

Un « Plan vélo » pour notre quartier

# UHQEB

Nos propositions pour  
encourager et sécuriser les  
déplacements en vélo

Groupe de travail UHQEB – décembre 2016

---



# Plan vélo de quartier

Les propositions de l'Union des Habitants du Quartier Exposition Bajatière (UHQEB)

(Statut : Document en construction/ version du 22 décembre 2016)

## Introduction

« Développer la pratique du vélo en ville, en toute sécurité et au quotidien, quel que soit son âge » : tel est en résumé l'un des objectifs de la ville de Grenoble pour apaiser la circulation dans nos rues, et réduire les risques d'accident tout en diminuant les nuisances environnementales, principalement bruit et pollution de l'air. La pratique régulière du vélo induit aussi un bénéfice santé (recommandation : 30 mn tous les jours au minimum !), important pour chacun d'entre nous.

Si la compétence « Plan vélo d'agglomération » est portée par Grenoble Alpes Métropole, les aménagements de proximité sont à définir par la ville avec les habitants, au plus près de leurs besoins et attentes, en bonne connaissance de leur quartier.

Aussi, en réponse à l'incitation de la mairie, l'Union de quartier Exposition-Bajatière a créé un groupe de travail pour élaborer des propositions. Ce groupe s'est réuni à quatre reprises, à l'été et au cours de l'automne 2016.

Participants du groupe de travail "vélo" :

- Renée Bonnefond (UHQEB),
- Joëlle Vagneron (UHQEB),
- Mme Claude Vallet (UHQEB),
- René Bard (UHQEB)
- Michel Fruneau (Président UHQEB),
- Alexandre Mouchet (UHQEB),
- Philippe Zanolla, ADTC (Association pour le développement des transports en commun) et UHQEB
- René de Ceglié, ville de Grenoble, élu de secteur,
- Jacques Wiart, ville de Grenoble, élu Déplacements et logistique urbaine
- Kateline Ravit, ville de Grenoble, Maison des habitants (Direction des Territoires)

Objectif du groupe de travail : **élaborer un "Plan vélo de quartier"**. C'est-à-dire :

- identifier et sécuriser les axes vélo principaux qui structurent le quartier et le relie à la fois au centre-ville et aux quartiers voisins ou communes voisines,
- émettre des propositions ou recommandations sur la sécurisation des croisements ou carrefours, ainsi que sur les aménagements souhaitables à proximité des lieux publics, en particulier les écoles et établissements scolaires, ou encore les commerces locaux, etc.
- 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)

Méthode :

1. Le groupe élabore librement toutes les propositions et produit un document pré-final.
2. Ce document est présenté au Conseil d'Administration de l'UHQEB.
3. Pour une bonne information des habitants, il sera présenté lors des vœux début janvier 2017.
4. Après ajustements selon les observations émises, un document final est transmis officiellement à l'élu de secteur (René de Céglié + antenne mairie). Cette remise du rapport de l'UQHEB se fait dans le cadre d'un point-presse pour bien marquer cette étape importante.
5. La mairie prend acte du rapport, le diffuse en interne pour information, et le transmet à la Métro pour examen de faisabilité technique et financière, qui veillera aussi à la cohérence dans le Plan général de circulation.
6. Un échange Ville-Métro-UQ est ensuite organisé pour présenter l'analyse des élus et des services techniques compétents et pour dégager en final des décisions opérationnelles.
7. Sur les décisions arrêtées, un échéancier de mise en œuvre est annoncé.

Les orientations du groupe de travail :

Le groupe de travail a examiné les **liaisons est-ouest** (rue Mallifaud-rue Moyrand ; B<sup>d</sup> Clémenceau – A<sup>ve</sup> Albert 1<sup>er</sup> de Belgique ; B<sup>d</sup> Jean Pain), les **liaisons nord-sud** (A<sup>ve</sup> Gl Champion – A<sup>ve</sup> Marcellin Berthelot ; Place Paul Mistral – A<sup>ve</sup> Jean Perrot), et la question complexe de la **liaison nord-ouest avec la ville**, via la place Pasteur et la place Paul Mistral. Pour ces différents axes de circulation, il s'agit de « voies roulantes », avec un trafic véhicules important, nécessitant des aménagements particuliers pour soigner la cohabitation avec les voitures, tout en respectant l'espace et la sécurité des piétons. La place des cycles sur la chaussée est donc à affirmer et sécuriser, car les aménagements sur trottoirs (cas de l'avenue Marcellin Berthelot) ne sont plus souhaités aujourd'hui.

Le groupe a également identifié une **voie paisible interne** au quartier : l'axe nord-sud, constitué par l'enchaînement des rues Auguste Ravier – Pégoud – Maurice Barrès, et qui relierait ainsi le parc Paul Mistral au nord à la rue de la station Ponsard au sud, tout en desservant l'ensemble du quartier à l'est de l'axe Jean Perrot.

Le besoin en stationnements vélo a aussi fait l'objet d'un examen attentif.

## **1 - Identification d'une « voie paisible » interne au quartier**

**Il est proposé de créer une voie « paisible » pour parents et enfants**, sur l'axe nord-sud constitué par les rues Barrès /Pégoud /Ravier, qui déboucherait sur la traversée du parc Paul Mistral au Nord et se prolongerait au Sud par le chemin du Chapitre pour se connecter en final avec l'avenue des Jeux Olympiques. En effet, cette voie est à l'écart des voies roulantes, donc avec un trafic voitures faible. Elle est particulièrement commode, car assez rectiligne et de belle longueur. Il s'agirait donc d'un axe structurant vélo interne au quartier

Recommandations :

- 1) Signalisation particulière à imaginer, avec pictogrammes au sol, pour marquer cette voie paisible et la conseiller aux habitants, en particulier les familles se rendant au parc Paul Mistral ;
- 2) Aménager la traversée du Boulevard Clémenceau et le débouché sur le parc Paul Mistral. Il faut à la fois franchir la piste cyclable, mais aussi passer un axe très routier, tout en veillant aux nombreux piétons qui vont ou viennent du parc Paul Mistral ;
- 3) Sécuriser la traversée de la rue Moyrand, car la vitesse des voitures est souvent trop importante, vu la largeur de la chaussée.

Suggestions sur ce carrefour (au droit des rues Pégoud et Barrès) :

- remplacer le stop par un « céder le passage »,
  - prévoir les abaissements de trottoir côté Ouest pour les poussettes et personnes à mobilité réduite (PMR),
  - empêcher les véhicules de stationner en limite d'intersection pour éviter que les vélos soient obligés d'être en pleine gauche,
  - remplacer la bande jaune sur trottoir par des arceaux à vélos ?
- 4) Apaiser également la traversée de la rue de la Bajatière, même si le trafic est moins important. Car des vitesses excessives sont signalées par les riverains. Remplacer le stop par un « céder le passage » ;
  - 5) Tranquilliser enfin le passage de Barrès à Chemin du Chapitre par la rue de la Station Ponsard.

## 2 - Voies roulantes est-ouest

---

### 2.1 Axe rue Mallifaud - rue Moyrand – rue Claude Genin

Cet axe est rectiligne, assez large et de grande continuité. Sa vocation de voie vélo structurante pour le quartier et entre les quartiers est réelle, mais la cohabitation avec les voitures est à traiter car la largeur même de la voie (surtout rue Moyrand) incite à la vitesse des véhicules.

**Il est donc proposé le marquage de bandes cyclables sur chaque côté de la chaussée**, ce qui aurait aussi pour bénéfice de réduire le calibre de la voirie réservée aux véhicules, et donc la vitesse. Une vigilance doit cependant être apportée aux stationnements voitures existant (risques cycles/voitures qui manœuvrent).

Le groupe de travail émet également les recommandations suivantes :

- 1) Débouché de la rue Moyrand sur Léon Jouhaux (1) : des aménagements sont souhaitables pour réduire la vitesse près de cette intersection, située à proximité de l'école Jules Ferry. **Rappel** : ce carrefour a déjà fait déjà l'objet d'une demande de sécurisation des parents d'élèves de l'école Jules Ferry ;
- 2) Débouché de la rue Moyrand sur Léon Jouhaux (2) : prévoir des « sas » (cf. photo) aux feux de circulation. Cette recommandation est valable sur la plupart des feux du quartier.
- 3) Débouché de la rue Moyrand sur Léon Jouhaux (3) : Côté Moyrand, bien revoir les

aménagements et la conception de l'espace public suite aux travaux des constructions prévues à l'angle et au déplacement de la station de voitures électriques ;

- 4) Assurer la continuité des aménagements cyclables de la rue Moyrand vers la rue Claude Genin ;
- 5) Rue Mallifaud (1) : problème de stationnement voitures sur la piste à contre-sens devant le coiffeur ;
- 6) Rue Mallifaud (2) : Sur la partie finale, sécuriser les cyclistes à contre-sens au débouché sur le boulevard Foch, à hauteur de l'Intermarché.

**Photo : illustration d'un « sas à vélo »**

Un sas à vélo permet aux cyclistes de se positionner à hauteur du feu de circulation, les voitures étant arrêtées environ 3 à 5 m en arrière.

Il permet au cycliste de mieux voir et d'être vu par les automobilistes. Le cycliste démarre avant l'automobiliste, ce qui assure une bonne perception et insertion. Il peut tourner à gauche en toute sécurité.

(Référence : Fiche CERTU n°11, Août 2009)



## 2.2 Axe du Bd Clémenceau

C'est clairement un axe de ville, voire d'agglomération, puisqu'il assure la desserte vers le campus universitaire de Saint-Martin d'Hères.

**Il est proposé que le principe général d'aménagement soit de mettre les vélos sur la chaussée**, avec marquage de bandes cyclables larges et bien visibles sur le revêtement, de chaque côté de la chaussée (nord et sud). La voie roulante à deux fois deux voies est en effet de dimension très généreuse, ce qui induit une vitesse élevée des véhicules. Aussi, les aménagements cyclables auraient le grand mérite de réduire la vitesse de circulation et d'éviter que les cycles empruntent les trottoirs.

Suggestion à étudier : revenir à une seule voie de circulation dans chaque sens + 1 voie à largeur variable, avec passage à deux voies en amont des feux ? Les îlots pouvant rester en place.

Les conflits cyclistes /piétons et enfants à la traversée vers le parc, au feu Auguste Ravier, ont été maintes fois signalés. Si une voie paisible vélo est conservée en bordure du parc Mistral (dans la contre-allée), en cohabitation avec les piétons, la création d'une piste sur chaussée aura donc l'intérêt d'inciter les cyclistes pressés ou sportifs à l'utiliser préférentiellement, ce qui sécuriserait les parents et enfants fréquentant le parc.

Le boulevard Clémenceau se poursuit ensuite vers la ville-centre dans deux directions possibles, vers Albert 1<sup>er</sup> de Belgique et les grands boulevards, ou vers le quartier Hoche et le centre-ville.

Vers Jeanne d'Arc et Valmy, en direction du campus universitaire, des aménagements sont également nécessaires.

- **Axe Bd Clémenceau vers l'avenue Jeanne d'Arc et l'avenue de Valmy**

Sur la section comprise entre la rue Léon Jouhaux et l'avenue Jeanne d'Arc, le rétrécissement de la voirie côté sud (sens Grenoble-St-Martin d'Hères) rend délicate la cohabitation des voitures avec les vélos (sentiment d'insécurité).

Il est donc suggéré de revoir le stationnement sur cette section du boulevard Clémenceau, soit en supprimant le stationnement en long près du buraliste, soit en réduisant la partie centrale pour conserver ce stationnement.

De même, après ce passage, il est suggéré que le stationnement « en épi » soit transformé en stationnement « en long ».

Sur la section comprise entre la rue Jeanne d'Arc et l'avenue de Valmy, côté nord du boulevard Clémenceau, le marquage cyclable demande à être repris avec netteté, car la place respective des cyclistes et piétons est confuse, ce qui crée des conflits et des risques.



- **Axe Bd Clémenceau - Albert 1<sup>er</sup> de Belgique**

Le trottoir à hauteur de la maison Arthaud est très étroit, de sorte que le partage de l'espace existant entre piétons et cyclistes n'est pas satisfaisant. En effet, c'est un passage fréquent pour le cheminement des enfants et parents à proximité de l'école. Il est proposé de mettre fin à la place des vélos sur ce trottoir. En contrepartie, le marquage vélo sur voirie doit indiquer sans ambiguïté leur place aux vélos, et les « protéger » vis-à-vis des voitures.

La traversée de l'avenue Jean Perrot est dangereuse, car cette voie est très roulante, avec des vitesses élevées. Des « sas à vélos » sont donc à créer à hauteur des feux de circulation.

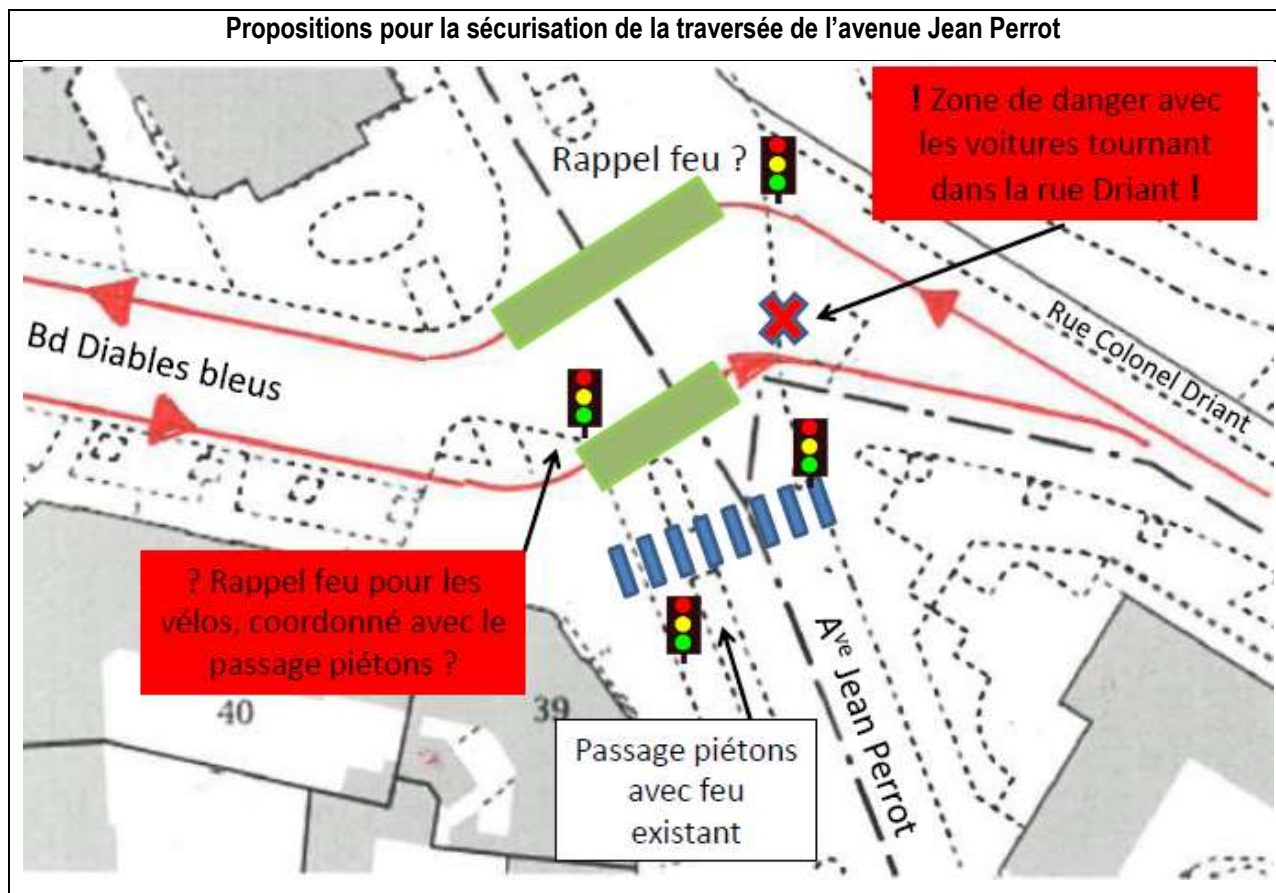
L'avenue Albert 1<sup>er</sup> de Belgique comporte déjà des bandes cyclables de chaque côté. Un rafraîchissement de la signalétique vélo sur cette avenue est nécessaire pour améliorer la lisibilité.

- **Axe Bd Clémenceau – rue Colonel Driant – rue des Diabes bleus – Place Pasteur**

Pour aller vers le centre-ville en toute sécurité, en évitant les voies trop roulantes, il est proposé d'affirmer et de marquer un itinéraire vélo qui emprunte la rue du Colonel Driant, franchit l'avenue Jean Perrot, se prolonge avec la rue des Diabes bleus, puis traverse la place Pasteur, avant de se raccorder en final avec le quartier Hoche (traversée cyclable à marquer) et les grands boulevards.

De Clemenceau à Jean Perrot, le passage par la rue du Colonel Driant ne pose pas de difficulté particulière. Des pictogrammes vélos peuvent simplement confirmer l'itinéraire cyclable et guider les cyclistes.

Le groupe de travail attire l'attention sur les aménagements à prévoir pour sécuriser la traversée de la rue Jean Perrot et de la place Pasteur.



Pour traverser Jean Perrot en provenance du boulevard des diabes bleus, **la sécurisation pourrait se faire avec un rappel du feu de circulation** et une voie cyclable marquée sur chaussée, en parallèle du passage piéton existant, mais distinct. A hauteur du bar, passer près de la terrasse, enlever une barrière et traverser Jean Perrot au nord de l'îlot actuel.

De même, dans le sens Driant – Diabes bleus : **un rappel du feu piéton** pourrait être installé, avec marquage de la traversée cycle sur la chaussée.

**A noter :** le tourne-à-droite des voitures dans la rue Driant crée un risque pour les vélos venant de Clémenceau. Une signalétique pourrait attirer la vigilance des automobilistes ? Ou un marquage au sol : lignes de séparation des voies ? pictogrammes vélos ?



Dans la rue des Diabes bleus, la place est suffisante pour créer des pistes de cyclables sur chaque côté de la chaussée. Au bout de cette rue, la place de livraison serait à supprimer ou déplacer pour faciliter le passage des vélos.

**La sécurisation de la traversée de la place Pasteur est un sérieux problème**, tant en provenance du quartier Hoche que de la rue des Diabes bleus. Surtout avec l'augmentation du trafic voitures prévisible, en raison du report de circulation pour éviter Edouard Rey (projet Cœur de ville - Cœur de Métropole/CVCM).



Traversée du quartier Hoche : mieux marquer les voies cyclables sur la chaussée centrale, car les cyclistes ont tendance à emprunter les trottoirs, ou à rouler « un peu partout ». Une continuité cyclable entre le boulevard Joffre et la rue Hoche est donc à créer et bien marquer pour guider les cyclistes sans ambiguïté aucune.

### 2.3 Axe du Bd Jean Pain

Pas de remarques sur le boulevard Jean Pain, autre axe important de transit Est/Ouest. Simplement, penser à raccorder cet axe très fréquenté au carrefour Chavant et à la bande cyclable venant de Jean Perrot

## 3 - Voies roulantes nord-sud

### 3.1 Axe Jean Perrot – Place Paul Mistral

**L'aménagement de l'avenue Jean Perrot est un sujet à part entière.** C'est un axe routier important d'accès à la ville, à partir de la rocade sud, d'Eybens et de Poisat, et qui se poursuit en final par la route Napoléon. Sur cet axe à trois voies, dont un sens unique routier à deux voies vers le centre-ville, la vitesse des véhicules est importante. Actuellement, l'utilisation de Jean Perrot par les cyclistes est dangereuse dans les deux sens.

Le Plan vélo d'agglomération prévoit qu'un axe structurant vélo soit créé sur cet axe : deux voies, sur 4 m de large au total. Tout en tenant compte de la voie bus existante.

Le groupe de travail serait favorable à ce que l'axe structurant soit séparés en deux pistes cyclables sur chaque côté de la chaussée, mais avec des voies vélos séparées des voies véhicules et bus. En contrepartie, une voie voiture sera à supprimer comme au sud de l'avenue des Jeux Olympiques, car il apparaît délicat de supprimer les places de stationnements. Avant toute décision, des scénarios d'aménagements seraient à discuter en temps utile avec les habitants et les commerçants (importance de conforter les commerces en place/ le plan vélo doit y contribuer).

**Il y a une forte attente de l'UHQEB pour lancer les travaux d'étude sur les aménagements de l'avenue Jean Perrot et la rendre de nouveau attractive.**

- **Partie nord de Jean Perrot et place Paul Mistral**

Sur la partie nord de Jean Perrot des aménagements vélos sont possibles, vu la largeur des voies roulantes.

En revanche, la place Paul Mistral est aujourd'hui quasi-impraticable pour les vélos. Cette exclusion n'est pas admissible, d'autant que la très grande largeur de la voirie doit permettre à chaque usager d'avoir sa place selon son mode de déplacement.

Il est donc proposé que des aménagements vélos bien marqués et sécurisés soient prévus pour permettre la traversée de cette place et l'accès au nord de la ville via l'avenue Lyautey ou le boulevard Jean Pain.

Recommandations Sens sud – nord :

- Sur Jean Perrot, marquer la continuité de la bande cyclable le long de l'école Driant et du parc Mistral, et prolonger cette continuité sur la place Mistral, avec raccord final avec la piste cyclable sur Jean Pain. Prévoir un « sas à vélos » à hauteur des feux de circulation.
- Sécuriser ensuite la traversée vers Chavant et Lyautey en direction du cœur de ville.

Sens nord – sud, de Chavant à Diables bleus :

- Utiliser la double voie réservée actuellement aux bus, et rajouter des pictogrammes vélos pour guider les cyclistes.
- De Diables bleus à Jean Perrot : dérogation sur la voie de bus actuelle (étroite) avec séparateur physique pour éviter des travaux de génie civil: demande de pour cette courte longueur.

L'UHQEB est cependant consciente que le carrefour Chavant avec le Bd Jean Pain est très dense et complexe, proche de la saturation véhicules (plusieurs phases de feux de circulation, passage du tramway, passage de bus, entrée ville en provenance du Grésivaudan). Il pourrait donc être conseillé aux cyclistes d'emprunter de préférence des itinéraires détournés, plus calmes, via Hoche ou le parc Mistral.

Réflexion à verser dans les aménagements prévus par le projet Cœur de ville/cœur de métropole (CVCM), en cours de définition.

### **3.2 Axe Général Champon – Marcelin Berthelot**

C'est un axe déjà aménagé pour les vélos, depuis de longues années, avec des pistes sur les trottoirs. Le problème est que la piste cyclable très mal différenciée des cheminements piétons, problème général des pistes sur les grands boulevards.

Sans changer les aménagements existants, le groupe de travail propose :

- d'améliorer ou de refaire le marquage des pistes cyclables ;
- de revoir les potelets car risques d'accrochage ;
- de créer un « parvis », ou une placette, devant le nouveau Lycée Mounier pour libérer la piste cyclable et sécuriser les piétons et lycéens, à l'exemple de ce qui a été fait pour la place de Sfax devant Europole ;
- de mieux raccorder l'avenue Champon à Hoche par la place Pasteur (cf. plan plus haut).

### **3.3 Rue Marcel Peretto**

Cette voie est impraticable pour les vélos, mais aussi pour les piétons vu la très faible largeur des trottoirs. Dans la situation existante, le groupe de travail doute que des aménagements viables soient possibles.

### 3.4 Axe Léon Jouhaux

Pas de remarques particulières sur cet axe, de grande longueur, mais où la cohabitation cycles-voitures ne semble pas poser de problèmes.

#### Recommandations du groupe de travail :

- A proximité des écoles et des croisements importants (dont rue Moyrand, rue de la Bajatière, etc.), des aménagements pourraient inciter à la réduction de la vitesse.
- Remarque générale: Pour les bandes cyclables sur chaussée, aux intersections, prévoir un marquage supplémentaire pour protéger les cyclistes allant tout droit envers les voitures qui leur coupent la route en tournant à droite (Rappel : 2 accidents mortels avenue des Martyrs et entrée Campus)

## 4 - Stationnement : besoins en arceaux vélos et box à vélos

---

Il ne peut y avoir de développement de la mobilité cyclable sans prévoir en parallèle des aménagements pour le stationnement des vélos.

Le groupe de travail a fait un recensement de l'existant et a dressé un état des besoins (Cf. carte page suivante).

Actuellement, le quartier proprement dit et ses marges en incluant le parc Mistral est équipé de **350 arceaux à vélos**.

Les besoins supplémentaires recensés par le groupe de travail sont de près de **60 arceaux**.

- **Les box à vélos : ce sujet est en développement !**

La mise en place de box à vélos a été discutée, avec la possibilité qu'à titre d'essai un box puisse être installé dans un espace disponible sur une copropriété volontaire (par exemple les deux ensembles du Bd Clemenceau)

## 5 - Accessibilité piétons

---

En complément du plan vélo, après une visite sur place, le groupe de travail demande que le cheminement des piétons soit amélioré.

Dès que l'on quitte les axes importants, la circulation des piétons est entravée par des trottoirs étroits, un revêtement dégradé, des végétaux débordants, des poteaux de toute nature. Les devers aux entrées charretières sont des obstacles pour les fauteuils roulants et les poussettes. De fait, sur certaines rues, un côté est totalement impraticable et l'autre d'accès difficile. L'absence d'abaissés de trottoir aux intersections ne permet pas un itinéraire complet.

La rue Maurice Barrès peut être donnée en exemple, avec des trottoirs étroits qui permettent difficilement la circulation des personnes à mobilité réduite.

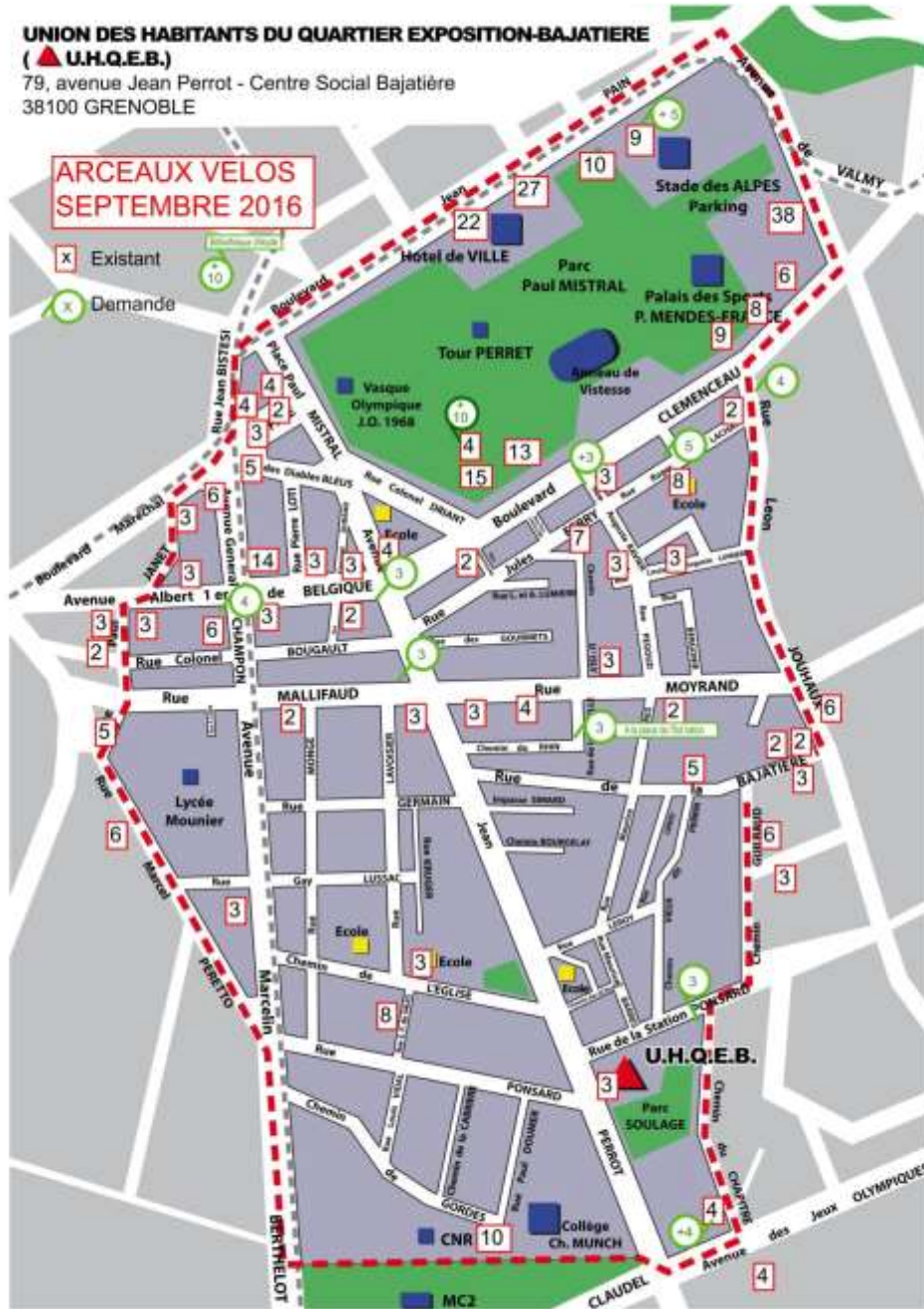
Des bancs sont aussi à prévoir pour les personnes âgées ou la promenade avec les enfants. Un schéma d'implantation serait à produire.

**Carte localisant les arceaux vélos : existant et besoin**  
(en rouge l'existant, en vert les besoins, avec le nombre correspondant)

**UNION DES HABITANTS DU QUARTIER EXPOSITION-BAJATIÈRE**  
( ▲ U.H.Q.E.B.)  
79, avenue Jean Perrot - Centre Social Bajatière  
38100 GRENOBLE

**ARCEAUX VELOS  
SEPTEMBRE 2016**

[X] Existant  
[O] Demande



## Conclusion

Le but de ce groupe de travail est d'inciter aux déplacements à vélo tout en les sécurisant. Elle souhaite les voir pleinement intégrés dans la vie et le fonctionnement du quartier, en lien avec le reste de notre ville.

En final de ce travail, nous souhaitons souligner trois points essentiels :

1. **Notre proposition principale est de poursuivre la création de bandes cyclables sur chaussée** pour les intégrer dans la circulation générale, ce qui rendra les trottoirs aux piétons et réduira les conflits d'usage et les accidents.
2. Le groupe de travail souligne l'extrême nécessité des **continuités cyclables**, en évitant toutes coupures et discontinuités, car il est essentiel de rendre plus « lisibles » et évidents les itinéraires cyclables.
3. La nécessité **d'arceaux à vélos** au plus proche des usages (commerces, domicile, établissements scolaires et culturels) est soulignée. Nous souhaitons aussi l'implantation de box à vélos dans notre quartier, sur voirie et dans les copropriétés.

Sur un plan pratique, le groupe de travail demande :

- La généralisation des « sas à vélos » aux intersections et à hauteur des feux de circulation,
- Pour les bandes cyclables sur chaussée, aux intersections, prévoir un marquage supplémentaire pour protéger les cyclistes allant tout droit envers les voitures qui leur coupent la route en tournant à droite (2 accidents mortels avenue des Martyrs et entrée Campus),
- D'une manière générale, remplacer les STOP par des « céder le passage ».

**Pour l'avenue Jean Perrot**, préoccupation forte de l'UHQEB, les pistes cyclables doivent s'inscrire plus généralement dans sa revitalisation demandée unanimement par les habitants du quartier. Le caractère « autoroutier » de cette voirie, la fermeture des commerces, le manque de « prospect » de l'urbanisme sur une voie magistrale (2eme avenue après le Cours Jean Jaurès) ont contribué à sa déshérence

Il est nécessaire que tous les acteurs se réunissent pour un diagnostic et des propositions...

### Echéancier : quelles suites à nos propositions ?

Après validation de ce document par l'UHQEB, ce document sera soumis à la Ville puis à la METRO qui, rappelons-le, a la charge de la voirie pour une évaluation de la faisabilité technique, une première estimation des coûts et du financement.

Un retour de la Metro vers les habitants sera alors nécessaire pour une concertation efficace et pourquoi pas exemplaire.

\* \* \*