

A la mi 2018, une réunion d'information de la Métro a levé le voile sur les modifications prévues sur le cours Lafontaine. Elle a montré le projet d'une piste bidirectionnelle de grande largeur (4 mètres) alors que rien n'y oblige et qu'il n'y a pas eu de concertation pour le décider. Pourtant :

1. les pistes bidirectionnelles ne sont pas des aménagements recommandés en centre-ville
2. leur [largeur recommandée](#) est de 3 mètres (minimum 2m50)

1. Selon l'organisme officiel CEREMA (anciennement CERTU), [les pistes bidirectionnelles conviennent mieux en péri-urbain](#) et sont d'[insertion délicate en milieu urbain dense](#). Selon la FFvélo (anciennement FFCT) « [il est généralement préférable d'éviter les pistes bidirectionnelles en ville, leur raccordement aux carrefours est compliqué, et chaque traversée engendre des conflits avec les voitures. Par contre, la piste bidirectionnelle est intéressante pour les itinéraires de moyenne distance où les intersections sont peu fréquentes, par exemple le long d'un fleuve ou d'une rocade.](#) ». [Selon la direction de la voirie du Grand Lyon](#) les pistes bidirectionnelles sont difficiles à traiter aux carrefours et sont à réserver aux longs tronçons sans intersection, par exemple en longeant un cours d'eau, un parc, une voie ferrée, ...

2. La grande largeur de 4 mètres est celle des autoroutes à vélos. Ce type de dimensionnement est conçu pour majoritairement accueillir du trafic de transit, ou pour rouler à vitesse soutenue.

Le vélo diffus a toute sa place en centre-ville, mais est-ce le lieu pour le passage d'un fort trafic de transit ou pour rouler « chrono » ?

COUPURE EN DEUX DE LA VOIRIE

Une coupure en deux de la voirie est prévue par une maçonnerie en dur qui sépare les vélos des voitures, au lieu d'un simple marquage au sol,

Mais où sommes-nous ? Le long d'une route ? Sur un boulevard à fort trafic automobile ? Non, il s'agit de simples rues commerçantes de centre-ville, avec une seule voie de circulation automobile, qui plus est limitée à 30 km/h. Dans ce contexte, cette maçonnerie en dur crée un obstacle à la traversée de la rue par les piétons. Et ce alors même que le concept de voirie « apaisée » leur donne le droit de traverser « librement ». C'est aussi pour que pareilles incohérences soient identifiées que concerter est nécessaire et utile.

Car cette incohérence devient source de gêne et même de danger pour les piétons dont les mamans avec poussettes, les personnes à mobilité réduite (PMR), les malvoyants. Enfin, la bordure en dur représente un danger pour les cyclistes eux-mêmes, s'ils ont un instant de distraction ou si le trafic des vélos est important.

UNE AUTOROUTE À VÉLOS DEVANT L'ENTRÉE DU LYCÉE CHAMPOLLION

L'entrée principale du lycée Champollion a été présentée sous la forme d'un espace piéton où l'autoroute à vélos se distingue à peine. Il n'y a qu'un seul cycliste et le parking à vélos se limite à trois arceaux. Il n'y a pas de feu à bouton poussoir que les piétons pourraient activer pour stopper le trafic autos/vélos et pouvoir traverser.



Le lycée Champollion compte 1900 élèves. Le passage d'une autoroute à vélos devant ses portes crée un sérieux problème de sécurité, tant pour eux que pour les cyclistes. Cela pose au minimum la question de la taille XXL (comme il est dit dans Gre.mag) de cette piste « chrono » en cet emplacement, et même tout simplement celle du bien fondé de son passage sur le Cours Lafontaine !



La photo ci-dessus montre que des barrières de sécurité sont indispensables pour que les attroupements qui peuvent compter des centaines d'élèves soient contenus en dehors de la chaussée, pour leur sécurité et celle de tous. Il est irréaliste de croire qu'elles puissent être supprimées.

Il faut donc s'attendre sur toute la longueur du cours Lafontaine à des obstacles à la traversée des piétons, des PMR, des familles avec poussettes : soit la bordure de la piste, soit ces barrières de sécurité.

Une modification du tracé de Chronovélo s'impose, dans l'intérêt des piétons et des élèves du lycée, comme dans l'intérêt des cyclistes.

PARKINGS À VÉLOS

L'absence de parking à vélos pour les élèves du lycée Champollion interpelle fortement. La piste ne serait donc pas prévue pour leur servir ? Car pour cela il faudrait des centaines de places leur permettant de garer leurs vélos. Ce ne sont pas les quelques places à l'intérieur de l'établissement qui vont satisfaire le besoin.

L'absence de parking serait-elle la confirmation que le Cours Lafontaine est prévu pour le transit « chrono » est/ouest à travers le centre-ville densément peuplé de Grenoble, devant les portes du lycée Champollion ?

UHCv

