

Contribution de l'ADTC à la concertation ouverte sur la transformation des espaces publics aux abords du centre commercial Grand-Place

Le sud de Grenoble va-t-il enfin pouvoir être convenablement relié avec Echirolles ?

La situation actuelle

Pour arriver aux Granges (Echirolles) depuis l'avenue M. Reynoard (Grenoble), les piétons doivent circuler sur la chaussée des contrallées avenue M. Reynoard, franchir l'avenue de l'Europe avec plusieurs phases de feux, et passer soit sous la galerie commerciale, soit la traverser.

Pour arriver à Grand-Place depuis la rue M. Dodero, les piétons doivent traverser le pôle d'échanges. L'aménagement cyclable actuel sur l'avenue M. Reynoard permet seulement aux cyclistes de passer au-dessus de l'avenue de l'Europe pour rejoindre Echirolles. De fait, la piste bidirectionnelle, qui ne dessert que les quartiers Ouest, Village Olympique, Vigny-Musset, conduit les cyclistes sur le pont. Au carrefour avec l'avenue S. Allende, ils doivent choisir, soit de contourner le quartier des Granges par la droite où ils cohabitent avec les piétons le long de la ligne de tram s'ils veulent pouvoir aller franchir la rocade sud, soit de passer par la gauche vers Grand-Place par le tunnel, puis Eybens,. Il n'y a pas d'accès cyclable possible vers Grand-place depuis la rue M. Dodero.

Les objectifs à réaliser

La circulation des piétons doit pouvoir se faire sur des trottoirs aussi larges que possible, où il sera possible d'aller à pied jusqu'aux espaces du centre commercial. Il faut que les aménagements soient de qualité pour les y inciter.

Pour pouvoir accéder aux Granges d'un côté et à Grand place de l'autre, des trottoirs peuvent être créés sur les espaces réaménagés des 2 contrallées de l'avenue M. Reynoard.

Les cyclistes doivent pouvoir circuler en sécurité sur un site propre bidirectionnel, des 2 côtés pour ne pas avoir à traverser 2 fois selon leur point de départ et leur destination. La piste bidirectionnelle côté Ouest de l'avenue M. Reynoard doit continuer le long de la voirie nouvelle après destruction du pont jusqu'à l'avenue de l'Europe, et être prolongée jusqu'à l'avenue S. Allende, pour retrouver l'itinéraire actuel sur Echirolles.

Côté Est de l'avenue M. Reynoard, la liaison entre les quartiers Est, Malherbe, Village Olympique, et Arlequin, et le nouveau parvis doit être prévue pour éviter les doubles traversées.

Des stationnements pour les vélos doivent être prévus sur le nouveau parvis, en bordure de la piste cyclable.

Ultérieurement, il serait intéressant que cet itinéraire cyclable continue vers le sud, pour être raccordé à la rue de Lorraine et le sud du quartier des Granges reconfiguré par la rue J. Vilar ouverte aux modes actifs, et la rue d'Aquitaine, le long d'un mail piéton, pour créer la continuité vers Artélia et l'avenue des FTPF.

Les itinéraires des lignes de transport public, en provenance et à destination du pôle de Grand-Place, doivent être traités en site propre central autant que possible, et en préfiguration du réaménagement de l'axe Europe / Esmonin.



Le réseau viaire de desserte et les espaces publics du sud de la Villeneuve de Grenoble, rue M. Dodero, et avenue de Constantine, doivent être complétés et ouverts sur les artères avenue de l'Europe et avenue M. Reynoard pour faciliter les déplacements quel que soit le mode.

Sur les solutions proposées (plan)

Côté Grenoble :

- la géométrie de l'intersection de l'avenue M. Reynoard avec la rue des 3 quartiers devrait être revue pour réduire les chaussées, faciliter les traversées piétonnes et réduire les vitesses.
 - sur la chaussée Est de l'avenue M. Reynoard, la bande cyclable en direction du Nord qui commence après la rue des 3 quartiers devrait commencer à partir de l'avenue de l'Europe, et même depuis l'avenue S. Allende côté Echirolles le long du nouveau parvis. Elle pourrait être utilement élargie en piste bidirectionnelle.
 - en sortie de l'avenue M. Reynoard, rien ne justifie le maintien des 3 voies et de l'îlot central.
 - sur l'avenue de l'Europe, le réaménagement de la sortie de la rue M. Dodero devrait permettre tous les mouvements pour tous les modes de déplacement.
 - sur l'avenue de l'Europe, les bandes cyclables bilatérales prévues doivent être des pistes séparées (site propre de 2,20 m pour permettre la circulation à 2 de fronts) en préfiguration d'un futur axe Chronovélo Seyssins / Grenoble Bachelard / Grand Place / Eybens / St Martin d'Hères.
 - sur le pôle d'échanges, le basculement des Voies Réservées aux Bus et des quais bus du côté S du pôle d'échanges consécutivement au basculement des 2 sens de circulation du côté N, dégraderait le transit des usagers des TC qui font des correspondances bus / bus et tram / bus en les faisant traverser les voies des bus. Ils seraient obligés de traverser la chaussée entre, devant, ou derrière les bus, ce qui ne se produit pas dans la configuration actuelle de rotation horaire des bus autour du pôle, et la sécurité des usagers serait dégradée. Il y a la place pour maintenir une Voie Réservée aux Bus O/E coté N avec la circulation générale.
- Vu le nombre de lignes et de bus, il ne serait pas acceptable que les VP doivent circuler sur les Voies Réservées aux Bus pour accéder aux parkings de Grand-Place.

Côté Echirolles :

- il ne doit pas y avoir de chaussée entre Carrefour et Grand-Place mais un grand parvis avec un revêtement uniforme, qui serait traversé par les véhicules à vitesse réduite, où les piétons seraient prioritaires (Zone de Rencontre).
- la passerelle Valmy pour les accès piétons directement depuis le quartier des Granges n'a pas de raison d'être supprimée. Il vaudrait mieux traiter les problèmes soulevés.