PROJET
CŒURS DE VILLE, CŒURS DE METROPOLE / GRENOBLE

Définition des objectifs et modalités de la concertation commune Métropole, Ville de Grenoble, SMTC

Commission Mobilités du 10 juin 2016

INTRODUCTION

➔ **Grenoble-Alpes Métropole a décidé de lancer le projet Cœurs de Ville – Cœurs de Métropole / Grenoble le 29 janvier 2016**

➔ **Dans une démarche métropolitaine plus large pour conforter et développer les pôles de vie de l'agglomération**

➔ **Qui mobilise en complémentarité et en cohérence un ensemble de politiques :**

- Qualité des espaces publics
- Développement économique et soutien aux secteurs du commerce, de l'artisanat et des services
- Le projet « Ville Respirable »
- Le développement des TC, lignes de bus et des mobilités douces
- La démarche Métropole apaisée
- La politique touristique métropolitaine, les projets de réaménagement du Rondeau et de l'A 480, le projet Portes du Vercors…

➔ **Une démarche de requalification des pôles de vie à toutes les échelles pour les 49 communes**

- Du cœur de Noyarey au cœur de Grenoble en passant par la place de la République de Gières …

➔ **Sur le centre de Grenoble, un projet issu d'un diagnostic**

- Une démarche de projet dans la continuité du projet Cœur de Ville / Cœur d'agglo lancé en 2008 et un diagnostic posé depuis plusieurs années et partagé dès 2008

UN PROJET PORTE PAR GRENOBLE ALPES METROPOLE, EN ACCORD AVEC LA VILLE DE GRENOBLE ET LE SMTC

➔ **Une gouvernance de projet commune :**

- Concerne les compétences de la Métropole, de la Ville de Grenoble et du SMTC
- un comité de pilotage avec les élus des 3 collectivités
- Un outil de partage : un comité de suivi avec les partenaires du territoire

➔ **Un projet partagé et co-financé :**

- Une enveloppe budgétaire d'environ 10 M€, à répartir entre les maîtres d'ouvrage selon leurs compétences
- Le SMTC compétent pour l'aménagement des voies bus, des priorités bus dans les carrefours, des arrêts de bus et des actions d'accompagnement au changement de comportement de mobilité
- Ces dépenses interviendront au sein du programme pluriannuel d'investissements du SMTC au titre de l'amélioration des performances des lignes Chrono

➔ **Une concertation commune à mener**

- La mobilisation des compétences Métropole + Ville de Grenoble + SMTC nécessite de mener une concertation unique sur le projet, au titre des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme
- Délibération de la Ville et du SMTC pour valider dans les mêmes termes les objectifs et les modalités de la concertation et confier le soin à la Métropole d'organiser et de piloter cette concertation
- Délibération de la Métropole pour fixer dans les mêmes termes ces objectifs et modalités, et ouvrir la concertation

LE DIAGNOSTIC

➔ Un centre-Ville trop limité et fragmenté

- un centre-ville trop limité, avec des quartiers qui le composent insuffisamment reliés entre eux, notamment entre le centre piétonnier, le quartier Hoche et le nouveau quartier De Bonne
- Un plateau piéton réduit en comparaison avec d'autres métropoles (Strasbourg, Nantes)
- certaines rues en circulation, en mauvais état, constituent des ruptures dans les continuités piétonnes entre les deux rives de l'Isère
- une forte attente d'espaces publics requalifiés, plus apaisés, mieux partagés au profit des piétons

➔ Des conflits d'usage sur l'espace public clairement identifiés

- entre les différents modes de déplacement, entre les espaces commerciaux et les lieux de vie pour les habitants, des cheminements piétons insuffisamment confortables en dehors du plateau piéton
- une demande d'apaisement de la circulation, avec le souhait dans le même temps d'un accès voiture au centre, avec une offre de stationnement lisible : une réflexion à mener sur l'équilibre entre place de la voiture, dynamique commerciale du centre et vie des habitants

➔ Une place de la nature insuffisante et un patrimoine trop peu mis en valeur

- une présence insuffisante du végétal, de l'eau et des continuités insuffisantes entre les espaces verts
- un manque de valorisation de la richesse patrimoniale

LE DIAGNOSTIC

➔ Les boulevards Rey, Sembat et Lyautey, porteurs actuels de fortes nuisances et peu attractifs

- une forte pollution et des nuisances sonores dues à l'importance du trafic automobile
- une densité de circulation automobile très importante (moyenne 14 600 véh/jr), au détriment des autres modes (piétons, vélos, bus). 30% de trafic de transit, qui génère de fortes nuisances sans bénéficier à la vie du centre-ville ni à son activité commerciale
- De nombreux accidents dont sont victimes les cyclistes et les piétons
- la régularité et la vitesse commerciale des transports publics pâtissent des encombrements de la circulation (écart de temps de parcours sur l'axe jusqu'à 7 min) : nuit à leur attractivité et génère des surcoûts d'exploitation

LES OBJECTIFS DU PROJET

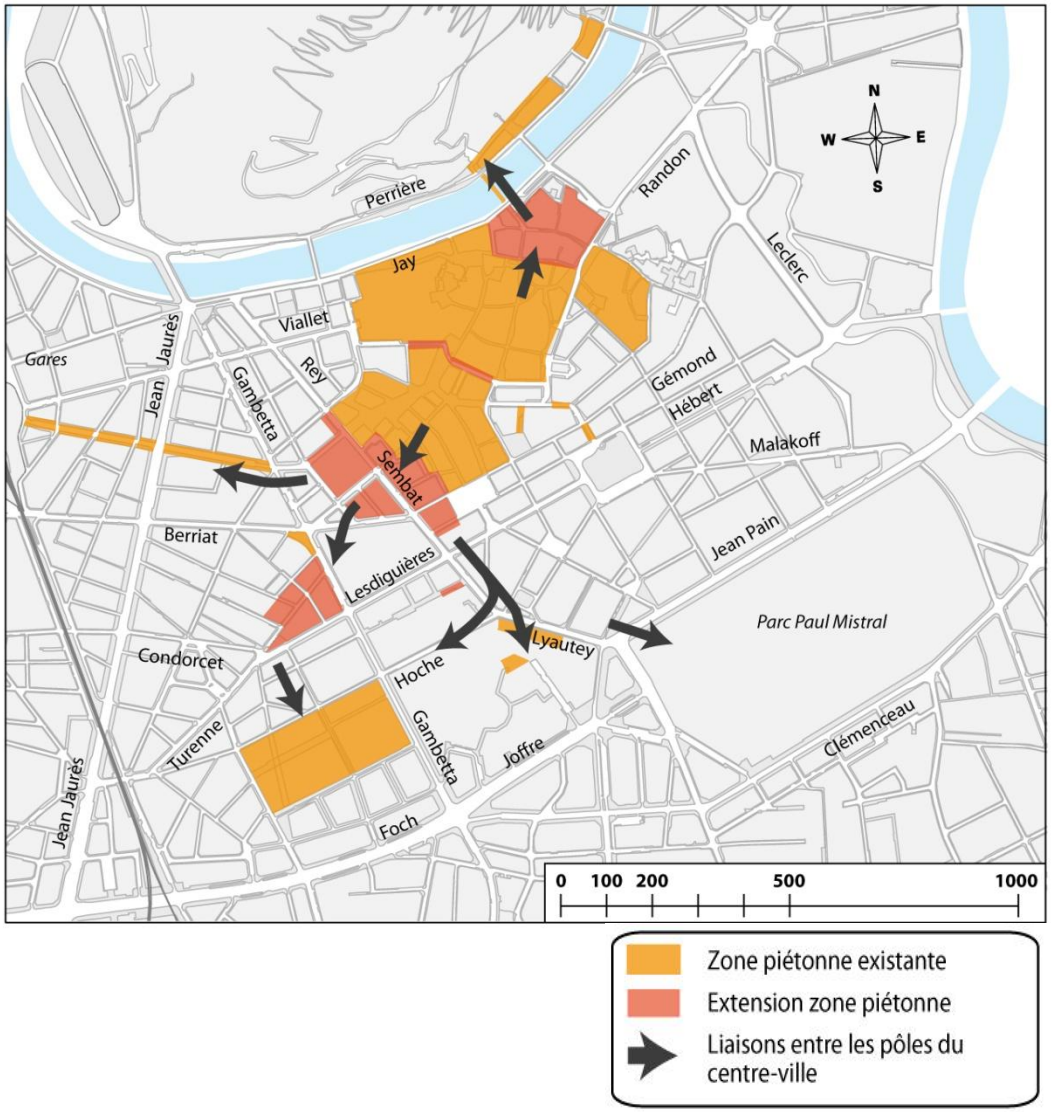
➔ Réduire les nuisances et la pollution :

- Améliorer la qualité de vie et apporter des solutions face aux risques de santé publique, en réduisant les émissions de pollution, de bruit, et le nombre d'accidents dûs à l'importance du trafic automobile
- En développant le réseau structurant de transports publics
- En favorisant le développement des déplacements doux : déplacements piétons et triplement de la part modale du vélo à l'horizon 2020
- En favorisant les déplacements multimodaux
- Pour inciter à la modération de l'usage de la voiture et limiter le transit à travers le cœur d'agglomération

LES OBJECTIFS DU PROJET

➔ Etendre le centre-ville et mieux relier ses divers pôles :

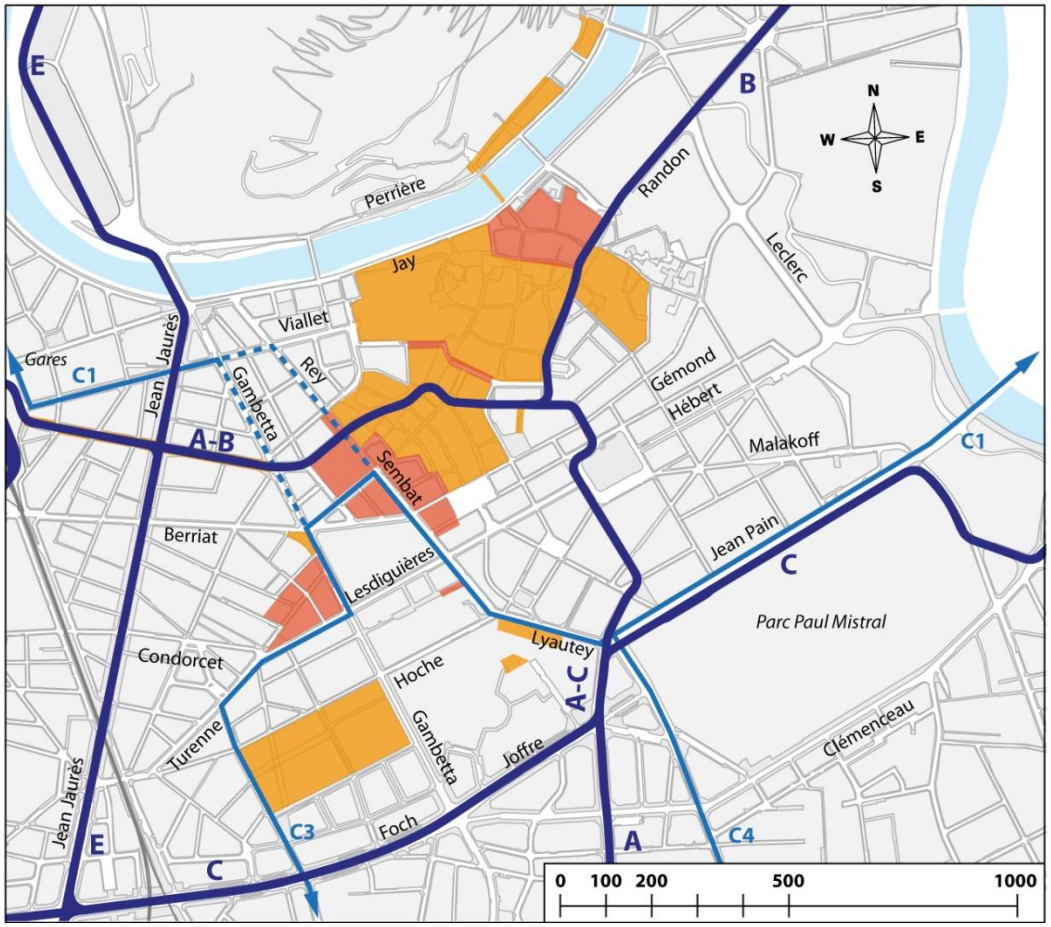
- requalifier et étendre le plateau piéton pour le rendre plus attractif
- mieux relier entre eux les différents pôles de vie du cœur de Métropole, en recherchant des continuités de parcours confortables de chalandise en déplacements doux
- Rendre les trajets piétons plus agréables et attractifs vers les quartiers Hoche et De Bonne
- Requalifier progressivement les espaces publics existants du plateau piéton



LES OBJECTIFS DU PROJET

➔ **Faciliter l'accès au centre par le report modal vers les transports en commun :**

- Les transports en commun constituent un mode privilégié d'accès au centre-ville
- Le développement du réseau de tramway a été l'un des moteurs de sa dynamique commerciale
- L'enjeu est d'accroître aussi la régularité des bus par la réalisation d'un site propre sur Rey-Sembat-Lyautey, avec un niveau de service proche de celui du tramway



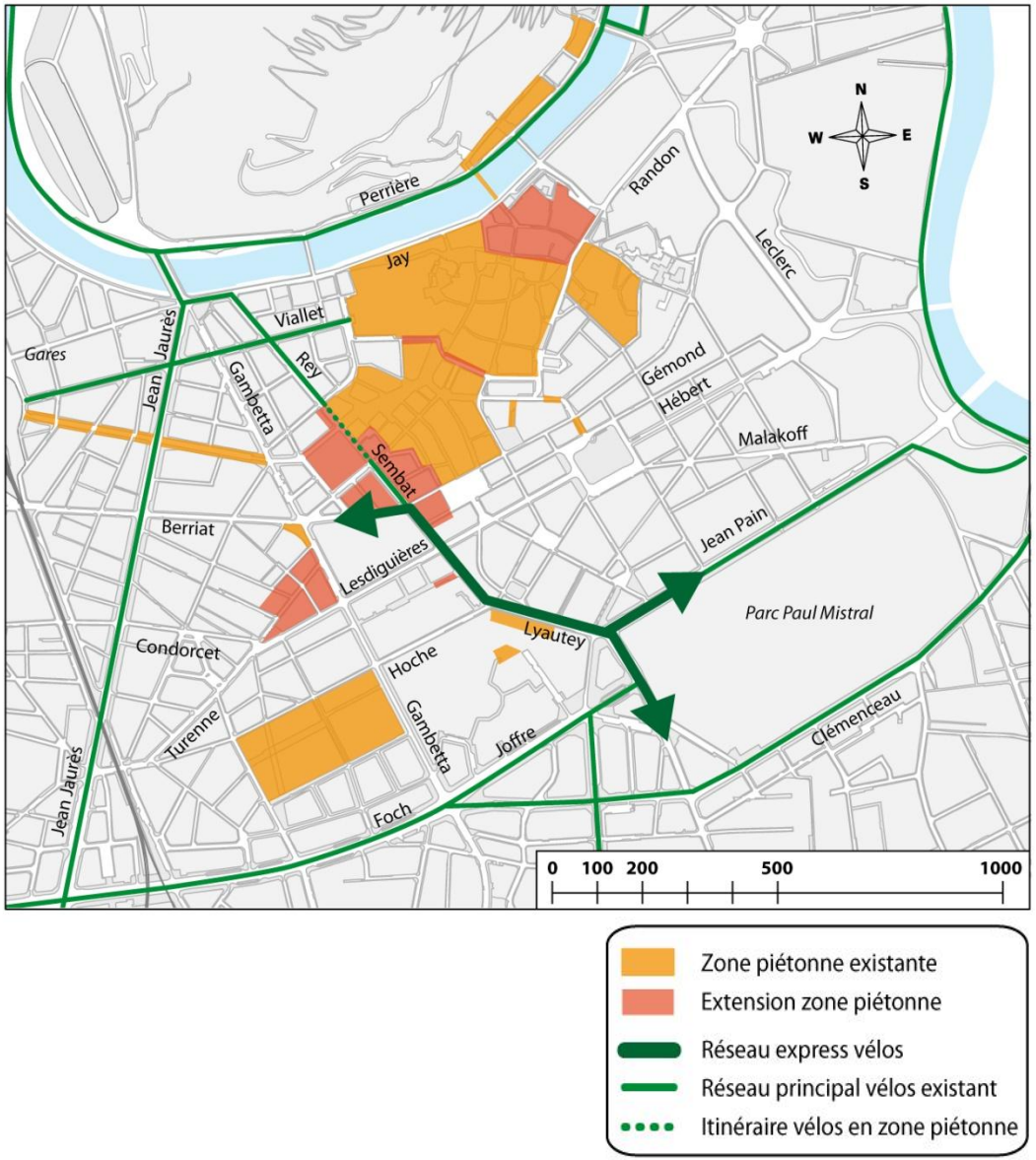
Réseau Express Transisère : itinéraire à définir

- Zone piétonne existante
- Extension zone piétonne
- Lignes de tramway
- Lignes de bus Chrono
- Option d'itinéraire

LES OBJECTIFS DU PROJET

➔ **Faciliter l'accès au centre par le report modal vers les modes actifs :**

- Les modes actifs de déplacement sont en forte croissance, marche et vélo (part modale du vélo + 4.6%/an entre 2002 et 2010, + 6%/an depuis)
- L'accessibilité du centre-ville est à adapter en tenant compte de cette évolution importante des comportements de mobilité
- Objectif d'augmenter les déplacements piétons et tripler la part modale du vélo à l'horizon 2020 (objectif de 216 000 déplacements par jour, soit l'équivalent de la fréquentation du réseau tramway)

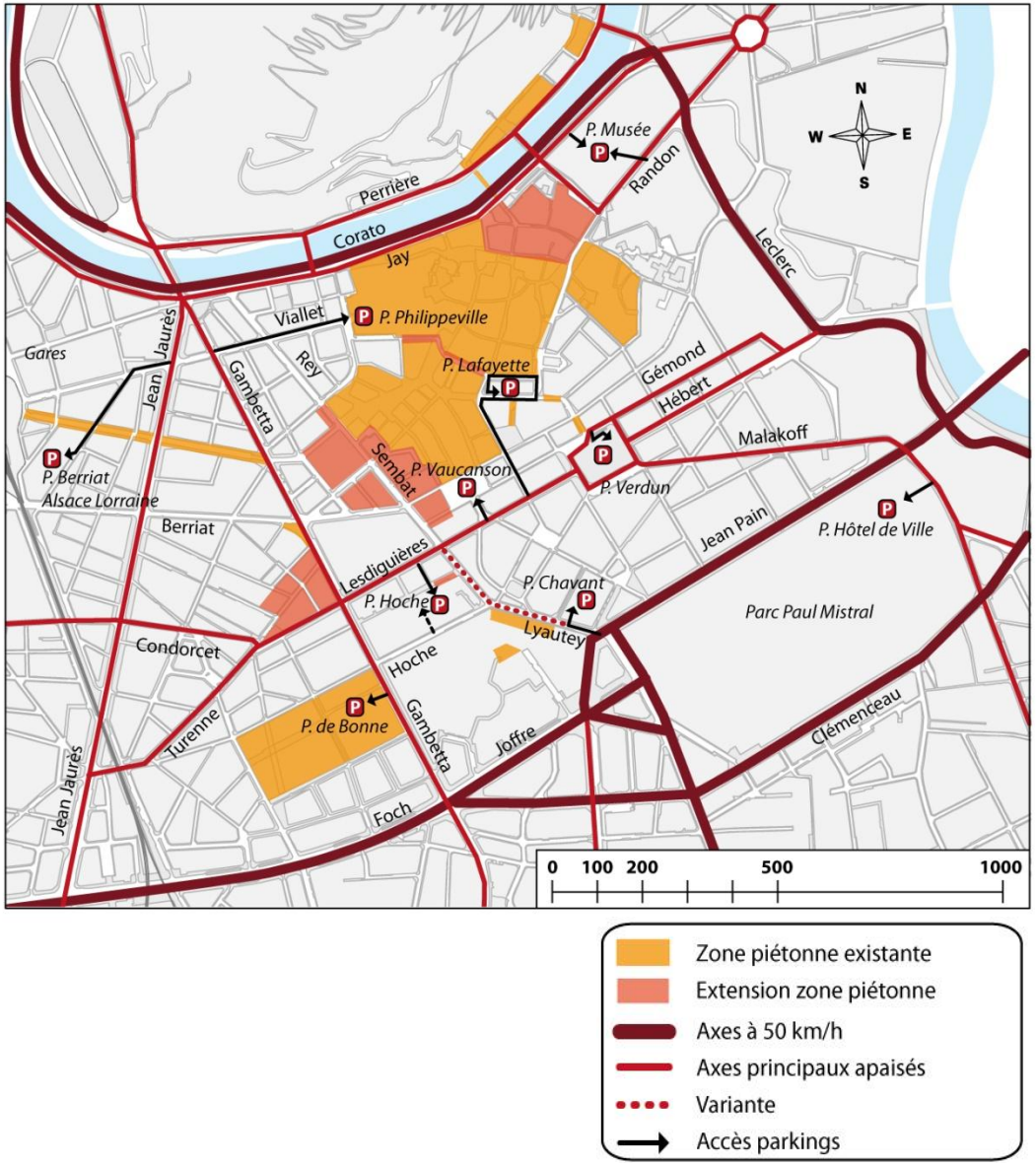


LES OBJECTIFS DU PROJET

➔ **Organiser les circulations automobiles pour en modérer l'usage :**

- Organiser un rabattement lisible des voitures vers les stationnements en ouvrage bordant le cœur de Ville, et les parkings relais, afin de développer les pratiques multimodales « parking + TC », « parking + marche, … »

- Réorganiser le plan de circulation automobile à l'échelle de la Métropole pour préserver l'accessibilité automobile nécessaire au fonctionnement du territoire, avec des reports d'itinéraires à étudier au-delà des grands boulevards

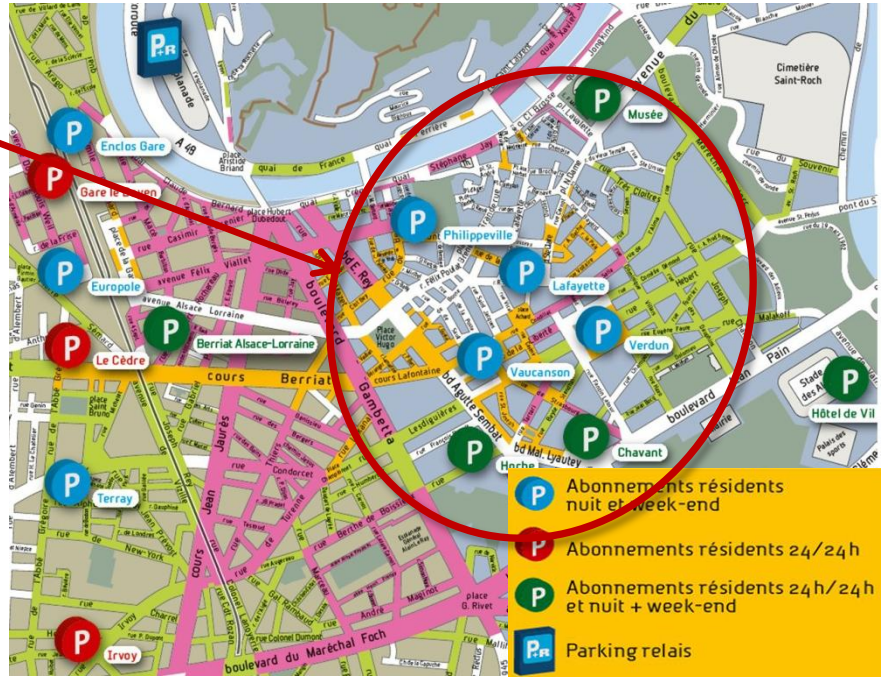


UNE ILLUSTRATION SUR LES PARCS DE STATIONNEMENT

➔ Parcs en ouvrage, des places disponibles

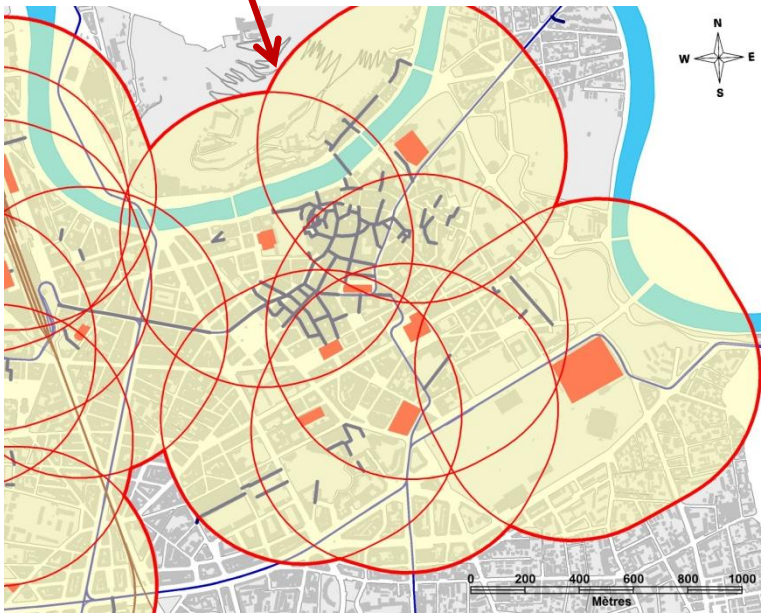
Dans les 7 parkings autour du plateau piéton (Philippeville, Musée, Verdun, Chavant, Hoche, Vaucanson, Lafayette) :

Au minimum **700 places disponibles un jour en semaine et 400 le samedi**, dans les tranches horaires les plus chargées (comptages 09/2015)



➔ Une rapidité d'accès au plateau piéton

Le plateau piéton actuel est accessible en 6mn depuis ces 7 parkings (500m)



➔ Un objectif : Des accès plus lisibles en voiture vers ces parcs

Faciliter l'accès aux parkings les plus proches selon d'où l'on vient : exemple depuis le sud : Chavant et Hoche

Avec un jalonnement affichant les disponibilités et renvoyant en amont vers d'autres parkings, si les plus proches sont pleins. exemple, vers le P Hôtel de Ville

LES OBJECTIFS DU PROJET

➔ Améliorer le confort urbain pour rendre le centre plus attractif :

- Améliorer le confort, l'accessibilité pour tous, l'embellissement des espaces publics : essentiel pour accroître l'agrément, l'attractivité
- Et pour favoriser la fréquentation du plateau piéton élargi et du boulevard Agutte Sembat par une partie de 43000 personnes qui montent quotidiennement dans les transports sur l'axe
- La plantation d'arbres : renforcer la présence de la nature en ville, augmenter le confort thermique et l'agrément pour les piétons par la présence de trottoirs ombragés

➔ Contribuer à conforter et dynamiser le commerce :

- L'ensemble des objectifs précédents favoriseront des flux piétons plus importants, ce qui renforcera la visibilité des vitrines et l'attractivité commerciale
- La qualité accrue des espaces publics facilitera la commercialisation et la reprise de locaux. Cela contribuera à diversifier l'offre commerciale existante, favorisera l'implantation de nouvelles enseignes renforçant l'attractivité commerciale du cœur de ville
- L'extension du plateau piéton : permettra de renforcer l'animation commerciale et récréative, en lien avec les unions commerciales et les associations
- Organiser les livraisons

LES OBJECTIFS DU PROJET

➔ Mettre en valeur le patrimoine :

- Au côté des actions de promotion et de mise en œuvre du plan lumière, mettre en valeur le patrimoine urbain et architectural pour développer les atouts touristiques
- L'apaisement de l'axe Rey - Agutte-Sembat - Lyautey contribuera à mettre en valeur les immeubles formant un ensemble d'intérêt architectural repéré dans l'AVAP, parallèlement aux campagnes de ravalement en cours

➔ Conforter la vie de quartier et concilier avec la vie métropolitaine :

- Le cœur de Ville compte de nombreux habitants dont la vie quotidienne pâtit de nuisances dues à la circulation (bruit, pollution). Un des enjeux de l'opération est d'apaiser le fonctionnement des espaces publics, tout en permettant l'accessibilité au centre-ville pour les riverains.
- L'amélioration de la sécurité des déplacements des habitants (trajets enfants vers les écoles, des jeunes vers Champollion, et des séniors) est un des objectifs de l'opération.
- La configuration des espaces publics doit laisser la possibilité d'y organiser des animations de quartier, le cas échéant coordonnées avec des animations commerciales.

➔ Différents scénarios pour le projet

- Le projet soumis à la concertation proposera sur les différents secteurs opérationnels :
  - Des scénarios d'aménagement et/ou de fonctionnement de l'espace public
  - Des scénarios de piétonisation partielle ou totale de certaines rues
  - Des scénarios de tracés, de priorités de lignes de bus et de correspondances bus / tramway,
  - Des scénarios de plans de circulation automobile, d'accès aux parcs de stationnement et d'offre de stationnement résidentiel

LES MODALITES DE LA CONCERTATION

➔ Les modalités de la délibération (concertation préalable commune, réglementaire)

- Une durée d'au moins 6 semaines
- Dossier de concertation + registre à la Métropole, la Mairie, l'antenne Mairie 2, l'office de tourisme
- Idem en version numérique sur les sites internet de la Métropole, de la Ville et du SMTC
- Une exposition à la Métropole et à l'Hôtel de Ville
- Au moins 3 réunions publiques pouvant prendre la forme d'ateliers thématiques

➔ Un cadre de concertation plus large (hors cadre réglementaire)

- Des **rencontres bilatérales** ont commencé avec les différents acteurs du territoire (acteurs économiques, acteurs citoyens, acteurs de la mobilité, associations…)
- L'opération « **LES CUEILLEURS DE PAROLE** » a commencé fin mai dans différents secteurs du cœur de Ville : une quarantaine d'étudiants diffusent un dépliant sur le projet et engagent le dialogue avec les piétons, les clients, les cyclistes, les voyageurs des transports, les automobilistes, avec :
- Un questionnaire pour interroger sur les différents usages du coeur de Ville et les modes de déplacements, et sur les principes de leurs évolutions dans le cadre du projet
- Les paroles recueillies seront restituées comme base aux 1ères réunions de la concertation réglementaire
- La concertation se poursuivra après la concertation réglementaire, tout au long du projet, sur les questions de qualité d'usage, et à toutes les étapes du processus de conception

LA DEMARCHE DE CONCERTATION

Etape 1

A partir de Mai

Rencontres acteurs vie locale

Création du Comité de suivi

Etape 2

Fin Mai-mi Juin

Cueilleurs de paroles sur l'espace public : comment vivez vous le centre ville ? Comment circuler autrement ?

Cahier de paroles

Et Film

Etape 3

Septembre-octobre

Circuler, habiter, faire ses courses dans le centre ville réaménagé de Grenoble

Orientations – fonctionnalités selon les espaces

Cahier d'usages et de préconisations et Film

2017

Zooms sur espaces

Installations

Observation des usages

Conseil métropolitain 01/07/2016
Délibération ouverture de la concertation L 103-2

fin 2016 / début 2017
Délibération
bilan de la concertation

POINT D'INFORMATION SUR LES ETUDES EN COURS OU A LANCER

Pour répondre aux objectifs, des études préalables sont en cours ou à lancer avec différents axes de travail :

- Etudes d'aménagement par secteur.
- Schémas de piétonisation par secteur.
- Evaluation du fonctionnement actuel du plateau piéton et des conditions d'accessibilité (livraisons, urgences médicales, riverains, PMR…)
- Enquête auprès des commerçants sur les besoins et l'organisation des livraisons
- Schéma de stationnement et d'accès rapide aux parcs en ouvrage
- Tracé des lignes de bus avec différentes hypothèses.
- Plan de circulation général et micro-plans de circulation par secteur.
- Evaluation environnementale de l'opération, avec un volet sur les activités économiques du centre.

➔ **Dont les résultats viendront alimenter le dossier qui sera soumis à la concertation**