

Ce document présente les propositions de l'Union de quartier Ile verte pour développer et sécuriser la pratique du vélo

# Le Plan vélo du quartier de l'Ile verte

Nos propositions

Groupe de travail vélos – Mars 2016

---



## Introduction

Au cours de l'assemblée générale de l'Union de quartier Ile verte de 2015, s'est manifestée la demande de sécuriser les déplacements à vélo dans le quartier et ses liaisons avec le centre-ville de Grenoble.

Un groupe de travail a donc été mis en place pour élaborer des propositions et s'est réuni de janvier à février 2016.

Participants du groupe de travail "vélo" :

- 1) Alberto Alessandri, UQ Ile verte
- 2) Claude Roby, UQ Ile verte
- 3) Dominique Barberye, UQ Ile verte
- 4) Evolène Remande, UQ Ile verte
- 5) Mohsen El-Hammami, UQ Ile verte
- 6) Philippe Zanolla, ADTC
- 7) Jacques Wiart, maire-adjoint Grenoble

2

Objectif du groupe de travail : **élaborer un "Plan vélo de quartier"**

- identifier les marquages au sol nécessaires (pictogrammes vélo) selon les rues => Affirmation de la place du vélo dans les chaussées principales du quartier.
- identifier et chiffrer le besoin en arceaux et parkings vélos sur l'espace public et éventuellement sur l'espace privé (copropriétés)
- identifier et sécuriser un axe vélo principal qui structure le quartier et le relie au centre-ville et aux quartiers voisins/communes voisines

Moyens et délais :

- 3 à 4 réunions maximum dont une au moins en journée pour un tour de quartier
- Produire un document final de propositions remis à la mairie

Méthode :

- Le groupe élabore librement toutes les propositions possibles et produit un document final
- Ce document est transmis à l' élu de secteur (Antoine Back + antenne mairie) et à la Métro par la mairie pour examen de faisabilité technique et financière
- Un échange ville-Métro-UQ est ensuite organisé pour dégager des décisions opérationnelles
- Sur les décisions arrêtées, un échéancier de mise en œuvre est annoncé

Remarques générales :

- Les parcours proposés seront à développer avec des pictogrammes au sol ou avec la matérialisation des pistes cyclables, plus ou moins protégées, en accord avec les possibilités techniques et financières.
- La matérialisation des pistes cyclables est préférable aux pictogrammes.

## 1) Axe vélo structurant pour le quartier : avenue Maréchal Randon. Aménagements cyclables et création d'une « Zone de rencontre ».

---

L'avenue du Maréchal Randon est désignée unanimement comme l'axe structurant du quartier et devant faire l'objet d'aménagements cyclables.

L'ADTC rappelle que cette avenue a un statut de route départementale (RD 1090) et qu'il importe de bien vérifier qui en a la gestion : le Conseil départemental ou la Métropole ? Si Métropole, des aménagements seront possibles et la vitesse limitée à 30 km/h. Si Conseil départemental, celui-ci est rétif à tout aménagement et la vitesse maximale resterait à 50 km/h. Toutefois, la carte sur le site Internet ville de Grenoble n'indique pas que par exception cet axe resterait à 50. Ce point est à préciser.

3

### 1.1 - Comment aménager cet axe ? Quatre scénarios ont été discutés :

(1) Réserver une voie aux vélos et l'autre voie aux voitures. Critique de ce scénario : un sens unique voiture semble impossible. Pour un double-sens, la chaussée serait à élargir au détriment des stationnements et cela ne semble pas acceptable. Ce scénario est donc abandonné.

(2) Mettre les vélos sur la voie du tram. Critique de ce scénario : cohabitation tram/vélo du point de vue de la sécurité ? Accord du SMTC ? Philippe Zanolla indique une expérience suisse où les rails sont découverts au fur et à mesure de l'avancement du tram, puis recouverts ensuite. Le coût serait à préciser. Si le roulage des vélos est ainsi sécurisé, le sentiment d'insécurité ne reste-t-il pas ? En particulier pour les cyclistes moins expérimentés ou pour les enfants.

(3) Statu-quo actuel avec partage de la chaussée. Critique de ce scénario : les chaussées sont étroites et les cyclistes ont un sentiment d'insécurité avec les voitures qui les frôlent ou s'impatientent. Le passage de la ville à 30 km/h invite normalement à la cohabitation voitures-cycles.

(4) **Créer une zone de rencontre** sur la section comprise entre le square Henri Huchon et la place du Dr Girard (incluse). C'est le scénario (3) mais avec incitation à une vitesse encore plus faible, calée sur celle des piétons et cycles. Ce scénario a aussi le mérite de mettre davantage en valeur les commerces présents, dont la qualité est à souligner.

**Le scénario (4) fait consensus au sein du groupe de travail.**

Reste à considérer le reste de l'axe MI Randon, hors zone de rencontre : des pictogrammes vélos seraient à apposer pour inciter à la cohabitation cycles-voitures.

### 1.2 – Propositions tronçon par tronçon sur l'axe Maréchal Randon

- a. **Section face au musée de Grenoble** : le trottoir est suffisamment large pour créer une voie cyclable en élargissant la chaussée. Toutefois, des obstacles tels que poteaux du Tram, arbres et plantations posent problème. De l'autre

côté de la rue, le trottoir est en revanche peu large et le réduire encore davantage serait à éviter, car en défaveur des piétons (cheminement vers l'école Bizanet).

Le problème de la continuité cyclable vers la ville se pose, si on admet que les cycles ne doivent pas emprunter les voies du tram, ce qui serait pourtant l'axe idéal cyclable.

- b. Des arceaux vélos seraient à rajouter devant le parking couvert du Musée.
- c. Traversée vélos **rue Masséna vers Boulevard Leclerc** : tracer un passage vélo.
- d. **Section Masséna - Place Girard** : la création de voies cyclables apparaît difficile, sauf à couper les arbres et supprimer les stationnements, ce qui semble difficilement envisageable. Propositions : Pictogramme vélos sur la chaussée, pour affirmer la cohabitation avec les voitures, même si elle est malaisée.
- e. **Place du Dr Girard** : un aménagement en "**zone de rencontre**", dans la continuité de l'avenue Maréchal Randon. La présence d'un arrêt du tram en milieu de la place, les commerces, la proximité de l'école maternelle et élémentaire, et son rôle de carrefour centrale du quartier pour les véhicules, les piétons et les cyclistes, justifient cette hypothèse.

Une reconfiguration générale de ce "rond-point" serait souhaitable pour lui rendre sa vocation de place centrale pour le quartier, dédiée aux piétons et animations, aux marchés, etc. Son dessin actuel est très "routier". Les voitures ont tendance à aller vite. Philippe Zanolla de l'ADTC indique l'anomalie de ce rond-point avec deux voies de circulation à service de routes. Réduire l'emprise à une seule voie de circulation réduirait la vitesse. L'espace gagnée permettrait d'installer des arceaux vélos supplémentaires, notamment vers le pôle commercial et la banque. Sur la place, une densification des places CITELIB est à examiner.

Dans un premier temps, le "redressement" des trottoirs obligerait les voitures à ralentir en entrée et sortie de la place (hors bouchons).

- f. **Section Place Dr Girard - place du Grésivaudan** : aménagement en "**zone de rencontre**", vu le nombre, la qualité et la diversité des commerces. Dans cette zone il serait même souhaitable de supprimer toutes les places de stationnement pour mieux mettre les commerces en valeur et en visibilité, et aussi élargir les trottoirs pour les piétons.

Mais les commerçants restent très attachés à ces places de stationnement, car une partie, *a priori* importante, de leur clientèle est liée au trafic de transit. La suppression de place de stationnement risque de pénaliser les commerçants et susciter probablement une forte résistance de leur part.

- g. **Section place du Grésivaudan - pont de l'île verte** : le réaménagement du square Huchon, en moins minéral, serait souhaitable. Avec création d'arceaux à vélos. La zone de rencontre pourrait commencer à partir de la

station service BP (signalétique à prévoir). Les aménagements sur le pont apparaissent corrects, même si une certaine insécurité peut être ressentie par les cyclistes empruntant la piste entre les voies routières.

La sécurisation des passages piétons pour accéder à l'arrêt du tram « La tronche – hôpital » sur le pont semble indispensable. Des dispositifs pour cyclistes et piétons pour traverser av Marechal Randon pourra favoriser l'usage de l'arrêt du tram. Des arceaux vélo sont envisageables à proximité de l'arrêt du tram.

## 2) Les autres rues à aménager

---

5

### Rue Lachmann : deuxième axe important du quartier

**Rue importante pour le quartier**, axe vélo principal en complément de l'avenue Maréchal Randon, la rue Lachmann structure le quartier et le relie au centre-ville et aux quartiers voisins/communes voisines. La continuité avec la rue Aimon de Chisse constitue un axe de déplacement important pour cyclistes et piétons du côté nord du quartier, pour se rendre à l'école et dans le centre-ville.

- a. Apposer des pictogrammes vélos, **ou mieux : vérifier la faisabilité d'une piste cyclable tracée au sol.**
- b. Densifier les arceaux vélos, en particulier sur les croisements pour ouvrir la visibilité. Tester des solutions de parkings vélos couverts.
- c. A l'extrémité de la rue Lachmann, l'Union de quartier propose de créer une passerelle vélos-cycles, ou piétons, chaînon d'un itinéraire reliant Grenoble à la Tronche Cette passerelle pourra désenclaver le côté Nord du quartier.
- d. Réaménager les places de stationnement en réduisant la largeur de la rue par endroits obligerait aussi les voitures à ralentir (Lachmann est très large).

### Rue Bizanet : un apaisement indispensable

Les voitures circulent trop rapidement sur cet axe. A noter une circulation de déviation à partir du chemin de halage, pour éviter d'emprunter l'avenue Maréchal Leclerc quand celle-ci est encombrée (pourtant 2 x 2 voies), ou que le conducteur craint qu'elle le soit. Il en résulte une vitesse élevée des véhicules, le conducteur cherchant à « rattraper le temps perdu ! » en prenant cette déviation.

- a. La **section entre la rue Masséna et la place Girard** est très routière, car très large (3 voies). Des bandes cyclables seraient à tracer pour sécuriser les cyclistes et ralentir les voitures en réduisant la largeur de la bande routière.
- b. **Section Place Girard – Chemin du halage** : conserver cette rue en double-sens pour éviter des voitures trop rapides. Marquer la chaussée avec des pictogrammes vélos. Des aménagements urbain d'embellissement et qui visent à réduire la vitesse et à sécuriser la circulation sont envisageables (pas de chicane, pas de ralentisseur type dos-d'âne)

### Rue Mortillet : une « traversante » paisible, à conseiller aux cyclistes

Rue très calme pour les vélos, même si les stationnements voiture sont nombreux, ce qui réduit la largeur utile de la chaussée pour la circulation. C'est un axe à conseiller pour faire la liaison entre le quai Jongkind et le chemin de halage, sans passer par la place Girard, trop routière. Attention cependant à la traversée de l'axe Randon.

- a. Refaire et densifier les pictogrammes vélos dans toute cette rue.
- b. La traversée de l'axe Randon, par la place du Grésivaudan, est à améliorer, car peu commode. Un nouveau dessin de cette place est nécessaire, moins aménagé et plus clair à la fois, puisque intégré dans la zone de rencontre proposée entre place Girard et place du St-Eynard.
- c. A noter l'importance d'un parking privé voiture en étage, vers la rue Lachmann.
- d. A l'extrémité de la rue Mortillet, chemin de halage : l'ADTC propose de créer une passerelle vélos-cycles, chaînon d'un itinéraire reliant le campus à la Presqu'île (ADTC Infos, n°146, décembre 2015, page 11). L'union de quartier appuie cette idée.

### Quai Jongkind : promenade et sérénité

Cheminement tranquille, à privilégier par les cyclistes peu pressés ou appréciant la sérénité des lieux, distant du trafic automobile. Itinéraire plus adapté à la promenade qu'aux déplacements quotidiens, sauf pour les adeptes de la « zen-attitude ».

- a. Pictogramme vélos à apposer sur le côté droit de la chaussée (rive de l'Isère) pour bien confirmer la place des vélos et leur cheminement débonnaire. La faisabilité d'une piste cyclable tracée au sol reste à vérifier par les services techniques compétents de la Metro
- b. Face à l'Aviron grenoblois, de l'autre côté du muret de l'Isère, le cheminement piéton mérite d'être réalimenté en gravier du type "Balthazar", car très boueux en période pluvieuse.

### Rue Blanche-Monnier : des aménagements satisfaisants

Les aménagements sont récents et les arceaux vélos en nombre suffisant. Idem : constat de satisfaction sur les pictogrammes vélos.

Section rue Delacroix - rue Aimon de Chisse : envisager une inversion de sens, ou un double-sens, pour permettre un dégagement de l'école. **Voir § 3 ci-dessous.**

A noter aussi un important parking privé voiture en étages, près de la rue Delacroix

### 3) Ecole Paul Bert : une réflexion d'ensemble nécessaire

---

Des arceaux vélos supplémentaires sont prévus. Le marquage au sol des voies cyclables est satisfaisant, même si les voitures déposant les enfants à l'école s'arrêtent sur ces voies, ce qui crée des conflits d'usage.

- a. Vérifier avec l'école le besoin en garage vélos couvert, réservé aux enseignants et personnels. Une réunion spécifique avec l'école et les enseignants serait à programmer.
- b. Rue Blanche Monnier, section rue Delacroix - rue Aimon de Chisse : envisager une inversion de sens pour permettre un dégagement de l'école ? Ou double-sens en laissant les voitures gérer le conflit d'usage car la chaussée ne permet pas aux voitures de se croiser ? Changer de sens de circulation à la section entre rue Aimon de Chisse et Eugène Delacroix permettrait aussi d'éviter de faire déboucher la rue devant l'école.
- c. Prévoir des aires « déposes-minutes » pour les parents, même si l'usage de la voiture n'est pas à encourager. Mais cela éviterait qu'elles stationnent, même quelques courtes minutes, sur les pistes cyclables.

7

### 4) Etat des besoins en arceaux et parkings ou garages vélos sur espaces publics et privés

---

#### 4-1. Besoins sur l'espace public

Un recensement des besoins en arceaux vélos supplémentaires sur l'espace public a été fait (voir plan joint + document annexe avec planches-photos). Le bilan est actuellement le suivant :

- **Nombre d'arceaux vélos déjà en place :**
  - 24 entre la place Lavalette et le boulevard MI Leclerc
  - 81 dans le quartier lui-même (au Nord du boulevard MI Leclerc)
- **Nombre d'arceaux vélos prévus par l'antenne-mairie :**
  - 18 d'arceaux vélos prévus
- **Nombre d'arceaux-vélos supplémentaires demandés :**
  - 9 emplacements : 4 emplacements où il y a déjà des arceaux, 5 emplacements où il n'y a encore rien. Soit environ 40 arceaux supplémentaires.

L'Union de quartier évoque la possibilité de favoriser l'usage du vélo avec de dispositifs de petits garages vélos et parkings vélos couverts, dans des endroits stratégiques ou face à de copropriétés qui en font la demande. Une hypothèse de

localisation d'abris sécurisés sur le domaine public a été indiquée sur les documents graphiques en annexe (annexe 2).

#### 4-2. Besoins sur l'espace privé et en copropriété

Les besoins spécifiques des copropriétés pour aménager ou réaménager des parkings vélos, en intérieur ou en extérieur des immeubles ont été sondés.

L'Union de quartier propose que La Métro étudie la mise en place d'une **subvention forfaitaire (1 000 euros par exemple)** pour inciter les copropriétés à améliorer le local à vélos (éclairage automatique, peinture, digicode, arceaux,...) et son accessibilité aisée et directe à partir de l'espace public, par de petits travaux.

Un sondage sur environ une dizaine de personnes, habitant en immeuble, a fourni 5 réponses. La totalité de réponses communiquées est favorable à un abri sécurisé sur le domaine public ou à une subvention forfaitaire pour l'amélioration d'un local vélo existant à l'intérieur d'un immeuble.

Les immeubles potentiellement intéressés par ces initiatives qui se sont manifestés lors de notre interrogation sont :

- 1 Tour Mont blanc
- 2 42 av Marechal Randon
- 3 22 rue Menon
- 4 22-22bis av. Marechal Randon
- 5 49 quai Jongkind, - 45 rue de Mortillet

### 5) Passerelles vélos-piétons

---

L'union de quartier propose que la création de deux passerelles-vélos-piétons soit étudiée :

- a. A l'extrémité des rues Bizanet et Mortillet – chemin de halage, pour se relier au boulevard de la Chantourne, vers l'hôpital et le campus universitaire. L'idée est de créer une « autoroute à vélos », ou un « chronovélo », ou réseau express vélo (terminologie à caler).
- b. A l'extrémité de la rue Lachmann, pour se connecter avec le quai Charpenay et la commune de La Tronche directement.

Cf. plan page suivante

## Création de deux passerelles vélos-piétons sur l'Isère



Une passerelle à hauteur de la rue Bizenet ou Mortillet permettrait de relier directement le campus universitaire à la ville et vers la Presqu'île

(Fond de carte : Le Plan du cycliste urbain, les itinéraires cyclables de l'agglomération grenobloise. Ed. sept. 2014)

### Conclusion

L'union de quartier demande que les propositions de ce document soient étudiées par les services compétents de la Métro pour analyse de faisabilité technique et budgétaire.

Une fois les décisions arbitrées, il est demandé d'établir un échéancier de mise en œuvre selon le coût et la complexité des mesures.

## Annexe 1 – carte des axes et aménagements cyclables et piétons

Groupe de travail vélo - Ile Verte Janvier/Février 2016

### Proposition des axes principaux de distribution

- |   |                               |   |  |
|---|-------------------------------|---|--|
|  | Parcours cyclables existant : |  | Zone de rencontre proposée                       |
|  | Parcours cyclables proposé :  |  | Passerelle cycle/piétons proposées               |
| - Av Marechal Randon  |                               |  | Sécurisation passage piéton et cycle à sécuriser |
| - Rue Lachmann  |                               |   |  |
| - Rue Bizanet   |                               |   |  |
| - Rue de Mortillet  |                               |   |  |
| - Quai Jongkind   |                               |   |  |



Parcours à développer avec pictogrammes au sol ou matérialisation des pistes cyclables selon les possibilités techniques et financières.

## Annexe 2 – Localisation des arceaux et parkings vélos



## Annexe 3 : Planche-photos

### Photos des axes principaux de distribution proposés

AV Marechal Randon



Rue Lachmann



Rue Bizanet



Rue de Mortillet



Quai Jongkind

