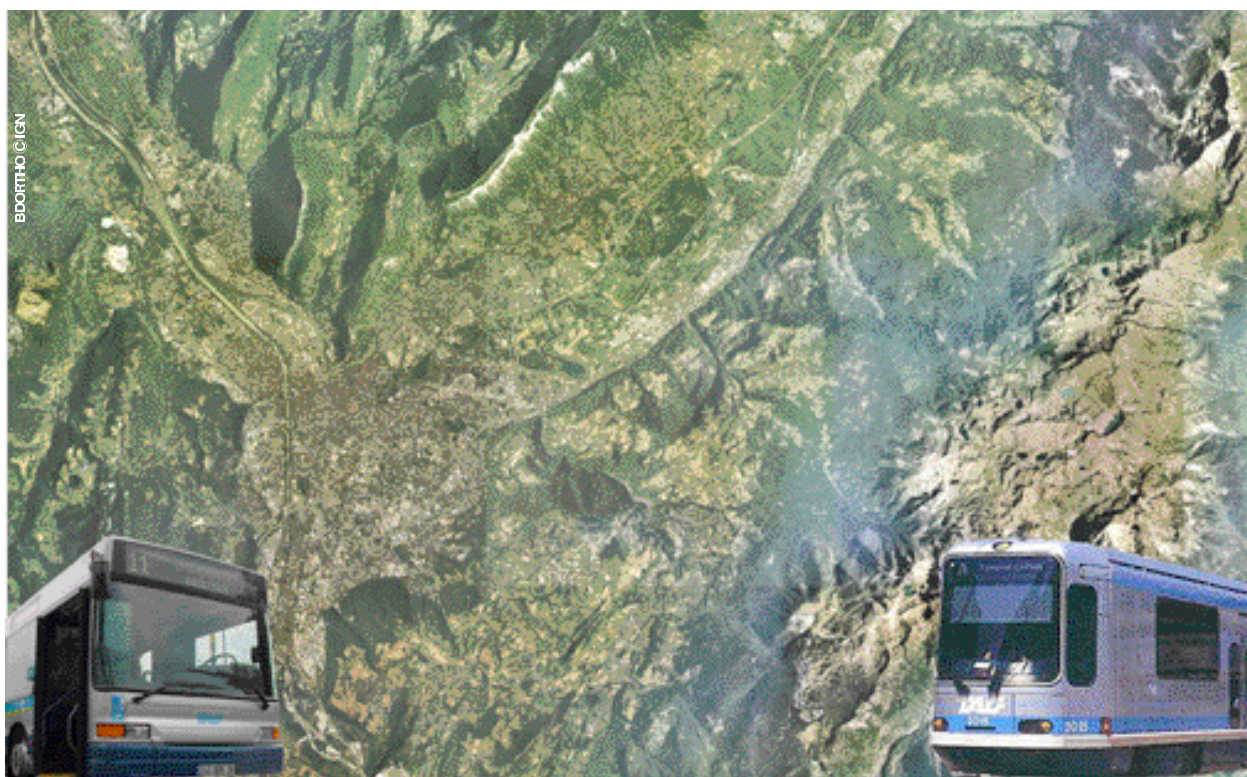




RESTRUCTURATION RÉSEAU 2006

ÉTUDE DES RÉSEAUX BUS ASSOCIÉS À LA 3^{ème} LIGNE DE TRAMWAY

Commission prospective et développement du réseau
du 17 février 2005





SOMMAIRE



► PRÉAMBULE.....	p 3
► PREMIÈRE PARTIE : RESTRUCTURATION DE LA RIVE GAUCHE DU DRAC.....	p 4
• Mise au point du scénario retenu Desserte des communes de Fontaine, Seyssinet-Pariset et Seyssins	
• Mise au œuvre des arrêts modifiés et créés Desserte des communes de Fontaine, Seyssinet-Pariset et Seyssins	
► DEUXIÈME PARTIE : RESTRUCTURATION DU SECTEUR EST.....	p 7
• Mise au point du scénario retenu	
• Avancement des projets d'aménagements	
► TROISIÈME PARTIE : RESTRUCTURATION DU CENTRE VILLE.....	p 11
• Projets réalisés et études en cours	
• Accès au centre ville des lignes du secteur Est : - rappel des objectifs	
• Accès au centre ville des lignes du secteur Est : - situation actuelle	
• Accès au centre ville des lignes du secteur Est : - proposition d'organisation pour 2006	
• Accès au centre ville des lignes du secteur Est : - conditions de mise en œuvre	
• Modification du réseau bus secteur Vaucanson / rue Lesdiguières : - rappel des objectifs	
• Modification du réseau bus secteur Vaucanson / rue Lesdiguières : - situation actuelle	
• Modification du réseau bus secteur Vaucanson / rue Lesdiguières : - proposition d'organisation pour 2006	
• Modification du réseau bus secteur Vaucanson / rue Lesdiguières : - Points en suspens - Pistes de réflexions	
► SYNTHÈSE.....	p 21



PRÉAMBULE



Le projet de troisième ligne de tramway adopté le 8 juillet 2001 est une des actions majeures du SMTC pour la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains adopté le 29 mai 2000.

Ce projet comprend la réalisation de la ligne C du Prisme de Seyssins au Domaine Universitaire en passant par les boulevards de Grenoble, la ligne D des Taillées à Etienne Grappe par l'axe de centralité de Saint-Martin d'Hères et le prolongement de la ligne B du Domaine Universitaire à Gières. La mise en service des lignes C et B est prévue début 2006 et de la ligne D courant 2006.

Le présent dossier concerne la restructuration du réseau Bus à cette échéance de manière à lui donner la cohérence et l'efficacité nécessaires en accompagnement du développement du réseau de tramway.

Il fait suite aux cinq dossiers précédents présentés aux Commissions Prospectives du 18 juin 2001, 2 septembre et 4 novembre 2002, 9 décembre 2003 et du 11 octobre 2004.

Il fait le point sur les opérations réalisées et présente l'avancement des études et les propositions prenant en compte les orientations des commissions précédentes ainsi qu'un certain nombre d'éléments nouveaux :

- mise au point des différents scénarios retenus lors des précédentes commissions,
- poursuite de la concertation avec les communes concernées, tant pour ce qui concerne la rive gauche du Drac que pour le secteur Est de l'agglomération,
- concertation avec le département en vue d'une meilleure complémentarité des réseaux urbains et Transisère.
- suivi de la phase opérationnelle des scénarios et des travaux envisagés ou à venir.

Le document comprend trois parties relatives aux grands secteurs concernés par la restructuration :

- la Rive gauche du Drac
- le secteur est de l'agglomération
- le centre ville de Grenoble



Première Partie

RESTRUCTURATION DE LA RIVE GAUCHE DU DRAC

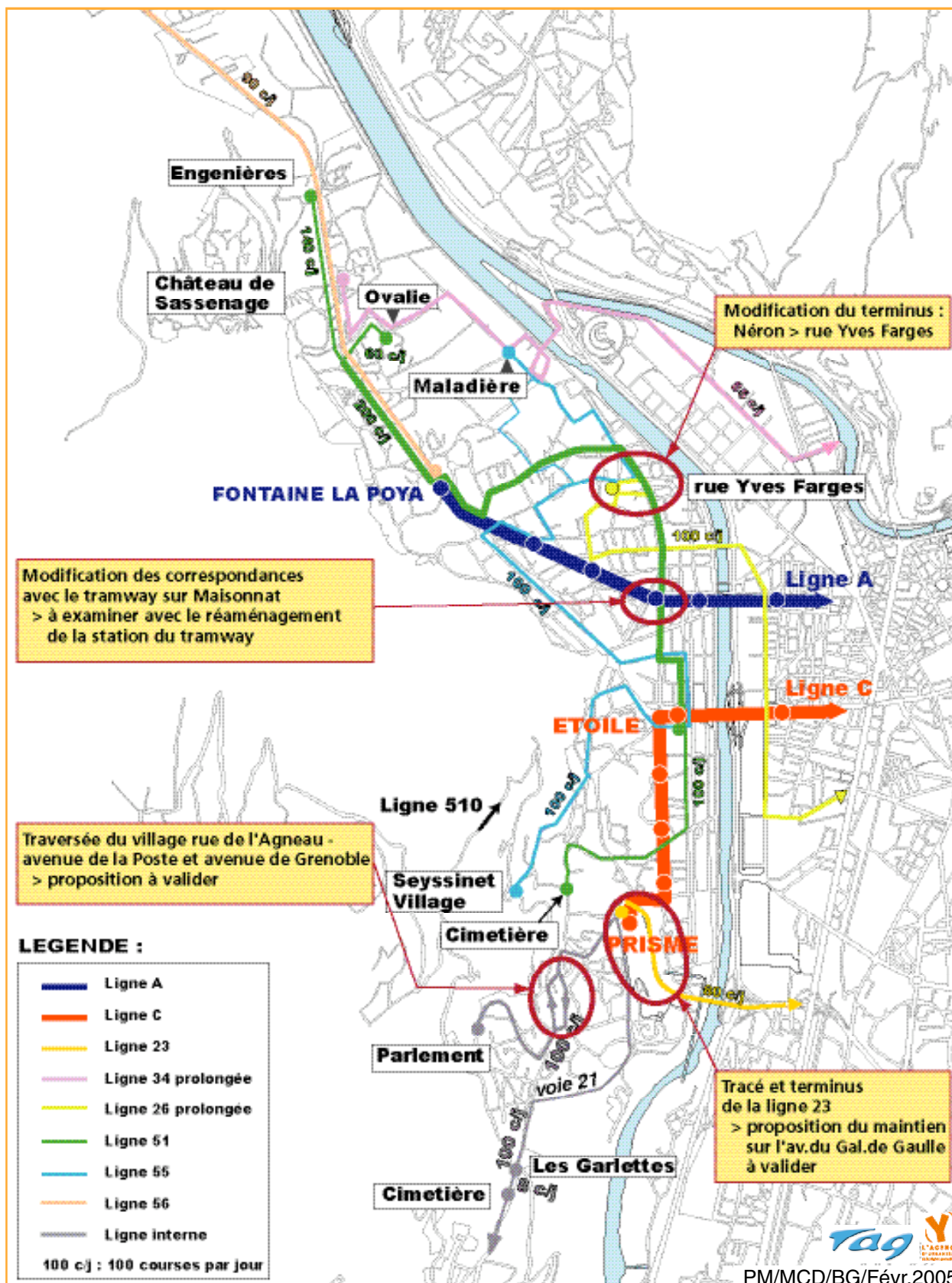


RESTRUCTURATION RIVE GAUCHE DU DRAC



MISE AU POINT DU SCÉNARIO RETENU

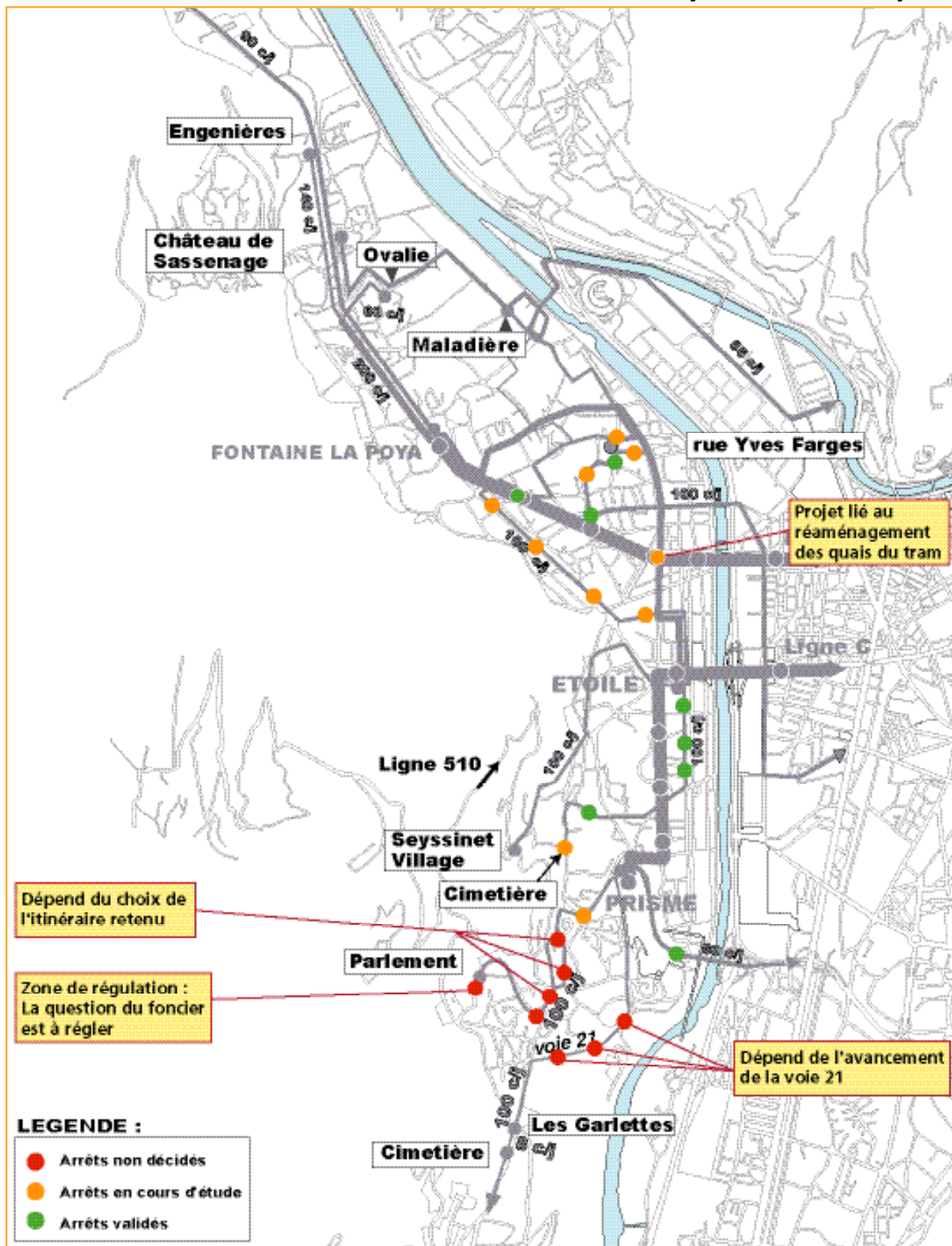
Desserte des communes de Fontaine, Seyssinet-Pariset et Seyssins





MISE EN ŒUVRE DES ARRÊTS MODIFIÉS ET CRÉÉS

Desserte des communes de Fontaine, Seyssinet-Pariset et Seyssins





Deuxième Partie

RESTRUCTURATION DU SECTEUR EST



MISE AU POINT DU SCÉNARIO RETENU

Principales caractéristiques du scénario

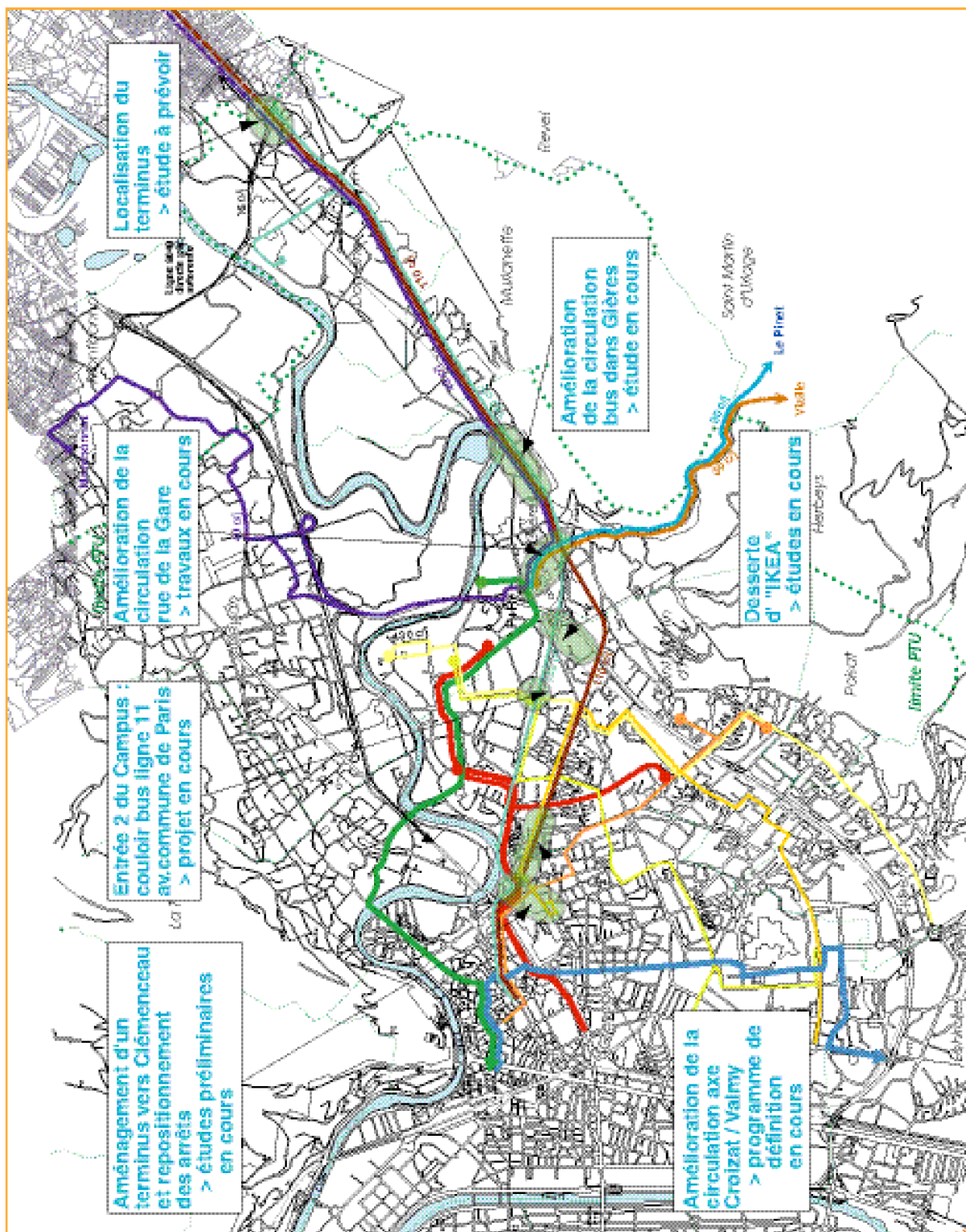
- Lignes "urbaines" du SMTC (Lignes entièrement dans le PTU)
 - Ligne 11 et 41 sans changement
 - Ligne 21 supprimée
 - Ligne 23 en terminus à Clémenceau
 - Ligne 26 entrée 2 du Campus par Gabriel Péri, terminus à Biologie
- Lignes "MIXTES" du SMTC et du CGI
(Lignes périurbaines avec fonctionnement urbain dans le PTU)
 - Ligne 6040 Tencin-Grenoble par l'avenue Ambroise Croizat, desserte "urbaine" renforcée
 - Ligne 6070 Montbonnot-Domaine Universitaire prolongée sur la rive gauche de l'Isère par la gare de Gières
 - Ligne 6050/6051 La Combe d'Uriage (Vizille/ Le Pinet d'Uriage) en rabattement à la gare de Gières

Mise en œuvre du scénario

- Adaptation des lignes urbaines
- Mise au point des lignes mixtes
 - Evolution du réseau départemental et conventionnement entre AO
 - Coordination entre exploitants à travers 3 groupes de travail :
 - Offre : définition du fonctionnement des lignes (horaires, régulation, terminus, matériel roulant...)
 - Image : lisibilité des lignes et complémentarité des réseaux (information voyageurs, logo, livrée des véhicules...)
 - Exploitation : conditions d'exploitation (vente de titres, équipements des véhicules, contractualisation...)
- Réalisation des aménagements nécessaires



AVANCEMENT DES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS



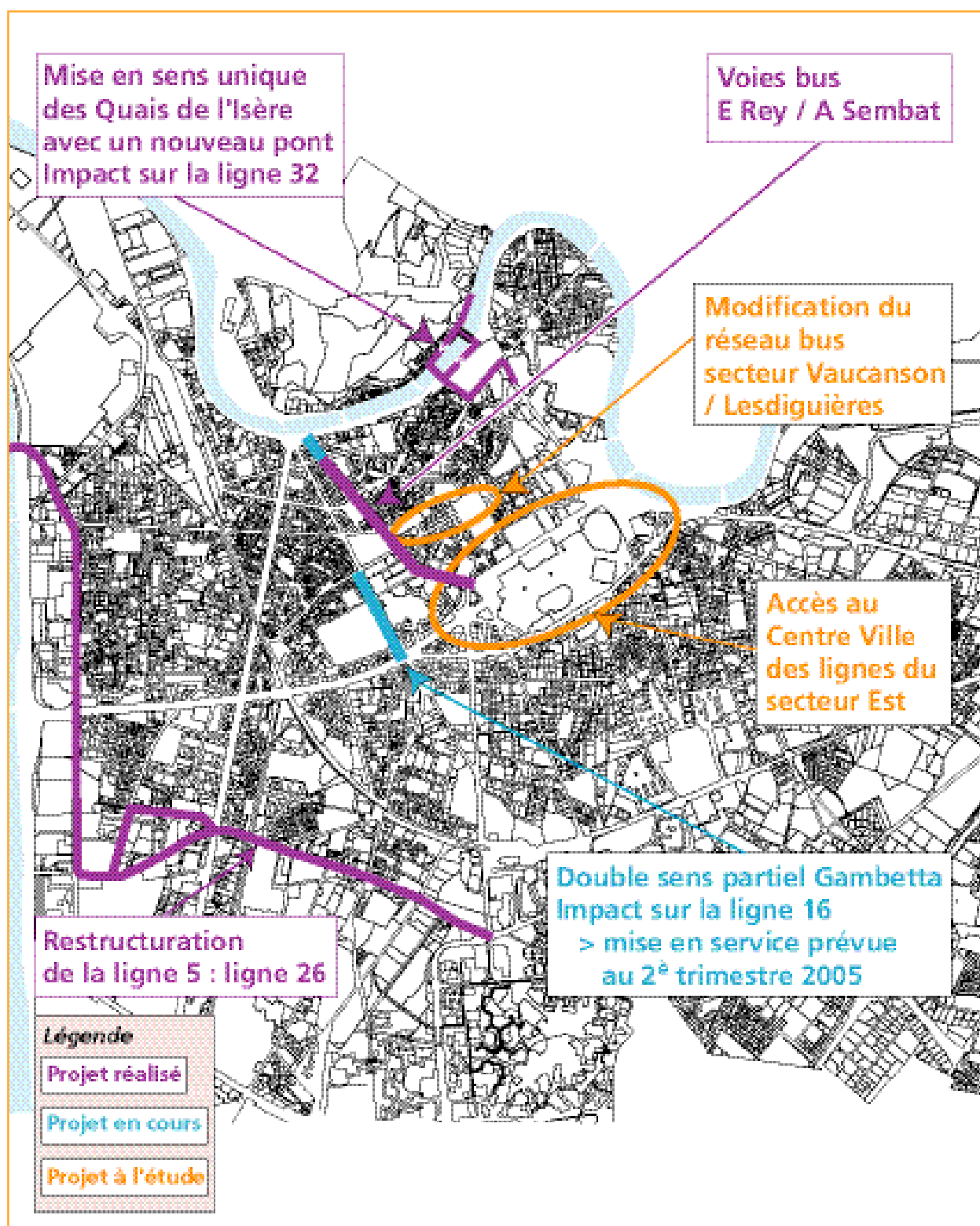


Troisième Partie

RESTRUCTURATION DU CENTRE VILLE



PROJETS RÉALISÉS ET ÉTUDES EN COURS





ACCÈS AU CENTRE VILLE DES LIGNES DU SECTEUR EST Rappel des objectifs

- Améliorer la performance du réseau urbain dans le secteur du centre ville
- Optimiser les différents systèmes d'échanges
- Diminuer l'espace occupé par les bus
- Assurer une meilleure accessibilité aux piétons et favoriser les cheminements

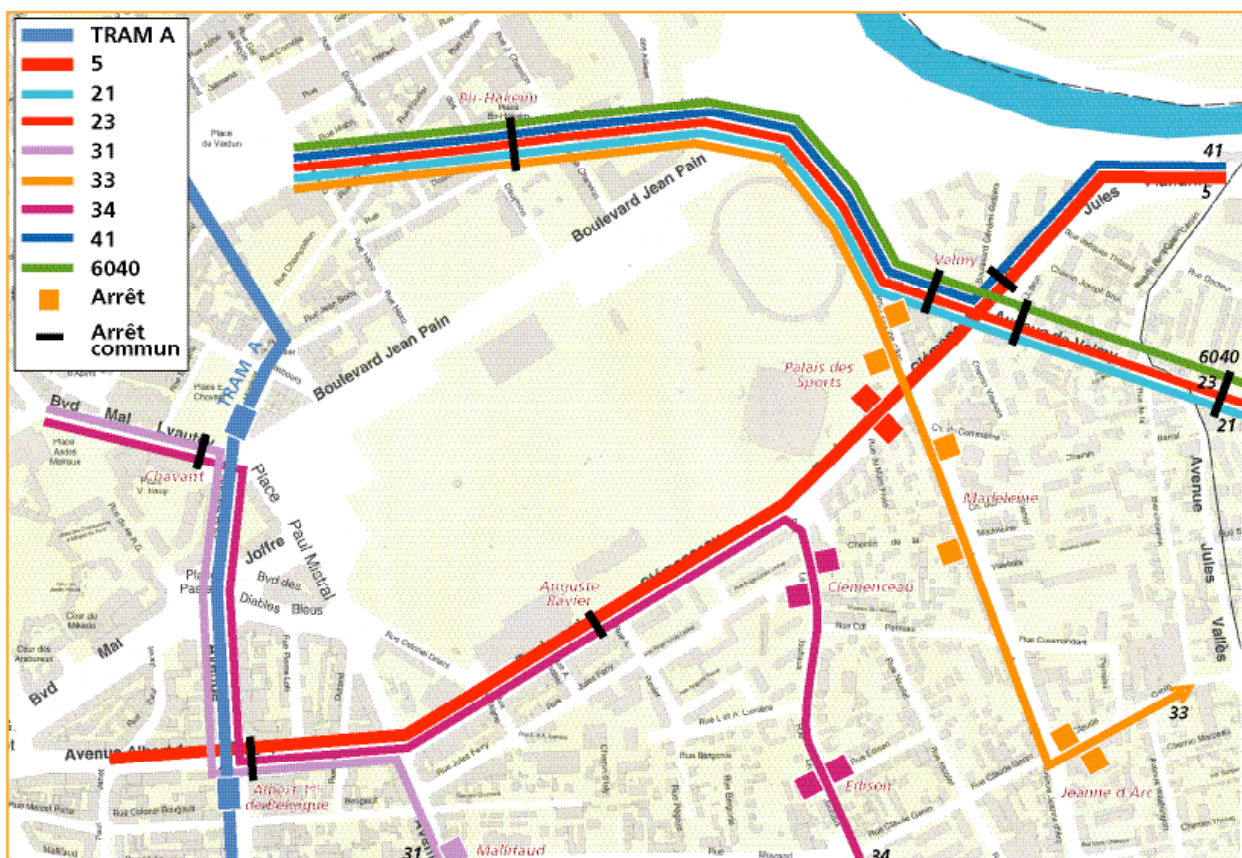




RESTRUCTURATION DU CENTRE VILLE



ACCÈS AU CENTRE VILLE DES LIGNES DU SECTEUR EST Situation actuelle



Contexte :

- Prise en compte de la restructuration du secteur Est : suppression de la 21, modification des lignes 23, 41 et 6040
- Maintien des lignes 41 et 6040 sur Bir-Hakeim et Verdun
- Maintien d'une desserte sur Clémenceau
- Prise en compte des aménagements liés à la troisième ligne de tram
 - Arrêts Chavant, Hôtel de Ville-Rectorat et Valmy
 - Réaménagement du pôle d'échanges Chavant (couloir bus rue Jean Perrot et fermeture de la rue Colonel Driant)



ACCÈS AU CENTRE VILLE DES LIGNES DU SECTEUR EST Conditions de mise en oeuvre

- Assurer la continuité des cheminements piétonniers
- Adaptation d'un nouveau réseau de bus plus lisible et complémentaire au tracé du tramway et aux pôles d'échanges Valmy et Chavant
- Mise en conformité des modifications du réseau avec les aménagements du parc Paul Mistral et de ses équipements





MODIFICATION DU RÉSEAU BUS SECTEUR VAUCANSON / RUE LESDIGUIÈRES : Rappel des objectifs

Amélioration de la performance du réseau urbain au centre ville :

- amélioration des temps de parcours, diminution des temps perdus inutilement (carrefours, embouteillages...)
- amélioration de la régularité
- économie globale du projet

Optimisation du système d'échanges :

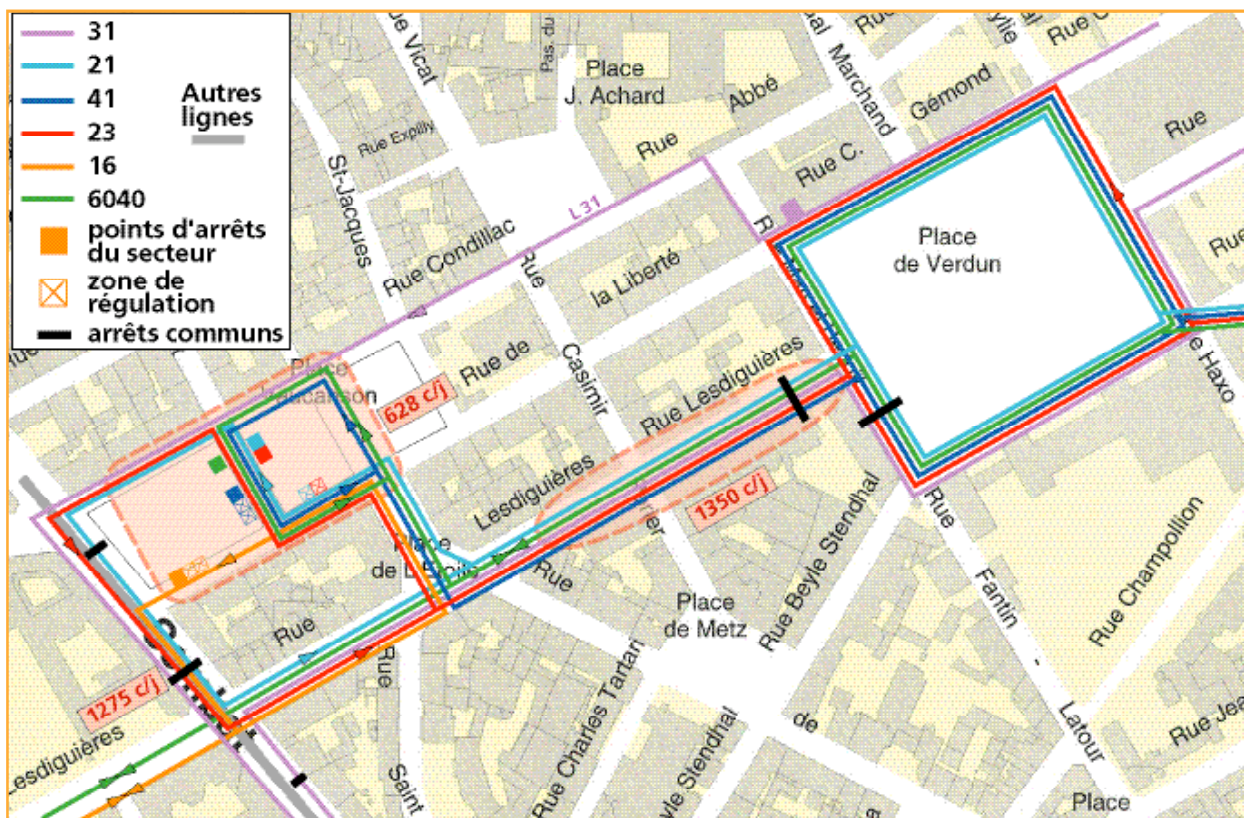
- traitement des correspondances
- lisibilité du dispositif et des lignes
- clarification et efficacité de la complémentarité des réseaux urbain et périurbain

Réaménagement global du secteur Dr Martin-Vaucanson

- diminuer l'espace occupé par les bus notamment en régulation :
 - réaffectation de l'espace
 - traitement paysager...
 - améliorer l'environnement...
- favoriser les piétons, les cyclistes, et leurs cheminements d'accès au centre ville
- gérer le stationnement



MODIFICATION DU RÉSEAU BUS SECTEUR VAUCANSON/RUE LESDIGUIÈRES : Situation actuelle



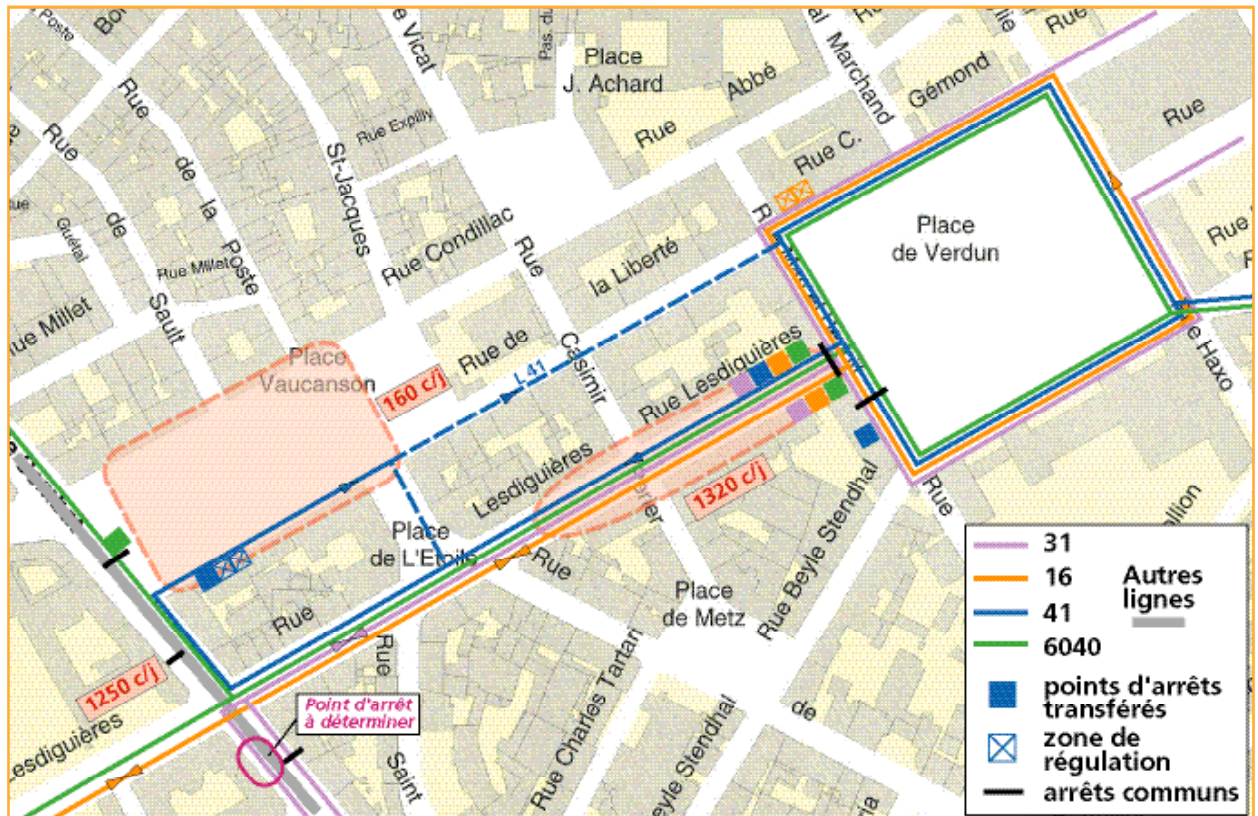
Place Vaucanson / Docteur Martin :

- 5 lignes urbaines et 1 ligne interurbaine totalisant 628 c/j
- 6 points d'arrêt et 4 terminus (16, 21, 23 et 41)

Rue Lesdiguières :

- 7 lignes urbaines et 8 lignes interurbaines sur sa partie la plus chargée (côté Verdun)
- 2 points d'arrêt
- Trafic sur cet axe
 - Agutte Sembat > Verdun : 720 c/j
 - Verdun > Agutte Sembat : 630 c/j

MODIFICATION DU RÉSEAU BUS SECTEUR VAUCANSON/ RUE LESDIGUIÈRES : Proposition d'organisation pour 2006



Evolution du contexte : Prise en compte de la restructuration du secteur est

- **Suppression de terminus :**
 - ligne 21 supprimée (soit 48 c/j par sens, 2 points d'arrêt et 1 terminus)
- **Déplacements de terminus en zone péricentrale :**
 - Ligne 23 dans le secteur Clémenceau
 - Ligne 3 et 16 dans le secteur Verdun (études à poursuivre)
- **La diamétralisation de certaines lignes a été examinée, mais aucune possibilité ne peut être envisagée immédiatement (contraintes d'exploitation fortes)**



RESTRUCTURATION DU CENTRE VILLE



MODIFICATION DU RÉSEAU BUS SECTEUR VAUCANSON / RUE LESDIGUIÈRES

Principales caractéristiques de la proposition :

- 1 seule ligne sur le secteur (ligne 41) avec 1 point d'arrêt et un terminus, totalisant 80 c/j par sens (-450 c/j par rapport à la situation actuelle)
- Renforcement du pôle de correspondances sur Lesdiguières et Verdun avec le tramway
- Trafic sur Lesdiguières (côté Verdun) : 660 c/j et par sens
- Passage de la ligne 31 sur Lesdiguières

Points en suspens :

- Arrêt de la 31 à déterminer sur Agutte Sembat direction Chavant et gestion du tourne à gauche
- Aménagement de l'arrêt et du terminus (zone de régulation) de la 41 sur Docteur Martin
- Aménagement d'un système performant de gestion du trafic sur la rue Lesdiguières

Conditions de mise en oeuvre :

- Mise en place du nouveau réseau bus associé à la troisième ligne de tramway (mars 2006)
- Possibilité de gestion intermédiaire des lignes de bus du secteur pendant la période de travaux de la place Vaucanson (automne 2005)



IV



SYNTHÈSE



Au terme de cette nouvelle étape de l'élaboration du réseau bus qui sera associé à la troisième de tramway, des actions sont à présent décidées et engagées. Il reste plusieurs questions à approfondir :

Sur la Rive Gauche du Drac, il s'agit de poursuivre la mise en œuvre du projet retenu :

- choix définitif des options proposées
- études et réalisation des nombreux aménagements induits.

Pour le Secteur Est, il reste à affiner le projet retenu :

- pour la mise au point des conditions d'exploitation et la coordination entre Autorités Organisatrices et exploitants
- pour l'étude et la réalisation des aménagements induits

Sur le territoire Grenoblois, il reste à adopter les scénarios proposés, et notamment :

- valider les principes de fonctionnement des lignes restructurées (arrêts, terminus)
- et lancer les études d'aménagements induits

Pour cela le planning est de plus en plus contraint :

Février 2005

- > Validation de la totalité du réseau 2006 pour les trois secteurs

Février - Mai 2005

- > Etudes des aménagements : localisation des points d'arrêt, terminus, gestion des carrefours...
- > Mise au point des conditions d'exploitation : horaires, fréquences, matériel roulant...

➡ **Présentation des projets en commissions Court Terme et Exploitation du Réseau**

Juin - Décembre 2005

- > Réalisation des aménagements
- > Mise en œuvre de l'exploitation : réaffectation du parc de véhicules et des conducteurs, formation aux modifications de lignes, gestion des itinéraires dus aux travaux du tram 3 à partir du 16 mai...

Premier trimestre 2006

- > Mise en place et communication