



Union des Habitants du CentreVille  
3, passage du Palais 38000 GRENOBLE  
uhcv.grenoble@gmail.com

## Cœurs de Ville, Cœurs de Métropole

Nous partageons totalement le souhait de vouloir un centre-ville apaisé et moins pollué.

Cependant, le problème semble avoir été appréhendé à l'envers et nous avons de la difficulté à comprendre l'articulation entre les objectifs annoncés (les phrases en italique reprennent les termes du document de la Métropole et constituent les têtes de chapitre de cette synthèse) et les propositions émises.

### ➤ **Déplacement et Environnement :**

#### - *Détournement du trafic de transit :*

Qu'est-il proposé à ces véhicules de transit ? La programmation du réaménagement de l'échangeur du Rondeau et de l'A480 est annoncée à échéance 2019 alors que les phases de test comportant, entre autres, la fermeture de l'axe Sembat / Lyautey sont annoncées dès mars 2017.

#### - *Réorganisation des circulations automobiles :*

Les schémas proposés montrent un report avec saturation inévitable par effet domino sur les axes « périphériques » de la future zone piétonne élargie : bd Gambetta, rue Lesdiguières (avec la présence d'importants établissements scolaires sur ces deux axes), Félix Viallet, Gds Boulevards, cours Jean Jaurès, quais de l'Isère et place Hubert Dubedout ; et ce, malgré l'« évaporation » annoncée dont l'existence et les taux ne sont que des données empiriques contestables.

Quel est le résultat des modélisations qui ont été faites à ce sujet ?

Quelques remarques sur des points précis :

- comment feront les automobilistes qui actuellement empruntent l'axe République / Montorge pour rejoindre le parking Philippeville et le Garage Hélicoïdal ? Est-il prévu, pour les usagers de ce dernier, de leur procurer une carte d'accès comme aux résidents des zones piétonnes ?
- l'avenue Félix Viallet étant à double sens, où iront les voitures qui ne se rendront pas à Philippeville ? seule issue : tourner à gauche sur la rue de Belgrade, véritable goulot d'étranglement, en direction du quai qui risque d'être vite saturé

- ***Nouvelle organisation de la mobilité :***

La priorité étant donnée aux transports en commun, aux vélos et aux piétons ... valides, qu'est-il prévu pour les personnes à mobilité réduite, le SAMU, les pompiers, la police et les taxis ? Et les livraisons (tout en tenant compte des nouvelles Plateformes de Logistiques Urbaines ou autre Centre de Distribution Urbaine) ?

Combien de places supplémentaires en parkings-relais sont prévues ? Que sera-t-il fait pour faciliter la liaison entre ces parkings-relais et les transports en commun ?

Au sujet du stationnement, en comptant le projet de l'Esplanade, combien de places seront au total supprimées ?

Il faut considérer que la zone piétonne étant élargie, les trajets piétons seront augmentés entre les points stratégiques (arrêts de TC, commerces de proximité etc.) ce qui sera préjudiciable pour les personnes moins valides.

La déambulation des piétons étant souvent rendue périlleuse par le comportement irresponsable de certains usagers des vélos et autres patinettes, est-il prévu de se donner des moyens sérieux et efficaces pour réglementer ce partage de la voie publique ?

➤ **Dynamique commerciale et animation :**

- ***Evolution des modes de consommation :***

L'étude ayant servi de base de réflexion n'est pas objective et pourrait même laisser supposer un conflit d'intérêt (en raison de la qualité du donneur d'ordre : la Fédération des usagers à vélo), la méthodologie douteuse et les résultats présentés dans la plaquette CVCM sont erronés (erreur de retranscription ?) et trop anciens pour être pris en considération.

De plus, il n'est nulle part question des autres projets métropolitains ; par exemple le projet de zone commerciale de Saint Martin d'Hères sera vraisemblablement le premier bénéficiaire des difficultés d'accès au centre-ville de Grenoble.

- ***Vision globale d'un centre-ville renouvelé :***

L'absence de proposition d'une maquette - dans toutes ses fonctions urbaines - du centre-ville futur de Grenoble-Alpes-Métropole, objectif de cette transformation CVCM, est pénalisante pour un travail de réflexion sérieux. Toute concertation fondée et pertinente sur ce sujet ne peut être conduite qu'en connaissant « l'état final recherché » par les promoteurs de cette transformation du centre-ville, car d'évidence, la problématique ne peut se résumer à un débat sur la piétonisation, qui n'est que le « moyen », alors que la « fin » est le futur du centre-ville.

Nous pensons qu'une des difficultés majeures de cette transformation du centre-ville sera d'anticiper et contrôler au mieux les conséquences des modifications « de l'infrastructure sur le vivant » et d'en maîtriser leurs effets domino inéluctables.

Ces modifications, par exemple, interféreront sur la typologie des activités commerciales, des loisirs et plus largement sur la sociologie des résidents. Le centre-ville n'étant plus, depuis plusieurs décennies, le lieu des différents pouvoirs et des activités culturelles qui ont migré vers la périphérie, et ayant ainsi perdu sa prérogative historique d'être le lieu du débat

citoyen, de la politique et le siège de l'agora - mais où est-il ? - il ne faudrait pas que, par manque d'anticipation, par maladresse ou incompétence les fonctions du commerce et des services soient encore plus durement affectées. Les terrasses ne peuvent pas être l'oméga du centre-ville.

- **Effets collatéraux des travaux :**

La crise économique étant encore là, et les commerces ayant une trésorerie difficilement à l'équilibre, comment vont-ils supporter la perte inévitable de chiffre d'affaires ? Certes, le projet n'est pas éligible à l'allocation d'indemnités, car de moins grande ampleur que les travaux du tram (par exemple), mais les perturbations liées aux travaux risquent d'avoir de lourdes conséquences sur les commerces du centre-ville.

➤ **Partage et qualité des espaces publics :**

- *Diminution des nuisances :*

Les nuisances atmosphériques dues à l'automobile seront peut-être diminuées si la circulation automobile subit quelque évaporation, mais elles seront plus vraisemblablement déportées et aggravées sur les zones de report de la circulation tandis que les nuisances sonores générées par un usage incontrôlé de l'espace public (terrasses, personnes en état d'ébriété etc.) augmenteront de façon inéluctable dans la zone piétonnière ; cf. le quai Augagneur à Lyon.

Peut-on avoir accès à l'étude concernant l'augmentation du bruit ? Elle semble concerner essentiellement le bruit occasionné par les transports, et ne pas tenir compte des multiples nuisances sonores subies par les habitants et usagers du centre-ville

- *Un centre-ville apaisé :*

*« des nouveaux usages pour la vie de quartier pourront prendre place sur l'espace public »*

Quelles mesures sont envisagées pour maîtriser les effets pervers de ces nouveaux usages ? : limites des terrasses, espace réellement dévolu aux piétons (dont PMR et poussettes), tapage nocturne, incivilités, hygiène etc.

Qu'en est-il de l'application simple et ferme de la Charte de la Qualité de la Vie Nocturne (et bien souvent diurne !)

- *Amélioration des espaces publics :*

Une liste non exhaustive de demandes exprimées ça et là :

- essentiellement le revêtement des sols (en particulier pour les personnes moins valides et les PMR) ;
- au même niveau d'importance, l'entretien ;
- des toilettes publiques ;

- qualité et homogénéité de l'aménagement paysagé (ex : des touristes se demandaient cet été si l'aménagement de rue Philis de la Charce était temporaire, au regard des petites barrières en bois chancelantes) ;
- une signalétique de qualité en particulier pour le cheminement piéton ;
- un mobilier urbain dans les espaces conviviaux à définir avec les riverains ;
- des arceaux pour les vélos.

- ***Un budget prévisionnel maîtrisé :***

Quels sont les budgets prévus pour les travaux de piétonisation et des travaux d'amélioration de l'espace public, ainsi que pour les dépenses liées à l'entretien et au maintien de la tranquillité publique ?

**Demande d'un comité de suivi constitué des habitants et usagers**

Ce 18 octobre 2016

Le Conseil d'Administration