

Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à l'Enquête Publique sur le projet Esplanade de Grenoble

Le projet pour l'Esplanade, porté par la municipalité de Grenoble, n'est pas à proprement parler un projet de mobilité. Cependant, la transformation de cet espace public aura des conséquences sur les habitudes de déplacements et la qualité de vie des habitant-es du quartier.

Au sujet de la suppression du parking longue durée au profit d'un espace vert

Aujourd'hui, le stationnement occupe près de la moitié de la superficie du site. Il s'agit d'un stationnement gratuit (une petite partie est payante), situé sur un espace entièrement imperméabilisé. Son taux d'occupation est très élevé du fait de mésusages. En effet, son caractère gratuit en fait un lieu idéal pour le stationnement longue durée, entraînant de fait un phénomène de voitures-ventouses très important.

L'ADTC considère que l'occupation actuelle de cet espace public constitue un gaspillage d'espace public, et que d'autres usages sont à privilégier sur une superficie de cette taille à proximité immédiate du centre-ville. Les peurs liées à la suppression du stationnement sont légitimes, mais à relativiser :

- l'usage « parking » n'est pas possible durant l'activité de la Foire des Rameaux, et ce depuis la création de cette Foire, alors qu'il s'agit du principal vecteur d'attractivité du site. Cela n'a jamais empêché la clientèle de s'y rendre. Cela montre que les autres possibilités de déplacement (tramway, vélo, parkings-relais, train TER...) sont déjà utilisées, et que ce stationnement n'est pas essentiel pour la vitalité du quartier ;

- depuis 2010, le nombre de places de stationnement a déjà été divisé par deux sur l'Esplanade, sans contestation marquée à l'époque.

- le projet présenté prévoit des stationnements, en nombre suffisant pour répondre aux besoins du quartier. Le P+R serait agrandi pour tenir compte des besoins des personnes qui habitent les massifs montagneux et descendent de Chartreuse.

Pour les usagers arrivant en voiture du Voironnais et du nord-ouest de l'agglomération, les P+R à privilégier sont situés en amont des embouteillages, à proximité de la ligne E et des gares TER.

Ainsi, l'ADTC se prononce favorablement en faveur de la transformation de l'Esplanade prévue par ce projet.

Au sujet du dévoiement de la RN481

L'entrée nord-ouest de Grenoble est actuellement une ancienne autoroute, déclassée en route nationale pour l'arrivée du tramway en 2014. Le projet de dévoiement de la RN481 et de requalification en avenue avec un caractère plus urbain offre de nombreux avantages :

- il réduit l'emprise routière présente sur le site, fortement gourmande en espace imperméabilisé, sans pour autant empêcher l'accès automobile au centre-ville ;

- il supprime une coupure urbaine entre les berges de l'Isère et l'Esplanade, car la future avenue disposera de traversées piétonnes,

- Il envoie un signal fort aux automobilistes sur le caractère urbain du secteur, ce qui rend bien plus légitime la vitesse limite de 50km/h et incite également au report modal,

- il ne génère pas de congestion. Les bouchons observés actuellement sur la RN481 sont la conséquence d'une pratique encore très importante d'auto-solisme arrivant sur un « goulot d'étranglement ». La retenue est

exercée par les feux du pont de la Porte de France, qui servent à réguler les flux entrant dans Grenoble à ce que les voiries peuvent écouler.

L'ADTC rappelle que les objectifs d'élargissement de l'A480 à 2X3 voies (aujourd'hui réalisé) et de réaménagement de l'échangeur du Rondeau (en cours de réalisation) étaient de libérer de l'espace pour les autres modes de déplacement (Transports en commun, Vélo et marche à pied).

Ainsi, l'ADTC se prononce favorablement à la requalification de la RN481 en avenue d'entrée de ville.

Au sujet de la programmation de passerelle entre le quai de la Graille et l'Esplanade

Il est regrettable que ce projet de passerelle piétons - cyclistes sur l'Isère entre le quai de la Graille et l'Esplanade ne fasse pas partie des 4 déclarés prioritaires par la Métropole. Cette passerelle améliorerait grandement l'accès à la ligne E pour les habitants du quartier J. Macé, et procurerait aux cyclistes un accès cycliste à la presqu'île.

Au sujet de la continuité cyclable le long de l'Esplanade

La continuité cyclable sécurisée entre la porte de France et La Casamaures n'a pas été intégrée lors de la réalisation de la ligne E de tram. L'ADTC demande que cette continuité soit réalisée, en utilisant par exemple la contre-allée le long de la plateforme du tram accessible directement depuis la piste cyclable côté Ouest du pont Kofi Annan.

Cette liaison doit se faire en site propre et non par des bandes cyclables latérales sur l'actuelle ancienne route de Lyon. Le schéma directeur des itinéraires cyclables délibéré par le SMMAG en 2023 y prévoit un itinéraire de niveau 2 dit réseau principal d'une qualité équivalente au réseau chronovélo.

Au sujet de la desserte en tramway

Entre la station Esplanade Centre et la station Alsace-Lorraine de la ligne E de tram, il y a plus de 800 m. Pendant la foire des rameaux, la station Annie Fratellini Esplanade Centre est fermée pour raisons de sécurité, et la distance entre la station Casamaures Village et la station Alsace-Lorraine est de plus de 1100 m, ce qui allonge encore les distances que les usagers doivent parcourir à pied. L'ADTC renouvelle la demande déjà faite lors de l'enquête publique pour la ligne E de tram pour la création d'une station entre le pont Kofi Annan et l'avenue Félix Viallet. Cette station permettrait des correspondances directes, aujourd'hui impossibles, entre la ligne E de tram et les lignes de Transports en Commun empruntant l'avenue Félix Viallet (C1, C11, C12...) et de desservir de nombreux points de destination situés sur les quais de l'Isère (IUT, Univ. Grenoble Alpes, Grenoble INP, Universités Inter Ages....). Cette station aurait aussi l'avantage de soulager la station Alsace-Lorraine.

Avis de l'ADTC

L'ADTC - Se déplacer autrement émet donc un avis favorable au projet de requalification de l'Esplanade, au dévoiement et à la transformation de la RN 481, avec les deux réserves suivantes :

- Elle demande à Grenoble-Alpes Métropole de flécher dès à présent le financement nécessaire pour la réalisation de cette passerelle entre le quai de la Graille et l'Esplanade, pour une mise en service d'ici à 2030 ;
- Elle demande au SMMAG de prévoir une nouvelle station de tram entre l'avenue Félix Viallet et le pont Kofi Annan.