



# **GRENOBLE ALPES METROPOLE**

## **POLITIQUE CYCLABLE**

COMMISSAIRE D'INFORMATION

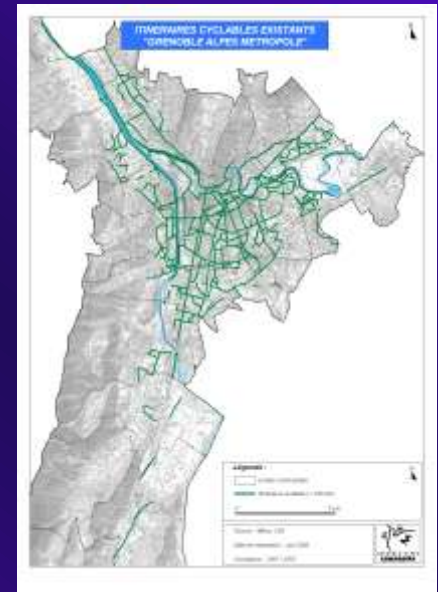


GRENOBLE • ALPES  
METROPOLE

# Modes doux : les compétences de la Métro

- **Politique cyclable** : depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000, compétence en matière
  - d'étude,
  - de communication,
  - de réalisation,
  - de jalonnement d'itinéraires cyclables d'intérêt d'agglomération.

**Budget : 5 à 6 M€/an, soit près de 17 €/an/habitant**



# Modes doux : les compétences de la Métro

- **Contrat de déplacements** : soutien aux communes sur les projets "déplacements alternatifs"
  - plans locaux de déplacements, plans d'accessibilité communaux
  - Aménagements de voiries (yc études préalables et communication)
    - **Zones 30** (environ 10 projets/an)
    - Aménagements de sécurité (dont **double-sens cyclables**)
    - Continuité et accessibilité des cheminements piétons
  - **Stationnement cycles** sur le domaine public
  - véhicules alternatifs (**vélos de services**, VAE, véhicules électriques, GNV)

**Budget : 2 M€/an**

**(dont plus de 90% dédiés à la voirie)**



## Politique cyclable Évolution de la pratique

- **baisse de la part modale vélo** (de 3.8% à 2.6%) entre 1992 et 2002

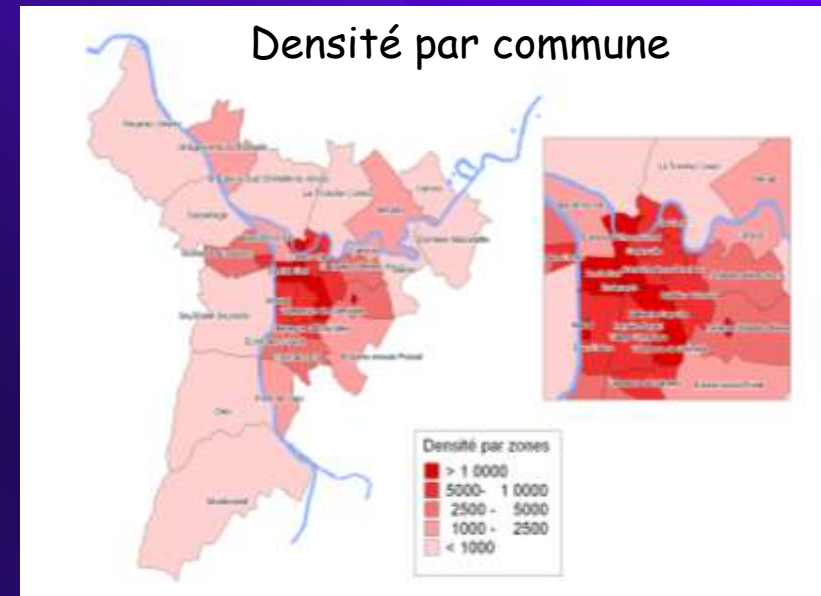
même si les enquêtes ménages reflètent imparfaitement le niveau de pratique avec un effet de saisonnalité de 1 à 2 environ

⇒ on estime que le vélo représente **20 millions de déplacements par an** (*70 millions de voyage par an pour les TC*)



# Les déplacements de proximité : un enjeu majeur

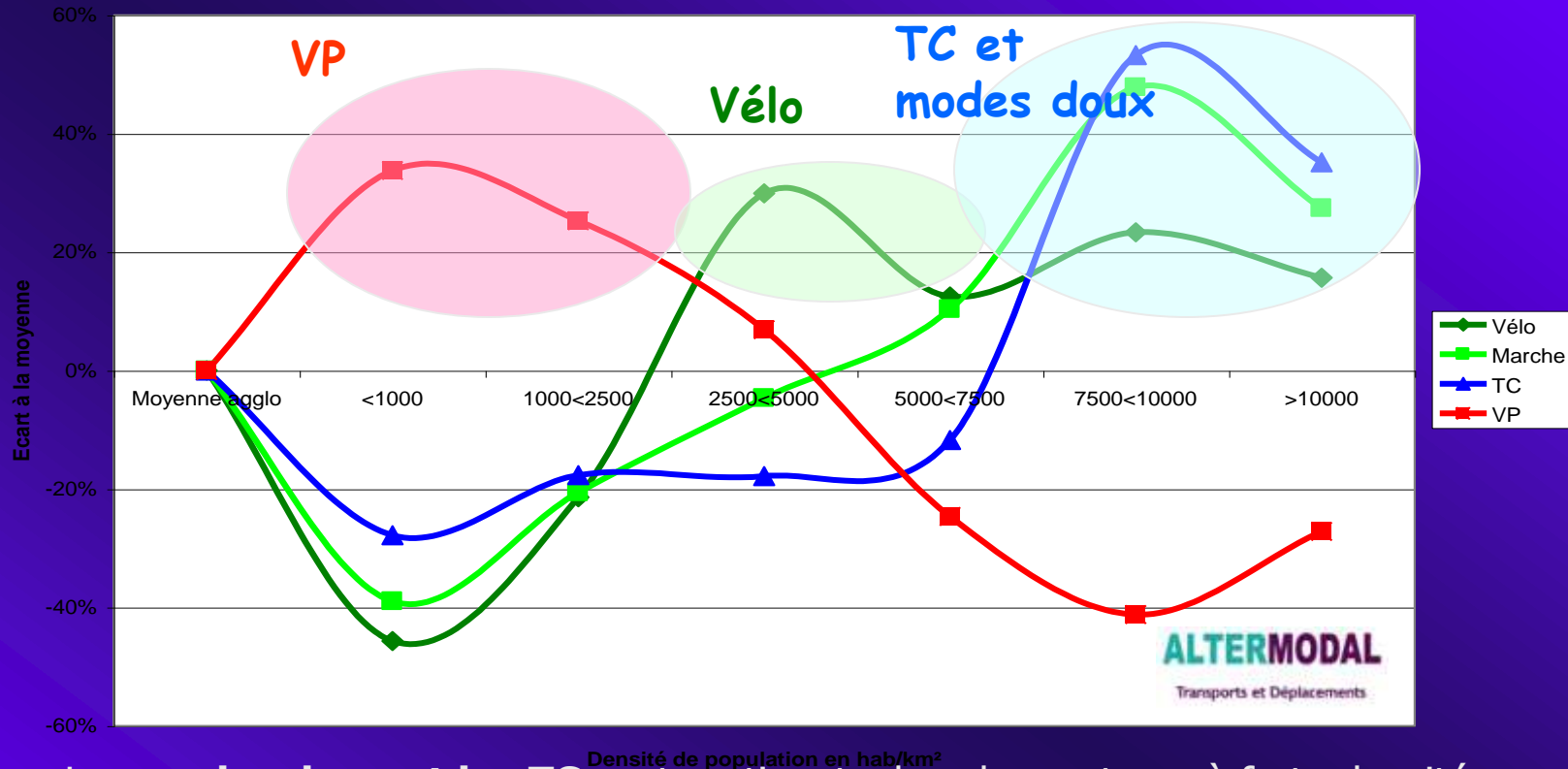
- une forte croissance de la mobilité de proximité (< 2 km) entre 1992 et 2002
- la part de ces déplacements courts est homogène quel que soit le milieu urbain
- mais la part des modes doux dans ces déplacements est nettement plus faible en banlieue qu'en centre-ville et urbain dense



⇒ La **faible contrainte du stationnement** et la **qualité médiocre des cheminements** sont les deux principales explications du phénomène.

# Un lien fort entre urbanisme et mode de déplacement

Écarts de mobilité à la moyenne selon la densité de population



- Les **modes doux et les TC** sont pertinents dans les secteurs à forte densité : au-delà de **7.500 hab/km²**
- Le **vélo** a une plage de pertinence complémentaire entre **2.500 et 7.500 hab /km²**
- **En deçà de 2.500 hab/km², la ville n'est plus faite pour les modes doux**



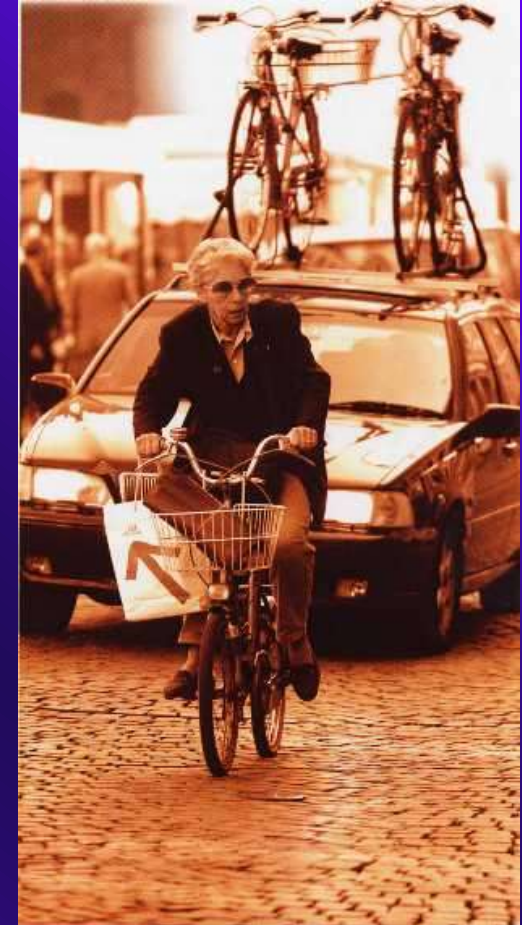
## Un lien fort entre urbanisme et mode de déplacement

- un effet de structure très défavorable aux modes doux à moyen terme avec une **croissance démographique surtout dans les secteurs de faible densité**
- **La mixité des fonctions** habitat – emploi – commerce – loisirs est déterminante dans l'augmentation des déplacements de proximité



## Politique cyclable Évolution de la pratique

- une **augmentation notable du nombre de cyclistes** ayant une pratique occasionnelle entre 1992 et 2002 (+50 000).
- une **pratique géographiquement contrastée** (forte croissance dans le centre de Grenoble : 17% des habitants du centre de Grenoble utilisent le vélo au moins deux fois par semaine)
- Un effet structurel inquiétant avec un transfert des populations favorables au vélo vers des secteurs peu favorables et inversement.





## Politique cyclable Analyse du réseau cyclable

- une logique d'aménagement de la voirie établissant une hiérarchie entre les modes (TC > VP > marche > vélo)
- ⇒ **arbitrages sur la répartition de l'espace ou la gestion des intersections défavorables au vélo**



- **la mixité en question** (avec les piétons, les bus et les VP)
- une absence de référentiel commun d'aménagement (traitement au cas par cas) ⇒ **hétérogénéité des aménagements**





# Projet de plan d'actions

## Réactualisation de la politique cyclable - Plan d'actions Orientations générales

L'évolution de la pratique des modes doux est étroitement liée :

- aux évolutions lourdes en matière **d'urbanisme, de population et d'emploi**. D'où une action nécessaire visant à raccourcir les distances de déplacements en périphérie, en agissant sur :
    - la **densité urbaine** : les modes de transports alternatifs deviennent pertinents à partir de 2500 hab/km<sup>2</sup>,
    - la **mixité des fonctions urbaines**, en combinant habitat et activités dans les projets urbains et en renforçant les pôles de centralité, y compris sur le plan qualitatif.
  - à l'**offre de déplacement VP** :
    - limitation de l'offre de **stationnement**,
    - limitation des **vitesse**s (réduire l'attractivité, augmenter la sécurité)
- ⇒ **la prise en compte de ces paramètres est plus importante encore que la politique de l'offre en faveur des modes doux**



- **Poursuivre l'effort d'aménagement de la voirie en faveur des modes doux**
  - définir un référentiel technique commun à l'échelle de l'agglomération
  - prendre en compte les comportements réels des usagers (observation des trajectoires)
  - créer de nouveaux aménagements, mais mettre l'accent sur les franchissements de voirie (carrefours),
  - améliorer l'entretien du réseau
  - améliorer la lisibilité (jalonnement)



- Augmenter la capacité de **stationnement cycles** : objectif + 1000 places/an

- sur voirie (contrat de déplacements)
- dans les entreprises (assistance technique)
- dans l'habitat (hypercentre, habitat vertical)
- dans les gares (consignes)
- en pied de massif



- **Animation de la politique modes doux :**

*le marketing n'est pas moins utile aux modes doux qu'aux transports en commun...*

- communication / sensibilisation : campagnes thématiques, plan des itinéraires cyclables...
- évènementiel : fête du vélo, bike nights, bourses aux vélos...
- meilleure prise en compte du vélo et de la marche dans les démarches PDE, conseil en mobilité...



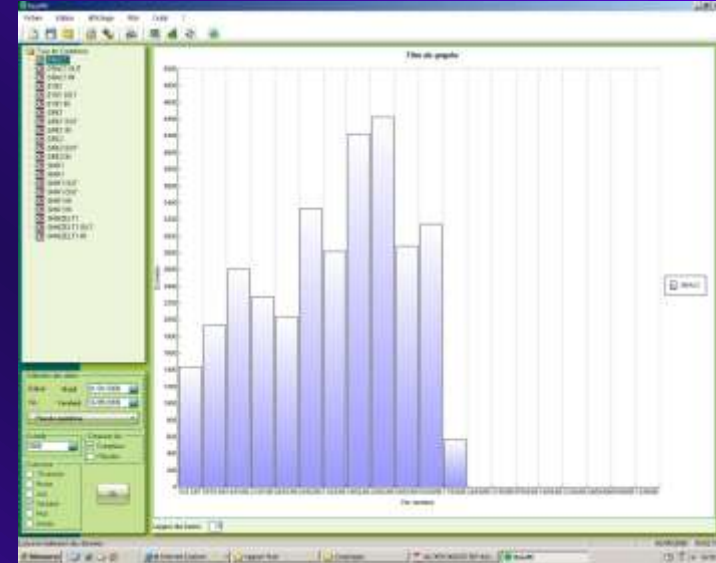
- **Développer l'offre de services** à destination des cyclistes
  - développer la location longue durée
  - étudier vélo en libre-service
  - structurer l'offre de vélos d'occasion
  - développer les ateliers de réparation
  - soutenir les initiatives privées (coursiers, vélotaxis,...)



# Réactualisation de la politique cyclable

## Plan d'actions

- **Mieux connaître l'évolution de la pratique** (progression annuelle, variations saisonnières)
  - comptages périodiques tous les 2 ans
  - 5 compteurs permanents cycles opérationnels depuis janvier 2008







COMITÉ D'ORGANISATION



GRENOBLE • ALPES  
2023