

PROLONGATION DE LA CHRONOVÉLO ENTRE GRENOBLE ET FONTAINE

Séquence 1 : Cours Berriat / Rue Pierre Sémard
Synthèse de l'atelier riverains

04 Juillet 2023

SOMMAIRE

CONTEXTE DE L'ÉTUDE	P.4
DÉROULÉ DE L'ATELIER	P.5
INTRODUCTION	P.6
LES GRANDS PRINCIPES DE LA CHRONOVÉLO	P.7
COURS BERRIAT	P.13
LE PONT DE L'ESTACADE	P.20
RUE PIERRE SÉMARD	P.26

CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Grenoble-Alpes Métropole, en partenariat avec les communes de Grenoble et de Fontaine, agrandit le réseau cyclable Chronovélo en reliant la piste 1 existante sur Cours Berriat (Grenoble) à La Poya (Fontaine). Chronovélo est un réseau cyclable structurant de la Métropole, caractérisé par des voies cyclables larges à double sens, séparées du trottoir et de la chaussée permettant d'allier sécurité et minimisation des conflits d'usages.

Ce nouvel axe Chronovélo structurant, s'inscrit dans la volonté de relier le centre-ville historique de Grenoble jusqu'à La Poya à Fontaine en améliorant l'espace public pour tous les modes de déplacements.

Fidèle à ses engagements en termes de participation, les collectivités, souhaitent associer largement les riverains, usagers et acteurs économiques des quartiers traversés grâce à une démarche de participation animée par alt.Urbaine tout au long de la conception

Une première phase de récolte de parole et d'information tous publics a eu lieu lors d'une réunion de lancement le 3 janvier 2023 à la Maison des Habitants (MDH) Chorier-Berriat. L'objectif de ce temps était de présenter le tracé de la Chronovélo et de compléter le diagnostic existant à travers un temps de travail en sous-groupe.

Un deuxième temps de concertation (Atelier observation guidée et vision commune) s'est ensuite tenu le 26 janvier 2023, avec les riverains de la séquence 1 : Berriat- Pierre Sépard. Lors de ce temps les participants ont été invités à participer à un atelier observation guidée.

Un troisième temps de concertation (Atelier observation guidée et vision commune) a eu lieu le 2 février 2023 avec les riverains de la séquence 2 : Place Firmin Gautier- Square du Moucherotte.

En parallèle de ces ateliers, des ateliers avec les commerçants ont également été tenus sur les deux séquences.

Un quatrième temps de concertation (Atelier design collaboratif) a eu lieu le 4 juillet 2023 à la Maison des habitants de Chorier Berriat. Cet atelier avait pour objectif de permettre aux habitants mobilisés de réagir aux premières esquisses d'aménagement sur la séquence 1 du prolongement de la Chronovélo N°1 réalisé par le bureau d'études Ingérop.



Réunion de lancement



Atelier observation guidée / vision commune



Atelier design collaboratif

DÉROULÉ DE L'ATELIER



PRISE DE CONNAISSANCE DU SCÉNARIO

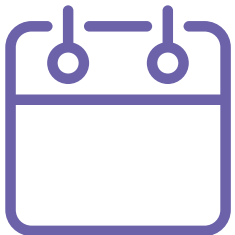


ÉVALUATION DU SCÉNARIO



ÉCHANGE SUR LE SCÉNARIO

CHIFFRES CLÉS



4
JUILLET 2023
À 18H30



2H30
HEURES



23 PARTICIPANTS

INTRODUCTION

L'atelier du 4 juillet 2023 s'est déroulé en deux parties :

La séance s'est ouverte sur la déambulation des participants autour de quatre panneaux d'exposition présentant en détail les propositions du scénario sur la séquence 1: Cours Berriat, Pont de l'Estacade, rue Pierre Sémard jusqu'à la rue Abbé Grégoire.

Les participants avaient entre leurs mains :

- 8 gommettes vertes à coller sur les éléments du projet avec lesquels ils sont d'accord.
- 8 gommettes rouges à coller sur les éléments du projet avec lesquels ils sont en désaccord.
- 8 gommettes jaunes à coller sur les éléments du projet pour lesquels ils ont besoin de précision.

La deuxième partie de l'atelier s'est déroulée en format plénière. Les panneaux ont été présentés aux participants. Les échanges se sont ensuite ouverts autour des sujets pointés en rouge et en jaune.

Le présent document est une synthèse des échanges qui ont eu lieu lors de cet atelier design collaboratif.

Au total, 55 gommettes vertes ont été collées, 18 gommettes jaunes et 30 gommettes rouges.

LES GRANDS PRINCIPES DE LA CHRONOVÉLO

RÉSUMÉ DES ÉCHANGES SUR LES PRINCIPES DE LA CHRONOVÉLO

LES PRINCIPES DE LA CHRONOVÉLO

A LES CONSTATS ACTUELS

- Une **traversée complexe**, des aménagements **non continus**, souvent **peu sécurisés et peu lisibles**
- Des **espaces publics vieillissants**, **peu confortables** pour les piétons avec **peu de végétation**
- Des **problématiques de cohabitation entre modes de transport**
- Des **pôles de vie** actifs et dynamiques mais **peu mis en valeur**
- Des **pôles d'échanges** d'importance (Poya, Gare de Grenoble) mais **peu reliés entre eux**
- De nombreux **équipements scolaires, universitaires et culturels** mais **peu accessibles en modes doux**

B OBJECTIFS DU PROJET

1- PROLONGER LA CHRONOVÉLO N°1 POUR POUVOIR TRAVERSER TOUTE L'AGGLOMÉRATION D'EST EN OUEST

2- RÉAMÉNER L'ESPACE PUBLIC POUR MIEUX RÉPARTIR L'ESPACE ALLOUÉ À CHACUN DES DÉPLACEMENTS :



Plus de place pour les piétons



Plus de place pour les cycles / modes doux avec des aménagements adaptés

3- ACCOMPAGNER LES ÉVOLUTIONS EN COURS :



Augmentation de l'usage du vélo



Augmentation de la pratique de la marche



Diminution de l'usage de la voiture



Une stagnation de l'usage des transports en commun

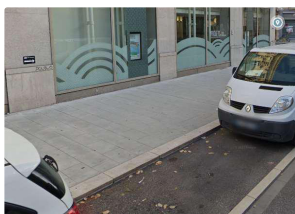
LES PRINCIPES DE LA CHRONOVÉLO

C LES GRANDES ACTIONS DU PROJET

AMÉLIORER LE CONFORT DES PIÉTONS



PROPOSER DU MOBILIER URBAIN pour faire des pauses



AUGMENTER LA TAILLE DES TROTTOIRS



VÉGÉTALISER LES RUES

AMÉLIORER LE CONFORT DES CYCLISTES PAR LA CHRONOVÉLO



UNE DOUBLE VOIE CYCLABLE SÉPARÉE DE LA CHAUSSÉE ET DU TROTTOIR, pour pouvoir pédaler en sécurité



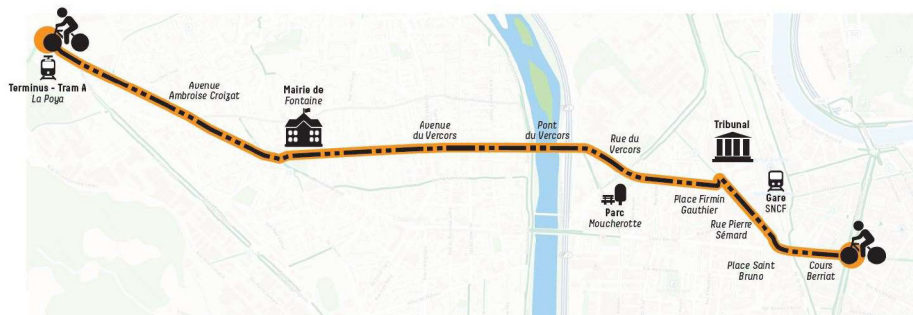
UNE SIGNALÉTIQUE DÉDIÉE : Indication de direction, d'intersection de passages piétons



DES SERVICES : cartographie du quartier, plan du réseau Chronovélo, espace de repos...

D LE TRACÉ

D'autres tracés ont été étudiés : le tracé par Aristide Briand / Cours Berriat le long du tramway. Il est plus complexe techniquement et réglementairement à mettre en oeuvre et nécessite des études plus poussées et ne pourra se concrétiser dans la même temporalité.



Le tracé de la Chronovélo entre le Cours Berriat et La Poya

POURQUOI CE TRACÉ ?

Ce tracé a été retenu pour plusieurs raisons :

- Il relie directement les deux centres-villes de Grenoble et de Fontaine
- Il dessert un grand nombre d'équipements scolaires : un collège, deux écoles et l'école de commerce
- Il se connecte à plusieurs pôles d'échanges : la gare de Grenoble (au niveau de l'école de commerce) et le pôle de La Poya
- Il permet d'assurer une connexion avec la Chronovélo n°2 et avec les berges du Drac
- Il dessert plusieurs gros secteurs d'emplois et pôles économiques : la gare, la Presqu'île, le centre-ville de Fontaine, la future ZAC du Vercors, la zone des Vouillands
- Sur Fontaine, une piste cyclable bidirectionnelle a été étudiée dans le cadre du réaménagement de l'avenue du Vercors

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Le projet présenté est en phase d'études préliminaires. Cette phase consiste à la production des premiers plans, les gabarits des différentes voies sont vérifiés (piste cyclable, trottoirs, voiries). A ce stade, les plans ne sont pas encore très précis, des zones restent encore à travailler comme par exemple le fonctionnement des carrefours. Ces éléments vont être précisés en phase avant-projet (AVP). Cette phase détermine le plan définitif du projet (l'implantation du mobilier, des aires de livraisons, etc.). La phase AVP commencera durant l'été ou début septembre 2023

STATIONNEMENTS

Qu'entend-on par diminution de l'usage de la voiture ? Est-ce un objectif ou un constat ?

Quelques participants ont fait remarquer qu'une donnée supplémentaire doit être introduite à ces différents constats : le nombre de possession de véhicules par ménage. Les participants ont fait remarquer que selon les données de l'INSEE, la possession de véhicules ne bouge pas et stagne depuis 10 ans (environ 63% de possession des ménages). Dans ces statistiques de l'INSEE, aucune distinction n'est faite entre le profil des usagers (étudiants, personnes âgées, familles avec 3 ou 4 enfants...). [Les sources de ces données n'ont pas été données, ni vérifiées à ce jour.]

C'est un constat de manière générale, on voit que progressivement le trafic de transit dans le secteur Berriat est en diminution, il est aujourd'hui reporter principalement sur les grands axes de type autoroute et rocade. Aujourd'hui le trafic présent sur le Cours Berriat est essentiellement un trafic de desserte locale.

Combien de stationnements au total sont supprimés sur le projet ? Ces places vont-elles être compensées ?

Quelques participants souhaitent que les données sur les études de stationnement et les études de circulation soient présentées lors de la prochaine réunion de concertation.

Certains participants ont fait remarquer qu'aujourd'hui, peu de stationnements privés sont possibles dans certains îlots et certains immeubles du quartier car ils n'ont pas été prévus dans la législation lors de leur construction. Les places supprimées sur l'espace public entraînent donc indirectement l'obligation des habitants du quartier à louer des garages privés, mais dont certains n'en n'ont pas forcément les moyens financiers.

Le quartier Berriat Nord avec la rue du Vercors et la rue René Thomas va passer en zone de stationnement payant. Cette mise en stationnement payant des places de stationnement va entraîner une rotation des places de stationnement aujourd'hui utilisées par les véhicules ventouses de la gare.

Sur l'ensemble du tronçon de la séquence 1 (rue du Vercors, rue Pierre Sémard, Cours Berriat) 110 places de stationnement sont aujourd'hui présentes (aires de livraisons et places PMR comprises). Le projet prévoit le maintien d'une trentaine de places sur l'ensemble de la séquence 1 (aires de livraisons et PMR comprises).

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

CHRONOVELO

Certains participants souhaiteraient que dans les stations Chronovélo des points d'eau soient installés.

Sur la séquence 1, il n'est pas encore déterminé si une station Chronovélo sera installée vu qu'une station est déjà présente sur la rue Rey. C'est un point qui reste encore à étudier.

Plusieurs participants ont exprimé que sur la partie Ouest du Cours Berriat, les passages piétons et les traversées piétonnes ne sont pas marqués sur la Chronovélo.

Plusieurs participants souhaiteraient que ces traversées soient mieux marquées et plus lisibles pour les cyclistes. De plus, ils ont fait remarquer que les marquages Chronovélo sont peu explicites et leur signification sont indiqués nulle part

Sur la Chronovélo, un marquage cycle indique les traversées piétonnes. Ces règles de marquage sont expliquées sur les stations Chronovélo. Des remontées habitantes ont été effectuées à la Métropole par rapport aux traversées piétonnes sur les Chronovélo. Ces traversées piétonnes font l'objet actuellement de réflexion au sein de la métropole.

Les marquages sur la portion Est du Cours Berriat réaménagé n'ont pas été mis en place car l'idée était d'avoir un apaisement de la rue et non plus quelque chose de très routier avec les bandes blanches, les traversées piétonnes. Le piéton est prioritaire on doit le laisser passer.

Sur la séquence étudiée aujourd'hui, l'idée est d'aménager des îlots refuges c'est-à-dire un espace piéton sécurisé entre la piste cyclable et la voie de circulation qui permettra aux piétons de traverser en plusieurs fois la voie de

circulation et la piste cyclable.

Quelques participants ont fait remonter la volonté d'avoir des toilettes publiques.

TRAVAUX

Quand auront lieu les travaux ?

L'idée est de commencer les premiers travaux en octobre 2024. Il n'est pas encore déterminé de quel côté les travaux vont commencer : rue du Vercors ou Cours Berriat. La Métropole et la ville sont plutôt favorables au commencement des travaux sur la rue du Vercors car l'aménagement est plus simple que sur le Cours Berriat notamment à cause du passage sous la voie ferrée qui demande des études plus poussées.

CONCERTATION

Quelques participants ont fait remonter que ce projet n'est pas une véritable concertation, où les habitants ne sont pas maîtres des décisions qui sont prises. L'union de quartier demande que les habitants soient présents dans le comité de pilotage (COPIL). Selon eux, il n'y a de véritables concertations que si les habitants sont au comité de pilotage, cela ne veut pas dire qu'ils décident car c'est les élus qui décident.

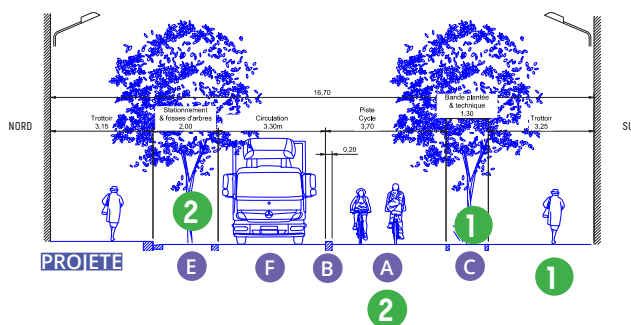
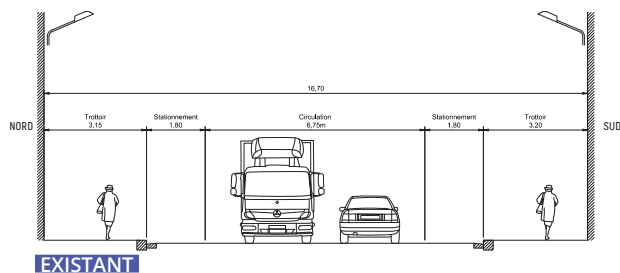
LE COURS BERRIAT

RÉSUMÉ DES ÉCHANGES SUR LA PROPOSITION DE RÉAMÉNAGEMENT DU COURS BERRIAT

LE COURS BERRIAT

RÉPARTITION DES GOMMETTES DES PARTICIPANTS

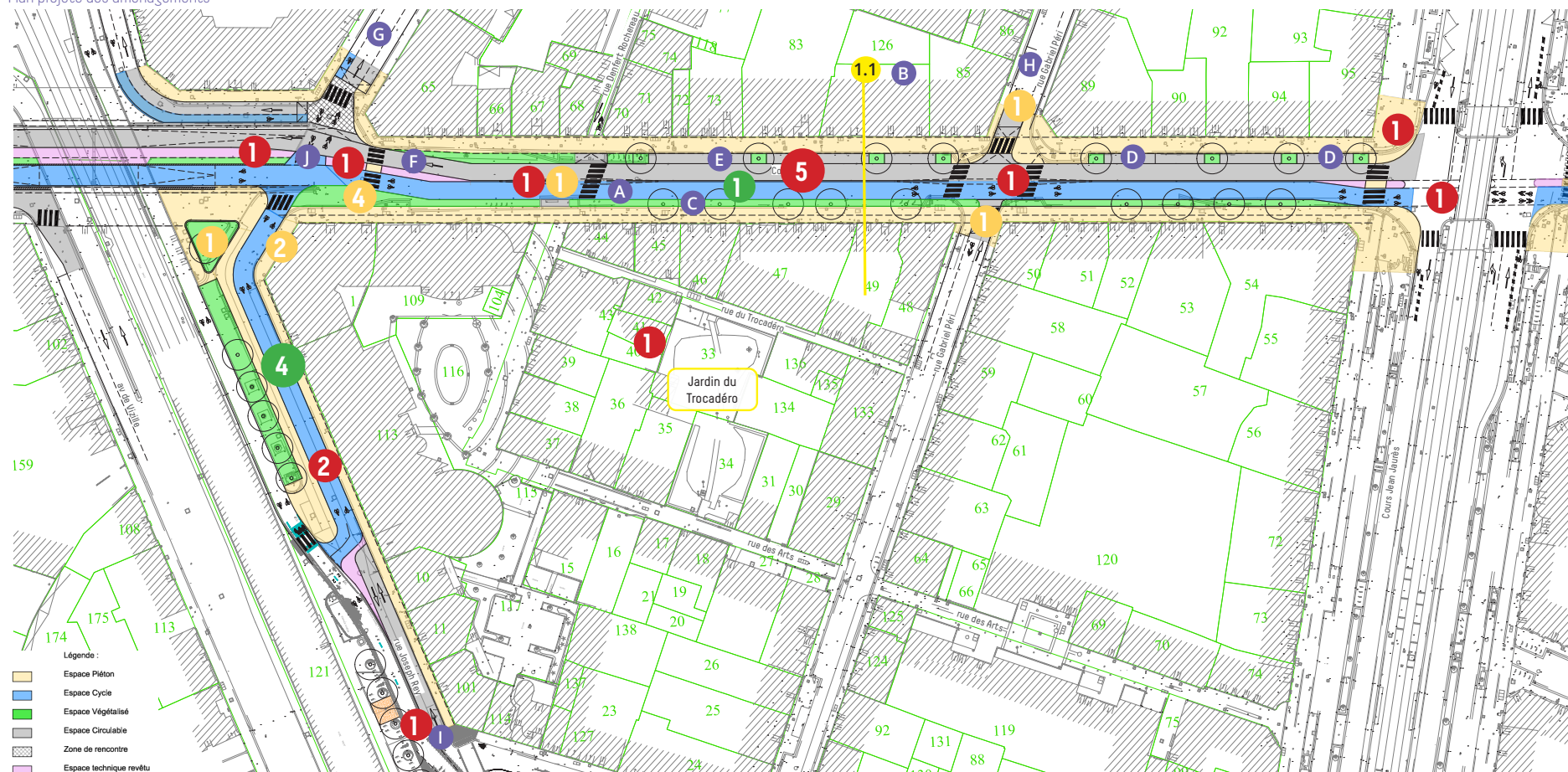
1.1 Coupe 1.1 : Séquence Est du cours Berriat



Légende des gommettes :

- ? Eléments avec lesquels les participants sont d'accord.
- ? Eléments avec lesquels les participants sont en désaccord.
- ? Eléments pour lesquels les participants ont besoin de précision.

Plan projeté des aménagements



LE COURS BERRIAT

RÉPARTITION DES GOMMETTES DES PARTICIPANTS

Légende des gommettes :

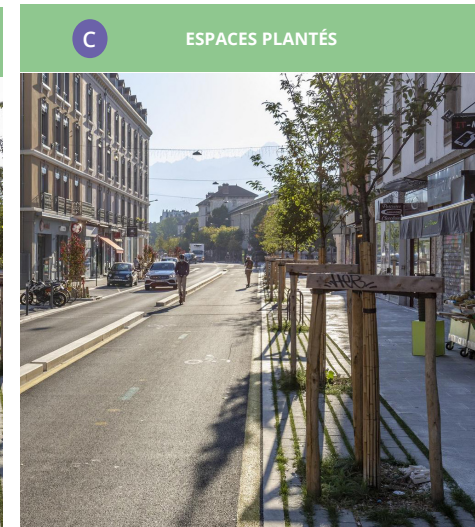
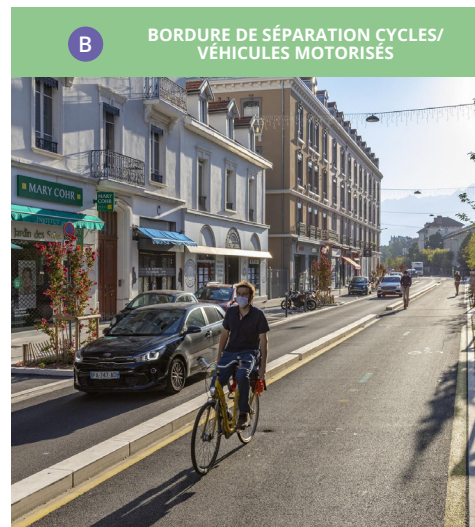
- Éléments avec lesquels les participants sont d'accord.
- Éléments avec lesquels les participants sont en désaccord.
- Éléments pour lesquels les participants ont besoin de précision.

AMÉNAGEMENT

- Création d'une bidirectionnelle cycles au Sud
- Séparation des cycles et des véhicules motorisés par une bordure
- Création d'espaces plantés aux abords des trottoirs (plantation d'arbres) pouvant servir de terrasses
- Mise en place de places de livraisons à proximité des commerces au Nord
- Mise en place de quelques stationnements et plantation d'arbres sur le Cours Berriat

MODIFICATION DE SENS DE CIRCULATION

- Mise en sens unique du Cours Berriat
- Mise en sens unique d'une partie de la rue Denfert Rochereau
- Inversion du sens de circulation d'une partie de la rue Gabriel Péri
- Mise en impasse de la partie Nord de la rue Joseph Rey
- Suppression du carrefour à feux Cours Berriat / rue Joseph Rey / rue Denfert Rochereau



LES PRINCIPALES PROPOSITIONS ISSUES DE LA CONCERTATION



▶ Fluidifier et apaiser la circulation automobile



▶ Sécuriser les trajets vélos et piétons (trottoirs larges, voie vélos continue...)



▶ Installer plus d'arceaux vélos



▶ Végétaliser le cours Berriat



▶ Installer plus de mobiliers urbains pour s'arrêter



▶ Redynamiser les commerces



▶ Ajouter des places de livraisons à proximité des commerces



▶ Mettre en valeur les façades (ravalement des façades)

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

ACCÈS RIVERAINS

Comment vont accéder les personnes qui ont un garage dans la rue Joseph Rey ?

La rue sera aménagée sans issue à double sens et réservée aux riverains pour l'accès à leur garage. L'aménagement de la rue Joseph Rey sera repris pour permettre l'entrée et la sortie des véhicules des garages.

CHRONOVÉLO

Les largeurs de Chronovélo sont-elles standard ?

Une largeur standard de Chronovélo est de minimum 3m, cependant cette largeur est adaptée en fonction des profils des rues. Aujourd'hui, la largeur de la Chronovélo côté Est réaménagée du Cours Berriat est à 3,5m. Sur le Cours Berriat Ouest et la rue Pierre Sépard il y a une volonté d'avoir une largeur de 3,5m. Sur la rue du Vercors la largeur est réduite à 3m car les flux cycles sont moins importants de part le partage des cyclistes entre Fontaine et la Presqu'île. Les largeurs sont aussi dessinées en fonction de l'urbanisme existant : le Cours Berriat est une voie assez large alors que la rue du Vercors est moins large.

Certains participants ont fait remonter une vigilance sur les sous dimensions de certaines largeurs de Chronovélo. Ils ont donné l'exemple de la Chronovélo au niveau de Chavant, les cyclistes aujourd'hui ne savent plus où se mettre pour attendre au croisement.

Au niveau des croisements et des attentes aux feux, des réflexions vont être menées pour avoir un sas d'attente un peu plus large que la largeur de la

Chronovélo, pour assurer le stockage de cyclistes.

REPORT MODAL ET CHANGEMENT DES SENS DE CIRCULATION

Certains participants ont fait remonter l'inquiétude de passer le Cours Berriat en sens unique et du report modal dans les rues adjacentes que cela pourrait procurer.

Selon certains participants, la mise en sens unique du cours Berriat entraînerait un report de circulation dans des rues adjacentes peu larges et déjà surchargées aujourd'hui comme la rue d'Alembert, la rue Nicolas Chorier. Certains participants souhaitent la mise à l'étude du débouché des véhicules sur le Cours Jean Jaurès pour que le report de circulation de la partie Sud du Cours Berriat ne soit pas renvoyé dans des petites rues.

Plusieurs participants ont fait part aujourd'hui de la saturation de la rue Nicolas Chorier et de son amplification à l'avenir suite à la mise en sens unique du Cours Berriat.

Des comptages et des études de circulations ont été menés par le bureau d'études Transitec sur le report de circulation suite au passage en sens unique du Cours Berriat. Des hypothèses sont établies de répartition des flux des automobilistes. Aujourd'hui, le trafic du Cours Berriat est essentiellement du trafic de desserte locale, le trafic de transit est peu important, or c'est le trafic de transit qui est concerné par le report de circulation.

Que devient le sens de circulation de la rue Gabriel Péri sur la portion entre la rue Raymond Bank et la rue Félix Viallet ?

Le sens de circulation sur cette portion ne change pas. Le sens de circulation actuel est maintenu.

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Pourquoi passer le Cours Berriat en sens unique sur cette portion alors que sur sections et largeurs équivalentes sur Fontaine, les deux sens de circulation automobiles sont maintenus sur l'avenue du Vercors ? Est-ce que la mise en sens unique du Cours Berriat vaut les 20% supplémentaires de trafic automobile sur la rue Nicolas Chorier ?

On ne peut pas comparer le cours Berriat de Grenoble avec l'avenue du Vercors à Fontaine car nous n'avons pas le même volume de piétons, de cyclistes et le même fonctionnement de rue. Les profils de rue ne sont pas calqués de la même manière d'une rue à une autre, même à largeur équivalente, il faut prendre en compte l'environnement.

Où iront ensuite les personnes venant du Cours Berriat en sens unique ?

Ils prendront soit la rue Pierre Sépard soit l'Avenue de Vizille.

Certains participants ont fait remonter le problème de circulation sur l'avenue de Vizille.

L'aménagement de l'entrée de la rue de Vizille va être repris. Aujourd'hui il y a des livraisons, du stationnement anarchique. L'aménagement va être repris pour restituer des places de livraisons utiles aux commerces et revoir le trottoir pour que la traversée piétonne soit maintenue.

FAÇADES DES BÂTIMENTS

Quelques participants ont fait remonter que les façades de certains immeubles du Cours Berriat sont vétustes et vieillissantes. Des projets de reconstructions, destructions d'immeubles, sont-ils prévus ? Des

demandes de la ville de ravalement de façades ?

Un des participants partage le fait que la priorité pour le quartier Berriat et le nettoyage des tags et non l'aménagement d'une Chronovélo.

Il n'y a pas de projets immobiliers de prévu sur le projet.

Réponse GAM/ ville sur les demandes de la ville sur les ravalements de façades

VÉGÉTATION

Pourquoi sur le Cours Berriat, l'alignement d'arbres au Sud n'est-il pas prolongé ? Cette porte d'entrée sur le centre-ville est aujourd'hui très minérale.

Certains participants souhaitent planter un arbre au niveau de l'actuelle jardinière située entre la rue Joseph Rey et la voie SNCF

Sur cet espace, il n'y a pas de possibilité de planter des arbres à cause des réseaux présents en souterrains.

Pour la jardinière, il est peut-être possible de planter un arbre, les études doivent être encore affinées. Il y avait une volonté de maintenir cette jardinière car elle permet de canaliser le flux piéton et éviter qu'il ne soit en contact direct avec les flux cycles. Il y a cependant une volonté de renforcer la végétalisation de ce triangle.

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

AMÉNAGEMENTS

Certains participants ont fait remarquer que les îlots refuges piétons créés entre la piste cyclable et la voie de circulation sur Chavant sont jugés dangereux dû à leur débordement sur la piste cyclable.

Sur la séquence Berriat, l'idée est plutôt de mettre du marquage pour délimiter les îlots refuge et non des bordures.

L'oreille du trottoir sur le croisement entre le cours Berriat et le cours Jean Jaurès sera-t-elle élargie ?

Oui elle sera élargie. Les plans actuels sont une première esquisse. Il faut également confirmer cela avec les services de secours notamment sur les traversées et les retournements sur les plateformes de tramway. C'est un espace qu'il faut retravailler notamment car il y a des besoins en livraisons assez importantes au niveau de ce carrefour.

Quelques participants ont fait part que l'angle était assez obtus pour tourner à vélo avec un enfant au niveau de la rue Joseph Rey.

Une vigilance a été soulevée par un participant sur le carrefour entre le cours Berriat et la rue du 4 septembre/ la rue Denfert Rochereau, pour les vélos qui vont arriver à ce carrefour et qui vont partir dans une de ces rues ils vont devoir traverser le cours Berriat avec des voitures qui vont aller potentiellement aller un peu vite notamment avec la suppression des feux. Avez-vous pensé à la mise en place de dos d'âne, de céder le passage, etc. ?

La priorité n'a pas encore été fixée entre cycles ou voitures. La règle est de

donner la priorité à la piste cyclable par rapport à la voie de circulation. A certains endroits cette règle fait exception, car c'est trop dangereux pour les cycles, donc les régimes de priorité sont changés.

Dans le carrefour, une surlargeur va nous permettre de gérer un sas d'attente c'est-à-dire que le cycliste qui vient de Cours Berriat et qui veut prendre la rue du 4 septembre ou la rue Denfert Rochereau aura un sas d'attente.

La géométrie sous le passage sous les voies SNCF, la voie de circulation sera un peu décalée par le Nord et il n'y aura pas un alignement de la voie de circulation comme on peut l'avoir aujourd'hui. La voie véhicule va être un peu débordée sur sa droite.

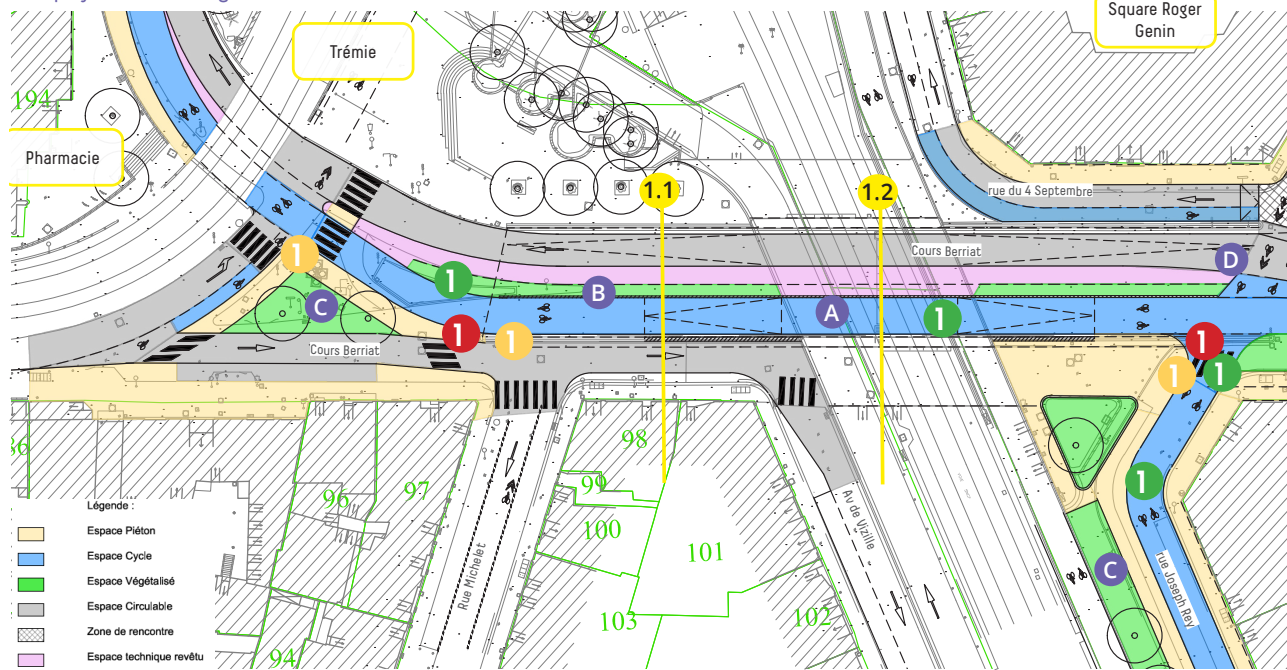
LE PONT DE L'ESTACADE

RÉSUMÉ DES ÉCHANGES SUR LA PROPOSITION DE RÉAMÉNAGEMENT DU PONT DE L'ESTACADE

LE PONT DE L'ESTACADE

RÉPARTITION DES GOMMETTES DES PARTICIPANTS

Plan projeté des aménagements



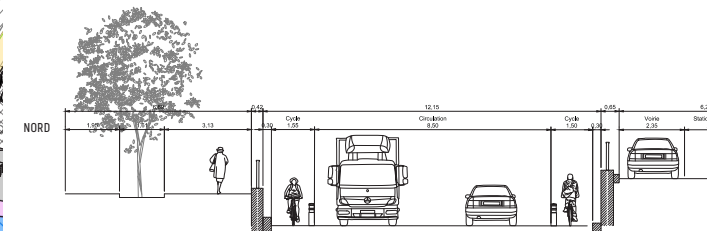
AMÉNAGEMENT

- A** Création d'une bidirectionnelle cycles au Sud
- B** Séparation des cycles et des véhicules motorisés par une bande végétalisée et technique
- C** Végétalisation des abords de la Chronovélo

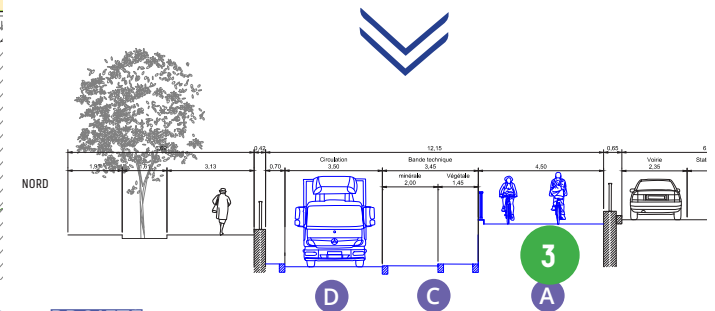
MODIFICATION DES SENS DE CIRCULATION

- D** Mise en sens unique du cours Berriat

1.1 Coupe 1.1 : Séquence Ouest du Cours Berriat



EXISTANT



PROJETE

Légende des gommettes :

- ?** (vert) Eléments avec lesquels les participants sont d'accord.
- ?** (rouge) Eléments avec lesquels les participants sont en désaccord.
- ?** (jaune) Eléments pour lesquels les participants ont besoin de précision.

LE PONT DE L'ESTACADE

RÉPARTITION DES GOMMETTES DES PARTICIPANTS

CONNEXION DES CHRONOVÉLOS N°1 ET 2



Légende

- ←→ Chronovélo n°1
- ←→ Chronovélo n°2
- ↔ Liaison prioritaire entre les deux Chronovélo
- ↔ Liaison secondaire entre les deux Chronovélo

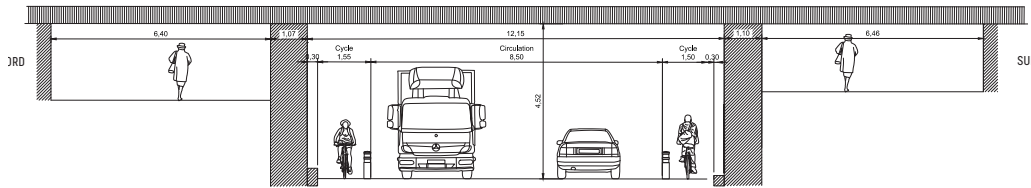
- E** Connexion principale entre la Chronovélo n°1 et 2 par la rue Joseph Rey
- F** Des liaisons secondaires possibles par la rue Pierre Sépard/ trémie et la rue du 4 septembre

LE PONT DE L'ESTACADE

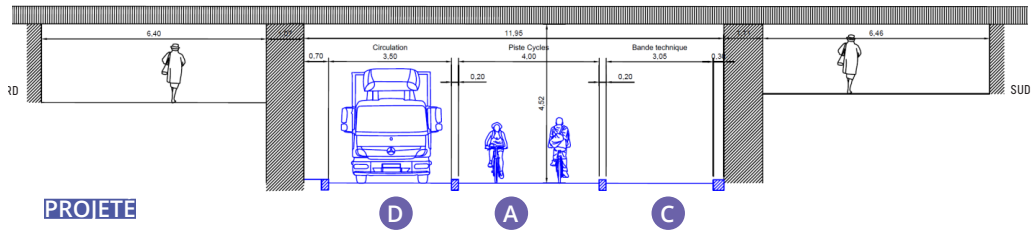
RÉPARTITION DES GOMMETTES DES PARTICIPANTS

2 SCÉNARIOS POUR LE PASSAGE DE LA CHRONOVÉLO SOUS LE PONT SNCF

SCÉNARIO A 1.2



EXISTANT



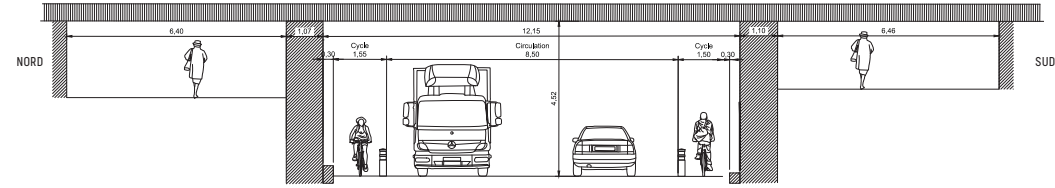
PROJETE

AMÉNAGEMENT

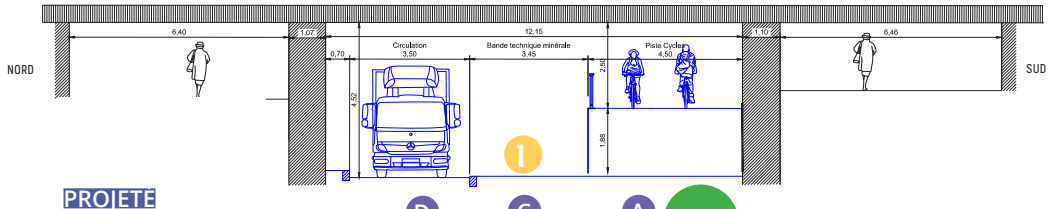
A Les cycles descendent et remontent sous le pont

4

SCÉNARIO B 1.2



EXISTANT



PROJETE

AMÉNAGEMENT

A Remblaiement du pont pour les cycles pour un meilleur confort pour les cyclistes

10

Légende des gommettes :

- ? Eléments avec lesquels les participants sont d'accord.
- ? Eléments avec lesquels les participants sont en désaccord.
- ? Eléments pour lesquels les participants ont besoin de précision.

LES PRINCIPALES PROPOSITIONS ISSUES DE LA CONCERTATION

▶ Adoucir la pente sous le pont SNCF, pour faciliter la pratique du vélo pour tous **A**

▶ Sécuriser, rendre lisibles et visibles les parcours des différents modes (signalétique, séparation des flux...) **A**
B

▶ Donner au croisement Cours Berriat / rue Pierre Sémard un caractère de porte du centre ville

▶ Faciliter la liaison avec la Chronovélo N°2 **E**
F

▶ Végétaliser et déminéraliser **C**

▶ Créer des espaces ludiques, de pause, de rencontre (mobilier urbain, fontaines..)

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

AMENAGEMENT

Qu'est-ce que la bande technique présente sous le pont ?

Sous le pont SNCF, une bande technique va être mise en place qui pourra être partiellement végétalisée aux abords du pont. Cette bande permet d'avoir une surlargeur pour le passage des véhicules de secours, la circulation en cas de véhicules en panne, et le curage de caniveaux qui sont présents en bas du pont sans avoir à perturber la circulation, etc.

Sous le pont SNCF, la partie piétonne sur cours Berriat va-t-elle être réaménagée ?

Il n'est pas prévu de réaménager les espaces piétons sous le pont, ni les espaces piétons sous la trémie qui longent le tram.

Vers la trémie et le passage au niveau de l'avenue des magnolias il est prévu de faire du marquage pour délimiter un espace cycle, espace piéton. Au niveau des magnolias l'espace cycle et piétons ne peut pas être différencié car l'espace n'est pas assez large. Cependant après ce passage, les flux seront différenciés car l'espace le permet mais ça ne sera pas un aménagement complet ça sera sous forme de marquage.

Certains participants ont donné l'exemple du marquage et de la signalétique de différenciation de flux sur le boulevard Jean Pain qui est selon eux réussi et permet d'indiquer et comprendre clairement quels usagers doit être sur quel espace. Certains participants ont fait remonter la volonté de généraliser cette signalétique et marquage sur le côté Est de la voie de train, car aujourd'hui pas mal de piétons empruntent la Chronovélo n°2 pour se rendre à la gare.

Pourquoi avoir hésité entre les deux scénarios du passage de la Chronovélo sous le pont SNCF ?

Quelques participants ont fait remarquer que la pente du pont SNCF, ne peut être remontée par des enfants, adolescents et personnes âgées à vélo.

Il y a des questions financières pour ces ouvrages de franchissement. Soit on reste sur des aménagements assez simples avec une reprise de revêtement, où les vélos restent sur la chaussée actuelle et avec la topographie actuelle. Il n'y a donc pas de modification d'ampleur sur l'ouvrage.

Le scénario 2, implique un remblaiement du passage sous le pont SNCF, donc une modification de l'ouvrage qui nécessite une étude d'ouvrage qui reste à mener.

Certains participants ont exprimé une volonté d'avoir plus d'éclairage nocturne sous le passage du pont SNCF.

Une reprise de la totalité de l'éclairage public va être réalisée sur l'ensemble du projet.

Certains participants ont fait remonter une vigilance quant aux conflits entre les cycles et les piétons au croisement entre la rue Michelet et le Cours Berriat car le flux de vélos venant de la rue Pierre Sémard est assez important.

LA RUE PIERRE SÉMARD

RÉSUMÉ DES ÉCHANGES SUR LA PROPOSITION DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE PIERRE SÉMARD

RUE PIERRE SÉMARD

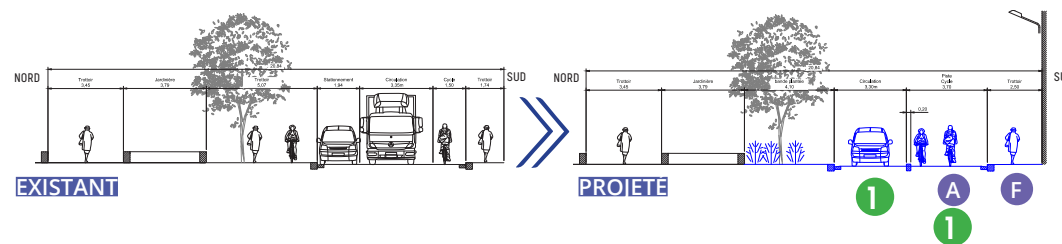
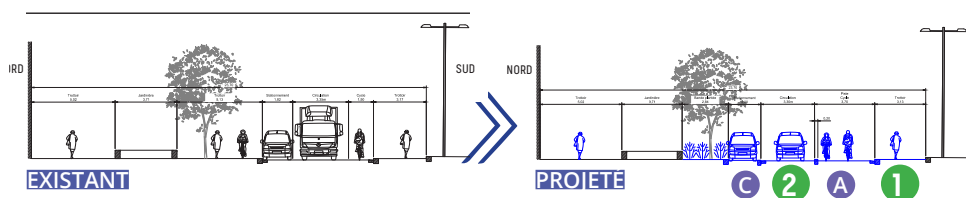
RÉPARTITION DES GOMMETTES DES PARTICIPANTS

Légende des gommettes :

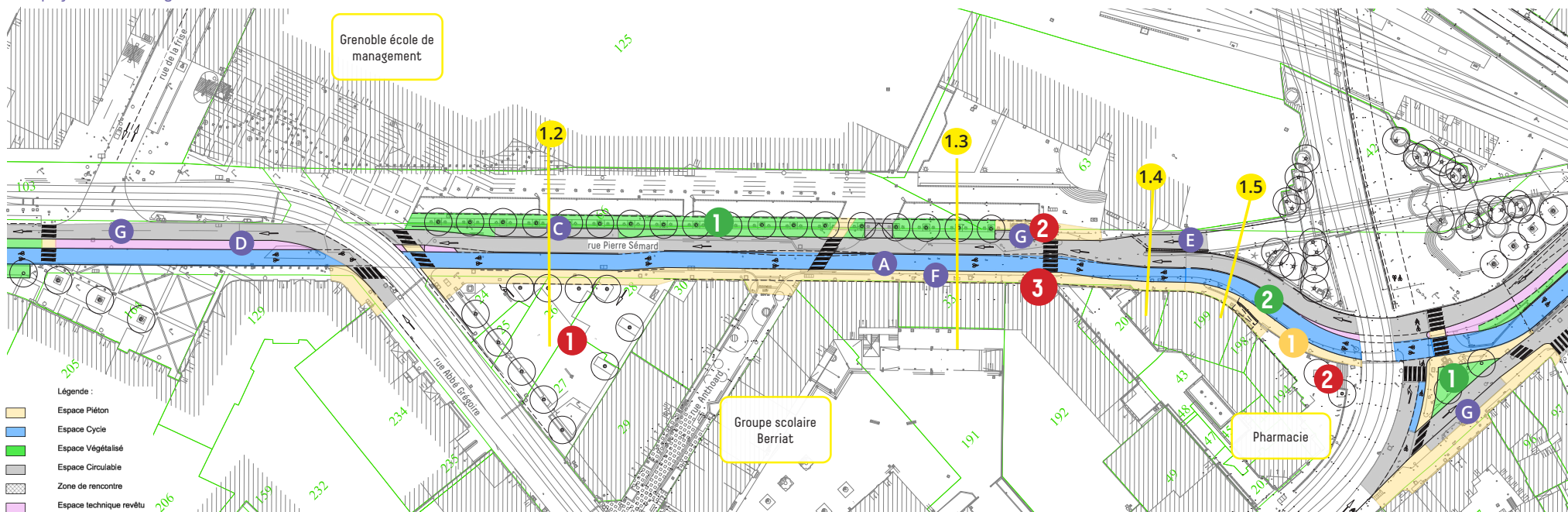
- ? Eléments avec lesquels les participants sont d'accord.
- ? Eléments avec lesquels les participants sont en désaccord.
- ? Eléments pour lesquels les participants ont besoin de précision.

1.2 Coupe 1.2 : Séquence Ouest de la rue Pierre Sémard

1.3 Coupe 1.3 : Séquence Centre de la rue Pierre Sémard



Plan projeté des aménagements



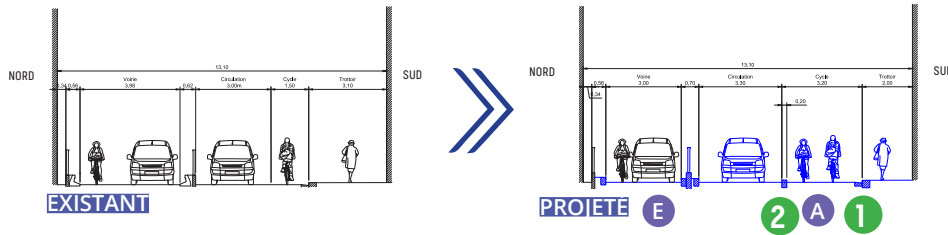
RUE PIERRE SÉMARD

RÉPARTITION DES GOMMETTES DES PARTICIPANTS

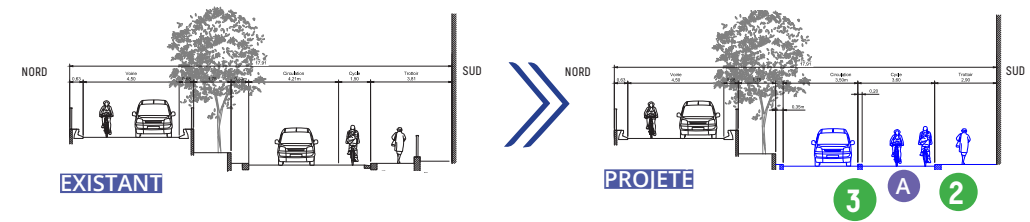
Légende des gommettes :

- ? Eléments avec lesquels les participants sont d'accord.
- ? Eléments avec lesquels les participants sont en désaccord.
- ? Eléments pour lesquels les participants ont besoin de précision.

1.4 Coupe 1.4 : Séquence Est de la rue Pierre Sémard



1.5 Coupe 1.5 : Entrée rue Pierre Sémard

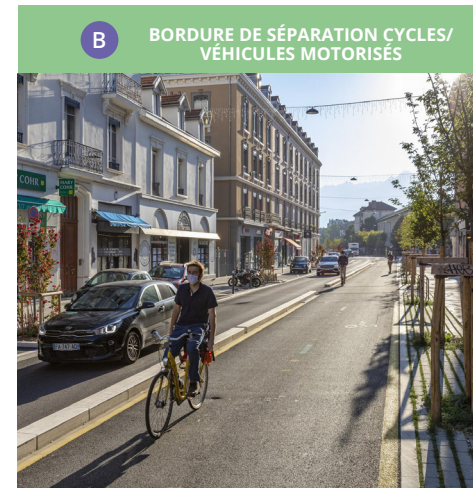


AMÉNAGEMENT

- A Création d'une bidirectionnelle cycles au Sud
- B Séparation des cycles et des véhicules motorisés par une bordure
- C Mise en place de places de livraisons à proximité des commerces
- D Mise en place de la place de convoyeur de fond
- E Réduction à 3m du débouché de la voie de l'autopont
- F Elargissement du trottoir à l'Est de la rue Pierre Sémard
- G Déplacement des aires de livraisons et de place PMR (laboratoire d'analyses, kinés, pharmacie)

MODIFICATION DES SENS DE CIRCULATION

- Mise en double sens de la rue de la Frise



LES PRINCIPALES PROPOSITIONS ISSUES DE LA CONCERTATION



- ▶ Sécuriser les mobilités douces vers la place Robert Schuman, la Presqu'île et la rue Abbé Grégoire A



- ▶ Améliorer et rendre accessible les trajets piétons (élargir les trottoirs..) F



- ▶ Réorganiser le carrefour routier Abbé Grégoire/ Pierre Sémard



- ▶ Ajouter des places de livraisons à proximité des commerces C



- ▶ Maintien des places de livraison et PMR (laboratoire d'analyses, kinés, pharmacie) G



- ▶ Déminéraliser et végétaliser le parvis de l'école de commerce (GEM)



- ▶ Sécuriser les trajets cycles et piétons à l'entrée de la rue Pierre Sémard E
A



- ▶ Installer plus d'arceaux à vélo



- ▶ Végétaliser la rue Pierre Sémard

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

AMÉNAGEMENT

Il y aura-t-il une différenciation vélo/ voie de circulation sur l'entrée de la rue Pierre Sépard car actuellement c'est assez dangereux ?

Oui il y aura bien une bordure qui séparera les cycles de la voie de circulation. Il n'y aura également plus de stationnement dans la montée de la rue Pierre Sépard.

Comment sera la distinction entre le trottoir et la piste cyclable ? Est-ce que c'est de plain-pied, une marche ?

Quelques participants ont fait remarquer qu'aujourd'hui pas mal d'enfants circulaient sur ce trottoir pour leur trajet domicile/école

Les profils ne sont pas dessinés précisément mais l'idée est d'avoir entre le trottoir et la piste cyclable une bordure. La Métropole a pris en compte les flux piétons qui sont assez importants pour élargir ce trottoir en gagnant 50 cm. L'utilisation de l'allée piétonne derrière la pharmacie est aussi un bon itinéraire plus large et plus sécurisé.

Aujourd'hui la rue Sépard est en double sens à partir de cet endroit rue de la frise. L'accès sera supprimé ?

Oui cela ne sera plus possible. Le changement de sens se fera au niveau de la place Firmin Gautier. Lorsque vous venez de la rue d'Esclangon, au niveau de la place Firmin Gautier, il faudra tourner à droite.

Pourquoi ne serait-il pas possible d'accéder depuis la Chronovélo à la rue de la Frise puisqu'il y a des carrefours à feux ?

C'est un des points à retravailler lors de la phase avant-projet. Il est prévu de

mettre en place un feu pour que les vélos puissent rejoindre la rue de la frise en venant du Nord ou du Sud.

TRAVAUX

Pendant la durée des travaux, les garages seront-ils accessibles ?

Pendant la durée des travaux, les accès riverains seront maintenus. Quand il y a des travaux, l'accessibilité riveraine est toujours maintenue c'est-à-dire que les personnes qui ont des garages peuvent toujours y accéder. Certains jours de travaux l'accès sera peut-être interdit notamment lors de la réalisation des enrobés, mais les riverains seront prévenus assez en amont.

SORTIE DE VÉHICULES / CHRONOVÉLO

Quelques participants ont fait remonter que beaucoup de desserte de véhicules vont accéder sur la Chronovélo. Les automobilistes vont s'avancer sur la Chronovélo pour avoir de la visibilité

C'est un point délicat d'insertion, que l'on essaye de le limiter au maximum. La suppression au niveau du carrefour de la rue Joseph Rey et la rue Denfert Rochereau et les changements de sens de circulation traite en partie cette problématique. Malheureusement ce point ne peut pas être traité de partout, comme notamment sur la rue Gabriel Péri.

Sur la rue Pierre Sépard entre le pont et l'école de Commerces, s'il y a une Chronovélo, une voie voiture, des comptages ont-ils été faits lors des heures de pointe ? La sortie des garages se fait sur la rue Pierre Sépard qui est déjà très difficile aujourd'hui. Des dispositifs seront-ils mis en place pour prévenir qu'une voiture sorte pour que les vélos s'arrêtent ?

Aujourd'hui le trottoir est de 2m, il va être élargi à 2m50, ce qui permettra

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

à la voiture de s'avancer doucement sur le trottoir pour avoir une meilleure visibilité de la piste cyclable.

STATIONNEMENTS

Le parking en triangle situé au croisement entre la rue Abbé Grégoire et la rue Pierre Sépard est-il maintenu ?

Pour l'instant, ce parking est maintenu. Il y avait une volonté de la ville de Grenoble de végétaliser ce parking. La Métropole souhaite avancer dans les études. Plusieurs vérifications restent encore à faire sur ce secteur, pour être sûre qu'on puisse mettre toutes les fonctions dont on a besoin.

Combien de places sont présentes sur le parking au croisement entre la rue Abbé Grégoire et la rue Pierre Sépard ? Sont-elles comprises dans les 30 places conservées sur le secteur ?

Ces places de stationnement ne sont pas comprises dans le calcul des places conservées. Il doit y avoir environ 30 places de stationnement.

Le devenir du parking au croisement entre la rue Abbé Grégoire et la rue Pierre Sépard sera-t-il soumis à la concertation ?

Le devenir de ce parking ne sera pas soumis à la concertation. Le projet sera présenté aux habitants à la réunion de restitution courant octobre. Nous ne

serons plus dans une phase d'évolution du projet mais plutôt de présentation. Une délibération aura lieu en novembre dans le cadre de la concertation réglementaire.

ENTRETIEN DES VÉGÉTAUX

Une fois le projet réalisé, qui aura la charge d'entretenir les végétaux ?

Certains participants ont fait remonter une vigilance quant à l'entretien des végétaux sur le long terme. Ils ont donné l'exemple du manque d'entretien de la voie piétonne située derrière la pharmacie.

Tous les arbres à proximité des voiries sont compétences Métropole. Les plantations basses aux pieds des arbres cela relève de la compétence des services espaces verts de la ville de Grenoble. Un travail va être effectué avec les services espaces verts pour trouver des espèces de végétaux qui demandent moins d'entretien.