



Union de Quartier Notre Dame



Union des Habitants du Centre-Ville



Union de Quartier CBCH

## LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS FACE À L'OMNI-PRÉSENCE DES 2-ROUES ET AUTRES AU CENTRE-VILLE

La présence des 2-roues (vélos, scooters) et autres engins roulants (les EDP-M<sup>1</sup> : trottinettes électriques, etc) s'est fortement accrue au Centre-Ville de Grenoble, au prix de plus de vulnérabilité pour les piétons et au détriment de leur sécurité. [Une illustration dramatique](#) en a récemment été le décès d'un monsieur âgé, percuté par un vélo alors qu'il traversait dans les clous et que le feu piéton était au vert. Trois Unions de Quartier du Centre-Ville ont décidé de prendre la parole, alors que l'opération « [faites du vélo](#) » s'est déroulée pendant trois semaines sans aborder ce problème.

Entre Grenoble et le vélo, c'est une histoire qui a commencé il y a longtemps. Le premier maillot jaune en 1919. [Le premier Plan de Déplacement Entreprises](#) en 2000. [Le premier prix de la FUB](#) (déjà) en 2009. Entre autres. Mais la présence massive des 2-roues et autres en Centre-Ville, jusque dans les rues piétonnes et sur les trottoirs, est un phénomène récent. De même que les autoroutes à vélos dans des rues à forte densité piétonne, notamment le cours Berriat, avec la suppression des feux à bouton poussoir qui permettaient aux piétons de demander le passage protégé.

Dans son édition du 17-9-2020, le Dauphiné Libéré a titré : « *Alors que le 9 septembre dernier, un piéton de 87 ans est décédé après une collision avec un cycliste... Plus nombreux, les cyclistes sont-ils devenus plus dangereux ? Avec l'explosion de la pratique du vélo, notamment en ville, les critiques fusent.* » Une des réponses données par un militant d'une association grenobloise très influente a été : « *Les vélos doivent suivre le Code de la route. Or celui-ci est d'abord fait pour les voitures : aussi certains cyclistes le respectent mal.* » Ce n'est pas ce genre d'excuses qui permettra d'avancer dans la résolution du problème, bien au contraire.

1. Aussi lançons nous un appel au respect mutuel et à beaucoup plus de civisme envers les piétons de la part des usagers des 2-roues et autres. Cela ne se fera pas tout seul. Nous demandons donc que soit lancée une forte campagne de communication sur ce sujet, dans les journaux et sur l'affichage urbain, pour que la sensibilisation du public se fasse sans plus attendre : priorité au piéton, respect du Code de la route.

---

<sup>1</sup> [Engin de Déplacement Personnel Motorisé](#) : trottinette électrique, gyropode, monoroue, skate board électrique, etc. *Nous les nommons « autres » dans la suite du texte.*

2. Traverser une voie voitures plus une autoroute à vélos à double sens sans la protection d'un feu est une épreuve qui n'est ni à la portée de tout le monde, ni pour tous les âges. D'autant plus que si les voitures s'entendent et se voient bien, ce n'est pas le cas des vélos, trottinettes, etc. Nous demandons donc que les feux à bouton poussoir soient développés et que celui qui a été supprimé au croisement Berriat / Thiers soit rétabli. Ainsi que le marquage au sol des passages piétons par des bandes blanches <sup>2</sup>.



3. Marcher sereinement et en sécurité dans les rues piétonnes n'est plus possible dans le nouveau contexte d'omni-présence des 2-roues et autres. Qui n'a pas dû s'écarter face à un vélo qui forçait le passage en avançant tout droit ? Qui n'a pas été surpris, frôlé, déstabilisé par un zig-zag de vélo ou de trottinette ? Il y a même eu une violente collision dans Grande Rue entre deux livreurs Deliveroo.

Aussi demandons-nous ce qui apparaît désormais comme une évidence : les rues piétonnes réservées aux piétons. Plusieurs gradations sont possibles selon les lieux piétons, ainsi que le font

---

<sup>2</sup> Qui ont été supprimées en de nombreux endroits. Exemples sans marquage ni feu : cours Lafontaine devant Champollion, cours Berriat, gare SNCF, quais. Exemples avec feu mais sans marquage : boulevard Gambetta, place Victor Hugo.

certaines villes françaises ou étrangères : interdiction complète, interdiction seulement à certaines heures ([comme par exemple rue d'Austerlitz à Strasbourg](#)), obligation de mettre pied à terre.

4. Concernant les trottoirs, l'interdiction existe déjà. Mais aucun piéton ne nous contredira si nous disons que le signaler s'avère très nécessaire.

5. Notre propos est d'abord et avant tout un appel au civisme. Il serait néanmoins naïf de penser que cela puisse suffire.

Aussi demandons-nous que l'incivisme ne soit plus toléré, que la loi soit appliquée (respect du Code de la route, éclairage obligatoire). Nous demandons que des campagnes de verbalisation soient très régulièrement effectuées, accompagnées d'une couverture médiatique afin de marquer les esprits.

*« 180 PV par an et vous nous dites que c'est extraordinaire ? Il faudrait ça par jour ! »* avait dit un habitant excédé, lors de la réunion publique de l'UHCV d'avril 2019.

Faut-il le rappeler ? Nous sommes tous piétons. Le besoin est impérieux, face à l'omni-présence des 2-roues et autres au Centre-Ville, que la vulnérabilité du piéton soit mieux prise en compte.

Le 06 octobre 2020,

Les Unions de Quartier [CBCH](#) (Championnet), [UHCV](#) (Centre Ville), [UQND](#) (Notre Dame)