

Grenoble, le 5/10/18

Monsieur le Maire de Grenoble,
Monsieur le président de Grenoble-Alpes-Métropole,
Monsieur le président du Syndicat Mixte des Transports en Commun,

En octobre 2015, par voie de presse, les habitants de Grenoble et de la Métropole ont été informés par le vice-président délégué aux déplacements ¹ d'un Plan général d'« Autoroutes à vélo », aujourd'hui dénommé « Chronovélo », fruit du travail d'un groupe « Comité de concertation Vélo » composé d'une vingtaine de personnes désignées par la Métropole pour se pencher sur ce sujet. Ce Plan proposait de créer quatre nouveaux axes vélos rapides et à fort gabarit.

2015, une proposition de plan qui devait être soumise à la concertation

Selon le vice-président délégué aux déplacements, il ne s'agissait que de « tracés éventuels, [..]Rien n'est donc acté. (...) Nous n'en sommes qu'au stade du projet ! Il y aura bien sûr une concertation plus large (...), avec les citoyens, (...) ! »

Deux mois plus tard, les personnes contactées par LAHGGLO pour participer au Comité avaient tenu à faire savoir les conditions dans lesquelles ils avaient participé par un courrier de LAHGGLO daté du 15 décembre 2015. Extraits : « (...) Nous avons été surpris par la présentation du projet par la presse en octobre, notamment par son caractère « définitif » qui ne correspond pas à l'esprit dans lequel la commission a travaillé. En particulier, il était clair que les réflexions du "Comité Concertation Vélo" devaient exprimer le "souhaitable" et donc se mener en faisant abstraction de toute autre considération, (...) Cette limite n'apparaît nulle part. ».

2018, aucune des réunions de concertation annoncées sur le plan des axes structurants n'a eu lieu

Plus de deux ans et demi plus tard, où en sommes-nous ? Malgré des demandes répétées des différentes Unions de quartiers concernées lors de leurs réunions publiques annuelles, ces réunions n'ont pas eu lieu. A la place, nous n'avons eu droit qu'à des « réunions de dialogue » de mai à début juillet 2018 organisées par tronçons et par quartier (Estacade puis Gueymard pour l'axe Nord-Sud, Lafontaine-Berriat pour l'axe Est-Ouest) au cours desquelles nous avons constaté au final que le Plan dévoilé en 2015 n'avait quasiment pas évolué.

Nous partageons les objectifs de ce projet majeur du mandat (développer de manière importante l'usage du vélo dans la Métropole) et il n'est pas question de remettre en cause le Chronovélo. Mais nous pensons aussi qu'il n'y a pas de grand projet sans une véritable adhésion des habitants et que, sur un sujet aussi important, la « large concertation » promise au début du projet par le vice-président métropolitain en charge du sujet, est une étape indispensable à la réussite du projet.

Il est encore temps de faire cette concertation, « confronter les points de vue et approfondir les alternatives » comme le dit le « Guide pratique de la participation citoyenne » de la Ville de Grenoble.

¹ Dauphiné Libéré du 23 octobre 2015, pp. 2-3.

Le temps nous étant compté et la publicité des débats étant un élément primordial pour recréer la confiance nécessaire à toute concertation, **nous vous demandons d'organiser dans les plus brefs délais** (fin octobre par exemple) **une réunion publique de concertation** au cours de laquelle chacun (Ville-Métropole, habitants) pourra exposer ses analyses et propositions et le débat s'engager.

Nous nous tenons évidemment à votre disposition pour organiser avec vous le format et les échanges préalables à cette réunion dont le seul but est, nous le rappelons une fois encore, la réussite du Plan vélo de Grenoble et de la Métropole.

Dans l'attente de votre réponse que nous espérons positive et rapide, veuillez agréer, M. le maire et M. le président, l'expression de nos salutations respectueuses.

Pour le Conseil d'administration du Comité de Liaison des Unions de Quartier (CLUQ).
Gilles Namur, président



Copie à :

- M. Pascal CLOUAIRE, adjoint à la démocratie locale de la Ville de Grenoble

PJ :

1- l'article du DL du 23 octobre 2015 avec le schéma "4 autoroutes à vélo"

2- le courrier de LAHGLO du 15 décembre 2015

LE DOSSIER DU JOUR | EN ISÈRE

plusieurs propositions pour installer quatre grandes voies cyclistes rapides...

les autoroutes à vélos !

Commerçants de Grenoble :
« On est archi-contre ce projet »

Les commerçants de Grenoble n'ont pas dit leur dernier mot. Remontés comme une pendule, ils ont bien l'intention de se faire entendre.

« L'écologie ne doit pas être punitive »

Christian Hoffmann, antiquaire et président de Label ville, n'en revient toujours pas. « Ce qui se passe avec le monde culturel, se passe aussi avec les commerçants. Imaginez un peu, deux cents personnes qui participent aux Assises (qui ont eu lieu à notre demande), qui travaillent autour de cinq ateliers sur la sécurité, le stationnement... Il en sort 56 propositions et on apprend en catimini que la Métro travaille à un projet d'autoroutes à vélos sans que l'on nous en parle ! C'est énorme ! Et nous sommes archi-contre ce projet, on ne peut décemment pas interdire les voitures sur le boulevard Agutte-Sembat. Ils font les choses à l'envers. Les commerçants de l'hyper-centre-ville sont demandeurs de rendre les voies piétonnes mais qu'ils ne touchent pas aux axes centraux de passage. Il faut penser à ceux qui n'habitent pas Grenoble. Il y a aussi des gens qui viennent à Grenoble. L'écologie ne doit pas être punitive ».

Eric Piolle l'a rappelé lors du conseil municipal de lundi, « les automobilistes ne sont pas les meilleurs consommateurs, ce sont les piétons et les cyclistes », s'appuyant sur une étude de la

fédération française des usagers de la bicyclette basée à Strasbourg.

« Je suis ravi d'apprendre qu'Eric Piolle et ses élus connaissent bien le monde du commerce, on va apprendre des choses... », ironise François Bazès, vice-président de la CCI et coprésident de l'association Étoile/centre-ville, on n'est au courant de rien, je ne connais pas le concept d'autoroutes à vélos, j'attends que l'on nous présente un projet concret. J'apprends que les travaux du projet, qui n'est même pas mis en débat, pourraient commencer à partir de 2016 et on ne nous dit rien. On est absent du débat, c'est violent comme méthode. On a claqué la porte des Assises parce qu'on a vraiment le sentiment d'avoir été trahis. La confiance est rompue. »

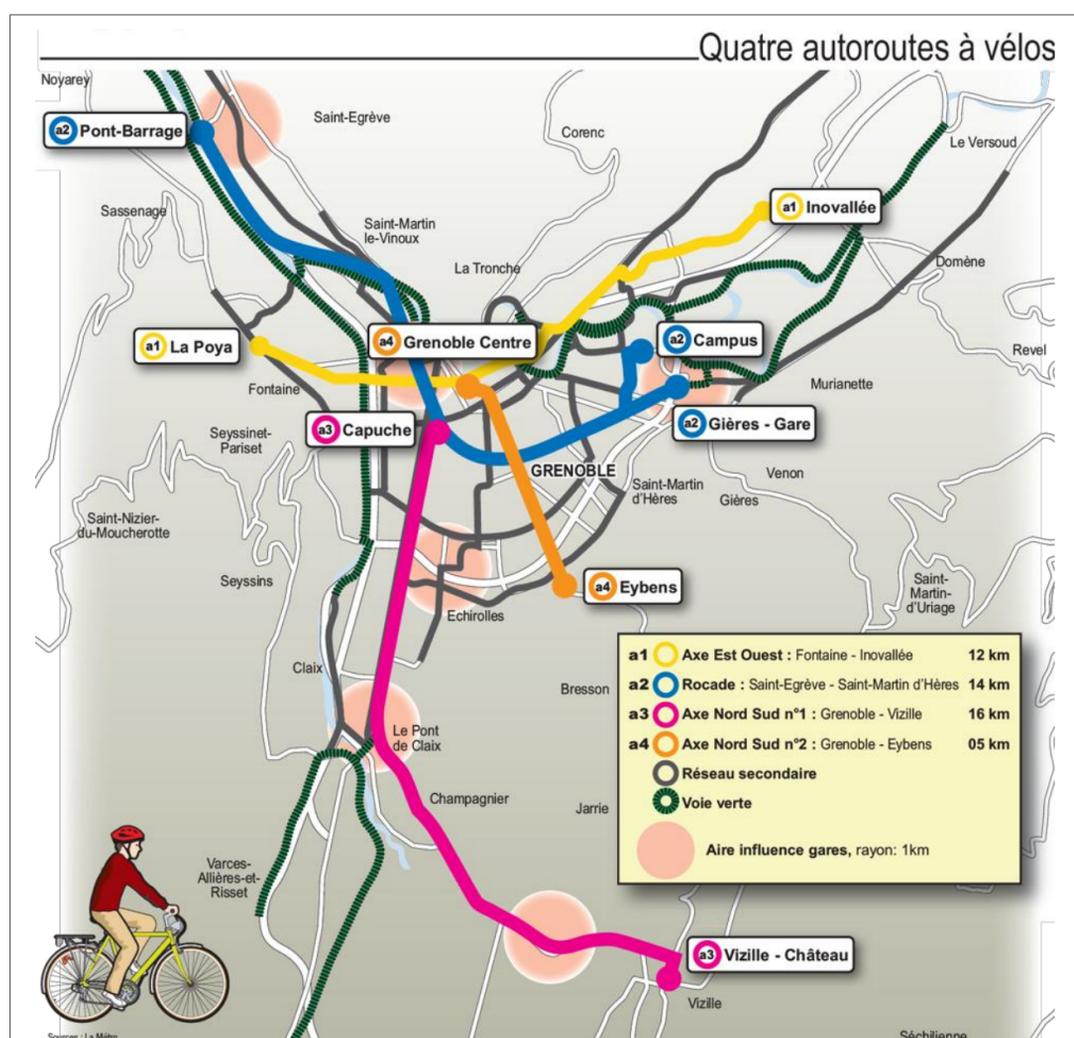
Il reprend : « Le problème numéro un à Grenoble et son agglomération, ce sont les déplacements, un problème lourd et ancien qui n'est pas traité par le monde politique. On est évidemment tous d'accord pour évoluer dans nos pratiques de déplacements mais je pense qu'il faut le faire en bonne intelligence. Et vouloir fermer la ville sur elle-même ne me paraît pas être une bonne chose. Grenoble n'est pas un quartier, c'est une ville qui a une zone de chalandise d'un million d'habitants. Et il n'y a pas que le commerce qui est concerné par ce projet d'autoroutes à vélos... Mais je n'en dis pas plus, vous verrez ».

Saléra BENARBIA



Les commerçants de Grenoble sont très en colère après les élus de la majorité. Ils prévoient une action d'envergure dont ils taisent la teneur pour le moment. Photo Le DL

Les propositions de tracés sur l'agglomération faites par le "comité de concertation vélo"



Cette proposition de carte pour les futures autoroutes à vélos est le résultat d'un travail de concertation mené au sein d'un comité, mis en place par la Métro. Dans ce comité siégeaient des associations de cyclistes, des représentants d'entreprises du vélo, sept représentants d'unions de quartiers de l'agglomération, sept citoyens tirés au sort et quatre élus de la Métropole : Richard Cazenave, Lucille Lheureux, Philippe Cardin et Françoise Cloteau.

Infographie Le DL

LE BERYL D'OR
Joaillerie Règlement immédiat

ACHAT

Le BERYL D'OR achète depuis 1987 vos Bijoux Anciens, Colliers, Bracelets, Bagues, Diamants, Pierres Précieuses

27, rue Docteur Mazet - GRENOBLE - 04 76 46 28 50
www.leberylor.com

598482500

CE QU'ILS EN PENSENT

Matthieu Chamussy, élu à Grenoble (Les Républicains)

→ « Soyons très clairs, je pense qu'il faut accorder davantage de places aux cyclistes. Il y a eu par le passé des aménagements absurdes de pistes cyclables sur les trottoirs provoquant un conflit d'usage entre piétons et cyclistes, provoquant des chutes et des crispations entre eux. Je le constate tous les jours sous mes fenêtres, avenue Marcellin-Berthelot.



Photo DR

Maintenant, accorder davantage de place aux cyclistes ne signifie pas tomber dans l'excès. On peut tout à fait améliorer, développer, sécuriser les déplacements cyclistes sans pour autant bannir la voiture de la route. Ce projet est à la fois excessif et outrancier et tout ce qui est excessif ne participe pas à l'amélioration de la qualité de vie des différents types d'usages. Sans parler de conséquences économiques.

MM. Piolle et Mongaburu partent d'un mauvais diagnostic : c'est la fluidité des déplacements qui permet de faire baisser la pollution. Si le sujet concerne un meilleur partage entre les différents modes de déplacement, je suis tout à fait disposé à discuter. Mais si MM. Piolle et Mongaburu persistent dans une posture dogmatique et décident de supprimer la voiture des axes majeurs de la ville, alors je ne suis pas d'accord. Et je pense qu'ils vont tout droit à l'affrontement ».

Recueilli par S.B.

Jérôme Safar, élu à Grenoble (Parti socialiste)

→ « Le problème de fond de cette municipalité, c'est justement son problème de forme. Il n'y a pas d'hostilité de principe envers elle, mais les gens sont sidérés de voir que la municipalité n'a pas de méthode. Les Grenoblois ont l'impression d'être mis devant le fait accompli.



Photo DR

Sur le fond, je ne suis pas opposé au projet d'autoroutes à vélos. On est contraints par la géographie de la ville, nous n'avons pas bouclé les dossiers sur l'élargissement de l'A 480, on ne ressortira pas le dossier de Rocade nord, la circulation de la ville est très compliquée. Alors, quand les Grenoblois entendent parler d'autoroutes à vélos avec la réduction des voitures dans des axes stratégiques, ils se demandent "mais comment va-t-on faire ?" Il fallait mettre ça au débat public. Aujourd'hui, nous apprenons les projets par voie médiatique. Et cela met immédiatement une partie de la ville en hypertension. Ils nous ont reproché, parfois à juste titre, d'avoir eu des méthodes maladroites mais avec cette équipe, les gens ont le sentiment qu'on leur ment ou qu'on leur cache des sujets. Cette majorité cache la copie. On n'est pas à Amsterdam, mais à Grenoble, une ville contrainte où il y a peu d'échappatoire.

Souvenons-nous des travaux du tramway qui ont été très compliqués, y compris avec les écologistes qui nous reprochent de faire moins de place à la voiture.

Si la majorité n'a pas de méthode, elle va droit au mur. C'est regrettable, il faut discuter autour du projet, il existe. Pourquoi ne pas faire un référendum sur ce type de projet ? Je demande à faire le premier référendum sur ce sujet et que l'on demande aux Grenoblois à se prononcer. Là, on aurait un vrai débat sur un vrai sujet, cela concerne vraiment tous les Grenoblois, il ne faut pas avoir peur du débat public. La municipalité doit très vite sortir de la caricature, doit assumer ses responsabilités ».

Recueilli par S.B.

L'ÉTUDE



« Piétons et cyclistes visitent plus souvent les commerces »

C'est une enquête que la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), l'Ademe (Agence de l'environnement et maîtrise de l'énergie) et le ministère de l'Écologie développent dans la brochure intitulée "Piétons et cyclistes : de bons clients pour vos commerces". Elle montre que les « piétons et cyclistes visitent plus fréquemment les commerces de quartier » et qu'« ils dépensent presque deux fois plus que les automobilistes même si, par visite, leurs dépenses moyennes sont inférieures. » Le truc, c'est qu'ils y retournent plus souvent.

Photo Le DL

Les premières séances du "comité de concertation vélo" ont permis de définir le concept d'autoroutes à vélos et de faire des propositions, qui sont aujourd'hui entre les mains d'un cabinet d'étude pour connaître leur faisabilité.

→ Un itinéraire métropolitain

- « Un itinéraire métropolitain de grande distance, réservé aux vélos, irriguant les quartiers. Les autoroutes à vélos doivent être délimitées, séparées des autres usagers ».

→ De la fluidité et service

- « Des temps de parcours performants pour les cycles, fluides et sans obstacles. Un revêtement non glissant, un axe bien entretenu, déneigé, signalisé, éclairé, ombragé. Des aires de service pour le gonflage, les réparations. »

→ Pour la sécurité

- « Une voie dédiée, exclusive avec peu d'intersections ».
- « Valoriser les coupures pour limiter le nombre d'intersections (voies ferrées, cours d'eau, infrastructure.) »
- « Pas de stationnement longitudinal ».

→ Pour la rapidité

- « Largeurs : 4 mètres en bidirectionnel pour croiser et dépasser en permanence à 4, et 2,2 mètres en monodirectionnel ».
- « Pas d'obstacles ».
- « Priorité par rapport aux voies secondaires ».
- « Dénivelé quand c'est possible, et sinon cycles de feux courts ».
- « Pas de piste sur trottoir ».
- « Dégagement de visibilité ».
- « Bordure à niveau ».

15 décembre 2015

Contacts |
Marc NOUVELLON
nouvelonmarc@gmail.com
06 33 34 41 27

Janig MOURO
lahgglo@laposte.net
06 75 03 19 14

AUTOROUTES A VELOS (AAV)

LE POINT DE VUE DE LAHGGLO ET REACTIONS D'HABITANTS

La récente présentation par Grenoble Alpes Métropole de propositions d'autoroutes à vélos sur l'agglomération grenobloise a suscité beaucoup de réactions des acteurs politiques et économiques locaux, notamment des commerçants qui se sont fortement exprimés contre le projet.

LAHGGLO ayant participé au « comité de concertation vélo » par la présence de plusieurs de ses membres de différents types de quartiers de l'agglomération, éprouve le besoin de s'exprimer pour faire part de ses remarques sur la manière dont la communication a été faite dans la presse en Octobre.

En effet, à l'issue de la 2nde réunion de concertation, les membres de LAHGGLO avaient exprimé au SMTC leur ressenti dans un courrier adressé le 22 Juin dernier (voir en annexe de ce document).

Par ailleurs, des habitants nous ont fait part de leurs interrogations et incompréhensions sur ce projet d'Autoroutes à vélos¹. Ils illustrent sans doute les inquiétudes d'un grand nombre d'habitants sur cette question. Nous les transmettons tels qu'ils nous ont été exprimés, bien qu'ils ne représentent pas nécessairement un avis partagé par LAHGGLO.

Éléments principaux du courrier de LAHGGLO du 22 Juin

- Peut-être eut-il été utile de commencer par lister et hiérarchiser les objectifs à atteindre pour inciter à l'usage du vélo.
- Le présupposé de la concertation était que les AAV étaient une condition essentielle pour augmenter significativement l'usage du vélo.
- Parmi les freins à la pratique du vélo, nous en voyons 2 importants :
 - La qualité souvent insuffisante des structures existantes : continuité des voies cyclables, lisibilité, signalétique, ...
 - L'insuffisance des moyens de sécuriser les vélos contre le risque de vol.

Sur la communication dans la presse

- Nous avons été surpris par la présentation du projet par la presse en octobre, notamment par son caractère « définitif » qui ne correspond pas à l'esprit dans lequel la commission a travaillé. En particulier, il était clair que les réflexions du "Comité Concertation Vélo" devaient exprimer le "souhaitable" et donc se mener en faisant abstraction de toute autre considération, financière, d'impact sur le reste du trafic, ou même de cohabitation avec les autres modes de transport. Cette limite n'apparaît nulle part.

¹ Le terme lui-même fait l'objet de débat, mais nous utiliserons ici ce sigle par souci de compréhension immédiate.

- La formulation utilisée : "*Un Comité de concertation vélo vient de rédiger ses propositions pour un début de mise en place des AAV courant 2016*" laisse entendre que le Comité de Concertation Vélo est une instance toujours active, et avec une certaine envergure, notamment en capacité d'étude.

Quelques interrogations d'habitants

- a. Sur quelles études se base la décision de « tripler » les déplacements à vélo ? La question est posée par extension sur les zones 30 et la diminution de la vitesse moyenne d'un kilomètre/heure (18 km/h à 17 km/h). Qu'est-ce qui fait penser que les grenoblois vont se mettre au vélo ?
- b. Sur le concept d'une AAV : Qu'est-ce qu'une AAV ? Quel partage avec les lieux piétons, ou TC ? Quelle emprise ?
- c. L'expression « autoroute à vélos » est mal perçue car inadéquate (**auto**route) et pouvant laisser penser à la mise en place d'un système de péage et qu'il n'y aurait pas d'intersection avec d'autres voies.
- d. Plus spécifiquement, l'avenue Agutte Sembat sera-t-elle exclusivement réservée aux vélos alors que cet axe nord-sud est structurant pour le trafic automobile ? Globalement, les axes seront-ils réservés aux vélos exclusivement (pas de T.C) ?
- e. Réaliser une AAV se fera au détriment des voiries pour autos. Où iront ces voitures ? Le report de circulation générera des bouchons, et donc de la pollution supplémentaire.
- f. Comment feront les artisans et les livreurs, les habitants des axes concernés, notamment ceux à mobilité réduite, ou les patients des professionnels de santé ?
- g. Pourquoi ne pas améliorer les voies existantes, par exemple le cours Jean Jaurès ?
- h. Quid de la répression des vélos en infraction
- i. La question d'un referendum ou d'une consultation des habitants, bien plus large qu'une simple concertation est soulevée.

Nous sommes convaincus de la finalité du projet, à savoir augmenter de manière significative la part du vélo dans les modes de déplacement de la Métropole, en en facilitant et favorisant l'usage.

Il semble clair qu'un effort de pédagogie est nécessaire pour expliquer ce qu'est une AAV et comment l'utiliser, en insistant en particulier sur le partage entre usagers.

Nous sommes disposés à continuer de relayer les efforts dans ce sens auprès des habitants que nous rencontrons dans nos instances, ou dans les manifestations que nous organisons.