



# Plan Vélos-Piétons

## du Quartier

### *Foch – Aigle – Libération*

**DIAGNOSTIC ET PROPOSITIONS**

#### RESUME

Identifier les difficultés cyclables et piétonnes du quartier.

Affirmer la place prioritaire des piétons dans l'espace public.

Priorités et propositions sur la sécurisation des abords et accès aux établissements scolaires, aux parcs et espaces verts, aux pôles de vie du quartier.

Liens avec les autres quartiers, la ville, la Métropole

## Union de quartier FAL

JUIN 2019



## Introduction :

### *Penser vélos et piétons à la fois dans les aménagements de l'espace public*

« Développer la pratique du vélo en ville, en toute sécurité et au quotidien, quel que soit son âge » : tel est l'objectif de la ville de Grenoble pour apaiser la circulation dans nos rues, réduire les risques d'accident, et diminuer le bruit et la pollution de l'air. De plus, la pratique régulière du vélo (30 mn tous les jours au minimum !) apporte un bénéfice santé, essentiel pour chacun et chacune d'entre nous.

Mais circuler partout à vélo n'est pas aisé, ni toujours sûr dans une ville surtout adaptée et formatée pour la circulation automobile. Et les cyclistes eux-mêmes, à leur tour, peuvent être sources de dangers pour les piétons en empruntant les trottoirs plutôt que la chaussée, ou par leurs comportements inappropriés, et parfois irrespectueux.

**Aussi une approche combinée « vélo et piéton » s'avère nécessaire et a été retenue dans ce travail.**

Le but d'un « Plan vélos-piétons de quartier » est en conséquence de recenser et d'analyser les difficultés des modes dits « actifs » de déplacement dans un quartier de ville. Il vise dans le même temps d'améliorer la sécurité des piétons et des usagers à vélo, et d'en développer la pratique au quotidien. Il confirme le cheminement prioritaire des piétons dans l'espace public et clarifie la place du vélo sur la chaussée, tout en réduisant les risques d'accidents avec les véhicules motorisés ou les collisions ou les altercations piétons-cycles.

Si la compétence des plans stratégiques « vélo et piétons d'agglomération » est portée par Grenoble Alpes Métropole, les aménagements de proximité sont à définir par la ville avec les habitants, au plus près de leurs besoins et attentes, en bonne connaissance de leur quartier.

Aussi, en écho aux problèmes et conflits observés, l'Union de quartier Foch – Aigle – Libération (FAL) a créé un groupe de travail pour élaborer le présent Plan vélo-piétons de quartier. Ce groupe s'est réuni à quatre reprises, au cours de l'hiver-printemps 2018-2019, et comprenait les personnes suivantes :

- Renaud VERNET, Président de l'UQ FAL
- Marilynne ESTEVEZ, UQ FAL, parente d'élève école Sidi-Brahim
- Gérard AUBRY, UQ FAL
- Paul-Emmanuel DUPUIS, UQ FAL
- Damien LELIEVRE, habitant du quartier
- Pierre-Louis GOIRAND, habitant du quartier
- Christian COTTE, ADTC – *Se déplacer autrement*
- René de CEGLIE, Ville de Grenoble, Elu secteur 4
- Jacques WIART, Ville de Grenoble, Elu déplacement et logistique urbaine

En complément, le travail a associé les écoles Elisée Chatin et Sidi-Brahim.

## Les limites d'un Plan vélo/piéton

Un Plan vélo/piéton est un document de diagnostic. Il n'est pas pour autant un document de programmation des travaux à réaliser. Les difficultés cyclables ou marchables identifiées sont portées à la connaissance des services techniques de la ville et de la Métropole pour être analysées précisément, avec le recul nécessaire au regard du plan général de circulation et de la doctrine d'aménagement de l'espace public (Cf. Guide métropolitain des espaces publics).

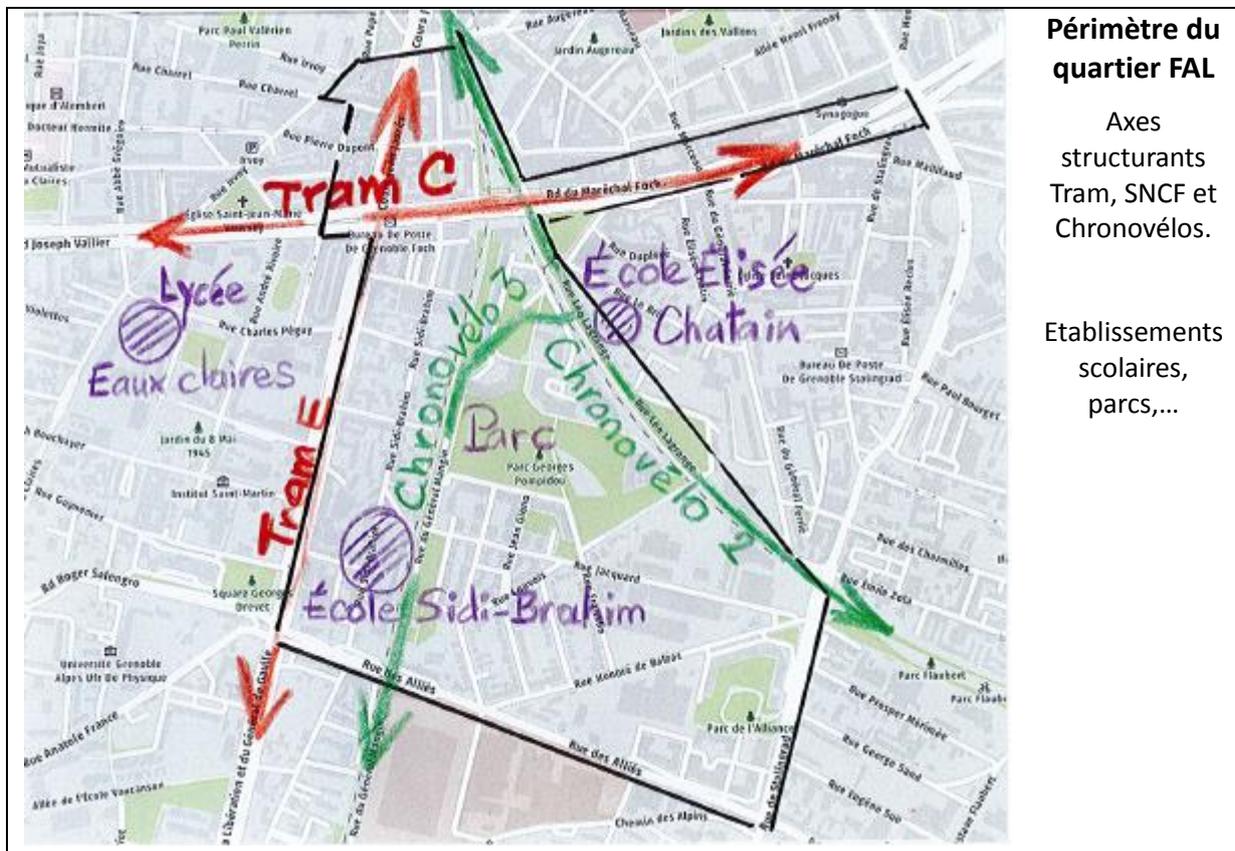
Ensuite, les conclusions sont classables en trois catégories : les aménagements faisables et faciles à court terme (pose arceaux vélos, par exemple) ; les aménagements nécessitant une programmation annuelle (création sas à vélo aux feux de circulation, pictogrammes sur la voirie, pose signalétiques, aménagements PMR, etc.) ; et enfin des travaux nécessitant des corrections lourdes et impliquant des arbitrages budgétaires, donc des choix stratégiques à l'échelle d'un mandat municipal.

A l'inverse, certaines propositions du Plan vélo/piéton peuvent ne pas être retenues en final, car non pertinentes ou indispensables, après analyse technique du contexte local ou plus général.

Mais l'intérêt des Plans vélo/piéton réside aussi dans leur dimension anticipatrice et prospective. En cas de travaux ou de corrections de voirie, décidées pour d'autres raisons (réfections canalisation, projet d'urbanisme, constructions), les propositions du Plan vélo peuvent rentrer dans la programmation des travaux et être « embarquées » dans le projet global envisagé.

## Présentation du secteur de l'Union de quartier et des enjeux cyclables et piétons

### a) Périmètre et configuration du quartier :



#### Périmètre du quartier FAL

Axes structurants  
Tram, SNCF et Chronovélos.

Etablissements scolaires,  
parcs,...

Le périmètre de ce quartier est très particulier, comme l'illustre la carte. Il est délimité à l'ouest par le cours de la Libération, à l'est par la rue du général Ferrié et la rue de Stalingrad, au sud par la rue des Alliés, et au nord par le triangle formé par la rue Irvoy et la rue Lanoyerie. Surtout, il comprend une partie du boulevard Joseph Vallier et une autre partie allongée du Boulevard Foch. Au total, ce périmètre dessine une figure (très) approximativement triangulaire.

Ce quartier FAL est fractionné par plusieurs coupures urbaines : le site propre des voies ferrées SNCF et le pont sur ce site propre, les boulevards Foch / Vallier et J. Jaurès / Libération, eux-mêmes axés respectivement par les plateformes des trams C et E. Les déplacements doivent donc se faire par des passages contraints, d'où le grand besoin de créer des continuités dans les itinéraires piétons comme cyclables vers les pôles de vie locaux comme métropolitains, et vers les lignes fortes de transports en commun.

#### **b) Démographie et sociologie :**

Selon la Mission Observation Sociale du CCAS et de la Ville de Grenoble (note du 12 décembre 2018), la population sur le quartier FAL est estimée à 13 000 habitants, sur la base de données INSEE 2015 et des statistiques par îlot IRIS. Entre 2010 et 2015, une légère progression de la population de 0,9 % par an est observée (+ 600 habitants en 5 ans).

Les tranches d'âge « actives » (15-59 ans) représentent près de 7 habitants sur 10. Les séniors âgés de 60 ans et plus représentent 1 habitant sur 5, et leur forte progression à souligner : + 4,2 % par an entre 2010 et 2015, en lien avec l'arrivée à l'âge de la retraite de la génération du baby-boom.

Le présent Plan vélos/piétons doit donc viser à la fois la sécurité des déplacements des plus jeunes habitants (environ 20 % ont moins de 20 ans) et des plus âgés (environ 20 % également). Ce sont les personnes les plus vulnérables aux accidents de la circulation.

#### **c) Les pôles de vie**

Le quartier FAL compte un grand nombre de pôles générateurs de déplacements quotidiens : 2 crèches, 2 écoles maternelles / élémentaires (Elisée Chatin et Sidi-Brahim), 1 lycée (Les Eaux claires, tout proche mais non inclus formellement dans le « territoire » de l'UQ), 1 bureau de poste, des agences bancaires, 3 supermarchés, quelques bâtiments administratifs, 1 hôtel, 2 parcs publics (notamment Pompidou), 2 églises.

#### **d) Etat des aménagements cyclables structurants ou en projet**

Les aménagements cyclables principaux qui bordent ou traversent le quartier FAL sont :

- **l'axe Chronovélo n°2**, le long de la rue Léo Lagrange, qui se prolonge sur la rue du Colonel Lanoyerie, puis la rue Camille Desmoulins et vers la gare. Dans l'autre sens, cet axe dessert la MC2, puis l'avenue des Jeux Olympiques, et se poursuit vers Saint-Martin d'Hères et le campus universitaire. Cet axe cyclable est de toute première qualité.

- **les pistes cyclables tracées de part et d'autre du boulevard Foch et du Bd Joseph Vallier.** Ces pistes historiques aménagées sur les larges trottoirs existants restent une source récurrente de risques et de conflits entre les piétons et les cycles. Elles mériteraient une meilleure délimitation, à défaut de revoir radicalement l'ensemble de la conception de l'espace public, de façade à façade. Au sud du quartier, des bandes cyclables vieillissantes existent aussi sur la rue des Alliés.

- **l'axe Jean Jaurès – Libération.** Les travaux du Tram E n'ont pas accordé une vraie place à la circulation des vélos. Une occasion historique a hélas été manquée. Mais des marquages vélo figurent cependant sur la chaussée et dans les contre-allées, incitant à une co-habitation plus ou moins commode avec le flux automobile, fort important sur cette voie majeure de circulation de la ville.

Enfin, est engagée la réalisation, en 2019, des **aménagements de l'axe Chronovélo n°3** sur la rue du Général Mangin, en raccordement avec le Chronovélo n°2 à partir de la rue du Commandant de Reyniès, à hauteur de l'école Elisée Chatin. Cet axe d'agglomération assurera une liaison cyclable nord-sud, à terme jusqu'à Vizille.

**e) Les secteurs à enjeux de sécurisation cyclable et piétonne identifiés dans le quartier :**

Cinq problèmes essentiels se dégagent de l'analyse des habitants du quartier et des usagers du vélo :

1. La descente du Bd Foch, entre la rue Lanoyerie et le carrefour Jean Jaurès/ Libération. Elle pose une question majeure d'aménagement et de choix sur les sens de circulation vélo sur les pistes cyclables existantes sur trottoirs.
2. La descente de la rue du C<sup>dt</sup> de Reyniès, à partir du B<sup>d</sup> Foch, et sa connexion avec la Chronovélo 2 et la future Chronovélo n°3. L'ensemble forme une section de circulation vélo assez malaisée actuellement, incitant les vélos à rouler sur le trottoir. Or la proximité de l'école maternelle et primaire Elisée Chatin induit une importante présence d'enfants et d'accompagnants à certaines heures-clefs de la journée.
3. L'apaisement de l'axe Libération et de la rue Sidi-Brahim qui lui est parallèle. Le problème posé est celui de la cohabitation avec les voitures, car le flux important de véhicules est désormais contraint par l'emprise prioritaire du Tram E. La recherche de « raccourcis » rapides par les voitures dans les contre-allées du cours ou la rue Sidi-Brahim crée alors des situations dangereuses avec les vélos et les piétons.
4. Le carrefour Alliés – Libération et la section de la rue des Alliés jusqu'au MIN, avec l'incommodité du pont et les divers franchissements ou contournements qu'il crée, à pied ou à vélo.
5. Les carrefours de la rue de Stalingrad, axe fort circulant et aux emprises routières généreuses. Leur utilisation par les cycles exige une grande vigilance, même si des aménagements existent.

Le choix a été fait aussi de traiter la sécurisation des **accès et abords des deux écoles maternelles et primaires du quartier** : l'école Elisée Chatin et l'école Sidi-Brahim. Un développement spécifique leur est réservé dans ce document.

**Les autres secteurs du quartier** pourraient également nécessiter des commentaires étendus. De manière générale, les voiries historiques demanderaient à être retoillettés pour davantage correspondre au projet de ville cyclable et piétonne :

- le secteur « Aigle » par exemple, au nord des grands boulevards. En particulier la rue Irvoy, qui est un axe fort intéressant pour rejoindre la rue des eaux claires et desservir le secteur 3 en général, jusqu'à Mistral et l'avenue Rhin et Danube depuis Championnet ;
- le secteur « Jacquard » et « Louvois » (entre le parc Pompidou et la rue des Alliés), qui se tient à l'écart des axes importants de circulation, avec ses zones paisibles d'habitats et de magasins pour les professionnels du bâtiment. Les chaussées souffrent d'une forte dégradation. De plus, les voitures roulent assez vivement sur ces axes, ce qui insécurise les cyclistes présents, tant sur la rue Jacquard que la rue Honoré de Balzac ;
- la longue rue des Alliés est insécurisante pour les cyclistes en raison d'un trafic véhicules important et vif. Les bandes cyclables historiques mériteraient d'être élargies, avec un double-trait séparateur, pour mieux « isoler » les vélos des voitures et réduire, au moins visuellement, la largeur des bandes véhicules, donc leur vitesse.

**En termes de lien avec les quartiers mitoyens**, le document souligne l'importance de la continuité cyclable à matérialiser entre la rue Anatole France (quartier Eaux claires/Mistral) et la rue des Alliés/rue H. de Balzac pour rejoindre la chronovélo 2 à hauteur de la place du Dr Galimard.

De même, plus au nord, le lien entre la rue Charles Péguy (quartier Eaux claires/Mistral) et la rue de Belledonne (quartier FAL) est à travailler pour réduire la coupure de l'axe très (trop) roulant du cours Libération entre les deux quartiers et proposer un cheminement plus aisé vers le lycée des Eaux Claires.

Le document liste enfin les besoins en aménagements plus ponctuels ainsi qu'en arceaux vélos supplémentaires.

## **Problème n°1 : Descente du boulevard Foch, entre la rue Lanoyerie et le carrefour Foch - Jean Jaurès / Libération**

---

### **Constats posés :**

✓ Beaucoup de vélos utilisent le trottoir sud (n°impairs) pour descendre le Bd Foch, à contresens de la circulation cycles normale, dans le but de prendre à gauche le cours Libération et aller vers la rue de Belledonne, puis la rue Sidi-Brahim ; ou encore pour éviter de faire le grand tour du carrefour et aller vers le quartier des Eaux claires, via la rue Charles Péguy. Ils utilisent alors le trottoir devant la Poste, l'assureur Axa et le Crédit Lyonnais. Avec la pente, ces vélos sur trottoirs vont (assez) vite. De plus, un rétrécissement du passage est créé par une armoire électrique assez imposante et disgracieuse sur le trottoir à l'angle du carrefour (face au Crédit Lyonnais). Des heurts vélos/piétons avec la clientèle de la pharmacie sont signalés.

✓ Côté des n°pairs (= côté nord), la descente vélo débouche sur un rétrécissement étroit et fort malcommode (présence d'une grille d'égout). Surtout, le retour des vélos sur la chaussée est dangereux car les voitures roulent vite et ne laissent pas de place aux vélos au feu de circulation au coin du carrefour. Conséquence : les vélos ont tendance à emprunter le trottoir et à piquer droit vers le passage piétons du cours Jean Jaurès pour le traverser et poursuivre vers le Bd Joseph Vallier.

### **Discussion sur deux grands choix possibles :**

Il est nécessaire d'analyser la pertinence d'un double-sens cyclable sur cette section du trottoir sud du Bd Foch. L'usage montre que le besoin existe, car c'est un raccourci évident quand on vient de la rue du C<sup>dt</sup> de Reyniès et que l'on veut aller vers les rues de Belledonne et Sidi-Brahim en passant par le B<sup>d</sup> Foch.

→ Retenir cette option signifierait alors la matérialisation d'une piste bi-directionnelle, conçue comme un tout continu jusqu'à la rue de Belledonne.

→ A défaut, le statut mono-directionnel de la piste existante (sens ouest-est) serait à confirmer sur le trottoir sud, mais suppose alors en amont, à hauteur du carrefour Foch avec l'axe des rues de Reyniès et Lanoyerie, une signalétique et des aménagements très clairs qui dissuadent de prendre la piste à contre-sens.

### **Propositions :**

- 1) En ce qui concerne le côté nord, le débouché final de la piste cyclable, en bas de pente sur la chaussée du B<sup>d</sup> Foch (au carrefour J. Jaurès/Libération), est à retenir pour éviter que les vélos prennent le trottoir, tout en assurant leur sécurité vis-à-vis des voitures.
- 2) Côté sud, une piste descendante serait à créer à la place du stationnement pour permettre la jonction avec le cours de la Libération pour les vélos qui n'ont pas besoin de changer de côté. Un véritable aménagement bi-directionnel serait donc à concevoir, avec les continuités vers le cours Libération et les dessertes est et ouest de ce cours : Belledonne d'un côté, et les Eaux claires de l'autre.

- 3) Dans tous les cas, des dispositions ou dispositifs pour réduire la vitesse des vélos dans la descente du Bd Foch sont à concevoir (bandes rugueuses ? marquage au sol ? autres idées ?).

## **Problème n°2 : Descente de la rue du C<sup>dt</sup> de Reynières, à partir du B<sup>d</sup> Foch, et sa connexion avec la Chronovélo n°2 et la future Chronovélo n°3.**

---

### **Constats :**

En venant de l'ouest sur le trottoir sud du B<sup>d</sup> Foch et en souhaitant tourner à droite dans la rue du C<sup>dt</sup> de Reynières, il est courant de constater que les vélos ne prennent pas la chaussée mais le trottoir de la descente de cette rue. Au bas de la pente de cette rue, le croisement avec la rue du G<sup>l</sup> Mangin et la rue Léo Lagrange est à nouveau complexe pour les cycles, ceux-ci empruntant souvent des cheminements piétons.

La proximité du groupe scolaire Elisée Chatin (510 élèves/400 famille/19 classes) induit un flux piéton important aux heures d'entrée et sortie des élèves et qui demande à être sécurisé en priorité. Les itinéraires et cheminements piétons sont à améliorer ou créer dans ce secteur sensible, en lien avec l'attractivité du parc Pompidou et ses accès piétons.

→ *Sur la sécurisation des abords de l'école maternelle et primaire Elisée Chatin, voir le chapitre spécifique dédié.*

### **Discussion / orientations :**

Le groupe de travail suggère que les stationnements voiture sur le côté droit de la descente de la rue du C<sup>dt</sup> de Reynières soient supprimés de façon à créer une bande cyclable nette, et de sanctuariser ainsi, définitivement, le trottoir pour les seuls piétons.

Plus bas, le croisement [C<sup>dt</sup> de Reynières/Léo Lagrange/ G<sup>l</sup> Mangin] est à traiter dans le cadre des travaux du Chronovélo n°3 sur Mangin, car il doit prévoir aussi la connexion multi-sens avec la Chronovélo n°2. **C'est donc une conception d'ensemble des circulations dans cette zone** qui est à travailler par les services de la collectivité, avec une attention forte aux cheminements piétons induits par la fréquentation de l'école Elisée Chatin et du parc Pompidou.

A noter aussi : une durée des feux piétons insuffisante à hauteur de l'école Elisée Chatin.

La carte dans le document annexe relève les points ou difficultés remarquables à considérer dans les études d'aménagement.

### **Propositions :**

- 1) Créer une piste bidirectionnelle sur la rue C<sup>dt</sup> de Reynières entre la Chronovélo 2 et le pont des boulevards ;
- 2) Affirmer par des marquages au sol (pictogrammes vélo + flèches) la continuité cyclable dans la rue du G<sup>l</sup> Mangin jusqu'au B<sup>d</sup> Foch ;
- 3) Penser globalement le nœud de croisement et d'interconnexion des chronovélos 2 et 3, et tout particulièrement le carrefour à proximité de l'école Elisée Chatin, tant dans sa dimension vélos que piétonne.

## **Problème n°3 : Apaisement de l'axe Libération et requalification de la rue Sidi-Brahim**

---

### **Constats :**

Le problème de ces deux axes est lié, la rue Sidi-Brahim servant de délestage de l'axe Libération.

✓ **Axe libération.** La conception de cet axe est l'héritage des travaux récents du tram E qui n'ont pas prévu de voies cyclables. Surtout, les voitures recherchent les raccourcis en utilisant les contre-allées, souvent en accélérant pour gagner du temps ou court-circuiter les files de voitures sur la voie principale. Cette situation trop fréquente induit un gros risque pour les vélos dans la contre-allée ou pour les piétons qui veulent traverser le boulevard. Exemple : la traversée du cours Libération à partir de la rue Charles Péguy pour rejoindre la rue Sidi-Brahim, via la rue de Belledonne, est malaisée. Or, c'est un itinéraire très commode et emprunté tant par les piétons que les cyclistes, par exemple pour se rendre au lycée des Eaux claires.

✓ **Rue Sidi-Brahim.** Ce devrait être une rue paisible, à l'écart de l'axe « routier » Libération, bruyant et pollué. *A fortiori* avec la présence des écoles maternelles et primaires du groupe scolaire que cette rue accueille. Certaines voitures stationnent ou empiètent sur les trottoirs, ce qui oblige les familles fréquentant l'école à marcher sur la route. Enfin, en cas de sortie scolaire, le stationnement du car vers la rue des Alliés et ses manœuvres sont fort difficiles.

➔ *Sur les aménagements souhaitables aux abords de l'école Sidi-Brahim : voir le chapitre spécifique dédié « Ecole Sidi-Brahim », page...*

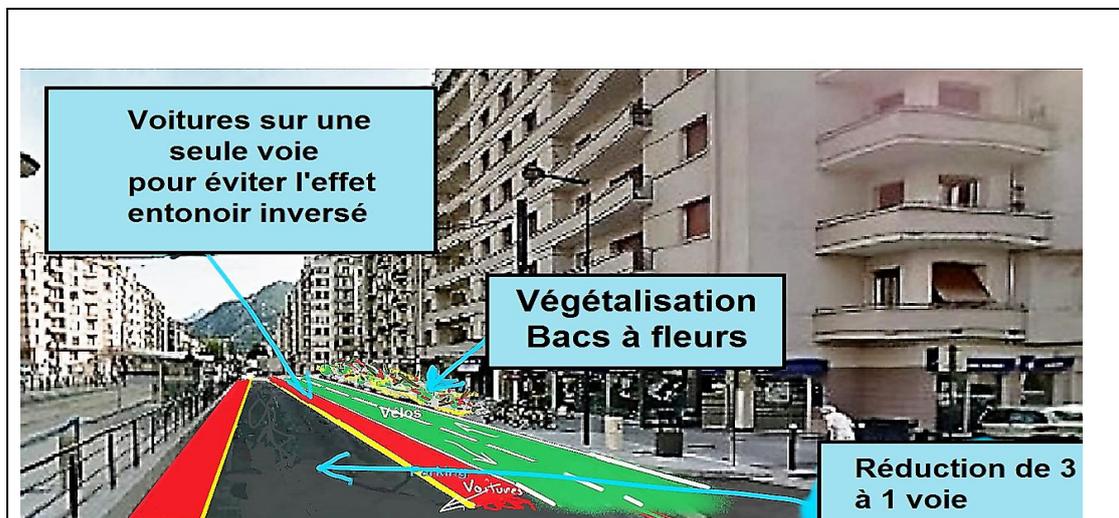
### Discussions / orientations :

#### I - Axe Libération

✓ Mésusage des contre-allées : mettre en place une signalétique ou imaginer des aménagements astucieux ou contraignants de la chaussée pour éviter ou réduire les raccourcis voitures ?

✓ Idée : faut-il réserver les contre-allées aux seuls vélos, à l'exception du stationnement ou de la desserte des immeubles ?

✓ Autre idée : vers le carrefour [Foch/Libération], faut-il réduire les voies voitures et créer une vraie piste cyclable sur Libération, selon le photo-montage ci-dessous ?



✓ La liaison entre les arrêts bus et tram est à améliorer. Actuellement le piéton descendant du bus doit traverser deux fois la contre-allée pour rejoindre le tram. Une continuité « marchable » entre les arrêts bus et tram serait à concevoir.

✓ La traversée piétons-cycles à partir de la rue Charles Péguy pour aller rue de Belledonne est à requalifier, car insuffisamment large, et n'induisant pas un ralentissement suffisant des voitures. Or c'est une liaison « modes actifs » commode, qui relie les quartiers de part et d'autre du cours Libération. Même remarque pour la traversée à partir de la rue Joseph Bouchayer.

→ Pour aller plus loin dans le constat : voir cartes des relevés d'observation en annexes.

### **Propositions :**

- 1) Créer une piste cyclable bidirectionnelle entre le carrefour Foch / Libération et la rue Sidi Brahim ;
- 2) Créer une traversée cyclable du cours de la Libération et de la plateforme tram, mitoyenne à la traversée piétonne, entre la rue de Belledonne et la rue C. Péguy.

#### **II – Rue Sidi-Brahim**

✓ La rénovation de cette rue serait nécessaire, car les aménagements ainsi que les revêtements de voirie sont très vieillissants et dégradés. Après la rue Rochambeau, dans la partie sud de la rue Sidi-Brahim, le trottoir ouest « *ne sert pas* », car étroit et surtout encombré de poteaux électriques et éclairage. C'est totalement inaccessible aux PMR ; *a fortiori* avec le séjour des poubelles sur les trottoirs, devant les façades. Les trottoirs seraient à recalibrer dans l'idéal, mais un arbitrage serait alors à faire entre le maintien d'une circulation sur deux voies ou la suppression du stationnement voiture.

✓ Rue Gallice : le sur-stationnement des voitures gêne le passage des vélos. Les piétons arrivent à passer, mais doivent faire attention aux plots béton sur le trottoir !

✓ Avenue Rochambeau : cette artère assez élégante est défigurée par les multiples poteaux pour éviter le stationnement sauvage. Dans la partie « impasse », vers la voie ferrée, le sur-stationnement des voitures gêne souvent le passage piéton. Cette impasse mériterait d'être un lieu de vie et d'animation du quartier, une sorte de place centrale festive pour le quartier.

→ Pour aller plus loin : voir les relevés de visite de terrain, en annexe.

### **Propositions :**

- 1) Supprimer et repositionner les poteaux électriques et éclairage sur le trottoir ouest (numéros pairs).
- 2) Sécuriser l'entrée n°43bis de l'école (garderie), soit en élargissant le trottoir, soit en posant des potelets plastiques, comme cela existe devant l'entrée n°45 de l'école.

## **Problème n°4 : Le carrefour [Alliés – Libération] et la section de la rue des Alliés jusqu'au MIN (Marché d'Intérêt National)**

### **Constats :**

✓ Ce carrefour est d'importance et complexe. Outre le passage du tram E et la circulation du cours Libération et de la rue des Alliés, il reçoit aussi tout le trafic ouest lié au quartier des Eaux claires : débouché de la rue Anatole France, et accès au B<sup>d</sup> Roger Salengro. S'y rajoutent les flux de véhicules utilisant les contre-allées Libération...La multiplicité possible des sens de circulation oblige à créer différentes phases de feux de circulation, ce qui crée au total des temps d'attente longs, accentués par la priorité donnée aux passages du tramway E.

✓ En direction de la rue des Alliés, ce carrefour se prolonge sur un pont qui enjambe les voies ferrées, avec des voies adjacentes de desserte nord et sud, soit vers la rue Sidi-Brahim, soit vers le chemin Meney et la rue Garibaldi. A la descente du pont, la proximité du MIN crée un flux supplémentaire et spécifique de circulation de véhicules lourds.

✓ Dans cet ensemble essentiellement routier, cyclistes et piétons trouvent difficilement leur place. Tout franchissement des voies demande de leur part une grande attention.

## **Discussions et orientations :**

### I – Carrefour Libération/ rue des Alliés/ Bd Salengro

#### **Une réflexion du groupe de travail : face à la complexité de ce carrefour, un rond-point ne serait-il pas préférable, sous réserve de solutionner le passage prioritaire du tram dans un tel scénario ?**

A défaut, dans le cadre actuel, les difficultés principales recensées sont les suivantes :

✓ Débouché du Chemin du couvent, en provenant du quartier des Eaux claires, via la rue Guynemer : un problème de visibilité se pose, avec les voitures venant de la contre-allée Libération, et avec les piétons. Ne faudrait-il pas alors changer le sens de circulation ? Au minimum, davantage écarter les vélos des piétons.

✓ Cheminement des vélos vers le B<sup>d</sup> Salengro et la rue Anatole France à partir du cours Libération : il n'est pas aisé, ni intuitif, et « oblige » à emprunter des trottoirs ou passages parfois étroits, en co-habitation non heureuse avec les piétons.

✓ Traversée à pieds : la phase de feux est trop courte pour traverser le cours en une seule fois (parfois 3 secondes pour certaines phases !). D'où impatience des piétons, des cyclistes, des voitures... De façon générale, la synchronisation des feux serait à réajuster.

✓ Tourne-à-droite très malcommode pour les cyclistes en provenant de la rue des Alliés. En fait, la plupart des cyclistes « coupent » par le trottoir pour éviter de faire le tour par la chaussée fréquentée par les voitures, et rejoignent ainsi directement la contre-allée pour aller vers le centre-ville. Un cheminement cycliste sécurisée et commode sur chaussée serait nécessaire.

✓ Le groupe de travail signale aussi la difficulté récurrente du tourne-à-droite pour les camions venant du MIN, et suggère que cette possibilité soit bannie, avec obligation de tracer uniquement tout droit vers le Bd Roger Salengro.

#### **Propositions :**

- 1) Revoir la durée des phases de feux tricolores pour permettre un temps suffisant de traversée des piétons
- 2) Guider davantage le cycliste dans la traversée de ce carrefour par des marquages au sol

### II – Pont de la rue des Alliés

✓ Montée du pont des Alliés : les cyclistes utilisant la bande cyclable voient leur trajectoire coupée par les véhicules souhaitant prendre la voie adjacente sur la droite. Risque accentué par la vitesse parfois excessive des véhicules. Une modération de la vitesse à 20 km/h maximum serait souhaitable. Une zone de rencontre est-elle à créer dans ce contexte urbain si particulier ?

✓ Dans la rue des Alliés, côté rue Sidi-Brahim, un arrêt commode pour les cars scolaires serait à aménager (voir chapitre Ecole Sidi-Brahim).

✓ Stationnement sauvage dans la contre-allée de la rue des Alliés sous le pont. L'aménagement de la voirie est fort vieillissant. La place réservée aux piétons, en particulier aux enfants et accompagnants vers l'école, est vraiment déficiente et non sécurisée. Des épaves de voiture et des dépôts sauvages sont régulièrement observés.

✓ Traversée piétonne du pont : elle n'est pas prévue, ni autorisée. Mais c'est une pratique assez courante et vraiment risquée avec la vitesse des véhicules. Les aménagements du type « barrières » mériteraient d'être renforcés pour empêcher cette traversée.

#### **Propositions :**

- 1) Sous le pont, sécuriser le cheminement vers l'école avec un élargissement des trottoirs et des traversées bien marquées ;
- 2) Prolongement des barrières en bas du pont pour interdire les traversées piétonnes sauvages, fort dangereuses.

### III – carrefour Honoré de Balzac/ Marquian/ Les Alliés

La conception de ce carrefour est à améliorer sur le plan de la sécurité, en raison de l'importance du trafic lié au MIN et qui est essentiel à l'approvisionnement alimentaire de notre ville. La dangerosité est accentuée par la vitesse des véhicules descendant le pont des Alliés.

Les points de travail à considérer sont :

- ✓ Réexamen des accès entrée/sortie du MIN et recherche des améliorations possibles.
- ✓ Piétons enfants et étudiants traversant la chaussée entre les 2 arrêts de bus : il existe un danger et le panneau priorité piétons serait à positionner.
- ✓ Feux oranges clignotant, rue Marquian : les véhicules ne sont pas toujours attentifs à céder la priorité aux voitures ou camions venant de la rue Honoré de Balzac.

#### **Propositions :**

- 1) Etudier l'amélioration du feu clignotant orange de la rue Marquian, ou envisager un fonctionnement à trois phases au lieu de deux.

**NOTA :** Un peu plus loin, dans la rue des Alliés, en sortie de rue Amable Matussière, il est difficile de voir les voitures venant de la gauche, ce qui oblige à s'avancer jusqu'à la piste cyclable. Or cette piste cyclable est peu large, pas adaptée, et on observe des vélos circulant à double sens ce qui crée un danger.

## **Problème n°5 : Les carrefours de la rue de Stalingrad**

---

#### **Constat posé :**

La rue de Stalingrad cumule dans sa partie nord les flux de circulation des rues Léo Lagrange, Général Ferrié et des Déportés du 11 novembre 1943, soit au total une circulation routière très importante, avec en sus le passage de la ligne C3. L'emprise routière est large, ce qui incite à la vitesse des véhicules. Quelques aménagements vélos existent (bandes cyclables), mais leur place demeure réduite et marginale dans une voirie conçue avant tout dans le souci d'un trafic voitures rapide et efficace.

Un carrefour mérite l'attention, les intersections multiples étant potentiellement accidentogènes : le carrefour de la place du Dr Galimard, traversé par la Chronovélo 2.

#### **Discussions et orientations :**

C'est un carrefour assez compliqué, et dangereux potentiellement pour les cycles, car les sens de circulation sont nombreux. Comme indiqué plus haut, plusieurs voies convergent du nord à partir des grands boulevards. S'y rajoutent la connexion avec la rue Jacquard, la rue Honoré de Balzac, les flux de véhicules venant du sud de la rue de Stalingrad, plus accessoirement la petite rue Edmond About, et enfin la rue Emile Zola...L'axe Chronovélo 2 crée heureusement un itinéraire dans lequel se réfugier avec sécurité, mais il faut pouvoir s'y connecter ou en sortir aisément selon le sens désiré. Ce grand carrefour est un véritable nœud de circulations.

Les points suivants de délicatesse ressortent :

- ✓ Le rétrécissement de la chaussée, en venant de la rue du G<sup>l</sup> Ferrié, crée un danger. Le virage est peu sécurisant pour les piétons et les cyclistes.
- ✓ En venant de la rue Honoré de Balzac, le débouché cycliste dans le carrefour est difficile. Pour rejoindre le Chronovélo, le grand tour du carrefour est nécessaire. Certains cyclistes prennent le risque de remonter à contresens le carrefour pour tirer droit au Chronovélo, fréquemment en empruntant le trottoir piéton.
- ✓ La circulation des cyclistes est souvent gênée par les voitures et les bus rue de Stalingrad au niveau de la rue Emile Zola.
- ✓ La rue Honoré de Balzac est étroite et la chaussée est en mauvais état, Elle n'est pas attractive pour les cyclistes, or c'est un itinéraire naturel en provenance de Mistral/les Eaux claires pour aller vers le centre-ville ou prendre la Chronovélo 2 vers le campus.
- ✓ De même, le revêtement de la rue Jacquard est dégradé (nombreux nids-de-poule) et les voitures roulent à vive allure, selon le témoignage d'habitants. Sans compter les dépôts sauvages d'encombrants à proximité de la déchèterie.

➔ *Pour aller plus loin : voir le relevé photos, dans le document annexe.*

### **Propositions :**

- 1) Aménager l'ancienne voie ferrée rue Honoré de Balzac en piste bidirectionnelle pour relier le quartier Mistral /Eaux claires à la Chronovélo 2 ;
- 2) Dans le cadre des travaux de rénovation de la déchèterie, refaire le revêtement de la rue Jacquard et créer des bandes cyclables confortables de part et d'autres de la chaussée ;
- 3) Créer un accès à la Chronovélo pour les cyclistes qui viennent de la rue G<sup>l</sup> Ferrié.
- 4) Réhabiliter le marquage des bandes cyclables de la rue des Alliés, selon le nouveau standard Métro (cf photo ci-dessous).



← **Nouveau standard Métropole :** Exemple de bande cyclable généreusement délimitée pour sécuriser les vélos et mieux les séparer des véhicules routiers.

## **L'école Elisée Chatin : recueil des remarques et suggestions sur la sécurisation des accès et abords du groupe scolaire**

Texte établi par un petit groupe de travail comprenant le Directeur de l'école (Jean-Michel Guilhermet), une enseignante (Judith Backes) et des parents d'élèves (Laurence Estrabaut, Alice Bertrand-Pereira, Clément Meunier).

Les remarques énoncées ci-dessous sont des suggestions issues de la réalité-terrain vécues par les parents d'élèves. Elles demandent à être étudiées précisément par les services mairie/Métropole pour élaborer et discuter un plan final d'intervention. L'objectif est que ces divers aménagements

soient réalisés en même temps que la livraison des travaux de rénovation des bâtiments de l'école. En final, la réhabilitation de l'école porterait à la fois les locaux (performance énergétique des bâtiments et qualité de l'air intérieur) et les abords (sécurisation des modes actifs de déplacement).

**GRENOBLE** Une nouvelle fresque, rue Léo-Lagrange à Grenoble

## “Et toi, comment viens-tu à l'école Elisée-Chatin ?”



Ce sont 19 classes qui ont participé à la réalisation de la fresque.



Mardi 14 mai, huit classes de l'école Elisée-Chatin, de la maternelle au CM2, ont présenté avec enthousiasme, devant une foule de parents et d'amis, leur travail chorégraphique et musical lors de l'inauguration de la fresque intitulée “Et toi, comment viens-tu à l'école Elisée-Chatin ?”.

Cette œuvre collective d'envergure, coordonnée par Nathalie Davignon, professeure des écoles, a fédéré les 19 classes (510 élèves) du groupe scolaire Elisée-Chatin sur toute l'année, et leur a permis une réflexion sur les questions des déplacements doux dans notre ville et du stationnement aux abords de leur école, et ce, en croisant les disciplines d'enseignement : arts plastiques, arts du visuel (vidéo), musique, éducation civique et mo-

rale, projet d'écriture et danse contemporaine. Les enseignants, accompagnés de Jean-Michel Guilhermet, le directeur, ont ainsi inscrit leur action avec brio dans le projet de l'école.

Les élèves ont été guidés artistiquement par Karen Laborie et Antoine Ronzon, deux illustrateurs de livres pour la jeunesse, habitués de l'école. Le résultat : une belle réalisation collective et coopérative, qui délivre aux familles de l'école mais aussi aux passants, un message citoyen fort, à savoir : ne vous garez plus là où nous, les élèves, nous descendons des autocars.

**Serge MASSÉ**

Pour plus d'infos sur cet événement : <https://ecole-elisee-chatin-grenoble.web.ac-grenoble.fr>

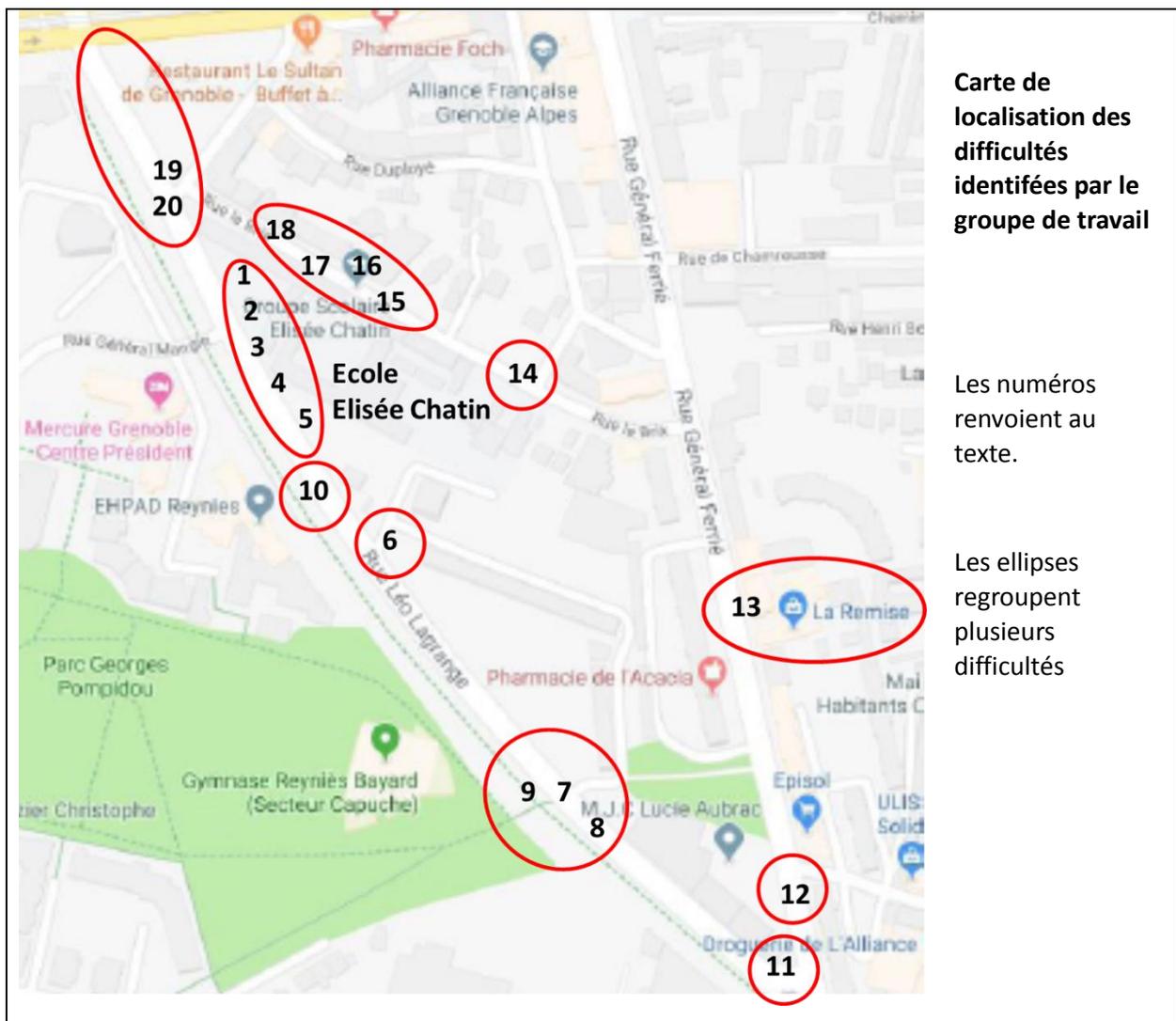
Article du Dauphiné Libéré, mai 2019

### A - Entrée de l'école rue Léo Lagrange

- 1) Le trottoir face à l'entrée de l'école est trop étroit : aux horaires de sortie des classes (5 classes + maternelle), cette zone d'attente et de transit est notoirement insuffisante, alors qu'elle se trouve en bordure de la rue Léo Lagrange qui présente un trafic véhicules important : « *C'est très angoissant* », selon les parents. Il est donc proposé de supprimer - au moins à proximité de l'entrée de l'école, sur environ 15 à 20 m ? - le stationnement voitures et d'apposer des barrières métalliques jaunes en bordure de la voie roulante. L'idéal serait même d'élargir le trottoir sur la zone de stationnement en question, mais c'est une solution bien sûr plus chère en investissement. Cet aménagement mettra définitivement en valeur la fresque réalisée par les enfants de l'école et leurs messages en faveur d'une mobilité apaisée.
- 2) Les parents reconnaissent cependant le besoin d'un arrêt-minute pour la dépose des enfants, mais pas en face de l'école, et sur des espaces à traiter en « aires de livraison » (croix de Saint-André jaune). En effet, avec un disque bleu (ou le « disque vert » de livraison de la Métropole), le stationnement est possible sur ces aires pendant 20 mn.
- 3) Stationnement des bus scolaires. Les croix de Saint-André des « aires de livraison » existantes sont à retracer nettement, pour permettre leur identification et leur respect. L'emplacement pour deux bus simultanément est à confirmer, et re-dimensionner si nécessaire.
- 4) Stationnement des vélos et besoins de bancs supplémentaires. Devant l'entrée, les massifs végétaux délimités par des grillages bas ne sont plus entretenus par la ville. A leur place, les parents demandent que des arceaux à vélos couverts, pour adultes et enfants, soient disposés et que 1 ou 2 bancs supplémentaires soient installés. Si des barrières métalliques jaunes sont installées sur la chaussée (cf. proposition 1 ci-dessus), sur une partie au moins de l'espace libéré, des arceaux vélos – couverts si possible - pourraient être également fixés.
- 5) Un crayon école de bonne hauteur est à installer en remplacement du petit crayon existant (il fait moins d'1 m, donc peu visible).

## **B - Rue Léo Lagrange, plus au sud, vers la sortie du parc Pompidou**

- 6) Le zebra du très long passage piétons (> 15 ou 20 m !) devant l'entrée large du groupe immeubles demande à être repeint (là où stationnent les bus scolaires actuellement, faute de pouvoir le faire devant l'entrée de l'école → Cf. point 3 ci-dessus).
- 7) Le zebra du passage piétons qui relie la sortie du parc Pompidou avec le trottoir de l'école est à repeindre, car il est devenu peu visible + dégradation par un feu de voiture (?).
- 8) Un radar pédagogique serait à installer à cette hauteur pour inviter les voitures à diminuer leur vitesse, car proximité de l'école.
- 9) Sortie piétonne du parc Pompidou : en dépit du marquage du zebra piétons, les vélos sur le Chronovélo ne ralentissent pas suffisamment, ce qui est dangereux et insécurise les piétons, *a fortiori* avec les enfants qui courent et les poussettes. Quel aménagement/signalétique proposer pour inviter les vélos à ralentir et céder le passage ?
- 10) Sortie à vélo de la Chronovélo pour aller vers l'école : par besoin de sécurité, des parents remontent à vélo le trottoir de l'école plutôt qu'emprunter la chaussée. En réponse, des pictogrammes vélos pourraient être apposés sur la chaussée pour bien indiquer aux automobilistes la place normale des vélos et de rassurer les cyclistes sur leur droit d'être sur la chaussée.



Carte de localisation des difficultés identifiées par le groupe de travail

Les numéros renvoient au texte.

Les ellipses regroupent plusieurs difficultés

### **C - Carrefour avec la rue du Général Ferrié**

- 11) Virage en épingle à cheveu avec la rue Léo Lagrange : dès qu'une voiture se gare mal (ce qui est interdit, bien sûr), le passage des bus scolaires devient très délicat, voire impossible → Renforcer l'interdiction de se garer dans ce virage.

### **D - Rue général Ferrié**

- 12) Des descentes « bateaux » PMR sont à créer de part et d'autre du passage piétons, à proximité du carrefour sud. Prévoir aussi la reprise peinture du zebra du passage piétons + bandes podotactiles. Des travaux sont en cours.
- 13) Face à la Remise, un dépose-minute « aire de livraison » est à créer. A bien dimensionner car fréquentation importante.

### **E - Rue Le Brix :**

**Problème général : cette rue sert de délestage de la rue Léo Lagrange. Comme pour tout « raccourci », les voitures ont tendance à accélérer, d'où un danger pour les enfants et accompagnants.**

- 14) Face à la rue Elisée Châtin, un aménagement PMR est à créer sur tous les trottoirs de ce croisement, avec des « oreilles » pour élargir le trottoir, donc faciliter l'accès et la giration des personnes en fauteuil roulant.
- 15) Face à l'école, les voitures louvoient entre les coussinets pour éviter de ralentir. Faut-il doubler les coussinets ? Sinon, quelle autre solution de ralentissement trouver devant l'école ?
- 16) Face à l'école, le stationnement voiture existant est à transformer en aires de livraison.
- 17) Face à l'école, vers la rue Mangin, derrière les barrières métalliques jaunes (plan vigie pirate), des arceaux vélos peuvent être créés en grand nombre : entre 10 et 20 arceaux vélos pourraient être installés et compléter les quelques-uns déjà existants. Ils pourraient aussi servir pour la crèche. Un abri contre la pluie peut-il être prévu aussi ?
- 18) 2 arbres sont à replanter, en remplacement des 2 souches existantes.

### **F - Carrefour Le Brix/Léo Lagrange/ Mangin/ C<sup>dt</sup> de Reyniès**

- 19) La remontée des voitures sur la rue C<sup>dt</sup> de Reyniès en arrêt au feu de circulation sur Foch bloque le passage des voitures vers la rue Le Brix, ce qui crée une congestion du trafic. Suggestion : prévoir soit un petit giratoire pour les voitures venant du B<sup>d</sup> M<sup>l</sup>Foch et désirant prendre à gauche dans la rue Le Brix ; soit le marquage d'un damier blanc au sol (zone carroyée) interdisant l'arrêt des véhicules sur cette zone si ceux-ci ne sont pas capables de la franchir complètement.

### **G - Sortie de la Chronovélo dans la rue Léogrange, vers le carrefour de la rue Le Brix**

- 20) Dans le cadre des travaux Chronovélo prévus sur la rue du G<sup>l</sup> Magin, la poursuite des continuités cyclables dans le secteur, et en particulier dans ce carrefour et surtout la rue du C<sup>dt</sup> de Reyniès, est à travailler avec la plus grande attention par les services Métropole/ville. Dans ce dernier tronçon, nombre de cyclistes prennent les trottoirs parcequ'ils ne se sentent pas en sécurité sur la chaussée. Faut-il créer des voies cyclables en supprimant les places de stationnement de part et d'autre de la rue du C<sup>dt</sup> de Reyniès ? Ou créer une voie bidirectionnelle sur l'un des côtés de la chaussée, et lequel ?

**Ultime demande :** Dans le périmètre interne de l'école, il est demandé de prévoir un garage pour le parking des trottinettes et des vélos (financement des travaux par la Direction Education Jeunesse de la Mairie).

Photos choisies par les parents d'élèves pour illustrer les difficultés d'accès aux abords de l'école



Besoin d'un trottoir plus large devant l'entrée de l'école rue Léo Lagrange



Envie d'un rond-point ou damier au carrefour Cdt de Reyniès/ Le Brix/ Léo Lagrange. Le tourne-à-gauche vers la rue Le Brix en descendant du Bd Foch est souvent bloqué par la file de voitures arrêtées aux feux tricolores du Bd Foch.



Epingle à cheveux entre la rue G<sup>l</sup> Ferrié et la rue Léo Lagrange. Dès qu'une voiture y stationne, le bus scolaire est bloqué.



Passage piétons à repeindre et très long (15 à 20 m), rue Léo Lagrange, devant un groupe de deux immeubles.



Passage piétons rue Le Brix. Les voitures prennent à gauche pour éviter le coussinet à droite. Dans cette rue qui sert de « raccourci », les voitures ont tendance à accélérer → danger !



Ralentisseurs Intermarché sur le B<sup>d</sup> Foch : présents d'un côté (en vert), absents de l'autre (en rouge). Pourquoi ?

## L'école Sidi-Brahim : recueil des remarques et suggestions sur la sécurisation des accès et abords du groupe scolaire

---

Texte établi avec l'appui des directrices du groupe scolaire (Christelle Salvat et Patricia Francillard), et de quelques parents d'élèves animés par Mme Marilyne Estevez.

### Constat :

Ce groupe scolaire est situé dans la rue Sidi-Brahim, assez étroite, mais en retrait de l'axe circulant et bruyant du cours de la Libération. Les trottoirs sont peu larges et les possibilités de stationnement sont limitées en alternat droite-gauche dans cette rue à deux voies de circulation. Cette rue souffre du report du trafic véhicules venant du cours Libération, en recherche d'un raccourci, mais avec toutes les accélérations et les risques que cela génère. Il se pose aussi des conflits entre les piétons/cyclistes et les voitures à la recherche d'un arrêt provisoire pour la dépose ou la reprise des enfants à l'école, principalement au débouché sud de la rue Sidi-Brahim, à l'intersection de la contre-allée de la rue des Alliés.

### Les demandes suivantes ressortent :

1. **Le cheminement en provenance du chemin Meney et de la rue Garibaldi est totalement à requalifier, en particulier le contournement inférieur du pont, côté voie ferrée.** Les trottoirs sous le pont seraient à élargir nettement, tout en réduisant la place des stationnements voiture (d'ailleurs non prévus formellement). Des passages piétons généreux, larges et bien visibles, sécuriseraient le trajet des piétons vers le groupe scolaire. Sous le pont, des voitures sont brûlées régulièrement et les épaves y restent (trop) longtemps avant enlèvement. Des dépôts sauvages de déchets sont également observés sur le petit trottoir, ce qui oblige les piétons à prendre la chaussée. **La création d'une zone de rencontre est à étudier.**
2. La pose de potelets est demandée sur l'extrémité sud de la rue Sidi-Brahim pour éviter l'arrêt ou le parking sauvage des voitures à cheval sur les trottoirs - ou pire sur le passage piétons zébrés - et permettre aux piétons/cyclistes de circuler normalement, surtout avec les poussettes d'enfants.
3. Un emplacement bus confortable pour les sorties scolaires est également à matérialiser, immédiatement sur la droite après la descente du pont de la rue des Alliés, devant l'enseigne RENAULT. Cet emplacement est déjà utilisé par le bus scolaire, car le seul possible. Un aménagement en permettrait l'arrêt de façon définitivement commode et reconnu.
4. Le trottoir serait à élargir devant la porte « garderie » de l'école élémentaire (n°43 bis), où se tiennent les activités périscolaires. La réduction de la largeur de la chaussée induirait par ailleurs une baisse bienvenue de la vitesse des véhicules. Il est fréquent, pour les parents en voiture, de se garer à cheval sur le trottoir. Au minimum, des potelets en plastique, similaires à ceux présents devant l'entrée n°47 de l'école, seraient à poser.
5. Un gros besoin de stationnements vélo ressort, tant pour les parents que pour le personnel de l'école (celui existant étant insuffisant) :
  - a. Il serait possible de créer deux zones de stationnement vélos du côté de l'entrée piétonne de l'école maternelle, le long de la voie ferrée : l'une fermée et couverte pour le personnel, avec un besoin de 10 places ; l'autre couverte, mais non fermée, et en retrait de la sortie de l'école pour éviter toute congestion : prévoir par exemple 5 arceaux vélos, à proximité du passage piétons.

- b. Dans la rue Sidi-Brahim, la pose d'arceaux vélo serait possible dans la zone délimitée par les potelets en plastique à proximité de l'entrée n°47 : 4 à 5 arceaux serait à prévoir. Mais cette rue reste bien étroite. Une autre option serait de supprimer un stationnement voiture après le n°47 (entrée piétonne de l'école maternelle) : environ 4 à 5 arceaux vélos à poser sur cette place supprimée.
- c. Rajouter 2 ou 3 arceaux vélos à ceux existant devant l'école maternelle (dans l'impasse parallèle à la rue Sidi-Brahim).

### Planche photos avec commentaires



Zone neutralisée devant l'école et dans laquelle des arceaux vélos pourrait être installés ? ...A noter le stationnement sauvage d'un véhicule sur le petit trottoir : une gêne fréquente.



Cette place de stationnement avant le passage piéton à l'école maternelle pourrait recevoir 4 ou 5 arceaux vélos.



← En bordure du grillage près de la voie ferrée, des aménagements vélos pourraient être créés sur l'actuelle bande enherbée :

- vers le muret un local couvert et fermé pour les vélos et trottinettes du personnel scolaire (environ 10 places ?) ;
- - plus en retrait, prévoir une dizaine d'arceaux vélo pour les parents – si possible couvert.



Devant la sortie de la garderie (n°43 bis), un élargissement du trottoir est demandé. Au minimum, prévoir la pose de potelets en plastique pour écarter les voitures du trottoir.



**Passage sous le pont des Alliés.** A noter des dépôts sauvages sur le petit trottoir. Une requalification de ce cheminement est nettement demandée par les habitants.

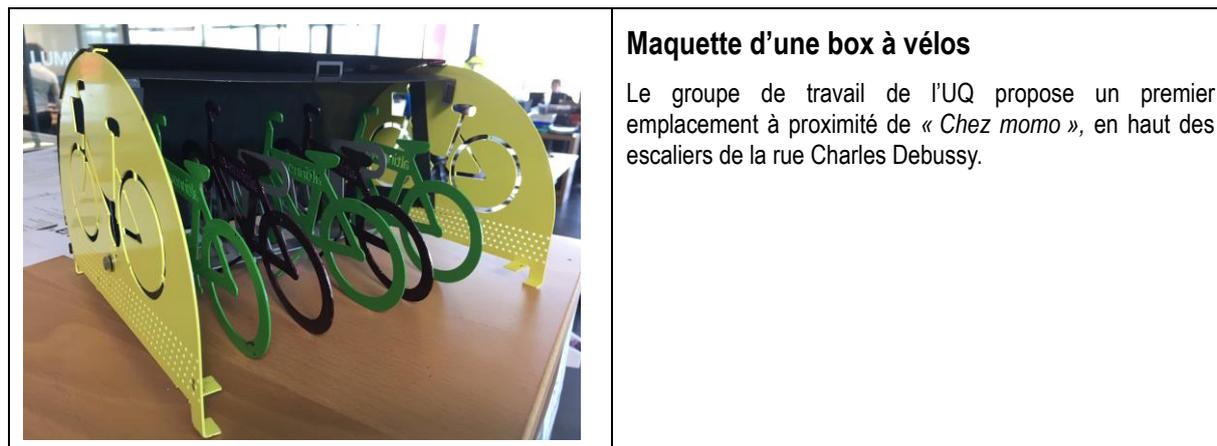
#### Tableau de relevé des besoins en arceaux vélos supplémentaires dans le quartier FAL

Nom de la voie	Devant le n°	Nombre d'arceaux à poser
Cours Jean Jaurès	112	3
Rue Sidi-Brahim	90	4
Rue C <sup>dt</sup> de Reyniès, de part et d'autre du passage piéton		6
Rue Sidi-Brahim (face à l'école)	45 à 47	5
Rue Sidi-Brahim (avant l'école et l'accès piéton à la maternelle)	49	Remplacer une place de stationnement voiture par 4 ou 5 arceaux vélos
Ecole Sidi-Brahim, le long de la voie ferrée, avant l'entrée Maternelle		- Local vélos/trottinettes pour le personnel (10 places) - 5 arceaux vélos couverts pour les parents
Ecole Sidi-Brahim, dans l'impasse, face à la Maternelle		Rajouter 2, ou 3 arceaux si possible, à ceux existants
Rue Léo Lagrange, face à l'école E. Chatain		4 ou 5 arceaux-vélos
Rue Le Brix, face à l'école et la crèche, dans la zone neutralisée vigie-pirate		10 à 20 arceaux-vélos

#### Minibox à vélo proposée par la Métropole

La Métropole propose l'installation de petits box à vélos, couverts et fermés (voir photo), d'une capacité de 5 places, si un groupe d'habitants le demande. Ces box sont installés sur l'espace public.

Le tarif de location est de 49 euros/an/vélo. Chaque locataire dispose d'une clef pour ouvrir et fermer la box. Le vélo est lui-même cadenassé par son propriétaire à l'intérieur de la box.



## Conclusions

---

A l'issue de ce diagnostic sur les aménagements vélos/piétons souhaitables pour le quartier, le groupe de travail constate combien la ville a été formatée pour la circulation et le stationnement des véhicules motorisés. Pour l'avenir, les besoins de reconfigurations de l'espace public et de la voirie, trottoirs compris, sont en conséquence considérables pour développer à nouveau la marche et la pratique quotidienne du vélo à grande échelle et en toute sécurité dans notre quartier et notre ville. Et l'Union de quartier mesure l'importance des travaux nécessaires et du budget public à mobiliser en appui de ses propositions.

La carte de synthèse, page suivante, récapitule nos propositions.

Un travail de priorisation est nécessaire, en focalisant les moyens sur :

- les aménagements de sécurité et d'apaisement du trafic à proximité des deux écoles du quartier ;
- le cheminement des personnes à mobilité réduite (PMR), et donc la rectification des défauts de voirie (descente et montée des trottoirs), l'élargissement des trottoirs trop étroits et l'enlèvement des obstacles fixes du type poteaux électriques ou d'éclairage sur les trottoirs étroits ;
- les aménagements en faveur de la déambulation sécurisée des personnes âgées, dont la proportion croît régulièrement dans notre ville, avec une attention particulière aux traversées des chaussées et carrefours. Les aménagements cyclables, proposés systématiquement sur la chaussée, visent d'ailleurs à éliminer la présence des vélos sur les trottoirs, et donc les risques possibles,... et les pénibles altercations piétons/cycles à répétition.

Il ne s'agit pas pour autant de « chasser » la voiture de nos rues. Elle reste utile dans bien des situations. Mais simplement de rééquilibrer les choix dans l'allocation de l'espace public, forcément contraint, en mettant les piétons au cœur des réaménagements nécessaires, et en sécurisant pour tous et toutes, quel que soit l'âge ou en famille, la circulation des cycles.

L'Union de quartier demande à la mairie et la Métropole que les propositions de ce rapport fassent l'objet d'un examen technico-économique précis de faisabilité et de mise en œuvre, avec un échéancier plausible de réalisation selon l'importance des préconisations que nous avons avancées.



- ✓ Photos commentées des difficultés dans le secteur Alliés
- ✓ Fiches de relevés des observations-terrain par Marilyne Estevez et Damien Lelièvre.
- ✓ Note d'observation sur le secteur Aigle par Pierre-Louis Goirand

**Références documentaires :**

- ✓ Guide métropolitain des espaces publics
- ✓ Plan vélo de l'UQ Ile Verte, mars 2016
- ✓ Plan vélo de l'UQ Exposition-Bajatière, décembre 2016
- ✓ Plan piéton de l'UQ Exposition-Bajatière, mars 2018
- ✓ Plan vélo du secteur 5, Juin 2018
- ✓ Plan vélo du secteur 3, en cours.