



PROJET CŒURS DE VILLE, CŒURS DE METROPOLE / GRENOBLE

Zone à trafic limité boulevard Agutte Sembat

Grandes lignes du projet

Tests d'usage et de fonctionnement

Les règles

mars 2018



Un projet inscrit dans un cadre d'ensemble pour enclencher une nouvelle étape dans le développement du centre-ville de Grenoble et de toute la Métropole :

- le projet Métropole apaisée
- le plan vélo métropolitain, délibéré par le Conseil métropolitain le 19 décembre 2014
- le développement des lignes de bus Chrono et des mobilités douces
- Le schéma global de déplacements avec les projets d'aménagement du Rondeau et de l'A480
- les Assises du commerce grenoblois
- le projet « Ville Respirable »
- le projet urbain initial Cœur de Ville / Cœur d'Agglo (en partie réalisé sur 2008 / 2013) visant à améliorer les espaces publics

→ Un centre-Ville trop limité et fragmenté

- un centre-ville trop limité, avec des quartiers qui le composent insuffisamment reliés entre eux
- certaines rues en circulation sont en mauvais état et constituent des ruptures dans les continuités piétonnes
- une forte attente d'espaces publics requalifiés, plus apaisés, mieux partagés au profit des piétons

→ Des conflits d'usage sur l'espace public

- 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'apaiser la circulation, avec le souhait simultané 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

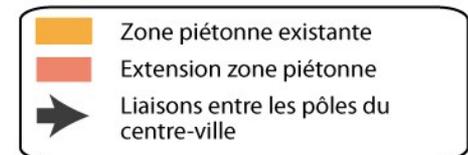
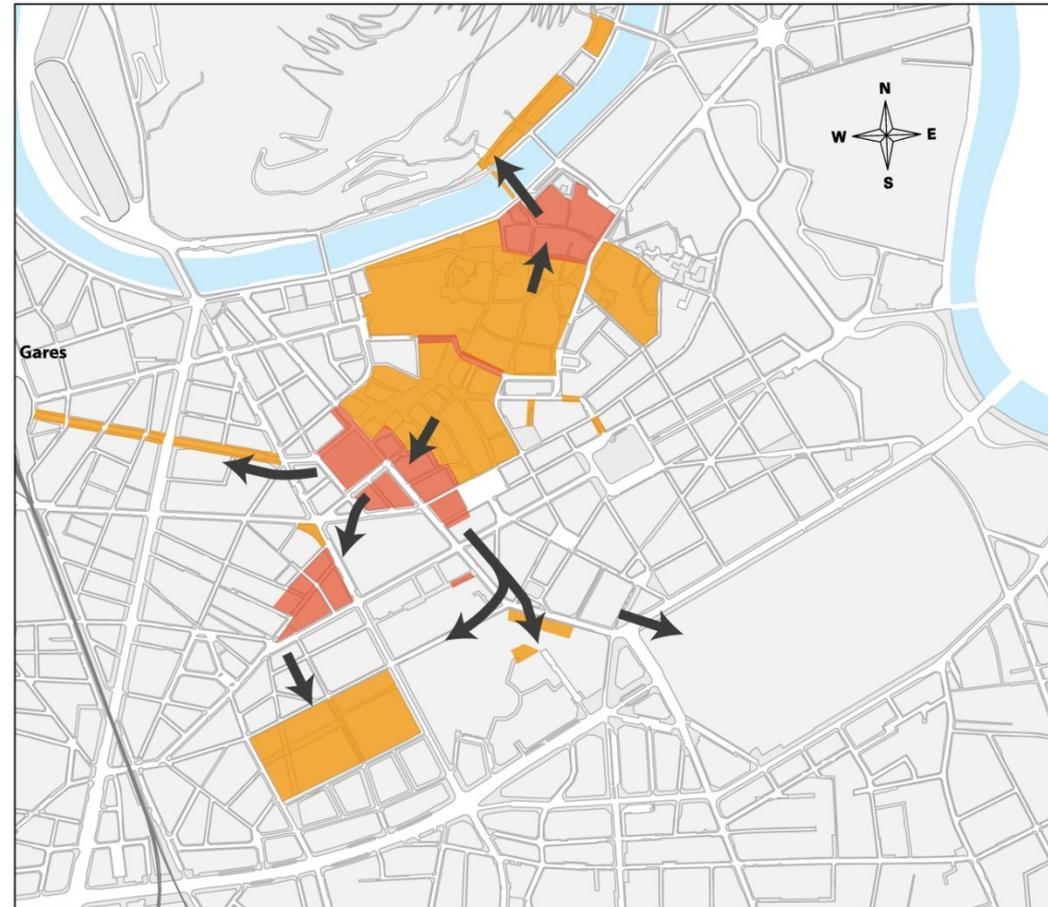
- une présence insuffisante du végétal et de l'eau, un manque de valorisation de la richesse patrimoniale
- une signalétique et des continuités insuffisantes entre les espaces verts

→ 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, qui ne représente pourtant que 40% des déplacements sur les boulevards (60% en bus ou modes actifs)
- une densité de circulation automobile très importante (moyenne 14 600 véh/jr) à proximité immédiate de zones très fréquentées par les piétons (26 000 départs ou arrivées à pied / jour aux arrêts de bus Victor Hugo et Dr Martin). Cette circulation se fait au détriment des autres modes (piétons, vélos, bus). 30% de trafic de transit génère de fortes nuisances sans bénéficier à la vie du centre-ville ni à son activité commerciale
- Un axe particulièrement accidentogène, très inconfortable pour les cyclistes et piétons, sans aucune végétation
- la régularité et la vitesse commerciale des transports publics (785 bus et cars / jour, 10 100 passagers / jour en moyenne sur l'axe) 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

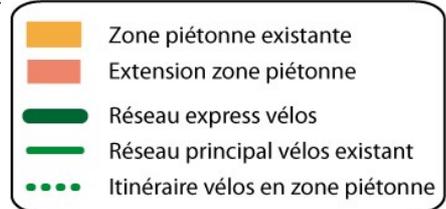
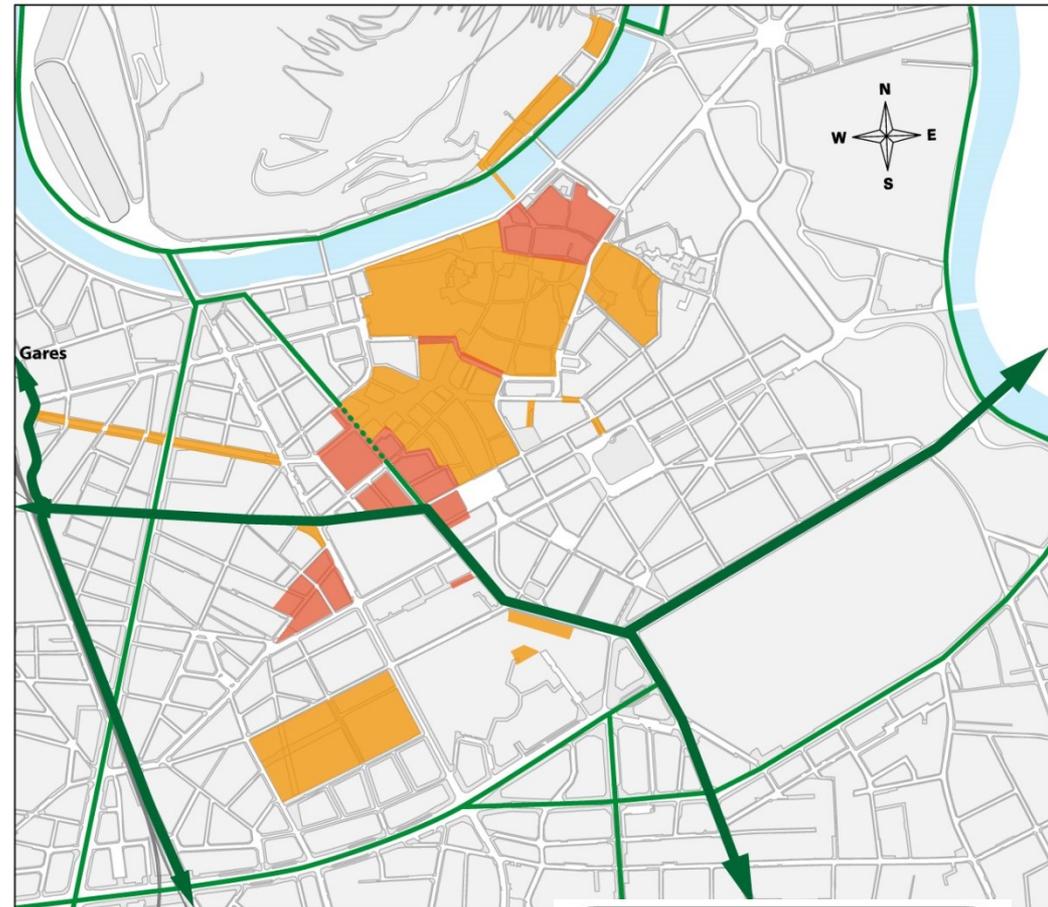
→ Etendre le centre-ville et mieux relier ses divers pôles :

- 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



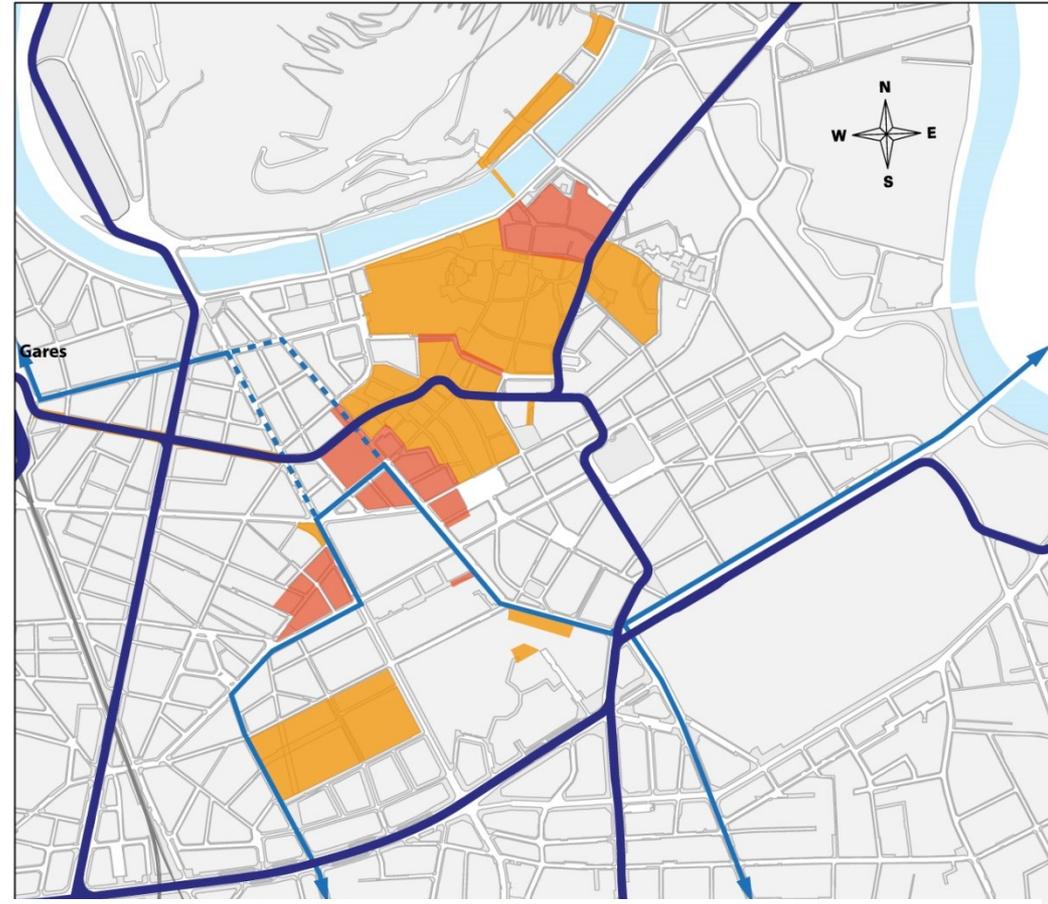
➔ Faciliter l'accès au centre par les modes actifs et les transports en commun :

- 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 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)



➔ Faciliter l'accès au centre par les modes actifs et 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

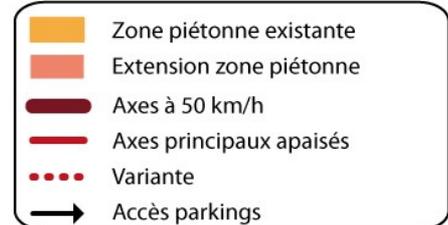
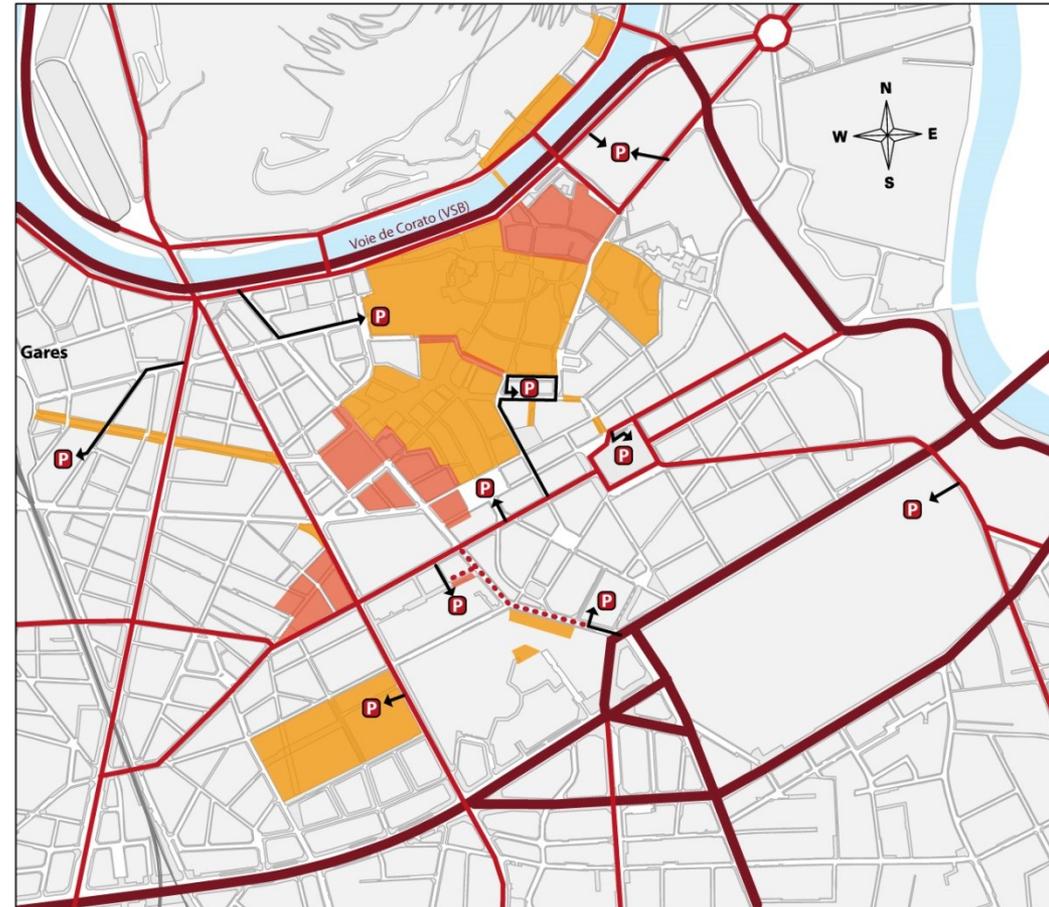


Réseau Express Transisère : itinéraire à définir

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

→ Organiser les circulations automobiles :

- 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



➔ Réduire les nuisances et améliorer le confort urbain pour rendre le centre plus attractif :

- 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
- Modérer l'utilisation de la voiture en limitant notamment le transit à travers le cœur d'agglomération qui n'apporte que des nuisances sans aucun bénéfice
- Améliorer le confort, l'accessibilité pour tous, l'embellissement des espaces publics : essentiel pour accroître l'agrément, l'attractivité
- La plantation d'arbres : renforcer la présence de la nature en ville, augmenter le confort et l'agrément pour les piétons par la présence de trottoirs ombragés

➔ Conforter et dynamiser le commerce :

- Les actions sur l'espace public sont autant de facteurs contribuant à la dynamisation de la vie commerciale
- L'évolution de la logistique urbaine et des modes de livraison est un enjeu pour plus d'efficacité, et doit être défini en relation avec les commerçants et leurs représentants
- Densifier l'offre existante et la diversifier, tout en laissant une place aux commerces du quotidien
- Favoriser l'implantation de commerces haut de gamme par une qualité accrue des espaces publics, ces commerces servant de locomotive pour les commerces environnants
- Renforcer l'animation commerciale et récréative

→ 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
- L'axe Rey-Sembat-Lyautey compte un grand nombre d'immeubles d'intérêt architectural repérés dans l'AVAP (Aire de Valorisation Architecturale et Paysagère), opposable aux tiers

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

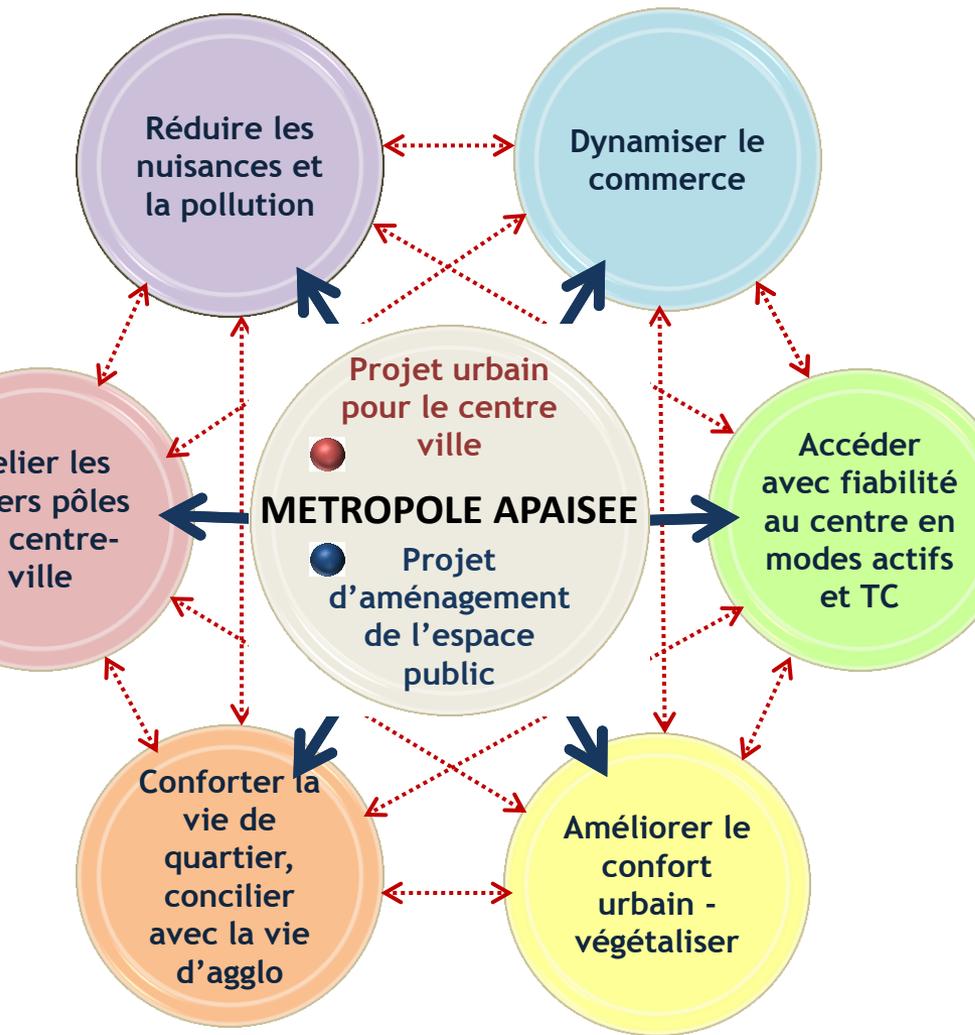
- Le cœur de Ville compte de nombreux habitants dont la vie quotidienne pâtit de nuisances dues à la circulation (bruit, pollution). Un des enjeux de l'opération est d'apaiser le fonctionnement des espaces publics, tout en permettant l'accessibilité au centre-ville pour les riverains.
- L'amélioration 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.

LA SYNTHÈSE DES OBJECTIFS CVCM/G

- Réduire le trafic auto pour faciliter le développement des modes doux (éviter l'actuel)
- Idem, pour la régularité des TC
- Idem, pour la santé publique et la qualité de vie
- Idem, pour pouvoir mieux relier les pôles du centre

- Améliorer la relation entre le centre et la caserne de Bonne : confort, attractivité du trajet, continuité
- Raccrocher le quartier Hoche (commerces, marché) au centre piéton, parcours confortable
- Extension du plateau piéton pour faciliter les flux piétons massifs entre la zone piétonne et Victor Hugo

- Améliorer la sécurité des trajets des enfants (écoles, dont Millet), des jeunes (Champollion), des personnes âgées
- Maintenir les accès aux stationnements privés
- Organiser l'accessibilité des résidents : dépose-chargements-déchargements
- Possibilité de maintenir du stationnement résidentiel E.Rey, rue de desserte de quartier



PREVOIR ANIMATION ET EVENEMENTIEL
LORS DE LA FERMETURE DE RSL

Coordination avec la GUSP Ville

- Valoriser les vitrines (améliorer leur visibilité)
- Favoriser l'animation commerciale (manifestations, étals, terrasses...)
- Améliorer l'espace public pour donner envie de flâner
- Favoriser l'attractivité touristique
- Mettre en œuvre le plan d'actions « logistique urbaine durable »
- Mieux organiser les livraisons
- Supprimer toute possibilité de transit
- Refonder le plan de circulation
- Assurer des rabattements aisés vers les parkings (dont P+R)
- Améliorer la régularité des TC (axe à haut niveau de service)
- Relier rapidement toute l'agglomération au centre par des grands axes vélos sécurisés (autoroutes à vélos)
- Rechercher des solutions de relais vélo autour des parkings
- Axe majeur piéton : trottoirs élargis
- Améliorer les parcours piétons entre les parkings et le centre
- Planter les trottoirs : attractivité et confort thermique > chalandise
- Développer l'accessibilité PMR, mobilier urbain adapté à l'âge

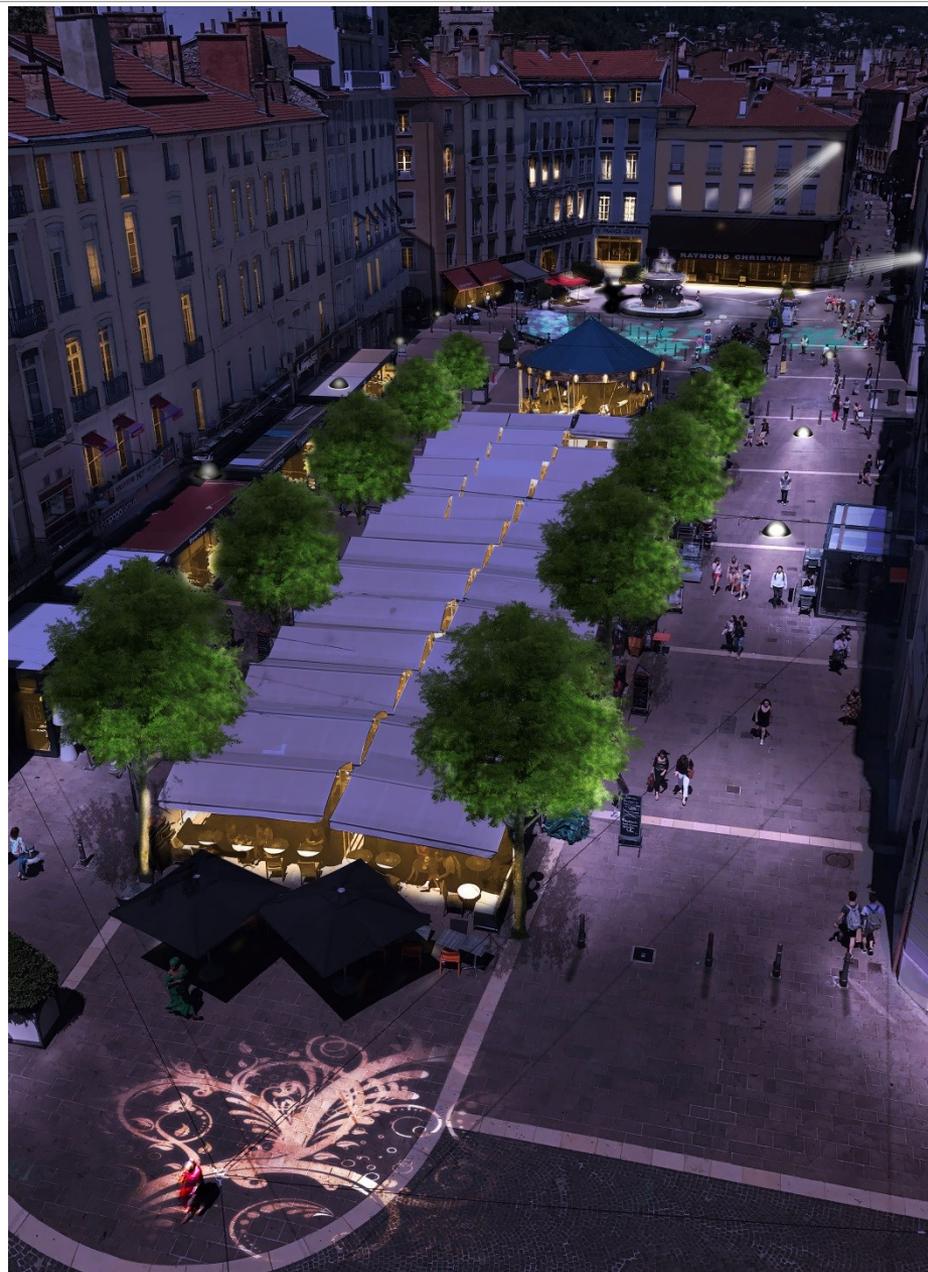
→ Le pilotage

- Equipe projet : tous les services Métropole-SMTC-Ville
- Comité de pilotage : élus des 3 entités, 1 fois/mois
- Comité politique de l'observatoire
- Comité de suivi (acteurs du territoire : UQ, UC, chambres consulaires, CCI)

→ Les étapes

- Etudes à partir de 2015
- **2016** : Lancement de l'opération Conseil métropolitain janvier 2016
- Conclusions études plan de circulation février 2016
- Cueilleurs de parole mai-juin 2016 (pré-concertation)
- Lancement de la concertation préalable Conseil métropolitain juillet 2016
- Dossier Cas par Cas transmis au Préfet de Région juillet 2016 (étude d'impact ou non ?)
- Réponse août 2016 : pas d'étude d'impact
- Concertation septembre-novembre 2016

- **2017** : Bilan de la concertation, arrêt du programme d'ensemble Conseil métropolitain février 2017
- Travaux plan de circulation février à avril 2017 (Gambetta, Lesdiguières, Viallet, Vicat, Périer, Berriat)
- Cellule de veille : observation/ajustements
- Poursuite de la concertation sur les programmes détaillés par secteur : mai à décembre 2017
- Approbation AVP boulevards RASL novembre 2017
- Approbation des programmes des secteurs : conseils métropolitains novembre 17, février et avril 18
- **2018** : chantier 2^e phase réseaux RASL mars-septembre
- Désamiantage et aménagement RASL septembre 18 à mai 19
- Aménagement Grenette livré mi juin 18
- **2019** : livraison RASL en mai 19, finitions/plantations + aménagement place Victor Hugo juillet à novembre 19
- Aménagement Brocherie-Chenoise de février à juillet 19
- Aménagement autres secteurs au 2^e semestre 19

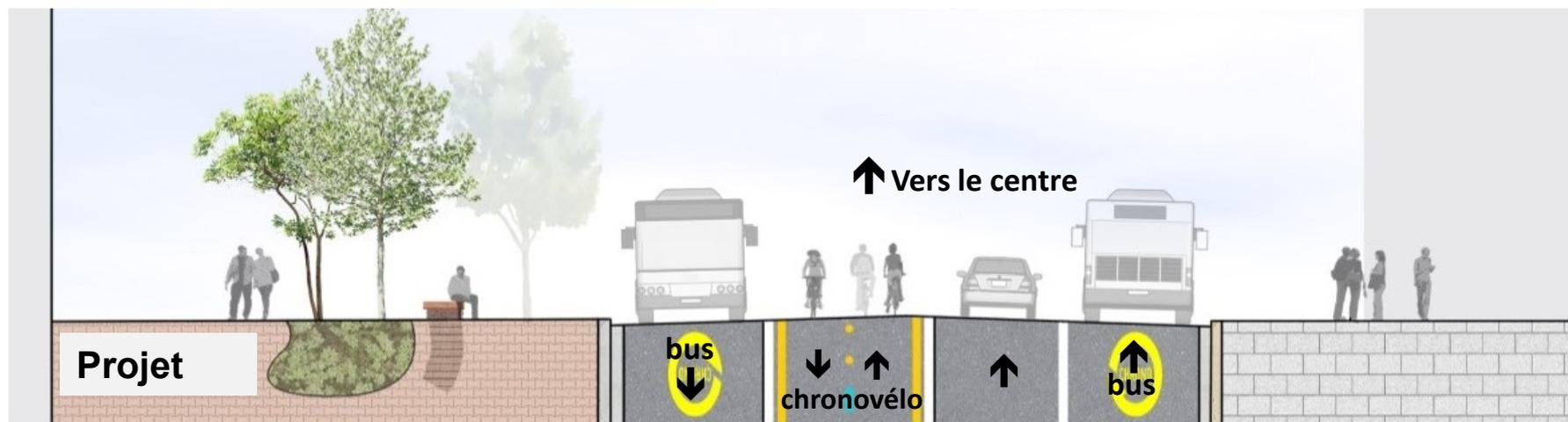
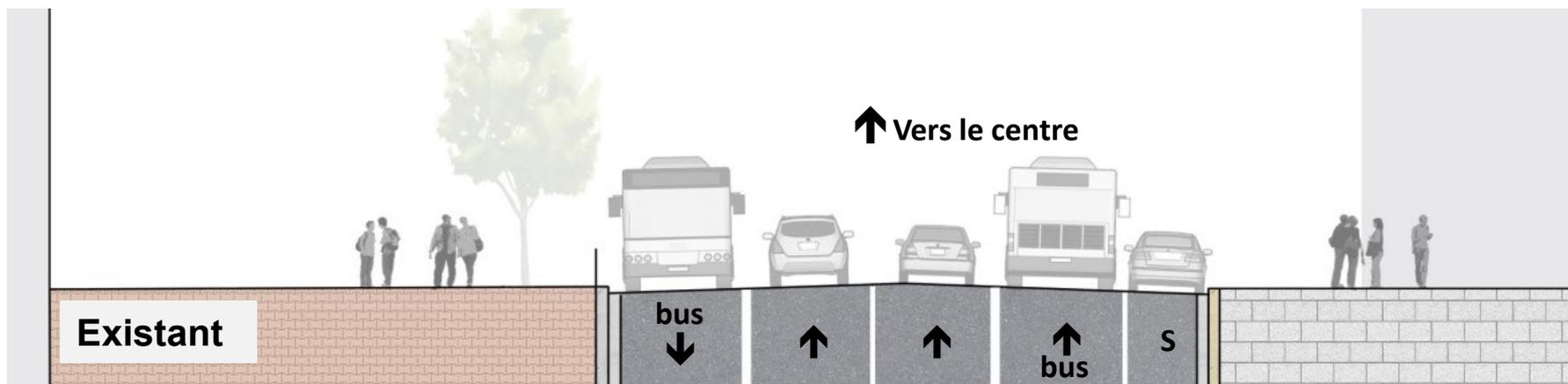


Secteur Brocherie-Chenoise - PROJET

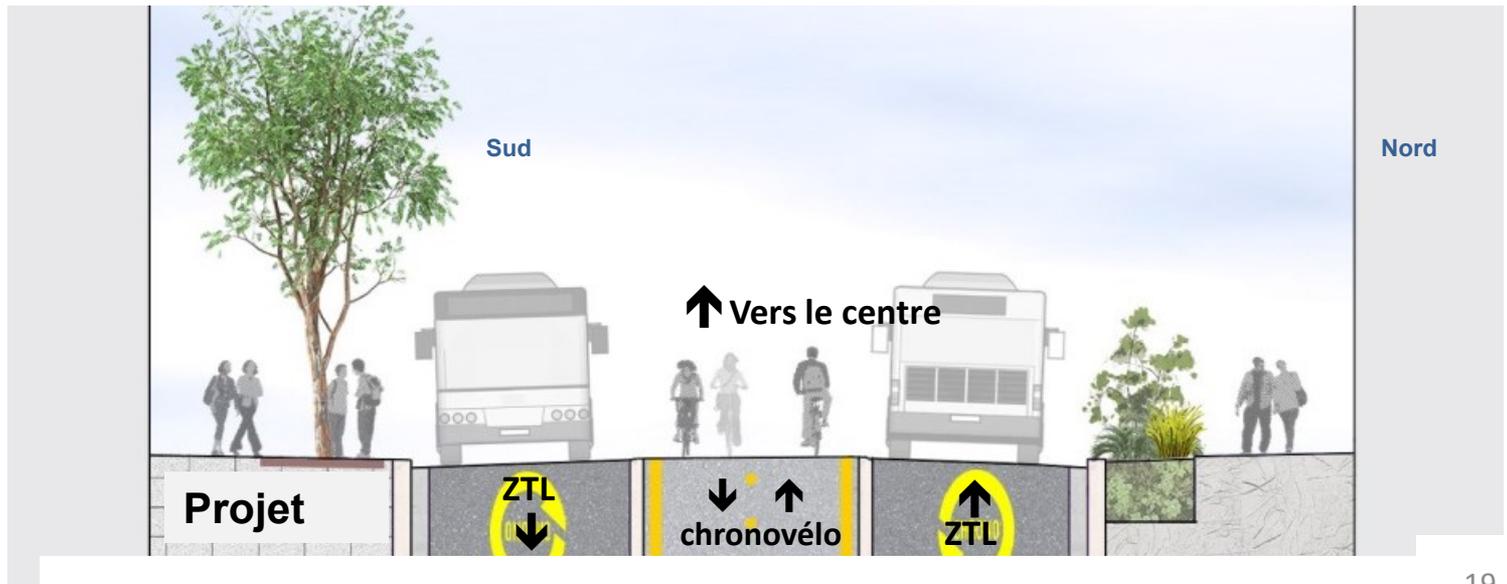
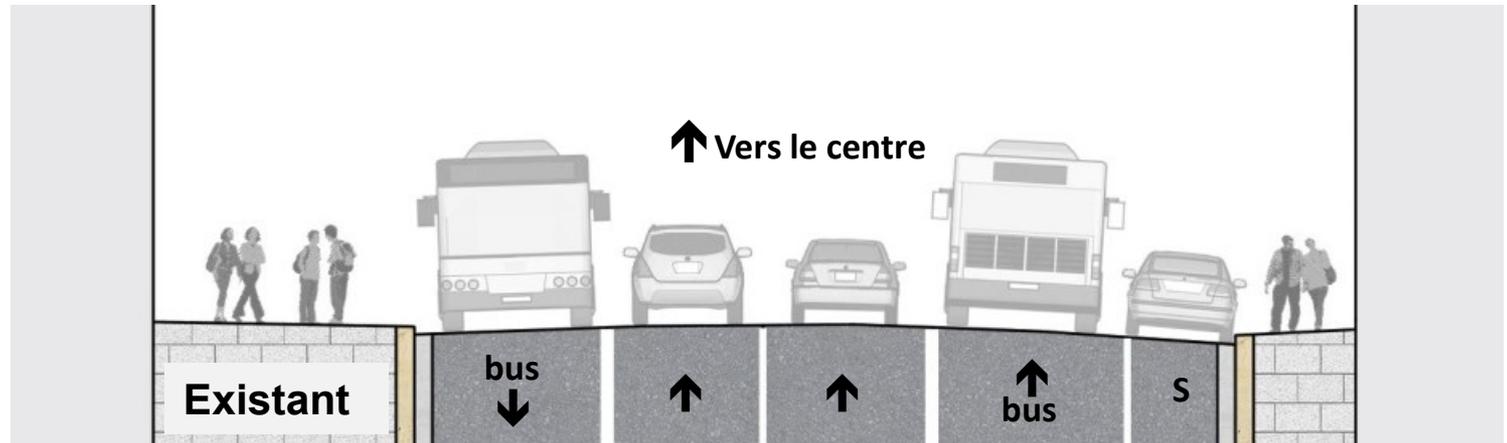


RASL séquence 1 – Boulevard Jean Pain / Rue Hoche

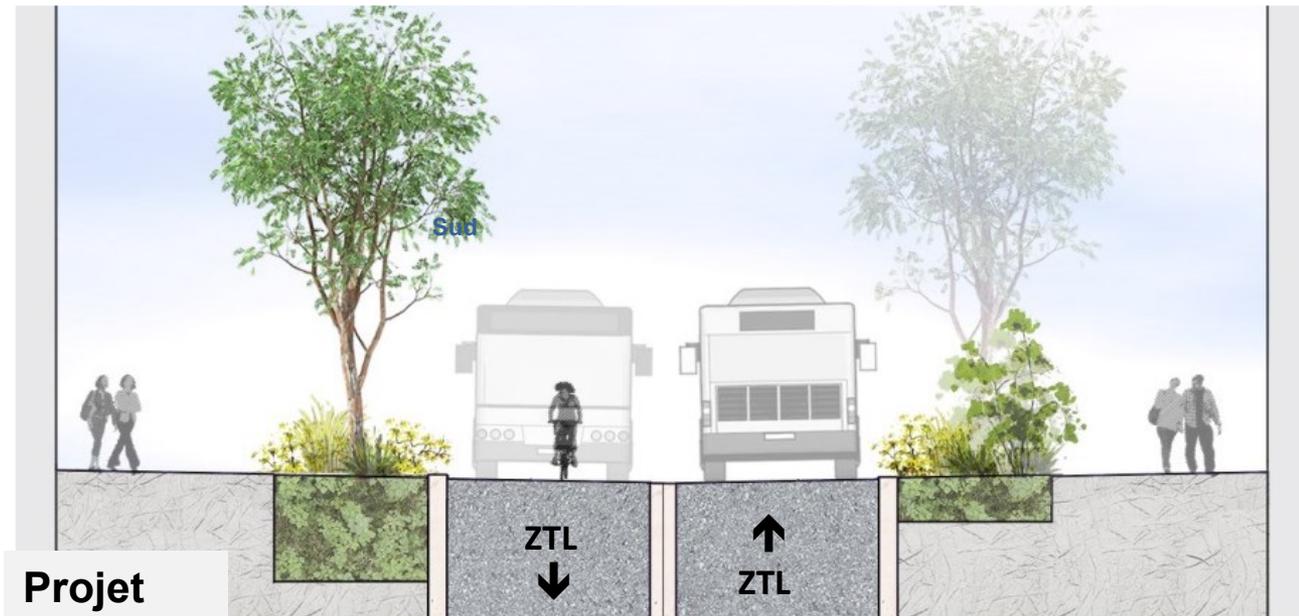
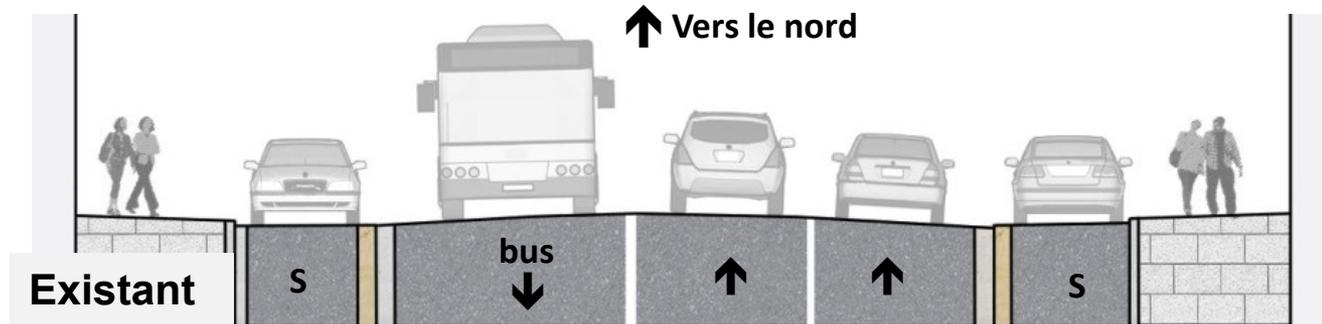
Ouverte à la circulation courante (desserte P Chavant, P Hoche, quartiers sud du centre)



RASL séquence 2 – tronçon courant de la ZTL de Hoche à Lafontaine



RASL séquence 3 – tronçon de la ZTL de Lafontaine à Clot Bey



→ Le principe de fonctionnement

Principe du projet : axe vélo central 4m, 2 voies ZTL bus-livraisons-riverains, trottoirs élargis (livraisons, pmr^o)



Projet : des revêtements identifiant des usages sur la ZTL



PRINCIPE DE BASE



← Chaussée enrobé classique



TROTTOIRS DES BOULEVARDS SEMBAT ET REY
 Béton gris clair imprimé à motifs drapés feuilles
 Référence : Trottoirs du Cours Jean Jaurès

AJOUT DES PLATEAUX TRAVERSANTS PIETONS

- Sortir du vocabulaire routier du marquage peinture en traversée piétonnes.
- Identifier de larges zones de traversée en lien avec les rues piétonnes et places



CONNEXIONS PIÉTONNES

Enrobé grenailé avec granulats calcaires

- Contraste visuel avec l'enrobé noir de chaussée
- Colorimétrie très proche d'un revêtement béton clair

Référence : Piste cyclable rue Tarze
 Proposition : mélange à compléter avec 10% de basalte



AJOUT DE L'IDENTITÉ DES STATIONS BHNS

Traitement qualitatif des chaussées de station en béton

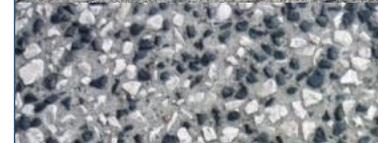


CHAUSSEE DES QAIS BHNS

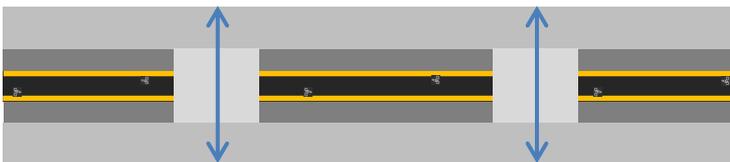
Béton gros grains désactivé clair avec basalte

- Vocabulaire du Crs Jean Jaurès
- Participe de l'identité des quais avec un vocabulaire existant utilisé en station bus/tram
- Contraste visuel avec l'enrobé de chaussée

Référence : Cours Jean Jaurès station Louise Michel et bande de dépassement le long des voies tramway



AJOUT DE L'IDENTITÉ CHRONO VÉLO



CHRONOVELO

Enrobé noir basaltique

- Maintien de sa couleur prononcée dans le temps
- A distinguer de l'enrobé de chaussée qui deviendra gris.

Revêtements circulés (hors enrobé classique de chaussée) :

Chaussée de quais bus BHNS, Connexions piétonnes, Chronovélos
 Du **basalte** est incorporé à ces revêtements de manière à conserver dans le temps leur contraste visuel

Test d'usage/fonctionnement tronçon Victor Hugo-Lafontaine



Situation initiale



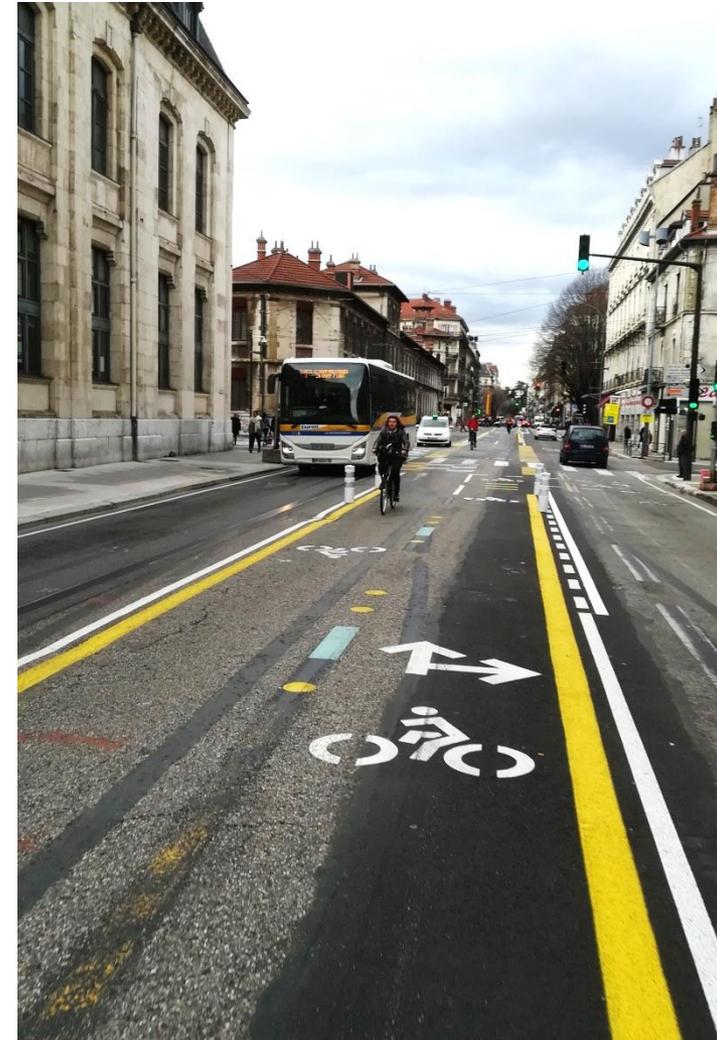
Marquages test d'usage

Emprise du futur trottoir

bâtonnets de couleur



Entrée de la ZTL, carrefour Hoche



Marquage au sol Chronovélo en section courante



Traversée des carrefours avec les perpendiculaires circulées



Marquages des traversées

Test d'usage / fonctionnement tronçon Lafontaine-Hoche



Zones de livraison (testées à leur emplacement futur définitif), même principe de test pour les places PMR.

Racks à vélo provisoires (testés à l'emplacement approximatif des arceaux définitifs)

Future limite trottoir / chaussée

Bâtonnets de couleur

Marquage des emprises des futurs trottoirs élargis

→ Le fonctionnement de la zone à trafic limité (ZTL)

- Limiter la circulation à certains véhicules/usagers
- Dédier les boulevards aux modes de déplacements en croissance depuis des années : transports en commun, cycles, piétons

LE PERIMETRE CONCERNE PAR LE TRAFIC LIMITE (projet)

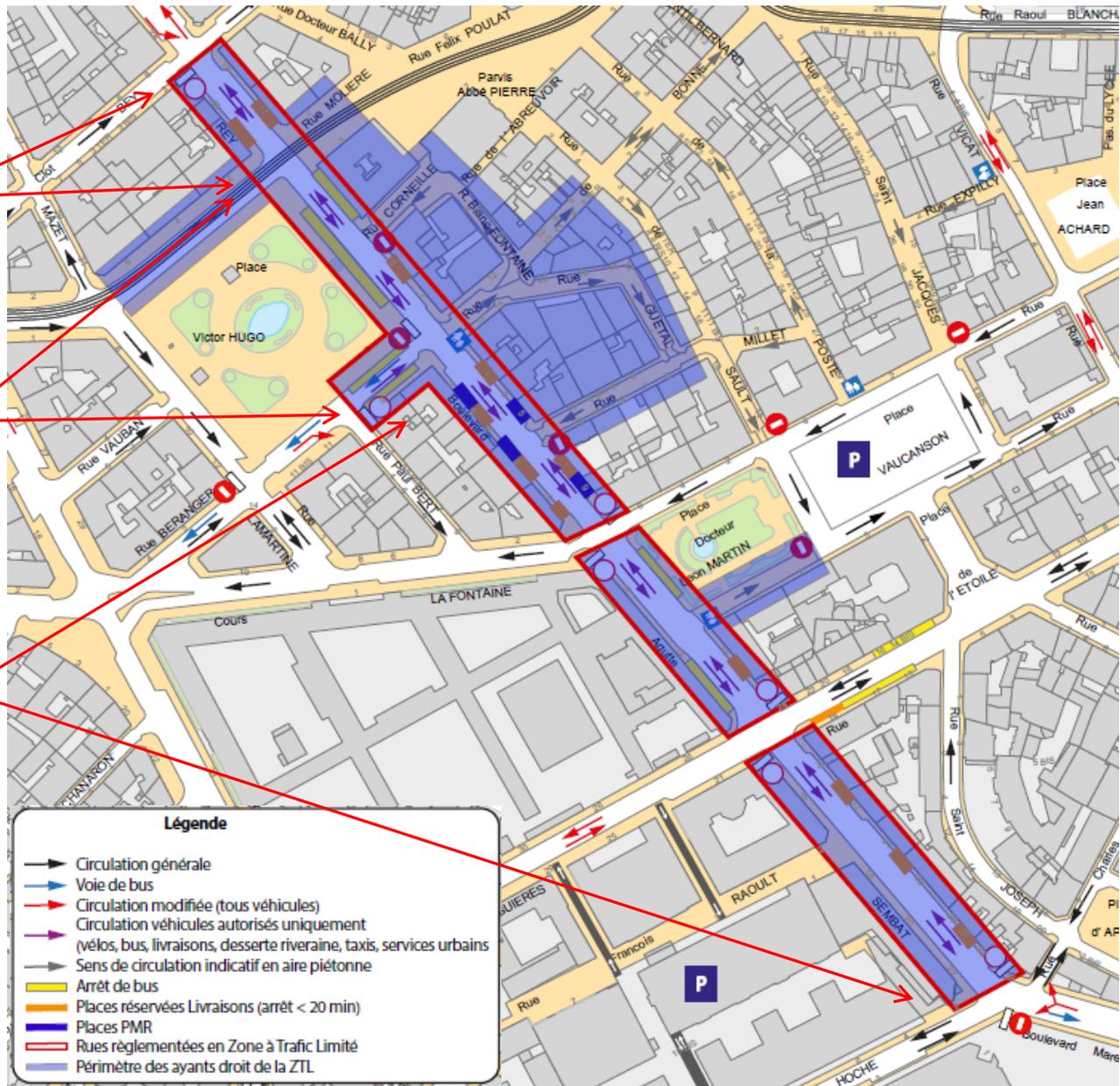
La ZTL :



Bd Edouard Rey (tronçon entre les rues Molière et Clot Bey)

Pl. Victor Hugo (tronçon sud entre la rue Paul Bert et Agutte Sembat et tronçon est entre les rues De Bonne et Molière)

Bd Agutte Sembat (dans sa totalité)



Arrêté permanent : un fonctionnement voisin de celui en vigueur depuis 7 ans à Nantes

PLUSIEURS CONDITIONS D'ACCES SELON LES VEHICULES ET/OU LES USAGES

1/ SANS JUSTIFICATIF NI MACARON

- a/ Autorisés à accéder et traverser (bus, vélos, urgences (SAMU, SDIS, gaz), sécurité, taxis, collecte OM, nettoyage, déneigement)
- b/ Autorisés à accéder uniquement (services publics en intervention : Ville, Métropole, Poste)

2/ AVEC JUSTIFICATIF

- Autorisés à accéder uniquement (PMR, livraisons, sécurité privée, santé, VSL, clients des hôtels, déménagements, entreprises de travaux...)

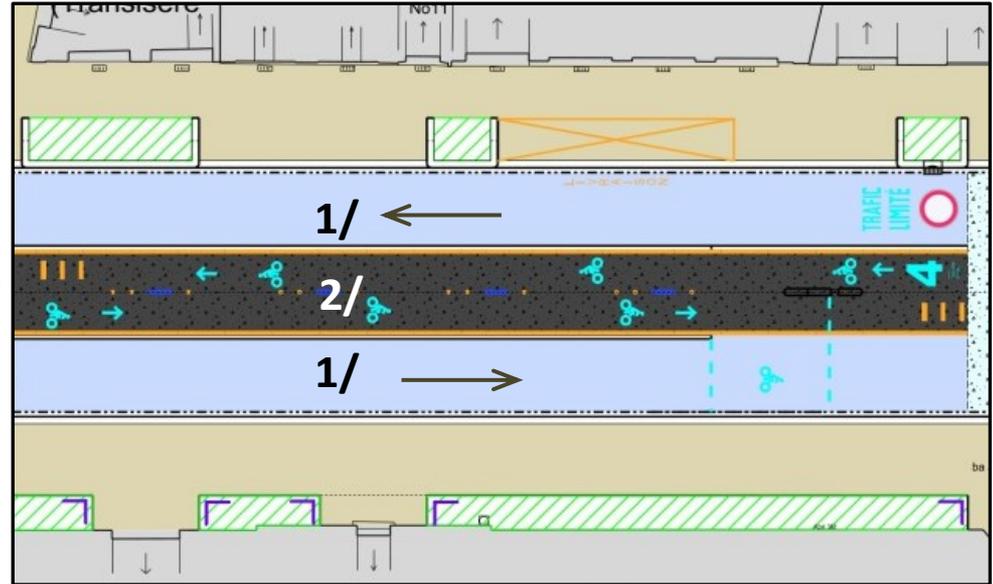
3/ AVEC MACARON (riverains et commerçants de la ZTL)

- Avec justificatifs en attendant la délivrance des macarons début 2019

Entre Hoche et Lafontaine

1 / Circulation des bus et ayants droit

2 / Voie centrale exclusivement réservée aux vélos dans les 2 sens



Entre Lafontaine et Clot Bey

Une voie dans chaque sens pour les bus, les vélos et les ayants droit

