



Ville de GRENOBLE

DIRECTION TERRITOIRE SECTEUR 1

Affaire suivie par: Abdelkader Berhail, Chargé de mission concertation secteur 1.

Compte rendu
Réunion présentation axes structurant vélos
Conseil Citoyen Indépendant– A Groupe Déplacements
Jeudi 11 mai 2017

Présents (es) :

CCI-A : Marie Carmen HURARD, Cécile BONNEFOY, Hank KAMINSKI, Didier CANDELON, Carlos MARTINS, Pierre BELLI-RIZ

UHQ St Bruno-Berriat-Europole : Bruno dE LESCURE

Services Métropole : Damien COTTEREAU (Réfèrent plan Vélo / Service Modes Actifs Déplacements et Accessibilité/ Métropole)

Services Ville : Abdelkader Berhail (chargé de mission Concertation secteur 1).

Diffusion :

Présents, CCI-A, S. YASSIA, (élue du secteur 1), Tristan GUILLOUX, (Directeur Déplacement Accessibilité et Conception des Espaces Publics, Métropole), Valérie CHENEVIER (Directrice territoire secteur 1, Ville de Grenoble), Pierre Loïc CHAMBON, (Directeur de projet Démocratie locale, Ville de Grenoble).

Rappel du contexte : Cette rencontre intervient suite à une demande formulée par le CCI-A, qui souhaite, obtenir des précisions sur les projets d'aménagements cycles sur le périmètre de leur conseil. Une première rencontre globale sur la politique cycle a eu lieu au premier semestre 2016. Une autre réunion programmée en septembre 2016 a avortée du fait de la maturité des projets à présenter qui n'était pas encore là. Le CCI-A, souhaitant vivement être associé au plus tôt à la réflexion, un nouveau rendez-vous avec les services de la Métropole à été proposé par la Direction de Territoire du secteur

Déroulé :

Après un tour de table et les présentations d'usage, le rappel du contexte et des objectifs de cette rencontre par Abdelkader Berhail, les échanges débutent par une précision concernant l'organisation et le fonctionnement des services métropolitain, le besoin de clarification de la relation aux habitants avec la nécessité de trouver le bon échelon.

Damien COTTEREAU présente la cellule cycles à la Métropole (1 agent à temps plein et un à 90%) et rappelle que bien souvent les enjeux sont différents entre les communes et la Métropole du fait de la diversité des territoires rencontrés. Il précise que la compétence cycle est une compétence historique de la Métropole (depuis 2000), alors que la compétence de la voirie est plus récente (2015). Il est également rappelé qu'une loi lauré de 1996 oblige les aménageurs de voirie à intégrer les cycles sur tout projet nouveau

Il faut également noter que la politique cycles, est détaillée dans une délibération du **19/12/2014** qui fixe les ambitions de la métropole (triplement de la part modale vélo) et le plan d'action.

A. Les 4 éléments composant la politique cycles de la Métropole Grenobloise :

1/ le volet aménagement :

Il est caractérisé par une forte volonté politique d'aboutir à un réseau cycles à l'image du réseau, tel que celui du tramway: avec la création d'un réseau d'axes structurants vélos », car le frein premier à la pratique du vélo, c'est le sentiment de sécurité sur l'espace public, d'où l'importance de développer un réseau structuré et sécurisé pour permettre le développement de la pratique du vélo qui est un objectif affiché par les élus Ville et Métropole.

La métropole a alloué un budget de 10 millions pour la période 2015-2020 afin de réaliser ce réseau structurant et de 5 millions consacrés au réseau secondaire par l'exemple : liaison Eybens-plateau de Champagnier.

2/ le stationnement / arceaux à vélo :

Il y a environ 500 nouveaux arceaux posés par an, et les usagers peuvent faire des demandes sur leur secteur. La demande se fait soit à l'accueil espace public voirie, soit auprès des services espaces publics de la Ville. Ces demandes sont instruites et peuvent faire l'objet d'une concertation, car cela suppose bien souvent la suppression de place de stationnement voitures.

Il existe également des places de consignes via le service Métro vélo. Ce système d'abonnement permet de trouver une solution pour un stationnement sécurisé des cycles. L'abonnement est de 49 € par an actuellement ce système est surtout disponible près de la gare (cf. box types bois).

La Métropole lance prochainement un système de consigne de proximité pour répondre à une demande des habitants, après une expérimentation ce service va être progressivement déployé. Il s'agit de petit box fermé à l'image de ce qui est visible rue de New York. Cet espace est partagé par 5 personnes. Une phase test a été faite, le lancement du marché pour une centaine de boîtes se fera en juin: ils seront ensuite déployés à partir de 2018 grâce à une interface web participative.

3/ Le volet service : « Métro vélo »

Le parc grenoblois est le 2^e parc de France, avec une augmentation de 10 à 15 % par an. Concernant le dispositif MétroVélo, une nouveauté à partir de lundi 15 mai: il y aura la possibilité de louer des vélos cargos : ces vélos peuvent transportés jusqu'à 3 enfants, voir un adulte. Le prix de la location est de 13 € la journée, 50 € par semaine et 150 € par mois.

4/ La « faites du vélo » (du 18/05 au 11/06/2017)

3 semaines d'animations vélo sur l'agglomération avec notamment au programme :

- Un challenge « tous à vélo à l'école » sur l'ensemble de l'agglomération
- Un festival de vélo à la Caserne de Bonne (test, défilé, course, jeux)
- Une séance de cinéma
- Des ateliers de réparation, etc.

Le 11 juin au matin, visite de la Ville en school bus (vélo pour 9 personnes), avec l'Office du Tourisme. Le programme détaillé est disponible sur le site internet de de la Métro.

<http://www.faitesduvelo.com/>

B. La politique cycles de Grenoble–Alpes-Métropole et les axes structurants vélos :

Après cette première partie de la rencontre consacrée à l'action du service métropolitain en charge des politiques cycles ; une seconde partie est consacrée à un débat avec des échanges généraux et à la présentation du projet des futurs axes structurants vélos sur le secteur. (cf. présentation en PJ)

1 Synthèse des échanges :

Le CCI-A : Rappelle l'objet de demande et la volonté d'obtenir ce nouveau rendez-vous car certains membres ont eu l'impression que la collectivité a voulu cacher les projets existants, ils précisent : « entendre parler de projets d'ici et là, mais nous avons du mal à avoir une vue globale ».

❖ les questionnements exprimés par le CCI-A et l'UHQ Berriat St Bruno Europe

- Quelle stratégie ? Comment être associé, pour mieux transmettre l'information ?
- Pourquoi avoir parlé d'autoroute à vélo ?

Un Constat : un déficit d'information et de concertation notamment sur les projets cœur de Ville et de concertation sur le plan cycles

➤ Eléments de réponse :

- Concernant le terme « autoroute à vélo », c'est un choix peut être malheureux, mal connoté, mais en même temps il a permis d'exprimer le choix et la volonté du politique de créer de véritables voies dédiées aux cycles à l'image des autoroutes. Il y aura prochainement, une conférence de presse sur cette thématique, un nouveau vocable choisi sera dévoilé à ce moment précis.
- S'agissant de la concertation, certes il y a toujours moyen de faire plus et mieux, mais il faut rappeler que le plan cycle a été travaillé avec un comité d'usagers, au sein duquel il y a des associations, des clients Métrovélo tirés au sort et des représentants d'UHQ.

UHQ : pose la question de l'intérêt du choix de Berriat au lieu des grands boulevards pour faire passer un axe vélo. Il y a un sentiment : « d'être placé devant le fait accompli, car l'information arrive trop tard » avec en plus, comme pour « cœur de ville », l'impression que la Ville se défait sur la Métropole. Or ce n'est pas au CCI de faire le rapprochement entre ces deux entités.

Un membre du CCI-A: précise que l'objet de cette rencontre n'est pas de parler de questions qui sont du ressort des politiques, qui ne sont pas présents à cette rencontre et auxquels ils revient de dépasser les freins et d'articuler les différents niveaux de compétences.

2 Présentations des futurs axes vélos

Ces futurs axes auront un gabarit généreux: de 3 à 4 m et une signalétique spécifique bien identifiable ; il y a un besoin d'axes cohérents et capables d'accueillir le trafic car, sur certaines zones il y a plus de 500 passages de vélos / jour. Il faut noter qu'en parallèle de ces réalisations, il y a la reprise des cheminements piétons, pour que tous trouvent leur place.

Le 9 juin, il y aura l'inauguration du nom du réseau et du marquage visuel avec des bords de lignes jaunes et une bande centrale rétro réfléchissante .Les retours de test sont globalement positifs surtout sur la mise en scène de l'espace vélo. Le prototype de l'aire de service sera également dévoilé le 9 juin prochain.

Sont en cours de travaux ou de réflexions : (voir PJ)

- **Axes Sud-Ouest** : proche du secteur, la première réalisation : c'est l'axe vélo qui passe rue du Colonel Lanoyerie, et sur l'avenue des jeux Olympiques qui est fini depuis décembre.
- **Axe Rey-Vizille** l'option en cours d'étude est sur la rue Joseph Rey, axe à droite de l'Estacade, Se pose la question de l'interface avec le marché de l'Estacade, Rien n'est figé, les concertations auront lieu en septembre notamment au préalable avec les maraichers
- **Axe gueymard /Tarze**: une concertation aura lieu à l'automne, pour de possibles travaux en 2018.
- **Axe Berriat** : au départ a été évoqué l'aménagement sur le cours, mais plusieurs questions se posent et différents scénarii sont désormais possibles avec des variantes en fonction des contraintes et des projets d'aménagements à l'étude ou en cours sur le secteur (ARAYMOND, VERCORS, échangeur de l'A480,). De plus, il faut tenir compte du fait que les rails du tramway doivent être changés avant 2019.

Quelques précisions :

- l'expérimentation sur la signalétique des « contresens » vélo a été réalisée sur la rue Très-Cloîtres (fait de couleur verte), celle sur la rue Max Dormoy (couleur blanche) n'a pas encore été réalisée.
- A noter : la nouvelle signalétique des axes vélos structurants sera expliquée sur les totems et a été travaillée pour être très naturelle, une communication sera faite notamment dans les stations vélos qui seront créés tout le long de ces nouveaux axes.
- Concernant l'éclairage : il y a des aspects rétro réfléchissants sur les bandes latérales

Rappels et points de vigilance :

- Le CCI-A : précise qu'il faut que les CCI soient associés à toutes les consultations (ex maraichers, taxi) car ils ont un rôle de facilitateurs/ information, de même avec les UHQ qui sont des représentant des habitants et sont un relai indispensable.
- Il faut privilégier l'idée d'avoir plusieurs scénarii car cela permet le débat, ce qui est différent de la stratégie d'un seul scenario qui ne permet pas de voir une vue d'ensemble de ce qui est possible.
- Le CCI-A a déposé un projet au Budget Participatif (2017) visant à la sécurisation du croisement Pierre Sépard/ Berriat, avec les voies du tramway.
- Sur Berriat, l'UHQ rappelle le besoin d'avoir un projet global, à l'aune des projets d'aménagements urbains, et du nouveau plan de circulation.

PJ : présentation faite pour l'AG de l'UHQ Centre Gares du 12/04/2017.