

Réseau Express Vélo : un maillon indispensable à un système vélo complet

Le système vélo

AUJOURD'HUI, Les pouvoirs publics comme la population reconnaissent les bienfaits des déplacements à vélo, que ce soit en termes de santé, de lutte contre la pollution, d'efficacité des trajets, d'économie financière pour la collectivité et l'utilisateur, ou de maintien des commerces et magasins de proximité et bien d'autres encore.

Avec 50 % des déplacements inférieurs à 3 km dans la métropole (au cœur comme en périphérie), distance aisément réalisable à vélo, le potentiel des déplacements à bicyclette est très important et touche un large public – dont les enfants – comme l'ont souligné les résultats du baromètre «Parlons vélo» de la FUB (résultats complets disponibles sur www.parlons-velo.fr/barometre-villes-cyclables) avec + de 3000 répondants à Grenoble. Cependant, pour en assurer le développement, **c'est un véritable système vélo qu'il faut développer**, comme il existe un système voiture :

- mise en place d'infrastructures sécurisées, séparées des trottoirs et des chaussées dédiées aux véhicules motorisés, et à l'usage exclusif des déplacements à vélo, couplées à une réduction de la vitesse en ville (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes) là où l'animation de la cité se concentre,
- mise en place d'une offre de stationnement sécurisé vélo courte et longue durée que ce soit à domicile ou à destination,
- présence de services sur mesure : conseils, apprentissage du vélo pour les enfants et les adultes, location, réparation et vente.

Le Réseau Express Vélo de Grenoble-Alpes Métropole

Le réseau Chronovélo proposé dans la métropole de Grenoble est un maillon essentiel de ce système vélo. Basé sur des pistes cyclables en site propre et capacitaires permettant d'absorber un trafic vélo plus important qu'il ne l'est à ce jour, ce réseau constitué d'axes de rocade et radiaux desservira et reliera notamment les pôles générateurs de déplacements (centres-villes, CHU, campus, zones d'activités, commerciales et de loisirs,...). Ce type de réseau existe déjà à Copenhague, Amsterdam, Bordeaux, Strasbourg ou Rennes. Pour pouvoir garantir l'efficacité de ces réseaux et faire face à l'afflux de personnes se déplaçant à bicyclette, des caractéristiques communes doivent être respectées : largeur minimale (2,20 m en monodirectionnelle, 4 m en bidirectionnelle), continuité et sécurisation aux intersections, signalétique et séparation physique avec les autres modes de déplacement.

Aussi, ce cahier des charges impose de donner de l'espace sur des axes encore largement dominés par le trafic motorisé, principalement ceux de transit comme le cours Berriat, l'avenue Jean Perrot et l'avenue de l'Europe à Grenoble ou l'avenue Gabriel Péri à Saint-Martin-d'Hères et l'avenue de Verdun à La Tronche et Meylan. La mixité des modes est de fait impossible en l'état sur ces axes.

La réalisation de ce réseau permettra d'encourager, d'accompagner et de sécuriser la pratique du vélo dans notre agglomération pour un large public. Grâce à la signalétique spécifique attachée à ce réseau et une meilleure lisibilité, elle contribuera également à diminuer les problèmes de cohabitation entre les différents modes de déplacements.

Si l'ADTC se réjouit de la mise en place de cette infrastructure qu'elle réclame depuis plus de 40 ans à travers ses publications et notamment ses livres blancs sur le vélo, elle n'en demeurera pas moins vigilante quant au respect des caractéristiques de ce type de réseau, et à son tracé.

L'ADTC souhaite également que le développement du réseau Chronovélo se poursuive au-delà de 2023 afin d'augmenter son maillage dans l'agglomération.

Contacts presse :

- Emmanuel Colin de Verdière, secrétaire de l'ADTC
- David Edwards-May, membre du CA de l'ADTC