

ISÈRE | La problématique des déplacements va, sans surprise, se faire une place

# Quelle place donner au



Si l'on compte beaucoup d'usagers à Grenoble, l'enjeu est maintenant de les conforter dans cette pratique. Photo de DuMarchéNIER

**Le vélo et la Métro, ce sont 320 kilomètres de pistes cyclables, dont 75 à Grenoble. Lionel Faure est chargé d'études en transport à la Métro. Il fait le point sur la politique de la communauté d'agglomération – en coordination avec les communes – en terme de déplacements des vélos.**

## 1) Quelle est la politique d'aménagement des pistes cyclables sur l'agglomération ?

« Cela fait trois ans que le budget consacré diminue fortement. Actuellement, nous sommes autour d'un million d'euros d'investissements par an, contre quatre fois plus en 2008-2009. Heureusement, nous avons d'autres partenaires – le SMTC, le conseil général – qui investissent également dans ce domaine, notamment à Grenoble. Mais nous sommes dans un contexte

## 2) Y a-t-il des disparités entre les différentes communes de l'agglomération ?

de diminution des moyens publics, et l'image du vélo n'est plus ce qu'elle était. Malheureusement, ce n'est pas dans les priorités des politiques qui privilégient les transports en commun, nous n'avons pas encore en France "la culture du vélo", comme peuvent l'avoir les pays nordiques. »

« Beaucoup. Particulièrement entre le centre et la périphérie. Cela dépend aussi des élus, de la manière dont ils vont s'approprier cette culture. On compte beaucoup d'usagers à Grenoble, l'enjeu est maintenant de les conforter dans cette pratique. En dehors de la ville centre, on est davantage dans une optique de promouvoir le vélo. Certaines communes sont "vertueuses" et aménagent des pistes cyclables, des zones à

## 3) Des pistes cyclables sont en contresens de la circulation automobile. Cette circulation cycliste n'est-elle pas dangereuse aujourd'hui ?

30km/h, des stationnements devant les établissements scolaires. C'est le cas de Fontaine, Domène, Saint-Égrève... D'autres, en revanche, ne croient pas en cette politique, et attendent des initiatives de la Métro. Grenoble était très en avance, puis s'est reposée sur ses acquis. C'est un problème de gouvernance, ça devrait se régler avec le passage en métropole. »

« La sécurité est au cœur des sujets et les collectivités pourraient y consacrer plus de moyens. En cinq ans, le nombre de cyclistes a doublé et le nombre d'accidents a lui diminué. C'est l'effet de "masse critique" : les automobilistes sont habitués aux pistes cyclables, les deux-

## 4) Qu'est ce que le pôle d'échanges Grenoble gares va changer ?

« Nous souhaitons développer le phénomène train-vélo, que le deux-roues soit

complémentaire. Pour cela, nous allons mettre en place 1 600 places de stationnement pour vélos. C'est encore trop peu, il y en a 5 000 dans les villes équivalentes à Grenoble. Pour les encourager à enfourcher un vélo, il faut que les usagers le retrouvent en bon état en sortie de gare. Ce seront des consignes automatiques, comme on en trouve à Gières ou Échirolles, avec une tarification incitative de l'ordre de 40 euros annuels par vélo. »

Propos recueillis par Mathilde LUGIER

## LA PHRASE

« Grenoble a le potentiel de rattraper Strasbourg, première ville cyclable de France. Sous l'égide de la Métro, cela pourrait se faire en l'espace d'un mandat municipal. »

Lionel Faure Technicien de la Métro

## Des mesures pour encourager la circulation et la sécurité à vélo

Depuis novembre 2010, un décret modifie le code de la route, et autorise, dans certaines situations, le cycliste à franchir un feu rouge, et ce afin de fluidi-

briquer panneaux à l'intention des usagers, motorisés ou non, et les zones de limitation à 30 km/h devraient se développer à l'avenir.

« Aujourd'hui, dans l'agglomération, 75 % des déplacements de un à trois kilomètres se font en voiture ! L'enjeu des modes de transport alternatifs est pri-





Si l'on compte beaucoup d'usagers à Grenoble, l'enjeu est maintenant de les conforter dans cette pratique. Photo Le DU/Artec/GENÈRE

**Le vélo et la Métro, ce sont 320 kilomètres de pistes cyclables, dont 75 à Grenoble. Lionel Faure est chargé d'études en transport à la Métro. Il fait le point sur la politique de la communauté d'agglomération – en coordination avec les communes – en terme de déplacements des vélos.**

### 1) Quelle est la politique sur l'agglomération ?

« Cela fait trois ans que le budget consacré diminue fortement. Actuellement, nous sommes autour d'un million d'euros d'investissements par an, contre quatre fois plus en 2008-2009. Heureusement, nous avons d'autres partenaires – le SMTC, le conseil général – qui investissent également dans ce domaine, notamment à Grenoble. Mais nous sommes dans un contexte

### 2) Y a-t-il des disparités entre les différentes communes de l'agglomération ?

« Beaucoup. Particulièrement entre le centre et la périphérie. Cela dépend aussi des élus, de la manière dont ils vont s'approprier cette culture. On compte beaucoup d'usagers à Grenoble, l'enjeu est maintenant de les conforter dans cette pratique. En dehors de la ville centre, on est davantage dans une optique de promouvoir le vélo. Certaines communes sont "vertueuses" et aménagent des pistes cyclables, des zones à

### 3) Des pistes cyclables sont en contresens de la circulation automobile. Cette circulation cycliste n'est-elle pas dangereuse aujourd'hui ?

« La sécurité est au cœur des sujets et les collectivités pourraient y consacrer plus de moyens. En cinq ans, le nombre de cyclistes a doublé et le nombre d'accidents a lui diminué. C'est l'effet de "masse critique" : les automobilistes sont habitués aux pistes cyclables, les deux-

### 4) Qu'est ce que le rôle d'échanges Grenoble gares va changer ?

« Nous souhaitons développer le phénomène tram-vélo, que le deux-roues soit

complémentaire. Pour cela, nous allons mettre en place 1 600 places de stationnement pour vélos. C'est encore trop peu, il y en a 5 000 dans les villes équivalentes à Grenoble. Pour les encourager à enfourcher un vélo, il faut que les usagers le retrouvent en bon état en sortie de gare. Ce seront des consignes automatiques, comme on en trouve à Gières ou Échirolles, avec une tarification incitative de l'ordre de 40 euros annuels par vélo. »

Propos recueillis par Mathilde LIOGIER

### LA PHRASE

« Grenoble a le potentiel de rattraper Strasbourg, première ville cyclable de France. Sous l'égide de la Métro, cela pourrait se faire en l'espace d'un mandat municipal. »

Lionel Faure Technicien de la Métro

## Des mesures pour encourager la circulation et la sécurité à vélo

Depuis novembre 2010, un décret modifie le code de la route, et autorise, dans certaines situations, le cycliste à franchir un feu rouge, et ce afin de fluidifier la circulation. Des panneaux spécifiques, situés en dessous des feux tricolores, matérialisent cette possibilité. « La cohabitation entre vélos et automobilistes fonctionne », assure Lionel Faure. Et avec les piétons ? « Si la promotion des déplacements à vélo ralentit, c'est aussi dû au lobby piéton, avec qui il faut parfois partager les trottoirs, reconnaît le technicien de la Métro. Mais la circulation en ville doit être au service des habitants, et tous ne sont pas en voiture ». L'agglomération est également dotée maintenant de nom-

### L'enjeu des zones à 30 km/h pourrait passer par un décret au niveau national

Selon Lionel Faure, les rues jouxtant une piste cyclable, en dehors des grandes artères, devraient passer à une vitesse réduite. Un débat complexe, d'autant plus qu'« une telle limitation n'a de sens que là où il y a beaucoup de trafic et d'habitants ». On pense aux alentours du lycée Champollion, ou au boulevard Gambetta. D'après le technicien de la Métro, l'enjeu des 30 km/h pourrait passer par un décret au niveau na-

tional. « Aujourd'hui, dans l'agglomération, 75 % des déplacements de un à trois kilomètres se font en voiture ! L'enjeu des modes de transport alternatifs est primordial, mais cela est difficile à faire entendre aux élus », déplore-t-il.

Afin de remettre en selle les habitants de l'agglomération, la Métro avait déjà organisé en septembre 2013 un stage de sécurité : « Notre mission est de (ré) apprendre les enjeux de la sécurité en ville, nous allons organiser d'autres sessions de sensibilisation ». Rappel du code de la route, mise en situation réelle, les stages associent théorie et pratique pour faire des pistes cyclables un endroit sûr pour tous.

ML

