

Plan de déplacement et de mobilité

1. Objet

L'objet de cette commission déplacement et mobilité consiste à brosser les composantes essentielles des flux de déplacement sur la commune et de le traduire par du concret en respectant les objectifs de sécurité (vitesse et points noirs), mode doux, TC et stationnement.

2. Document de référence

Etude du plan de déplacement de SNE, 2017/07

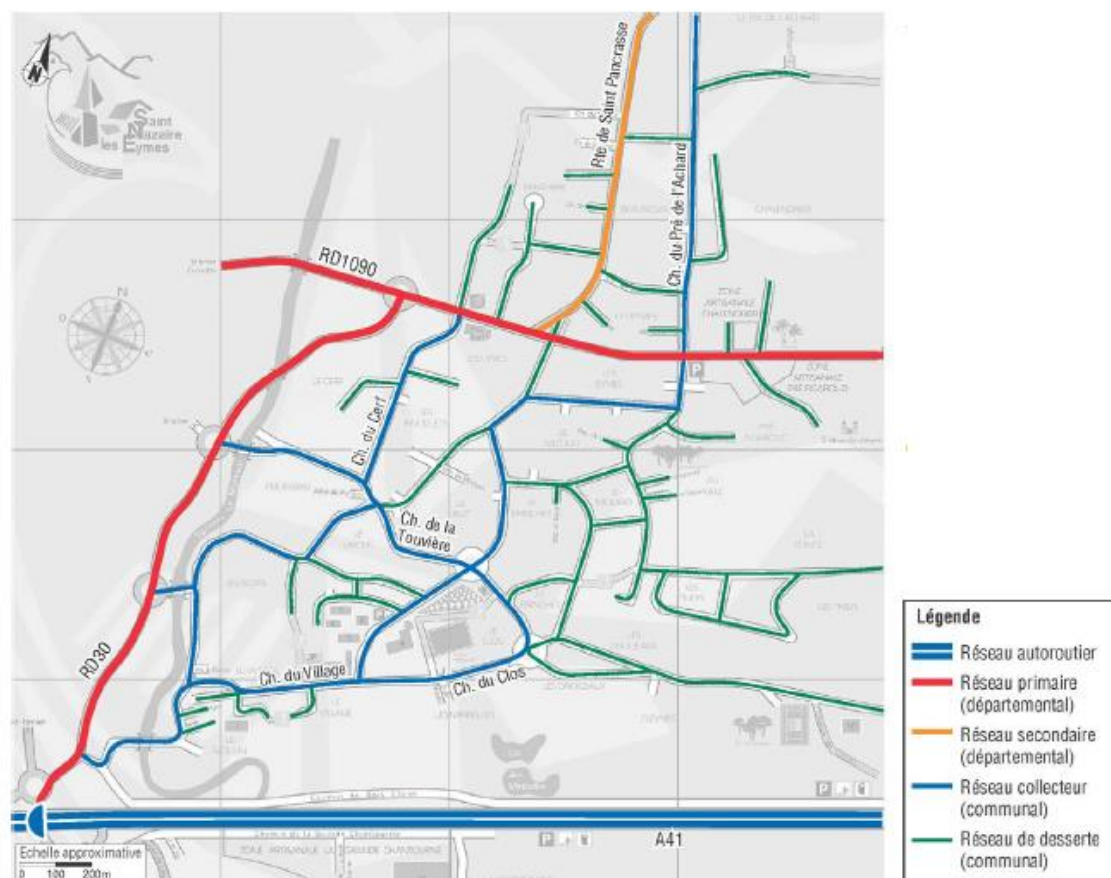
3. Liminaire

Cette présentation doit être critiquée et réajustée.

4. Analyse globale synthétique du réseau viaire SNE

4.1 Vue d'ensemble

Hiérarchie du réseau



4.2 Constat flux externes/ flux internes

4.2.1 Flux externes non maîtrisables

Le réseau communal est constitué d'un réseau non maîtrisable en termes de flux externes traversant la commune.

La RD 1090 draine à l'ouest les flux entrants et sortants de ST Ismier et +, à l'Est de Bernin et +.

L'A41 draine plus largement tous les flux du Grésivaudan vers Chambéry (E) et vers Grenoble (W) avec un point d'entrée/ sortie à l'échangeur de la Bâtie.

La RD 30 ST PANCASSE draine les flux entrants et sortants vers le plateau des petites Roches.

Enfin le barreau RD30 canalise les flux de la communes et les flux non maitrisables via un shunt à grand débit RD1090/ A41.

Les flux sont plutôt :

Entrants le matin sur la RD 30 ST Pancrasse,

Sortants le soir sur cette mm RD 30,

Sortants le matin RD 30 à L'échangeur de la Bâtie avec remontée de file,

Entrants mais répartis en fin de journée sur ce mm échangeur

Le flux sont globalement équilibrés en entrée sortie de la commune RD1090 avec une charge moyenne acceptable vers l'EST (débit ~5500 véhicules jour/ sens),

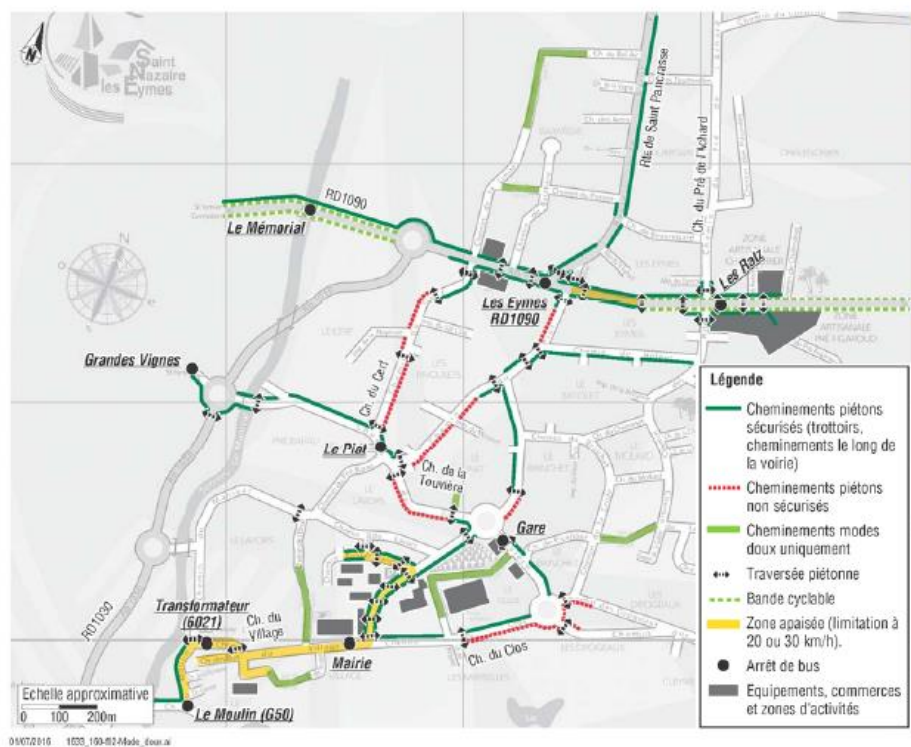
⇒ Le tronçon St PANCASSE/ Chemin du cerf, BARREAU supporte le plus gros flux par l'addition de la RD 30 ST Pancrasse (3800v/J) au flux ST ISMIER/ BERNIN.

La mise en place de sens unique imposera des mesures complémentaires de réduction de vitesse : alternat de stationnement (donc création de place de stationnement à moindre coût), rétrécissement de voie VL par adjonction de piste piéton/VL.

Une autre caractéristique de notre réseau communale consiste à prendre en compte la composante z.

Créer une voie piétonne, pire cycle avec une pente de 10% risque de rester une approche théorique si elle n'est jamais empruntée.

Modes actifs



L'objectif à poursuivre s'articule sur les items suivants :

- Priorité aux modes doux,
- Améliorer le stationnement en formalisant clairement les emplacements,
- Faciliter le déplacement des TC

Ces objectifs doivent prendre en compte l'évolution des projets depuis 2017, non exprimés dans l'étude de déplacement :

- ♥ Parking Relais de la BATIE projet actuel et extension à venir côté SUD,
- ♥ Les projets de logements, de ZAC qui se concrétise, des projets « promoteurs PIAT/ RIVOULET
- ♥ Projet de parking des RATZ et sa boîte à vélos.

La vision globale impose une prise en compte des projets « aggro » de piste cyclables

4.2.3 Méthodologie

Je propose que nous puissions travailler par zone homogène et cohérente en respectant une vision globale.

Dans un premier temps élaboration de la vision globale respectant le premier item de circulation des flux externes non maîtrisables § 4.2.1.

Réunion de lancement

JPA 08/07/2020

Nous fixer un délai de 2 mois pour figer celle-ci.

Dans un second temps nous prioriserons des zones de w par groupe de deux voire 3 pas plus.

Planning de 4 mois avant présentation au CM avec diffusion 15J avant la réunion du CM.

Planning global pour terminer le doc : 6 mois

Tout cela est à discuter et amender (pas trop) ensemble.

Fin du document