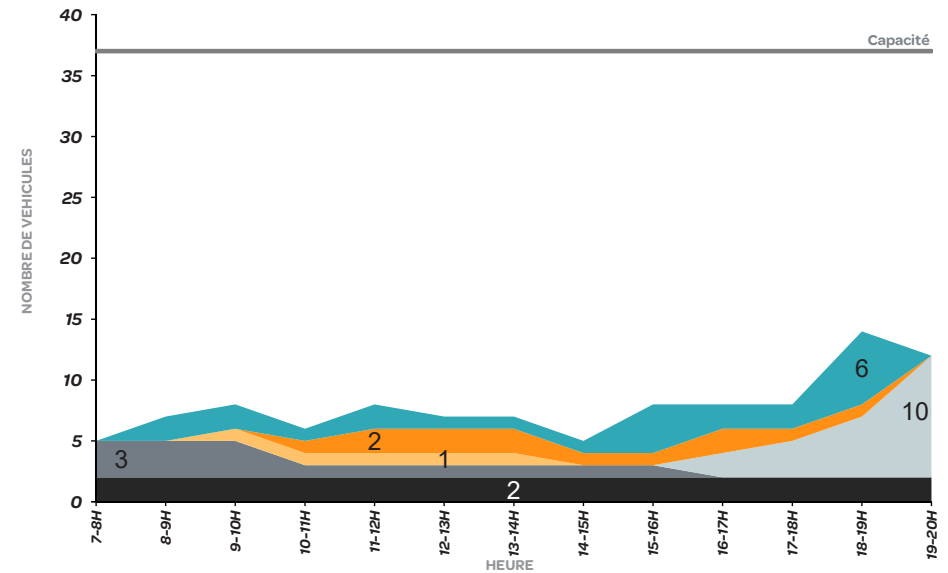
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

### Taux de rotation

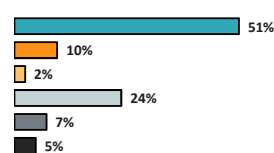
Par rapport à la capacité théorique : 1,1  
 Par rapport à l'occupation maximale : 2,9  
 Par rapport à l'occupation moyenne : 5,2

- Sur les 37 places enquêtées, il a été vu 41 véhicules au cours de la journée.
- L'occupation maximale est relevée de 18h00 à 19h00 avec 14 véhicules présents, soit une réserve de capacité de 23 places.
- Le pic d'occupation constaté le soir est lié à une activité ayant lieu dans la salle des fêtes.

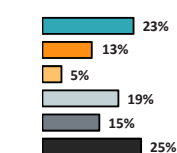
### Rapport usagers / usages



### USAGERS



### USAGES



### CATÉGORIES D'USAGERS

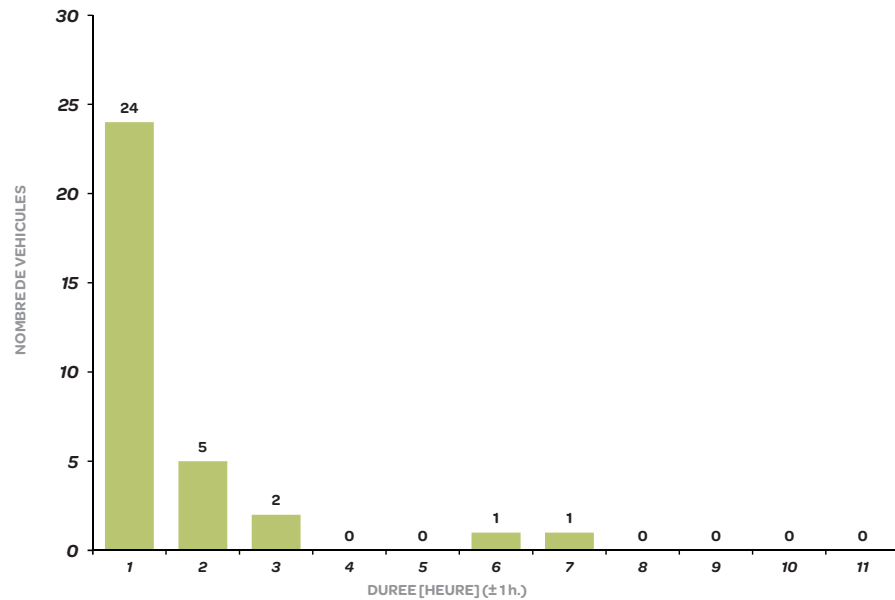
- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

## Îlot 9 - Grand Rue hors places minutes



Éléments de base			
Capacité théorique	15	places	
Véhicules vus	60	dont	12 illícites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	113%		
Occupation moyenne :	83%		
Occupation minimale :	53%		

### Durées de stationnement



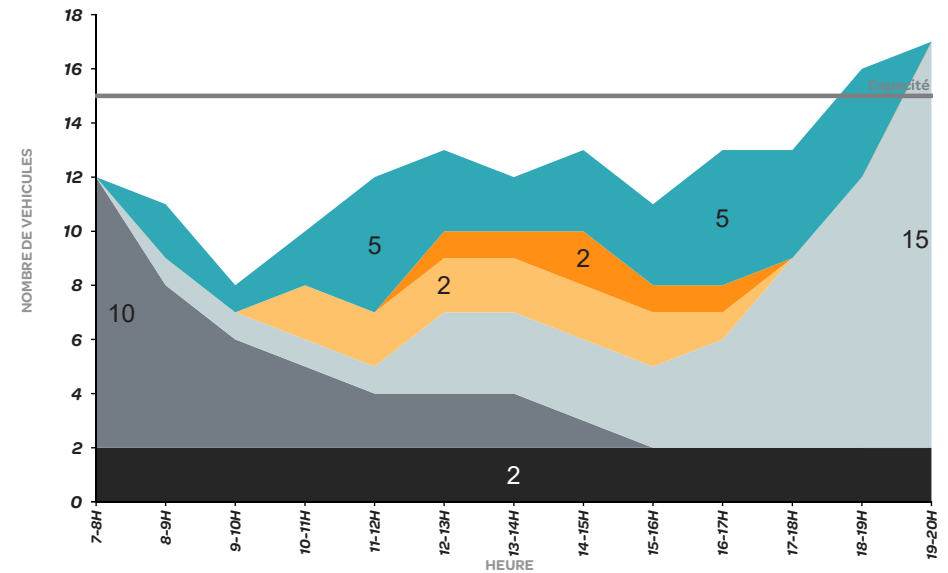
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

### Taux de rotation

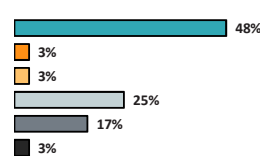
Par rapport à la capacité théorique :	4,0
Par rapport à l'occupation maximale :	3,5
Par rapport à l'occupation moyenne :	4,8

- Sur les 15 places enquêtées, il a été vu 60 véhicules au cours de la journée.
- Parmi eux, 12 étaient en stationnement hors d'un emplacement marqué, soit 20%.
- L'occupation maximale est relevée de 19h00 à 20h00 avec 17 véhicules présents. L'offre était alors saturée à 113%.
- 48% des usagers ont stationné moins de 2h. Ils ont consommé 21% de l'offre utilisée.
- Les usagers «résidentiels» représentent 45% de l'ensemble des usagers. Ils ont consommé 67% de l'offre utilisée.

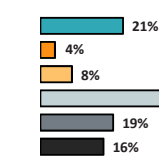
### Rapport usagers / usages



### USAGERS



### USAGES

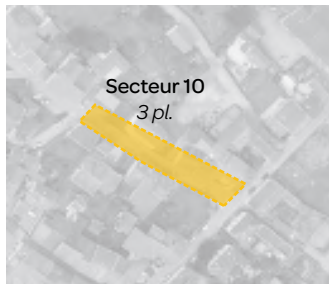


### CATÉGORIES D'USAGERS

- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

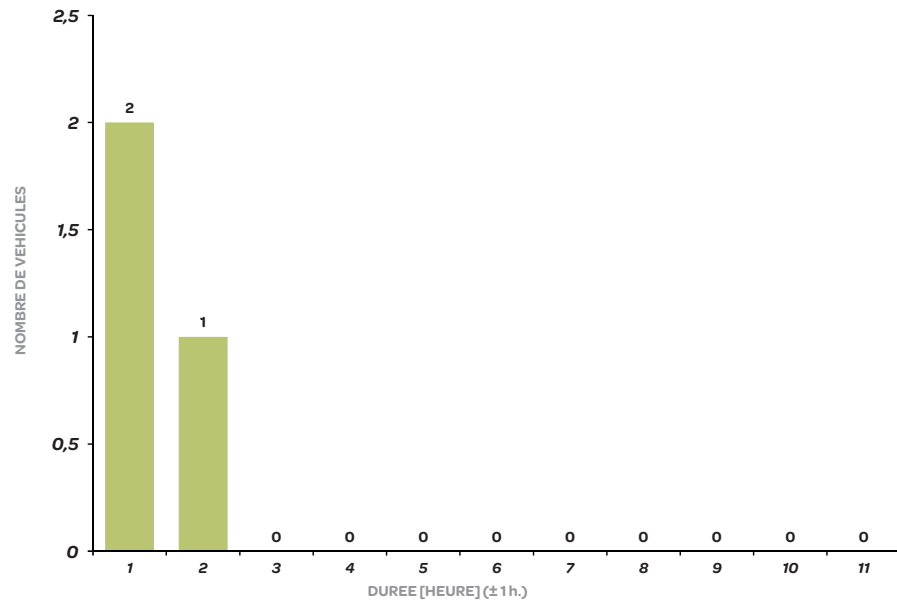


## Îlot 10 - Rue de l'Église



Eléments de base			
Capacité théorique	3	places	
Véhicules vus	12	dont	7 illicites
Occupation & mouvements			
Occupation maximale :	267%		
Occupation moyenne :	203%		
Occupation minimale :	167%		

### Durées de stationnement



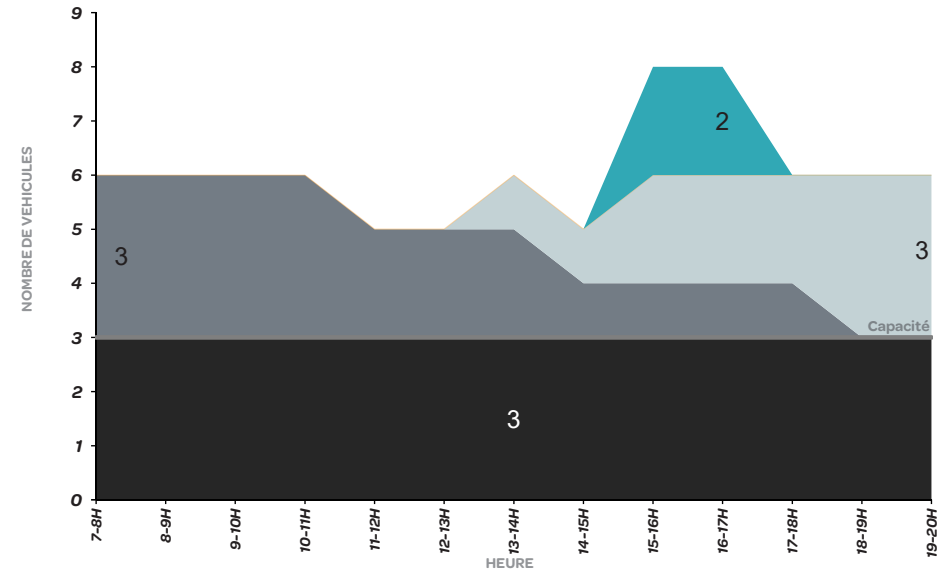
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	4,0
Par rapport à l'occupation maximale :	1,5
Par rapport à l'occupation moyenne :	2,0

- Sur les 8 places enquêtées, il a été vu 12 véhicules au cours de la journée.
- Au maximum il a été vu 8 véhicules en stationnement. Le secteur était alors saturé.
- Il est relevé 3 véhicules ventouses, représentant 25% des usagers et ayant consommées 49% de l'offre utilisée.

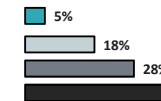
### Rapport usagers / usages



### USAGERS



### USAGES



### CATÉGORIES D'USAGERS

- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

////////////////////

# SYNTHÈSE ET ENJEUX

////////////////////

# Synthèse du diagnostic et enjeux

DIAGNOSTIC

ENJEUX

## MORPHOLOGIE URBAINE ET ESPACES PUBLICS

- Crêts-en-Belledonne compte 3419 habitants et 1531 actifs.
- La Grand Rue forme le centre ancien de la commune, elle se distingue de la Rue des Écoles plus récente.
- La Rue des Écoles est la rue concentrant l'ensemble des activités scolaire de la commune.
- Les emplois de la commune sont variés et se répartissent sur l'ensemble de la commune et du centre.
- Crêts-en-Belledonne est un territoire attractif et un centre à l'échelle intercommunale.

- Garantir les facilités d'accès au territoire pour tous les usagers : du piéton au convoi exceptionnel.
- Améliorer les perméabilités entre la Grande Rue et la Rue des Écoles.
- Valoriser les qualités intrinsèques du centre ancien et de la Grand Rue (cadre de vie, présence de commerce et service...).
- Permettre et encourager le développement des modes doux pour les déplacements de courte distance.

## CIRCULATIONS MULTIMODALES | RÉSEAUX

- Le réseau est maillé et hiérarchisé.
- Le réseau est classé en zone 30 mais l'aménagement actuel ne correspond pas à la réglementation et aux objectifs de la zone 30.
- Le trafic au sein de la commune est faible et il n'y a pas de problématique de capacité du réseau. Par contre les enjeux de sécurisation des voies et d'espaces publics sont importants.
- Le réseau piéton est performant pour l'accès aux écoles, il est perfectible ailleurs.
- Le réseau des transports en commun circule à travers la Grand Rue alors que l'aménagement actuel n'est pas compatible avec ce type de trafic. Cela empêche les bus d'obtenir des vitesses commerciales régulières.

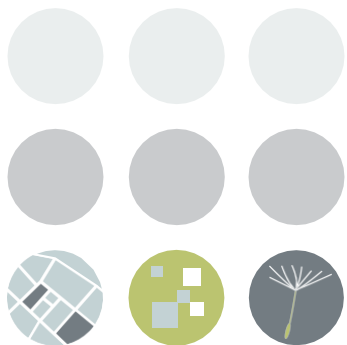
- Affirmer et acter une Hiérarchie Technique du Réseau Routier.
- Adapter l'aménagement à la hiérarchie du réseau définie, quitte à questionner le plan de circulation pour permettre la prise en compte de tous les modes de déplacement.
- Mailler le réseau piéton sur l'ensemble du centre de la commune.
- Favoriser le développement du vélo en créant des aménagements leur étant favorables (signalétique, arceaux...)
- Fiabiliser les temps de parcours des transports en commun.

## STATIONNEMENT

- Le secteur d'étude compte 264 places de stationnement dont 200 non-réglementées.
- L'offre n'est pas réglementée mais il existe 9 places arrêts-minute permettant l'accès aux commerces.
- La Grand Rue compte 24 places et la rue des écoles 89.
- La réserve de capacité est importante : 98 places au minimum en journée et 69 places la nuit.
- La taux de rotation est faible dans le secteur des commerces
- La part des véhicules en stationnement illicite est élevée.

- Favoriser la rotation des véhicules dans la Grand Rue.
- Valoriser l'offre non-utilisée dans le secteur de la Rue des Écoles pour les usagers de longue durée (pendulaires, riverains...).
- Lutter contre le stationnement illicite dans la Grand Rue.





# ARTER

paysage | urbanisme | mobilité



Siège social  
Parc d'Activités Côte Rousse  
180, rue du Genevois  
73000 Chambéry  
Tél. 09 80 34 8116  
Fax 09 85 34 8116

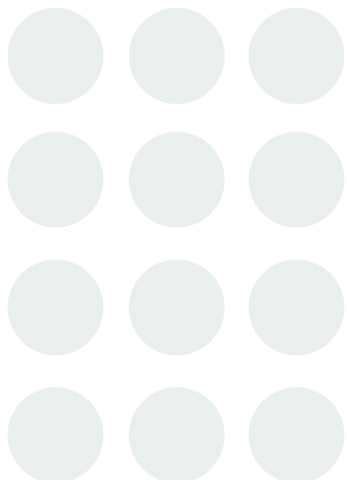


[contact@arter-agence.fr](mailto:contact@arter-agence.fr)  
[www.arter-agence.fr](http://www.arter-agence.fr)



## Atelier-2

architectes - urbanistes



Élaboration du plan de circulation et de  
stationnement

## CRÊTS-EN-BELLEDONNE

Phase 1 – Diagnostic

Janvier 2019

////////////////////////////////////

# CONCERTATION

////////////////////////////////////

## Moyens de concertation mis en œuvre

Rencontre avec les riverains le 14 décembre 2018

↳ 13 personnes présentes

Rencontre avec les forces vives locales le 17 décembre 2018

↳ 18 personnes présentes

*Cette rencontre a été appréciée par les participants qui souhaitent qu'une autre réunion soit organisée après les tests grandeur nature*

Questionnaire du 10 décembre 2018 au 14 janvier 2019

↳ 400 réponses (+ 11 arrivés hors délais)

Carte collaborative du 10 décembre 2018 au 14 janvier 2019

↳ 162 contributions

## Seront également prévus

↳ 1 réunion publique

↳ 1 nouvelle rencontre avec les forces vives locales après les tests grandeur nature



# Rencontres







## Ce qui marche

- la Grand'Rue en double sens
- les chicanes sur la Grand'Rue qui permettent de limiter la vitesse de circulation
- les personnes présentes pour faire traverser les enfants
- les cheminements piétons autour école
- les aménagements réalisés Route de Grenoble





## Ce qui ne marche pas

- Il y a des problèmes généralisés de stationnement : manque des places, en particulier rue des Ecoles, largeur des places de parkings, non-respect des emplacements de stationnement.
- La sécurité des circulations piétonnes : manque de passages piétons, certains trottoirs trop étroits, circulation piétonne en particulier PMR difficile.
- La circulation des bus sur la Grand'Rue pose problème en particulier quand les bus se croisent.
- Des vitesses trop importantes dans le bourg
- Des limitations de vitesse trop faibles en dehors du bourg
- Le manque de propreté du centre-bourg
- La facilité avec laquelle la Grand'Rue est inondée
- Les places de parking de la place de la Mairie ne sont pas adaptées
- Des comportements déviants (vitesse, stationnement sauvage, etc.) rendent la circulation dangereuse
- L'extinction de l'éclairage la nuit est insécurisant et rend difficile la circulation dans la Grand'Rue



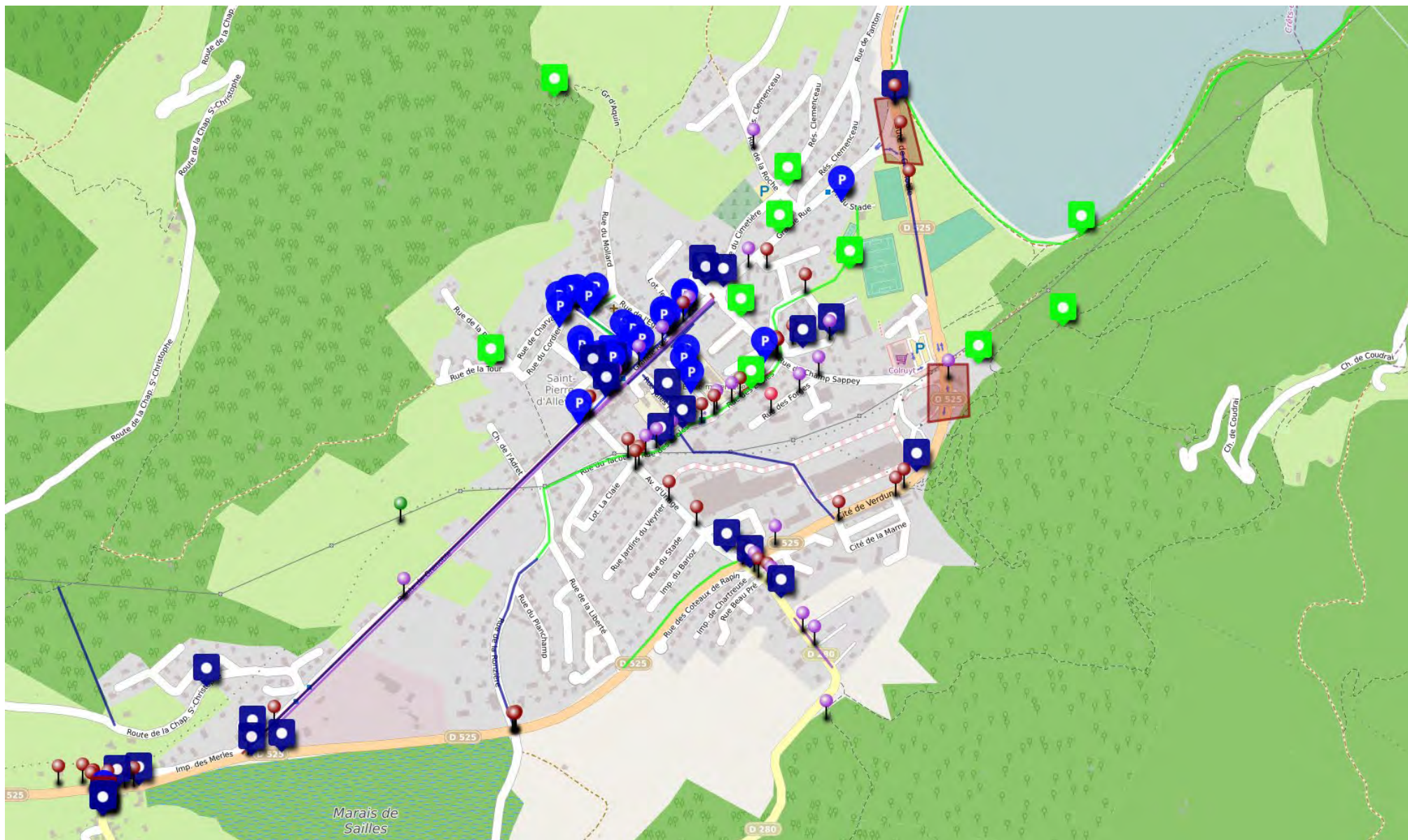
## Idées qui ont émergé...

- Grand'Rue : le double-sens est conservé car il est indispensable pour la vitalité des commerces.
- Les chicanes doivent être conservées mais peuvent être traitées de manière plus « urbaines » (terres pleins, élargissements de trottoir, etc.) et plus forcément par des stationnements.
- Un trottoir assez large pour les poussettes et les PMR doit aménagé sur la Grand'Rue....
- ...Ou une zone de rencontre permet le déplacement aisé des piétons et cycles.
- La place de la mairie doit être refaite.
- Les arrêts de bus sont décalés de manière à éviter des arrêts concomitants dans la Grand'Rue (l'auto-école est vu comme un lieu intéressant).
- Afin de simplifier le fonctionnement des petites rues du centre, des boucles de circulation à sens unique pourraient être mises en place.
- La parcelle communale est aménagée en parking.
- L'organisation et la lisibilité des stationnements au Parc de Mon Exil doit être étudiée.
- La rue des écoles pourrait être mise à sens unique et les espaces piétons protégés sont élargis.

////////////////////////////////////

# Carte collaborative

////////////////////////////////////

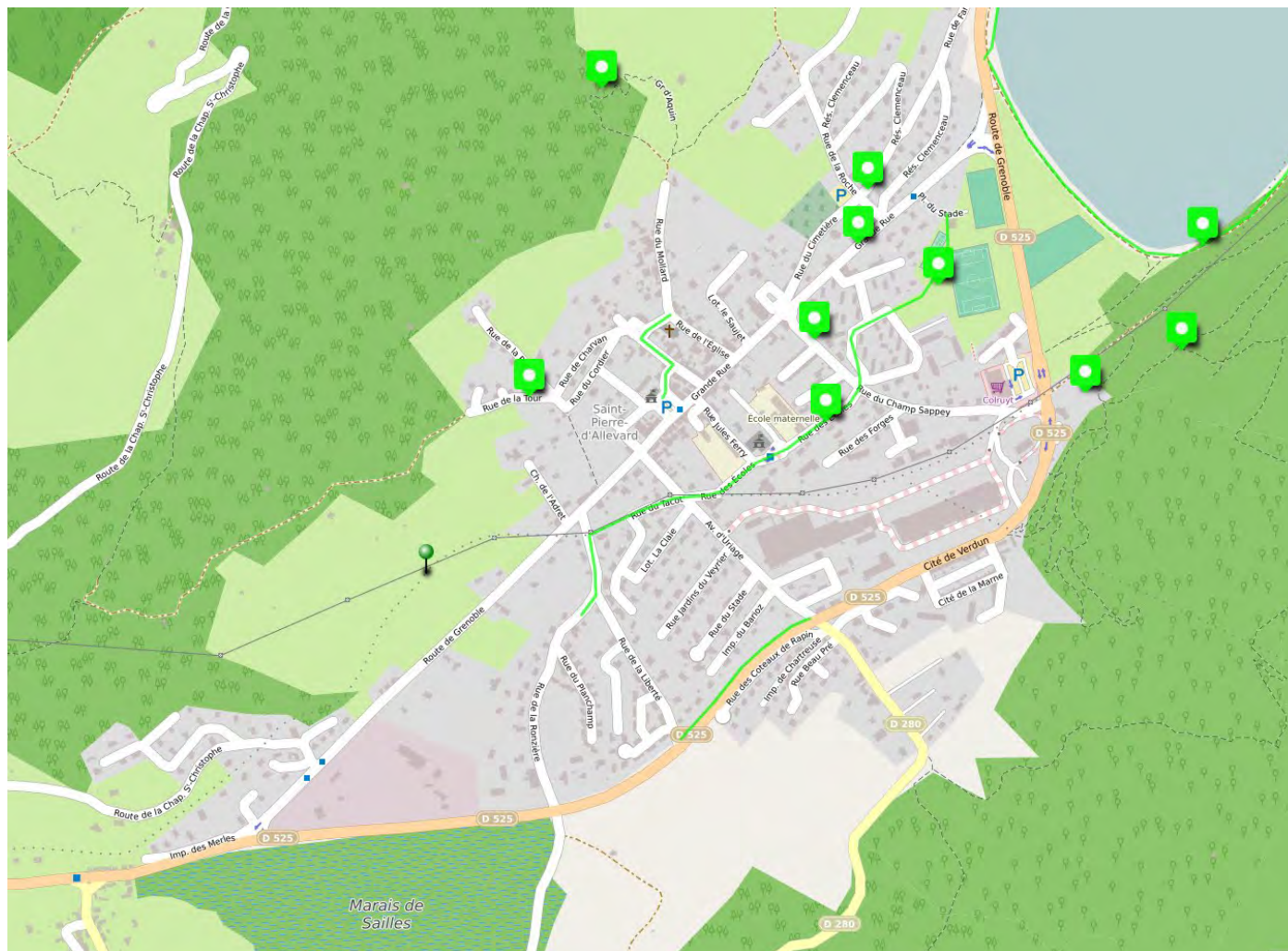


Rencontres

Carte

Questionnaire

## « Indiquez un parcours piéton ou vélo que vous trouvez particulièrement agréable »



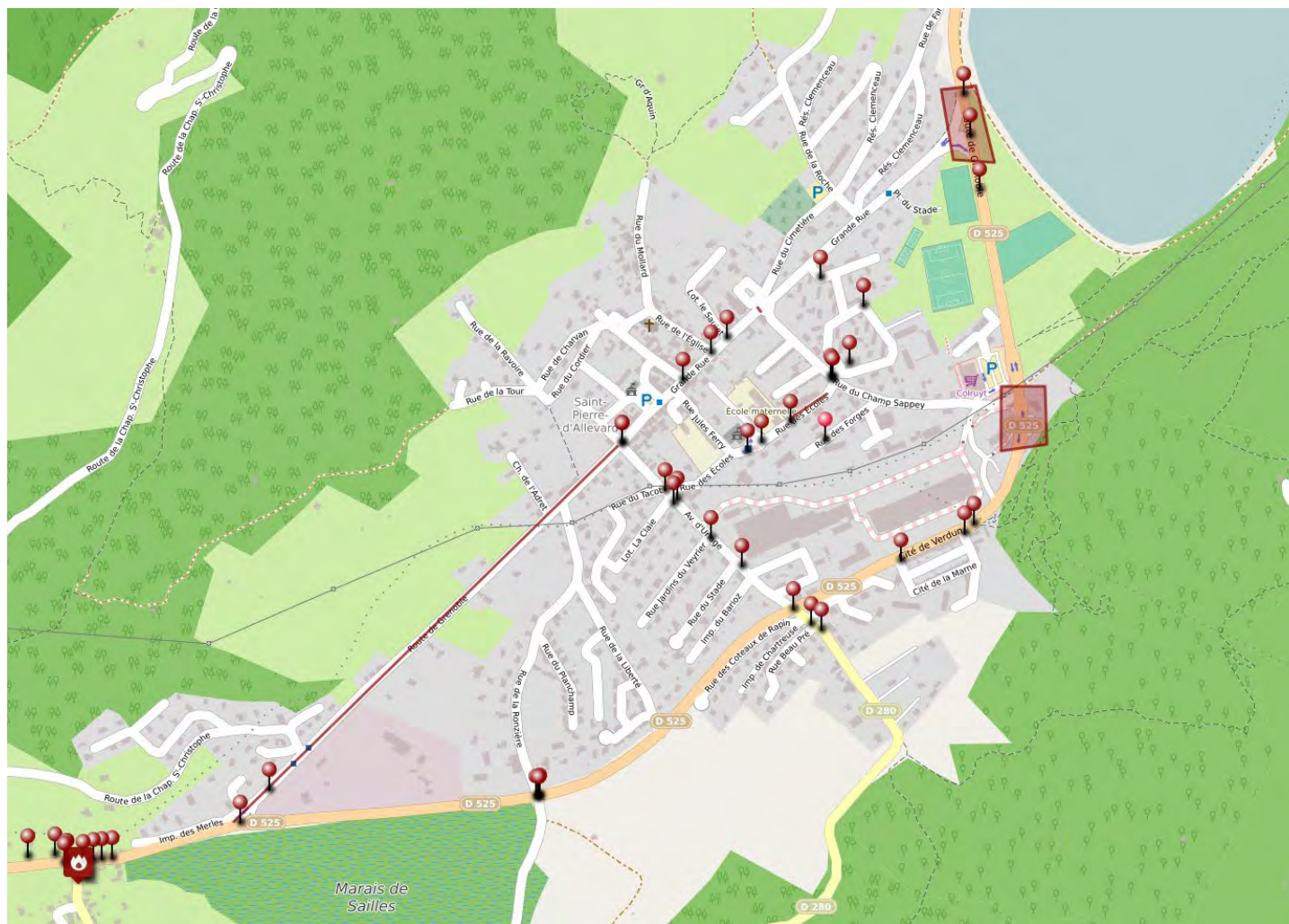
### Ce qui ressort...

Plusieurs cheminements traversant le bourg ont été identifiés comme étant agréables.

Un lien direct est fait avec les chemins et lieux situés à proximité immédiate du Bourg (Tour d'Aquin, sentier autour du Bassin du Flumet).

Il est émis l'idée de réhabiliter le tracé du Tacot en piste cyclable.

## « Quel carrefour trouvez-vous dangereux ? »



## Ce qui ressort...

Les carrefours croisant la RD 525 sont particulièrement identifiés comme étant dangereux : celui avec la Grand'Rue, la Rue de Champ Sappey, l'Avenue d'Uriage et la Rue de la Ronzière.

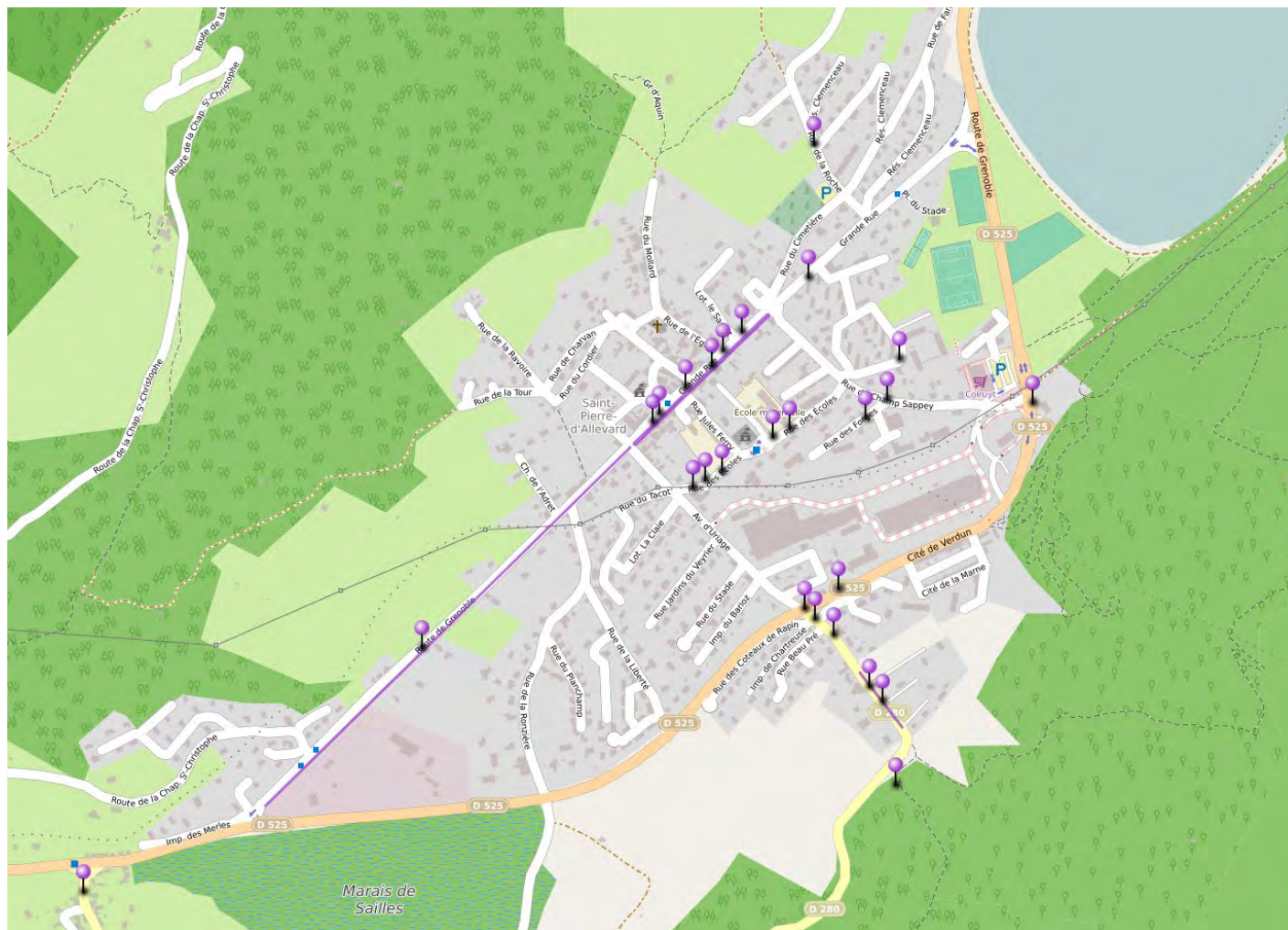
Le carrefour de la RD525 au niveau de Sailles a particulièrement été identifié par les participants pour sa dangerosité du fait de la vitesse élevée des voitures qui ne respectent pas le passage piéton et doublent les bus à l'arrêt.

Dans le bourg, 3 axes ont particulièrement été mis en avant pour leur dangerosité :

- la Grand'Rue : manque de visibilité depuis les rue adjacentes
- la Rue des Ecoles : non respect des règles de conduite et de stationnement
- l'Avenue d'Uriage : vitesse excessive des voitures
- La Route de Grenoble : vitesse excessive des voitures

Les 2 entrées de la Rue des Ecoles ont été identifiées plusieurs fois comme dangereuses du fait de l'absence de marquage dédié aux piétons.

## « Où y a-t-il des problèmes par rapport aux déplacements doux ? »



### Ce qui ressort...

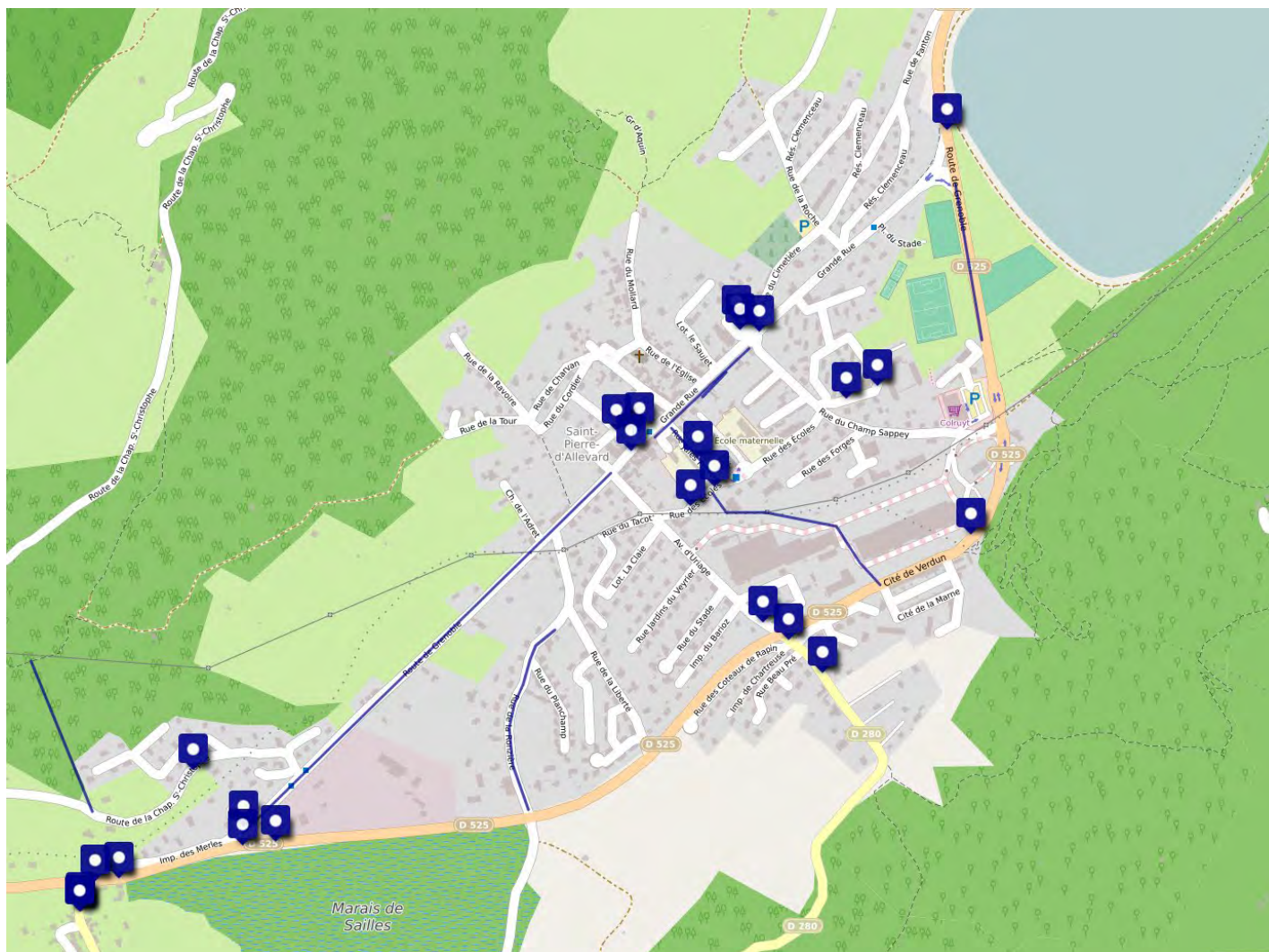
Les voies qui ont particulièrement été identifiées comme posant problèmes lors de déplacements piétons ou cycles sont :

- La Grand'Rue : du fait de trottoirs trop étroits et du passage piéton devant la mairie qui débouche sur la voirie.
- La Rue des Ecoles : du fait de gêne sur les trottoirs et du manque d'éclairage le soir en hiver aux heures de retour des cars scolaires
- La RD 280 : du fait de l'absence de trottoirs et de la non respect des piétons par les véhicules.
- La Route de Grenoble : du fait de la disparition des plots qui ne permet plus de séparer les véhicules des piétons





## « Où aimeriez-vous que des modifications soient faites ? »



## Ce qui ressort...

### Sailles :

Il est demandé la mise en place de dispositifs de ralentissement de la vitesse et de signalisation (panneau arrêt scolaire, panneau 50km/h, radar pédagogique).

### Route de Grenoble :

Il est demandé en entrée de voie d'aménager un carrefour et de revenir sur l'éclairage éblouissant de l'entreprise Blanc, allumé 24h/24.

### Place de la Mairie :

Il est demandé de garder un stationnement temporaire pour les commerces de proximité afin de ne pas détourner les clients.

Il est demandé de supprimer le STOP pour les voitures qui descendent du parc de Mon Exil car il n'est pas respecté.

### Place du Foyer :

Il est demandé de mieux exploiter cet espace en optimisant le stationnement pour les habitants, le covoiturage.

## « Où aimeriez-vous que des modifications soient faites ? »



### Ce qui ressort...

#### Autour des écoles :

Il est demandé à ce que la rue Jules Ferry soit piétonne (sauf accès riverains), que les véhicules soient mieux canalisés et les trottoirs sécurisés.

#### Poutaz :

Il est demandé l'installation d'un ralentisseur.

#### RD525 :

Il est demandé la mise en place de traversées sécurisées au bout de la Grand'Rue et de la Rue du Champ Sappey.

#### Rapin :

Il est demandé de sécuriser la sortie des voitures sur la RD280 depuis les impasses.

#### Avenue d'Uriage :

Il est demandé de mettre en place des dispositifs pour faire ralentir la vitesse des voitures.

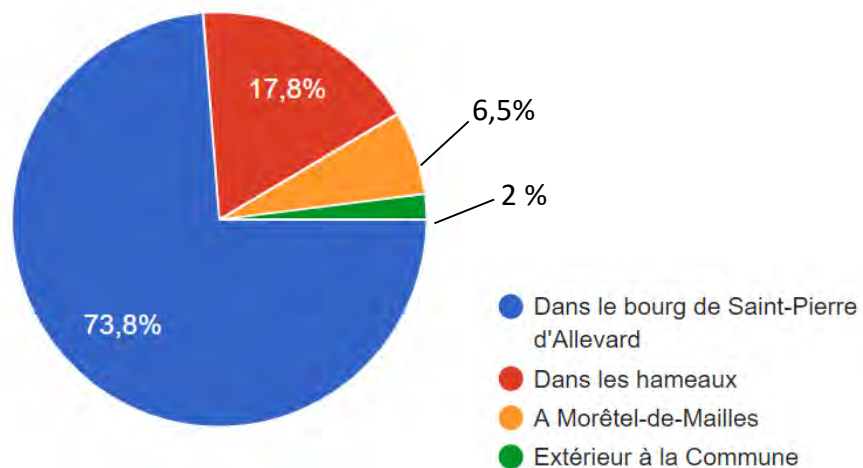
////////////////////

# Questionnaire

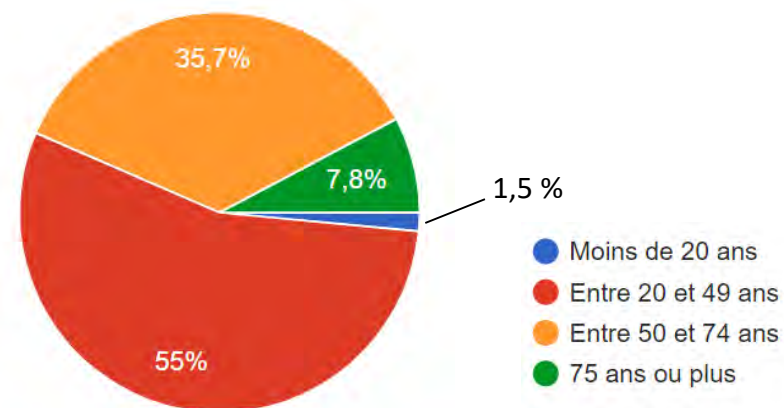
////////////////////

## 400 questionnaires remplis

### Lieu d'habitation des participants

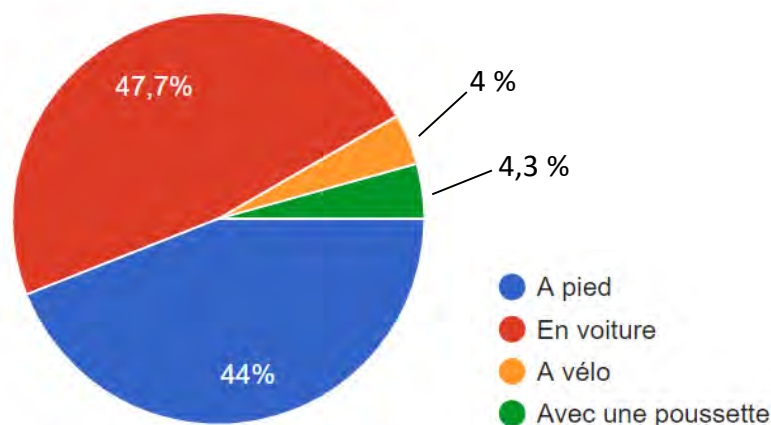


### Age des participants

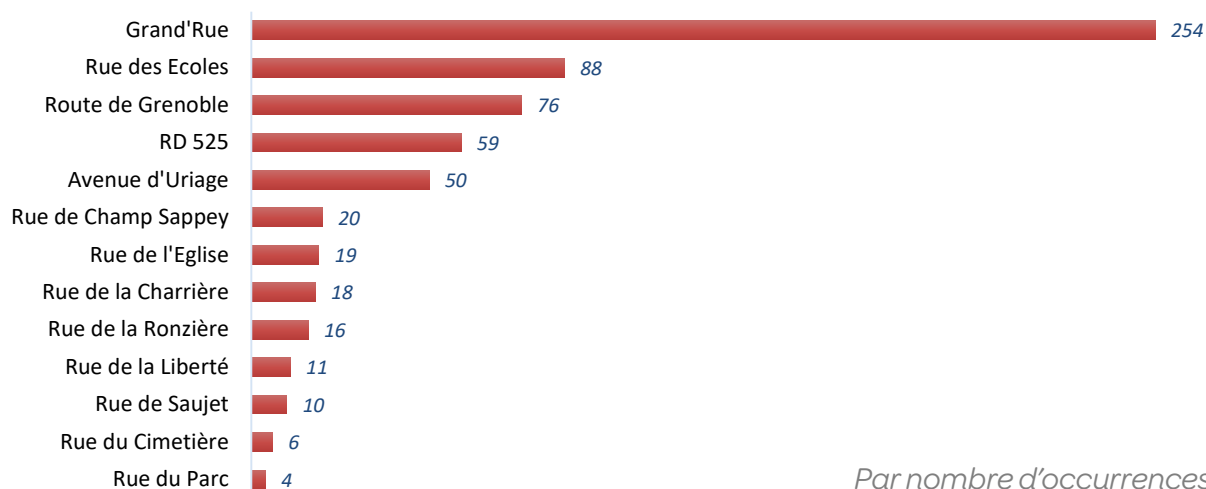


## Les participants circulent le plus souvent dans le centre-bourg...

325 réponses



## Les rues considérées comme dangereuses sont...



Par nombre d'occurrences

## Ce que l'on peut retenir...

Il y a un équilibre entre les déplacements en voiture et les déplacements piétons dans le centre-bourg.

Dans les détails, on constate logiquement que **94% des personnes se déplaçant à pied dans le centre-bourg habitent dans le bourg de Saint-Pierre d'Allevard.**

Les personnes se déplaçant en voiture sont 55% à habiter dans le bourg de Saint-Pierre d'Allevard. Ce taux semble élevé par rapport aux distances concernées et à l'absence de pente.

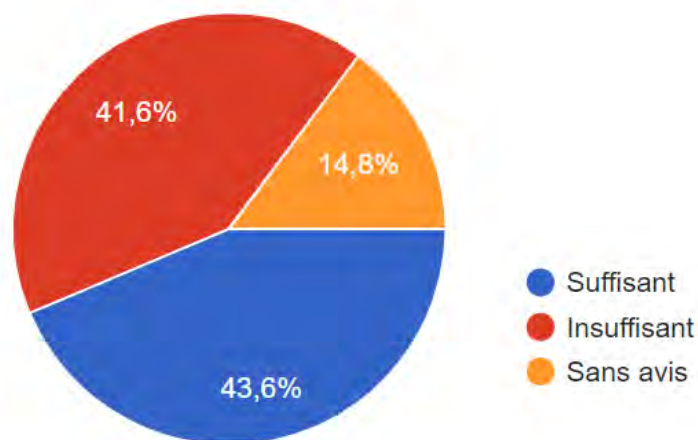
La Grand'Rue est largement identifiée comme un axe dangereux du bourg.

Les personnes qui trouvent la Grand'Rue dangereuse sont 56% à se déplacer à pied et 39% à se déplacer en voiture.

Les personnes se déplaçant souvent avec des poussettes trouvent à 86% la Grand'Rue dangereuse et à 36% la Route de Grenoble.

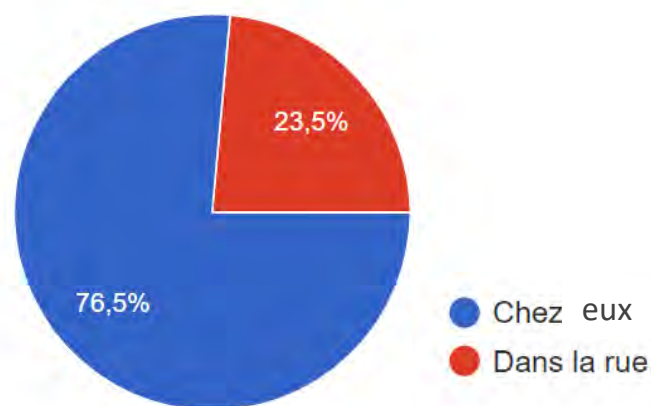
Le nombre de places de stationnement dans le centre-bourg est considéré comme ...

392 réponses



Les personnes qui ont une voiture la stationnent...

378 réponses



**75%** des personnes se garent toujours dans le même secteur

**69%** des personnes sont prêtes à sa garer plus loin que d'habitude (3 minutes à pied)

## Ce que l'on peut retenir...

L'avis concernant la suffisance du parc de stationnement dans le centre-bourg est très partagé.

**36%** des personnes qui habitent à l'extérieur du bourg trouvent le nombre de place de stationnement insuffisant.

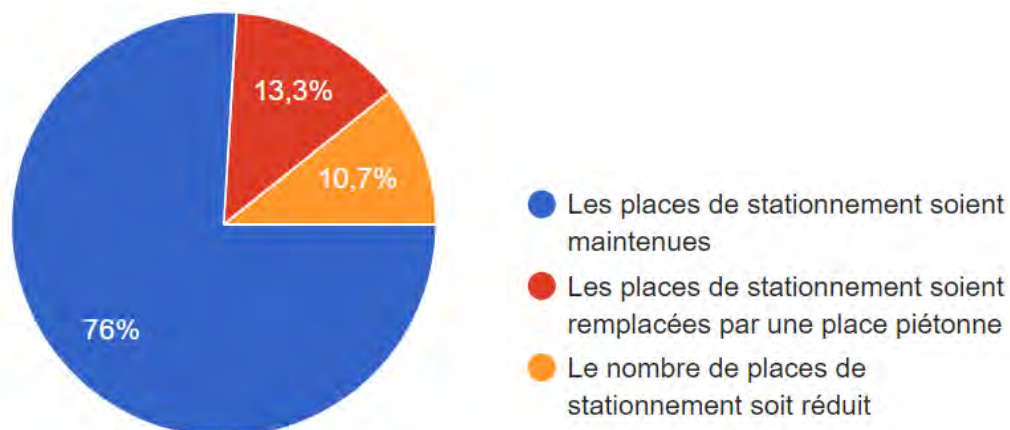
**42%** des personnes qui habitent dans le bourg trouvent le nombre de place de stationnement insuffisant.

« Le parking de la Mairie est indispensable bien que les places soient trop étroites. Elles sont indispensables pour les habitants des rues environnantes qui n'ont ni garage ni jardin. »

« Faire un parking dédié pour les habitants qui n'ont pas de garage ou de terrain pour se garer et laisser les places de la rue ou de la mairie pour l'accès aux commerces et pour les visiteurs. »

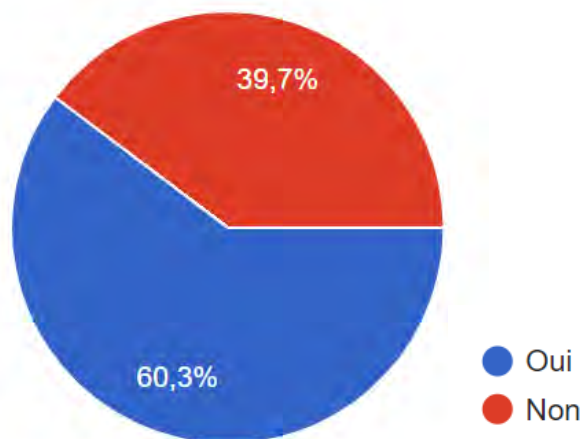
## Sur la place de la Mairie, les participants aimeraient que...

391 réponses



## Est-ce que les participants trouvent que les voitures roulent trop vite dans le centre-bourg ?

383 réponses



## Ce que l'on peut retenir...

Les 3/4 des participants souhaitent que le nombre de place de stationnement sur la Place de la Mairie soit maintenu.

C'est 73% des personnes se déplaçant en voiture qui demandent le maintien des places de stationnements et **78% des personnes se déplaçant autrement.**

Les personnes qui trouvent que les voitures roulent trop vite dans le centre-bourg sont à 61% des personnes qui ne se déplacent majoritairement pas en voiture.

« Refaire le parking de la mairie car les voitures sont plus large qu'avant »

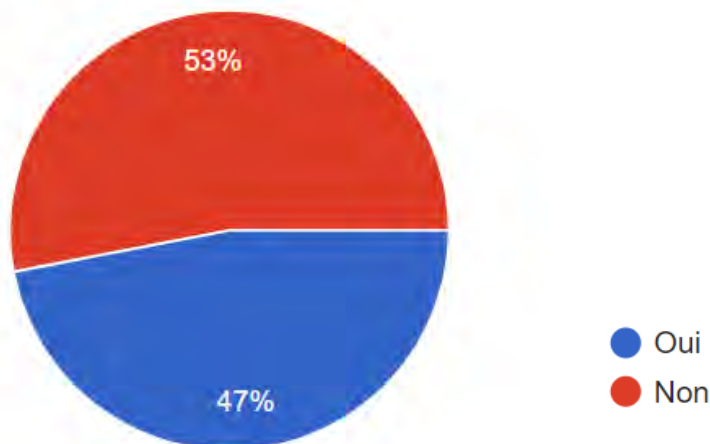
« Piétonniser la place de la Mairie en partie si et seulement si on favorise l'installation de commerces pour dynamiser le bourg »

« N'oublions pas l'avenue d'Uriage où les voitures roulent à vive allure du feu à l'auto-école. »



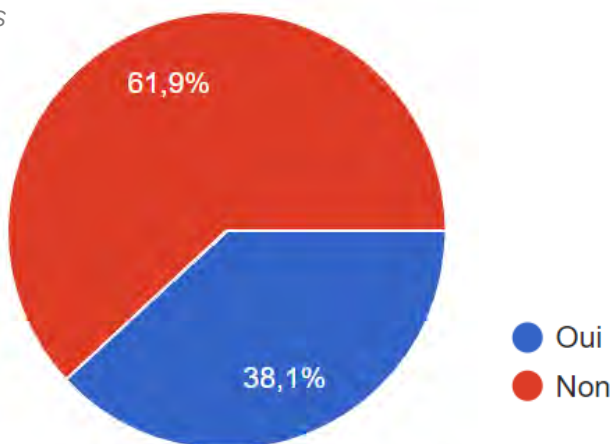
## Est-ce que les participants se sentent en sécurité sur le trajet de l'école ?

315 réponses



## Est-ce que les participants trouvent les traversées piétonnes suffisamment éclairées le soir ?

357 réponses



### Ce que l'on peut retenir...

La majorité des personnes ne trouvent pas les traversées piétonnes suffisamment éclairées la nuit, ce sont autant des automobilistes que des personnes qui se déplacent en mode doux.

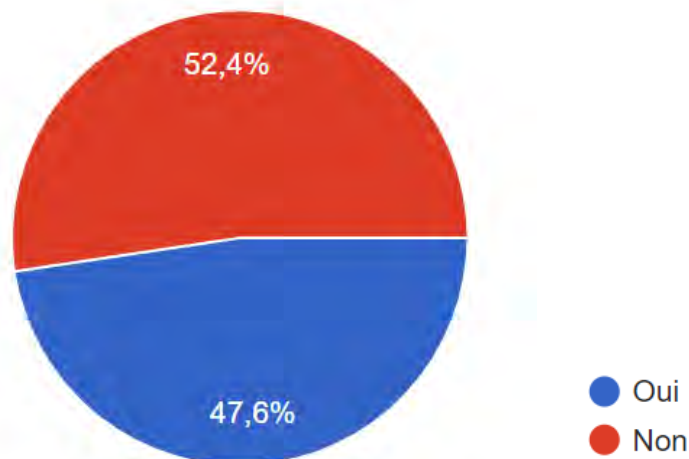
« Pour la Grand'Rue, le stationnement en alternance c'est bien, chacun se partage la voirie. Par contre, les trottoirs sont trop petits et les pointillés ou les piétons doivent marcher à l'extérieur au delà des voitures garées c'est dangereux ! »

« Trottoir étroit sur la Grand'Rue. Avec mes enfants, j'ai toujours peur des voitures. De plus certains roulent vite »

« Peu de lumière le soir, voire le matin, quand je dois partir à pied avec mes enfants rue de la claie. Possibilité de mettre en place un éclairage à capteur? »

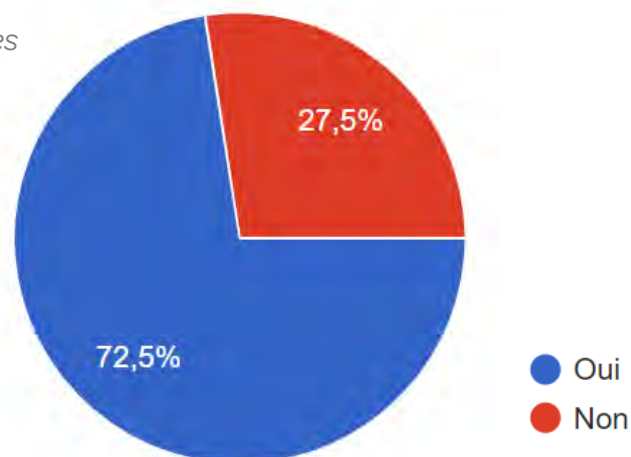
Est-ce que les participants trouvent l'arrêt du bus 6200 bien placé ?

359 réponses



Est-ce que les participants trouvent qu'il est facile d'aller à pied ou en vélo de la Mairie au Colruyt ?

375 réponses



## Ce que l'on peut retenir...

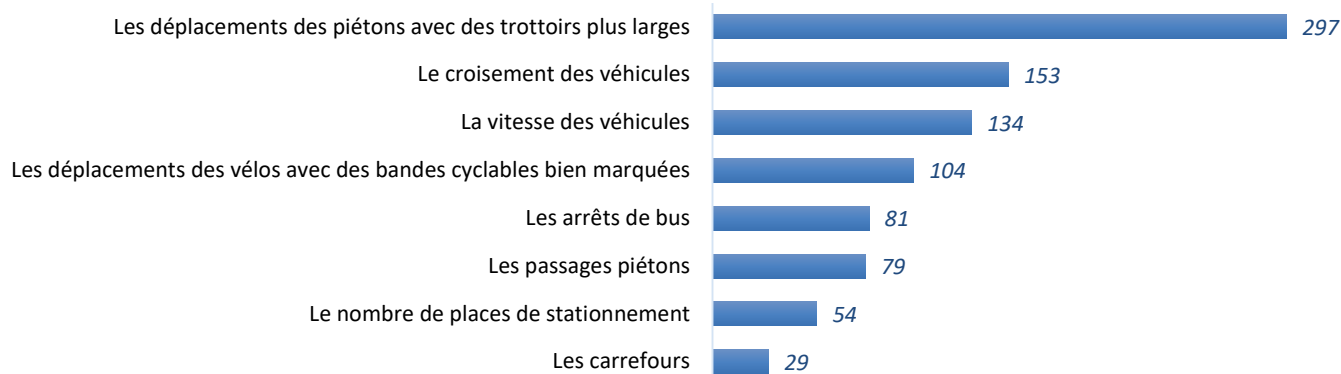
Les personnes qui trouvent que l'arrêt du bus 6200 n'est pas bien placé sont autant des automobilistes que des personnes qui se déplacent en mode doux.

« Changer l'arrêt de bus car souvent les chauffeurs se garent mal et empêchent la circulation pendant la durée de leur arrêt. Et d'autant plus quand ils sont 2 face à face. »

« Si l'on doit repenser à une éventuelle relocalisation de l'arrêt bus, il serait intéressant d'intégrer à cette réflexion l'aménagement d'une zone (sécurisée) permettant l'ouverture des soutes des deux côtés. Cela afin de pouvoir se servir de la soute côté conducteur pour y ranger un vélo, quand celle de l'autre côté est pleine de bagages. »

## Que faudrait-il améliorer en priorité sur la Grand'Rue ?

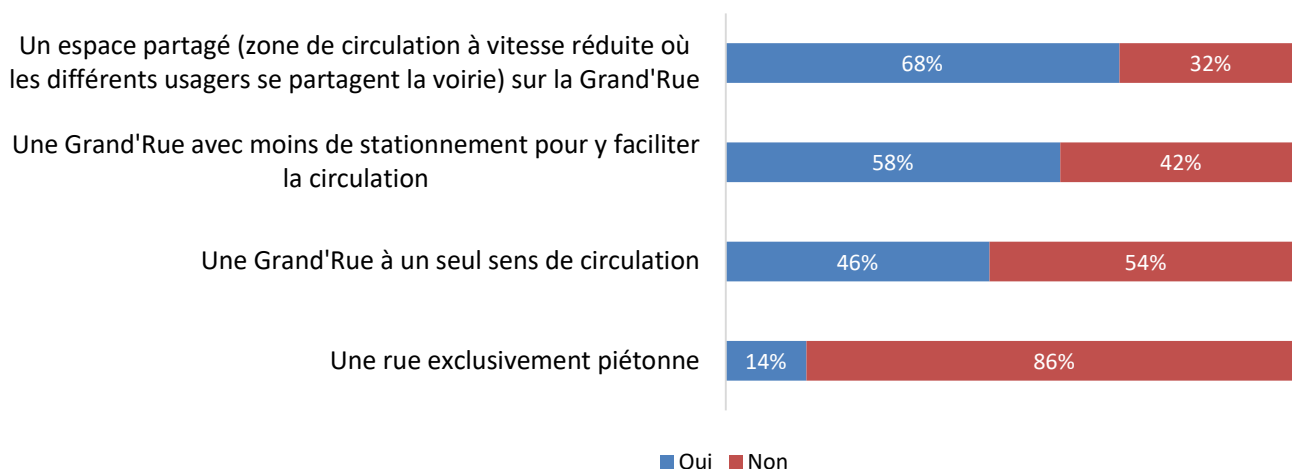
400 réponses



Par nombre d'occurrences

## Est-ce que les participants serez d'accord avec...

400 réponses



## Ce que l'on peut retenir...

« Redonner un vrai "cœur de village" à St Pierre avec une place piétonne centrale, quelques jeux pour enfants, la fontaine, des bancs... en gardant possibilité de se garer en arrêt minute vers les commerces (tabac, boulangerie) »

« Attention à ne pas faire basculer un maximum de circulation dans la rue des écoles, augmentant les problèmes dans cette rue. »

« Grand'Rue : privilégier les déplacements doux (à pied et vélo), et les voitures avec vitesse très réduite. Pour cela, reporter les stationnements à d'autres endroits. »

« Améliorer la sécurité des piétons à Sailles »

QUESTION OUVERTE : avez-vous des suggestions pour améliorer la circulation et le stationnement dans la Grand'Rue et dans le bourg en général ?

167 contributions



## Déplacements doux

### Ce qui ressort...

- > Le manque de sécurité pour les piétons à Sailles, Route de Grenoble, pour la traversée de la RD entre le Lac et le bourg, pour la traversée de la RD entre Colruyt et Chantelouise, Route du Barioz
- > Sont mis en cause le manque d'éclairage, la vitesse des véhicules et l'incivilité des automobilistes
- > Le manque de trottoirs est mis en avant

### Quelques propositions...

« Des trottoirs plus larges pour les piétons et les poussettes; la circulation autour des écoles mieux encadrées aux horaires de sorties »

« Une séparation nette entre la route et la voie piétons/vélo sur la route de Grenoble permettraient à plus d'enfants d'aller à pied ou en vélo à l'école. »

« Le rétablissement d'un policier municipal »

QUESTION OUVERTE : avez-vous des suggestions pour améliorer la circulation et le stationnement dans la Grand'Rue et dans le bourg en général ?

167 contributions



## Transports en commun

### Ce qui ressort...

> Le passage des bus dans la Grand'Rue pose problème en particulier à cause du blocage provoqué par leur arrêt

### Quelques propositions...

« Faire un arrêt de bus sur la place du foyer qui serait plus sécurisant pour les utilisateurs lors de la montée et de la descente des voyageurs et qui supprimerait les attentes pour les véhicules, ce qui ne gênerait en rien l'utilisation de cette place lors des manifestations les horaires étant différents. »

« Déplacement de l'arrêt de bus devant l'auto école »

« Décaler l'abri bus (plus en retrait) pour faciliter le stationnement du bus »

QUESTION OUVERTE : avez-vous des suggestions pour améliorer la circulation et le stationnement dans la Grand'Rue et dans le bourg en général ?

167 contributions



## Stationnement

### Ce qui ressort...

- > L'idée de développer des parkings en périphérie du centre ancien (Mon Exil, ancienne poste, place du Foyer) et sur le terrain derrière la Fontaine.
- > L'idée de favoriser le stationnement Place de la Mairie pour les usagers temporaires et non permanents.
- > Il y a des problèmes récurrents de non respect des places de stationnement ou de stationnement sauvage.
- > Le stationnement des camions de l'entreprise Blanc Route de Grenoble pose problème.

### Quelques propositions...

« Refaire le parking de la mairie car les voitures sont plus large qu'avant, faire le parking de la salle des fêtes. enlever les places sur la rue. mettre des panneau pour indiquer tout les endroits ou l'on peut se garer »

« Des places de parking à l'extérieur du Bourg, à quelques minutes à pied. En plus marcher c'est bon pour la santé. Encore faut-il convaincre chacun de changer ses habitudes... »

« Un stationnement à durée limitée pour faciliter l'accès aux commerces, à la mairie et à la bibliothèque »

QUESTION OUVERTE : avez-vous des suggestions pour améliorer la circulation et le stationnement dans la Grand'Rue et dans le bourg en général ?

167 contributions



## Circulations

### Ce qui ressort...

- > L'idée d'un sens unique sur la Grand'Rue est partagée par beaucoup
- > D'autres souhaitent maintenir le double-sens, notamment pour la vitalité des commerces
- > D'autres évoquent un espace de circulation prioritaire pour les piétons
- > Les moyens de modération la vitesse des voitures sont une préoccupation de beaucoup (ralentisseurs, zone 30km/h, jardinières amovibles, etc.)

### Quelques propositions...

*« La Grand'Rue en sens unique, une piste cyclable en contresens de la voie voiture, un seul trottoir mais plus large pour les piétons, le stationnement d'un seul côté »*

*« Circulation à sens unique alternatif régulé par un feu tricolore (exemple comme la traversée de Lumbin) »*

*« N'oublions pas l'av d'Uriage où les voitures roulent à vive allure du feu à l'auto-école. Des ralentisseurs seraient bienvenus au niveau de chaque passage piéton. »*

QUESTION OUVERTE : avez-vous des suggestions pour améliorer la circulation et le stationnement dans la Grand'Rue et dans le bourg en général ?

167 contributions



## Place de la Mairie et Grand'Rue

### Ce qui ressort...

- > Les places de parking sont trop étroites, mal orientées...il faut garder des places de stationnement mais les réorganiser
- > Le réaménagement de la place de la Mairie est demandé par beaucoup. Certains souhaitent le maintien du nombre de places de stationnement, d'autres plus d'espaces piétons.

### Quelques propositions...

« Réhabiliter la place de la mairie en place piétonne pour avoir un terrasse de café, évènements spéciaux,... et aménager des vrais places de parking (groudrons, marquage au sol,...) sur la place de la salle des fêtes »

« Un centre piéton serait agréable mais il n'y a pas assez de commerces pour attirer les gens, et les commerces existants ne survivront pas. Si la rue est à sens unique ce sera le même problème, s'il faut aller jusqu'au rond point de l'ancienne pharmacie pour faire demi tour, beaucoup iront à Allevard où les commerces sont plus nombreux, ou vers leur lieu de travail. »

« Si la grand rue est piétonne ou à un seul sens un profiter ou l'égayer avec des bacs de fleurs ou autre, rénovation des façades »

« Si la grand rue est piétonne ou à un seul sens un profiter ou l'égayer avec des bacs de fleurs ou autre, rénovation des façades »