

Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement - à l'Enquête Publique relative au projet de requalification des Granges Sud à Echirolles

La notice explicative fait état du développement de plusieurs projets, portés par plusieurs maîtres d'ouvrage publics et privés, avec des temporalités différentes, sur ce nouveau quartier.

Au cours de la 1^{ère} phase (2021-2023), la Métropole doit réaliser une voirie Est-Ouest et les réseaux associés au maillage du quartier et à la desserte du site Granges Sud. Pour les voiries publiques, il est précisé « qu'elles seront favorables aux modes doux, notamment grâce à des voiries apaisées (vitesse limitée à 30 km/h) et la création de larges trottoirs ».

Voirie

Bien qu'il soit fait référence au guide métropolitain des espaces publics, on peut constater sur le plan des aménagements présenté que la largeur de la chaussée prévue serait de 6 m.

Pour une voirie de desserte locale, cette largeur ne correspond pas à l'objectif annoncé de circulation apaisée.

Sachant que 2,55 m. (hors rétroviseurs) est la largeur maximale permise par le Code de la route pour tout véhicule autorisé à circuler sur la voie publique, une largeur de chaussée à 5,50 m pour que le croisement des véhicules légers et poids lourds se fasse à faible vitesse, serait plus propice à l'objectif de circulation apaisée.

L'ADTC demande que la largeur de la chaussée soit réduite à 5,50 m maximum.

Embranchement

La voirie créée sera branchée sur l'avenue des FTPF qui est un axe fort de circulation sur lequel la vitesse des motorisés est limitée à 50 km/h et qui comporte un mail piétons / cycles, obligatoire pour les cyclistes.

Les véhicules qui accéderont au nouveau quartier par cette nouvelle voirie couperont ce mail piétons / cycles. Ce sera un point de conflit qu'il y a lieu de traiter de façon adaptée pour éviter les accidents. Sur le plan des aménagements prévus ce n'est pas le cas :

- l'axe d'entrée sur la chaussée devrait être orthogonal à celui de la chaussée sur FTPF pour casser la vitesse d'entrée et de sortie des véhicules, et que l'angle de visibilité des conducteurs soit meilleur,

- on remarque la présence de bordures de trottoir en courbe à la limite entre le mail et la nouvelle chaussée. C'est inadapté à la circulation des cyclistes. Le franchissement du mail doit être traité en plateau continu au même niveau que le mail, sans seuils de trottoir transversaux,

- il n'y a pas d'indication sur le régime de priorité prévu ; on en déduit que les véhicules qui sortiront seront prioritaires, ce qui n'est pas adapté à la circulation des cyclistes sur le mail FTPF, et ce qui renforce la nécessité d'un traitement sécurisé de franchissement du mail, pour que les véhicules qui sortiront de cette voie de desserte cèdent le passage à ceux sur l'axe FTPF,

- on remarque la présence de potelets en bordure des trottoirs en courbe, comme pour un trottoir ordinaire, qui sont autant d'obstacles dangereux pour les cyclistes, et sont à proscrire sur un itinéraire cyclable.

L'ADTC demande que la priorité soit clairement accordée aux piétons et cyclistes à l'embranchement avec l'avenue des FTPF en suivant les préconisations du CEREMA (voir schéma possible ci-dessous issu du CEREMA <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>). L'ADTC demande que sur l'avenue des FTPF, le mail piétons-cycles soit remplacé par des espaces séparés pour les piétons d'une part, pour les cyclistes d'autre part.

