

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.

Eléments 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.

ANNEXE (COURRIER DU 22 JUIN 2015)

COMITE VELO - REFLEXIONS DES PARTICIPANTS DE LAHGGLO.

Suite aux 2 premières séances du comité vélo auxquelles nous avons participé, nous tenions à faire le point et exprimer notre ressenti.

Tout d'abord, nous apprécions particulièrement la tenue de ce comité de réflexion dont nous saluons l'initiative. Nous trouvons l'animation de qualité, le travail en sous-groupes est une bonne idée, et la multiplicité des profils des participants intéressante.

Toutefois après ces 2 séances nous avons quelques **interrogations** :

1. Tout d'abord, nous avons le sentiment que **les non-usagers du vélo**, la "cible" réelle de ce comité, sont très **sous représentés**. Ce sont pourtant eux qui seront les mieux à même de définir ce qui pourrait les amener à changer de mode de déplacement. Parfois, les idées exprimées semblaient aller davantage dans le sens d'une amélioration du sort de pratiquants convaincus et pas nécessairement vraiment incitatives pour des néophytes.
2. Ensuite, **la manière dont se sont faits les ateliers** de la 2^{ème} séance (utilisation du plan cyclable par ex) a conduit assez logiquement à une optimisation des tracés cyclables existants, ou une utilisation de grands axes actuellement saturés de voitures qu'on ne supprimera pas d'un coup de baguette magique. Cette méthode n'a-t-elle pas empêché d'identifier d'autres axes actuellement secondaires qui seraient parfaits en "Autoroute à vélos"(AAV) ? Il existerait plusieurs alternatives ou variantes à une AAV sur le Cours Berriat, comme par exemple par la rue Marx Dormoy, un passage entre La Belle Electrique et le Magasin CNAC, une nouvelle passerelle sur le Drac, jonctions aux digues du Drac, rue de Chamrousse, etc... Dans le même ordre d'idées, le choix de travailler sur des lignes de désir plutôt que sur des lignes de fort trafic actuel (bouchons récurrents aux heures de pointe) est-il le plus pertinent ? Compte-tenu de la mise en place d'AAV, de l'arrivée du vélo électrique et d'un grand besoin de dessertes du grand Y grenoblois la distance retenue de 7 km ne doit-elle pas être portée à 10 km ? D'autant que les trajets 10 km sont moins bien desservis par les TC.
3. Sur un plan plus général, **les travaux ont directement été orientés sur le concept d'AAV**, dans son acception la plus complète (emprise de 4m, pas d'intersections, ...), impliquant ainsi qu'il s'agissait de la réponse obligée au besoin d'"itinéraires structurants". Cela suppose que l'AAV soit LA condition majeure pour inciter des automobilistes à enfourcher le vélo. La cible est la population 20/40 ans, qui, séduite par le concept, entraînera le reste de la population : mais est-ce le levier psychologique principal à mettre en œuvre pour inciter à convertir les automobilistes ? Les AAV permettent indéniablement sécurité, débit, meilleur temps de parcours. Mais une fois sortis des AAV nous pensons que la non-continuité des pistes cyclables et l'insécurité du stationnement des cycles sont des obstacles psychologiques majeurs. Faire sauter ces deux verrous relève d'une multitude d'aménagements bien souvent mineurs.

Sur le plan financier (par choix cet aspect n'a pas été pris en compte dans les séances), on peut imaginer qu'une telle infrastructure soit d'un coût important. S'il est nécessaire de créer des itinéraires structurants, faut-il pour autant aller directement vers l'AAV ? N'y a-t-il pas le risque de voir la part budgétaire consacrée aux infrastructures cyclables concentrée quasi exclusivement sur les AAV au détriment des autres aménagements de l'ensemble du réseau cyclable de l'agglomération, à savoir :

- créer suffisamment de parcours continus, dédiés et signalés pour changer la donne
- créer les conditions d'accueil du vélo à destination avec mise en place de dispositifs permettant de limiter le risque de vol à destination, un frein majeur à l'usage de la bicyclette.

Nous avons aussi noté que les axes de désir sont proches des tracés de certaines lignes de tramway. Les transports publics et le vélo répondent à des besoins et des périmètres d'utilisateurs différents, il n'est pas anormal qu'ils soient et restent "en concurrence" sur certains tronçons. Cependant l'intermodalité du vélo avec les autres modes de transport mériterait d'être prise en considération.

Nous sommes bien conscients que tous ces aspects ne peuvent pas être traités simultanément. Lors de la 1^{ère} séance, nous avons réfléchi aux objectifs et fonctions des AAV. Mais peut-être eut-il été utile de commencer par lister et hiérarchiser les objectifs à atteindre pour inciter à l'usage du vélo.

Comme dit précédemment, il s'agit là seulement d'une série d'interrogations. Sans doute certaines seront traitées lors de la troisième séance ... ou lors de séances ultérieures supplémentaires ?

Les participants représentants d'associations d'habitants (LAHGGLO) :

Geneviève Madaule

Sonia Zenagadin

Jean-Pierre Roulet-Dubonnet

Stéphane Perret

Frédéric Sarraut

Marc Nouvellon