

Annexe 2

Analyse ou commentaire du texte et des photos du diaporama présenté à la réunion du 10/10

Page 1 la photo montre que la cycliste qui transporte son enfant sur le porte bagage et son enfant qui la suit ne regardent pas le véhicule qui leur arrive sur la gauche : certes ils sont sensés être prioritaires mais il y a une belle part d'inconscience de cette mère de famille dans sa confiance aveugle à l'égard du principe de la zone de rencontre. Mis à part le bus les 4 autres photos en bas de page n'ont rien à voir avec l'étoile d'Adrienne

Page 2 Il est question de l'accès sur la place : il n'y a pas de place, on se trouve sur un axe très fréquenté par tous types de véhicules, où le piéton est sensé être prioritaire alors que l'aménagement effectué donne l'impression visuelle que les véhicules qui empruntent l'axe central sont sur un axe prioritaire, ce n'est donc pas le piéton qui se sent prioritaire. On lui a donc donné un sentiment d'insécurité quand il y a de la circulation.

Les usagers piétons ne se sentant pas dans une zone "apaisée" sur ce carrefour à 6 branches, la situation s'est complexifiée et incite à éviter cette traversée même si la logique du parcours indique que ce serait le meilleur chemin. Les objectifs atteints pour l'usager piéton vont donc à l'inverse d'une métropole apaisée. Le diaporama indique le contraire de ce qui est vécu par les usagers.

Page 3 La notion de "continuité piétonne ne crée pas un confort ou un apaisement pour l'usager piéton. Ils se trouvent en traversée de rues transversales d'où peuvent surgir des véhicules. il faut donc surveiller les accès des véhicules alors qu'on peut se croire sur le prolongement d'un trottoir. Le sentiment de sécurité et d'apaisement est donc un leurre.

Les "50m." de zone dite "de rencontre" ne sont pas traversés par des véhicules à 20kmh, les véhicules sont pour la plupart largement au-dessus de cette vitesse.

Les deux passages protégés rendus nécessaires par la dangerosité de l'aménagement réalisé, ne sont pas conforme aux caractéristiques d'une zone de rencontre et confirment l'inadaptation de ce type d'aménagement pour un carrefour à 6 branches où la fréquentation des piétons est sans commune mesure avec celle des véhicules motorisés. Quant aux pépites colorées, seuls ceux qui les ont commandées et posées, les ont remarquées.

Page 4 Les observations et les témoignages des usagers telles qu'indiqués sur le diaporama n'ont rien de commun avec ceux des usagers et riverains interrogés par l'Union de Quartier ou qui ont signé la pétition. Il s'agit d'une vraie manipulation des informations. Du côté de l'Union de Quartier il y a eu beaucoup plus que 35 heures d'observation, c'est au quotidien depuis la fin des travaux fin mai que ces constats sont faits. L'expérimentation menée fin juin par l'Union de Quartier a confirmé le non respect de la priorité, si on ne prend pas de risque. Il s'agit plutôt du respect de la priorité des véhicules par les piétons qui attendent qu'il n'y ait plus de véhicules.

Evidemment quand il n'y a plus de véhicules, la traversée est rapide car la rue est étroite.

Page 5 Aucun détail n'est donné sur les relevés des compteurs : jours de semaine, combien, nuits, durée des relevés...

Page 6 L'indicateur de vitesse place de Bir-Hakeim ne fonctionne que quand les feuillages ou les nuages n'empêchent pas de recharger les batteries solaires

Page 8 La photo montre que le véhicule attend le passage du bus pour s'engager : donc pas de priorité à droite, d'autant qu'à nouveau le bus semble sur un axe prioritaire par rapport à la

transversale qu'est Dominique Villars. A droite les poubelles compromettent la "continuité piétonne"

Entre les photos 9 et 10 on voit que les barrières protégeaient mieux les enfants que les 67 potelets entre lesquels ils peuvent passer et dont l'esthétique n'est pas ce qu'il y a de plus réussi

Page 11 la photo du haut montre à nouveau que la continuité piétonne est compromise par les poubelles

Page 12 la photo illustre combien la circulation des usagers de ce carrefour, quels qu'ils soient, est plus compliquée que jamais et chacun a du mal à s'y retrouver.

Page 13 le constat de l'amélioration pour les cyclistes sur l'axe est une simple affirmation. Les rampants n'ont certainement pas amélioré leur situation et les cyclistes ont toujours pu passer quand il n'y avait pas de véhicules.. avant comme après les réaménagements.

Page 14 Si un véhicule passe même à 20km/h (ce qui est rare), et qu'il ne respecte pas la priorité du piéton, le piéton est en danger. La priorité des piétons n'est que rarement respectée, le piéton ne calcule pas les statistiques quand il veut traverser, il ne souhaite pas non plus "forcer" le passage, il attend que les véhicules s'arrêtent pour le laisser passer, ce que permet la présence des feux.

Le marquage des traversées est la preuve que le concept de zone de rencontre, qui n'en comporte pas, n'est pas adapté à ce carrefour.

Un piéton au bord d'un trottoir n'est pas là pour compter les voitures et bus qui passent, il a évidemment besoin de traverser. L'expérimentation menée fin juin par l'Union de Quartier a montré que forcer le passage fait courir des risques et ce n'est pas une attitude à recommander aux plus fragiles (enfants du primaire, personnes âgées, personnes mal-voyantes et personnes à mobilité réduite).

Chacun se presse pour traverser et d'autant plus quand il n'y a pas de feu car le piéton se sent en danger. La phrase "comme s'il y avait encore des feux" montre les arrières pensées portées par les rédacteurs de ce diaporama qui veulent convaincre que le piéton se sentait plus en danger quand il y avait des feux, ce qui est faux.

Il est évident que les véhicules ne vont pas forcer le passage quand un groupe de piétons traverse l'axe Eugène Faure: inutile de passer 35 heures sur place pour faire ce constat.

Mais c'est l'amorce de la traversée qui est facilitée par les feux, ces objets qui ont été utiles pendant tant d'années et que la Métropole a décidé de supprimer de manière systématique, sans analyser finement si leur suppression est adaptée aux spécificités d'un lieu : largeur, fréquentation des véhicules, des bus, des piétons, riverains et usagers, jeunes et enfants, déficients visuels...

Page 15 les personnes qui traversent en tournant le dos aux principaux flux de circulation prennent des risques. Voilà une attitude qu'on ne peut pas recommander à des enfants ni même aux adultes... La personne qui attend au bord du trottoir ne se sent pas en sécurité pour traverser ni pour forcer le passage.

Page 16 Les piétons ont toujours adapté leurs parcours à la circulation : si il n'y avait pas de circulation ils traversaient en biais sans avoir besoin de coûteux aménagements.

Le renforcement du marquage de l'axe central accompagné par de nombreux potelets donne aux conducteurs des véhicules le sentiment qu'ils sont sur un axe prioritaire, non ralenti par des feux. Et n'oublions pas qu'il y a plus de 600 passages de bus au quotidien.

Les piétons ne se sentent pas sécurisés, ils doivent prendre des risques, tenter leur chance ou passer ailleurs. On est loin du sentiment d'apaisement annoncé par la Métropole. Cet aménagement a produit l'effet inverse.

Page 19 Que les véhicules soient à 38 ou 47km/h, cela n'a aucun impact positif si la priorité des piétons n'est pas respectée, idem à 36 ou 44km/h

Page 20 Le radar pédagogique ne fonctionne que rarement, lorsque l'énergie solaire a réussi à recharger les batteries.

La réduction des voies provoque des retenues qui accroissent le temps de présence des véhicules et leurs rejets de polluants, voire la frustration des conducteurs qui ne seront pas prêts à s'arrêter 30 mètres plus loin pour laisser la priorité aux piétons.

Page 22 Les piétons, riverains et usagers ne s'approprient pas l'aménagement car il ne satisfait pas leurs attentes : pourvoir traverser tranquillement, de manière apaisée, ce carrefour à 6 branches. Même si la vitesse a légèrement baissé, la priorité n'est que rarement respectée. Quand il faut "forcer" le passage, il y a prise de risque, c'est le contraire d'un apaisement.

Cet aménagement est en contradiction avec l'annonce faite aux entrées de la Métropole : "Métropole Apaisée". Cet aménagement va donc à l'encontre de ce que prône la Métropole.

Les habitants ont signé une pétition pour dire que la suppression des feux tricolores les met en insécurité, car la priorité des piétons n'est pas respectée.

La signalisation est certes insuffisante mais la perception de l'aménagement lui-même va à l'encontre du ralentissement et de la priorité aux piétons : Eugène Faure est une longue ligne droite, un axe entrant et sortant, emprunté quotidiennement par 650 passages de bus où la priorité à droite et aux piétons est en contradiction avec l'impression visuelle donnée.

Page 23 L'accessibilité piétonne est liée à la mise au même niveau du plateau et des trottoirs qui facilite le passage des fauteuils roulants et des poussettes. Mais l'accès à une traversée apaisée et sécurisée est une toute autre affaire dans la mesure où la priorité des piétons n'est que rarement respectée. Tenter de traverser s'apparente plus à un coup de poker qu'à une traversée en sécurité. L'argument de la "réduction de vitesse" n'est pas suffisant si la priorité n'est pas respectée. L'attente du piéton est donc liée à la baisse d'intensité de la circulation, lorsqu'il n'y a pas de feux. Mais lorsque la circulation est intense et que les piétons souhaitent traverser sans prendre de risque les feux deviennent indispensables.

D'une manière générale et les photos l'illustrent bien la circulation des piétons et des véhicules est complexe sur ce carrefour à 6 branches et les aménagements ont accentué cette complexité au lieu de la simplifier.. Certains véhicules recherchent d'autres itinéraires, plus longs donc plus polluants pour éviter cet aménagement contre-productif. Malgré cela on observe qu'à certaines heures la congestion de ce carrefour a empiré, c'est un constat porté par les riverains et les commerçants qui depuis juin ont passé beaucoup plus que 35 heures aux abords de ce carrefour.

La forêt de potelets n'a pas non plus apporté un gain sur le plan esthétique.

La signalisation est effectivement peu visible mais les trottoirs sont étroits et ne peuvent pas non plus être envahis par des poteaux.

Page 24 La pédagogie devrait fonctionner dans les deux sens : les usagers et riverains tentent de faire comprendre aux aménageurs que leur réalisation ne répond pas à leurs besoins et les aménageurs tentent d'imposer leurs théories et leurs propres choix (dont ils ne font pas usage) aux usagers qui les récusent. On est en droit de craindre que la concertation auprès des déficients visuels ait été faite par des déficients auditifs. On ne voit pas (c'est bien la bonne formule) comment un déficient visuel pourrait traverser ce carrefour sans prendre de gros risques même en agitant sa canne blanche...

Si un contrôle permanent était mis en place les contraventions pleuvraient mais il n'y a aucune volonté ni disponibilité pour aller dans ce sens. On préfère effectuer des contrôles sur d'autres axes où la largeur de la voie permet d'arrêter les véhicules, ce qui est impossible sur Eugène Faure si on ne veut pas créer un épouvantable bouchon qui déstabilisera totalement la ponctualité des bus.

Les refus de priorité aux piétons sont beaucoup plus nombreux que les respects de priorité. La baisse du trafic de transit, les bus non polluants et moins bruyants sont trois vœux dont les délais d'application et l'impact positif sont inconnus alors que l'aménagement actuel de ce carrefour a un impact négatif sur les piétons et usagers d'aujourd'hui. Pourquoi s'obstiner à les pénaliser ?

Encore quelques éléments d'informations complémentaires qui ne concernent pas le diaporama

Grenoble est une ville pionnière en matière de participation des habitants. La première Union de Quartier est née à l'Ile Verte en 1926. Deux noms à rappeler Hubert Dubedout qui a favorisé cette politique de participation à l'écoute des habitants et François Hollard qui l'accompagnait sur ces questions et qui fut administrateur de l'Union de Quartier Mutualité-Préfecture et riverain de ce carrefour.

Les services voiries de la Ville de Grenoble prenaient la peine de consulter l'Union de Quartier et organisaient des réunions avant que les choix ne soient faits, ils entendaient et tenaient compte du point de vue des usagers

Aujourd'hui la compétence voirie a été transférée à la Métropole. La majorité en place, dont font partie les élus grenoblois, a défini parmi ses orientations celle de supprimer des feux et les services de la Métro appliquent aveuglément le concept et l'associe à la création d'une zone de rencontre dont les textes précisent qu'elle doit être adaptée aux spécificités des lieux où elle est implantée. Les certitudes sur l'option choisie n'étaient pas partagées par tous puisque les câbles des feux n'ont pas été supprimés. Il était donc envisagé de revenir en arrière. Une réunion a été organisée par la Métropole le 5 décembre 2018 sans consulter l'Union de Quartier pour le choix de la date. L'aménagement a été présenté, les participants ont protesté contre la suppression des feux, au nom de leur expertise d'usage au quotidien. Les piétons sont sensés être prioritaires sur les passages protégés et tout le monde sait que cette priorité est rarement respectée.

Sur le carrefour à 6 branches de l'Etoile d'Adrienne

- a) on est sur un axe entrant et sortant de Grenoble
- b) on est sur un carrefour à 6 branches dont deux ont une circulation intense avec 650 passages de bus quotidiens et à 20 mètres d'un établissement scolaire de 800 élèves
- c) sur l'axe principal traversent aussi les élèves des écoles primaires et maternelles qui sont proches et les familles qui fréquentent le Jardin des Plantes voisin
- d) les 4 transversales ont une circulation beaucoup plus faible et les aménagements effectués donnent la sensation visuelle que l'axe central est prioritaire alors que c'est la priorité à droite qui est censée être appliquée sur l'ensemble du carrefour.
- e) la mise en place de deux passages protégés contraires aux dispositions s'appliquant aux zones de rencontre est la preuve que le concept n'est pas adapté à ce carrefour mais cela ne suffit pas à le sécuriser.
- f) une seule solution : remettre les feux sur l'axe principal. Les axes secondaires ayant une faible circulation de simples stop suffisent à régler le passage des véhicules qui les empruntent et les piétons ont ainsi le temps de les voir arriver et de traverser.

UQMP 27 novembre 2019