



Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement - à la concertation sur le prolongement de la Chronovélo 1 de l'axe Berriat (Grenoble) à La Poya (Fontaine)

Grenoble-Alpes Métropole a engagé une étude de prolongement de la Chronovélo 1 avec réaménagement des espaces publics depuis le cours Berriat à Grenoble jusqu'au pôle d'échange La Poya à Fontaine.

L'ADTC - Se déplacer autrement - se félicite de la concrétisation de ce premier axe cyclable structurant pour la rive gauche du Drac. Nous partageons également le diagnostic de la Métro sur la nécessité de requalifier les espaces publics le long de cet axe, en questionnant la pertinence de la quantité de stationnements actuels, en aménageant la chaussée pour réduire la vitesse des véhicules et en facilitant les déplacements des piétons. L'ADTC soutient donc cette démarche, a déjà participé aux premières réunions de concertation et sera présente dans toutes les étapes prévues.

Elle regrette cependant que le calendrier prévisionnel soit aussi long pour un aménagement en étude depuis 2016.

Sur la démarche de concertation, nous regrettons:

- que le tracé n'ait pas été proposé à la concertation, au moins à la marge : il aurait été souhaitable en effet au moins que les mises en sens unique, ou au contraire que les tronçons conservés en double sens automobile, soient discutés. Par exemple que les études précises qui ont écarté la mise en sens unique de l'avenue du Vercors à Fontaine soient présentées, mais il n'est pas trop tard, nous l'espérons.

- que le compte-rendu de concertation du début d'année 2023 fasse état d'un contournement souhaité de la place Firmin Gauthier par la pointe de cette place, et d'un passage au Nord de la rue du Vercors à Grenoble : d'autres avis contraires s'étaient également exprimés sur ces points pourtant et ne figurent pas au compte-rendu.

En l'état, le projet actuel présente plusieurs faiblesses, susceptibles de compromettre la qualité du résultat final :

- Le délai de réalisation apparaît déraisonnable, compte tenu des enjeux de mobilité évoqués par la Métropole et des derniers résultats de l'enquête mobilité, montrant une augmentation significative des déplacements à vélo.

- Ce tracé dessert :

- à l'ouest du Drac: bien Fontaine-centre et Fontaine-Nord, pas bien Fontaine-Sud et/ou Seyssinet,

- à l'est du Drac: bien le quartier Europole, la gare, et la Presqu'Île, et vers le centre ville de Grenoble mais pas bien le quartier Berriat/Ampère.

- Le passage par l'avenue du Vercors à Fontaine en conservant la rue à double sens motorisé nécessite des compromis sur les largeurs disponibles pour les piétons/cyclistes.
- La traversée par le pont du Vercors n'est pas confortable (trois franchissements de voirie automobile pour un cycliste arrivant de la rue du Vercors à Grenoble et souhaitant se rendre sur les berges du Drac vers Sassenage). Sa sécurisation et son confort devront faire l'objet d'une attention particulière. A terme, le franchissement par le pont Esclançon devra aussi avoir un aménagement cyclable séparé, et le franchissement par le pont du Tram devra être amélioré.
- L'axe cyclable actuel, assez plébiscité, par la rue de la Liberté à Fontaine, le pont du tram, jusqu'au square des Fusillés devra être conservé et amélioré.
- Pour la desserte du quartier Berriat, il sera nécessaire de détourner le trafic de transit motorisé du cours Berriat Ouest pour le sécuriser à vélo sans aménagements particuliers.
- Son articulation avec de futurs prolongements/connexions vers Sassenage et Seyssinet n'est pas présentée, le projet devra prévoir dès à présent des améliorations significatives pour la rue des Alpes vers Sassenage, et la rue de Chamrousse puis l'allée des Balmes à Fontaine vers Seyssinet. Les connexions avec les axes cyclables boulevard Joliot Curie et Paul Langevin à Fontaine ainsi qu'une anticipation des futures continuités vers Sassenage par les avenues de Romans et de la Falaise devront être prévues dans l'aménagement.
- Les croisements avec les autres aménagements cyclables structurants (Chronovélo 2 au niveau du vélopont J. Rey à Grenoble) et voie cyclable sur les berges du Drac (au niveau du pont du Vercors à Fontaine) ne sont pas présentés : les passages d'un axe à l'autre dans tous les sens de circulation doivent être faciles pour les cyclistes. Ceci passe par exemple par une rampe d'accès permettant à un cycliste arrivant depuis le nord des berges du Drac de rejoindre la future Chronovélo 1 vers Fontaine, et inversement. A l'Estacade, au croisement des Chronovélos 1 et 2, une connexion facile devra être également créée qui n'emprunte pas les passages piétons sous l'estacade au nord et au sud du cours Berriat. Pour cela, l'ADTC propose d'étudier un niveau intermédiaire partiel dans la trémie sous l'estacade pour la Chronovélo afin de réduire la différence de niveau et permettre via une rampe de créer une connexion entre les 2 axes au débouché de la rue Joseph Rey sur le cours Berriat.
- Les alternances Nord / Sud sur la rue du Vercors doivent être réduites au minimum en adoptant un tracé sur toute la longueur côté Sud de la rue du Vercors, cela nécessiterait un passage également côté Sud de la place Firmin Gauthier, pour éviter les potentiels conflits cycles/piétons au passage de cette place. La traversée de l'avenue Esclançon en diagonale du Nord de la rue du Vercors (tronçon est) vers le Sud de la rue du Vercors (tronçon ouest) nous apparaît en effet peu souhaitable. Pour limiter les contraintes de largeur sur la rue du Vercors, l'ADTC propose de déplacer le terminus de la ligne C5 rue de la Frise au plus proche de la gare, avec correspondance possible avec la ligne B à la station Cité Internationale en direction de la gare et à la station Palais de Justice en direction de St Martin d'Hères.
- La montée assez raide en début de la rue Pierre Sépard, difficile pour beaucoup de cyclistes, devra faire l'objet d'un aménagement particulier pour adoucir la pente.
- Les débouchés des rues perpendiculaires au tracé de la Chronovélo 1 devront faire l'objet d'une attention particulière.
- Les connexions avec les places aux enfants (écoles Anthoard et Diderot) doivent faire partie intégrante du projet.
- La bidirectionnelle vélo doit être poursuivie dès maintenant sur la rue Pierre Sépard jusqu'à l'avenue Félix Esclançon pour créer un nouvel accès sécurisé à vélo à la Presqu'Île.

L'ADTC-Se déplacer autrement - demande donc :

- Que le calendrier du projet (études et travaux) soit revu de telle sorte qu'une continuité soit offerte rapidement tout le long du trajet en priorisant les travaux avenue A. Croizat à Fontaine et rues du Vercors, Pierre Sépard et cours Berriat à Grenoble, permettant une continuité de La Poya à Grenoble Jean Jaurès en utilisant la Tempovélo rue de la Liberté.
- Que des solutions temporaires soient mises en place dès 2023, afin d'améliorer à court terme, et de façon significative, la pratique des modes de déplacement alternatifs (vélo, marche, bus) de plus en plus prisés par les métropolitain(e)s.
- Que le projet intègre dès maintenant les communes de Sassenage et Seyssinet, pour lesquelles les pistes cyclables sont de qualité très variable avec de nombreuses discontinuités.
- Que le projet associe les associations d'usagers comme l'ADTC à toutes les étapes du projet, au-delà des groupes de concertation, afin que leur expertise et leur représentativité soient utilisées au mieux, et notamment que des réponses soient d'ores et déjà apportées sur les points faibles du projet présentés ci-dessus.
- Que le projet prévoit un site propre capacitaire sécurisé pour les déplacements à vélo selon les recommandations du Cerema sur l'ensemble de l'axe, avec une attention particulière sur la largeur de 3 m minimum et le traitement des intersections.
- Que le projet permette une circulation à pied attractive et confortable sur l'ensemble de l'axe.