



Grenoble, le 25 janvier 2022

Communiqué de presse de l'ADTC - Se déplacer autrement, Rue de l'Avenir, Parlons-Y Vélo

Grenoble, rues Diderot, du Vercors et pont du Vercors : un aménagement routier de qualité qui ne pourra pas structurer le trafic des modes actifs

Suite à la réunion publique du 20 janvier 2022, nos organisations souhaitent exprimer leur satisfaction de voir que les travaux qui vont débiter à Grenoble sur les rues Diderot, Vercors et sur le pont du Vercors vont largement améliorer les conditions de circulation des piétons et des cycles entre l'avenue du Vercors côté Fontaine et, côté Grenoble, vers l'avenue Esclangon tout en ouvrant des perspectives vers des pôles importants d'activité tels que le cours Berriat, l'avenue Ampère, le quartier Europole, la Presqu'île et les gares.

Néanmoins, la circulation des modes actifs pose des questions puisque l'aménagement est conçu autour d'un nœud autoroutier. Sans même s'attarder sur le plaisir et le confort des piétons et des cyclistes à circuler dans cet environnement, cet échangeur autoroutier et ses accès sont nécessairement conçus pour assurer une desserte fluide et fonctionnelle de l'A480 : jusqu'à 6 voies motorisées sur le pont du Vercors, voie supplémentaire de « stockage » sur la rue Diderot pour limiter les remontées de file lors des embouteillages à venir, largeur constante scrupuleusement respectée tout au long des aménagements, tout est fait pour que tout fonctionne bien pour les véhicules motorisés.

En revanche, pour les modes actifs, en dépit des efforts bien réels des aménageurs pour les intégrer au mieux autour de l'échangeur, nous constatons que l'ambition n'est pas la même.

Des gabarits d'aménagements cyclables pas à la hauteur des besoins

Les cyclistes circuleront sur des pistes dont les largeurs seront presque partout inférieures aux largeurs recommandées. A côté des 17,50 mètres contenant 6 voies motorisées, le pont du Vercors réserve seulement 2,50 mètres aux cycles. Le Cerema recommande pourtant au moins 3 mètres* à condition que le trafic reste faible, c'est-à-dire inférieur à 1500 vélos par jour ce qui ne paraît ni réaliste, ni souhaitable au vu des enjeux de mobilité vers Europole et la Presqu'île à moyen terme.

Hélas, si des études précises du trafic automobile sont entreprises pour justifier la multiplication envahissante des voies motorisées, aucune étude prospective sur le trafic cycle attendu à l'horizon 2 ans, 5 ans, 10 ans, ne permet de se projeter et de créer une desserte cyclable de qualité. Dans la transition actuelle, la croissance de ce mode de déplacement sera pourtant indispensable pour desservir Europole, la Presqu'île et les gares depuis Fontaine et au-delà, sans saturer et asphyxier la zone.

Des aménagements piétons pas assez larges

Les piétons ne sont pas mieux lotis puisque les cheminements (1,50 m) sont en deçà des recommandations pour les personnes à mobilité réduite. La largeur proposée ne permet pas à une poussette ou à une personne en fauteuil de se croiser avec un piéton. De plus la séparation entre la partie cyclable et la partie piétonne est minimaliste alors que c'est une préoccupation largement mise en avant par le récent baromètre des villes marchables.

Une circulation des piétons et cyclistes à assurer pendant les travaux

Enfin, nous restons préoccupés par la phase de travaux. La Métropole a assuré que la liaison cycle temporaire resterait opérationnelle pendant les différentes phases du chantier. Malgré tout, l'accident survenu lors des travaux avenue des Martyrs en 2013 constitue un précédent dramatique. Le trafic cycle traversant une zone de chantier d'envergure pendant 2 années de travaux demeure un sujet majeur d'inquiétude, alors que d'autres solutions transitoires pourraient sans doute être étudiées.

Ainsi, en dépit des efforts remarquables des aménageurs qui ont réalisé un travail d'orfèvre pour insérer les modes actifs autour d'un aménagement où les enjeux motorisés sont prédominants, l'aménagement projeté a des caractéristiques qui le rapprochent plutôt d'un axe secondaire pour les cycles. **C'est pourquoi nous mettons en garde les collectivités contre la tentation de considérer cet aménagement comme un axe structurant de la liaison cycle Fontaine-Grenoble.** Sur ce point, nous rejoignons la position de Luc Forestier qui souligne la nécessité d'un axe cyclable structurant en plus de ces aménagements : « nous sommes persuadés que le franchissement du pont du Vercors, même avec des aménagements, ne favorisera pas l'usage des cycles » (Dauphiné Libéré le 25/02).

Nous restons donc pleinement mobilisés pour poursuivre, avec les collectivités concernées, les travaux de réflexion pour structurer un axe de transit cycle, sécurisé et capacitaire, entre Fontaine et Grenoble, qui soit en mesure de répondre aux enjeux de mobilités de part et d'autre du Drac.

Contact Presse :

- Mehdi TADJINE, Administrateur ADTC - Se déplacer autrement
- Philippe ZANOLLA, Correspondant Local Rue de l'Avenir
- Carole KAOUANE, Parlons-Y Vélo

* voir <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>
et <https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-sa-voirie-cyclable-cles-reussite-guide-pratique-du>