



Avril 2024

PROLONGEMENT DE LA CHRONOVÉLO ENTRE GRENOBLE ET FONTAINE

Bilan de concertation

© Jean-Benoît Vigny

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....3

LES OBJECTIFS DU PROJET.....3

1 LES MODALITÉS DE CONCERTATION ET DE COMMUNICATION.....4

UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE.....5

POURQUOI UNE CONCERTATION ?.....5

CE QUE DIT LA DÉLIBÉRATION.....5

LES MOYENS D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION6

LES MOYENS D'EXPRESSION DU PUBLIC MIS EN ŒUVRE..... 9

2 SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS.....12

MÉTHODE D'ANALYSE DES CONTRIBUTIONS.....13

SYNTHÈSE QUANTITATIVE.....14

SYNTHÈSE QUALITATIVE15

Le projet global.....16

Grenoble séquence 1 : Cours Berriat/ Parvis de l'école de Management.....22

Grenoble séquence 2 : Rue Pierre Sémard / Place Firmin Gautier / Rue du Vercors.26

Fontaine séquence 3 : Pont du Vercors/ Avenue du Vercors31

Fontaine séquence 4 : Avenue Ambroise Croizat.....34

3 LES SUITES A DONNER.....36

INTRODUCTION

Grenoble est la ville la plus plate de France. Idéal pour faire du vélo, même pour des trajets de moyenne distance ! Parce que vous êtes de plus en plus nombreuses et nombreux à pédaler pour vos trajets quotidiens, la Métropole développe un réseau cyclable structurant qui vise à offrir des itinéraires directs, confortables et sécurisés : les Chronovélos. Ces axes ont pour objectif de permettre à chacune et chacun, quel que soit son âge ou sa pratique du cycle, de se sentir à l'aise et en sécurité sur ces pistes cyclables.

L'axe n°1 permettra à terme de traverser toute l'agglomération d'Est en Ouest : de Fontaine jusqu'à Meylan. Aménagé par tronçons, il est actuellement praticable du cours Jean Jaurès sur Grenoble jusqu'à Maupertuis sur Meylan. La Métropole souhaite désormais étudier son prolongement vers l'Ouest, pour relier Fontaine en traversant le Drac.

D'Ouest en Est, une traversée complexe

Actuellement, les connexions cycles entre Grenoble et Fontaine sont complexes, et les espaces publics vieillissants.

- Traverser cette partie de l'agglomération reste réservé aux cyclistes avertis. Les aménagements ne sont pas continus, souvent peu sécurisés et peu lisibles.
- Les espaces publics sont vieillissants, peu confortables pour les piétons et marqués à plusieurs endroits par des problématiques de cohabitation avec les autres modes de transport.
- Les aménagements sont très minéraux et laissent peu de place à la végétation.
- Cette partie du territoire connaît des pôles de vie actifs et dynamique mais peu mis en valeur (Place Firmin Gauthier, entrée de Saint Bruno, commerce de l'Avenue du Vercors)
- On retrouve également des lieux d'échanges où se connectent différents modes de transports (Pôles d'échanges multimodaux) comme à La Poya ou la Gare de Grenoble, mais qui sont peu reliés entre eux.
- Malgré la présence de nombreux équipements scolaires, universitaires et culturels, l'accessibilité n'est pas assurée pour tous les modes de déplacement.

De Berriat à La Poya, la Chronovélo se prolonge, les espaces publics se transforment

Pour répondre à ces enjeux, la Métropole de Grenoble en partenariat avec les communes de Grenoble et de Fontaine travaille à un vaste projet de réaménagement des espaces publics, prévoyant notamment l'intégration d'une piste cyclable Chronovélo, renforçant la place de la végétalisation, améliorant les trajets piétons.

LES GRANDS OBJECTIFS DU PROJET :

- La sécurisation de l'ensemble des usagers de l'espace public, sur l'ensemble du tracé
- Le renforcement des pôles de vies et commerciaux
- La plantation, végétalisation de l'axe et infiltration des eaux pluviales
- L'amélioration de l'itinéraire cyclable
- L'embellissement de l'espace public

PARTIE 1

**LES MODALITÉS DE
CONCERTATION
ET DE
COMMUNICATION**



UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

POURQUOI UNE CONCERTATION ?

Un projet aussi important ne peut se faire sans les habitants, les acteurs du territoire et les usagers de l'avenue. Fidèle à ses engagements en termes de participation, la Métropole souhaite associer largement les riverains, usagers et acteurs économiques des quartiers traversés.

Cette concertation encadrée par l'article L103-2 du code de l'urbanisme a été ouverte par une délibération du conseil métropolitain en date du 30 septembre 2022.

CE QUE DIT LA DÉLIBÉRATION

Le processus de concertation préalable a pour objectifs de :

- Fournir au public une information claire sur les orientations du projet ;
- Viser la participation de l'ensemble du public concerné aux différentes phases de construction du projet (diagnostic, scénarios d'aménagement...);
- Offrir la possibilité au public d'exprimer ses attentes, ses remarques, ses idées et permettre l'échange des points de vue concernant le projet.

Les modalités suivantes seront mises en place :

Information du public

- Un dossier de concertation consultable au siège de Grenoble Alpes Métropole, en mairies de Fontaine et Grenoble ainsi qu'en Maison des Habitants grenobloises proches du projet aux jours et horaires d'ouverture ;
- Une page dédiée au projet sur la plateforme participative de la Métropole : <https://metropoleparticipative.fr/>

Expression du public

- La mise à disposition de registres d'expression au siège de Grenoble-Alpes Métropole, en mairies de Grenoble et de Fontaine ainsi qu'en Maison des Habitants grenobloises proches du projet.
- La possibilité d'adresser un courrier à Monsieur le Président (Grenoble-Alpes Métropole, 3, rue Malakoff 38000 GRENOBLE) en précisant en objet : « Concertation sur la prolongation de la piste Chronovélo entre Grenoble et Fontaine »
- La création d'un formulaire sur la page dédiée au projet de la plateforme participative de la Métropole. : <https://metropoleparticipative.fr/>

Participation du public

- L'organisation d'au moins deux réunions publiques – au moins une sur Fontaine et au moins une sur Grenoble – les lieux et dates précises seront communiqués notamment sur la plateforme participative de la Métropole.

LES MOYENS D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION

Un dispositif global d'information sur la concertation a été déployé par la Métropole pour la concertation réglementaire sur le prolongement de la Chronovélo n°1 de Berriat à la Poya et le réaménagement des espaces publics.

LA PLATEFORME PARTICIPATIVE

La Métropole est particulièrement investie sur les enjeux de participation numérique. Ouverte en avril 2016, et renouvelée en 2020 la plateforme participative metropoleparticipative.fr constitue le pivot de la politique de participation numérique de la Métropole. Elle héberge et centralise l'ensemble des démarches de participation citoyenne portées par la Métropole. Elle constitue également un espace de participation à part entière avec plusieurs modules collaboratifs.

Une page dédiée à la concertation sur la concertation réglementaire sur le prolongement de la Chronovélo n°1 de Berriat à la Poya et le réaménagement des espaces publics a été ouverte le 25 octobre 2022.

Cette page constitue à la fois un espace ressources informatives et pédagogiques sur le projet et ses enjeux, un fil d'actualité de la démarche mais également un espace centralisant l'ensemble des supports et des livrables de la démarche de concertation.

La plateforme participative propose des articles pouvant être mis en une. Les éléments clés du dispositif ont été annoncés par plusieurs articles publiés les 02 décembre 2022, 13 janvier, 19 juin et 18 octobre 2023.

D'autres articles ont également été publiés sur les sites des communes, notamment de Fontaine, les 02 janvier, 20 janvier et 28 juin 2023.



The screenshot shows the 'Espace participatif' section of the 'Métropole de Grenoble' website. The main content area is titled 'De Grenoble à Fontaine' and describes a consultation on the extension of the Chronovélo n°1. The page includes a navigation menu with options like 'Présentation du projet', 'La concertation', and 'Ateliers de lancement de la concertation'. A sidebar on the left contains a 'Calendrier' and 'Présentation du projet' section. The main text area features a 'Présentation du projet' section with a sub-heading 'D'Ouest en Est, une traversée complexe' and a small image of a street scene.

PAGE FACEBOOK

La communication sur la concertation réglementaire a pu s'appuyer sur la page Facebook dédiée aux démarches de participation citoyenne de la Métropole ainsi que sur les pages Facebook des communes de Grenoble et de Fontaine.

La page Facebook a été utilisée afin :

- D'annoncer la tenue des temps de concertation en créant des posts dédiés quatre à cinq jours en amont.
- De communiquer sur le projet en lui-même, le dossier de concertation, la possibilité de contribuer en ligne, etc.



LES MAGAZINES

- MétroMag N°5 novembre décembre 2023
- GreMag N°42 : Mars avril 2023
- Fontaine Rive Gauche : N°373 novembre 2022, N°374 décembre 2022, N°375 janvier 2023, N°376 février 2023, N°377 mars 2023, N°380 été 2023,



RELATION PRESSE

Au total 9 articles de presses ont permis de faire connaître la démarche :

- Dauphiné libéré : le 05 janvier, le 06 janvier, le 25 janvier, le 02 février, le 07 juillet, le 18 juillet et le 24 juillet 2023
- Place Gre'Net : le 13 juillet 2023, le 20 octobre 2023

AFFICHES, FLYERS



SUR GRENOBLE :

Pour annoncer le lancement de la concertation

- L'installation de 15 panneaux A2 sur l'espace public

Pour annoncer les ateliers du cycle 1

- Un affichage sur les équipements publics du secteur.
- Une distribution dans les boîtes aux lettres des commerçants le long du linéaire.

Pour annoncer les ateliers du cycle 2

- L'installation de 15 panneaux A2 sur l'espace public

SUR FONTAINE

Pour annoncer le lancement de la concertation

- L'installation de 8 panneaux A2 sur l'espace public
- Une campagne de boitage toute boîte aux lettres sur l'Avenue du Vercors et Amboise Croizat

Pour annoncer les ateliers du cycle 1 et 2

- L'installation de 10 panneaux A2 sur l'espace public

Pour annoncer les ateliers du cycle 2

- Un affichage sur les équipements publics du secteur



LISTE DE DIFFUSION



8

Une liste de diffusion dédiée au projet a été mise en place dès la réunion de lancement. Il était possible de s'y inscrire au moment de l'émergence à l'occasion de chaque atelier / réunion, mais également à tout moment sur la plateforme participative.

Cette liste de diffusion a permis d'annoncer les temps de concertation, les mises en ligne des comptes-rendus et supports de présentation et d'informer sur la démarche.

Près de 210 personnes se sont inscrites à la liste.

Au total 8 diffusions ont été effectuées les : 10 janvier 2023, 25 janvier 2023, 30 janvier 2023, 08 février 2023, 03 mars 2023, 19 juin 2023, 28 juin 2023, 06 octobre 2023.

LE CAHIER DE CONCERTATION



Afin d'accompagner la démarche de concertation, un document ressource capable de synthétiser l'ensemble des éléments de contexte liés au projet a été élaboré. Ce cahier de 24 pages était organisé en 7 grandes parties :

1. Une introduction
2. Une présentation des grands objectifs du projet
3. Une présentation du tracé
4. Un descriptif de la concertation
5. Un espace de contribution libre

Ce cahier était mis à disposition au siège de Grenoble-Alpes Métropole ainsi que dans les deux Hôtels de ville de Grenoble et de Fontaine, ainsi qu'à la Maison des Habitants Chorier Berriat.



LES MOYENS D'EXPRESSION DU PUBLIC MIS EN ŒUVRE

LES REGISTRES

Des registres libres de contributions étaient disponibles durant toute la démarche et pour l'ensemble des citoyens de la métropole au siège de Grenoble-Alpes Métropole ainsi que dans les deux Hôtels de ville de Grenoble et de Fontaine, ainsi qu'à la Maison des Habitants Chorier Berriat.

LES COURRIERS

La possibilité était laissée aux citoyens de la métropole, d'adresser des courriers à Grenoble Alpes Métropole ou aux communes partenaires pour faire part de leurs avis.

9

UNE PAGE DE CONTRIBUTION SUR LA PLATEFORME

Un espace de contribution a été ouvert sur la plateforme participative de la Métropole du lundi 3 janvier à 9h jusqu'au jeudi 26 octobre à 18h.

UNE ADRESSE MAIL

Il a été possible de contribuer via l'adresse mail générique : participation@grenoblealpesmetropole.fr

Chaque mail était recatégorisé et transmis aux équipes.

LES RÉUNIONS DE CONCERTATION



Afin de permettre au plus grand nombre de pouvoir s'informer et échanger sur le projet, la Métropole en partenariat avec les communes de Grenoble et de Fontaine a proposé une grande diversité de temps de travail et d'échange sur le projet. Au total : 18 réunions publiques, ateliers et rencontres ont été organisés.

SUR FONTAINE

Toutes les réunions de Fontaine se sont tenues à l'Hôtel de ville de Fontaine

- **Une réunion de lancement de la concertation**, Mercredi 04 janvier à 18h30.

POUR LE CYCLE 1 :

- **Un atelier dédié aux riverains de la séquence 3**, le mardi 24 janvier à 18h30
Après une présentation, les participants étaient invités à travailler en atelier pour enrichir les scénarios d'aménagement.
- **Un atelier dédié aux riverains de la séquence 4**, le mardi 31 janvier à 18h30
Après une présentation, les participants étaient invités à travailler en atelier pour enrichir les scénarios d'aménagement.
- **Un atelier dédié aux commerçants**, le jeudi 12 janvier à 19h

POUR LE CYCLE 2 :

- **Un atelier dédié aux riverains de la séquence 3**, le mardi 04 juillet 2023 à 18h30
- **Un atelier dédié aux riverains de la séquence 4**, le mercredi 05 juillet à 18h30



SUR GRENOBLE

- **Une réunion de lancement de la concertation** le mardi 03 janvier à 18h30 à la MDH Chorier Berriat
Après une présentation du contexte, des objectifs et du tracé, les participants étaient invités à travailler en atelier pour compléter le diagnostic des espaces publics et de lister de manière exhaustive les secteurs à enjeux, à opportunités, les lieux qui dysfonctionnent, etc.

POUR LE CYCLE 1 :

- **Un atelier dédié aux riverains de la séquence 1**, le 26 janvier
Le rendez-vous était donné au croisement entre Jean Jaurès et Berriat pour une observation guidée sur l'espace public, avant de travailler en atelier à la MDH Chorier Berriat
- **Un atelier dédié au riverain de la séquence 2**, le 02 février
Le rendez-vous était donné devant le square du Moucherotte pour une observation guidée sur l'espace public, avant de travailler en atelier dans les locaux de la maison de l'avocat.
- **Un atelier dédié aux commerçants sur la séquence 1**, le 26 janvier
Le rendez-vous était donné devant le parvis de l'École de Commerce de Grenoble pour une observation guidée sur l'espace public
- **Un atelier dédié aux commerçants de la séquence 2**, le 02 février
Le rendez-vous était donné sur la place Firmin Gautier pour une observation guidée sur l'espace public
- **Une rencontre dédiée aux forains de la place Firmin Gautier** le vendredi 27 janvier à l'Hôtel de ville de Grenoble

POUR LE CYCLE 2 :

- **Une rencontre dédiée aux forains de la place Firmin Gautier** le jeudi 22 juin 2023 à 18h30 à l'occasion du marché.
- **Un atelier dédié aux Unions de quartiers et associations d'habitants** le 27 juin 2023 à 18h30, à la Maison des habitants Chorier Berriat.
- **Un atelier dédié aux riverains de la séquence 1**, Mardi 04 juillet 2023 à 18h30, à la Maison des habitants Chorier Berriat.
Après une présentation, les participants étaient invités à travailler en atelier pour enrichir les scénarios d'aménagement.
- **Un atelier dédié aux riverains de la séquence 2**, Jeudi 06 juillet 2023 à 18h30, à la Maison des habitants Chorier Berriat.
Après une présentation, les participants étaient invités à travailler en atelier pour enrichir les scénarios d'aménagement.
- **Plusieurs rencontres bilatérales avec des commerçants du secteur Berriat Saint Bruno et de la place Firmin Gautier** notamment avec les acteurs de la santé du croisement Saint-Bruno – Sémard.

POUR LE PARTAGE DE LA SYNTHÈSE :

- **Un atelier de partage de la synthèse de la concertation** le mercredi 18 octobre à 18h30 à la Maison des habitants Chorier Berriat.



PARTIE 2

**SYNTHÈSE DES AVIS
EXPRIMÉS**





MÉTHODE D'ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

Préambule sur la méthode d'analyse quantitative et qualitative

Les éléments analysés et présentés dans ce bilan sont directement issus des propositions, idées, et remarques formulées par les citoyens de la métropole et les acteurs du territoire.

- Ont été prises en compte pour ce bilan, l'ensemble des contributions et commentaires reçus par Grenoble-Alpes Métropole depuis l'ouverture de la concertation le lundi 03 janvier à 9h jusqu'à sa clôture jeudi 26 octobre 2023 à 18h.
- Les contributions effectuées dans le cadre de pétitions ou de demandes groupées n'ont été comptabilisées qu'une seule fois. En revanche, le nombre de personnes qui se sont exprimées a bien été pris en compte afin de pondérer la demande de façon représentative.
- Une même contribution (demande ou remarque identique) qui a été effectuée par une même personne sur différents moyens d'expression n'a été prise en compte qu'une seule fois.

Définition de Contribution :

Est entendu par le terme contribution : chaque expression formulée par un participant sur n'importe quel support de collecte ouvert durant la démarche et présenté ci-avant.

Méthodologie d'analyse :

L'ensemble des contributions ont été lues et analysées puis réparties de manière exhaustive (toutes ont trouvé place) dans la synthèse des contributions.

Dans un premier temps, un travail de recouplement et de croisement a été opéré pour rassembler les contributions identiques, exactement porteuses du même sens, et en rédiger une synthèse, tout en conservant de manière stricte l'ensemble exhaustif des contributions, même celles exprimées une seule fois.

SYNTHÈSE QUANTITATIVE

	Nombre de personnes présentes	Nombre de contributions
Plateforme numérique	-	17
Courriers et registres papiers	-	0 courrier 0 contribution dans les registres
Grenoble		
Réunion de lancement du 03 janvier 2023	70 participants	-
Atelier commerçants séquence 1 du 26 janvier 2023	5 participants	-
Atelier riverains séquence 1 du 26 janvier 2023	22 participants	-
Rencontre représentants du marché de Firmin Gautier du 27 janvier 2023	1 représentant du marché	-
Atelier commerçants séquence 2 du 2 février 2023	4 participants	-
Ateliers riverains séquence 2 du 2 février 2023	11 participants	-
Rencontre dédié aux forains du marché Firmin Gautier du 22 juin 2023	Non renseigné	-
Réunion du groupe mobilité du 27 juin 2023	6 participants	-
Atelier riverains séquence 1 du 4 juillet 2023	23 participants	-
Atelier riverains séquence 2 du 6 juillet 2023	16 participants	-
Réunion de pré-bilan du 18 octobre 2023	54 participants	-
Rencontres bilatérales avec les commerçants de Berriat et Firmin Gautier	Non renseigné	-
Fontaine		
Réunion de lancement du 04 janvier 2023	40 participants	-
Atelier commerçants du 12 janvier 2023	11 participants	-
Atelier riverains séquence 3 du 24 janvier 2023	35 participants	-
Réunion riverains séquence 4 du 31 janvier 2023	22 participants	-
Réunion riverains séquence 3 du 04 juillet 2023	Non renseigné	-
Réunion riverains séquence 4 du 05 juillet 2023	Non renseigné	-

SYNTHÈSE QUALITATIVE

La synthèse qualitative est structurée de la façon suivante.

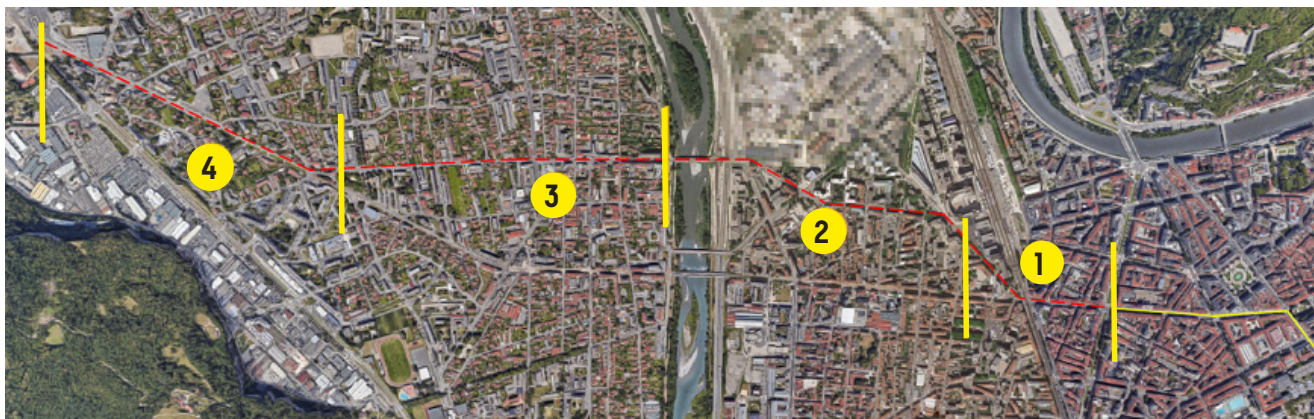
Une première partie comprend les remarques de la concertation sur l'ensemble du projet et les parties suivantes sont catégorisées selon les communes et les différentes séquences du tracé de la Chronovélo :

Grenoble :

- 1 Séquence 1 : Cours Berriat/ Parvis de l'école de Management
- 2 Séquence 2 : Rue Pierre Sépard / Place Firmin Gautier / Rue du Vercors

Fontaine :

- 3 Séquence 3 : Pont du Vercors/ Avenue du Vercors
- 4 Séquence 4 : Avenue Ambroise Croizat



- Tracé de la Chronovélo
- Séquence

LE PROJET GLOBAL



Des déplacements plus sécurisés entre deux centralités de la métropole

La concertation met en évidence un large consensus autour du prolongement de la Chronovélo de Berriat jusqu'à Fontaine. De nombreux participants soulignent que le prolongement de la Chronovélo est l'opportunité de permettre des déplacements plus sécurisés et plus efficaces en vélo entre deux centralités de la métropole, d'encourager la pratique du vélo, de baisser le besoin de la voiture et de favoriser ainsi le report modal des automobilistes.

Le collectif "Parlons y vélo" (*collectif de citoyens et citoyennes du bassin de vie grenoblois qui utilise le vélo au quotidien*) ont exprimé également leur forte attente concernant le prolongement de la piste Chronovélo.

L'Union de quartier Berriat est également favorable à l'implantation de la Chronovélo à condition qu'elles n'aggravent pas les conditions de vie des habitants.

Des largeurs de Chronovélo qui doivent permettre de circuler confortablement

Quelques participants ont fait part de leur inquiétude sur la largeur de la piste Chronovélo qui doit permettre de circuler confortablement en double voie à vélo sur la Chronovélo. En effet, ils ont fait remonter que certaines Chronovélo étaient sous dimensionnées notamment au niveau des sas d'attente aux feux et aux croisements. Celle située au niveau de Chavant a par exemple été citée.

Le collectif Parlons y vélo exprime son désaccord sur la largeur projetée de 2,8 m de la piste cyclable sur la partie Fontainoise. Il estime que cette largeur n'est pas suffisante et ne répond pas aux recommandations du Cerema qui préconise un minimum de 3 mètres lorsque les flux de vélos restent inférieurs à 1500 cyclistes par jour.

A l'inverse, sur la partie Grenoble, un participant a exprimé son avis favorable quant au passage de la Chronovélo sur la rue du Vercors, celle-ci sera selon lui connectée avec les groupes scolaires Anthoard et Diderot. Un répondant a également exprimé son soulagement quant au passage de la Chronovélo sur la rue Pierre Sépard plutôt que sur le Cours Berriat le long du tramway.

Des propositions de tracé différents que celui proposé

Sur Grenoble comme sur Fontaine, quelques participants ont proposé des tracés alternatifs au tracé de la Chronovélo proposé aujourd'hui. Sur la séquence 2 de Grenoble, quelques participants ont proposé de faire passer la Chronovélo rue Pierre Sépard plutôt que sur la rue du Vercors. Alors que côté Fontaine, quelques participants ont proposé le passage de la Chronovélo sur la rue de la Liberté, l'avenue Aristide Briand et la rue des Alpes au lieu de l'avenue du Vercors et l'avenue Ambroise Croizat.

A l'inverse, sur la partie Grenoble, un participant a exprimé son avis favorable quant au passage de la Chronovélo sur la rue du Vercors, celle-ci sera selon lui connectée avec les groupes scolaires Anthoard et Diderot. Un répondant a également exprimé son soulagement quant au passage de la Chronovélo sur la rue Pierre Sépard plutôt que sur le Cours Berriat le long du tramway.

Conserver du stationnement riverains et pour la clientèle des commerces

Plusieurs participants ont témoigné de leur inquiétude concernant l'impact de la Chronovélo sur la suppression de places de stationnement notamment riverains tout au long du tracé sur la partie Fontaine mais aussi Grenoble.

Sur la partie Grenoble, les participants ont fait part de leur inquiétude quant au manque de stationnement riverains sur le cours Berriat et la rue du Vercors suite à l'aménagement de la Chronovélo. L'Union de quartier Berriat a également fait remarquer qu'aujourd'hui, peu de stationnements privés sont possibles dans certains îlots et certains immeubles du quartier Berriat car ils n'ont pas été prévus dans la législation lors de leur construction. Selon eux, les places supprimées sur l'espace public entraînent donc indirectement l'obligation pour les habitants du quartier de louer des garages privés, alors que certains n'en n'ont pas forcément les moyens. L'Union de quartier Berriat propose de supprimer une des bandes plantées projetée afin de conserver une partie du stationnement.

Sur la partie Fontaine, certains participants ont fait part de leur inquiétude du manque de stationnement riverains sur l'avenue du Vercors suite à la suppression de place sur l'avenue. D'autres participants sont quant à eux préoccupés par la suppression des places de stationnement destinées aux riverains sur l'avenue Ambroise Croizat notamment vers le secteur du cabinet médical situé 11 avenue Ambroise Croizat.

Plusieurs commerçants et habitants ont également exprimé une crainte quant à la suppression des places de stationnement devant les commerces et les impacts que cela pourrait engendrer sur les commerces de proximité (perte du chiffre d'affaires..).

Sur la commune de Grenoble, quelques commerçants souhaitent la mise en place de tickets stationnements destinés aux commerçants.

Aménager des places de livraison

Plusieurs participants ainsi qu'un grand nombre de commerçants sur les deux communes constatent un manque de places de livraison sur le trajet. Ils souhaitent davantage de places de livraisons et d'arrêts minute à proximité de leurs commerces.

Sur l'ensemble du tracé beaucoup de commerçants souhaitent l'aménagement de places de livraisons pour tous types de véhicules (fourgonnette, camion de 12m) à proximité de leurs commerces et en particulier sur le Cours Berriat à Grenoble et l'avenue du Vercors à Fontaine.

Quelques participants ont apporté une vigilance concernant l'utilisation de places de livraisons comme des places de stationnement par certains automobilistes, contraignant ainsi les livreurs à se garer en double file ou en arrêt sur le trottoir pour pouvoir décharger les marchandises.

Séparer la Chronovélo de la voie de circulation pour limiter le stationnement sur la Chronovélo

Sur les deux communes, quelques participants ont témoigné avoir pu observer le stationnement de véhicules sur la piste Chronovélo notamment sur la partie Ouest du Cours Berriat.

Quelques participants proposent de séparer la Chronovélo de la voie automobile par une bordure alternant végétal et places de livraison pour éviter que les véhicules se garent sur la Chronovélo.

Installer des arceaux vélos tout au long du tracé

Un grand nombre de participants souligne l'importance d'installer des arceaux vélos tout au long du tracé et notamment à proximité des différents commerces et services médicaux et lieux de vie à Grenoble et à Fontaine (cours Berriat, placette devant les services médicaux, commerces du totem, parc André Malraux, médiathèque, mosquée, collège Jules Vallès, l'école de la Mairie..).

De plus, quelques participants ont exprimé le souhait d'implanter des arceaux vélos pour tous les types de vélos (cargo, triporteur, vélo électrique..) sur l'ensemble du tracé.

Installer des stations de gonflage Chronovélo équipées de points d'eau à proximité des lieux emblématiques du tracé

Sur les deux communes, l'ensemble des participants propose l'implantation de stations de gonflage sur des lieux clés du tracé.

Sur la partie Grenoble, la place Firmin Gautier est revenue de manière récurrente ainsi que le croisement au niveau du Pont SNCF.

Sur la partie Fontaine, une grande part des participants souhaite les implanter à proximité du parc Malraux ainsi que du pôle d'échange multimodal (PEM) de la Poya. D'autres emplacements potentiels ont été également mentionnés par quelques participants : à proximité du collège Jules Vallès et au niveau du carrefour reliant les avenues Aristide Briand, du Vercors et Ambroise Croizat.

Certains participants souhaitent que des points d'eau soient également mis à disposition tout au long du tracé.

Créer des espaces de convivialité et animer les espaces publics

Tout au long du tracé, certains participants souhaitent créer des espaces publics conviviaux, de rencontre et ludiques (installation de mobilier urbain pour s'arrêter et se détendre, de fontaine à eau, de boîtes à livres..) et animer les espaces publics (cyclofood, extension de terrasse..).

Côté Grenoble, un participant a proposé de réaménager le parvis de l'hôtel Europole qu'il juge aujourd'hui peu esthétique.

Installer de la signalétique pour indiquer les commerces et les équipements publics

Plusieurs participants ont soumis l'idée d'installer de la signalétique verticale afin d'indiquer les commerces et les équipements et services de proximité (équipements publics, vélo box, foodtruck, gare...) notamment sur Grenoble au croisement entre la rue Pierre Sémard et la rue de la Frise et sur la Place Firmin Gautier pour orienter vers la gare et la Presqu'île et sur Fontaine à proximité de l'Hôtel de ville, des commerces du Totem.

Végétaliser et déminéraliser les espaces publics

Pour un grand nombre de participants le prolongement de la Chronovélo est l'occasion de végétaliser, d'apporter de l'ombre sur les trottoirs, de déminéraliser les espaces publics (planter notamment le Cours Berriat et le parking à l'angle des rues Pierre Sémard et Abbé Grégoire, l'avenue du Vercors et Ambroise Croizat, désimperméabiliser la place des commerces du totem) et mettre en valeur les espaces végétalisés existants (par exemple au croisement du Cours Berriat et de la rue Pierre Sémard).

Quelques participants émettent des vigilances quant à la plantation d'arbres au-dessus de la piste Chronovélo, notamment à cause de la problématique de la chute de feuilles lors de la saison automnale qui rend la piste glissante. Quelques participants Grenoblois ont par ailleurs partagé une vigilance quant à l'entretien des végétaux sur le long terme. Ils ont donné l'exemple du manque d'entretien de la voie piétonne située derrière la pharmacie Cours Berriat.

Sur Fontaine, plusieurs commerçants ont exprimé des vigilances quant à la plantation d'arbres, et leur volonté d'avoir des arbres assez hauts pour conserver la visibilité de leur enseigne et la luminosité à l'intérieur de leur commerce.



Sécuriser et faciliter les trajets des modes doux

Sur les deux communes, un grand nombre de participants souligne l'importance de sécuriser et faciliter les trajets des modes doux sur l'ensemble des trajets notamment par l'élargissement des trottoirs, la mise en valeur des traversées piétonnes, l'accessibilité des trottoirs aux PMR et aux poussettes, la sécurisation des carrefours, etc.

Plusieurs participants ont exprimé que les marquages et les traversées sur la Chronovélo sont peu explicites et peu compréhensibles par tous. Ils ont donné comme exemple la partie Ouest du Cours Berriat où les passages piétons sont jugés peu marqués. Plusieurs participants souhaiteraient que ces traversées soient mieux marquées et plus lisibles pour les cyclistes.

Une volonté d'un meilleur partage des espaces et une cohabitation entre les différents modes notamment en rendant lisible les différents flux de circulation par du marquage au sol, d'éviter les conflits d'usages entre les différents modes, a été soulevée à plusieurs reprises par de nombreux participants.

Quelques contributions ont fait remarquer des vigilances sur les futurs îlots refuges créés sur le tracé de la Chronovélo. Les participants souhaitent que les îlots refuges pour les piétons créés entre la piste cyclable et la voie de circulation ne prennent pas exemple sur ceux implantés aujourd'hui sur la Chronovélo à Chavant qui sont jugés dangereux car ils débordent sur la piste cyclable.

Sécuriser les débouchés de voitures sur la Chronovélo

Une inquiétude vis-à-vis du risque d'accident à la sortie des garages tout au long du tracé a largement été partagée dans les différents ateliers.

Selon les participants concernés, les automobilistes vont devoir s'avancer sur la Chronovélo pour avoir de la visibilité sur le passage ou non d'un éventuel cycliste.

Le croisement de la rue Gabriel Péri ainsi que les garages situés à l'entrée de la rue Pierre Sémard et sur l'avenue Ambroise Croizat ont été donnés comme exemple par certains participants.

Inquiétude face aux accès aux garages

Les changements de sens de circulation ont incité plusieurs participants à partager leur inquiétude vis-à-vis de l'accès à leur garage situé sur le tracé de la Chronovélo, notamment sur la rue Joseph Rey et Pierre Sémard à Grenoble.

Une concertation jugée fausse

Certains participants Fontainois et Grenoblois ont fait remarquer que ce projet n'est pas une véritable concertation, dans laquelle les habitants sont maîtres des décisions qui sont prises.

L'Union de quartier Berriat demande que des représentants d'habitants soient présents dans le comité de pilotage (COPIL). Selon eux, il n'y a de véritables concertations que si les habitants sont au comité de pilotage, même si cela ne veut pas dire qu'ils décident.

L'Union de quartier Berriat a fait remarquer que le calendrier du projet a pris du retard et que le début du mois de juillet n'est pas le moment le plus opportun pour prévoir des réunions de concertation car les habitants commencent à partir en vacances.

Rendre publique les études de circulation

A l'évocation des études de circulation réalisées, quelques participants sur les deux communes ont demandé que celles-ci soient rendues publiques afin d'enrichir les discussions.

L'Union de quartier Berriat partage cette revendication.

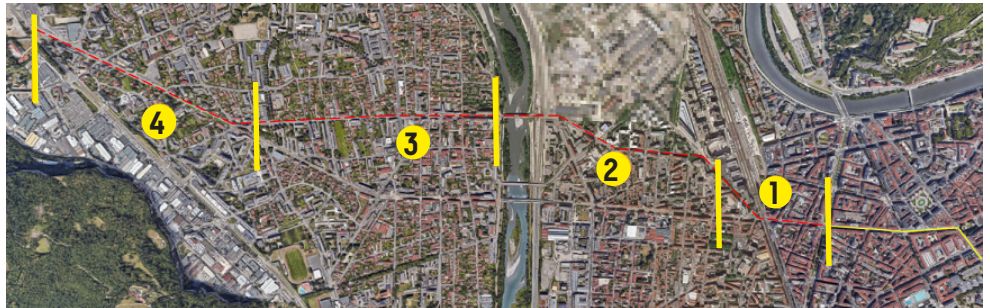
Prévoir un calendrier des travaux en cohérence avec les lieux d'activité

Sur l'ensemble du tracé, l'ensemble des commerçants ont émis le souhait que la Métropole et les Villes établissent un calendrier en cohérence avec les lieux d'activités des commerçants.

Un grand nombre de commerçants Grenoblois ont également émis des inquiétudes quant à la durée des travaux prévues sur le Cours Berriat Ouest. Certains commerçants ont donné l'exemple de la partie Est du Cours Berriat dont la durée de travaux a été jugée longue.

1 GRENOBLE

SÉQUENCE 1 : COURS BERRIAT/ PARVIS DE L'ÉCOLE DE MANAGEMENT



Sécuriser l'entrée de la rue Pierre Sépard, tout en conservant les places pour le pôle médical

De nombreuses contributions convergent autour de la nécessité de sécuriser l'entrée de la rue Pierre Sépard, aujourd'hui source de conflits d'usages entre les voitures et les cycles, dû à une bande cyclable jugée peu sécurisée voire absente et une vitesse des véhicules élevée. Notons également, que sur cet espace, les commerçants du pôle médical souhaitent conserver les places de livraison et PMR situées à proximité de la pharmacie et des services médicaux pour l'accueil de leurs patients.

Plusieurs contributions soulignent une inquiétude quant à la largeur projetée de la piste Chronovélo sur l'entrée de la rue Pierre Sépard. Selon eux, cette largeur est trop étroite pour accueillir tout le flux de cyclistes et entraînera une saturation rapide de l'axe cyclable et un risque de conflits avec les piétons.

Le collectif Parlons y vélo exprime également cette inquiétude.

Adoucir la pente sous le pont SNCF

Un consensus clair des participants émerge sur la nécessité d'adoucir la pente sous le pont SNCF et à l'entrée de la rue Pierre Sépard pour favoriser l'usage de la Chronovélo par tous (enfants, personnes âgées...) et éviter ainsi une pente trop forte pour les cyclistes et les conflits d'usages piétons/cycles sur les traversées piétonnes sous les voies ferrées. Le collectif Parlons y vélo est également favorable au remblaiement du passage sous la voie ferrée.

Mieux se connecter à la Chronovélo n°2

Un grand nombre de participants ont soulevé que la proposition de connexion avec la Chronovélo n°2 est jugée insuffisante.

Beaucoup de participants proposent que la connexion entre les deux Chronovélo soit facilitée, intuitive et un trajet le plus naturel possible pour les cyclistes pour ainsi éviter un conflit d'usages entre piétons et cyclistes.

Notons, que quelques participants ont souligné l'utilisation de la Chronovélo n°2 par les piétons pour se rendre plus rapidement et facilement de la rue Joseph Rey à la Gare, en évitant le trottoir étroit et vétuste de la rue du 4 Septembre

Connecter la Chronovélo avec les espaces publics alentours

Plusieurs participants ont exprimé le souhait de sécuriser les mobilités douces vers la place Robert Schuman, la Presqu'île et la rue Abbé Grégoire.

Volonté de maintenir le stationnement dans les rues adjacentes

Quelques participants proposent de conserver le stationnement dans les rues perpendiculaires au Sud du cours Berriat (notamment les rues Nursery et Edgar Quinet).

Végétaliser les espaces publics le long du cours Berriat

Un consensus clair des contributions souligne le besoin de végétalisation du cours Berriat. Les participants convergent autour du souhait de planter davantage d'arbres, déminéraliser, apporter de l'ombre sur l'espace public.

Quelques contributions ont exprimé le souhait de végétaliser et déminéraliser le parking à l'angle des rues Pierre Sépard et Abbé Grégoire.

Quelques participants proposent la diversification de la végétation des espaces enherbés sous les arbres (fleurs arbustes) et d'installer des assises qualitatives sur les murets près du parvis de GEM.

Plusieurs contributions ont soumis l'idée de prolonger l'alignement d'arbres au Sud du cours Berriat notamment à la place de l'actuelle jardinière située entre la rue Joseph Rey et la voie SNCF.

Une mise en sens unique du Cours Berriat contrasté et un réaménagement des rues alentours souhaités

La mise en sens unique sur le cours Berriat fait débat entre les participants.

Plusieurs participants ont fait remonter leur inquiétude quant à la mise en place d'un sens unique sur le cours Berriat Ouest. Les rues adjacentes, notamment l'avenue de Vizille, la rue d'Alembert et la rue Nicolas Chorier sont aujourd'hui déjà surchargées et ne pourront pas accueillir les reports de circulation engendrés par la modification du sens de circulation sur le cours Berriat.

Un grand nombre de participants souhaitent donc que les rues adjacentes, en priorité les rues de Vizille et Nicolas Chorier, soient réaménagées pour accueillir ces nouveaux flux de circulation.

Une minorité de participants proposent l'inversion du sens de circulation sur le cours Berriat pour éviter le report de circulation dans les petites rues alentours.

Nous pouvons préciser que quelques participants ont également évoqué des craintes quant à la réduction de l'accès au centre-ville et donc de son attractivité.

Plusieurs commerçants sont également inquiets de cette mise en sens unique et des conséquences que cela pourrait engendrer sur leur activité professionnelle (baisse de la fréquentation..). Ils proposent de créer un bouclage sur la rue Denfert Rochereau > Rue Raymond Bank > rue Gabriel Péri pour permettre aux personnes qui le souhaitent de revenir plus facilement sur le Cours Berriat et éviter ainsi une surcharge du Cours Jean Jaurès.

Les Unions de quartier Centre-ville, Berriat et Championnet et le groupe mobilité (*instance pilotée par la ville constituée des membres de la CCI et des unions de quartier*) sont également défavorables à la mise en sens unique du cours Berriat. Pour eux ce sens unique n'est pas indispensable à l'aménagement de la Chronovélo et participe à un engorgement de voitures au croisement de la rue Pierre Sénard et du Cours Berriat. Elles dénoncent également les reports de circulation dans les rues adjacentes peu larges et déjà surchargées aujourd'hui comme la rue d'Alembert, la rue Nicolas Chorian, l'avenue de Vizille mais également dans le quartier Championnet et la rue Condorcet.

L'Union de quartier Berriat propose donc de conserver la largeur de trottoirs actuelle, et le double sens automobile en réduisant la Chronovélo à 3,05m au lieu de 3,7m, ainsi qu'une seule rangée d'arbres sur les deux prévues, celle au Nord jugé bénéfique pour apporter de l'ombre.

A l'inverse, pour plusieurs participants, le sens unique du Cours Berriat est une opportunité de fluidifier et d'apaiser la circulation automobile, de sécuriser les trajets en vélo sur le Cours Berriat, jugés aujourd'hui source de danger pour les cyclistes à cause du mauvais état de la chaussée, d'une voie de vélo discontinue et d'un partage difficile de la chaussée entre les cyclistes et les automobilistes.

Le collectif Parlons y vélo partage également ce deuxième avis.

Inverser le sens de circulation autour de la place St Bruno pour éviter un engorgement du croisement Sénard/ Berriat

Quelques participants proposent une inversion du sens de circulation de la rue passant devant la bibliothèque autour de la place St Bruno pour permettre aux automobilistes de rejoindre la rue Abbé Grégoire pour se rendre Cours Berriat ou rue Pierre Sénard et ainsi éviter un engorgement au croisement au niveau du Pont SNCF notamment les jours de marché.

Réaménager le croisement cours Berriat / rue Gabriel Péri

Quelques contributions proposent de sécuriser le croisement entre le cours Berriat et la rue Gabriel Péri pour éviter que les automobilistes s'avancent sur la Chronovélo en cherchant de la visibilité. Quelques contributions proposent la mise en place de feux de circulation sur la rue Gabriel Péri ou encore son changement de sens de circulation.

Aménager le carrefour devant l'École de Management

Plusieurs contributions affirment vouloir réorganiser le carrefour devant l'école de Management (GEM). Il est aujourd'hui jugé complexe pour les vélos dû à l'absence d'itinéraire vers St Bruno et source de conflits d'usages entre tramways, voitures, cyclistes et piétons.

Des conflits d'usages voitures/ cycles/ tramways/ piétons à réduire par des marquages, des trajectoires claires et visibles et des priorités des carrefours travaillées

Un consensus clair des participants émerge autour du croisement jugé dangereux pour les piétons et les cycles dû aux nombreux conflits d'usages avec les voitures et le tramway, notamment à cause du manque de visibilité des différents parcours (piétons, cycles, tram et voiture) au niveau du pont SNCF. Le groupe mobilité partage également l'avis des participants.

Le besoin de rendre visible et lisible les différentes trajectoires (piétons, cycles, voiture.) par de la signalétique et du marquage au sol au niveau du croisement rue Pierre Sénard / cours Berriat est largement partagé. L'exemple du marquage de la Chronovélo n°1 au croisement avec les boulevards

Jean Pain et Maréchal Lyautey à Grenoble a été donné par quelques participants.

Une vigilance a été soulevée par quelques participants sur le potentiel conflit voitures/cycles sur le carrefour entre le cours Berriat, la rue 4 septembre et la rue Denfert Rochereau dû à la suppression des feux routiers.

Quelques participants signalent des vigilances quant à des potentiels conflits d'usages entre les cycles et les piétons au croisement entre la rue Michelet et la cours Berriat dû au flux important de vélos qui viennent de la rue Pierre Sépard.

Plusieurs participants ont exprimé un dysfonctionnement et de nombreux conflits d'usages piétons/cycles sur l'allée des magnolias et une volonté de délimiter clairement chacune des trajectoires.

Donner un caractère de porte du centre-ville

Quelques contributions expriment le fait que le Cours Berriat semble aujourd'hui un espace qui semble être l'arrière du centre ville, du quartier Saint Bruno et de la gare (pont SNCF). Quelques participants proposent de donner à cet espace un caractère de porte du centre-ville, du quartier Saint Bruno et de la gare.

Mettre en valeur les façades et restaurer les espaces publics

Un consensus clair des participants émerge autour du besoin de restaurer et valoriser les façades et les espaces publics, aujourd'hui jugées vieillissantes, peu entretenus et dégradés pour ainsi inviter à la déambulation piétonne.

Redynamiser les rez de chaussée commerciaux

La volonté que le projet soit une opportunité pour favoriser le dynamisme des commerces locaux est largement partagée. Les participants ont fait remonter la présence aujourd'hui de nombreux locaux commerciaux fermés, de devantures taggées, etc.

Créer des lieux de convivialité : Parking Abbé Grégoire / Pierre Sépard, Pont SNCF, Placette Pharmacie

Un grand nombre de participants souhaitent créer des espaces de convivialité, de rencontre, ludiques (bancs, fontaine à eau, jeux, boîte à livres) et animer les espaces publics (cyclofood, extension de

terrasses). Plusieurs lieux précis ont été apportés par les participants comme lieu propice à l'accueil de ces convivialités comme la placette sous le pont SNCF à proximité du tram, la placette du pôle médical ainsi que le parking au croisement avec la rue Abbé Grégoire et la rue Pierre Sépard.

Quelques participants ont souligné l'opportunité de réaménager le parking à l'angle des rues Pierre Sépard et Abbé Grégoire en espace végétalisé, incluant une extension de la terrasse du Star Café, un point d'eau, des assises et des stationnements vélos.

Quelques participants ont proposé l'installation de cyclofood sur le parvis de GEM ainsi que la conservation des plots noirs existants sur le parvis de GEM aujourd'hui utilisés comme un espace de jeu pour les enfants.

Plusieurs participants ont soumis l'idée de créer une véritable placette conviviale et végétalisée au niveau des actuels palmiers à proximité de la voie de tram ainsi que sur la placette devant la pharmacie. Sur ces deux espaces, un grand nombre de participants projettent des jeux, des boîtes livres, du mobilier urbain, des points d'eau, de la végétation. Plusieurs participants ont exprimé une volonté d'avoir plus d'éclairage nocturne sous le passage du pont SNCF.

L'installation de mobilier urbain ne fait cependant pas consensus entre l'ensemble des participants. Quelques participants ont exprimé le souhait d'installer davantage de mobiliers urbains pour s'arrêter sur le cours Berriat. Les commerçants et certains participants sont quant à eux moins favorables à l'implantation de mobilier sur le cours Berriat devant les commerces pour éviter les éventuels mésusages (squats...).

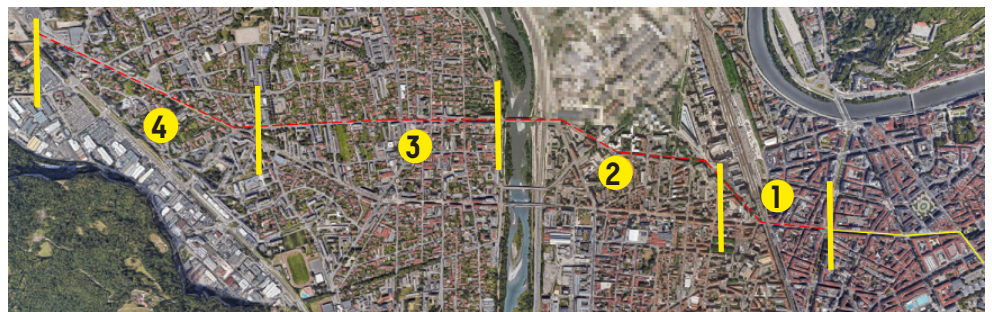
Connecter le Cours Berriat aux espaces paysagers alentours

Quelques contributions demandent de connecter le cours Berriat avec les espaces paysagers alentours : le square Roger Genin et le jardin du Trocadéro et les autres quartiers alentours.

2 GRENOBLE

SÉQUENCE 2 :

**Rue Pierre Sémard /
Place Firmin Gautier /
Rue du Vercors**



Des stationnements aujourd'hui anarchiques sur la rue du Vercors

Quelques participants ont fait remonter le problème de stationnement anarchique et des voitures ventouses sur la rue du Vercors notamment sur les passages piétons et au niveau du jardin de l'Arche.

La présence longue d'épaves de vélos sur les arceaux

Plusieurs participants ont témoigné de la présence longue d'épaves de vélos sur les arceaux vélos présents sur la rue du Vercors.

Améliorer la visibilité au croisement rue du Vercors / rue du Capitaine Veyron Lacroix

Quelques participants ont témoigné d'un problème de visibilité au croisement entre la rue du Vercors et la rue du Capitaine Veyron Lacroix. Ils proposent d'installer des miroirs pour accroître la visibilité de ce carrefour.

Une mise en sens unique de la rue du Vercors discutée et un réaménagement des rues alentours souhaités (la rue René Thomas)

La mise en sens unique de la rue du Vercors fait débat entre les participants, plusieurs contributions ont fait remonter l'inquiétude du report de circulation dans les rues adjacentes aujourd'hui étroites et notamment la rue René Thomas. Un avis partagé par le groupe mobilités. Un consensus clair des participants émerge sur le nécessaire réaménagement de la rue René Thomas pour accueillir les nouveaux flux de circulation.

D'un autre côté, plusieurs contributions ont fait remonter que le trafic automobile est jugé trop important dans la rue du Vercors par rapport à la nature du quartier qui est résidentiel. Quelques participants ont souligné que la vitesse des véhicules à proximité du square du Moucherotte était trop élevée notamment à cause de la visibilité au loin du feu de signalisation.

Plusieurs participants proposent de fluidifier et d'apaiser la circulation automobile sur la rue du

Vercors notamment par la création de plateau traversant au niveau du Jardin de l'Arche, le report d'une partie de la circulation de la rue du Vercors sur la rue René Thomas en instaurant un sens unique, en fluidifiant la circulation automobile vers Fontaine et la Presqu'île en la déportant rue Pierre Sémard.

Accéder depuis la Chronovélo à la rue de la Frise

Quelques participants ont proposé que la rue de la Frise soit accessible depuis la Chronovélo sur la rue Pierre Sémard.

Sécuriser les traversées piétonnes et cycles sur la rue du Vercors et la rue Pierre Sémard

Aujourd'hui, les traversées piétonnes et cycles sont jugées difficiles sur la rue du Vercors et la rue Pierre Sémard par plusieurs participants, notamment au niveau du Jardin de l'Arche, du carrefour entre la rue du Vercors et la rue Félix Esclangon, de la Place Robert Schuman, de la Presqu'île et dans la rue Abbé Grégoire. Plusieurs participants proposent de sécuriser l'ensemble des traversées piétonnes sur cette séquence.

Certains participants proposent d'installer des 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 niveau du Jardin de l'Arche et un autre au niveau du parc du Moucherotte.

Plusieurs participants souhaitent sécuriser le trajet de l'ensemble des mobilités douces et en particulier des cyclistes à proximité de la place Robert Schuman, sur la Presqu'île et dans la rue Abbé Grégoire.

Un manque d'éclairage au niveau du passage piéton se situant au croisement de la rue du Vercors avec la place Firmin Gautier (à proximité de l'arrêt de bus C5) a été mentionné par plusieurs participants. Ces participants souhaitent ajouter de l'éclairage public pour sécuriser les traversées piétonnes et cycles notamment à proximité de l'arrêt de bus C5.

Sécuriser le Jardin de l'Arche

Le Jardin de l'Arche est jugé non sécurisé pour les enfants par plusieurs participants, notamment à cause du manque de barrière, de la présence de véhicules dans le parc, etc. Plusieurs participants souhaitent que ce problème de stationnement sauvage qui existe actuellement dans le parc soit résolu.

Limiter les conflits d'usages entre les cycles et la Chronobus C5

Plusieurs participants ont fait remonter un problème de sécurité des cycles dû au trajet de la Chronobus C5 qui empiète sur la piste cyclable au niveau du virage menant de la place Firmin Gautier à la rue du Vercors. Un grand nombre de participants s'accordent à dire qu'il faut sécuriser ce carrefour et limiter l'empiètement de la Chronobus sur la future Chronovélo.

Un participant suggère de modifier le parcours de la ligne de bus C5 sur la rue de la Frise pour éviter un conflit d'usage bus/cycle au croisement entre la rue du Vercors et la rue d'Alembert.

Quelques participants ont également soumis l'idée de changer l'emplacement de la Chronovélo côté Nord plutôt que côté Sud de la rue du Vercors pour éviter un empiètement de la voie de bus sur l'emprise de la Chronovélo dans le virage menant à la rue du Vercors.

Conserver la végétation existante et la mettre en valeur

Plusieurs participants souhaitent végétaliser la place Firmin Gautier et mettre en valeur la végétation existante (platanes...). Pour une minorité, la place est jugée minérale malgré la présence d'arbres.

La conservation ou non du bosquet situé au niveau de la pointe de la Place Firmin Gautier fait débat entre les participants. Certains souhaitent le conserver en revoyant sa configuration et en l'optimisant. Alors que pour d'autres il faudrait le supprimer totalement afin de gagner de la place pour l'installation du marché.

Faciliter les déplacements cycles et piétons

Un grand nombre de participants souhaitent faciliter les déplacements piétons et cycles notamment de la traversée Nord/ Sud de la place par un élargissement de certains trottoirs, d'une voie dédiée aux cycles.

Conserver ou non le revêtement actuel au sol

Concernant le revêtement au sol de la place Firmin Gautier il n'y a pas eu de véritable opinion majoritaire qui s'est exprimée. D'un côté les commerçants du marché souhaitent le préserver afin de limiter les îlots de chaleur. D'un autre côté, quelques participants souhaitent le changer car il est jugé dangereux par temps de pluie pour les cyclistes.

Installer des points d'eau

Quelques participants ont proposé d'installer des points d'eau sur la place Firmin Gautier.

Conserver son fonctionnement actuel

La place Firmin Gautier est décrite comme un véritable lieu de vie pour le quartier par une grande part des participants. Plusieurs participants ont exprimé l'envie de préserver le fonctionnement actuel de la place Firmin Gautier notamment les

usages qui fonctionnent bien aujourd'hui : le marché, le mobilier déjà présents, la végétation, etc.

Pour plusieurs participants il serait dommage de dénaturer la place pour en faire un lieu de passage. Quelques participants ont toutefois proposé de remplacer le mobilier temporaire présent sur la place par du mobilier de détente type transats, s'inspirant comme à l'image du mobilier présent sur les quais de l'Isère dans le quartier St Laurent pour faire de cette place un véritable lieu de pause et de détente.

Des débats sur le positionnement de la Chronovélo sur la place et l'agencement de la place

Il y a un véritable débat entre les participants sur le positionnement de la Chronovélo, mais aucune véritable opinion majoritaire ne s'est exprimée. Un consensus clair des participants émerge pour favoriser un tracé efficace pour les cyclistes pour ainsi éviter au maximum que ces derniers choisissent de traverser la place, au détriment des piétons.

Certains participants sont favorables au passage de la Chronovélo au centre car elle permettrait un trajet plus direct pour les cyclistes, une voirie clairement délimitée, partagée et un conflit piétons cycles moindre que sur les autres tracés. Pour d'autres, cette solution impacterait fortement le fonctionnement du marché et les autres usages conviviaux de la place.

D'autres participants sont favorables au passage de la Chronovélo au Nord de la place sur la pointe car il s'agit d'un point de ralentissement pour les automobilistes qui arrivent du Nord de la rue Pierre Sénard, et d'un endroit comportant moins de flux de circulation. Cela permettrait de conserver au maximum le fonctionnement actuel de la place. Cette solution est critiquée car le virage serait alors très serré ce qui rendrait plus difficile le trajet en vélo, les cyclistes seraient alors tentés de couper par la place pour plus de confort.

Quelques participants soumettent l'idée d'aménager deux tracés : un au centre de la place fermé le jour du marché et remplacé par un deuxième tracé au Nord de la place.

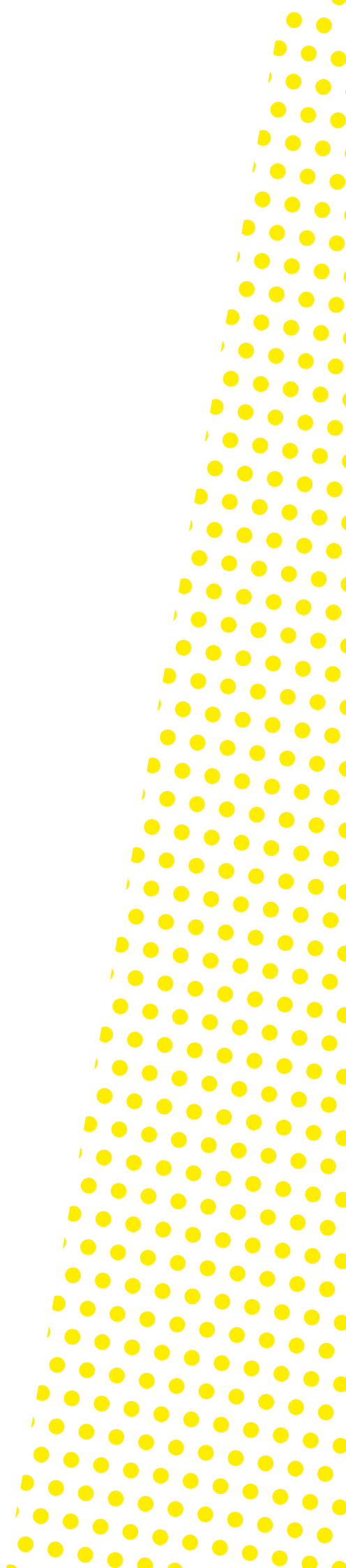
Débat sur la place du marché et son agencement

L'ensemble des participants regrette que le marché représente une importante contrainte pour l'aménagement de la place alors qu'il n'a lieu qu'une demie-journée par semaine. Tous s'accordent sur le fait que le marché est à conserver pour l'attractivité et la convivialité, mais certains participants pensent que tout l'aménagement ne devrait pas être pensé qu'en fonction de sa disposition actuelle.

L'ensemble des commerçants du marché ont exprimé leur souhait de rester à l'emplacement actuel sous les arbres. Un déplacement au nord du marché supprimerait l'ombre naturelle des arbres dont ils bénéficient, beaucoup de commerçants n'ayant pas de barnums ou de parasols avec leur étal.

Le déplacement au Nord du marché ne permettrait selon eux pas de replacer l'ensemble des étals présents aujourd'hui

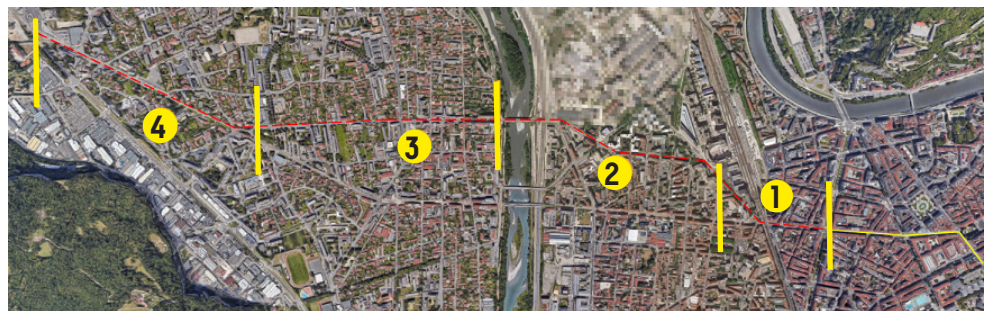
Quelques participants ont exprimé l'idée de diviser le marché en deux parties pour faire passer la Chronovélo au centre, une proposition jugée dangereuse pour les clients du marché par d'autres participants. Une autre proposition est partagée : déplacer le marché vers le Nord en plantant de nouveaux arbres pour ombrager les étals.



3 FONTAINE

SÉQUENCE 3 :

Pont du Vercors/ Avenue du Vercors



Un changement de la Chronovélo au niveau de la rue Mail Cachin

L'ensemble des participants insiste sur la nécessité de porter une attention particulière au carrefour reliant les avenues Aristide Briand, du Vercors et Ambroise Croizat notamment du fait de l'éventuel changement de côté de la future Chronovélo qui s'opérera à cet endroit.

De nombreuses contributions expriment que le changement d'emplacement de la Chronovélo du Sud au Nord doit s'effectuer au niveau de la rue Mail Cachin.

Connecter les berges du Drac et la Chronovélo

Un consensus clair des participants émerge autour d'un besoin d'une connexion sécurisée de la Chronovélo avec les berges du Drac. Quelques participants ont proposé de créer une rampe d'accès pour prendre la Chronovélo depuis les berges.

Vigilance sur la largeur de la voirie qui doit permettre le croisement entre deux véhicules de gros gabarits (camions, bus).

Quelques participants ont émis une vigilance quant à la réduction de la voirie suite à l'implantation de la Chronovélo. En effet, ils attirent l'attention sur le fait que le croisement entre deux véhicules de gros gabarits (camions et bus) doit rester possible.

Sécuriser les déplacements piétons et cycles sur le Pont du Vercors et au niveau des carrefours de l'avenue du Vercors

Un grand nombre de participants ont exprimé une inquiétude pour la traversée du Pont du Vercors et soulèvent sa dangerosité. Plusieurs participants ont émis l'idée de sécuriser le pont du Vercors pour les modes doux de jour comme de nuit notamment par l'installation d'éclairage public.

Un consensus clair des participants émerge autour du besoin de sécurisation des piétons et des cycles également au niveau de l'ensemble des carrefours de l'avenue du Vercors (rue Henri Barbusse, Doyen Gosse, Joliot Curie et Aristide Briand).

Le collectif Parlons y vélo exprime que les aménagements cycles et piétons sont conçus à minima et qu'ils seront assez rapidement saturés par les cyclistes, ce qui entraînera des conflits entre vélos et piétons.

Certains participants ont évoqué le problème de sécurisation des cycles sur le carrefour Vercors/Henri Barbusse. En effet, les véhicules en provenance de l'avenue du Vercors qui tournent sur la rue Henri Barbusse (au niveau de la résidence Clairefontaine et de la pharmacie) se retrouvent face à face avec les cyclistes qui descendent vers le Sud (contre-sens cyclable autorisé sur cette rue à sens unique). Plusieurs participants proposent de sécuriser les traversées piétonnes notamment par la création de plateaux traversants, d'une zone 20 ou encore en installant plus d'éclairage public.

Plusieurs participants émettent l'idée d'apaiser la circulation présente sur l'avenue du Vercors notamment par la mise en place de radars de feu, la synchronisation des feux et le redimensionnement de la voirie.

Quelques participants ont émis une vigilance quant au régime de priorité des carrefours sur l'avenue du Vercors. Selon eux, si la priorité est donnée aux automobilistes de la rue du Vercors cela pourrait engendrer une augmentation de la vitesse des véhicules.

Dysfonctionnement de l'aménagement des nouveaux feux tricolores sur le Pont du Vercors

Plusieurs participants expriment des problèmes de sécurité suite à l'installation de deux feux tricolores sur la sortie du Pont du Vercors côté Fontaine. L'espacement entre ces deux feux tricolores est jugé insuffisant et dangereux.

Conserver les terrasses existantes

L'ensemble des commerçants souhaitent conserver leurs terrasses existantes. D'autres commerçants souhaitent également l'aménagement de terrasses pour leurs commerces.

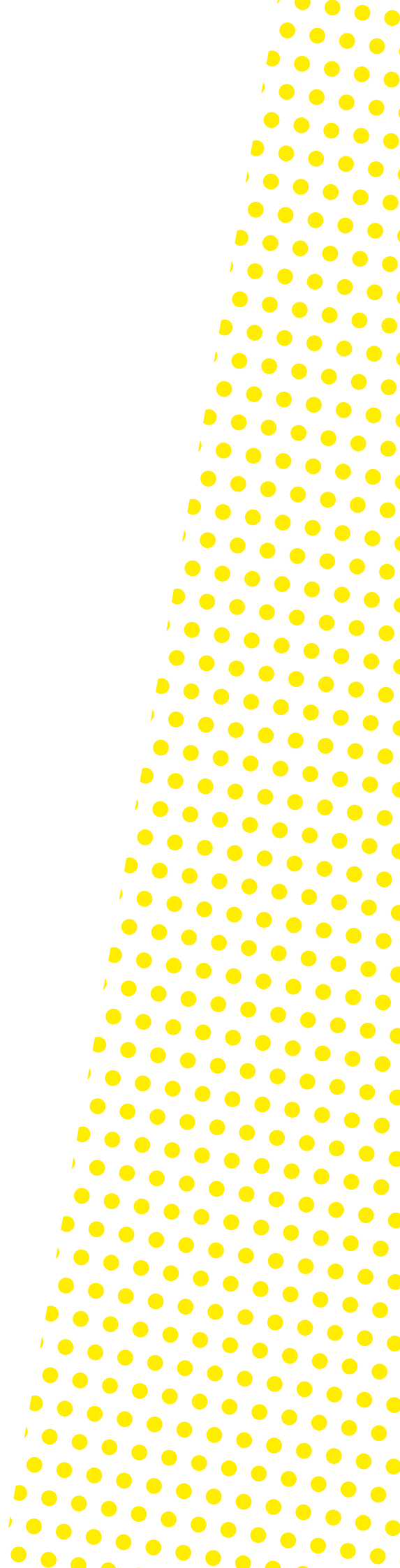
Créer des espaces de convivialité et de vie

Plusieurs participants s'accordent sur le souhait de réaménager le parc André Malraux en un lieu de convivialité et de vie, notamment en installant du mobilier urbain (bancs), des expositions temporaires ou encore des boîtes à livres.

L'ensemble des participants insiste sur la nécessité d'installer des poubelles et du mobilier urbain (bancs) de manière régulière sur l'avenue du Vercors. Plusieurs participants souhaitent installer des mobiliers de détente sur la place à proximité des commerces du Totem, les berges du Drac ou encore la médiathèque.

Connecter le parc André Malraux à l'avenue du Vercors

Quelques participants proposent de reconnecter le parc André Malraux à l'avenue du Vercors y compris la partie derrière l'Hôtel de ville.



4 FONTAINE

SÉQUENCE 4 : Avenue Ambroise Croizat



Inquiétude sur l'accès riverains à leur domicile

Quelques participants ont exprimé une inquiétude quant à l'accès à leur domicile suite à l'aménagement de la Chronovélo.

Réaménagement de la rue Charles Michels suite au sens unique de l'avenue Ambroise Croizat

Plusieurs participants sont inquiets des reports des flux de circulation automobile, générés par l'aménagement de la Chronovélo et de la mise en sens unique de l'avenue Ambroise Croizat, entre la rue Charles Michels et la rue des Alpes. Quelques participants ont soumis l'idée de réaménager la rue Charles Michels.

Quelques participants ont fait remonter un problème de visibilité pour les véhicules depuis Charles Michels et d'éventuels remontées de files sur l'avenue Ambroise Croizat que cela impliquerait si la priorité est donnée aux véhicules venant de la rue Charles Michels.

Sécuriser les cycles sur l'avenue Ambroise Croizat

Plusieurs participants s'accordent sur la nécessité de sécuriser les trajets vélos sur l'avenue Ambroise Croizat, jugée aujourd'hui difficile et peu sécurisée pour les cyclistes.

Un consensus clair entre les participants est exprimé sur la sécurisation des piétons et des cyclistes, sur l'ensemble des carrefours de l'Avenue Ambroise Croizat (rues Mail Marcel Cachin, des Alpes, Charles Michels, Léon Pinel). Plusieurs participants ont exprimé une insécurité au niveau de l'intersection entre la rue Marcel Cachin et l'avenue Ambroise Croizat dû à une vitesse excessive des véhicules et au non-respect du code de la route par certains automobilistes.

Dysfonctionnement de la place Henri Chapays

Certains participants mentionnent le fait que la configuration actuelle de la place Henri Chapays favorise une violation des sens interdits.

Créer des espaces de convivialité et de vie

Un grand nombre de participants s'accorde sur la nécessité d'installer du mobilier urbain (bancs) le long de la future Chronovélo, sur la portion de l'avenue Ambroise Croizat où les places de stationnement vont être amenés à être supprimées (entre la rue des Alpes et la rue Charles Michels) et notamment à proximité des équipements publics (Hôtel de ville, collège Jules Vallès, les abords de l'école de la Mairie).

Maintenir l'emplacement actuel de la "Remorque à pizza"

Quelques participants ont soumis l'idée de maintenir l'emplacement actuel de la remorque à pizza devant l'école de la Mairie.

Inquiétude quant au traitement des jonctions de la Chronovélo avec le PEM Poya

Plusieurs contributions s'inquiètent du traitement des connexions avec les pistes cyclables en amont et en aval de la Chronovélo notamment au niveau du Pôle d'échange multimodal (PEM) la Poya. Quelques participants s'interrogent sur l'articulation entre la Chronovélo et le futur PEM Poya.

Quelques contributions soumettent l'idée de travailler sur les feux du carrefour avenue Ambroise Croizat/ rue Joseph Bertoin pour donner la priorité aux cycles afin de permettre aux cyclistes de rejoindre sereinement la piste cyclable du PEM Poya.

Apaiser la circulation sur l'avenue Ambroise Croizat

Plusieurs participants proposent d'apaiser et de ralentir la circulation présente sur l'avenue Ambroise Croizat notamment par la mise en place de radars de feux, du redimensionnement de la voirie et d'une synchronisation des feux.

PARTIE 3

LES SUITES A DONNER



Au regard des avis et remarques exprimés lors de la concertation, globalement favorables aux intentions urbaines présentées, il est proposé de poursuivre le projet, en prenant en compte de la manière suivante les contributions issues de la concertation.

Concernant la question du sens unique du cours Berriat et la proposition d'une bande plantée :

La Métropole rappelle les objectifs inhérents au projet : création d'un axe structurant et sécurisé pour les cycles, changement d'image du cours et redynamisation commerciale, amélioration de la qualité des espaces publics pour les piétons, accompagnement du report modal vers les modes actifs. La Métropole estime que ces objectifs ne sont pas atteignables en conservant le double sens de circulation générale. Ce choix aurait pour conséquence de compresser à l'excès l'ensemble des fonctions urbaines du cours, sans offrir de nouveaux confort d'usage :

- En effet, au vu du flux cyclable attendu sur cette section du réseau Chronovélo, et d'ores et déjà comptabilisé sur la section Est du cours Berriat, la piste cyclable nécessite une largeur minimale de 3,50 m et relève déjà à ce titre d'un compromis. Afin d'assurer la sécurité des cyclistes et d'empêcher le stationnement sauvage sur la piste, il est en outre indispensable de prévoir une bordure de séparation nécessitant une certaine largeur.
- Réduire la largeur des voies de circulation et celle du stationnement à des dimensions minimalistes pour conserver le double-sens entraînerait un risque important de débord des véhicules en livraison / stationnements sur le trottoir côté nord et le maintien d'une circulation qui peut déjà parfois apparaître comme chaotique aujourd'hui.
- Le maintien de la largeur actuelle des trottoirs, sans l'élargissement prévu côté sud par le projet à travers une bande plantée/technique, limite la possibilité de création de terrasses, l'installation de mobilier urbain source d'aménités et plus globalement l'amélioration du confort des piétons.
- La Métropole rappelle également qu'au-delà d'un impact paysager participant au changement d'image du cours et à la lutte contre les îlots de chaleurs, l'installation d'une bande plantée contribue aussi à un objectif de sécurisation

en mettant les piétons à distance des flux automobiles et cycles.

Considérant qu'une étude de circulation menée lors des études préalables par un bureau d'études spécialisé a évalué :

- Que l'axe du cours Berriat sur le tronçon entre la rue Pierre Semard et le cours Jean Jaurès est d'ores et déjà dans sa configuration actuelle relativement préservé du trafic de transit et assure avant tout un rôle de desserte des voiries adjacentes et quartiers alentours.
- Que les reports de trafic induits par cette mise à sens unique seraient aux heures de pointe de l'ordre de +15% sur la rue Nicolas Chorier et de +15% sur la rue d'Alembert, et que ces volumes limités seraient donc acceptables et compatibles avec les fonctions assurées par ces axes.

Ainsi, en concertation et à la demande de la ville de Grenoble, la Métropole acte le fait de prolonger l'aménagement déjà engagé sur le cours Berriat à l'Est du cours Jean Jaurès avec la mise en sens unique du cours Berriat à l'Ouest. Tout en notant les oppositions de certains acteurs du quartier, la Métropole tient à souligner que les possibilités d'aménagements offertes par cette mise à sens unique du cours ont fait l'objet d'un large débat aux différentes étapes du processus de concertation et a été soutenue par une partie non négligeable du public ayant participé à la concertation.

Concernant les problématiques de stationnement sur les Chronovélos et la proposition d'aires de livraisons dans une bande plantée entre les cycles et la voie de circulation :

La Métropole partage cette problématique, mais ne donne pas suite à cette proposition. Elle juge en effet que la séparation plantée a plus de sens du côté du trottoir afin de séparer et de sécuriser les flux vélos et piétons. Elle rappelle également que des places de stationnement et de livraison seront prévues de l'autre côté de la rue.

Concernant la connexion avec la Chronovélo n° 2 par la rue du 4 septembre :

La Métropole partage l'enjeu de sécuriser la rue du 4 septembre pour les cycles. Cependant, le plan de circulation ne permet pas de fermer cet axe à la circulation automobile et la largeur de la rue ne permettant pas d'aménager un cheminement cycle dédié dans les deux sens, la Métropole décide de conserver une circulation automobile, mais de proposer un aménagement permettant un contre-sens cyclable sécurisé.

Concernant le passage sous le pont SNCF :

La Métropole décide de donner suite à la concertation et d'aménager un passage rehaussé sous le pont SNCF, avec un nivellement permettant de limiter au maximum la pente.

Concernant l'entrée de la rue Pierre Sépard :

La Métropole donne suite aux demandes visant l'élargissement de l'aménagement cycles en supprimant les places de stationnement existantes. En discussion avec les acteurs économiques du quartier, ces places de stationnement et de livraison seront restituées à proximité immédiate (en haut de la rampe Pierre Sépard et le long du cours Berriat).

Concernant l'aménagement de l'allée des Magnolias :

La Métropole partage l'enjeu de clarifier le fonctionnement de cette allée. Elle propose dans un premier temps de procéder à des marquages au sol pour mieux délimiter les cheminements piétons et les cycles.

Concernant le réaménagement de l'avenue de Vizille :

La Métropole précise qu'une reprise de la chaussée est prévue en 2024 sur cette rue.

Concernant la demande de réaménager la rue Nicolas Chorier :

La Métropole ne peut donner suite à cette proposition dans le cadre de l'aménagement de la Chronovélo Grenoble-Fontaine. La Métropole s'engage cependant à suivre l'évolution du trafic sur l'ensemble du secteur dont la rue Nicolas Chorier. Le schéma directeur des itinéraires cyclables prévoit par ailleurs que cet axe bénéficie à terme d'un aménagement cycle du réseau principal.

Concernant la proposition de créer un bouclage de la rue Denfert Rochereau vers la rue Raymond Bank puis vers la rue Gabriel Péri :

La Métropole donne suite à cette proposition avec l'inversion du sens de circulation du tronçon Nord de la rue Gabriel Péri.

Concernant l'accès depuis la Chronovélo à la rue de la Frise :

La Métropole décide de donner suite à cette proposition et d'approfondir les études, en lien notamment avec la question de la traversée de la voie de tramway.

Concernant l'aménagement de la Place Firmin Gautier :

La Métropole partage la difficulté à trouver un équilibre permettant de maintenir un lieu de vie agréable et commerçant tout en proposant un aménagement cyclable direct et sécurisé. Elle décide de poursuivre les réflexions autour d'un scénario positionnant la Chronovélo au nord de la place, tout en évitant l'épingle à cheveux par le nord sur la rue.

Concernant la demande de réaménager la rue René Thomas :

La Métropole ne peut donner suite à cette proposition. La Métropole s'engage cependant à suivre l'évolution du trafic sur l'ensemble du secteur dont la rue René Thomas afin si nécessaire de proposer des mesures d'adaptation.

Concernant la demande de prolonger l'aménagement cyclable sur le reste de la rue Sépard pour rejoindre l'avenue Esclangon :

La Métropole partage le fait que cet axe est un maillon intéressant de la trame cyclable de l'agglomération déjà intégré dans le schéma directeur du réseau cyclable principal, mais ne peut donner suite à cette proposition dans le cadre de l'aménagement de la Chronovélo Grenoble-Fontaine. Elle s'engage cependant à ce qu'une transition sécurisée soit aménagée depuis la rue Pierre Sépard dans le cadre des aménagements de la Chronovélo.

Concernant la crainte d'un stationnement sauvage dans le Jardin de l'Arche :

La Métropole va proposer un aménagement léger pour empêcher le stationnement sauvage en entrée de parking.

Concernant l'installation problématique des poteaux sur le Pont du Vercors :

La Métropole donne suite à cette proposition et a d'ores et déjà repositionné le mobilier concerné.

SUR LA SÉQUENCE 3 (FONTAINE)

Concernant l'accès aux berges du Drac :

La Métropole partage l'intérêt de connecter au mieux la Chronovélo aux berges. Elle ne peut cependant donner suite aux propositions de réaménagement du chemin de la digue. Elle s'engage cependant à aménager des traversées piétonnes et cycles sécurisées au niveau du pont par l'usage de sas et de feux.

Concernant le carrefour Ambroise Croizat / Aristide Briand :

La Métropole donne suite aux propositions en positionnant la traversée de la Chronovélo en amont du carrefour mentionné. Une traversée sécurisée par feu avec une phase spécifique dédiée aux cycles sera aménagée.

Concernant le stationnement :

La Métropole envisageait initialement de restituer 89 places des 195 supprimées. Suite à la concertation, il a été possible d'augmenter ce chiffre à 95 places restituées dont 3 places de livraison.

SUR LA SÉQUENCE 4 (FONTAINE)

Concernant la demande de réaménager la rue Charles Michels :

La Métropole partage l'intérêt de cette proposition, mais ne peut y donner suite. Elle propose cependant de retravailler l'entrée de la rue sur 15 mètres linéaires, avec notamment l'installation d'un carrefour à feu pour sécuriser les traversées.

Concernant la connexion avec le pôle d'échange multimodal de la Poya :

La Métropole rappelle que l'installation de la Chronovélo doit se coordonner avec les travaux du pôle d'échanges de la Poya. Dans un premier temps, les aménagements de la Chronovélo seront donc transitoires, comprenant notamment la création de sas. Ils seront repris après le chantier du PEM.

POUR EN SAVOIR +

GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE

LE FORUM

3 RUE MALAKOFF - CS 50053

38031 GRENOBLE CEDEX

04 76 59 59 59

lametro.fr

