

L'Avenue Jeanne d'Arc se transforme !

Phase 3 de la concertation : Présentation de l'Avant-Projet

Mardi 30 avril – réunion riverains

Grenoble

Réponses aux questions posées par écrit par les participants à la réunion publique

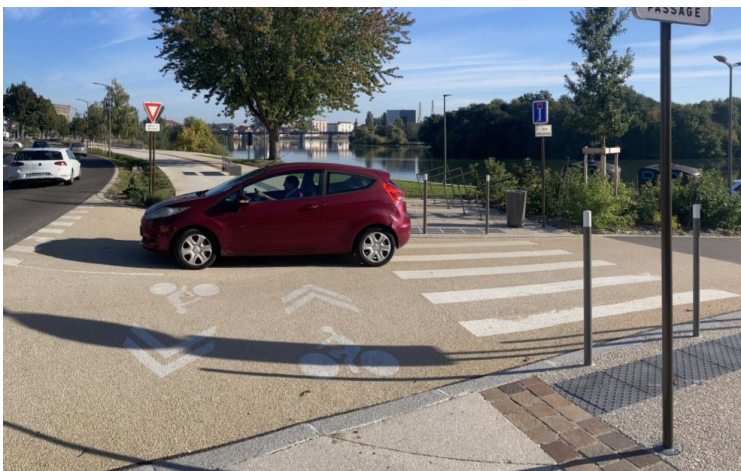
Sécurité des piétons et vélos

- *Comment les piétons sont-ils protégés ?*

Sur l'ensemble du projet, les trottoirs sont agrandis (2,2m en moyenne) et les traversées piétonnes sont plus nombreuses et plus sécurisées. Le projet propose plusieurs plateaux surélevés pour réduire les vitesses automobiles et renforcer la visibilité des piétons : au carrefour Jeanne d'Arc / Genin et au niveau du Pôle commercial Sud. D'autres traversées piétonnes seront aussi renforcées par un traitement différent du revêtement de sol en résine ocre :

- au niveau du parc commandant Perreau,
- au niveau du double passage piéton situé dans le prolongement de la rue de Condé, très emprunté par les parents et en direction de la Maison des Habitants,
- en prolongement de la rue Duguesclin,
- en prolongement de la rue Suzanne Buisson, en tant que pénétrante vers le quartier de la ZAC Chatelet, qui sera très empruntée une fois la citée de l'Abbaye très habitée.

Cette interruption visuelle incite l'automobiliste à ralentir à l'approche d'un tel dispositif.



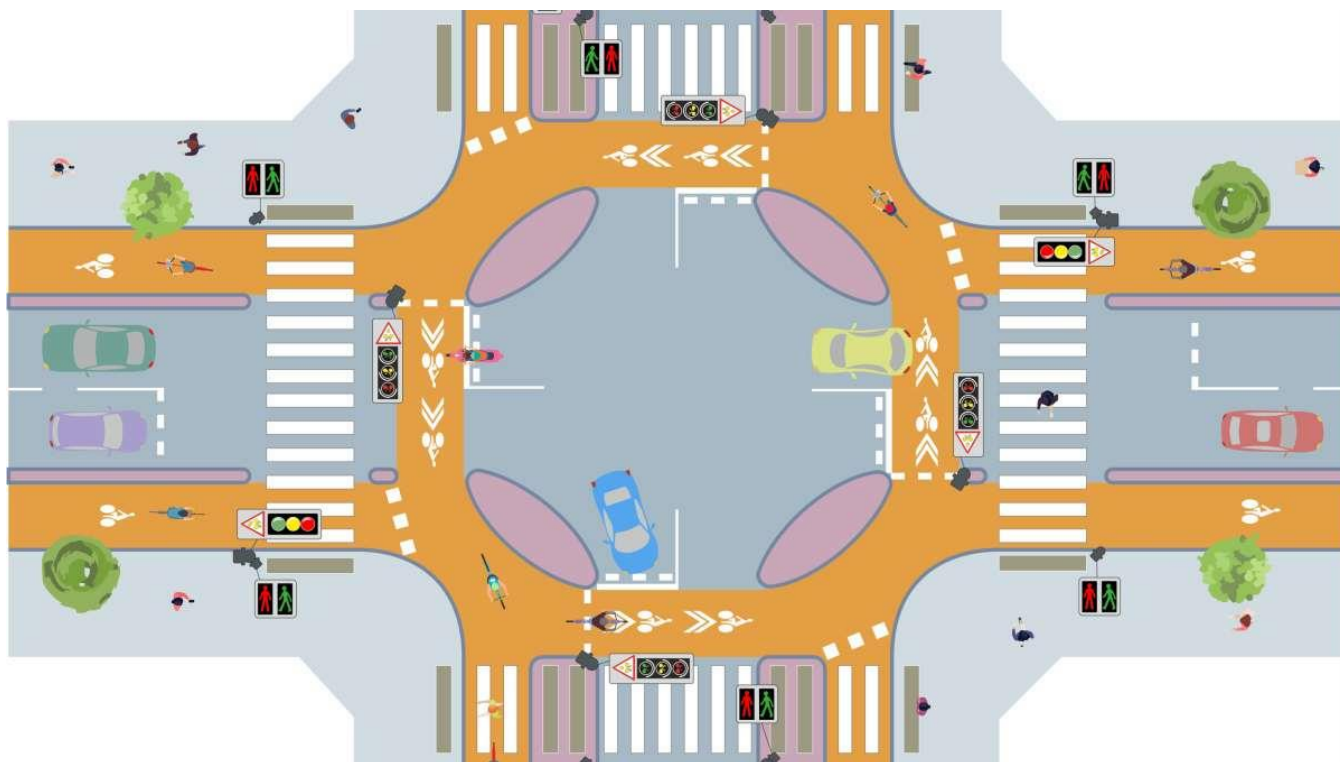
Les intersections avec les voies de desserte résidentielles connectées à l'avenue Jeanne d'Arc seront traitées en trottoirs traversants de l'avenue Jeanne d'Arc, c'est-à-dire que le revêtement du trottoir, sa bordure, et son nivellement sera appliqué en traversée de ces voies de desserte.

La priorité est ainsi donnée aux cyclistes et aux piétons le long de l'avenue Jeanne d'Arc.. (cf illustration ci-dessous)



Rue Emile Gueymard modifiée

Quel est le principe d'un carrefour à l'Hollandaise ? En quoi cela sécurise-t-il les vélos ?



Source : Cerema – schéma d'un carrefour traité « à l'hollandaise »

Le carrefour à la hollandaise est le terme fréquemment utilisé pour désigner l'aménagement d'un carrefour selon les principes de sécurisation inspirés des aménagements réalisés aux Pays-Bas. Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) utilise le terme de « carrefour à feux à îlots amandes » (<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>).

Le fonctionnement de ce carrefour repose sur les principes suivants :

- Le tourne à droite des cyclistes est physiquement isolé du trafic motorisé par l'îlot-amande
- L'îlot-amande modère la vitesse des mouvements tournants des véhicules qui doivent céder le passage aux cyclistes
- Un feu vélo avancé améliore la visibilité des cyclistes et offre un espace de stockage confortable tout en raccourcissant leur traversée
- Le tourne à gauche des cyclistes s'effectue soit en un temps (utilisation du M12) soit en deux temps
- Les cyclistes débouchant dans l'anneau doivent laisser la priorité aux cyclistes circulant sur l'anneau
- Le dévoiement de la piste cyclable contribue à orthogonaliser les voies, et assure une meilleure visibilité réciproque : c'est en effet sous un angle à 90° que l'on voit le mieux, à sa droite et à sa gauche, les autres usagers.
- Un espace de stockage d'environ 5 m si possible est créé entre la chaussée (route principale) et la piste cyclable, ce qui favorise l'écoulement des véhicules allant tout droit
- Les traversées cyclables sont matérialisées à l'aide de figurines cyclistes et de doubles chevrons.

Ce principe se décline également pour les carrefours avec pistes cyclables bidirectionnelles.

- *La suppression du carrefour à feux à l'intersection Genin – Jeanne d'Arc interroge. Cela semble moins sécuritaire pour les piétons.*

Les volumes du trafic motorisé de ce carrefour ne justifient pas un fonctionnement de l'intersection en carrefour à feux. Les feux sont implantés aujourd'hui principalement pour assurer la priorité aux bus qui tournent de Jeanne d'Arc sur Genin et vice versa. Dans le futur, le bus ira tout droit sur Jeanne d'Arc qui sera l'axe prioritaire, donc il n'y aura plus besoin de feux pour assurer une priorité aux bus. Pour assurer la sécurité des usagers, notamment les piétons et les cycles, il a été décidé de privilégier un resserrement maximal du carrefour, permettant de réduire très fortement la longueur des traversées piétonnes, ce qui sera plus sécurisé que les traversées actuelles. En complément, un plateau surélevé est prévu pour apaiser encore plus les vitesses des véhicules.

Stationnement des véhicules

- *Comment le projet intègre-t-il le manque de stationnement actuel ? Un très grand nombre de places vont être supprimées, pouvez-vous préciser le nombre exact ? C'est une problématique prioritaire pour les habitants du quartier, quelle réponse apportez-vous ? Comment prenez-vous en compte le besoin des résidents de se garer le soir ?*
- *Les résidents vont perdre une centaine de places, est-ce qu'un parking silo est prévu pour se garer ? On a besoin d'un grand parking même si c'est à 400/500m.*

Aujourd'hui sur l'avenue Jeanne d'Arc, plus de 80% de l'espace public est occupé par la voiture. La chaussée et les trottoirs sont très dégradés, l'ambiance très minérale, les revêtements imperméables et les vitesses des véhicules excessives.

La mise en place d'une bande cyclable bidirectionnelle le long de l'avenue, la reprise intégrale des trottoirs et la mise en œuvre de bandes fonctionnelles telles que prévues dans le projet

permettra de rééquilibrer l'espace alloué aux différentes mobilités, de végétaliser et embellir l'avenue, d'infiltrer les eaux pluviales, ainsi que d'assurer les fonctions nécessaires pour tous (terrasses des commerçants, mise en place d'aires de présentation pour les ordures ménagères, aires de livraison utilisables par tout un chacun pour une durée de 20min maximum pour se rendre dans un magasin par exemple ou décharger des courses, places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite, places de stationnement pour les voitures, arceaux vélos, arrêts de bus etc).

De fait, l'espace alloué au stationnement simple des véhicules, hors aires de livraison, sera réduit. Il n'est pas prévu de construire un nouveau parking silo dans le quartier, sachant qu'il existe déjà un parking situé sous le stade des Alpes à 300m au nord (abonnement résident 24/24 7j/7 65 euros).

Bilan du stationnement

Le bilan global sur Jeanne d'Arc fait état de la suppression des trois-quarts de l'offre classique de stationnement voitures, en prenant en compte la suppression des places de stationnement actuelles qui ne sont plus aux normes et qui ont de toutes façons vocation à disparaître. La loi LOM impose en effet de mettre aux normes les places de stationnement d'ici fin 2026. Par exemple, il n'est pas possible d'avoir une place de stationnement à moins de 5m d'un passage piéton.

Par contre, le projet augmente l'accessibilité aux commerces avec la création de nouvelles places pour les personnes à mobilité réduite (PMR) situées directement à proximité (4 places PMR prévues dans le projet, contre 1 actuellement) et avec le doublement des places de livraisons. L'offre en stationnement vélo est également triplée (117 arceaux prévus contre 35 actuellement) et mieux répartie sur tout le linéaire.

Contrôle et politique de stationnement

Afin de lutter contre les mésusages et stationnements illégaux, la Ville vient de constituer une nouvelle brigade assermentée pour le contrôle du stationnement en zone non payante, qui sera opérationnelle à partir de septembre 2024. Cette brigade pourra notamment être missionnée pour contrôler la bonne rotation des places de livraison.

Il n'est pas prévu d'étendre le stationnement payant (zone verte) à l'horizon des travaux de l'avenue Jeanne d'Arc. Une telle extension pourra éventuellement être étudiée à plus moyen terme en cohérence avec le zonage plus général du stationnement et au sud du boulevard Clémenceau. Pour rappel, le stationnement payant en zone verte est accessible pour les résidents au moyen d'un ticket de 12 euros valable 30 jours renouvelable.

- *Quand le parking du stade va-t-il ouvrir les soirs de matchs ? Cela éviterait l'engorgement des stationnements dans notre quartier...*

Malheureusement, il ne sera pas possible d'ouvrir le parking du stade lors des soirs de match du fait que son système d'aération ait été mal dimensionné lors de la conception, ce qui génère

des problématiques de sécurité des personnes : dans le cas d'un flux important de véhicules démarrant au même moment (exemple : départ des véhicules après un match), il y a un risque d'étouffement par les gaz des pots d'échappement.

Circulation des bus

- *Le projet induit un rétrécissement de la voirie, les bus pourront-ils toujours se croiser ?*

Le gabarit de route sur l'avenue Jeanne d'Arc fait 6,40m : c'est le standard pour permettre aux bus et aux poids-lourds de se croiser sans difficulté.

Le bus 12 change de trajet, quid de la future desserte de la rue Jules Vallès, de l'arrêt Châtelet ?

La modification de desserte de la ligne 12, qui est à l'étude par le SMMAG, permettrait de desservir la maison des habitants, le marché de l'Abbaye et les îlots Abbaye qui vont accueillir de nombreux habitants. Elle permettra aussi de limiter les nuisances sur la rue Germain très étroite et d'envisager un élargissement de ses trottoirs.

La Métropole fera remonter au SMMAG le besoin exprimé d'étudier le maintien d'une desserte pour la rue Jules Vallès. Il est à noter néanmoins que la fréquentation de l'arrêt Châtelet est une des plus faibles sur le secteur pour la ligne 12.

Végétation

- *Le projet prévoit de renforcer les arbres existants, qui sont magnifiques. Mais comment allez-vous les protéger tout en traitant le problème des racines qui émergent des trottoirs ?*

Dans le projet, une des grandes priorités est de conserver les arbres existants, quitte à adapter le profil de la rue si besoin. De ce fait, la très grande majorité des arbres existants sont conservés et revalorisés avec un agrandissement des pieds d'arbres et, sur certains d'entre eux, un platelage bois en pied d'arbres est mis en place pour préserver leur système racinaire. En outre, la trame arborée est renforcée dans le projet avec la plantation de plus de 90 arbres, ainsi que des plantations basses. Ponctuellement, le profil de la rue est donc adapté pour préserver les arbres existants (resserrement du trottoir ou décalage de la piste cyclable par exemple).



Exemple de platelage bois autour des racines d'un arbre



Exemple de pieds d'arbres désimperméabilisés

Il est néanmoins prévu d'abattre 10 arbres existants (qui sont identifiés sur le plan projet par un cercle rouge avec une croix rouge au centre) pour les raisons suivantes :

- 3 d'entre eux sont en mauvais état : un bouleau mort sur pied suite aux épisodes de sécheresse de 2023 (face au chemin des arts), un érable argenté juste au sud de la rue commandant Perreau, qui a été abîmé par un feu de poubelle, et un bouleau verruqueux au sud de la rue commandant Perreau dont la santé est également affectée ;
- 7 arbres, non emblématiques et dont la canopée est modifiée à fortement modifiée, sont abattus du fait de leur localisation qui est vraiment incompatible avec le profil de la rue et pour lesquels aucune adaptation n'a pu être trouvée. Cela concerne 4 cerisiers du Japon et 3 érables argentés. Des arbres sont replantés à proximité immédiate pour compenser cette perte.

Commerces

- *Comment prenez-vous en compte les besoins des commerçants ? La diminution des places de stationnement aura forcément un impact négatif sur leur activité si leurs clients ne peuvent plus se garer le temps de faire leurs courses.*

Les commerçants ont été rencontrés à quatre reprises, lors d'ateliers spécifiques pour évoquer leurs besoins, leurs craintes et leurs contraintes techniques. Ces derniers souhaitent principalement des places de livraisons à proximité directe afin d'approvisionner leurs commerces sans difficultés. Ces places de livraisons sont également disponibles en stationnement-minute pour les clients, grâce au disque bleu, pour une durée maximum de 20min. Ce système semble convenir aux commerçants qui ont un besoin de stationnements courte-durée, plus que de stationnements longue-durée.

De plus, la modification de l'avenue encouragera les clients des commerces à s'y rendre plus facilement en vélo ou à pied, plutôt qu'en voiture. Les nouveaux logements de l'Abbaye vont également amener de nouveaux habitants, donc de futurs clients potentiels de proximité, qui se rendront dans les commerces à pied ou en vélo. Les commerçants observent le changement de mobilité de leur clientèle. Plusieurs d'entre eux ont indiqué souhaiter que l'offre de stationnement vélo soit renforcée.

Remarque émise par une participante lors de la réunion publique riverains : « *A l'heure actuelle, je suis une voisine et je n'utilise pas la rue Jeanne d'Arc car elle est trop dangereuse, je suis sûr que l'aménagement me facilitera l'utilisation des commerces.* »

- *Actuellement, une grande majorité de la clientèle du tabac (au carrefour Genin – Jeanne d'Arc) s'y rend en voiture. Le stationnement des clients est très souvent anarchique et utilise l'accès au garage Renault, c'est très problématique pour ce commerçant. Quelles solutions propose le nouvel aménagement ?*

Le déplacement de l'arrêt de bus permettra l'aménagement de 3 places de stationnement (dont 1 PMR) et une place de livraison (utilisable pendant 20min, gratuitement avec un disque bleu) sur la rue Claude Genin, côté nord, juste devant l'entrée du tabac.

Suite aux échanges, les deux places de stationnement, dont une place citiz, prévues dans le plan AVP au droit du tabac côté Jeanne d'Arc, seront remplacées par des places de livraison, utilisables par les clients du tabac.



Rues adjacentes aux îlots Abbaye

- *Est-ce que les rues adjacentes à l'Avenue Jeanne d'Arc seront à sens unique ? Laisse-t-on du stationnement dans ces rues adjacentes ?*

L'avenue Jeanne d'Arc reste en double sens. Pour éviter les shunts des axes structurants par les petites rues :

- la rue René Cassin est mise en sens unique (circulation dans le sens sud vers nord entre les rues Rivail et Duguesclin et circulation dans le sens nord vers sud entre les rues Chamoux et Duguesclin) ;
- la rue Chamoux est mise en sens unique dans le sens Ouest vers Est, entre les rues Jeanne d'Arc et René Cassin.

Il n'est pas prévu d'autres modifications du plan de circulation.

Du stationnement est bien prévu sur les rues adjacentes aux îlots Abbaye, ainsi que la plantation d'arbres et de végétation basse.

Lien entre aménagement de l'espace public et rénovation des îlots Abbaye

- *Quel impact social toutes ces transformations de l'espace public et des logements de l'Abbaye vont-elles engendrer ? Ce projet est fait pour les futurs habitants mais que faites-vous pour la population actuelle ? Il y a un fort risque de gentrification.*

Les aménagements d'espace public de l'avenue Jeanne d'Arc sont avant tout faits pour les habitants actuels, qui subissent de nombreux désagréments et des problématiques de sécurité lors de leurs déplacements (vitesses excessives des véhicules, trottoirs très dégradés, îlots de chaleur,).

Entretien, nettoyage

- *Est-ce que vous allez détaguer l'avenue ?*

Le nettoyage de l'avenue est un sujet traité par ailleurs, hors du champ de projet de réaménagement de l'avenue Jeanne d'Arc.

Phasage des travaux / Chantier

- *Pendant la phase chantier, où vont passer les voitures ?*

Le phasage des travaux n'est pas encore acté. Le principe général sera de réaliser les travaux par demie-chaussée pour maintenir l'accès aux riverains, aux commerces et services.