

Élections municipales et métropolitaines 2020

Questionnaire de l'ADTC sur la mobilité

Réponse de Solid'Hères (SMH) 24 février 2020



Déplacements dans les quartiers

1) Réalisation de plans "marguerite" :

- pour apaiser, réduire la circulation automobile dans les quartiers,
- pour sécuriser et favoriser les déplacements à pied et à vélo,
- pour préserver les habitants de la pollution induite par les déplacements motorisés,

La mise en place des plans de circulation dits « en marguerite » empêche la circulation de transit des véhicules motorisés : ces plans de circulation obligent l'entrée et la sortie en voiture d'un quartier par les mêmes rues.

Dans le même temps, la perméabilité des quartiers pour les déplacements à pied et à vélo reste assurée.

- *Vous engagez-vous à revoir les plans de circulation dans les quartiers en limitant fortement le trafic motorisé de transit pour laisser toute leur place aux modes actifs et apaiser la circulation ?*

Oui, la réalisation de **plans en marguerite** pour éviter l'usage en transit des voies résidentielles guidera nos futurs aménagements urbains.

Parallèlement, la réalisation de "**raccourcis**" **piétons et cycles** chaque fois que c'est possible dans les quartiers existant sera notre objectif. Elle sera complétée de l'imposition de **servitudes et droits de passage réservés aux déplacements actifs** dans les futures évolutions du PLUi.

Cette granularité fine doit compléter et irriguer les grands axes piétons et cycles de la ville.

2) Aménagements cyclables :

Sur les axes de transit motorisé, comme le demande la majorité des répondants au Baromètre des villes cyclables de la FUB, l'aménagement de pistes cyclables séparées de la circulation doit être la norme et la création de bandes cyclables doit être abandonnée. L'ADTC propose que le réseau des Chronovélo, des voies vertes et véloroutes soit étendu et développé massivement dans toute la région grenobloise

- Vous engagez-vous à porter auprès du SMMAG la réalisation et l'extension du réseau Chronovélo dans votre commune ?
- Plus précisément à St-Martin d'Hères, porterez-vous auprès du SMMAG la réalisation rapide des tronçons de chronovélo vers le campus et la gare de Gières ? Dans une phase suivante de réalisation de nouveaux itinéraires, porterez-vous la réalisation de nouvelles chronovélos ?
 - 1) Chronovélo Grenoble - St Martin d'Hères Village
 - 2) Chronovélo de rocade St Martin d'Hères - Eybens - Grenoble Grand Place - Seyssins - Seyssinet-Pariset - Fontaine - Sassenage ?
 - 3) Chronovélo St Martin d'Hères Village - Poisat - Eybens - Echirolles au sud de la rocade sud

Le mandat 2014-2020 n'a vu que très peu d'amélioration cyclable à Saint-Martin d'Hères, alors que notre commune est clairement sous-équipée dans ce domaine.

Le point positif le plus notable a été la requalification de la piste cyclable de l'avenue Carmagnole-Liberté en Chronovélo 2 (CV2), corrigeant des manquements lors de la réalisation de la ZAC Centre il y a dix ans. **Cette Chronovélo 2 n'aura tout son sens que lorsqu'elle aboutira au Campus d'une part, et à la gare de Gières d'autre part. Solid'Hères s'engage à peser de tout son poids pour faciliter et accélérer cette réalisation.**

Pendant ce même mandat, le plus grand ratage aura été l'**absence de requalification du pont Potié** sur la Rocade sud, qui n'est absolument pas aux standards pour accueillir en toute sécurité les modes actifs. Nous nous emploierons à **obtenir de la Métropole et du SMMAG cette requalification.**

D'autre part, nous partageons le besoin de trois nouvelles chronovélos concernant SMH.

La première (CVA) est la **requalification en Chronovélo de la piste bidirectionnelle de rocade extérieure** (au sud de la Rocade Sud) SMH Village – Poisat – Eybens – Échirolles, longeant actuellement l'avenue Jacques Prévert. Nous porterons cette demande auprès du SMMAG et de la Métropole, en veillant tout particulièrement aux continuités cyclables sur tout son long.

La deuxième (CVB) est la **création d'une Chronovélo radiale, reliant SMH Village à Grenoble** en passant par l'avenue Romain Rolland, l'avenue Potié et probablement l'avenue Jules Vallès (limite SMH/Grenoble). Le point dur restera le Pont Potié, déjà évoqué. Au sud, la CVB rejoindra la CVA (intersection R.Rolland / Prévert), coupera la CV2 au niveau de la Résidence de la Houille Blanche, et aboutira sur la CV1 à l'angle nord-est du stade des Alpes. Nous nous emploierons à pousser ce dossier à la Métropole et au SMMAG. La CVB permettra aussi de connecter en sécurité le court tronçon de bidirectionnelle desservant le lycée P. Neruda et le collège H. Wallon.

La troisième (CVC) est **une ligne de rocade intérieure (au nord de la Rocade Sud) reliant au moins Eybens et Grenoble.** Elle partirait de la CVB en empruntant la rue de la Mogne, puis rejoindrait la rue du Vercors à Eybens, probablement au moyen d'un nouveau tronçon de voirie dans le quartier Paul Bert.

Elle aboutirait à la CV Grenoble-Eybens au niveau du rond-point Général de Gaulle et de là continuerait en une longue piste de rocade sur l'avenue de l'Europe à Grenoble.

- *L'avenue Gabriel Péri à St Martin d'Hères est actuellement quasi-uniquement dédié aux déplacements en véhicules motorisés. La circulation des piétons est très difficile et celle des cyclistes dangereuse par manque d'aménagement, la circulation des bus est freinée par la congestion automobile. Vous engagez vous à requalifier entièrement cet axe afin de le rendre plus accessibles aux modes actifs de transport et faciliter les déplacements en transport public.*

Nous porterons auprès du SMMAG et de la Métropole la volonté forte de Solid'Hères de laisser toute leur place aux modes actifs le long de l'**avenue Gabriel Péri**. La reprise du projet d'**aménagement de la friche Neyrpic en un véritable centre-ville** en lien avec le campus sera également un signal fort vers **l'accessibilité piétonne, PMR et cyclable**, et notre **volonté d'y apaiser le trafic motorisé**.

- *L'avenue Ambroise Croizat à St Martin d'Hères est également un axe fort, permettant de relier les parties Est et Ouest de la ville mais également de rejoindre le centre ville de Grenoble. Cet axe est actuellement difficilement praticable à vélo et il n'existe pas d'itinéraire alternatif pour ces liaisons. Vous engagez vous à étudier la création d'une piste cyclable sur l'ensemble de l'avenue Ambroise Croizat ?*

Nous porterons auprès du SMMAG **la réalisation d'une piste bidirectionnelle structurante le long de l'avenue Ambroise Croizat** et de l'avenue de Valmy à Grenoble, rejoignant à l'est la fourche de la CV2 et à l'ouest la CV1 via un passage par le Parc Mistral étendu (ancien échangeur routier). Les détails concernant son implantation précise restent évidemment à étudier, en concertation avec tous les riverains, habitants et commerçants.

Développement des transports collectifs urbains

Saint-Martin d'Hères est de plus en plus mal desservie par les transports en commun, notamment pour les liaisons directes avec Grenoble. La faute en revient en grande partie aux élus martinérois au SMTC des derniers mandats qui ont fait preuve d'une grande désinvolture (pour le moins) en "oubliant" de défendre les intérêts de la ville au sein du réseau, et à une équipe communale accrochée à des chimères purement symboliques (prolongement sud du tram D vers Grand'Place, halte ferroviaire) au détriment des dossiers concrets.

1) Amélioration de l'offre avec la priorité en carrefours à feux et le cadencement :

La hausse de la fréquentation des transports collectifs passe par une amélioration de l'offre qui permet aux habitants de franchir le cap du changement. Comme cela a été fait sur les lignes Chrono, il est nécessaire d'une part de gagner du temps dans le déplacement, et d'autre part d'avoir une régularité dans le passage des bus ce qui évite aux usagers de se poser la question "quand mon bus va-t-il passer ? ". Pour cela, il convient de généraliser la priorité aux feux et également de cadencer les horaires, vacances scolaires comprises.

- *Vous-engagez-vous à généraliser et à porter auprès du SMMAG la priorité aux feux pour les bus de toutes les lignes de transport collectif desservant votre commune et de mettre en place un cadencement ?*

Oui, **la priorité aux feux pour les bus de toutes les lignes SMMAG** est une mesure phare pour l'attractivité des transports en commun, que nous défendrons.

Le **cadencement horaire** est une mesure complémentaire importante pour améliorer encore l'attrait des bus, et nous pousserons le SMMAG à l'adopter chaque fois que possible.

- *Plus précisément pour St Martin d'Hères,
1) porterez-vous auprès du SMMAG la demande de desserte de l'hyper-centre de Grenoble des lignes 14 (Gières - St Martin d'Hères - Grenoble) et 15 (Domène - Gières - St Martin d'Hères - Grenoble) par un déplacement de leurs terminus par exemple rue de Belgrade à Grenoble ?*

Clairement, **les lignes 14 et 15 devraient permettre un accès direct à l'hyper-centre de Grenoble** pour attirer les Martinérois, ce qui n'est pas le cas actuellement avec un terminus à Verdun. Nous demanderons au SMMAG une extension de l'itinéraire pour un terminus en plein centre Grenoble, en coopération avec la ville de Grenoble.

- 2) Porterez-vous auprès du SMMAG la transformation de la ligne proximo 12 (St Martin d'Hères - Grenoble - Eybens) en chrono avec une desserte en soirée permettant de rétablir une liaison de soirée directe depuis le centre de Grenoble ? Pour cette même ligne 12, porterez-vous auprès du SMMAG la demande de desserte du quartier du Carina privé de liaison directe avec le centre-ville de Grenoble ?*

La **transformation de la ligne 12 en Chronobus est une priorité pour la ville**, notamment pour la desserte de soirée entre SMH et Grenoble.

Au niveau des terminus, il restera à étudier le rétablissement d'un fonctionnement en fourche en fin de ligne après la Croix-du-Pâtre (Carina vs Alloves). Dans tous les cas, la correspondance avec la ligne C7 sera assurée.

En complément de cela, la **C6 devra être sensiblement prolongée** : elle devra traverser le quartier Daudet au vu de la densification récente des logements et rejoindre l'arrêt Neyrpic pour assurer la **correspondance avec le tram B**.

Au-delà de son passage par le campus, **la ligne 23 devra également être prolongée jusqu'à Neyrpic-Belledonne** pour desservir le futur centre ville et assurer sa visibilité par les Martinérois.es.

2) Développement du réseau de tramways :

L'agglomération grenobloise a obtenu des résultats très encourageants sur le report modal grâce à la mise en place d'un réseau de tramways. La réalisation de la ligne E de tram a ainsi permis entre Grenoble et Le Fontanil une augmentation de 80% des déplacements en transport public dans ce territoire entre 2015 et 2016 montrant l'efficacité du mode tramway dans le report modal.

Ce réseau reste cependant encore insuffisant et les échéances de développement proposées par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2030 sont peu ambitieuses:

- *Vous engagez-vous à porter auprès du SMMAG l'accélération de la réalisation du prolongement de la ligne E de tramway à Pont de Claix (avec une échéance de 2025 au lieu de 2030) et la création d'une ligne F de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot d'ici 2030 ?*

Vu la configuration actuelle du réseau et malgré quelques contraintes techniques, **la ligne E doit naturellement être étendue rapidement jusqu'à Pont-de-Claix**, en assurant une correspondance avec le tram A (l'Étoile).

Nous pousserons en ce sens au SMMAG.

Nous pousserons également **le prolongement nord de la ligne D jusqu'au CHU**, au bénéfice direct des Martinérois.es, qu'ils soient personnels ou usagers de l'hôpital. En complément, nous demanderons l'extension horaire de la ligne pour assurer les **correspondances avec le tram B sur toute l'amplitude du service**.

Réseau ferré interurbain

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2030 prévoit le développement des dessertes ferroviaires du territoire pour répondre aux besoins de déplacements dans les vallées : le train permet de parcourir des distances importantes rapidement et confortablement. Le PDU propose d'offrir d'ici 2030 une desserte au quart d'heure entre Rives et Brignoud, ce qui apparaît nécessaire à un développement massif des déplacements en TER.

Mais pour qu'une desserte soit attractive, il est indispensable de maintenir la fréquence cadencée des lignes périurbaines toute la journée de 5h à 23h, avec une fréquence à l'heure au minimum en dehors des heures de pointe vers Chambéry, St Marcellin, St André le Gaz et Clelles, ce qui n'est absolument pas le cas actuellement (on observe des trous de desserte de plus de 3 heures et une absence totale de desserte en soirée), Cette amélioration de desserte peut être réalisée dès maintenant puisque les sillons ferroviaires comme le matériel sont disponibles, et ce qui n'est pas négligeable, sans attendre des travaux d'infrastructures qui imposent des délais de réalisation souvent très longs.

- *Vous engagez-vous à porter dès maintenant auprès du SMMAG et de la Région Auvergne - Rhône-Alpes l'augmentation des fréquences des lignes périurbaines de TER toute la journée et le soir ?*

Solid'Hères étant favorable à tous les transports alternatifs à la voiture individuelle, elle défendra auprès du SMMAG et de la Région toute mesure en faveur de l'attractivité du train. Le **cadencement horaire**, la **fréquence minimale horaire** et l'extension des **horaires de 5h à 23h** en font partie.

En complément, **nous veillerons à améliorer l'accessibilité de la gare de Grenoble Université – Gières** depuis SMH. Ce sera notamment le cas par **l'extension de la Chronovélo 2** et **l'extension de la ligne C5 jusqu'à la gare**.

Relation avec les associations d'usagers

Notre territoire possède un réseau associatif développé.

Êtes-vous prêt avec vos services à travailler vos projets en amont avec les associations représentatives d'usagers ?

La concertation avec les association et les habitants a malheureusement été la grande absente des mandats de l'équipe sortante, sur tous les sujets.

Au contraire, Solid'Hères porte la conviction de la **concertation avec les usagers** est indispensable pour préparer les futures réalisations, **tant au niveau communal que métropolitain.**

C'est pourquoi nous agirons à deux niveaux :

- **concertation avec les associations et collectifs d'usagers**, dont évidemment l'ADTC, porteuse d'une expertise certaine ;
- **consultation régulières des habitants, notamment par des visites de terrain**, impliquant des techniciens ville et métro, et au moins deux élu.e.s, de proximité, et responsable des mobilités.

Le bon fonctionnement d'une politique de mobilités repose sur **l'articulation de tous les niveaux**, de l'aire urbaine jusqu'au micro-quartier.

Elle nécessite aussi une vraie concertation **tout le long des projets**, aussi bien largement en amont lors de la conception que pendant la phase de réalisation, et également en aval, pour corriger les éventuels défauts passés inaperçus. C'est pourquoi nous nous engageons sans détour sur ce point.