



Grenoble, le 21 novembre 2023,



Communiqué de presse ADTC - Se déplacer autrement / Parlons-Y Vélo

## **Cours Berriat à sens unique : un premier pas pour redonner de l'espace à la vie urbaine**

Suite à la présentation de la synthèse de la concertation concernant la piste cyclable Chronovélo entre Fontaine et Grenoble le 18 octobre, la mise en sens unique du Cours Berriat est encore très contestée. Pourtant, le projet est encore trop timide !

### **Un statu quo préjudiciable : il faut avancer !**

Le maintien du double-sens motorisé sur le cours Berriat obligerait à supprimer une bande végétalisée et à réduire la largeur de la piste cyclable à 3,05 m. Compte tenu du flux de cyclistes actuel et attendu, cette piste devrait être large de 4 m minimum selon les préconisations du CEREMA (Centre étude et d'expertise pour les risques, l'environnement, les mobilités et l'aménagement [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr))

Un aménagement qui ne serait pas assez capacitaire pour accueillir confortablement les cyclistes d'aujourd'hui et de demain perpétuerait les conflits vélo/piétons et vélo/voiture. Le statu quo est préjudiciable au développement des modes actifs (marche à pied et vélo) et il légitime les déplacements en véhicules motorisés qui conserveraient toute leur place au détriment des autres mobilités.

### **Apaiser la circulation pour réduire les nuisances mais surtout pour redonner de l'espace à la vie urbaine**

Le report de circulation vers la rue Nicolas Chorier et les rues alentour semble être au cœur des préoccupations de cette contestation. La ville de Grenoble annonce que le trafic restera inférieur à ce qu'il était il y a 5 ans à cet endroit - selon une étude que nous avons demandée et que nous attendons toujours.

Comme cela a été souligné, la circulation automobile entraîne en effet de nombreuses nuisances : pollution, insécurité pour les usagers, bruit.

Partant de ce constat partagé, il faut réduire globalement le trafic automobile et ses nuisances plutôt que de le rediriger d'une rue à l'autre, pour le bien-être de toutes et tous et plus particulièrement des riverains.

Ainsi, le projet manque d'ambition. Il faut reconsidérer l'ensemble de la circulation de transit motorisée qui n'apporte que des nuisances au voisinage. La traversée directe du quartier deviendrait alors impossible, tout en préservant les possibilités de desserte locale (plan « marguerite »). Cela se pratique depuis longtemps dans les lotissements résidentiels et le succès de ce type d'habitat montre bien que cela correspond aux besoins des habitants et particulièrement des familles. Cela a d'ailleurs été fait avec succès rue du Drac.

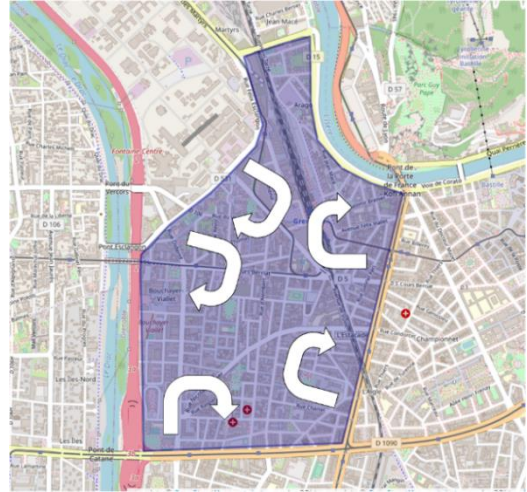


Figure 1 - Exemple de "plan marguerite", seulement pour illustration

La réduction du trafic de transit à travers les quartiers résidentiels est d'ailleurs l'un des grands arguments des promoteurs de l'élargissement de l'A480 :

*"Les automobilistes préfèrent désormais se tourner vers l'A480 plutôt que de transiter par les voiries à l'intérieur de Grenoble ou dans les zones urbaines"* (DL 7 nov 2022). Profitons donc de "l'aubaine" que constitue cette nouvelle voirie pour réduire le trafic motorisé dans notre ville et les nuisances qui vont avec !

### **Permettre au plus grand nombre de se déplacer à pied et à vélo**

Cette Chronovélo - et toutes les Chronovélos - doivent offrir la possibilité aux usagers les plus hésitants à se déplacer sereinement à pied ou à vélo. À vélo, grâce à un aménagement large et confortable. À pied, grâce à un aménagement séparé et une circulation motorisée réduite au maximum. Ainsi familles, enfants, seniors doivent pouvoir se l'approprier pour se rendre à leurs occupations du quotidien ou dans le cadre de leurs loisirs.

Dans ce quartier en particulier, le plus grand nombre ne se déplace pas en voiture.

Végétalisation, trottoirs et piste confortables sont la première étape pour rendre de l'espace à la vie urbaine. **Nous appelons la Ville de Grenoble et la Métropole à adopter un plan de circulation en marguerite pour l'ensemble du quartier.**

Cela réglerait d'une pierre deux coups : améliorer l'accessibilité du cours Berriat aux piétons et aux cyclistes sur ce tronçon et réduire les nuisances motorisées dans les rues alentour.

Contact Presse :

Carole KAOUANE, Co-fondatrice de Parlons-Y-Vélo  
Mehdi TADJINE, Vice-Président de l'ADTC – Se Déplacer Autrement