



Union de Quartier  
Arago – Jean Macé – Martyrs  
1bis, rue Lyonnaz, 38000 Grenoble  
union\_quartier.ajmm@yahoo.fr

Monsieur le Président de la commission  
d'enquête du PDU de l'agglomération  
grenobloise  
SMTC  
3, rue Malakoff - CS 50053  
38031 Grenoble cedex

**OBJET : Avis sur PDU de la part de l'union de quartier Arago Jean Macé Martyrs**

**Préambule :**

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU), élaboré par le SMTC, est un document de planification et de programmation qui traite de l'organisation des déplacements à court et moyen terme, en visant un horizon 2030. A ce titre, il concerne l'ensemble des déplacements de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement sur l'agglomération grenobloise.

A ce titre, l'Union de Quartier Arago Jean Macé Martyrs (UQ AJMM), représentant des résidents souhaite apporter sa contribution à l'enquête publique en identifiant les attentes et les besoins liés à cette thématique sur son territoire.

**Le territoire :**

Le territoire de l'UQ AJMM s'étend des rues Esclangon et Arago au sud jusqu'à la confluence de Drac et de l'Isère au nord, encadré à l'ouest par le DRAC, à l'est par l'Isère.

Le territoire de l'UQ se situe donc au nord de la ville de Grenoble sur un secteur d'entrée de ville en intégrant plusieurs axes majeurs de circulations : A480 ; faisceau ferroviaire ; Avenue des Martyrs. De ce fait, le territoire est le support de circulations d'échelle métropolitaine.

Autre particularité, le territoire est le support de nombreuses activités économiques emblématiques de l'agglomération (CEA ; ESRF ; CNRF ; Minatec ; ILL ; Scheider Electric ; Siemens ; ...). Ces activités induisent un nombre d'emploi supérieur à celui des résidents et donc des mobilités pendulaires (domiciles travail) entre le territoire de l'UQ et les territoires environnants très importantes.

Egalement, le territoire est marqué par de nombreuses fractures territoriales : faisceau ferroviaire ; infrastructure autoroutières, lignes hautes tensions, infrastructures de recherches sécurisés, cours d'eau. Du fait de sa géographie, les circulations s'effectuent aisément sur l'axe sud / nord (Axe centre périphérie) alors que l'axe est /ouest (vers St Martin le Vinoux et le secteur Esplanade ou vers l'ouest : Fontaine) est lui très réduit voire inexistant.

Enfin, ce territoire est paradoxalement à proximité au centre-ville de Grenoble tout en ayant une distance à celui-ci : La cité Jean Macé a vécu pendant 70 ans à l'écart de la ville ; le secteur Cambridge est situé à 800m du nord d'Europe.

### **La problématique générale :**

L'union de quartier positionne son avis sur les dimensions de mobilité locales sans aborder les problématiques – soulevées dans le PDU – liées aux impacts des mobilités régionales.

## **1. Les franchissements :**

### **1.1. Passerelle Esplanade Quai de la Graille :**

Cette passerelle « mode actif » est très attendu en ce qu'elle permettrait de relier sur un axe est-ouest le grand projet urbain actuel (ZAC Presqu'île) au grand projet urbain des prochaines décennies (Esplanade) via le secteur Durant Savoyat. Cette infrastructure permettra aux usagers du secteur Durant Savoyat une connexion avec la ligne E du tramway (donc au secteur central de Grenoble) déjà identifiée dans le contrat d'axe. Cette passerelle est donc une priorité à échéance 2023 dernier délais.

### **1.2. Aménagement piéton pont Durand Savoyat :**

Le pont Durand Savoyat permet de relier pour les piétons la place Mandela puis l'avenue des Martyrs au secteur Durand Savoyat. Ce franchissement du faisceau ferroviaire est donc un axe majeur pour les cheminements piétons depuis le secteur Cambridge vers l'école Simone Lagrange et la crèche La Goélette. C'est un franchissement fortement fréquenté par les scolaires et jeunes enfants.

De part et d'autre de ce franchissement, les aménagements piétons sont larges (rue Durand Savoyat et avenue des Martyrs), un dernier rétrécissement important se situe sur le pont. La continuité d'un cheminement piéton sécurisé est donc à achever à ce niveau.

### **1.3. Elargissement de la passerelle du pont pique pierre**

L'aménagement de la rue Tarze aboutie au niveau de l'Isère, au droit d'un pont ferroviaire (le pont Pique Pierre). Ce pont dispose d'une passerelle étroite de telle sorte qu'un piéton et un cycliste ne peuvent pas se croiser aisément.

L'urbanisation du secteur Cambridge ainsi que le déploiement de l'axe chronovelo va conduire inexorablement à une accentuation de la fréquentation de ce pont qui donne accès par ailleurs au tram E (arrêt Hotel de Ville St Martin le Vinoux). Il est nécessaire d'accompagner la mutation de ce secteur par un élargissement de la passerelle rendant le croisement sur ce linéaire plus sécurisé.

## **2. Les grands linéaires de mobilités (piéton et cycles)**

### **2.1. Aménagements piétons**

Le cheminement piéton entre la place Hubert Dubedout et le quai de la Graille constitué d'un linéaire situé en partie haute de la digue se voit prolongé par le quai Merlin (dont un projet de valorisation a été validé dans le cadre du budget participatif de la ville de Grenoble) jusqu'au pont Pique Pierre.

Nous formulons l'avis de renforcer la vocation piétonne de l'ensemble de ce cheminement « en balcon » en lien notamment avec le projet MiKado. Sur le secteur entre le croisement avec la rue de Mens et la place H. Dubedout : élargissement de sorte que deux fauteuils roulant puissent se croiser ; aménagement de mobilier permettant le repos ; éclairage, mobilier urbain...).

Sur le secteur Quai Merlin : favoriser, en lien avec le projet du budget participatif, l'appropriation de ce cheminement (aménagement de mobilier permettant le repos ; éclairage, mobilier urbain, ...)

### **2.2. Aménagement cyclable / Chronovélo**

L'itinéraire cyclable en cours de constitution, notamment par le développement du Chronovélo vise à relier le centre-ville, via la gare SNCF vers les voies vertes existantes. C'est donc un axe cheminant par la rue Tarze, le passage sous le pont pique Pierre et aboutissant pont d'Oxford.

### **2.3. Aménagement du secteur Pont Pique Pierre :**

L'aménagement du secteur Pont Pique Pierre / voies vertes / rue Tarze / Rue Winston Churchill est aujourd'hui un point noir en terme de sécurité ; de signalétique et de qualité d'usage. L'UQ AJMM exprime un avis important sur l'enjeu que revêt ce secteur qui représente le deuxième franchissement du faisceau ferroviaire du territoire. Il est souhaité un aménagement permettant le croisement des flux depuis les 4 axes : voie verte ; quai Merlin ; rue Tarze ; pont Pique Pierre mais également la qualité des usages, notamment la nuit par la mise en place d'un éclairage sous le pont et un élargissement de la voirie.

Il est souhaitable que soit élargi le cheminement en mode actif du pont Pique Pierre de façon à ce que vélos et piétons puissent se croiser sans difficulté en parallèle de l'aménagement d'une voie pour les transports en communs exclusivement (paragraphe 3.1)

### **2.4. Aménagement de la place Paul Huillier + traversée piétonne « terrain Mory »**

La place Paul Huillier se situe dans un secteur qui a connu un renouveau avec la construction de l'opération le Clos des fleurs (450 logements – 900 résidents). De ce fait, cette place est replacée dans une situation de centralité micro locale avec la présence de deux commerces, l'accès au parc public du cœur d'îlot et la présence d'un rez-de-chaussée commercial aujourd'hui inoccupé.

Hors, cette place présente aujourd'hui un caractère très peu adapté à sa nouvelle vocation et usages. Il est souhaitée que l'aménagement de la place puisse sécuriser les traversée tous modes actif et apaiser les circulations (notamment les nombreux Transisère qui transitent).

Cette place est en effet le débouché d'un cheminement piéton depuis la cité Jean Macé vers l'école Simone Lagrange puis le clos des fleurs. Le cheminement aménagé s'arrête sur la place Huillier. Son aménagement doublé d'un cheminement modes doux à créer sur le « Terrain Mory » permettrait un cheminement continu sécurisé vers la gare pour l'ensemble des résidents et actifs du territoire.

### **2.5. Changement de statut de la rue de la Neva à des fins de livraisons pour libérer les voiries du quartier Jean Macé**

La rue de la Néva sépare deux usines à l'intérieur de l'emprise industrielle au nord de la rue Berthier. Il est indispensable de donner un statut de voie publique à cette rue, afin de supprimer le transit des poids lourds desservant les usines dans les rues Berthier et Hareux au gabarit insuffisant, et, en ce qui concerne la rue Hareux, desservant une école, particulièrement après l'ouverture de la liaison Winston Churchill - Tarze

## **3. Modification de l'offre de transport en commun**

### **3.1. Prolongation de la ligne bus C1 jusqu'au terminus tram B « presqueîle » et reconfiguration itinéraires transisère :**

La ligne C1 – ligne structurante bus – présente aujourd'hui son terminus rue Henri Tarze après un cheminement à travers deux rues à faible gabarit (rue Hareux et rue Berthier).

L'union de quartier propose de supprimer la boucle finale actuelle continuant le trajet du C1 sur la rue H. Tarze et le retour sur le secteur Cambridge par la rue Churchill et enfin une portion avenue des Martyrs jusqu'à un terminus à hauteur de l'arrêt du tram B Presqu'île. Cette solution nécessiterait la création de 3 arrêts :

- un arrêt au bout de la rue H. Tarze pour rabattre les usagers du tram E situé de l'autre côté du pont Pique Pierre (arrêt Hôtel de Ville St Martin le Vinoux).
- un arrêt à proximité de pavillon de la mobilité desservant le secteur Cambridge mais également les usagers du pavillon de la mobilité.
- Le terminus à positionner à proximité de celui du C6 en interconnexion avec le tram B (presqu'île) et le futur métrocable

Cette prolongation permettrait :

- De relier le secteur Cambridge (2200 habitants à terme) aux équipements scolaires du secteur (Durant Savoyat). Aucune solution de transport en commun n'est actuellement proposée.
- De rendre accessible les commerces de l'avenue des Martyrs aux résidents de la cité Jean Macé et globalement de tout le secteur nord est du territoire de l'UQ.
- De prolonger le C1 vers un pôle de multimodale structurant. (C6 ; Tram B ; Métrocable ; Transière)

Les lignes Transisère (express 1 et express 2) traversent le territoire en effectuant un itinéraire complexe pour le service gestionnaire et générateur de nuisance pour les riverains. Nous proposons que les deux lignes Transisère adoptent le même parcours proposé pour la ligne C1

## **4. Information voyageurs / Services de mobilité**

### **4.1 Hub mobilité au pavillon de la mobilité**

Le pavillon de la mobilité sur Cambridge est aujourd'hui un parking silo d'environ 430 places VL.

Le programme initial prévoyait de créer dans cet équipement un espace dédié à la mobilité sous toutes ses formes (« mini gare inter modale de proximité » selon les termes initiaux de la Mairie de Grenoble). En effet, au-delà du strict stationnement, l'équipement devait être le support à la mise à disposition de moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle (véhicule partagé, vélos en location,...) mais également un espace d'information et d'achat de titres de transport multi opérateurs (Transière ; TAG ; SNCF, metrovelo ; citiz ; ...). En outre, en lien avec le développement de la ZAC Presqu'île, un pass mobilité intégrant un abonnement pour les transports en commun ainsi qu'un bouquet de services tous modes devait être proposé.

Il apparait, après plusieurs mois de retard dans la livraison et plusieurs mois de fonctionnement que ce pavillon n'accueille aucun service autre que le stationnement. L'UQ AJMM soutient le projet initial qui semble aller dans le sens de nombreuses actions envisagées dans le PDU.

## **5. Grandes infrastructures de transport collectif**

### **5.1 Franchissement TRAM B depuis place Nelson Mandela vers rue Arago**

L'UQ AJMM regrette l'absence d'inscription dans le PDU du franchissement du tram B sur le faisceau ferroviaire permettant de désenclaver la partie sud du secteur Jean Macé / Arago.

### **5.2 Métrocable**

L'UQ AJMM soutient le projet de métrocable (St Martin Le Vinoux Fontaine) sous réserve que celui-ci s'accompagne d'un développement de l'offre multi modale, notamment par l'interconnexion avec la prolongation de la ligne Chono C1.

**UNION DE QUARTIER  
ARAGO - Jean Macé - MARTYRS  
1 bis, rue Joseph Lyonnaz  
38000 GRENOBLE**