

Grenoble: écomobilité, tram et espaces partagés

La journée de Grenoble comportait essentiellement une visite des aménagements récents, suivie d'une rencontre avec les représentants des collectivités locales. Les participants ont beaucoup marché! Mais ils ont aussi emprunté plusieurs lignes de tram (les titres de transport ont été offerts par le *SMTC, Société mixte de transports en commun de l'agglomération grenobloise*).



Une trentaine de personnes ont participé à la visite du 25 septembre à Grenoble sous la conduite experte de Rue de l'Avenir France et Christian Cotte de l'ADTC (Association pour le développement des transports en commun, des voies piétonnes et cyclables de l'agglomération grenobloise).

Photo: François Cepas

Les participants, venus de Suisse, de Belgique et de France se sont retrouvés sur le parvis de la gare pour aller se restaurer dans une brasserie «dauphinoise». Puis, le petit groupe (une trentaine de personnes) s'est déplacé de la gare au cœur de la vieille ville en tram (ligne A, la première), où a été présentée l'évolution du centre-ville depuis 1965, date de la première piétonisation. En 1987, la traversée du centre historique par le tram a été possible dans la rue la plus étroite grâce à une opération d'urbanisme. Les piétons sous des arcades sur toute la longueur de la rue.

Une partie du groupe, plus rapide, a pu faire un détours par la rive droite de l'Isère jusqu'au site historique du vieux pont suspendu, en empruntant des rues étroites qui devraient passer en zone de rencontre. On a pu noter la cohabitation pacifique du

tram et des piétons qui connaissent bien le petit coup de sonnette du tram et qui ne gênent pas sa progression lente mais continue dans la zone piétonne.

Puis, le groupe s'est rendu à pied jusqu'à la station Chavant où se croisent plusieurs lignes de tram et de bus. Le groupe a effectué la traversée des «grands boulevards» en partie à pied, en partie en tram jusqu'à l'Avenue Victor Hugo (commune de Seyssinet) où le partage de la rue est très favorable aux doux + tram.

Rencontre avec les techniciens

Le retour s'est effectué en tram jusqu'à l'Hôtel de Ville, puis à pied pour rejoindre la *MNEI (Maison de nature et de l'environnement de l'Isère)* où le groupe a été reçu par des représentants des collectivités locales.

Valérie Chenevier a présenté le service *Déplacements-Accessibilité*. Elle a rappelé que Grenoble est une ville pionnière en accessibilité et montré comment cette démarche profite à tous les usagers.

Elle a répondu à des questions concernant les zones 30 en précisant qu'il existe un plan de généralisation des zones 30 à presque toute la ville. Avec les associations qui ont des demandes pressantes, comme celles de l'ADTC, les relations sont parfois tendues mais non conflictuelles. De la discussion, on retiendra que, dans un premier temps, il a été reproché à la ville de faire de fausses zones 30 avec peu d'aménagements. Dans un deuxième temps, la ville se fait donc une obligation de réaliser peu de zones 30 mais bien aménagées.

Puis, Lionel Faure, le responsable du développement des modes doux à «la Métro» dans toute l'agglomération, ce qui représente près d'un demi-million d'usagers. Il a montré comment les communes sont aidées financièrement: à hauteur de 50% pour la création d'une zone 30 (hors travaux complémentaires, comme la réfection des réseaux souterrains) à condition de satisfaire certaines conditions de qualité (priorité à droite, chaussées étroites, absence de marquage, etc.).

Concernant les aménagements spécifiques pour les cyclistes, l'aide va jusqu'à 100% (avec les mêmes réserves). C'est une situation unique en France.

Jacques Hennebert
(jacques.hennebert@adtc-grenoble.org),
Rue de l'Avenir France ■

Grenoble: vingt ans après

Il est intéressant de voir l'évolution de la ville que j'ai quittée voici vingt ans.

Pendant cette période, il a été fait beaucoup d'aménagements pertinents, dans lesquels la population est largement impliquée.

Sur les Grands Boulevards (photo ci-dessous), la largeur entre façades est importante. Le tram est en position axiale, bien visible sur sa plate-forme engazonnée. Dans chaque sens, la chaussée est à deux voies (assez étroites) plus une file de stationnement. Les trottoirs sont larges d'environ cinq mètres. Ils reçoivent une piste cyclable centrale, différenciée par une couleur plus claire. Les piétons ne perçoivent pas bien cette piste et ne font aucun effort pour la respecter: ils déambulent sur toute la largeur du trottoir. Les cyclistes sont gênés et doivent rouler doucement. A encombrement identique, il aurait été préférable de tracer (dans chaque sens) une simple bande cyclable en bord de chaussée, gagnée par une réduction modérée de la largeur des trottoirs.

En répartition modale, les objectifs 2012 sont déjà atteints. Pour la commune centre, elle est la suivante: vélos 4%; marche 41%; TC 17%; voiture 37%.

En résumé, j'ai trouvé que la ville avait nettement évolué depuis vingt ans. S'y déplacer à pied et par les transports collectifs est devenu plus facile et plus agréable. On s'y sent plus libre et moins étouffé car les excès du tout automobile y ont été réduits, au bénéfice de la grande majorité des habitants. Ces habitants dynamiques qui, pour cela, se

sont pris en main, comme ils en ont depuis longtemps l'habitude, pour arriver, parfois en tâtonnant, à l'équilibre actuel.

Yves Gascoïn
(yves.gascoïn@club-internet.fr),
président de *Droits
du piéton du Rhône* ■



Coussin central. Grenoble n'a pas peur de faire des essais comme ici avec ce ralentisseur carré au milieu d'un carrefour. Efficace et peu coûteux. Photo: Alpes-Grenoble Métropole



Une vision qui a surpris beaucoup de visiteurs. Le 30 km/h couplés avec deux coussins sur un axe principal pour sécuriser le passage piéton qui donne accès à l'arrêt de tram. Cette mesure est courante à Grenoble aux arrêts de tram. A noter la présence de barrières qui canalisent les piétons en direction de l'aménagement. Photos: Andreas Staehely et Alain Rouiller

