



**Association pour le Développement des  
Transports en Commun, voies cyclables et  
piétonnes dans la région grenobloise**

MNEI, 5 place Bir Hakeim

38000 GRENOBLE

Tél. 04 76 63 80 55

Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)

[www.adtc-grenoble.org](http://www.adtc-grenoble.org)

[www.facebook.com/adtc.grenoble](https://www.facebook.com/adtc.grenoble)

twitter @adtcGrenoble

[contact@adtc-grenoble.org](mailto:contact@adtc-grenoble.org)

Grenoble, le 29 avril 2015

## Dossier de presse

### « Grenoble métropole cyclable »

Le plan d'action de l'ADTC pour massifier l'usage du vélo dans la métropole grenobloise

Comme toutes les métropoles françaises, Grenoble se trouve aujourd'hui confrontée à d'importants problèmes de pollution, de congestion automobile ou de nuisances sonores. Se déplacer d'un bout à l'autre de l'agglomération revient cher en argent et en temps. La santé et le bien-être des habitants de la métropole en souffrent, de même que l'économie du territoire.

Si la métropole a avantageusement tourné le dos au « tout voiture » désastreux des années 1960, les solutions adoptées jusque-là, notamment le développement des transports en commun, ne suffisent pas, surtout dans le contexte financier actuel, avec des collectivités très endettées qui rechignent à financer de nouvelles offres de transport public, qui se chiffrent souvent, il est vrai, à plusieurs millions d'euros (près de 300 millions d'euros par exemple pour le tram E).

Aujourd'hui, la solution pour sortir de l'ornière n'est pas de construire de nouvelles roades autoroutières au coût astronomique qui ne feront qu'aggraver les problèmes.

**La solution, c'est de compléter le développement des transports en commun par une politique volontariste en faveur du mode de déplacement urbain le plus rapide et le plus efficace sur les courtes et moyennes distances : le vélo.**

En ce sens, il faut marcher sur deux jambes : Les transports en commun et le vélo, dans une logique d'intermodalité et de complémentarité de ces deux modes.

Moyen de transport individuel et non collectif, le vélo présente de nombreux atouts pour les déplacements utilitaires : en plus d'être rapide et efficace, il est aussi pratique pour se garer et offre une grande liberté ; enfin, il ne coûte pas cher à l'utilisateur, et lui apporte une activité physique modérée qui améliore sa santé, tout en lui permettant de découvrir la ville sous d'autres angles.

Du point de vue de la collectivité, le vélo présente aussi de très nombreux avantages. En premier lieu, il ne coûte pas cher, un aménagement cyclable ne nécessitant que peu d'argent comparativement aux projets routiers/autoroutiers ou de transport en commun. Ainsi, avec des budgets d'investissement pourtant très modestes, le vélo est capable de transformer de façon très positive la ville, pour la rendre moins bruyante, moins polluée, plus humaine, plus apaisée et moins laide. Par ailleurs, le vélo est un atout majeur en termes de santé publique, de même qu'en

termes de sécurité routière (en 2013, on ne relève en France qu'un seul piéton tué par un cycliste, contre 464 par un véhicule motorisé). De même, le vélo apparaît comme une solution à la congestion des villes puisqu'il ne consomme qu'un espace réduit. Dans la grande région grenobloise, 54 % des déplacements font moins de 3 km, et 38 % de ces déplacements se font en voiture (et même 76 % pour les seuls trajets compris entre 1 et 3 km), alors qu'ils ne prendraient que quelques minutes en vélo dans la plupart des cas. Plus de vélos, c'est moins de bouchons pour les automobilistes qui ne peuvent se passer de la voiture, et une économie locale dynamisée.

Accessible à tous, démocratique et égalitaire, le vélo apparaît enfin ainsi comme un outil essentiel pour développer l'activité économique des centres villes et des commerces de quartier. Dans ce domaine, toutes les études montrent que les cyclistes constituent de meilleurs clients que les automobilistes. Contrairement à certaines idées reçues, il est tout à fait possible de faire des courses sans voiture ! C'est même beaucoup plus agréable. Les commerçants de proximité ont tout intérêt à ce que le vélo se développe au détriment de la voiture : un automobiliste qui abandonne sa voiture pour le vélo, c'est un client en moins pour la concurrence des grandes zones commerciales éloignées. Enfin, à l'ère de l'explosion des achats sur internet, les commerces doivent privilégier une ville apaisée, piétonnisée et embellie qui donne envie de déambuler ou de se poser à une terrasse. Peu mis en avant, le vélo est bon pour l'économie, avec un potentiel plus élevé en création d'emplois non-délocalisés que l'industrie automobile.

Avec une topographie plate et des distances modérées entre ses principaux pôles, la métropole grenobloise dispose de tous les atouts pour que le vélo prenne une place prépondérante dans les déplacements à l'image de la soixantaine de métropoles européennes de plus de 100 000 habitants, telles que Copenhague, Amsterdam, Brême, Fribourg, Karlsruhe, Anvers, Bruges, Bâle, Bolzano ou Salzburg, qui disposent d'une part modale vélo supérieure à 20 %. Avec moins de 5 % de part modale dans la métropole grenobloise, le vélo dispose d'une très grande marge de progression !

### **Un politique cyclable jusque-là beaucoup trop timide : les freins les plus importants demeurent !**

Le bilan des politiques cyclables menées jusqu'à aujourd'hui dans métropole grenobloise montre que des éléments très positifs ont déjà été mis en œuvre. Ainsi les jalons d'un réseau cyclable hiérarchisé ont été posés, avec quelques axes performants (piste des jeux olympiques par exemple) et un réseau secondaire non négligeable (zone 30, bandes cyclables...). Les évolutions récentes du code de la route ont par ailleurs été assez bien intégrées (double sens cyclables, cédez-le-passage cyclistes au feu rouge, zones de rencontre...), tandis que la pose d'arceaux a permis une amélioration des conditions de stationnement des vélos. Enfin le service de location de vélo Métrovélo pour les déplacements de moyenne durée (une journée, une semaine) et de longue durée (au mois, à l'année) constitue un grand succès.

Ces éléments positifs ne masquent cependant pas les grandes insuffisances des politiques menées. De trop nombreuses voiries demeurent hostiles aux vélos, tandis que les aménagements existants sont rarement satisfaisants. Pistes sur trottoirs complètement inadaptées à la pratique du vélo (le trottoir doit rester le domaine exclusif du piéton), problèmes de sinuosité des parcours, de continuité (intersections principalement), d'encombrements, de seuils, de revêtement dégradé ou inadapté, et de largeur insuffisante des aménagements cyclables : **trop souvent, le parcours du cycliste, qu'il soit chevronné ou non, relève du parcours du combattant, avec des aménagements conçus en dépit de tout bon sens.**

Le fait qu'autant d'aménagements, parfois très récents et très coûteux, soient aussi insatisfaisants,

illustre le manque de concertation avec les usagers du vélo et leurs représentants (dont l'ADTC). Trop souvent, l'avis des usagers est recueilli à un stade trop avancé du projet ou alors simplement pas pris en compte. Le parti pris délibéré en faveur d'un certain « esthétisme » grandiloquent (voir le cours Jean Jaurès ou les récentes places Mandela ou des Martyrs sur la Presqu'île) prime également trop fréquemment sur la fonctionnalité du projet pour les usagers quotidiens. Enfin, les remontés de dysfonctionnement après coup mettent des mois, voire des années à être traitées (quand elles le sont...). **Dans ce cadre, les usagers du vélo ont l'impression non seulement que l'on en fait pas assez pour eux, mais aussi que ce qui est fait n'est pas adapté à leur usage.**

Enfin, la politique vélo dans la métropole subit de nombreux autres manquements : laxisme à l'égard des infractions routières, notamment le stationnement sauvage qui pénalise aussi les piétons (notamment les personnes à mobilité réduite) ; déficit de stationnement sécurisé au niveau des principaux pôles d'échange multimodaux, notamment la gare de Grenoble et la gare de Gières ; persistance de nombreuses coupures urbaines/naturelles, rédhibitoires à certains trajets ou engendrant des détours longs, pénibles et non balisés ; déficit de communication à propos du vélo.

**Au final, la politique menée jusqu'à présent apparaît bien insuffisante pour lever les trois principaux freins au développement de l'usage de la bicyclette en ville :**

- (1) **Le sentiment d'insécurité** : malgré des avancées, l'espace public est encore loin d'être apaisé et les aménagements cyclables sont insuffisants ou insatisfaisants, notamment en périphérie. Un aspect alarmant est l'absence totale d'enfants ou d'adolescents seuls et autonomes sur leur bicyclette comme on peut en voir dans les villes d'Europe réellement cyclables. De plus, un antagonisme est en train de naître entre piétons et vélos, ces derniers étant amenés à rouler sur les trottoirs pour fuir l'insécurité de la chaussée (ou pour prendre la piste sur trottoir inadaptée). Il est temps de changer la donne !
- (2) **Le vol** : ce frein ne pourra être levé que par une meilleure prévention en direction des cyclistes et des marchands de vélo, et par une meilleure sécurisation des lieux de stationnement : il existe des moyens efficaces de réduire le risque de vol !
- (3) **Les représentations sociales et culturelles** : l'image du vélo demeure dévalorisée. A la mode chez certains publics, le vélo demeure mal vu par une majorité de citoyens, notamment dans les milieux populaires. Beaucoup d'idées reçues fausses n'ont pas été combattues efficacement, qu'il s'agisse de l'exposition à la pollution ou de l'inconfort météo. Le vélo ne se réduit à un mode de déplacement pour pauvres ou pour bobo sportifs ! Presque tout le monde peut l'utiliser pour aller au travail ou faire ses courses.

### **Le plan d'action en 20 points de l'ADTC**

Suite aux élections de 2014, le nouvel exécutif de la métropole a fait voter un objectif de tripler la part modale du vélo. Nous nous réjouissons qu'un tel objectif ait été fixé mais nous nous inquiétons des moyens mis en œuvre pour l'atteindre. Avec un budget investissement vélo qui est passé de 400 000 euros en 2014 à 2,5 millions d'euros en 2015, la métropole est encore loin du compte ! Pour changer de braquet en matière de politique cyclable, il ne suffit pas que le maire de la ville centre montre l'exemple en se déplaçant à vélo. Pour massifier l'usage du vélo, l'ADTC propose un plan d'action qui permettrait d'atteindre l'objectif ambitieux de 20% de part modale à l'horizon 2020. Ce plan se décompose en 20 actions principales :

- 1) **Une augmentation des moyens budgétaires dévolus au vélo sur la base de l'octroi d'au moins 10 euros par an et par habitant**, soit au moins 4 millions d'euros par an et au moins 24 millions sur la durée de la mandature jusqu'en 2020.
- 2) **La nomination d'un élu « référent » de la politique cyclable au niveau de la métropole grenobloise** (un « Monsieur » ou une « Madame vélo »), chargé de s'assurer que le vélo est considéré au même niveau que les autres modes (au moins) dans tous les projets urbains, de coordonner la politique cyclable entre les différentes autorités compétentes, d'impliquer les usagers du vélo et la population en général et surtout de rendre des comptes.
- 3) **Une concertation renforcée, réelle et systématique entre aménageurs et usagers**, afin que les aménagements répondent vraiment aux attentes des usagers.
- 4) **Le développement d'un outil informatique cartographique ouvert permettant aux usagers de renseigner en temps réel les dysfonctionnements rencontrés** (défauts de revêtement, obstacles gênants, travaux en cours, stationnement sauvage récurrent, etc.).
- 5) **L'importation par les aménageurs de l'expérience des pays/villes ayant un temps d'avance en matière cyclable**, avec des voyages d'études, des échanges institutionnels renforcés entre techniciens et élus, et le transfert des solutions qui ont fait leurs preuves ailleurs.
- 6) **La mise en application du principe 50/50 pour le partage de l'espace public**, avec un ratio maximum de 50 % pour l'automobile (contre plus de 80 % en général aujourd'hui) et de 50 % pour les autres modes (au minimum).
- 7) **L'élargissement du périmètre de la zone piétonne dans le centre-ville de Grenoble, ainsi que la multiplication des « zones de rencontre » à 20 km/h partout dans la métropole** (notamment aux abords des écoles).
- 8) **L'expérimentation d'une Zone à trafic limité (ZTL) sur l'axe Sembat-Rey à Grenoble**, sur le modèle du cours des 50 otages à Nantes, avec une voirie réservée aux transports en commun, aux modes actifs et aux véhicules des professionnels et des riverains (avant une extension au boulevard Gambetta puis à une grande partie de l'hyper-centre non piéton).
- 9) **La mise en place du principe de la ville à 30 km/h**, avec une vitesse limitée à 30 km/h sur l'essentiel de la métropole, à l'exception des principales voies de transit recevant des transports en commun : le 50 km/h doit devenir l'exception et non plus la règle de base, avec pour corollaire la suppression de nombreux feux tricolores et « stop ».
- 10) **La mise en œuvre d'un grand programme de petits travaux** visant à améliorer les aménagements existants et à en créer de nouveaux, en résolvant notamment les problèmes de sinuosité des parcours, de continuité (intersections principalement), d'encombrements, de seuils, de revêtement dégradé ou inadapté, et de largeur insuffisante des aménagements cyclables. Une règle simple : un aménagement inconfortable est un aménagement inutile.
- 11) **La création d'un « réseau express »**, de type « autoroute à vélo », permettant de relier à 20 km/h de moyenne les principaux pôles d'activité ou de vie de la métropole, avec des aménagements en site propre à haut niveau de sécurité, de confort, d'efficacité et de fiabilité.

- 12) **La réalisation d'un guide de la voirie métropolitaine** avec des recommandations prescriptives et opposables visant à homogénéiser les aménagements cyclables et à fixer des standards de qualité pour l'utilisateur cycliste.
- 13) **Une répression systématique et sévère des stationnements de véhicules sur les aménagements piétons et cyclables.**
- 14) **La réalisation de plusieurs passerelles cycles / piétons** afin de réduire certaines coupures géographiques (Isère, Drac) ou artificielles (rocade sud, A480).
- 15) **La multiplication des arceaux sur voirie** (et non sur trottoir) à proximité de l'entrée (visibilité forte) des principales zones d'activité commerciale, culturelle ou administrative, ainsi qu'en remplacement de places de parking voitures au niveau des passages piétons dans le cadre du plan gouvernemental d'actions pour les mobilités actives énoncé en 2014.
- 16) **La mise en place d'incitations par la Métro pour améliorer l'offre de stationnement privé** dans les bas d'immeuble, les cours intérieures, ou à défaut dans l'espace public avec un système de consigne abordable de type Métrovélobox.
- 17) **Un effort très important sur l'offre de stationnement sécurisé dans les principaux pôles d'échanges multimodaux** (gares SNCF et routières, parking-relais, terminus et principales stations du réseau tram / bus) avec une tarification intégrée et multimodale, et également un effort pour améliorer les conditions d'embarquement des vélos dans les transports en commun (notamment les bus).
- 18) **Le développement des services autour du vélo**, avec l'enrichissement de la gamme Métrovélo (vélos à assistance électrique, petits vélos, triporteurs, remorques), l'augmentation du nombre de points de location Métrovélo (sud de la métropole notamment) et l'essor du réseau de réparation et d'entretien.
- 19) **Le lancement d'une grande campagne de promotion de la bicyclette**, avec une communication axée, dans la durée, sur les bienfaits individuels de ce mode de déplacement (pratique, abordable, rapide, bon pour la santé et pour la zénitude) et visant à amplifier le redressement de son image sociale (sans exclure aucun public, mais avec quelques cibles prioritaires, notamment les scolaires, les salariés/employeurs et les clients/commerçants).
- 20) **Le développement des initiatives visant à diffuser la « culture cycliste »**, avec des actions de formation (apprentissage ou remise en selle) pour aider les usagers peu expérimentés à mieux circuler à vélo dans la ville, des actions de sensibilisation sur les moyens de se prémunir contre le vol, et des actions de pédagogie/répression pour que les cyclistes respectent mieux les piétons (notamment en ne circulant pas sur les trottoirs) et soient bien visibles la nuit (éclairage trop souvent absent ou défaillant).