



## **Contribution de l'ADTC à la concertation sur le projet Cœurs de Ville - Cœurs de Métropole à Grenoble**

L'ADTC est très favorable au projet Cœurs de Ville - Cœurs de Métropole à Grenoble qui comprend deux aspects principaux pour les déplacements :

- l'extension de la zone piétonne, inchangée depuis les années 1970
- la réservation de l'axe Maréchal Lyautey - Agutte Sembat – Édouard Rey à la circulation des transports en commun et des vélos.

La réalisation de ce projet permettra une amélioration des déplacements aujourd'hui très pénalisés, des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun dans le centre ville de Grenoble. Il redonnera une nouvelle attractivité au centre-ville de Grenoble et bénéficiera ainsi à l'ensemble des activités : commerces, bars et restaurants, lieux culturels...

Les propositions pour la partie au sud de la rue Lesdiguières sont seulement esquissées à ce jour et l'ADTC sera vigilante à ce que la démarche de concertation se poursuive avec les différents acteurs au fil de l'affinement du projet.

### **Piétonisation**

L'ADTC approuve le périmètre de l'extension prévue de la zone piétonne dans les différentes directions autour du centre ville ancien, notamment vers la caserne De Bonne.

Tous les accès aux entrées de la zone piétonne devront être contrôlés par des bornes télescopiques, comme la zone piétonne nord actuelle, pour un fonctionnement satisfaisant de l'ensemble.

### **=> secteur Brocherie / Chenoise**

L'ADTC se prononce pour l'hypothèse de piétonisation de l'ensemble du secteur Brocherie-Chenoise

En complément, l'ADTC demande la piétonisation de la bretelle d'accès à la place Lavalette depuis le quai C. Brosse le long de la rue A. Servien. Ce secteur sous les arbres conserve un caractère trop routier, insécurisant pour les cyclistes, et cet espace doit être restitué aux piétons.

### => **Secteur République / Montorge**

L'ADTC se réjouit du projet de coupure à la circulation motorisée de transit par l'axe République - Grenette - Montorge qui aurait du être décidée depuis longtemps.

Un accès direct au parking Lafayette depuis la rue Vicat doit être étudié pour éviter le tour inutile obligatoire pour les automobilistes souhaitant stationner dans ce parking en ouvrage. La coupure de la circulation de transit devrait permettre cette mise en place sans affecter la circulation des lignes A et B de tram.

Le coté Nord de la place Sainte Claire est aujourd'hui difficilement praticable par les piétons. La piétonisation complète de l'espace public au nord de la plateforme tram est indispensable.

Au vu de la circulation piétonne très importante dans ce secteur, l'ADTC souhaite que des coupures de circulation sur l'axe place Sainte Claire - rue du Président Carnot - place Notre Dame soient testées en après-midi et en soirée.

### => **secteur Victor Hugo**

Sur le boulevard Agutte Sembat, entre le cours Lafontaine et la rue Clôt-Bey, l'ADTC demande que l'espace soit traité de façon uniforme de façade à façade, avec absence totale de marquages au sol spécifiques bus, vélo, et piétons, et classé en « Zone de rencontre », accompagnée d'une restriction de la circulation motorisée aux seuls TC, comme par exemple sur la partie nord de la place de la République à Paris. Les mêmes principes doivent être appliqués pour l'aménagement du sud de la place V. Hugo et de la rue Béranger.

### => **Secteur Championnet**

Le boulevard Gambetta constitue une coupure dans la continuité piétonne du centre ville. La traversée des piétons au carrefour avec les cours Berriat et Lafontaine devra faire l'objet d'un traitement particulier.

L'ADTC se prononce pour la piétonisation complète de la rue Lakanal dans la cohérence des objectifs du projet. Dans la même logique, la rue L. Carnot doit être piétonisée entièrement, ainsi que la rue Doudart de Lagrée autant que possible.

L'ADTC demande également la piétonisation des rues des Bons Enfants et du Phalanstère au regard de leur utilisation déjà quasi piétonne aujourd'hui.

## **L'indispensable desserte du centre-ville de Grenoble par les transports en commun**

Avec l'extension de la zone piétonne et la déviation de la circulation de l'axe Lyautey – Sembat, la place de la voiture dans le centre ville sera inévitablement réduite et c'est une bonne chose. La desserte du centre de Grenoble doit donc être assurée autrement, et la réussite du projet Cœurs de Ville - Cœurs de Métropole à Grenoble ne peut passer que par une meilleure desserte du centre ville de Grenoble par les transports publics. Malheureusement le projet proposé n'a pas pris en compte cette nécessité.

Aujourd'hui, avec les lignes de tram A et B et les lignes de bus C1, C3 et C4, 2/3 seulement des habitants de la Métropole ont une offre attractive d'accès au centre ville en transports en commun.

Depuis 10 ans, l'accès en bus à Grenoble a été réduit progressivement mais sensiblement entraînant une baisse de la fréquentation du centre-ville :

- 2006 : suppression de la desserte du square Dr Martin par les lignes TAG 21 (Gières - St Martin d'Hères - Grenoble) et 23 (Grenoble Grand Place - St Martin d'Hères - Grenoble)
- 2009 : remplacement de la ligne 32 par la ligne 16 sur la partie nord-est avec baisse de fréquence (Grenoble - La Tronche - Meylan)
- 2011 : suppression de la desserte de l'hyper centre par les lignes TAG 1 (Claix - Pont de Claix - Echirolles - Grenoble) et 3 (Le Fontanil - St Egrève - St Martin le Vinoux - Grenoble)
- 2013 : suppression de la desserte du square Dr Martin par la ligne TAG 41 (Domène - Gières - St Martin d'Hères - Grenoble)
- 2014 : limitation à la place de Verdun de la ligne Transisère 6020 (Crolles - Grenoble) avec une baisse de 33 % de la fréquentation.
- 2014 : baisse de fréquence sur la ligne 13 Poisat - St Martin d'Hères - Grenoble - La Tronche Hôpital - Meylan Lycée du Grésivaudan avec la restructuration du réseau TAG.
- 2014 : dégradation de l'accès à l'hyper centre et des correspondances avec les lignes de tram A et B pour les lignes Transisère du sud-Isère et la ligne TAG 17 (Le Gua - Vif - Varcis - Claix - Grenoble) par le déplacement sur le boulevard Gambetta et rue Béranger des arrêts au centre-ville.

La baisse de la fréquentation de la ligne Chrono C2 (Grenoble Louise Michel - Echirolles - Pont de Claix - Claix Pont Rouge) depuis 2013, comparativement à la hausse importante sur les autres lignes Chronos, montre la désaffection des usagers pour les correspondances obligées. Il s'agit pourtant ici de deux lignes (lignes E et C2) à hautes fréquences dont la correspondance est organisée à Grenoble Louise Michel.

Les reports des terminus en dehors du centre-ville et la baisse des fréquences n'ont pas été accompagnés par une amélioration de l'offre, cadencement strict toute la journée, maintien de l'offre pendant les vacances scolaires, accentuant la baisse de fréquentation de ces lignes.

Aujourd'hui, dans la Métropole, la part des achats effectués par les habitants du Grésivaudan au centre-ville de Grenoble s'est réduite au profit des zones commerciales d'Echirolles - Comboire, St Martin d'Hères - Champ Roman, Grand Place et même St Egrève - Cap 38.

A Chambéry, le réseau de Transports en Commun a été restructuré le 29 août 2016 avec une suppression de la desserte de l'hyper centre par le transport public et une baisse du chiffre d'affaires de 25 à 30 % suivant les commerces a été déjà constatée.

(<http://france3-regions.francetvinfo.fr/alpes/savoie/chambery/apres-changement-du-parcours-bus-commerçants-chambery-colere-1109277.html>)

Pour réussir ce projet, il faut qu'une partie du report modal s'effectue vers les Transports en commun.

Pour cela, l'ADTC demande des améliorations sur le réseau bus :

- le déplacement rue de Belgrade des terminus des lignes TAG 14 (Gières - St Martin d'Hères - Grenoble) et 15 (Domène - Gières - St Martin d'Hères - Grenoble) avec une offre cadencée, et le dernier départ des terminus au plus tôt à 21h.

- le retour à la gare du terminus de la ligne 6020 (Crolles - Meylan - Grenoble) avec une offre cadencée stricte

- la priorité aux feux et des services de soirée pour la ligne 12 (St Martin d'Hères - Grenoble – Eybens), qui est aujourd'hui la première ligne de bus de la Métropole avec 15 000 voyages par jour et dont le passage en ligne Chrono s'impose pour répondre en particulier à l'extension du centre-ville vers le quartier Championnet.

- une offre cadencée pour les lignes 13 (Poisat - St Martin d'Hères - Grenoble - La Tronche Hôpital - Meylan Lycée du Grésivaudan), et 16 (Meylan - La Tronche - Grenoble - Echirolles - Le Pont de Claix), avec le dernier départ des terminus au plus tôt à 21h,

- le terminus à la gare de Grenoble pour les lignes Transisère arrivant du Sud-Isère (Express 3, 3000, 4100, 4110 et 4500), et pour la ligne TAG 17, avec passage par le cours Jean Jaurès, parcours le plus rapide pour rejoindre la gare tout en permettant des correspondances avec la ligne 12 à Condorcet et les lignes A et B à Alsace-Lorraine pour rejoindre le centre-ville.

- le déplacement de la station de tram V. Hugo sur la place V. Hugo, afin de permettre l'arrêt simultané de 2 Citadis et de mieux réguler les feux vers le boulevard E. Rey  
Ce déplacement permettrait également de ne pas trop dégrader la correspondance entre les lignes de tram A et B vers les lignes C3 et C4, les 100 m à parcourir étant déjà bien longs pour une correspondance entre des lignes à bon niveau de service.

- la modification de l'arrêt Chavant, dans le sens Rey – Agutte Sembat - Lyautey, pour éviter la dégradation inutile des temps de parcours des bus des lignes C4 et 13, pour qu'ils puissent doubler les bus des lignes C1 et Transisère. Si l'espace sur la voirie est insuffisant, on ne doit pas s'interdire de réduire le trottoir du cinéma Pathé Chavant.

## **Aménagement d'itinéraires cyclables**

Pour l'axe structurant vélo sur les boulevards Lyautey et Agutte Sembat, le positionnement central n'est pas idéal mais paraît le meilleur compromis au regard des contraintes notamment le nécessaire positionnement latéral des arrêts Dr Martin et Chavant pour les transports en commun.

Sans être pleinement convaincu de cette expérimentation de site central, l'ADTC se réjouit qu'enfin une proposition ne cherche pas à rabattre les cyclistes sur le trottoir ; ni en section courante, ni dans les intersections. Il s'agit d'un vrai progrès pour limiter les conflits piétons/cyclistes avec un trafic vélo en augmentation.

La proximité des voies bus et de l'axe vélo exige de sécuriser et de rassurer les cyclistes par l'aménagement de l'axe vélo en site propre protégé.

L'aménagement proposé ne saurait être considéré comme un axe structurant sans un traitement de qualité des intersections : A chacune d'entre elles les cyclistes de tous niveaux et de tous âges doivent pouvoir le rejoindre et en sortir en toute sécurité sans être contraints d'utiliser les traversés piétonnes ni les trottoirs.

Les continuités doivent être évidentes vers les axes existants ou futurs (Berriat, Jean Pain, Jean Perrot) et sur les traversées (Lesdiguières, Gambetta). Elles doivent être matérialisées par un aménagement ou un revêtement de chaussée continu qui les rendent lisibles pour les autres usagers et ce quelque soit le régime de priorité.

Au vu des reports de circulation importants attendus sur le boulevard Gambetta, la rue Lesdiguières et l'avenue F. Viallet, l'ADTC demande la création de bandes cyclables dans les 2 sens sur le boulevard Gambetta entre la rue Hoche et l'avenue F. Viallet, sur la rue Lesdiguières de la place Championnet à la place de Verdun, et sur l'avenue F. Viallet du cours Jean Jaurès à la rue de Belgrade, pour que les cyclistes circulent sans entraves sur la chaussée et pas sur les trottoirs.

Sur le cours Berriat (entre le boulevard Gambetta et l'Estacade), l'ADTC demande la mise en place de l'axe structurant vélo dès la mise en place du nouveau plan de circulation avec du mobilier provisoire. Au minimum, des bandes cyclables dont une à contre sens doivent être mises en place.

Pour assurer la continuité cyclable entre le cours Berriat et le CHU, il est indispensable de conserver le double-sens cyclable sur l'axe Dr Martin / Vaucanson / Condillac / Abbé de la Salle / Alma.

Les cyclistes en transit Nord – Sud et inversement, sur l'axe Lyautey - Agutte Sembat - Rey, entre la place V. Hugo et la place H. Dubedout devront être incités à utiliser la rue Dr Mazet plutôt que la voie Est de la place V. Hugo.

La piste cyclable sur les avenues du Général Champon et M. Berthelot est un axe vélo Nord-Sud important. Il doit être relié à l'axe structurant vélo sur le boulevard Maréchal Lyautey par exemple par la rue du 4<sup>e</sup> régiment du Génie.

L'ADTC souhaite être associée aux études d'avant projet le plus en amont possible.

## **Nouveau Plan de circulation automobile**

Le nouveau plan de circulation doit éviter la possibilité de « parcours malins » notamment dans le sens Sud - Nord par les rues Dr Mazet, Clôt-Bey et par le boulevard Edouard Rey.

A l'entrée sur le boulevard Maréchal Lyautey, l'ADTC se prononce pour le premier scénario avec limitation de la circulation dès la rue Beccaria.

Les voiries de la place Paul Mistral et du dernier tronçon de l'avenue Jean Perrot devront faire rapidement l'objet d'un réaménagement (avec un itinéraire cyclable) pour détourner du carrefour Chavant le trafic motorisé en provenance du sud le plus en amont possible.

Le maintien à 3 voies automobiles en sens unique de l'avenue Albert 1<sup>er</sup> de Belgique entre la place G. Rivet et l'avenue du Général Champon est propice à des vitesses élevées sur cet axe. L'ADTC demande l'étude soit de la mise en double sens général de circulation pour éviter un détour par la place Pasteur pour rejoindre les grands boulevards depuis le boulevard Clemenceau et l'avenue Jean Perrot, soit de réduction de la largeur de la voirie pour apaiser la circulation.

Le nouveau plan de circulation devra faire l'objet d'une information (journaux et outils internet des collectivités locales, médias,...) la plus large possible au moment de sa mise en oeuvre.