

ÉTUDE URBAINE AVENUE JEAN PERROT / JEAN JAURÈS GRENOBLE - EYBENS

RÉUNION DE LANCEMENT SECTEUR GRENOBLE

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES AVEC LES RIVERAINS ET LES USAGERS

11 MAI 2023

SOMMAIRE

CONTEXTE DE L'ÉTUDEp.4

DÉROULÉ DE L'ATELIER.....p.4

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES.....p.6

SYNTHÈSE DE L'ATELIER PARTICIPATIF.....p.14

DÉTAIL PAR TABLE.....p.20

SECTEUR 1 : Diables Bleus - Avenue des Jeux Olympiques

Table 1 p.22

Table 2 p.24

SECTEUR 2 : Avenue des Jeux Olympiques - Square des Maisons Neuves

Table 3 p.28

Table 4 p.30

CONTEXTE DE L'ÉTUDE

En 2022, la Métropole de Grenoble, en partenariat avec les communes de Grenoble et d'Eybens se lance dans deux opérations complémentaires visant la transformation de l'axe Jean Perrot / Jean Jaurès en une avenue plus vivante, offrant plus de place aux piéton.nes, aux commerces et à la végétation :

- Le réaménagement de l'ensemble de l'avenue Perrot-Jaurès, prévoyant notamment l'intégration d'une piste cyclable Chronovélo, renforçant la place de la végétalisation, améliorant les trajets piétons.
- Une étude urbaine et paysagère sur l'avenue Jean Jaurès (Eybens). Cette étude vise à accompagner les dynamiques de renouvellement urbain actuellement à l'œuvre, pour que celui-ci soit le plus harmonieux possible, générateur d'espaces publics qualitatifs, respectueux des vues, des mitoyennetés, du bâti existant, confortant les pôles de vie, intégrant fortement le végétal. L'élaboration d'un plan guide permettra d'établir cette vision globale et harmonieuse.

Ces opérations d'envergure ne peuvent se faire sans les habitant.es, les acteur.rices du territoire et les usager.es de l'avenue.

Une première phase d'enquête sur les usages et ressentis le long de l'avenue a été menée fin 2022 à la fois sous format numérique et sur le terrain auprès des usager.es, habitant.es de l'axe. Ce questionnaire a permis de recueillir 328 réponses.

Plusieurs temps de concertation se sont ensuite tenus sur la partie Jean Jaurès au cours des mois de mars et avril 2023 avec les commerçants et les riverain.es / usager.es. Le contexte de la démarche de concertation et les premières orientations de l'axe Jean Jaurès ont été présentées et les participant.es ont pu exprimer leurs envies pour l'avenue Jean Jaurès.

Un temps de concertation s'est tenu cette fois sur la partie grenobloise (avenue Jean Perrot) lors duquel le contexte du projet et la démarche de concertation se rapportant au futur réaménagement de l'axe ont été présentés. A la suite de cette présentation, les riverain.es / usager.es de l'avenue Jean Perrot ont été invité.es à révéler les points de vigilance ainsi que les opportunités du secteur en question.

Le présent document analyse et retrace la parole des participant.es lors de cet atelier.

DÉROULÉ DE L'ATELIER



Prise de connaissance du contexte



Echanges en salle



Expression des désirs et difficultés liés au projet

CHIFFRES CLÉS



11 Mai 2023
à 18 h 30



2 heures



34
Participants



4 groupes de
travail



SYNTHÈSE DES ÉCHANGES



ÉCHANGES À PROPOS DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AXE JEAN PERROT

CIRCULATION

Qui sont les usagers motorisés de cet axe ? (Pourquoi sont-ils sur l'axe Jean-Perrot : est-ce que c'est pour entrer en centre-ville, ou est-ce que c'est pour emprunter la rocade ?). Combien de véhicules empruntent par jour les avenues Jean-Perrot et Jean-Jaurès en semaine ?

L'axe Jean Perrot/Jean Jaurès (nord de la rocade) assure plusieurs fonctions majeures :

- Accès à Grenoble depuis la Rocade (principalement quartiers sud, dont Grand'Alpe, et dans une moindre mesure le centre-ville)
- Liaison Grenoble-Eybens voire au-delà vers le plateau de Brié-Champagnier

Les volumes de trafic 2022 atteignent 15000 véhicules/jour (double sens) à l'approche de la rocade et diminuent à l'approche du centre-ville avec 7000 véhicules/jour au sud de Clémenceau (sens unique).

L'axe Jean Jaurès (sud de la rocade) assure également plusieurs fonctions majeures :

- Accès à Eybens depuis la Rocade ou depuis Grenoble
- Accès au plateau de Brié-Chanpagnier depuis la rocade, voire depuis Grenoble.

Les volumes de trafic 2022 atteignent 15500 véhicules/jour à l'approche de la rocade et plus de 12000 véhicules/jour sur la RD5 (route Napoléon)

Au-delà des aspects d'aménagement, la concertation peut-elle apporter des éléments de réflexion sur des aspects normatifs et réglementaires ? Par exemple, la création d'une zone à trafic limité à certains endroits pour couper le transit, ou la réduction de la vitesse.

Les réflexions menées lors des ateliers de concertation vont nourrir le travail des concepteurs et peuvent influencer certaines décisions politiques par la suite. Cependant, certains invariants ont été fixés en tenant compte de la nature de l'axe Jean-Perrot / Jean-Jaurès. Ces avenues accueillent un trafic important qui peut être régulé et encadré, mais non déporté à l'heure actuelle. En cas de modification de la circulation dans une rue, tout le schéma de circulation globale est impacté par ce changement, il convient donc d'en tenir compte. Ainsi, les aménagements projetés n'auront pas vocation à empêcher le transit sur cet axe, mais à l'apaiser afin d'améliorer le confort des modes doux, et favoriser un report modal, pouvant par la suite entraîner une diminution du trafic motorisé sur les avenues Jean-Perrot / Jean-Jaurès.

Disposez-vous d'une étude d'impact concernant la création de cette nouvelle piste Chronovélo ? Et avez-vous un ordre de grandeur à propos de l'évolution du trafic routier avant 2019 jusqu'à aujourd'hui ? La Métropole se donne-t-elle un objectif en termes de trafic sur cet axe ?

Les volumes de trafic actuels sont sensiblement identiques aux volumes 2019 (hors fluctuations temporaires liées à la crise sanitaire).

Les analyses de circulation ont permis de fixer des objectifs de calibrage des carrefours. Ces objectifs intègrent les fonctions structurantes décrites ci-dessus et visent le maintien après aménagement de la capacité d'écoulement de l'axe, considérant l'absence d'itinéraire alternatif pour le report de ces fonctions sur d'autres voies du secteur.

L'avenue Jean-Perrot comportera-t-elle encore des feux de circulation ?

Les études de maîtrise d'œuvre viennent de démarrer ; pour l'instant de grands principes d'aménagement ont été fixés, le projet n'est pas encore dessiné donc nous n'avons pas le détail de ce qui va être fait. Ces grands principes d'aménagement seront traduits et dessinés, et la mission de maîtrise d'œuvre débute aujourd'hui.

Une étude de circulation globale a été effectuée sur tout l'axe Jean-Perrot / Jean-Jaurès. Cette étude a abouti à des éléments de préconisation qui seront ensuite concrètement appliqués durant la phase esquisse. Différents carrefours sont susceptibles de faire l'objet de modifications (suppression ou ajout de feux de circulation par exemple).

Certains participants se réjouissent de la présence d'une bande multifonctionnelle séparant la voie cycle de la voie bus, d'autres redoutent que cette bande multifonctionnelle crée un effet de "tuyau" pour les voitures, créant des barrières pour les piétons et rendant les traversées piétonnes difficiles.

Il est tout d'abord à noter que cette bande multifonctionnelle ne sera pas aussi large sur tout le linéaire, car ce dernier comporte des portions plus exiguës. Néanmoins, dans la mesure du possible, la mise en place de bandes multifonctionnelles est préconisée.

Concernant l'effet de "tuyau", les réponses à ce problème seront apportées dans le dessin, et les réflexions menées dans le cadre des différents temps de concertation alimenteront le travail de la maîtrise d'œuvre. Les aménagements futurs visent à casser la vitesse des véhicules motorisés. Actuellement l'effet de barrière est surtout lié à la configuration de la voie bus. L'ambition est d'avoir un espace qui soit beaucoup plus agréable pour le piéton.

La circulation rapide des trottinettes sur le trottoir représente un danger pour les piétons. Ce problème est particulièrement présent sur le tronçon avenue des Jeux Olympiques / carrefour Paul Cocat, quelque-chose sera-t-il fait pour solutionner le problème ?

Le fait d'avoir un aménagement cyclable dédié devrait inciter les trottinettes à circuler sur l'aménagement cyclable et non plus sur les trottoirs. Généralement, les trottinettes vont spontanément sur la piste cyclable lorsqu'elle est aménagée de manière sécurisée, c'est ce qui a été observé dans le cadre des aménagements des pistes Chronovélo qui ont déjà été réalisés sur Grenoble.

Les aménagements pourront-ils être complétés par des outils destinés à une éducation des cyclistes et usagers de trottinette, avec des sanctions en cas de non-respect des règles du code de la route ?

Afin de lutter contre l'incivilité, les collectivités ont déjà instauré des actions et une éducation à la pratique du vélo à l'école. Concernant les trottinettes et les mauvais usages y étant associés, les collectivités veillent régulièrement à rappeler les règles de circulation. Prochainement, des campagnes de communication seront menées dans les espaces publics, notamment au niveau des abris bus et tram. Ces campagnes de communication rappelleront les règles de circulation pour chaque mode de déplacement. La ville de Grenoble a d'ailleurs mis en place une brigade de police municipale à vélo afin de contribuer à solutionner ces enjeux.

CHRONOVÉLO

Pourquoi avoir choisi de faire passer la Chronovélo du côté Est de l'avenue ? Quelles sont les raisons de ce choix ?

Les simulations effectuées ont indiqué une meilleure sécurité pour le cycliste dans l'hypothèse d'un placement de la piste Chronovélo côté Est de l'avenue Jean Perrot. En effet, le côté Ouest comporte davantage de croisements et de points accidentogènes, notamment au niveau de l'autopont, et donc plus de risques de confrontations avec les automobilistes.

Où et comment le changement de côté Est / Ouest de la piste Chronovélo va-t-il s'opérer au niveau du Parc Paul Mistral ?

Les études ne sont pas complètement terminées, c'est un sujet qui est encore à affiner sur lequel les élus et techniciens vont travailler. Pour le moment, les analyses effectuées indiquent que le changement de côté Est / Ouest de la piste Chronovélo se ferait plutôt au niveau du boulevard des Diables Bleus. L'étude qui sera effectuée par la maîtrise d'œuvre précisera la manière dont le basculement côté Est s'opérera.

Prenez-vous en considération, dans la conception de la piste Chronovélo, les préconisations émises par la Fédération française du vélo et le Cerema (une largeur de 4 mètres lorsqu'il s'agit d'une piste cyclable bidirectionnelle) ?

Les pistes Chronovélo doivent remplir un standard de largeur et de qualité. Le but des Chronovélo est d'avoir une piste cyclable bidirectionnelle de meilleure qualité, pour circuler de manière confortable. Le standard de largeur des Chronovélo est compris entre 3 et 4 mètres, mais celle-ci peut être fluctuante en raison des contraintes topographiques du site concerné par les aménagements. Concernant la réalisation de cette Chronovélo, la moyenne de largeur se situe autour de 3 mètres, car il s'agit d'un axe très contraint du fait du maintien de la circulation motorisée en son sein.

AMÉNAGEMENT

L'avenue Jean-Perrot est historique, une réflexion sur l'identité de cette dernière sera-t-elle engagée dans le contexte de son réaménagement ? Pour l'instant, le cahier des charges ne comporte pas d'élément à ce propos.

Cet enjeu fait partie de l'objet de la réflexion menée dans le cadre de ce projet ; il y a un enjeu d'aménagement des espaces publics, intégrant les éléments d'ambiances, patrimoniaux et architecturaux. Il y a aussi un enjeu d'urbanisme : par exemple, la commune d'Eybens a choisi de mener une réflexion approfondie sur l'urbanisme de la commune car il s'agit d'un secteur sur lequel il va y avoir un grand nombre de projets de construction, induisant la nécessité de donner une cohérence d'axe. Côté Grenoble, cette question sera traitée sous l'angle de l'aménagement des espaces publics.

Quel éclairage pour les vélos demain sur l'avenue ? Actuellement, les pistes Chronovélo ne comportent pas d'éclairage spécifique ; il semble nécessaire d'engager une réflexion à propos de l'éclairage de la future Chronovélo sur l'axe Jean-Perrot.

Lorsque des travaux de grande ampleur sont menés dans l'espace public, une attention est systématiquement portée à la problématique de l'éclairage. Il s'agit d'une compétence financée par la commune. Dans le cadre de la concertation et plus spécifiquement à propos de la conception de la piste Chronovélo, des éléments de réponse pourront être proposés par les participants. En outre, les urbanistes chargés de la réalisation du projet travaillent en collaboration avec un concepteur lumière, spécialiste des questions d'éclairage sur l'espace public.

La voirie sera-t-elle étudiée dans le cadre des travaux d'aménagement de l'avenue Jean-Perrot ?

Il existe une inquiétude vis-à-vis des futures modifications de la chaussée. Une habitante s'inquiète à propos de l'état de la chaussée à proximité de son domicile, elle déclare que les travaux d'aménagement effectués en 2019 dans le cadre de la création d'une voie cycle ont entraîné une déportation de la voie des véhicules motorisés sur la voie centrale et ont fragilisé la voirie.

Lorsque des aménagements de cette ampleur sont effectués, l'ensemble de la chaussée est étudié pour en mesurer son état d'usage et les dysfonctionnements techniques de sa structure. Les parties nécessitant des interventions seront bien entendues reprises.

Le parc Soulage fera-t-il l'objet d'un réaménagement ? Cet espace sera-t-il abordé dans le processus de concertation ?

Le parc Soulage est un point stratégique du programme d'aménagement et fait donc partie du périmètre du projet de requalification de l'axe. Actuellement isolé, à proximité des écoles, la volonté du projet est de créer une meilleure connexion et insertion de l'entrée du parc sur l'axe réaménagé. Une réunion de concertation aura lieu le 29 juin sur le périmètre Bajatière/ Soulage, il pourra être abordé lors de ce temps d'échange.

CONNEXIONS

La création de Pôles d'échanges multimodaux est-elle prévue dans le cadre du projet de requalification de l'axe ?

Cette question a trait à une stratégie plus globale. La Métropole et le SMMAG travaillent à faire en sorte qu'il y ait des possibilités de rabattement sur les pôles d'échanges multimodaux (PEM), qui seront pour la plupart situés aux portes de Grenoble. Les Chronovélo sont justement pensées de manière à desservir des axes fortement empruntés, en connexion avec les parkings-relais et l'ensemble des services de mobilité. Parallèlement, des réflexions sont menées pour améliorer la performance des transports en commun et favoriser l'usage du vélo, le covoiturage ou encore l'autopartage. La finalité est de dissuader l'usage de l'automobile au sein de l'agglomération grenobloise. Concrètement, concernant la création de pôles d'échanges multimodaux, un sera situé dans la commune d'Eybens, un second au niveau d'Alpexpo, en sortie de rocade.

Les connexions en transports en commun avec les communes situées en périphérie (Uriage, Vizille, par exemple) seront-elles améliorées ? Comment la concertation est-elle organisée avec les communes alentours ?

L'objet de cette concertation est l'aménagement de l'axe Jean-Perrot / Jean-Jaurès et cet aspect n'est pas traité dans le cadre du processus de concertation de ce projet. Il y a un certain nombre de dimensions qu'il convient de traiter, mais les contraintes budgétaires et temporelles induisent l'impossibilité de tout accomplir en même temps. Le réaménagement de cet axe constitue un chantier considérable entraînant de grosses dépenses financières. Parallèlement, la Métropole travaille à l'amélioration de l'offre de transports en commun, avec le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG), et notamment sur l'amélioration de l'offre en direction des périphéries. Cependant, il n'est pas possible d'instaurer des lignes de bus partout, car il faut que ces bus soient remplis, qu'ils aient des fréquences, cela induisant d'importants coûts de fonctionnement.

La future piste Chronovélo sera-t-elle connectée avec Alpexpo ? Comment cette connexion s'effectuera-t-elle ?

Lorsqu'un axe vélo de cette ampleur est aménagé, il est fait en sorte qu'il soit connecté aux cheminements cycles existants. Le secteur Alpexpo est actuellement en projet dans le contexte de Grand-Alpe et fera également l'objet d'une restructuration d'axe qui sera connecté au reste des polarités environnantes. La maîtrise d'ouvrage tente de connecter au mieux les différents espaces à court terme, et ces connexions seront encore améliorées à moyen et long termes. Actuellement, les secteurs évoqués sont en pleine mutation d'aménagement et la Métropole veille à instaurer une cohérence d'ensemble afin de ne pas segmenter les différents projets, mais de coordonner les réalisations pour un fonctionnement futur optimal des différents espaces.

STATIONNEMENT

Les possibilités de stationnement pourront-elles être maintenues aux alentours des commerces proches de la place Salvador Allende ?

La place Salvador Allende est prise en compte dans le projet de réaménagement, les commerçants seront d'ailleurs concertés dans le cadre d'une rencontre spécifique afin d'aborder les manières dont on peut réaménager cette place. En outre, un atelier spécifique à la place Salvador Allende se tiendra le 20 juin 2023. Il s'agira d'un travail sur plan, ce sera l'occasion d'émettre des propositions quant au réaménagement de cet espace.

Le réaménagement de l'axe induira une suppression de places de stationnement, comment sera maintenue une possibilité de stationnement suffisante destinée aux résidents automobilistes du secteur concerné ?

Certains participants sont inquiets à propos d'un potentiel manque de places de stationnements sur l'avenue Jean-Perrot.

Une étude de stationnement a été réalisée sur l'ensemble de l'axe et ses rues adjacentes. Elle montre que l'offre de stationnement est globalement suffisante.

Le projet d'aménagement de l'axe Perrot-Jaurès devra certainement supprimer des places de stationnement : sur les secteurs en tension qui présentent un risque de déficit de place après aménagement, il est proposé de mettre en place des zones de stationnement réglementées. Celles-ci ont vocation à dissuader le stationnement longue durée et à augmenter la rotation des véhicules à proximité des commerces pour en faciliter l'accès. Le nombre de places concernées par la réglementation est ajustable en fonction des reports réels observés et des besoins.



SYNTHÈSE DE L'ATELIER PARTICIPATIF

Résumé des enjeux et propositions formulés





Réalisation collective de maquette

Dans une deuxième partie, un temps de travail sur plan en sous-groupes était proposé aux participants. L'objectif de ce temps était de venir compléter le diagnostic existant et de lister de manière exhaustive les secteurs à enjeux, à opportunité, les lieux qui fonctionnent et dysfonctionnent, etc.

Les participants devaient commenter une vue satellite du secteur d'étude à l'aide de drapeaux.

Les habitant.es avaient en leur possession deux couleurs de drapeaux :

Rose : pour signaler les espaces de dysfonctionnement et les points de vigilance (zone dangereuse, les aménagements à questionner...)

Vert : pour signaler les lieux qui fonctionnent et les espaces d'opportunité (création de nouveau lieu de convivialité de végétalisation...)

SECTEUR 1

Diablos Bleus - Avenue des Jeux Olympiques

LES POINTS DE VIGILANCE

Plusieurs zones de danger ont été identifiées par les participants :

- Le carrefour Av. Albert 1er / Av. Jean-Perrot est jugé dangereux pour les piétons, les cyclistes ainsi que pour les PMR [1]
- Certaines traversées piétonnes sont jugées difficiles, entravant l'accessibilité aux écoles et lieux de vie [2]
- Une circulation motorisée jugée dangereuse et trop rapide sur certaines portions de l'avenue Jean-Perrot [3]

D'autre part, un manque de fluidité pour la circulation cycle a été rapporté [4]

Il est à noter que la majorité des participants jugent les espaces publics de l'avenue peu agréables et peu propices à la flânerie de par :

- Un manque de végétation tout le long de l'avenue [5]
- Un manque d'espaces de convivialité [6]
- Un manque de vitalité commerciale sur le Sud de l'avenue [7]

LES OPPORTUNITÉS

De manière générale, il existe une demande d'amélioration de la qualité des espaces publics afin d'améliorer le confort des modes doux. Plusieurs parcs et jardins existants sont appréciés des participants. L'amélioration des espaces publics est principalement demandée à travers le renforcement de la place du végétal dans les espaces publics, notamment en favorisant les coulées vertes entre les différents parcs et espaces verts existants : le parc Paul Mistral, le parc Soulage, le parc de la Bajatière, les espaces verts aux alentours du collège Charles Munch ou encore les jardins partagés présents sur les franges et dans les rues adjacentes à l'avenue Jean-Perrot. [8]

Certains participants soulignent la présence de lieux propices à la vie de quartier et notent :

- Une potentielle vitalité commerciale à favoriser via la présence de commerces de quartier [9]
- La présence du centre social comme lieu structurant de la vie de quartier [10]

Enfin, il a été rapporté que les aménagements récemment effectués ont permis d'améliorer le confort des modes doux (installation de blocs sur la route et réaménagement du parc Soulage). [11]

- Point de vigilance
- Opportunité
- Circulation piétonne
- Végétalisation
- Circulation motorisée
- Commerces
- Espace de convivialité
- Animation
- Circulation cycle



SECTEUR 2

Avenue des Jeux Olympiques - Square des Maisons Neuves

LES POINTS DE VIGILANCE

Les participants à l'atelier ont jugé les espaces publics de l'avenue Jean-Perrot peu agréables de par :

- Un manque de végétation global à l'échelle de l'avenue Jean-Perrot
- Une place Salvador Allende jugée peu conviviale, trop minérale [1]
- Un axe jugé très minéral et surdimensionné par rapport au trafic qu'il accueille [2]

La majorité des participants regrette le manque de confort pour le piéton sur cette avenue en raison :

- D'une circulation piétonne jugée difficile de par la présence de traversées dangereuses, de trottoirs trop étroits ou de ruptures piétonnes conséquentes à la présence de stationnements automobiles [3]
- De la présence de vélos et trottinettes qui circulent trop vite sur certaines portions de trottoirs [4]









La présence de véhicules ventouses est dénoncée : les participants déclarent vouloir que soit davantage encadré le stationnement sur ces espaces, plus particulièrement au niveau du parking qui se situe le long de l'axe Jean-Perrot, sur la portion se situant entre les intersections de l'avenue Jean-Perrot avec l'avenue Malherbe et la rue Nicolas Boileau. [5]

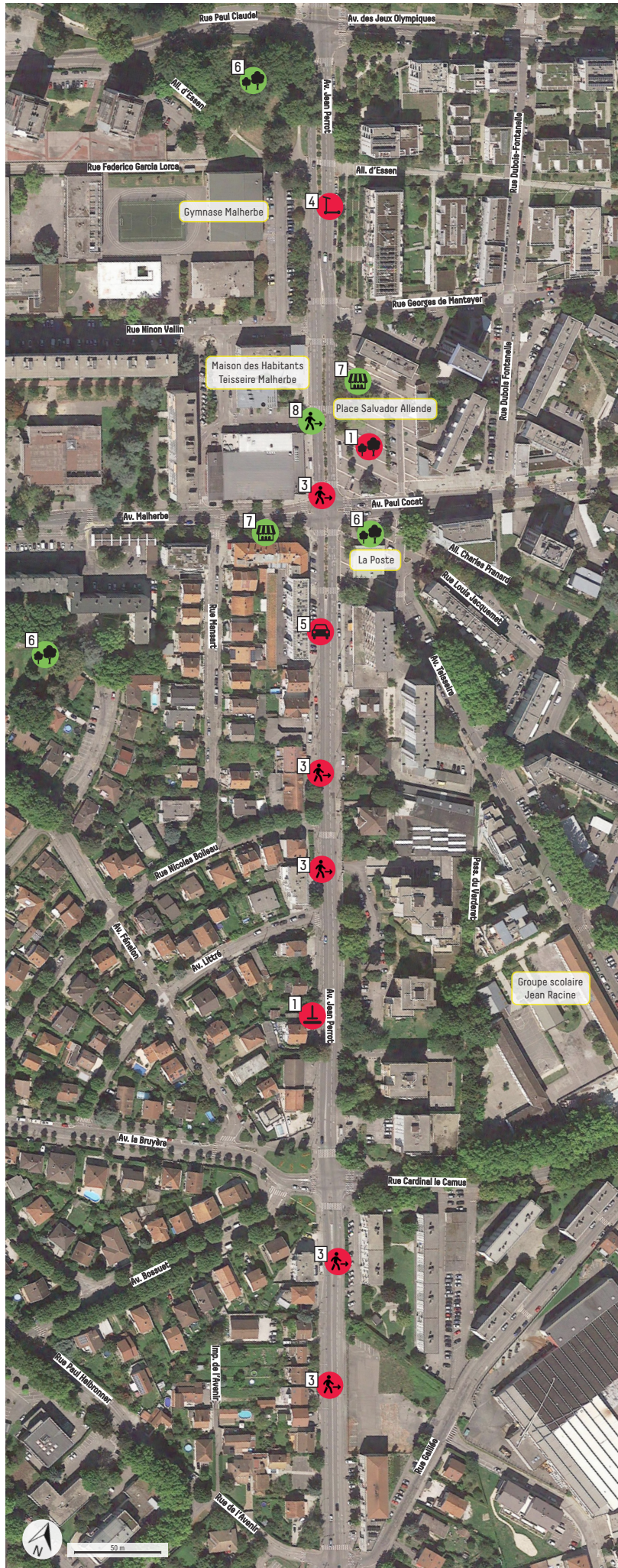
LES OPPORTUNITÉS

Les espaces végétalisés présents sur et aux abords de l'avenue Jean-Perrot sont appréciés de tous les participants. Ces espaces verts sont gage d'agréabilité et certains participants insistent sur l'importance de les entretenir et de favoriser les connexions entre les différents espaces verts au moyen de coulées vertes. [6]

Les participants notent la présence de commerces de proximité qu'ils jugent attrayants, ils souhaitent encourager l'installation et le maintien de commerces de proximité sur l'avenue Jean-Perrot, et plus particulièrement sur la place Salvador Allende. [7]

Enfin, il est demandé de fluidifier les déplacements piétons en direction de la place Salvador Allende, en aménageant par exemple une zone d'attente pour les piétons. [8]

-  Point de vigilance
-  Opportunité
-  Circulation piétonne
-  Végétalisation
-  Circulation motorisée
-  Commerces
-  Circulation trottinette
-  Sol minéral





DÉTAIL DES PROPOSITIONS

PAR TABLE



SECTEUR 1

Diabes Bleus - Avenue des Jeux Olympiques

TABLE 1

LES POINTS DE VIGILANCE

- Remontée dangereuse et à grande vitesse des forces de l'ordre (sans girophare, à contre-sens, à une vitesse supérieure à 50 km/h) tout le long de l'avenue [1]
- Ne pas oublier le trajet Perrot - Mistral : montée à vélo dans le dessin du carrefour [3]
- Carrefour dangereux à vélo [4]
- Commerces vacants sur tout le sud [6]
- Certains véhicules ne s'arrêtent pas aux feux [8]
- Fermeture de la librairie [9]
- Manque de verdure et de végétal sur tout le sud de l'avenue [10]
- Dépôt sauvage [12]
- Espaces verts présents mais minimalistes [14]
- Accès bus Bajatière vers le lycée Pierre Termier entravé par la clôture des "Jardins de la Bajatière" (résidence privée) [15]
- Présence d'un grand nombre de voitures cassées et volées dans les petites rues [16]
- Manque de commerces [17]
- Traversée des piétons / enfants [20]
- Parvis devant le centre social jugé trop minéral [22]
- Accès collège comportant un coupe gorge [24]
- Manque d'ombre pour les piétons sur tout l'axe [25]
- Trop de publicité sur l'ensemble de l'axe [26]

LES OPPORTUNITÉS

- Parc très agréable, grand, et très vert [2]
- Commerces de quartier [5]
- Espace vert et ombragé agréable permettant aussi de traverser et passer rue des Gourmets [7]
- Jardin partagé [11]
- Feu très réactif lors de l'appui sur le bouton piéton [13]
- Espace vert agréable [18]
- Parc très agréable, jeux enfants juste à la sortie de l'école [19]
- Jardin partagé (avec point apport compost) [21]
- Centre social lieu de vie [23]
- Beaucoup d'espaces verts au sein du collège [27]
- Zone plus calme pour les vélos et piétons depuis l'installation de blocs sur la route [28]
- Espace plus agréable depuis le réaménagement du parc (moins de buissons au sud-est) [29]

1 Point de vigilance

1 Opportunité



TABLE 2

LES POINTS DE VIGILANCE

- Avenue trop large [2]
- Carrefour Av. Albert 1er / Av. Jean-Perrot dangereux pour les piétons, vélos et PMR [3]
- Couloir minéral sans qualité et présence de barrières [5]
- Trottoirs encombrés sur toute l'avenue : [6]
 - » Trop d'obstacles (potelets, lampadaires, poubelles) ; réglementation = 1,40 m sans obstacles
 - » Arrêter les "passages bateaux" (qui gênent PMR, poussettes)
 - » Les trottoirs doivent être droits (on casse juste la bordure pour les voitures)
- Liaisons école Bajatière [7]
- Pas d'esprit "village" propice à la discussion, à la rencontre, aux commerces, ... Pourtant, il y a du potentiel, avec deux écoles et des parcs [9]
- Vitesse importante des voitures : dangereux à vélo [11]
- Passage vélos et piétons pour collégiens [12]
- Rues "raccourcis" [13]
- Présence de dealers [15]
- Peu visible de la route, manque de lumière [16]
- Présence de parkings sauvages sur le trottoir [17]
- Trop de feux rouges ralentissent les vélos : ça casse la fluidité. Pourquoi ne pas faire passer les feux vélos au vert dans toutes les directions et plus souvent (Idem au niveau du Auchan). (Schéma d'un carrefour vert vélo en même temps) [19]

LES OPPORTUNITÉS

- Pourquoi ne pas inverser bus et vélo au niveau de Chavant et garder la Chronovélo côté ouest tout le long de l'avenue ? Le changement pourrait se faire au niveau du rond-point du Général de Gaulle à Eybens [1]
- Vitalité commerciale [4]
- Opportunité de créer une coulée verte au niveau du parc de la Bajatière et vers la maternelle ainsi que le parc Soulage et le collège Charles Munch [8]
- Place devant le centre social [10]
- Le parc Soulage regorge d'un grand nombre d'essences d'arbres [14]
- Beaucoup d'arbres, il faudrait ça tout le long de l'axe [18]
- Pourquoi ne pas passer l'avenue en sens unique tout le long ? En instaurant un sens unique sur l'avenue Berthelot dans un sens, et dans l'autre sur l'avenue Jean-Perrot ; ce dans le but de contraindre la voiture, afin d'inciter les usagers à emprunter d'autres modes de déplacement [20]

1 Point de vigilance

1 Opportunité



SECTEUR 2

Avenue des Jeux Olympiques - Square des Maisons Neuves

TABLE 3

LES POINTS DE VIGILANCE

- Stationnement sur enrobé / sol drainant [2]
- Apaiser la vue depuis la cour de la crèche, pour "l'éloigner" de l'avenue [3]
- Place Salvador Allende jugée peu conviviale, trop minérale, sans vie, coupée par la voiture : il y a besoin d'ombre, d'activité, de favoriser les usages, afin d'activer la centralité de cette place publique [4]
- Faciliter les traversées piétonnes, casser l'effet frontière de l'axe [5]
- Voitures ventouses : plutôt mettre de la livraison / dépose minute en moins grand nombre pour les commerces uniquement [8]
- Cheminement piéton perdu (rupture avec les espaces de stationnement) [9]
- Axe très minéral et surdimensionné par rapport au trafic : l'animer avec plus de plantations [10]
- Trottoirs trop étroits [11]

LES OPPORTUNITÉS

- Potentiel poumon vert sous-utilisé : idée de faire traverser la coulée verte à travers le carrefour ? [1]
- Présence de bons commerces de proximité : à favoriser [6]
- Potentiel commercial à encourager et projeter jusque sur la place Allende [7]

1 Point de vigilance

1 Opportunité

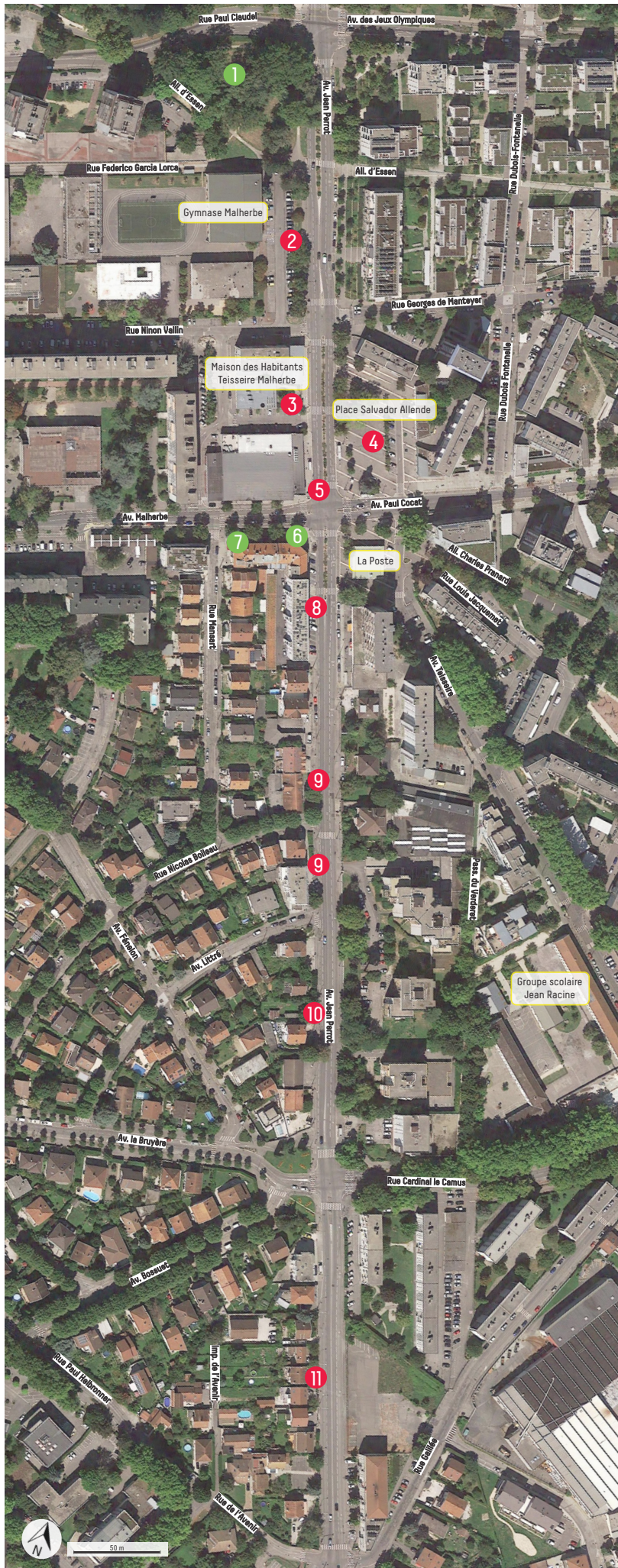


TABLE 4

LES POINTS DE VIGILANCE

- Utilisation piétons, vélos et trottinettes dangereuse [2]
- Place Salvador Allende pas conviviale, sale et dégradée [4]
- Bassines à moustiques [5]
- Dangérosité pour les piétons pour traverser [6]
- Stationnement dangereux. Trottoir au niveau de la chaussée, constituant une marche pour monter dans les commerces [9]
- Trottoir trop étroit [11]

LES OPPORTUNITÉS

- Espace vert à entretenir et à aménager [1]
- Aménager une zone d'attente pour les piétons [3]
- Place de la Poste végétalisée et agréable [7]
- Aménagement réussi [8]
- Rupture visuelle, rétrécissement [10]

1 Point de vigilance

1 Opportunité

