



**GRENOBLE ALPES  
MÉTROPOLE**

# **Prolongement Chronovélo du Cours Berriat (Grenoble) à La Poya (Fontaine)**

---

SYNTHÈSE DE L'ATELIER DE LANCEMENT  
3 janvier 2023 à Grenoble

# SOMMAIRE

---

Contexte de l'étude.....	p.3
Introduction.....	p.3
Déroulé de l'atelier et chiffres clés.....	p.4
Synthèse du temps d'échanges.....	p.5
Synthèse de l'atelier en sous-groupe.....	p.8

# Contexte de l'étude

Grenoble-Alpes Métropole, en partenariat avec les communes de Grenoble et de Fontaine, **agrandit le réseau cyclable Chronovélo en reliant la piste 1 existante sur Cours Berriat (Grenoble) à La Poya (Fontaine)**. Chronovélo est un **réseau cyclable structurant** de la Métropole, caractérisé par des voies cyclables larges à double sens, séparées du trottoir et de la chaussée permettant d'allier sécurité et minimisation des conflits d'usages.

Ce nouvel axe Chronovélo structurant, s'inscrit **dans la volonté de relier le centre-ville historique de Grenoble jusqu'à La Poya à Fontaine en améliorant l'espace public pour tous les modes de déplacements**.

Fidèle à ses engagements en termes de participation, la Métropole, en lien avec les communes de Grenoble et de Fontaine, souhaite associer largement les riverains, usagers et acteurs économiques des quartiers traversés tout au long de la démarche. **Une démarche de participation des habitants**, animée par alt.Urbaine accompagne le projet tout au long de son étude. Une première phase de récolte de parole, d'information a eu lieu lors d'une réunion de lancement.

## Introduction

La réunion de lancement s'est déroulée le 3 janvier 2023 à la Maison des Habitants (MDH) Chorier-Berriat pour le début de la phase de concertation concernant le nouvel axe Chronovélo Cours Berriat (Grenoble) à La Poya (Fontaine). Cet atelier s'est déroulé en deux temps distincts.

La première partie est dédiée à la **présentation des enjeux du projet et le tracé du nouvel axe** par les élus et les techniciens de Grenoble-Métropole Alpes. Cette présentation a été suivie par un temps d'échanges, de questions et de réactions.

La seconde partie de la soirée a été consacrée à **une participation active de la part des habitants** à travers un temps de travail en sous-groupes sur le plan du tracé. L'objectif de ce temps était de venir **compléter le diagnostic existant** et de lister de manière exhaustive les secteurs à enjeux, à opportunités, les lieux qui dysfonctionnent, etc.

Ce document propose **une synthèse des échanges et des productions** qui ont eu lieu lors de cette réunion de lancement.

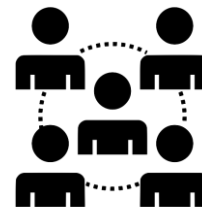
## Déroulé de l'atelier



Présentation du projet  
et du tracé



Echanges et débats



Ateliers participatifs en  
sous-groupe

## Chiffres clés



3 Janvier 2023  
à 18h30



120 minutes



70 participants



11 groupes de travail

# Synthèse des échanges

## LA RÉALISATION DU NOUVEL AXE CHRONOVÉLO

L'enquête réalisée en fin d'année 2022 Chronovélo a-t-elle été prise en compte ?

Les réponses à cette enquête permettent **d'alimenter l'amélioration et l'agréabilité** de la Chronovélo pour les futurs projets. Par exemple, lors de cette enquête, plusieurs participants ont fait remonter le manque de visibilité des passages piétons traversant les Chronovélos, cette donnée sera donc **prise en compte** pour améliorer les Chronovélos existantes et à venir.

**Est-ce que les pistes Chronovélo ont un standard de qualité concernant la largeur de la piste cyclable ?**

Les Chronovélos ne sont pas des pistes cyclables classiques, elles doivent donc remplir un **standard de largeur et de qualité**. Le but des Chronovélos est d'avoir une **piste cyclable bidirectionnelle** de meilleure qualité, pour circuler de manière confortable. Le standard de largeur des Chronovélos est **entre 3 et 4 mètres**, mais celle-ci peut être fluctuante en raison de plusieurs contraintes topographiques.

Concernant le prolongement de la Chronovélo 1, les dessins du maître d'œuvre n'ont pas encore été réalisés, il n'est pas encore possible d'établir une moyenne de largeur pour ce nouvel axe.

**Concernant le tracé, est-il défini avec précision ? Est-ce qu'on sait déjà de quel côté de la route la Chronovélo passera-t-elle ? Par exemple : pour la rue Pierre Semard, de quel côté sera la Chronovélo ?**

La Chronovélo est prévue **sur la continuité côté sud** avec la Chronovélo du Cours Berriat. Puis de continuer **côté sud-ouest dans la rue Pierre Sémard**. L'axe Chronovélo devrait continuer **au sud de la rue du Vercors**, qui rejoindrait l'aménagement qui vient d'être réalisé sur la rue du Vercors, pour continuer du **côté sud de l'avenue du Vercors à Fontaine**.

**Quand est-ce que les travaux seront finis ? Quand est-ce qu'on peut imaginer la mise en service de ce nouvel axe Chronovélo ?**

L'année 2023 est une **année dédiée à la concertation et aux études** des plans d'aménagement. Les travaux seront réalisés de manière séquencée. Le début des travaux est envisagé courant du 1<sup>er</sup> semestre 2024, pour la séquence concernant le Cours Jean Jaurès jusqu'à la place Firmin-Gautier. Les travaux de la séquence Firmin Gautier pour finir jusqu'à l'avenue du Vercors devraient débuter en 2025.

**L'objectif est de finir les travaux courant 2025** mais l'organisation du chantier n'est pas encore mise en place, donc les délais évoqués sont des délais estimatifs et globaux.

## L'IMPACT DE LA CHRONOVÉLO SUR LES VÉHICULES MOTORISÉES

### **Des interrogations face aux modifications de circulation**

*Beaucoup de participants sont dubitatifs quant à la modification du plan de circulation (mise en place de sens unique), susceptibles de créer des conflits d'usages face à une complexification de circulation en raison d'engorgements de voitures, comme au croisement de la rue Pierre Semard et Cours Berriat.*

La modification du plan de circulation est **basée sur des études de circulation** qui ont été effectuées par des bureaux d'études modélisant les flux de circulation. Les modifications ont évidemment une incidence, mais il est obligatoire de faire des choix. Ces choix sont faits en **mesurant les impacts des incidences engendrées**. Des portions de chaussée vont donc être mises en sens unique car suite à l'insertion de l'axe Chronovélo, les largeurs de voirie ne permettent pas de conserver une circulation en double sens. Pour **limiter les conflits d'usages** entre tramways, voitures, vélos et piétons, certains carrefours ou tronçons de routes vont être complètement revus et modifiés.

**Remarque :** A l'évocation des études de circulation réalisées, un certain nombre de participants ont demandé que celles-ci soient **rendues publiques** afin d'enrichir les discussions.

*Nous pouvons préciser que quelques participants ont évoqué des craintes sur le projet, notamment sur la réduction de l'accès au centre-ville de Grenoble par les non-grenoblois.*

### **Le passage de Chronovélo à certains endroits implique-t-il des suppressions de places de stationnement ?**

L'insertion du nouvel axe Chronovélo implique la réflexion du **partage de l'espace public** impliquant un **élargissement des trottoirs pour les piétons**, donc il y aura des **suppressions de stationnement** pour les voitures. Il est encore difficile aujourd'hui d'évoquer un nombre exact des places supprimées.

## UN PROJET PLUS GLOBAL QU'UNE PISTE CYCLABLE

**Existe-t-il une ambition plus globale pour la requalification des espaces publics environnant la Chronovélo, comme ce qu'il existe sur le Cours Berriat ? Les travaux de la Chronovélo sont uniquement des travaux de voirie ou un beau réaménagement a été prévu ?**

Ce nouvel axe Chronovélo est un projet qui s'insère dans un contexte plus global, donc **des travaux de réaménagement de l'espace public** sont prévus. Lors des phases de la concertation, les habitants vont pouvoir proposer leurs attentes concernant les aménagements, le mobilier urbain, les endroits végétalisés...

**Y aura-t-il une continuité de cet axe Chronovélo avec la Presqu'île de Grenoble ?**

Une **continuité d'aménagement cyclable** pour connecter la Chronovélo à la Presqu'île de Grenoble sera envisagée pour l'élaboration du **schéma directeur cyclable à l'échelle de la métropole grenobloise**. Cette connexion sera prise en compte mais pas dans le tracé du nouvel axe Chronovélo.

## LA CONCERTATION

**Qui rédige les bilans de concertation ?**

L'**agence alt.Urbaine** est en charge de rédiger les bilans de concertation.

**Remarque** : Nous pouvons aussi noter qu'un des participants à demander que **les participants puissent participer à la rédaction** des bilans de concertations.

# Synthèse de l'atelier en sous-groupe

Dans une deuxième partie, un temps de travail sur plan en sous-groupes était proposé aux participants. L'objectif de ce temps était de venir compléter le diagnostic existant et de lister de manière exhaustive les secteurs à enjeux, à opportunité, les lieux qui dysfonctionnent, etc.

**Les participants devaient commenter une vue satellite avec le tracé de la Chronovélo à l'aide de drapeaux.**

Les habitants avaient en leur possession deux couleurs de drapeaux :

- Rose : pour signaler les points de vigilance (zone dangereuse, les aménagements à questionner...)
- Vert : les espaces d'opportunité (création de nouveau lieu de convivialité de végétalisation...)



Réalisation collective de maquettes



## LES POINTS DE VIGILANCE

Plusieurs **zones de danger** ont été identifiées par les participants.

- La bretelle d'accès à l'**A480 du Pont du Vercors**, où **le passage des cyclistes et des piétons est problématique** dû à la vitesse des voitures, il est fortement demandé de sécuriser ce passage (1).
- Le secteur de la **place Firmin-Gautier qui accueille le marché est susceptible d'être compliqué à traverser à vélo** en raison de sa forte fréquentation, pouvant générer des **conflits d'usages** et donc de l'insécurité (2).
- Les participants ont signalé un **potentiel conflit d'usage à l'abord du parvis de l'école de Management** concernant le carrefour rejoignant tramways, voitures, cyclistes et piétons (3).
- Le **croisement entre la Rue Pierre Sépard et le Cours Berriat est susceptible de créer des engorgements** et mettre en danger les cyclistes du à son étroitesse (4).
- Le **passage sous le pont SNCF** présente aussi un risque de **conflit d'usages** en raison des congestions des deux marchés (Saint-Bruno et Estacade), mais aussi de sa **faible largeur** pouvant mettre en danger les cyclistes et piétons (5).
- Sur le **Cours Berriat** une vigilance a été signalée, concernant **les camions de livraison qui se garent souvent sur la Chronovélo** par manque de place réservée aux livraisons.

## LES OPPORTUNITÉS

De manière générale, il y a une **grande demande d'amélioration de la qualité des espaces publics** dans le but de créer de la **convivialité** dans les espaces de rencontre.

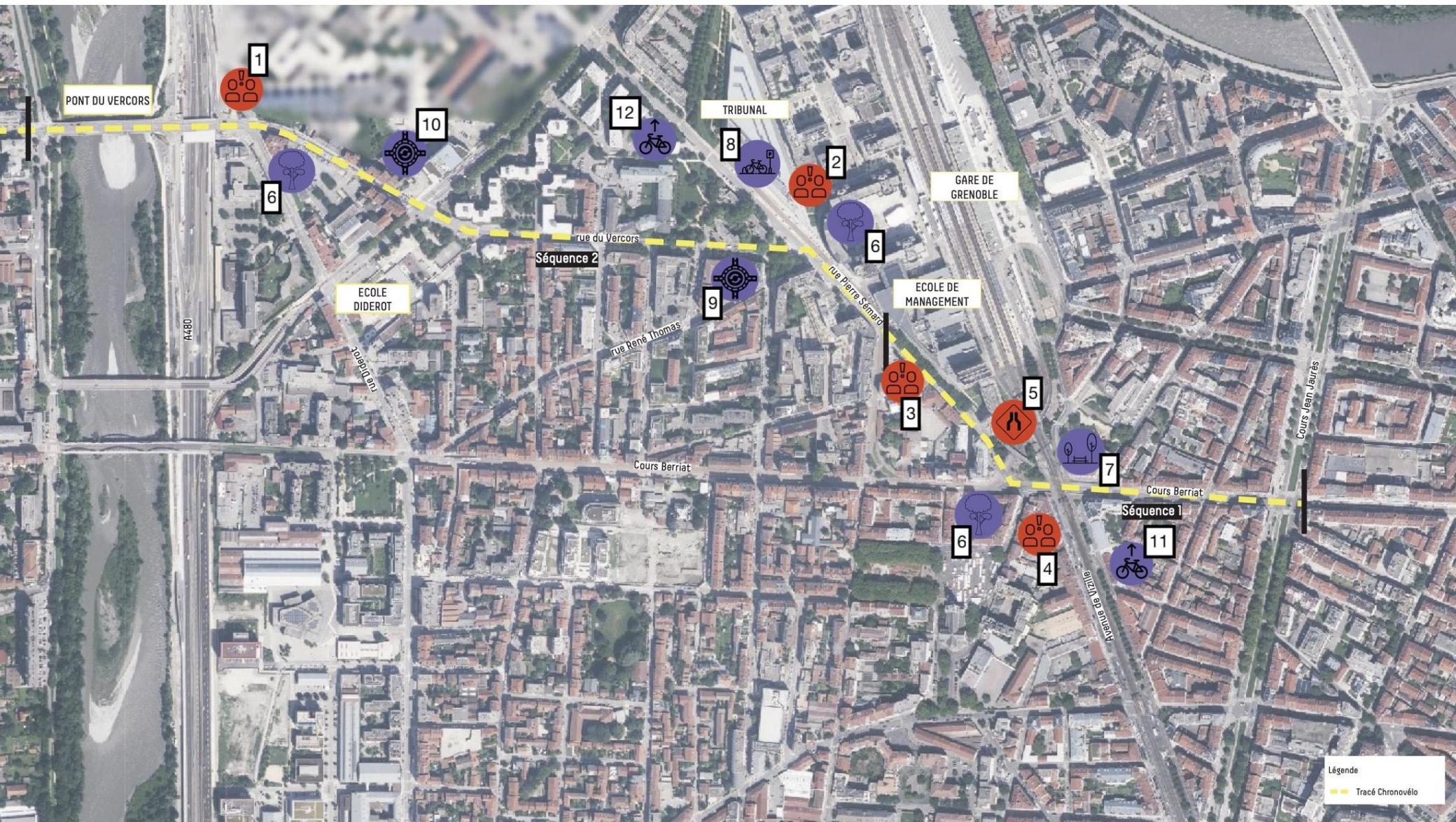
- Cette amélioration est demandée à travers la **végétalisation** (6) mais aussi la **création d'une placette** (7). Il est aussi souhaité que le **Cours Berriat face preuve d'homogénéité** avec sa partie est, en effectuant un ravalement de façade accompagné de végétalisation invitant à la déambulation piétonne.
- De nombreux participants demandent **des marquages clairs et plus visibles entre la Chronovélo et les trottoirs** séparant les vélos et les piétons.
- Quelques participants demandent des **stationnements pour les vélos** aux abords du marché Place Firmin-Gautier (8).
- D'autres participants ont fait la demande de **ronds-points à la hollandaise** (*Un rond-point à la hollandaise est un aménagement à sens giratoire, avec une voie réservée aux cyclistes. Dans ce rond-point les cyclistes sont prioritaires. Pour entrer et sortir du rond-point les véhicules motorisés doivent d'abord céder le passage aux cyclistes.*) : un au Jardin de l'Arche (9) et un au parc du Moucherotte (10).

Nous pouvons aussi noter la forte attente de **connexions entre les différents réseaux cyclables** déjà existants.

- Avenue de Vizille : la connexion avec la Chronovélo 2 (11)
- Rue Pierre Sépard : une opportunité de connexion avec la Presqu'île (12)

De nombreux participants s'interrogent sur des sens de circulation de certaines voiries, parmi les propositions des participants on retrouve :

- Un sens unique du Cours Berriat en direction de Grenoble.
- L'inversion du sens de circulation autour de la place Saint Bruno pour éviter un engorgement au croisement Pierre Semard et Cours Berriat, notamment les jours de marché.



Carte synthétique des points de vigilance et des opportunités identifiés par les participants