



PROJET CŒURS DE VILLE, CŒURS DE METROPOLE / GRENOBLE

Présentation de la démarche de projet aux acteurs représentant les habitants du territoire :

- Comité de liaison des Unions de quartier
- LHAGGLO
- Union de quartier Championnet, De Bonne, Condorcet
- Union de quartier Centre-ville
- Union de quartier Notre Dame
- Union de quartier rive droite
- Conseils citoyens indépendants B (hypercentre-Championnet-De Bonne) et C (Mutualité-Notre Dame-Ile verte-Saint Laurent)
- Table de quartier Alma-Très Cloître
- Comité de rue Chenoise



3 mai 2016

- ➔ Pourquoi cette démarche métropolitaine de projet Cœurs de Ville – Cœurs de Métropole / Grenoble ?
- ➔ Quelle association des acteurs du territoire dans la gouvernance du projet ?
- ➔ Quel diagnostic du territoire ?
- ➔ Quels enjeux et quels objectifs ?
- ➔ Quels axes de travail ? Quelles études en cours ?
- ➔ Périmètres de projet et principe du plan de circulation
- ➔ Éléments de planning

- ➔ **Pourquoi cette démarche métropolitaine de projet Cœurs de Ville – Cœurs de Métropole / Grenoble ?**
- ➔ Quelle association des acteurs du territoire dans la gouvernance du projet ?
- ➔ Quel diagnostic du territoire ?
- ➔ Quels enjeux et quels objectifs ?
- ➔ Quels axes de travail ? Quelles études en cours ?
- ➔ Périmètres de projet et principe du plan de circulation
- ➔ Éléments de planning

- ➔ **Grenoble-Alpes Métropole a décidé le 29 janvier de lancer une démarche métropolitaine 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...

→ Cette démarche lancée sur le cœur de Grenoble...

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

→ ... Un lieu symbolique, vivant et actif pour tous les habitants de la Métropole

- Une destination pour la moitié des déplacements du réseau de transports en commun
- Un pôle majeur pour tous les métropolitains : travail, achats, loisirs, promenade...
- Un pôle de vie économique : secteur 2, plus de 4600 entreprises et établissements en 2010 (39% de Grenoble et 19% de la Métropole)*
- Un pôle d'emplois : secteur 2, 29 000 emplois en 2009 (1/3 de Grenoble et 14% de la Métropole)*
- 23% de la population active de Grenoble, et 35% de ses cadres, en 2010

→ Et un lieu de vie quotidienne

- pour les 35 000 habitants du secteur 2 de Grenoble en 2010** (le secteur le plus peuplé avec 22% de la population grenobloise entre Jaurés, les boulevards et l'Isère)
- Et parmi eux pour les 5300 seniors** et les 5100 enfants et adolescents (-18 ans)
- Des espaces publics très fréquentés

* Chiffres issus de l'observatoire économique et urbain, AURG édition 2012

** Chiffres issus de l'analyse des besoins sociaux, CCAS Grenoble édition 2014

- Pourquoi cette démarche métropolitaine de projet Cœurs de Ville – Cœurs de Métropole / Grenoble ?
- **Quelle association des acteurs du territoire dans la gouvernance du projet ?**
- Quel diagnostic du territoire ?
- Quels enjeux et quels objectifs ?
- Quels axes de travail ? Quelles études en cours ?
- Périmètres de projet et principe du plan de circulation
- Éléments de planning

Quelle association des acteurs du territoire à la gouvernance du projet ?



➔ Une gouvernance globale

- Concerne les compétences de la Métropole, de la Ville et du SMTC
- Une gouvernance de projet commune : un comité de pilotage avec les élus des 3 collectivités
- Avec un portage par la Métropole

➔ Une association des acteurs du territoire

- Un outil de partage : un comité de suivi avec les partenaires du territoire pour les informer de l'avancement des études, des projets, avec le maintien si besoin de rencontres bilatérales (ou thématiques, si nécessaire élargies à d'autres acteurs)
 - Acteurs représentant le monde économique
 - Acteurs représentant les habitants
 - Acteurs des déplacements
- Un cadre de travail ouvert qui peut être défini avec les acteurs

→ Un cadre large de concertation et de discussion

- Dès maintenant avec les rencontres bilatérales précitées, pouvant se poursuivre d'ici à l'été
- Dans les prochaines semaines, diffusion d'une plaquette informative auprès des commerçants
- Une opération « LES CUEILLEURS DE PAROLE » en juin : une quarantaine de personnes (consultation en cours) iront dans différents secteurs du cœur de Ville engager le dialogue avec les piétons, les clients, les cyclistes, les voyageurs des transports, les automobilistes autour des parkings...
Les paroles recueillies seront restituées lors des 1ères réunions de la concertation réglementaire
- **La concertation réglementaire** : à la rentrée, sur une durée d'au moins 6 semaines
 - Dossier de concertation et registre à la Métropole, à la Mairie, à l'antenne Mairie 2 et à 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
 - Les conclusions de la concertation réglementaire en toute fin d'année
- **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, y compris pendant une phase de test grandeur nature des aménagements en 2017**

- Pourquoi cette démarche métropolitaine de projet Cœurs de Ville – Cœurs de Métropole / Grenoble ?
- Quelle association des acteurs du territoire dans la gouvernance du projet ?
- Quel diagnostic du territoire ?**
- Quels enjeux et quels objectifs ?
- Quels axes de travail ? Quelles études en cours ?
- Périmètres de projet et principe du plan de circulation
- Éléments de planning

→ Un projet issu d'un diagnostic

- Une démarche de projet dans la continuité du projet Cœur de Ville / Cœur d'agglo lancé en 2008
- Un diagnostic actualisé, posé depuis plusieurs années et partagé dès 2008 par la Ville de Grenoble avec les acteurs du centre-ville

→ Les points de diagnostic

- Les caractéristiques du centre-ville
- Les espaces publics
- Les usages
- Les nuisances
- Le commerce, l'artisanat et les services

→ Un centre-Ville trop limité et fragmenté

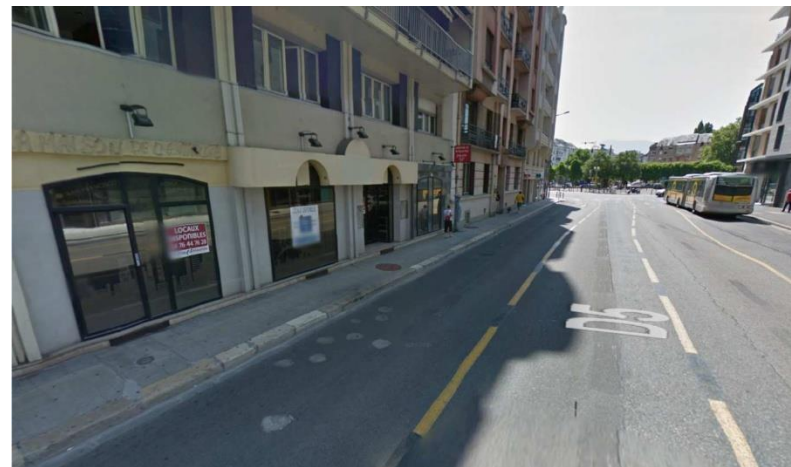
- un centre-ville trop limité, avec des quartiers qui le composent insuffisamment reliés entre eux, notamment entre le centre piétonnier, le quartier Hoche et le nouveau quartier De Bonne
- certaines rues, actuellement en circulation, sont en mauvais état et constituent des ruptures dans les continuités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



Le carrefour Lionne-Renaudon

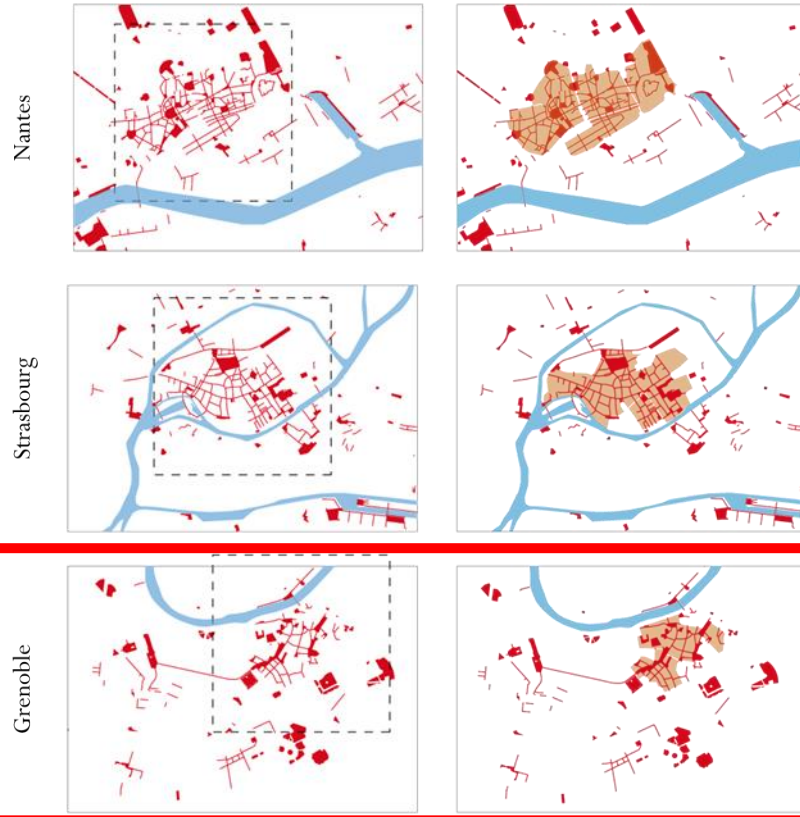


La rue Chenoise



*Des commerces vacants sur Sembat :
Aucun agrément pour les piétons et les cyclistes
qui évitent l'axe et sont autant de chaland
en moins.
Au fond, le quartier Hoche et ses commerces,
sans aucune continuité depuis le plateau piéton*

→ Le centre piéton de Grenoble comparé à des agglomérations de taille comparable



- Nantes Métropole 603 000 hab (2012)
Aire urbaine 884 000 hab (2011)
- Strasbourg Métropole 473 000 hab (2012)
Aire urbaine 764 000 hab (2011)
- Grenoble Métropole 443 000 hab (2013)
Aire urbaine 675 000 hab (2011)

Chiffres INSEE

→ 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 et de l'eau
- une signalétique et des continuités insuffisantes entre les espaces verts
- un manque de valorisation de la richesse patrimoniale



➔ 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

Dépassement des valeurs limites du bruit routier (2014)



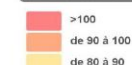
Niveaux sonores



... et de la pollution de l'air (simulation 2015)



Indicateur multipolluant NO2/PM10 basé sur le scénario 2015 tendanciel - % de la valeur Limite*



*-scénario prospectif 2015 du PDU. L'indicateur s'exprime en % de valeur limite (au dessus de 100% : au moins une VL est dépassée).
-Valeurs Limites :
NO2 moyenne annuelle > 40µg/m3
PM10 > 50µg/m3 plus de 35 jours / an

→ Photographie du secteur 2 (centre-ville)*

- Le secteur le plus peuplé et le plus dense de la Ville : 35 200 habitants (22% de Grenoble)
- Une surreprésentation des 18-24 ans (étudiants)
- Un taux de seniors dans la moyenne communale, mais un nombre important : 5300 pers de +65 ans
- Secteur où le taux et les effectifs de personnes de +80ans vivant seules les plus hauts : 1300 pers
- Une surreprésentation des ménages d'1 seule personne : 54% des ménages (Ville 49%)
- Les revenus moyens et médians les + élevés de la Ville en relation avec le niveau de diplôme et les catégories socio-professionnelles :
 - 57% de la population avec un haut niveau de diplôme (Grenoble 43%) en hausse de 1,5%/an (2006-2011).
 - 7000 cadres et professions intellectuelles supérieures, 41% de la population active (Grenoble 31%)
 - 18% de la population avec un faible niveau de diplôme (Grenoble 27%) en baisse de 3%/an (2006-2011)
- Mais aussi un secteur avec la plus forte hausse des situations de précarité :
 - 4375 personnes de -65 ans sous le seuil des bas revenus (+5%/an entre 2008 et 2013)
 - 2245 personnes couvertes par le RSA (+14%/an entre 2009 et 2013)
 - Qui se rencontrent dans les appartements anciens

* : Chiffres issus de l'Analyse des besoins sociaux CCAS édition 2014

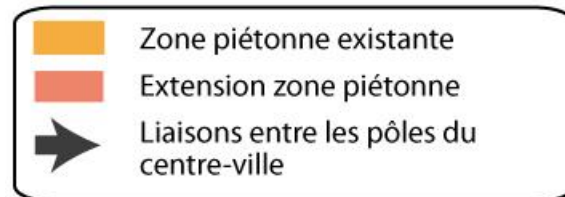
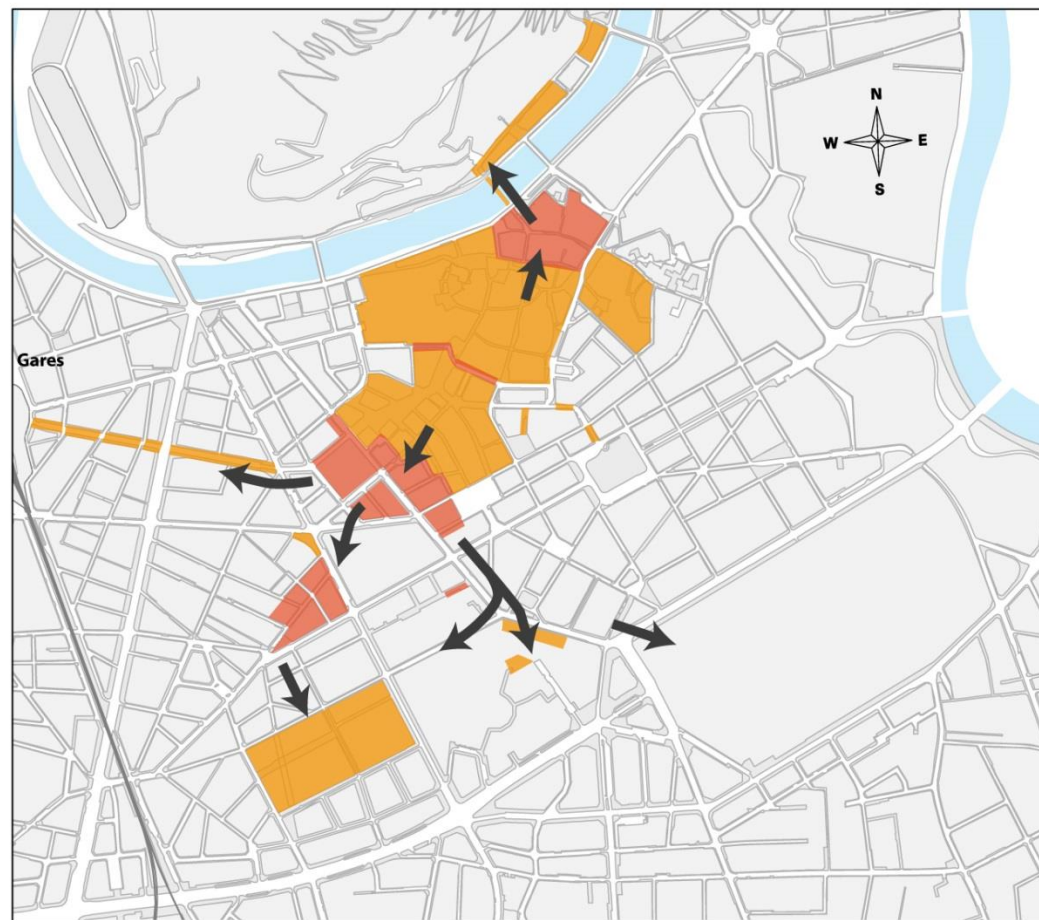
- Pourquoi cette démarche métropolitaine de projet Cœurs de Ville – Cœurs de Métropole / Grenoble ?
- Quelle association des acteurs du territoire dans la gouvernance du projet ?
- Quel diagnostic du territoire ?
- **Quels enjeux et quels objectifs ?**
- Quels axes de travail ? Quelles études en cours ?
- Périmètres de projet et principe du plan de circulation
- Éléments de planning

➔ 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 dus 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

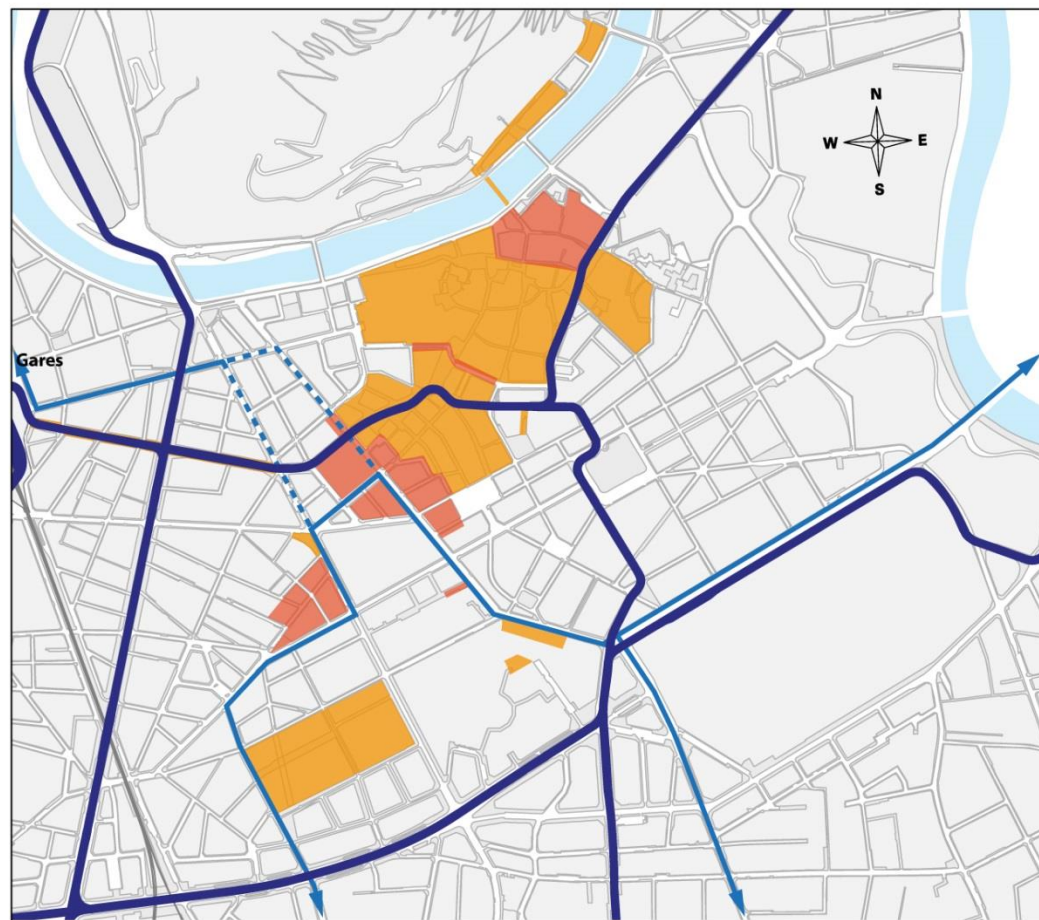
➔ Étendre le centre-ville et mieux relier ses divers pôles :

- 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
- >> **Pour faire évoluer, avec l'ensemble des objectifs suivants, le centre-ville de Grenoble vers le cœur d'une métropole de plus de 450 000 habitants**



➔ 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

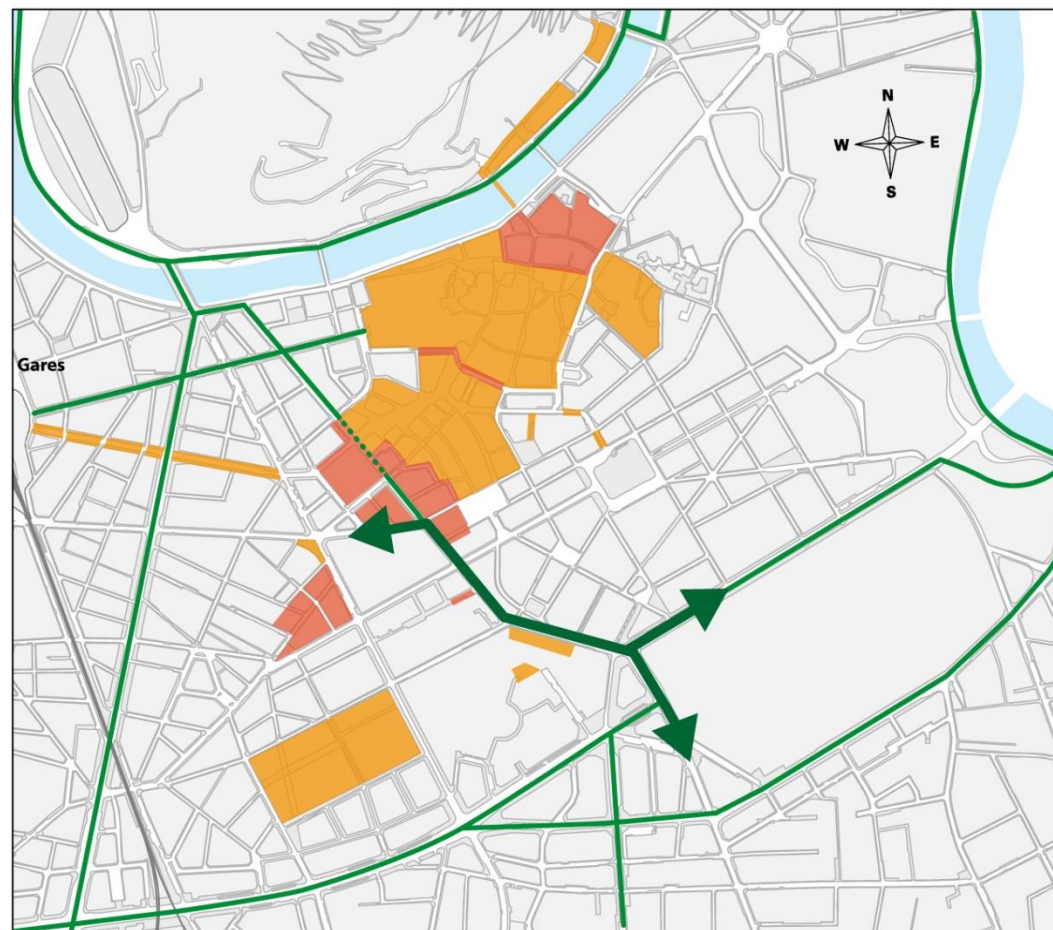


Réseau Express Transisère : itinéraire à définir

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

➔ 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)



- Zone piétonne existante
- Extension zone piétonne
- Réseau express vélos
- Réseau principal vélos existant
- Itinéraire vélos en zone piétonne

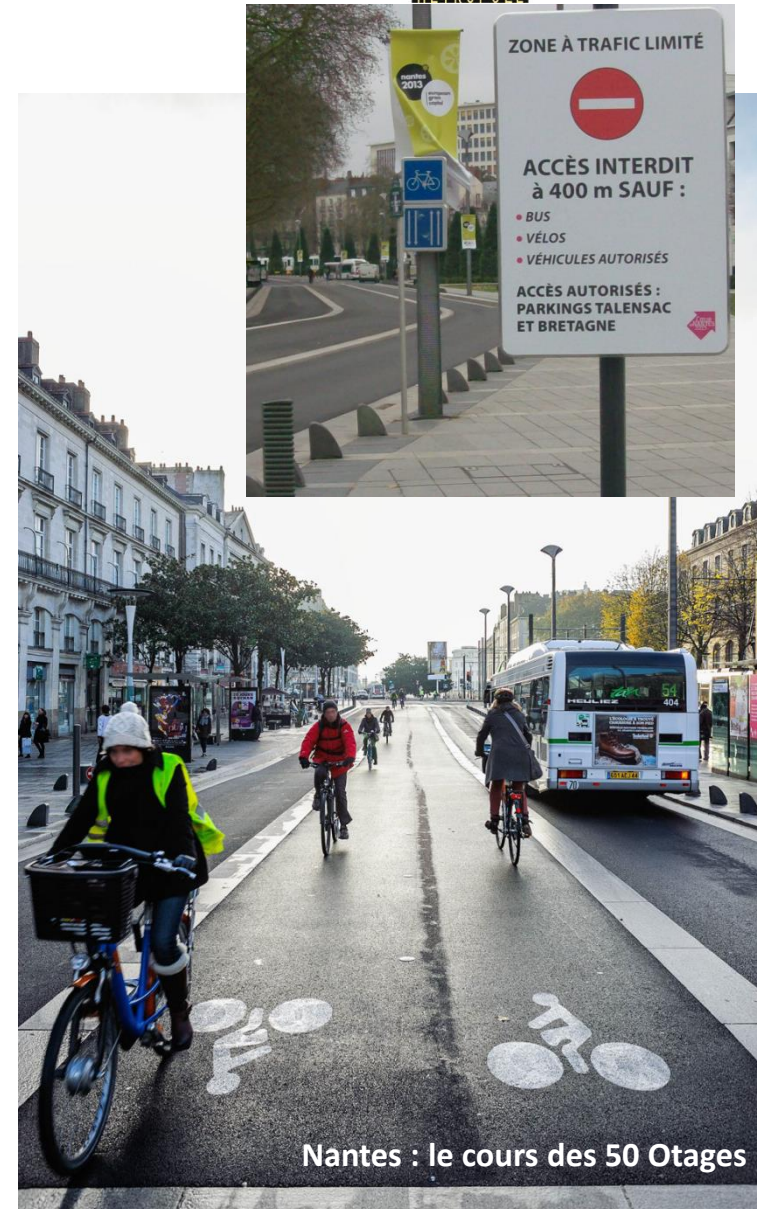
LES OBJECTIFS DU PROJET

➔ Faciliter l'accès au centre par le report modal vers les modes actifs et les transports : Des exemples en Europe

- L'exemple de Nantes (Cours des 50 Otages) >>>
- L'exemple d'Utrecht (NL, agglomération 440 000 habitants)



Une des principales avenues commerçantes du centre d'Utrecht (Lange Viesstraat), réservée aux bus et vélos



Nantes : le cours des 50 Otages

LES OBJECTIFS DU PROJET

➔ Faciliter l'accès au centre par le report modal vers les modes actifs et les transports : Des exemples en Europe

- L'exemple de Bruxelles (176 000 hab, aggro 1,2 M)



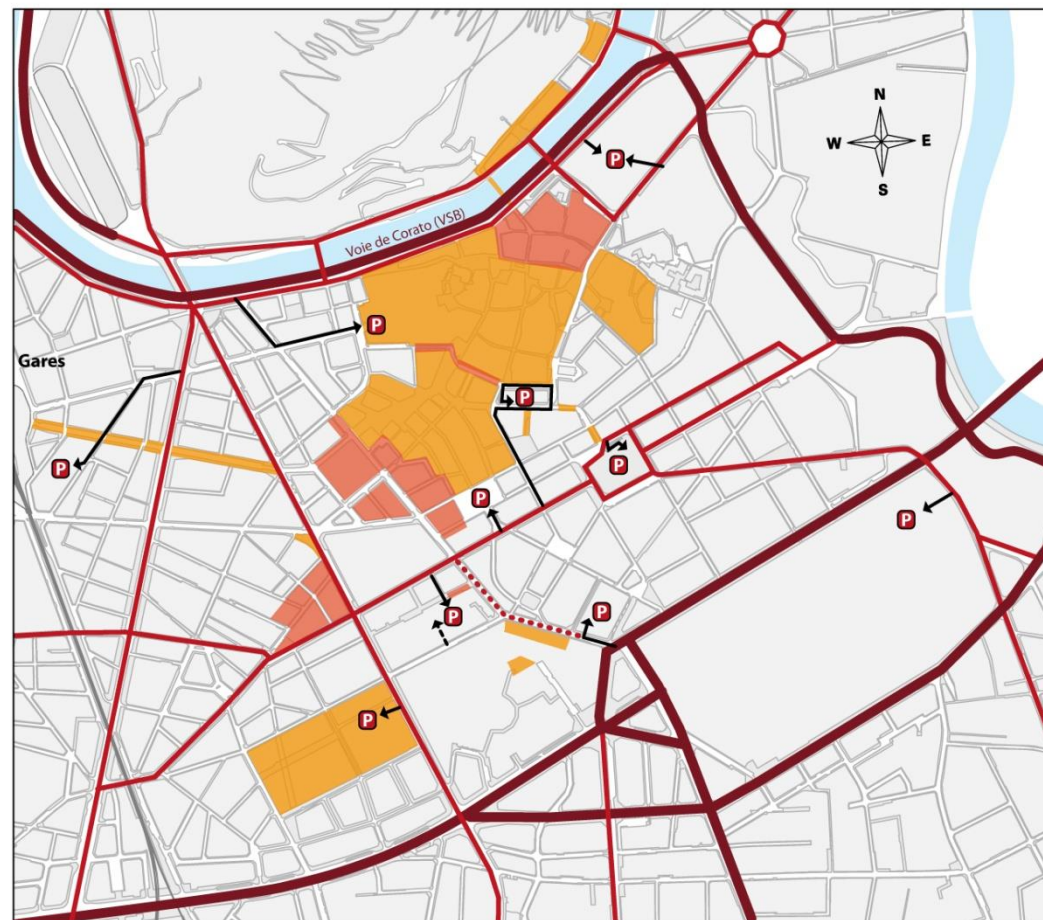
Le boulevard Anspach (seul axe nord sud du centre) :
900 m piétonnisés depuis juin 2015

Phase d'observation des usages et d'ajustements du projet
en cours



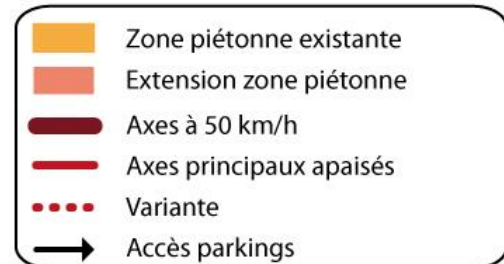
→ Organiser les circulations automobiles pour en modérer l'usage :

- 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



→ Un projet, partie d'une stratégie globale de mobilité durable

- Complémentaire du réseau Métrocâble, du développement des parkings relais, du réaménagement de l'échangeur du Rondeau (contrat de plan 2015-2020), des projets à mener sur l'A 480...



➔ 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 43 000 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

➔ Contribuer à conforter et dynamiser le commerce (suite) :

- A noter les résultats d'une étude-enquête en 2003 financée par l'ADEME (près de 1300 questionnaires recueillis auprès des clients à Dijon, Lille, Grenoble, Nantes, Salon de Provence, Strasbourg, en centre-ville) :
- Nombre moyen de visite dans les magasins sur une semaine :
Piéton 2,04 Vélo 1,25 TC 1,24 VP 0,72,
la dépense moyenne des clients venus à pied, à vélo ou en TC est plus limitée à chaque visite, mais les visites sont plus fréquentes
- 1/3 des personnes venues à pied, en vélo ou en TC auraient pu venir en voiture, mais ont fait le choix d'un autre mode de déplacement
- Ainsi, la dépense moyenne par semaine dans les centre-villes :
Piéton 40€, cycliste 24€, usager TC 22€ et automobiliste 21€

➔ 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 seniors) est un des objectifs de l'opération. (5300 seniors et 5100 enfants et adolescents -18 ans habitent le secteur)
- La configuration des espaces publics doit laisser la possibilité d'y organiser des animations de quartier, le cas échéant coordonnées avec des animations commerciales.

- Pourquoi cette démarche métropolitaine de projet Cœurs de Ville – Cœurs de Métropole / Grenoble ?
- Quelle association des acteurs du territoire dans la gouvernance du projet ?
- Quel diagnostic du territoire ?
- Quels enjeux et quels objectifs ?
- Quels axes de travail ? Quelles études en cours ?**
- Périmètres de projet et principe du plan de circulation
- Éléments de planning

➔ Un ensemble d'études en cours ou à lancer

- Pour répondre aux objectifs, des études préalables sont en cours avec différents axes de travail pour chaque site de projet :
 - Etudes d'aménagement par secteur de projet, en cours. Rendu en mai-juin
 - Schémas de piétonisation par secteur de projet, en cours. Rendu en mai-juin
 - 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, prête à être lancée pour un rendu en juin
 - Schéma de stationnement et d'accès rapide aux parcs en ouvrage. Rendu en mai-juin
 - Tracé des lignes de bus avec différentes hypothèses, en cours. Rendu en mai-juin
 - Plan de circulation général et micro-plans de circulation par secteur de projet. Rendu en juin
 - Evaluation environnementale de l'opération, rendu en septembre

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

→ Des études extérieures pour alimenter la réflexion

Exemple de l'étude de l'ADEME dépenses de consommation selon les modes de déplacements

Piétons et cyclistes : de bons clients pour vos commerces



Piétons et cyclistes : des clients fidèles et dépensiers

Une clientèle piétonnière

A la différence des automobilistes, les piétons et les cyclistes peuvent :

- flâner et regarder les vitrines ;
- s'arrêter à tout moment sans difficulté ;
- enchaîner les visites chez plusieurs commerçants ;
- se déplacer presque gratuitement.



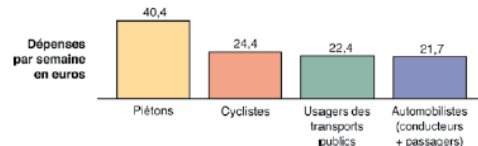
Des dépenses supérieures



Le saviez-vous ?

Piétons et cyclistes se rendent plus fréquemment chez les commerçants de quartier. Par semaine, ils dépensent presque deux fois plus que les automobilistes même si, par visite, leurs dépenses moyennes sont inférieures.

Dépenses par semaine selon les modes de déplacement
Source : enquête FUB, 2003



Des commerces plus accessibles grâce aux piétons et cyclistes

Les cyclistes, des clients peu encombrants

En ville, l'espace disponible étant rare, si on encourage les modes de déplacement économes en espace, les clients viendront plus nombreux !



Le saviez-vous ?

L'espace de stationnement occupé par mode de déplacement :

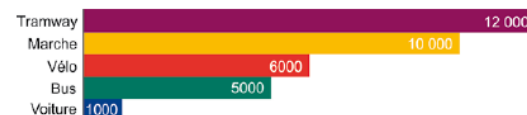
- Voiture : 10 m² le long du trottoir, et 25 m² dans un parking dégagements compris
- Bus : 30 m² sur voirie pendant de brefs arrêts
- Vélo : 0,7 à 1 m², soit 10 vélos pour une voiture
- et un piéton ne stationne pas !



Moins de voitures = plus de clients !

Sur un espace donné, il circule beaucoup plus de piétons, de cyclistes ou d'usagers des transports publics que d'automobilistes.

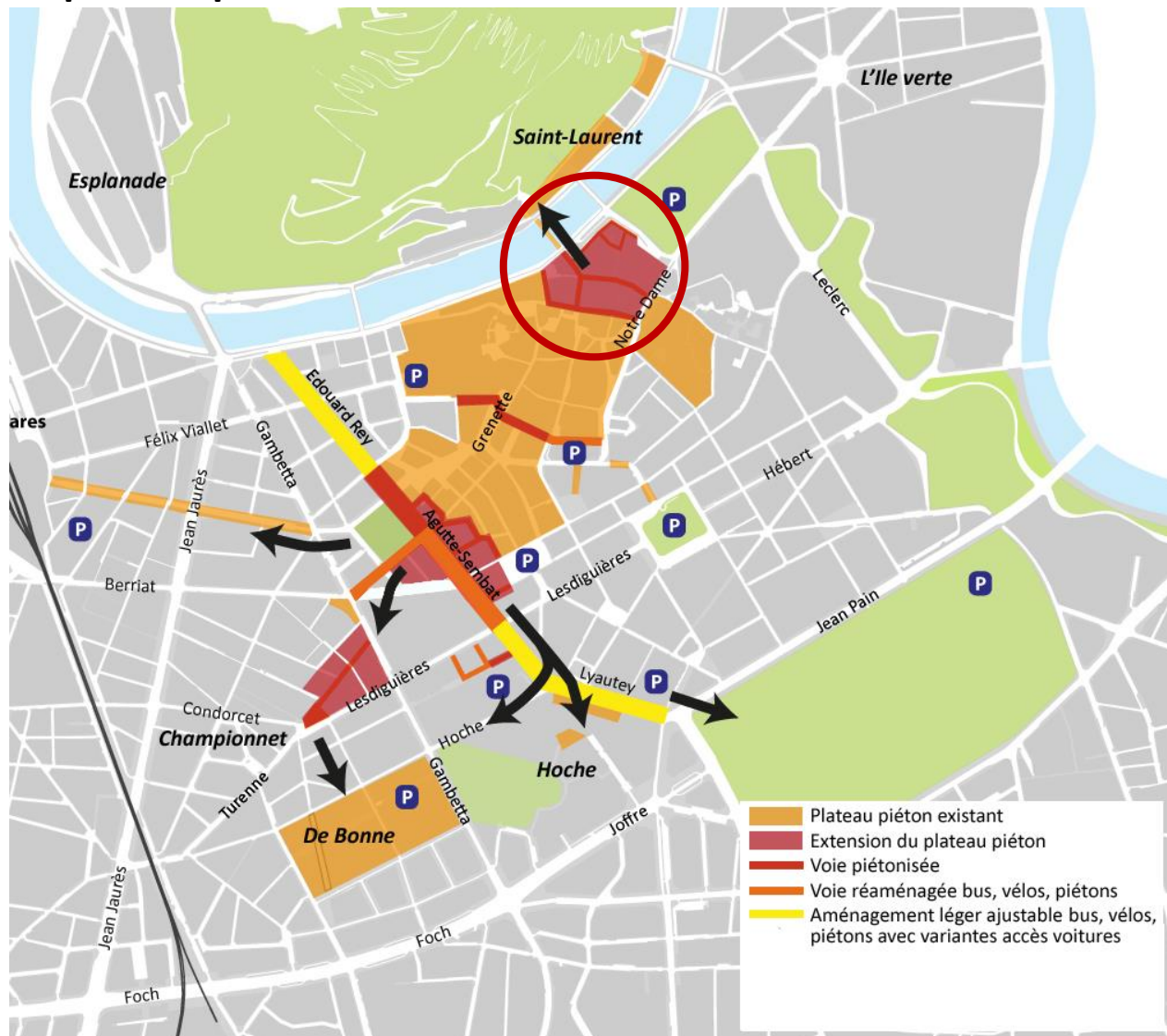
Débits maximum des espaces de circulation, selon les modes de déplacement, sur une bande de 3,50 m de large (en personnes par heure) :



- Pourquoi cette démarche métropolitaine de projet Cœurs de Ville – Cœurs de Métropole / Grenoble ?
- Quelle association des acteurs du territoire dans la gouvernance du projet ?
- Quel diagnostic du territoire ?
- Quels enjeux et quels objectifs ?
- Quels axes de travail ? Quelles études en cours ?
- **Périmètres de projet et principe du plan de circulation**
- Éléments de planning

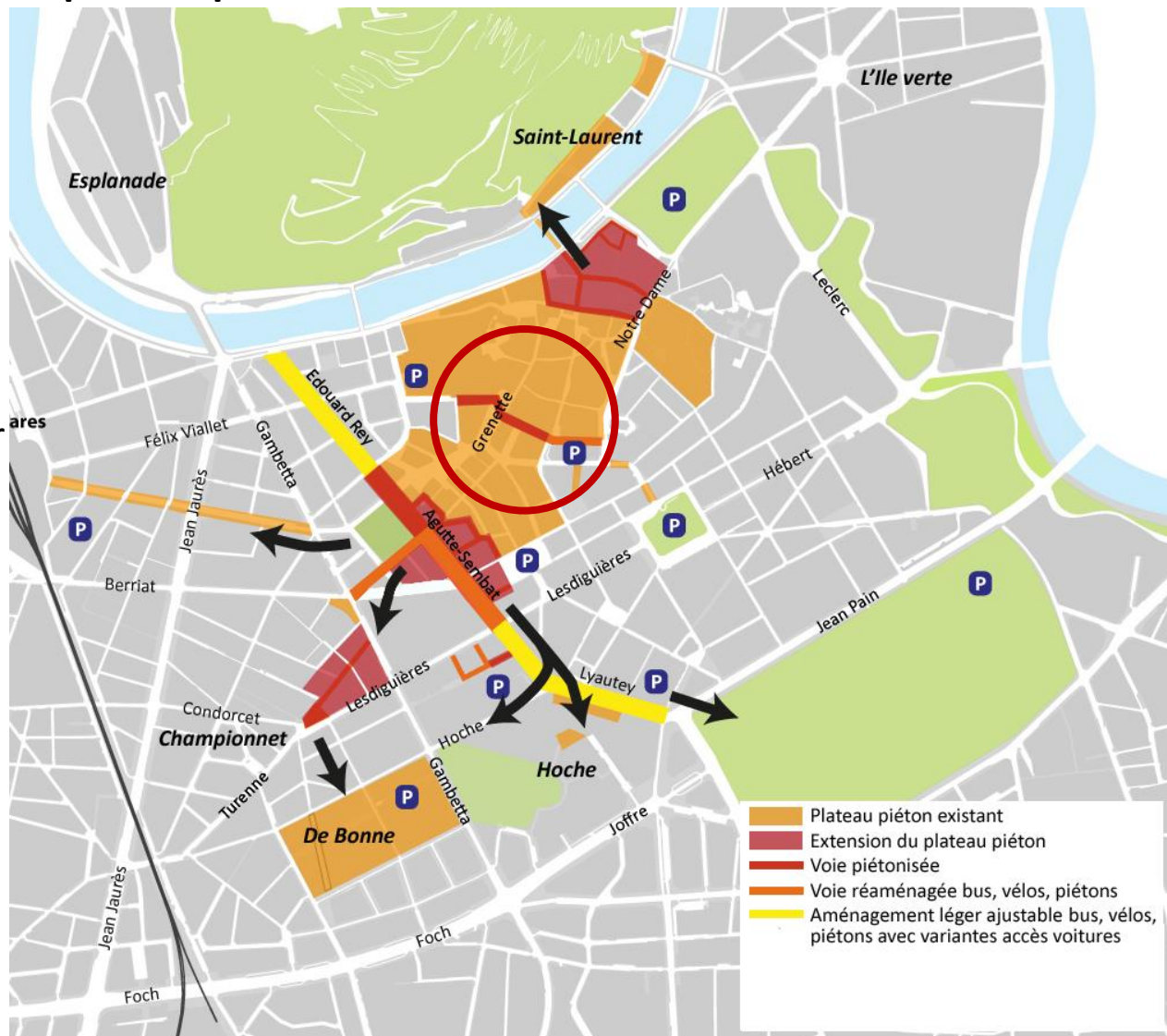
➔ Les secteurs d'extension du plateau piéton

- **Secteur Chenoise** (rues de Lionne, Renaudon, Chenoise, Brocherie, du Palais, Cujas, Lorraine, Abel Servien)
- >> créer la continuité piétonne entre le centre et Saint-Laurent
- Différents scénarios de piétonisation totale ou partielle



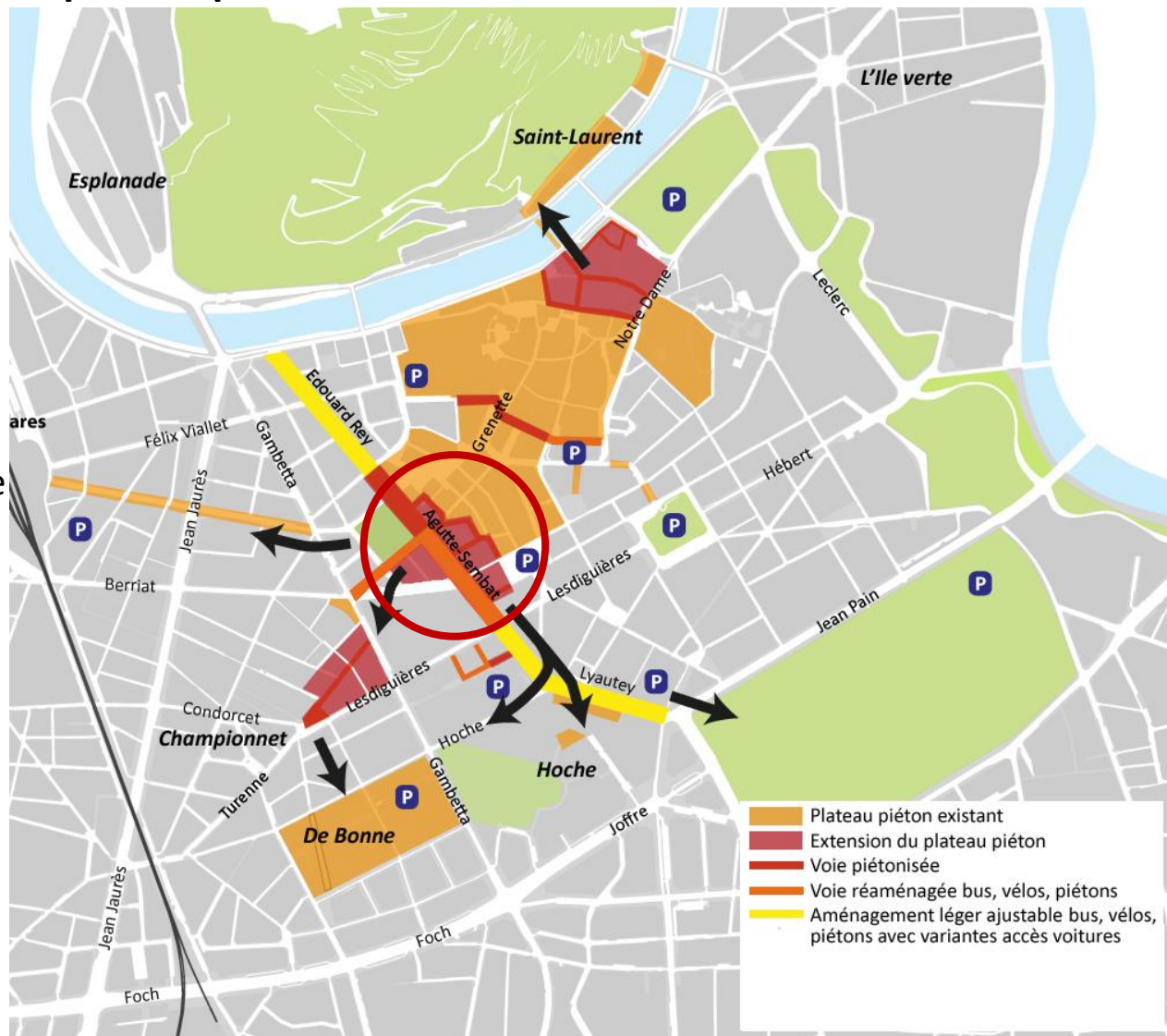
➔ Les secteurs d'extension du plateau piéton

- **Secteur Grenette** (rues de la République et Montorge, place Grenette)
- >> apaiser la place Grenette en supprimant le trafic de transit
- Des conditions d'accès au Grand Hôtel restant à définir



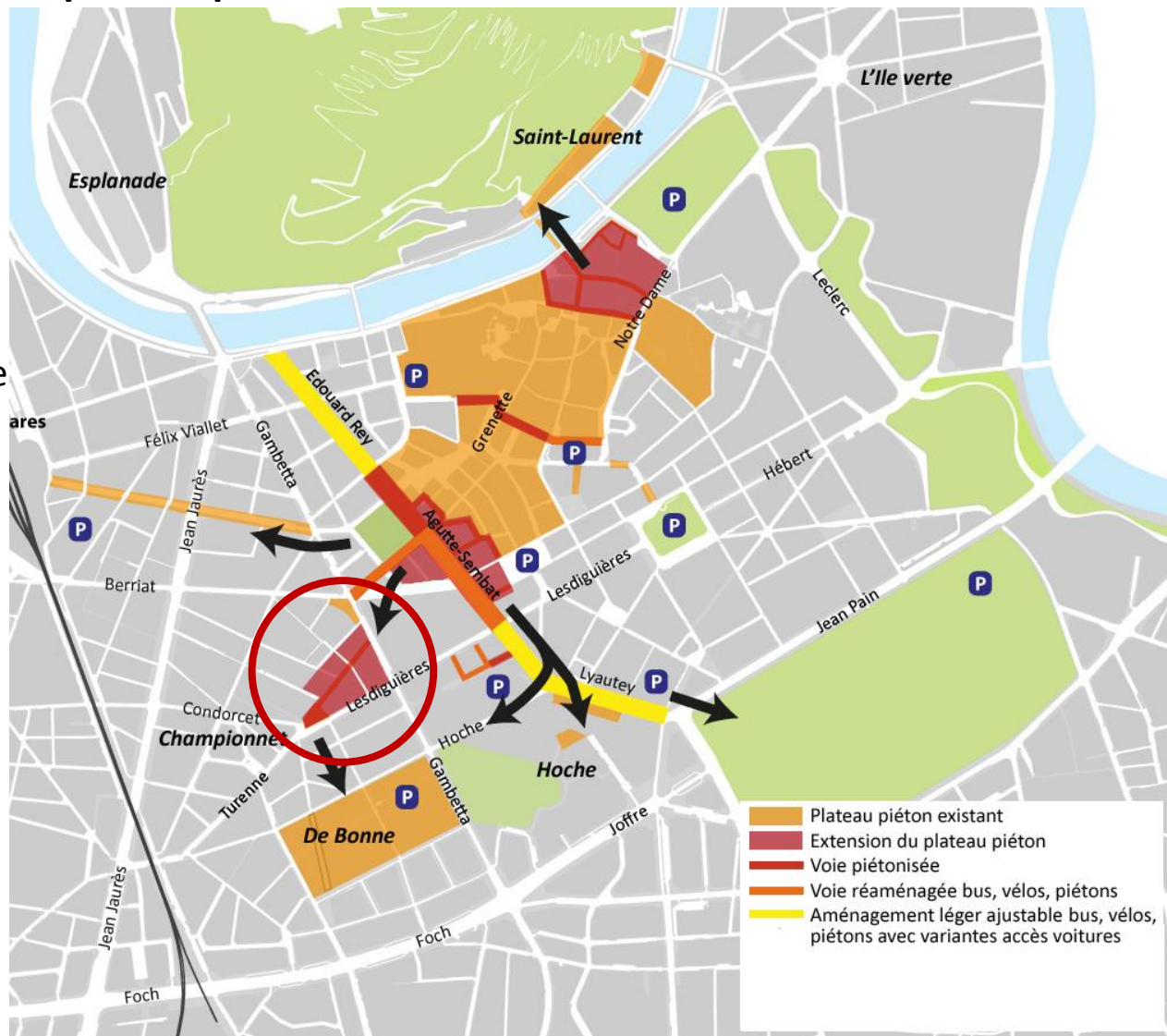
→ Les secteurs d'extension du plateau piéton

- **Secteur Millet** (rues Corneille, Blanc Fontaine, Millet, Guétal, de Sault)
- >> étendre le plateau piéton vers les quartiers Championnet, De Bonne et Hoche
- Selon certaines hypothèses, la rue Béranger pourrait être réservée aux bus et la rue Paul Bert piétonisée



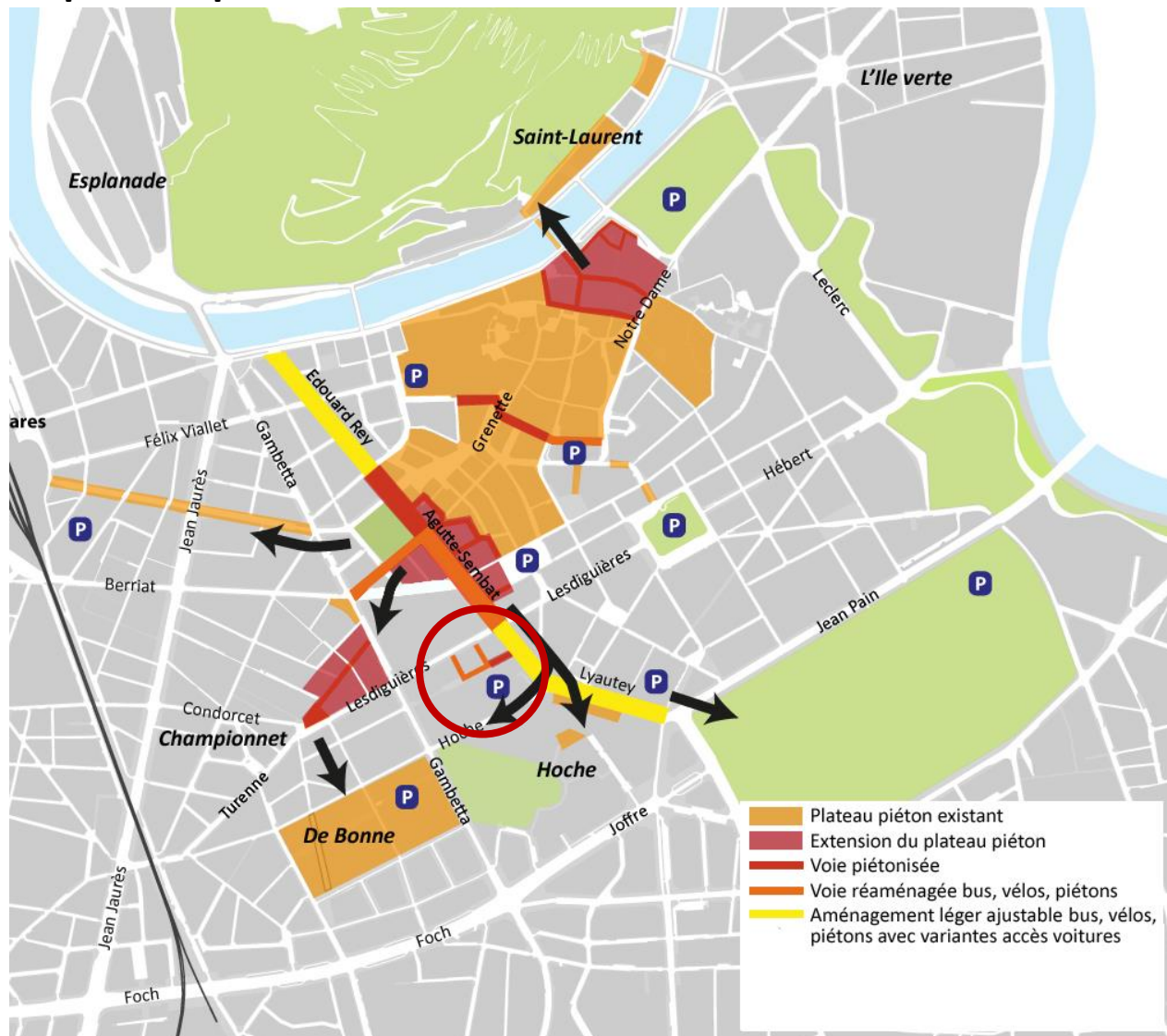
➔ Les secteurs d'extension du plateau piéton

- **Secteur Lakanal** (rues Lakanal, Chanaron, Génissieu, Dubayet et place Championnet)
- >> étendre progressivement le plateau piéton vers les quartiers Championnet et de Bonne
- Différentes hypothèses de piétonisation partielle du secteur et de boucles d'accès riverains



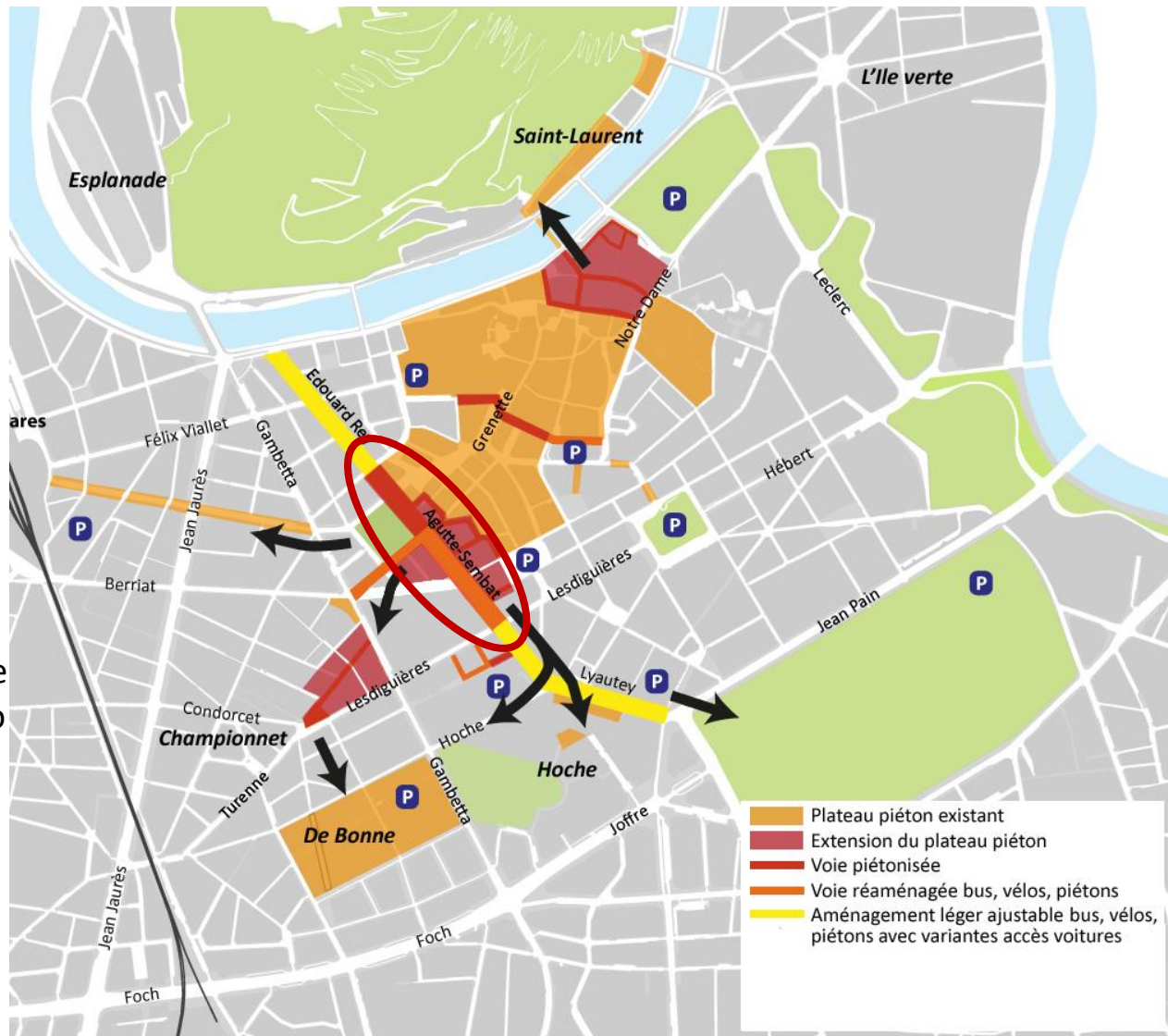
➔ Les secteurs d'extension du plateau piéton

- **Secteur François Raoult**
(rues François Raoult)
- >> augmenter le confort et l'agrément du trajet piéton entre le parking Hoche et le plateau piéton (principe multimodal P + marche)
- Différentes hypothèses de modification des accès voitures au parking Hoche (entrée-sortie depuis Lesdiguières et depuis Hoche). Etude en cours.



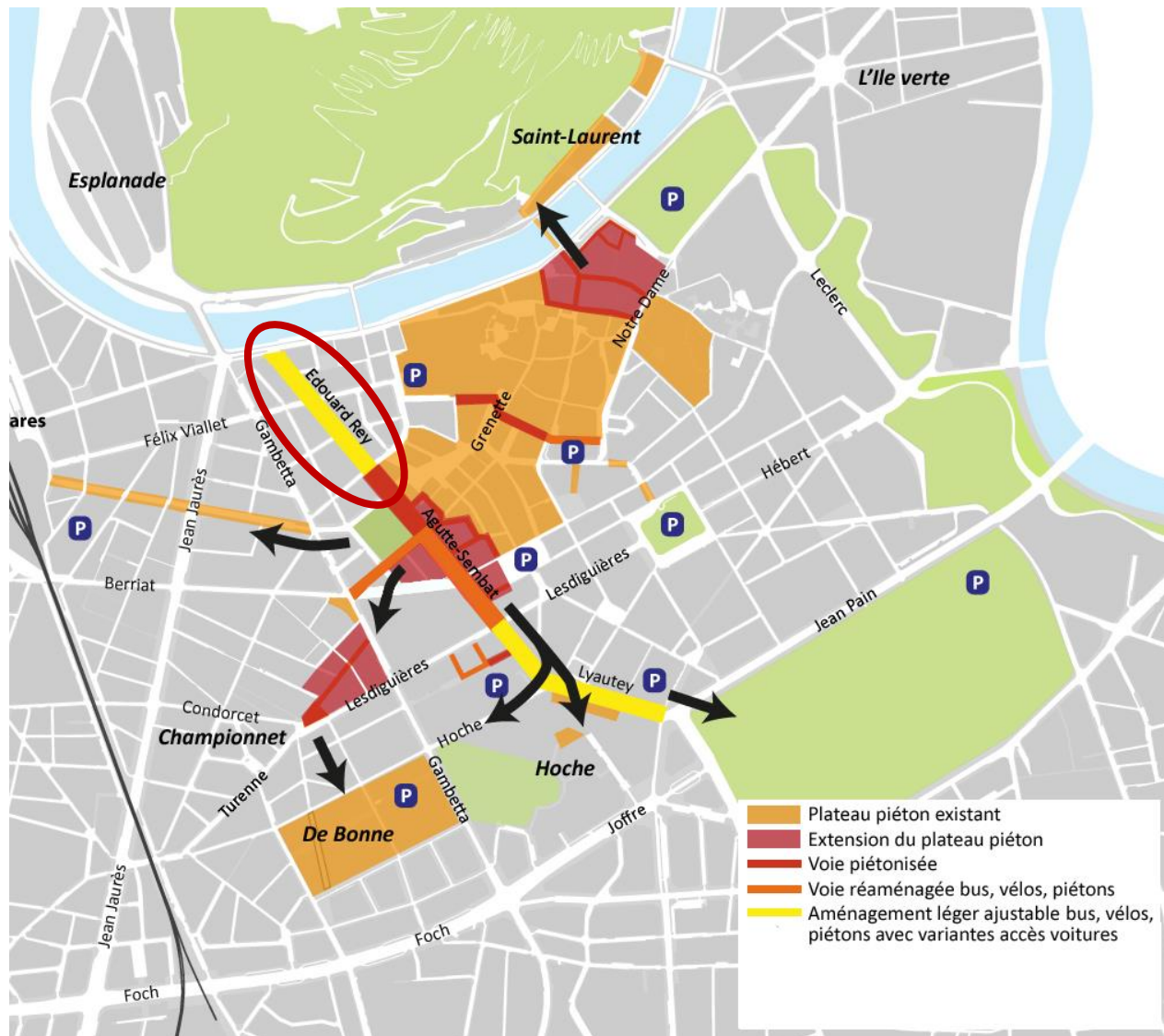
→ Les séquences d'aménagement de l'axe Rey - Agutte Sembat - Lyautey

- **Séquence centrale** (de Lesdiguières à Clot Bey)
- >> apaisement de l'axe au profit des transports en commun, des déplacements doux et de la vie locale
- Couloir bus dans les 2 sens, avec différentes hypothèses de tracé des lignes de bus dans le secteur Victor Hugo
- Elargissement voire plantation des trottoirs et selon les hypothèses bus avec piétonisation totale ou partielle au droit de la place Victor Hugo
- Axe structurant vélos (large de 3,50 à 4 m) jusqu'à Lafontaine
- Suppression de la circulation sur cette séquence, avec maintien des accès livraisons, riverains



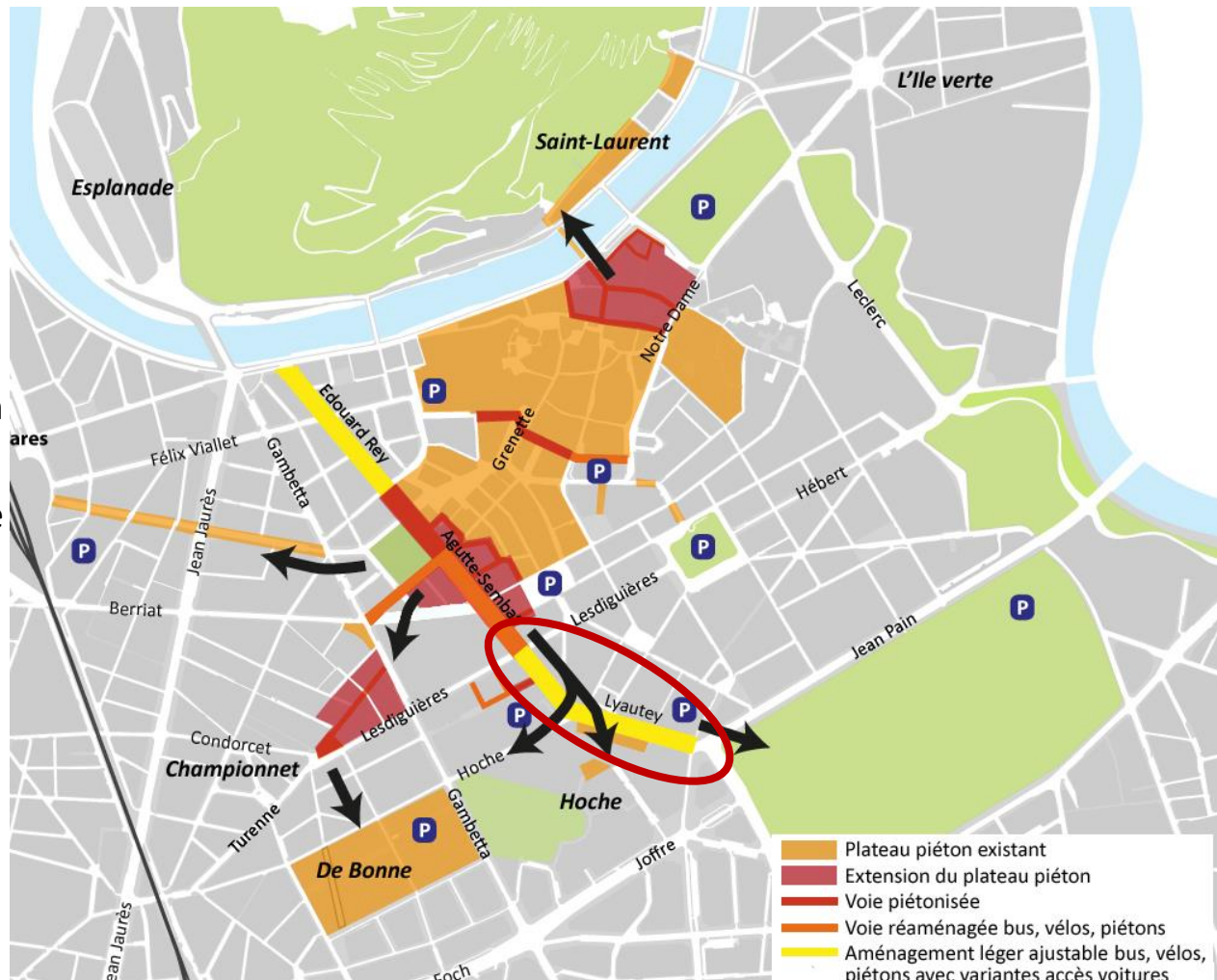
→ Les séquences d'aménagement de l'axe Rey - Agutte Sembat - Lyautey

- **Séquence nord** (de Clot Bey au quai Créqui)
- >> apaisement de l'axe dégagé du transit : maintien de la circulation de quartier et du stationnement
- Différentes hypothèses de travail selon le tracé des lignes de bus dans le secteur Victor Hugo : Circulation de quartier à sens unique ou double sens
- ***Cette séquence sera aménagée de façon très légère pour installer le nouveau fonctionnement : phase de test, d'observation des nouveaux usages et pratiques pour ajuster ensuite la 2^e tranche du projet, réalisée après 2020***



→ Les séquences d'aménagement de l'axe Rey - Agutte Sembat - Lyautey

- **Séquence sud** (de Chavant à Lesdiguières)
- >> apaisement de l'axe au profit des transports en commun, des déplacements doux et de la vie locale
- Couloir bus dans les 2 sens
- Elargissement voire plantation des trottoirs
- Axe structurant vélos (large de 3,50 à 4 m) de Chavant à Lafontaine
- Différentes hypothèses de maintien de la circulation :
 - jusqu'à Beccaria (accès parc Chavant)
 - jusqu'à Hoche (accès parking Hoche)
 - jusqu'à Lesdiguières



- **Comme la séquence nord, cette séquence sera aménagée de façon très légère pour installer le nouveau fonctionnement : phase de test, d'observation des nouveaux usages et pratiques pour ajuster ensuite la 2^e tranche du projet, réalisée après 2020**

➔ Avec l'objectif de maintenir l'accessibilité au centre-ville

2 études actuellement menées en parallèle :

➔ Le report modal

- Au profit des piétons, des vélos et des TC, pouvant conduire à une diminution de 13% de l'usage de la voiture dans les échanges de et vers le centre élargi (secteurs 1 et 2)

➔ La remise en cause des sens uniques

- Pour maintenir un accès voiture, notamment vers les différents stationnements en ouvrage
- Exemple : Gambetta, Lesdiguières
- Ce plan est encore en cours d'études

- Pourquoi cette démarche métropolitaine de projet Cœurs de Ville – Cœurs de Métropole / Grenoble ?
- Quelle association des acteurs du territoire dans la gouvernance du projet ?
- Quel diagnostic du territoire ?
- Quels enjeux et quels objectifs ?
- Quels axes de travail ? Quelles études en cours ?
- Périmètres de projet et principe du plan de circulation
- **Éléments de planning**

➔ 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 tracé des lignes de bus
 - Des scénarios de plans de circulation automobile et d'accès aux parcs de stationnement

➔ Des éléments de planning prévisionnel

- Discussions, concertation, rencontres (dont la concertation réglementaire) : de mai à octobre 2016
- Arrêt du programme des différents secteurs de projet : fin 2016 – début 2017
- Modification des sens de circulation à partir de 2017
- Conception des différents secteurs de projet : 2017
- Réalisation 1^{ère} tranche et des secteurs tests 2018 à début 2019
- Réalisation des autres tranches à partir de 2020



➔ **FIN**