

Retranscription de la présentation Grenoble, métropole apaisée
Une conception des espaces publics et de la voirie favorisant le bien-être
Jacques Wiart et Lionel Faure, Grenoble

Rencontre **À pied, à vélo, bien dans ma ville**, Dijon 17 et 18/09/2019

Jacques Wiart

Nous allons intervenir à deux voix, avec Lionel Faure, chef de projet, mode actif, à la métropole, et moi-même, élu à la Ville de Grenoble.

Notre intervention est axée sur le retour d'expérience de la ville à 30, de la Métropole à 30 km/h, mise en œuvre depuis 2015. Une évaluation a été faite en lien avec le Cerema, qui aurait voulu être là aujourd'hui. Nous allons valoriser le travail qu'il a fait, en le citant.

Pourquoi et comment villes et villages à 30 km/h ? Bien insister d'abord, sur le fait que fondamentalement, il y a une vision et une volonté de transformation de l'espace public par rapport à cette problématique de circulation. Insister également sur le fait que la démarche n'est pas propre à Grenoble centre, c'est une démarche sur l'ensemble de la métropole, des 49 communes. Le plan vélo et piéton métropolitain, avec tous ses développements, s'inscrit aussi dans le concept de la Ville à 30.

Voici d'abord une carte de présentation de l'agglomération de Grenoble. C'est une métropole, à 49 communes, et 450 000 habitants au total. La ville de Grenoble, c'est 150 000 habitants, le tiers de la population de l'agglomération de Grenoble.

Pour bien comprendre le contexte physique, c'est une agglomération enserrée entre d'une part le massif du Vercors, au sud-ouest, le massif et le parc de la Chartreuse au nord-ouest. Et tous les contreforts de Belledonne à l'est et les contreforts de l'Oisans, Matheysine, vers le Dévoluy.

C'est un contexte géographique contraint, une histoire géologique avec une érosion glaciaire, des vallées glaciaires. Cela dessine *grosso modo* ce qu'on appelle l'Y grenoblois, avec une branche qui part vers Chambéry, Annecy, Genève ; une branche qui s'en va vers Lyon ; et une branche sud vers Gap, Marseille, Nice.

Stratégiquement, sur la question des déplacements, notre agglomération a travaillé sur l'élaboration d'un plan de déplacement urbain (PDU) qu'on souhaite valider et adopter définitivement en novembre prochain 2019. Il y a eu un travail assez important d'étude et de concertation, avec un maximum d'acteurs - habitants, acteurs économiques, monde associatif, pour élaborer ce PDU. L'ambition est superbe. L'une des mesures-phares, parmi de nombreuses mesures (79 actions), c'est notamment la création que nous souhaitons fort d'un « **RER à la Grenobloise** » pour desservir

notre agglomération. On veut absolument bénéficier du réseau ferroviaire et des gares qui existent déjà, pour volontairement apporter une solution pour les déplacements de moyenne distance, à l'échelle de la région urbaine grenobloise, soit 700 000 habitants. C'est à dire le périmètre du SCOT, avec l'échéance 2030. Même si prochainement, le SCOT va commencer une phase de révision.

Dans le cadre de ce SCOT, notre vision est résolument celle d'une agglomération polycentrique. On confirme qu'aménagement et déplacements sont indissociablement liés. Les déplacements sont les fils des choix, ou des non-choix, d'aménagement. A ce titre, il nous faut une volonté politique au maximum partagée par les acteurs économiques et les habitants sur la vision d'une ville et d'une agglomération polycentrique.

Concrètement, notre volonté en matière de ville, et de métropole à 30, c'est le principe d'une généralisation du 30 km/h, le 50 restant une exception désormais. Le grand succès avec les autres communes a été une adhésion quasi générale à ce concept, tous bords politiques confondus. Pas total cependant : sur 49 communes, 43 communes sont entrées dans le principe de généralisation de la ville à 30, sauf à 50 sur quelques itinéraires très précis. Également, dans la démarche engagée, l'objectif d'apaisement passe par le développement des usages : usages en termes de mode de déplacement, mais également sur le plan de l'habitat, des activités économiques, sur le plan de l'intensité sociale dans la ville et dans les villages. Dans la démarche Ville à 30, il y a aussi la volonté d'effacer les feux inutiles. Dans les études qui ont été faites, un tiers des feux serait à terme à supprimer dans notre agglomération. On pourra y revenir en termes de méthode, de dialogue, d'évaluation avant, de suivi-évaluation après, et rectification si nécessaire.

Vous parlez du 30 km/h. Il s'agit vraiment du 30 km/h partout, sur tous les axes, y compris sur les boulevards urbains. Parce que j'imagine qu'à Grenoble comme partout, il y a des grands boulevards. C'est partout ?

C'est partout. Sauf certains axes, boulevards, etc. Lionel Faure va compléter.

En termes de travaux structurants, avec la métropole, il y a eu la publication d'un « *Guide métropolitain des espaces publics* ». Ce document est en consultation sur la table de presse. A la demande, on pourra vous envoyer des exemplaires papier, ou sinon le lien par internet. D'une part, un gros travail a été réalisé sur le plan vélo et piéton d'agglomération, relayé avec un travail à l'échelle de la ville et des quartiers, et avec l'appui de l'ADTC - *Se déplacer autrement*, pour développer des plans vélo/piétons de quartier. D'autre part, nous avons promu les opérations CVCM (Cœurs de Ville - Cœurs de Métropole) : l'idée est que la piétonnisation n'est pas une affaire de Grenoble centre - car on

veut perdre cette vision de Grenoble centre, lieu de toutes les congestions, avec l'histoire urbaine que vous avez signalée, depuis l'après-guerre, et l'adaptation de plus en plus totale de la ville à la voiture, avec toutes les limites (les impasses devrait-on dire) que nous constatons. Tout au contraire, nous avons voulu que cette démarche CVCM s'applique au maximum de pôles de vie de notre agglomération.

En bas de diapositive, deux acronymes. ZTL : zone à trafic limité, dans la logique de piétonisation. ZFE : zone à faible émission, un projet qui s'adresse aux véhicules professionnels, véhicules utilitaires légers et poids lourds, avec un objectif de la fin du diesel à l'horizon 2025, par étapes graduées. Ce n'est pas l'objet d'aujourd'hui, mais on pourra en parler et diffuser de l'information sur ce que nous faisons.

Lionel Faure

Je vais vous présenter la démarche réglementaire dans un premier temps, puis l'ensemble des plans d'action. Et répondre aux questions un peu fines sur l'origine de la démarche.

Pourquoi le 30 km/h ? C'est une diapositive faite par le Cerema. La vitesse en plus du trafic est un élément de coupure urbaine et de désocialisation des espaces publics. En deçà de 30 km/h, on peut commencer à avoir une vie sociale et privilégier la vie locale au détriment de la fonction circulation. Sur les axes longs, on écarte toutes les problématiques de rocade et d'autoroute. Mais quand il y a moins de voitures et qu'elle va moins vite, elle accepte de partager l'espace, alors qu'à partir d'un certain seuil de vitesse, on n'arrive plus à donner la priorité aux piétons. C'est bien une logique de priorité et de qui on veut mettre dans l'espace public en premier lieu : les habitants, les commerçants, les élèves ou un véhicule qui traverse et qui transite ?

Je ne reviens pas sur la construction de la métropole. On vit une double révolution : des nouveaux élus et une métropole qui n'avait pas de compétences voirie avant. On a une compétence pleine et entière sur la voirie et les espaces publics et on a des élus communaux et métropolitains qui se sont engagés dans un mandat ambitieux. On s'est appuyé dès fin 2014 sur cette possibilité de pouvoir abaisser la vitesse de manière uniforme et réglementaire, le fameux décret du 17 août 2015. En gros, la transformation d'une ville faite pour les voitures, où on considère que depuis 30 ans, c'est la ville à 50, et progressivement, on aménage et on met des panneaux zone 30. Le législateur a permis d'inverser la règle et de dire : la ville est faite pour ses habitants, pour ses piétons et pour ses riverains. Et on tolère, on laisse quelques axes structurants à 50 km/h, considérant que leur aménagement et éventuellement leur capacité permet cette circulation maximale à 50 km/h. On sait aujourd'hui qu'un piéton ne sait pas gérer sa priorité sur un axe à 50 km/h. D'où des feux, des ralentisseurs, etc. De manière complémentaire, on sait qu'un axe

même urbain à 50 km/h, il faut qu'il soit traversable tous les 100, 200, 300 m si on veut que la ville fonctionne, qu'il y ait une interaction entre les deux faces d'un axe. Ce qui montre bien que finalement, la généralisation, ce n'est pas quelque chose de complètement farfelu. C'est de remettre le piéton au centre de l'espace public et de dire : oui, je peux traverser de la boulangerie au commerce d'en face sans faire un détour, qu'on n'impose pas par ailleurs à l'automobile, à qui on dit : va tout droit et le plus vite possible. On est bien dans une priorité modale. La posture politique n'est pas de dire que c'est un compromis. Non, c'est clairement un choix. Le choix, c'est : les modes actifs, le piéton, le riverain, les commerçants doivent être privilégiés par rapport à une fonction de transit ou de traversée.

Fin 2015, début 2016 s'est mis en œuvre ce dispositif, dans un premier temps purement réglementaire. En gros, un quart de voies à 30 km/h ou moins, ce qui est un contexte national assez uniforme : quelques rues piétonnes, une ou deux zones de rencontre par commune et un chapelet de zones 30, la plupart du temps ou souvent sur des voies sans enjeux. Peut-être quelques traversées de villages, mais sur des voies sans enjeux. Avec cette démarche réglementaire, on a basculé l'ensemble de la voie à 30 km/h. Uniquement 20 % du linéaire voirie sont restés à 50 km/h, en gros des voies structurantes, aménagées pour les piétons ou les vélos, même s'il y a quelques contre-exemples - et les aménagements futurs doivent résorber ces soucis. On a également 10 communes sur les 43 qui sont intégralement à 30, des communes périphériques où les 4 entrées du village sont matérialisées à 30 km/h. Des communes souvent très rurales. On a 25 communes de moins de 2 000 habitants, des communes rurales et de montagne, des communes sans trottoir, qui ne verront jamais de trottoir. C'est ce qu'on dit aux élus, là-dessus il y a une certaine honnêteté vis-à-vis du transfert de la compétence.

Les outils techniques et réglementaires

Au lieu d'avoir une multitude de zones 30 dans la ville, qui perdaient en lisibilité pour l'utilisateur, y compris par principe parce que trop de panneaux tuent le panneau, et qu'on ne voit plus les panneaux, on s'est dit - le Cerema et les services du ministère nous ont proposé ça : ma ville, ma commune, mon agglomération est une grande zone 30 et je matérialise les zones d'exception qui sont désormais la zone 50, la zone de rencontre et la rue piétonne. Mais la ville est à 30 et toute la communication, pour l'instant locale et pas nationale, est basée sur ce principe. La ville est à 30, c'est la règle générale. L'absence de signalisation vaut 30. Alors que depuis 30 ans, l'absence de signalisation vaut 50. C'est toute la difficulté et l'ambition du sujet.

Le slogan : le 30 devient la règle, le 50 l'exception.

Les conséquences à court terme pour toutes les communes, quelle que soit leur sensibilité - puisque la sensibilité vis-à-vis de la sécurité du piéton

est unanime, il y a une adhésion forte parce qu'on met les élus devant leurs responsabilités, ils comprennent que leurs citoyens sont les premiers à aller à l'école, à se déplacer, etc. Là-dessus, il y a quasiment un consensus politique. En tout cas, ce n'est pas une lecture politique du sujet.

Les conséquences à court terme, c'est la généralisation des doubles sens cyclables, l'émergence progressive de la zone de rencontre, de la vraie zone de rencontre, qui donne clairement la priorité aux piétons sur la chaussée. En gros, une partie de nos anciennes zones 30, très aménagées ou très pacifiées deviennent des zones de rencontre, ce qui nous évite d'investir lourdement dans des cheminements piétons qu'on doit après protéger par des potelets.

En gros, on remet les piétons sur la chaussée. Ce qu'on commence à faire, mais qui est long, plutôt à l'échelle de 2-3 mandats - il y a bien un enjeu de continuité de l'action publique - c'est de mettre progressivement en cohérence ces aménagements avec la réglementation, à la fois pour qu'elle soit plus comprise, plus respectée et plus « crédible ».

C'est moins de feux tricolores. On ne fait pas de la sécurité à 30 avec un jeu tricolore. Ce n'est pas un sujet facile. Au niveau de la signalisation, moins de signalisation quand on veut responsabiliser les usagers, c'est peut-être dans certains secteurs moins de passages piétons, qui renvoient à un code de la route qui dit à l'automobiliste : les piétons traversent là et pas ailleurs, ce qui n'est pas un sujet facile, mais on y vient.

Revoir les référentiels de largeur est un sujet important, qui n'est pas forcément facile avec les exploitants de la voirie, avec les exploitants des transports collectifs. On sait que des trottoirs plus larges et des chaussées moins larges, ça favorise les piétons et ça fait aller moins vite. On est bien dans cette démarche.

Suppression des stop, rétablissement de la priorité à droite, etc.

Sur la petite photo de gauche, supprimer les effets de transit un peu pervers dans les quartiers, en n'hésitant pas à couper certaines voies à la circulation. C'est un sujet qui commence à prendre dans la ville centre, mais qui est difficile pour l'instant en périphérie.

Cette démarche, qui a démarré en 2016, dont l'apogée est en 2017 avec l'adhésion de 43 communes (14, puis 34, puis 43 communes) a été fortement soutenue par les élus à travers des grandes campagnes d'information et de supports pédagogiques. Campagne radio, campagne internet, Facebook, etc. Un code de la rue Métropole apaisée : les différents droits et devoirs des usagers. Un petit abécédaire. Des cartes postales sur les règles essentielles : comment je dois doubler un cycliste ; la ville à 30, comment ça marche ; qui doit s'arrêter à un passage piéton, est-ce que c'est le piéton qui s'arrête ou la voiture. Des choses un peu basiques.

Dans l'espace public aussi, deux éléments forts. Le premier, très fort et très massif : 115 radars pédagogiques, qui sont là à la fois pour rappeler la règle, parce que finalement, quand on est à 30, on la rappelle peu au sol.

On rappelle les transitions, mais pas la règle. Et pour faire baisser les vitesses, pour faire prendre conscience qu'on arrive dans un secteur à 30, donc je vais à 40, je descends. Et des totems pédagogiques qui communiquent plutôt sur la démarche globale Métropole apaisée.

Très vite, s'est enchaîné dans la tête des techniciens et des élus un référentiel. On hérite de 49 communes, dont les plus grosses avaient des référentiels. Il y a une logique d'harmonisation qui doit se faire en fonction des curseurs politiques que nous donnent nos élus. On a les élus ville référents sur ces sujets, on a des élus métropolitains référents sur les mobilités et sur la voirie et l'espace public. Ils nous ont demandé un guide des espaces publics. On a d'ailleurs dans notre direction mobilité et transport un service qualité des espaces publics. On mélange bien les deux sujets et on n'est pas dans un cloisonnement de services modaux. Je suis dans un service mode actif qui fait du stationnement, de la circulation, de la logistique urbaine. Mais juste à côté de moi (et j'ai quasiment les deux casquettes), on a un service qualité des espaces publics qui définissent tous les programmes d'espaces publics, qui tient compte des plans. Nos projets n'oublie personne. Après, il y a des arbitrages : en fonction des budgets, de la réglementation. Mais on est bien dans une synergie de programmation d'espaces publics, où on ne sacrifie jamais un mode qu'on veut mettre en avant.

Notre guide des espaces publics : Un meilleur partage de l'espace public.

Quatre autres grands thèmes, pour bien dire que l'espace public ne se résume pas à la mobilité : les pôles de vie ; la place de la nature en ville et l'environnement, parce que les gens ont envie de revenir à une proximité, donc à avoir de la qualité d'usage, de la qualité de nature en ville ; la diversité des territoires : ne pas harmoniser l'espace public, mais bien tenir compte des spécificités locales, à travers les revêtements, les choix de bordure, la sobriété, etc. ; et faire mieux avec moins : on se rend compte aussi que souvent, on est plutôt dans une logique de suraménagement, avec des maîtres d'ouvrage, mais parfois encore plus des maîtres d'œuvre, qui considèrent que l'aménagement résout la plupart des problèmes. On est désormais dans une culture inverse : on observe, on regarde si les problèmes ne sont pas plus de l'ordre des comportements, de l'entretien. Et inversement, proposer des aménagements ou tester, mais de manière progressive.

Le guide des espaces publics est en accès sur le site d'internet de la métro (metro.fr). Il a 5 grands thèmes : donner envie de marcher, le déplacement à vélo, l'attractivité des transports collectifs, qui est forcément un volet de la marche, c'est étroitement lié ; et réduire et apaiser les déplacements autorisés et les nuisances associées. On parle beaucoup de pollution de l'air, mais le bruit est quelque part beaucoup plus prégnant aujourd'hui pour les habitants. C'est parfois un motif de : je m'éloigne de la ville parce qu'il y a trop de bruit. C'est souvent les deux.

On est dans une logique clairement assumée aujourd'hui de rationalisation de l'espace dédié à la voiture, en circulation ou autre.

Finalement, une petite synthèse très personnelle, qui nous amène à réfléchir depuis le début du mandat sur une autre manière de concevoir ces espaces publics. On est beaucoup dans la co-construction et l'innovation. Innovation politique au sens où personne n'a la science infuse sur l'espace public et sur les comportements. Moi-même, mon titre officieux, c'est « usagiste », j'observe les usages et je propose, je corrige des aménagements. On a un mandat pour expérimenter, tester des plans de circulation, tester des marquages, des principes avec les habitants, du mobilier éphémère. On est là pour simplifier, pour améliorer la lisibilité de l'espace public. Trop de signalisations, trop de jeux de revêtements, parfois, ce n'est pas satisfaisant. On a aussi la chance d'avoir des élus en responsabilité qui nous poussent à faire bouger la réglementation, y compris avec le Cerema qui est un peu la pierre angulaire, qui nous évalue et qui nous pousse à proposer des nouvelles réglementations. Y compris parce que l'État (ce n'est pas une critique) est garant d'une règle actuelle, mais c'est bien le local et le terrain qui font évoluer la règle.

Enfin, les notions d'apaisement de circulation. On sort de la logique : on va mettre un ralentisseur ou des feux tricolores. On est plus dans une logique de pédagogie en disant : il y a des piétons sur l'espace public, il n'y a pas de débat ou de questionnement à avoir, il est prioritaire, donc je dois tenir compte de ces piétons. Le développement de la marche est clairement le principal vecteur d'apaisement. L'animation de l'espace public d'une manière générale : les commerces, la vie locale, les terrasses, etc.

Il y a 19 fiches de ce référentiel, dont 2 concernent clairement nos questions du moment. Une qui s'appelle : Vivre et se déplacer dans la ville à 30, qui donne des conseils aux maîtres d'ouvrage ou aux différents gestionnaires de voirie. Et une deuxième sur « Un meilleur partage de l'espace public et les nouveaux réflexes ». Pourquoi ne pas remettre un potelet quand il y en a qui est cassé ? Parce qu'on sait depuis 10 ans que de toute façon, la voiture n'y va pas parce que c'est un espace où il n'y avait pas de voitures mal garées. Pourquoi ne pas retracer un passage piéton quand on sait que 95 % des piétons traversent à côté du passage piéton ? Des choses pratiques pour bien montrer qu'on est là pour accompagner les usages d'aujourd'hui et de demain, et pas forcément rester dans des standards d'aménagement, voire de responsabilité, où on considère que la responsabilité du maître d'ouvrage ou de la collectivité l'emporte sur la sécurité. On est bien là pour faire du développement et de la sécurité, pas systématiquement de la responsabilité en étant garant de la règle.

Beaucoup de co-construction, à la fois avec des instances spécifiques sur les gros projets.

Une initiative des habitants favorisée. Sur la ville centre de Grenoble spécifiquement, avec un budget participatif où de nombreux projets

interviennent sur l'espace public, que ce soit des bancs au bord de la rivière, des animations ou autres.

A travers les établissements scolaires, une illustration d'enfants qui se réapproprient le parvis de l'école, qui posent leur dessin sur la chaussée pour en faire une zone de rencontre.

Jacques Wiart

Sur cette carte, vous avez l'un des projets phare de notre mandat : l'extension de la zone piétonne au cœur de Grenoble. En jaune, la zone existante historique, faite il y a plus de 25 ans. En orange, l'extension, avec cette volonté vers le nord de traverser l'Isère et de rejoindre le quartier Saint-Laurent, un très beau quartier historique, superbe, au pied de la Bastille, avec un téléphérique. On étend la piétonisation et on crée une continuité. Idem vers le sud, ce quartier de Bonne, écoquartier créé il y a une petite dizaine d'années. Une volonté de continuité. Enfin, une continuité vers la gare en empruntant cette avenue où passe le tramway, qui est d'ores et déjà piétonne aujourd'hui. Cela crée beaucoup plus de sens.

Ici, en vert, la zone à trafic limité. Maintenant, il n'y a plus de transit de voitures du tout, seulement des transports en commun, du vélo et des ayants-droits - pour les commerçants, les livraisons, les habitants, etc. Pour tous les autres, le trafic de transit n'est plus possible. D'ores et déjà, même si les travaux sont encore en cours, il y a un apaisement formidable.

Une vue avant aménagement sur l'un des grands boulevards justement où il y a cette zone à trafic limité. Cet axe bidirectionnel, « chronovélo », au centre de la chaussée et des voies de trafic réservés pour les transports en commun et les ayants-droits. Et sur le côté, de la végétalisation pour la marche à pied, le confort d'été, la lutte contre les îlots de chaleur.

D'ores et déjà, il y a une belle audience : plus de 400 cyclistes/heure. Des totems vont être installés pour faire du comptage et produire de la donnée, permettre des évaluations, etc.

Lionel Faure

Pour compléter, quelques chiffres. C'est un axe qui est passé en 24 h de 16 000 à 2 000 véhicules/jour. On est vraiment dans une rupture de transit du centre ville. C'est clairement la révolution parce qu'on a travaillé sur un plan de circulation en quelques mois. On a fait disparaître 14 000 véhicules. Aujourd'hui, il n'y a plus de problématique forte. Pendant quelques semaines, il y a eu un temps d'adaptation, mais on a clairement une disparition du trafic. Et des reports de circulation, des reports de parcours, mais un report modal très fort sur l'axe dans les transports collectifs et la marche. Pendant 2 ans avant les travaux définitifs, on a fait des tests d'usage. On a matérialisé la piste cyclable au centre, les rues

piétonnes ont été piétonnisées de manière très légère au début, avec de l'animation. On a évolué ces tests d'usage pour pérenniser notre dispositif de travaux.

Un ordre de grandeur pour les maîtres d'ouvrage présents : l'investissement financier du cœur de ville, c'est 12 M€ environ, sur une reconquête complète des espaces publics. Je n'ai pas en tête les mètres carrés. C'est à la fois un projet majeur, qui coûte à peine 300 m de tramway, pour faire un ratio de ce qu'on avait fait précédemment. On a un fort impact de report modal avec un investissement financier qui reste mesuré.

L'originalité de la métropole, c'est que cette démarche a fait des petits. Sur les 49 communes, il y a 17 territoires qui se sont engagés dans la métropole sur ce sujet. Essentiellement des piétonisations de cœur de bourg, de manière expérimentale ou de manière définitive. On piétonnise le cœur de village et on aménage des poches de parking en périphérie. L'apaisement avec des réaménagements de traversées piétonnes : élargissement de trottoir, bascule en zone 30, etc. Et beaucoup de requalification de places pour redonner de la place, refaire vivre le marché qui avait plus ou moins disparu. 7 projets sont réalisés ou en cours de finition. 3 projets sont en cours d'expérimentation. L'expérimentation, c'est assez simple : on met des jardinières, on bascule en zone de rencontre, on fait de l'animation de l'espace public, on inverse le sens de circulation.

Celles qui sont à l'étude, ce sont des maires qui préparent le mandat d'après, qui sont dans cette culture de la ville polycentrique où le bourg est la cellule-souche de la vie locale. 80 % des déplacements se font à l'échelle du bourg : l'école, les commerces, le médecin, etc.

Le plan vélo

Il est désormais assez connu, vous avez tout sur internet ! Sur la partie aménagement que je vais vous décrire, un plan vélo assez classique, une ambition politique forte, sur le papier et dans les budgets associés. Aujourd'hui, on souhaiterait équilibrer les budgets transports collectifs versus les budgets vélo. On est dans une lutte des modes, même si ce sont les mêmes élus. Tout l'enjeu de la métropole, c'est d'avoir une cohérence d'action à travers un PDU multimodal et pas un PDU qui continue à mettre des budgets un peu illimités sur les transports collectifs.

Quelques chiffres factuels

15 % des Grenoblois vont travailler à vélo (juste derrière Strasbourg).

Nombre de vélos de location longue durée à Grenoble (on n'a pas de vélos en libre-service)

320 km de piste cyclables

Encore et notamment en périphérie, une part modale de la voiture très élevée sur les déplacements de courte et moyenne distance.

Un marqueur assez fort dans la tête des élus. On est en fin de mandat et la continuité restera plutôt sur ces objectifs. On souhaite que le nombre de cyclistes soit équivalent au nombre d'usagers du tramway. C'est passé de 80 000 à 220-225 000 usagers/jour à vélo.

Le point fort de ce schéma vélo, c'est un réseau « *Chronovélo* », dit express, avec une promesse, théoriquement à la fin du mandat 2012-2020 (mais il y a des secteurs où c'est plus difficile) : 4 axes, 44 km de réseau. On ne livrera un peu moins de 25 km à la fin de l'année, donc à la fin du mandat. Un cap financier basé sur 10 M€, ce qui n'est pas suffisant, clairement, en tant que collectivité pour assumer ça. Du coup, on est en fin de mandat et il faut trouver les budgets pour finir le réseau.

Un confort d'usage qui permet d'accueillir du flux : un cycliste peut doubler un autre cycliste sans gêner le 3^e qu'on croise. Donc, si possible, à 4 m de large. On déroge fortement à la règle en faisant du jalonnement et de la lisibilité sur le sol, avec deux exemples : une courbe où on ne se contente pas de 2-3 pictogrammes à peine visibles, mais on fait un ruban sur l'espace public pour les cyclistes et des traversées sur 6m marquées dans ce même ordre d'idée.

Sur le reste des aménagements, on commence. On a un schéma directeur vélo, on a culturellement, comme beaucoup de collectivités, privilégié des aménagements sur chaussée, soit très mauvais sur trottoir, soit sur chaussée en disant : la bande cyclable, c'est la panacée. Depuis quelque temps, on commence à corriger le tir. On se rend bien compte que pour que les enfants et les collégiens se remettent à faire du vélo, il faut que la logique de réseau soit très forte. On fait le même effort sur les cyclistes que sur les voitures pendant 20 à 30 ans : plus de seuil, des girations compatibles, pas un feu tous les 50 m, etc. On expérimente beaucoup aussi des élargissements de chaussée. La vélo-rue, on commence aussi, mais sur des voies à faible trafic, etc.

D'autres principes d'aménagement

Les arceaux sont mis sur la chaussée parce qu'on ne veut pas que les cyclistes roulent sur les trottoirs. Toutes les impasses, on les valorise pour le franchissement des coupures urbaines, etc.

Le Cerema souhaite évaluer, c'est une nécessité parce que les ministères de tutelle nous ont autorisé une dérogation pour mettre le 50 au sol et plus en vertical. C'est une obligation réglementaire. Et évaluer parce que c'est une opportunité pour améliorer notre dispositif réglementaire.

Un dispositif assez complet. En 2016, dans un premier temps, 6 mois après la démarche, et à l'automne 2018, avec des mesures quantitatives. Des vitesses et des débits. L'accidentalité à l'échelle de 3 ans. Une enquête qualitative : on a interrogé 3 000 usagers - piétons, automobilistes, cyclistes - sur la lisibilité du dispositif et le respect et l'évolution des comportements. Le rapport du Cerema sera probablement

public. Il est en cours de finalisation et sera potentiellement diffusable, ou en tout cas une synthèse de ce rapport.

Le marquage au sol, dès lors qu'il est bien fait, est toujours lisible est compris. Dans le cas, si l'utilisateur ne comprend pas qu'un 50 au sol veut dire limitation à 50, ce n'est pas grave, parce que par défaut, il a compris par ailleurs que l'axe était limité à 30. Donc, ce n'est pas une problématique forte. Quoi qu'il arrive, aujourd'hui, il y a un rapport très favorable du Cerema qui est en cours de transmission à la délégation de la sécurité routière pour dire qu'au niveau national (un arrêté sera probablement publié début 2020), le 50 au sol sera un objet réglementaire à la place du panneau, et pas en complément du panneau.

Sur les vitesses, prisme important en tout cas en première lecture - même si on verra après que les comportements et le respect, ce n'est pas uniquement sur la vitesse en tant que telle -, entre le début de la démarche et aujourd'hui, on a globalement une légère baisse des vitesses. Des incitateurs sur 98 points. Mais des évolutions assez différenciées entre la ville centre, qui a une baisse significative et continue, avant, à 6 mois et à 3 ans, par rapport au reste de l'agglomération où on avait plutôt des choses assez surprenantes : une légère ? au début de la démarche et de nouveau une baisse. Donc, une grande hétérogénéité des données, qui nous amène à être prudent dans les éléments qu'on communique. Quoi qu'il arrive, on sent qu'il y a un effet des efforts faits par la ville centre qui est plus fort, probablement parce que le développement des usages est plus fort. Plus de piétons, plus de vélos, c'est forcément moins de véhicules. Sur ces 98 points de comptage on a une baisse du nombre de véhicules, ce qui est une données importante. Et on a probablement un effet développement report modal vers les modes actifs qui est plus fort dans les zones centrales, les zones à forte intensité, qui fait que quand on a visuellement des piétons qui traversent la chaussée, on a une vitesse plus faible. Ça se traduit aussi par des observations où le respect diurne est beaucoup plus fort. Paradoxalement - je mets déjà un avis négatif et un point faible - on a une problématique de respect des vitesses en heures creuses et spécifiquement en nocturne, qui est probablement propre à beaucoup de contextes nationaux, où le sentiment d'impunité en milieu urbain est beaucoup plus fort que sur les infrastructures interurbaines voire autoroutières, où la perception du contrôle est quasiment systématique. Alors que dans l'urbain, on est dans une sorte d'impunité. C'est variable selon les collectivités, bien évidemment, mais c'est un sujet qui est important, notamment le bruit pour les riverains.

125 radars pédagogiques, que les élus ont vécu comme un vrai outil de modération de vitesse. En gros, c'est de dire : on met un radar pédagogique au lieu de mettre un ralentisseur. La pédagogie est plus intéressante là-dessus. On a une légère atténuation dans le temps, dont l'effet perdure quand même. Et on a, au droit des radars (puisque les

radars comptent les débits et les vitesses dans les deux sens), une baisse de 4 km/h entre le véhicule qui est face au radar et le véhicule qui passe au dos du radar. Donc, c'est un outil intéressant, qui continue à être plébiscité par la plupart des maires de l'agglomération. Dans les petites communes, on a 1 ou 2 radars pédagogiques, une vingtaine sur la ville centre et 7-8 dans les grosses communes de première couronne.

Accidentalité.

Aucune tendance. On a le biais de la statistique officielle qui recense majoritairement des accidents graves et des tués. L'accident quotidien qui ne fait pas l'objet d'intervention des forces de l'ordre n'est pas recensé. En gros, ce qu'on voit en territoire aggloméré (30 ou 50), c'est qu'on n'a pas de tendance significative forte. On est sur des volumes très faibles. Historiquement depuis la mise en place de l'observatoire (une quinzaine d'années, on a des volumes faibles par rapport aux grands indicateurs nationaux - je parle en milieu urbain - peut-être parce qu'on n'a jamais complètement chuté sur la part vélo et qu'on a toujours fait des efforts sur la marche. On a des choses plutôt intéressantes qui ressortent, toujours en limite de statistiques, sur une baisse du nombre de piétons impliqués. Contrairement aux problématiques de vitesse, où on ne sent pas forcément d'évolutions magistrales, magiques, sur un axe qui est passé de 50 à 30 km/h, on voit qu'il y a une baisse plus importante des accidents piétons. On sent des choses sur le respect de l'autre, qui est peut-être plus important que le respect de la vitesse. C'est du ressenti, mais ce sont des choses qui sont quand même intéressantes. Ce qui veut bien dire qu'en termes de communication, voire de sanctions, la vitesse n'est peut-être pas le problème majeur. C'est peut-être plus le respect.

Le qualitatif : est-ce que je respecte la règle ou pas ? C'est du déclaratif d'automobilistes. On progresse, on passe de 33 à 38 %. Paradoxalement, la notoriété de la démarche métropole est en baisse, mais le respect est meilleur. On propose de relancer des campagnes d'information.

Le ressenti des modes actifs de la démarche est bien évidemment favorable : moins de voitures et moins de vitesse, ça améliore tout ça. Avec une problématique d'aménagement qui l'emporte la plupart du temps. Les usagers veulent des trottoirs larges et des aménagements adaptés : éviter les obstacles sur les cheminements.

Pour les aspects négatifs : évidemment, la vitesse est un élément important et la difficulté à traverser. La priorité piétonne est un sujet assez majeur. Ils suggèrent des aménagements et une sanction plus forte des automobilistes en milieu urbain, sujet récurrent des habitants grenoblois, qui demandent que dans le triptyque aménagement / apaisement / contrôle-sanction, on mette en avant le contrôle-sanction, qui est plutôt du ressort des forces de l'ordre municipales et nationales.

Synthèse

Des améliorations globales : vitesse moyenne, accidentalité piétonne. Mais des situations contrastées. On a des communes très lointaines qui ont mis en œuvre la démarche réglementaire, qui ont faiblement aménagé, où il ne s'est rien passé. Des communes de 500 habitants où il ne s'est rien passé sur la vitesse, sur les usages, etc. Quoi qu'il arrive, on a clairement une confirmation de la corrélation entre vitesse, aménagement et ressenti des modes actifs. On est rarement dans la sécurité pure, on est dans du sentiment d'insécurité. Les usages dans certains secteurs – que ce soit les quartiers politique de la ville ou ailleurs – peinent à se développer parce que les aménagements sont encore déficitaires. La confrontation même avec l'automobiliste qui a appris à conduire reste difficile parce que la priorité piétonne (pour ne prendre que ce sujet), au-dessus de 30 km/h, ça ne marche pas.

Je l'ai traduit par un petit schéma.

Aménagement, espace public, nouveaux usages.

Plan de circulation. De plus en plus, les riverains demandent moins vite, mais aussi moins de voitures. On se rend compte que quand le transit baisse, la vitesse baisse. C'est bien la typologie du trajet qui génère la vitesse, alors que quand on rentre chez soi dans son petit quartier pavillonnaire, on respecte plus les usagers, ses voisins, les enfants des voisins. Et de plus en plus, une remontée de la réglementation et du contrôle, parce qu'aujourd'hui, il y a un manque de moyens, un manque d'outils réglementaires pour aller vers cette fin de sentiment d'impunité.

Jacques Wiart

Depuis 2015, le changement est en cours dans notre agglomération, c'est très clair. Il est compris et perçu par l'ensemble des habitants, mais bien entendu, beaucoup reste encore à faire. On est encore très modeste. On cherche à infléchir des changements sur le plan sociétal, sur le plan culturel, changements de notre attitude mentale par rapport à la voiture.

Dans les prochaines semaines, on va engager la verbalisation à distance. Comme le disent les habitants : « ok, toutes ces règles, mais s'il n'y a pas de contrôle, finalement ! »... Il y a encore eu un débat d'élus récemment sur le sujet, avec les représentants de la Métropole. On va engager, d'abord à titre d'expérimentation, la verbalisation à distance, avec écran et un agent assermenté derrière l'écran, qui constate l'infraction et qui va verbaliser.

Question

Dans l'introduction, vous avez évoqué la création d'un RER. Où en êtes-vous ? Si on veut diminuer la place de la voiture dans l'agglomération, c'est indispensable.

Le développement du 30 est-il maintenant vraiment accepté par la population ? Au démarrage, on sentait quand même des réactions plutôt négatives.

Enfin, sur le développement des pistes cyclables, vous avez évoqué les grands axes structurants. Quid du développement des pistes cyclables dans les quartiers ? Je mets un gros doute sur ce qui a été dit tout à l'heure. Pour connaître un peu le développement des pistes cyclables en Franche-Comté, trop souvent, les quartiers périphériques sont ignorés, ou ont de mauvais aménagements. Après, on ne peut pas demander aux gamins de prendre le vélo, quand il faut passer par un axe dangereux pour aller au collège.

Lionel Faure

Le RER, c'est l'une des mesures phare du projet de PDU, à adopter en novembre prochain par la métropole. Le chiffrage de l'ensemble des mesures, y compris le RER, c'est 2,2 milliards d'euros. L'une des premières étapes, c'est la création d'une autorité des mobilités, à l'échelle davantage de la région urbaine de Grenoble (*grosso modo*, l'échelle du SCOT). Aujourd'hui, il y a une autorité de mobilité à l'échelle de la métropole, mais chez nos voisins du Grésivaudan, il y a une autre autorité de mobilité, et idem chez nos voisins du Voironnais, il y a également une autorité de mobilité... Donc, les démarches sont entreprises pour créer une seule autorité de mobilité. Avec le Grésivaudan, c'est acquis. Les échanges et les négociations sont en cours avec le Voironnais. C'est la première étape.

La deuxième étape, c'est le plan de financement. Il faudra qu'on dégage les millions, le milliard (je crois que c'est de cet ordre) nécessaire. Sans ça, on sera toujours en situation de bouchon en entrée d'agglomération. On aura beau faire une 3^e ou une 4^e voie rapide...

Les investissements, c'est quoi ? Nouvelle gare, nouvelle rame ?

LF. Voie ferrée, infrastructure

Création de voies ferrées.

LF. Oui. Pour dégorger.

Jacques Wiart

La métropole fait appel aux maires, les maires s'engouffrent. Le 30 sous couvert de sécurité et de priorité piétonne a quasiment fait l'unanimité. Sur les 6 communes « récalcitrantes », 5 sont en limites de faisabilité, des communes de moins de 500 habitants, et une commune qui a eu une posture politique : « *c'est la métropole qui fait, je ne suis pas content de l'action de la métropole et je ne rentre pas* ». Mais en gros, il y a unanimité. L'adhésion des non automobilistes est unanime. De fait, la baisse de la vitesse, c'est bon pour les piétons, pour les vélos, pour les riverains, pour tout le monde. La résistance, c'est le respect à la règle : or je vais perdre 18 secondes seulement sur un trajet de 5 km si je parcours un axe 30 ou un axe 50. C'est une mesure complètement subjective.

Même les chauffeurs de bus qui ne respectent pas tous complètement la réglementation nous le disent : on veut une ville avec moins de congestion, avec moins de feux tricolores. Et pas avec des vitesses qu'on n'atteint jamais entre deux arrêts de bus qui font 300 m. Il y a une objection politique de certains, mais il n'y a pas d'objection citoyenne. Tout le monde est pour remettre la voiture à sa place dans une ville où on a des pics de pollution l'été, des pics de pollution l'hiver, des gens qui passent du temps dans les embouteillages, etc.

Question

M. Wiert, vous êtes élu. Il y a un risque politique à faire ce choix ou pas ?

Jacques Wiert

Plutôt que de parler de risque politique, je parlerais d'obligation politique. En tant qu'élu connaissant le bilan sanitaire, les dégâts sanitaires, ne pas agir pour y répondre, en connaissance des solutions, serait irresponsable. Donc, il y a plutôt un risque de ne pas agir, et d'être alors sanctionnés ! En revanche, il y a obligation d'agir à mon sens, et c'est ce que nous faisons. Car nous sommes redevables de résultats devant les électeurs, face aux problèmes posés.

Vous avez le sentiment d'être suivi par la population ?

Jacques Wiert

D'être compris, en tout cas, oui. Après, il y a, comme dans toute société, des luttes, des mouvements divers, des contradictions. On est tous porteurs de contradictions.

Dernière question de monsieur sur les pistes cyclables, notamment les aménagements en périphérie, j'ajoute un élément. Grenoble a une topographie un peu particulière. Je crois que la ville centre est relativement plate, mais dès qu'on va en périphérie, ça grimpe un peu.

Lionel Faure

Non, 95 % de la population vit en terrain plat. Et l'ensemble des territoires denses est plat. En périphérie, dans les quartiers politiques de la ville, on récupère la compétence et on hérite de projets urbains, de projets de ZAC divers et variés. Aujourd'hui, le fait qu'il y ait une gouvernance métropole très forte sur l'espace public fait qu'à travers un guide et à travers une concertation quasiment systématique avec les habitants usagers, les associations d'usagers, le vélo typiquement ne passe plus à la trappe. On doit faire des efforts pour construire un réseau. On doit aussi et surtout – et c'est difficile de faire entendre ça aux élus pour dégager des moyens – améliorer l'existant. Souvent, on a un bon réseau en quantité, mais on doit faire du qualitatif. Là, il y a un champ d'action important, sachant que la première mesure pour mettre les gens sur les vélos et faire des bons aménagements, c'est souvent de contraindre la circulation : dégager de la

place pour faire des belles pistes cyclables ou fermer le transit de certains quartiers parce que finalement, il n'y a pas de magie, il faut prendre de la place pour faire des pistes cyclables, en largeur ou en stationnement.

Intervenante

Mon voisin me faisait remarquer que sur le diapositive, les trottoirs ??? n'étaient pas larges. En fait, ils sont très larges.

Je voulais ajouter que le fait qu'on récupère de l'emprise sur les automobiles, beaucoup de végétalisation, d'îlots de fraîcheur, ce qui prouve bien l'idée que climat-pollution-santé-environnement sont liés.

Question

La thématique de notre matinée, c'est le rapport entre les modes actifs et la santé. C'est un mot que vous n'avez pas utilisé ce matin. Cette problématique de la santé, est-elle intervenue dans vos réflexions, de quelle manière elle a été un levier, un déclencheur, une motivation ? Et comment mesurez-vous les impacts de tout ce que vous faites en termes de santé ?

Jacques Wiart

Dans notre esprit, c'est une motivation numéro 1. Dans l'argumentaire que nous développons, on s'appuie notamment et de manière forte sur le bilan sanitaire de la pollution de l'air liée au trafic motorisé. Pour nous, c'est un défi très clair.

Également, on est très vigilant sur la question de l'impact santé du bruit. On a besoin d'apaiser la ville sur le plan sonore. Il y a un bruit des déplacements motorisés qui est absolument insupportable dans nos villes aujourd'hui. Il y a là un enjeu hyper fort : dans notre agglomération, 2 habitants sur 3 sont exposés aux nuisances sonores.

On soutient tout à fait ce qui a été développé tout à l'heure sur le bénéfice santé de l'activité physique. J'ai en tête 30 minutes d'activité physique par jour, je ne sais pas si c'est toujours d'actualité, mais en tout cas, on utilise souvent cette allégation-santé : si vous faites du vélo quotidiennement pour aller au travail ou dans un autre lieu, au moins 30 minutes, ça sera très bon pour votre santé.

Question

Avez-vous eu ou avez-vous encore une action violente des commerçants - dans ma commune, c'est d'une violence extrême - contre la piétonisation de certaines places ou certains aménagements de l'espace public ?

Jacques Wiart

Oui, on a quand même eu une opposition assez forte d'un grand nombre de commerçants et également de quelques Unions de quartier, notamment en cœur de ville. Notre action était un peu radicale, peut-être un peu trop rapide, mais 6 ans c'est court, et l'urgence d'agir est là ! Est-ce qu'il aurait fallu encore davantage se concerter ? Sans aucun doute. En

même temps, vous voyez comme les délais passent ! C'est une démarche engagée depuis 2015. Les travaux sont en cours et vont se terminer fin 2019. On avait le souhait de mettre en œuvre notre engagement de mandat, donc on était contraint de tenir nos engagements dans ce laps de temps. Il fallait aller relativement vite. Peut-être trop vite. Et sans doute, on ne dialogue jamais assez. Aujourd'hui, par contre, très honnêtement, les commerçants voient que les travaux se terminent, ils voient l'embellissement de la ville, et on est plutôt confiant sur la fin de ce mandat. Et nous sommes dans un dialogue apaisé avec les commerçants, car il est vrai que ceux-ci ont souffert des travaux. Et la fin des travaux est une bonne chose pour eux.

Lionel Faure

Pour compléter sur le débat aujourd'hui, une fois qu'on livre des aménagements, qu'il n'y a plus de retour en arrière possible, un commerce dans une rue piétonne sait qu'il y aura dix fois plus de piétons, c'est acquis. Même sur la ZTL, même si ça prendra 5 ans, il y a des commerces qui vont muter. Le débat, plutôt d'aménagement qui renvoie au SCOT, c'est que les commerçants et le lobbying des commerçants du centre ville se battent pour qu'il n'y ait aucune implantation de grandes surfaces en périphérie. C'est intéressant. Ce n'est plus uniquement le pouvoir, les élus, c'est bien ??? qui dit : il y a des combats, des guerres de bastion pour dire, tu es à 20 km, tu n'auras pas ta grande surface parce que ce n'est pas comme ça qu'on construit une ville des courtes distances.

Question

Pour les actions pédagogiques, je voulais savoir si vous avez contacté, dans votre démarche, les auto-écoles. Elles pourraient toucher les jeunes publics, les jeunes adultes pour changer de comportement lorsqu'ils sont à vélo. Mais aussi contacter les parents qui ont passé leur permis depuis 20, 30, 40 ans, et qui souvent oublient qu'il y a des nouvelles règles. Lorsqu'on fait de la conduite accompagnée, il serait peut-être bon de resensibiliser tout ce public à des nouveaux comportements, des nouveaux usages de la voirie, et profiter du levier des auto-écoles.

Jacques Wiart

Deux éléments de réponse. Il n'y a pas eu de proximité avec les auto-écoles. Il y a eu des courriers officiels qui informent de la démarche, de l'évolution réglementaire qui diffuse le code de la rue grenoblois (qui ne tord pas le code de la route à la sauce grenobloise). Malgré tout, ils ont reçu l'information. On a spécifiquement, en partie cofinancée et cogérée par la métropole, une auto-école sociale et solidaire, gérée par une plateforme mobilité, où on est sur de l'apprentissage de la mobilité, dont la finalité pour certains travailleurs primo-arrivants ou en difficulté sociale, c'est le permis de conduire. Mais on se rend compte qu'à la fin, il n'y en a qu'un quart qui passe le permis de conduire, parce qu'on leur a appris à faire du vélo, à utiliser les transports en commun. Et je leur ai bassiné

pendant deux heures ce qu'est le code de la rue. On aimerait quelque part que le contexte national du savoir pédaler, quelque chose qu'on a porté fortement, soit aussi au niveau des adultes. C'est vrai qu'il y a une problématique de pourquoi je me déplace, avec quoi. Il y a beaucoup d'usagers habitants qui organisent leur vie autour de la voiture et pas l'inverse. C'est un peu le problème malgré tout.

Intervenant

Par rapport à votre intervention sur la santé au niveau de Grenoble, si les organisateurs ont voulu faire venir la ville de Grenoble et la métropole de Grenoble, c'est parce qu'on est sur les conditions préalables. Comme le soulignait Christian, c'est le 30 km/h et des espaces publics qui sont au centre de la démarche, qui permettent le bien-être. On est sur les conditions préalables pour ensuite pouvoir marcher vers du vélo. Donc, on est complètement dans le sujet.

Intervenante

J'ai remarqué dans une diapo qu'il y avait encore 78 % de part modale voiture en centre ville.

Pas en centre ville. 50 communes et 500 000 habitants

Sur l'ensemble. Sur des trajets de moins de 5 km.

Données 2010. On exclut la marche, sinon le chiffre est beaucoup plus faible. De 1 à 5 km.

Je superpose ça avec ce qu'on constate sur Dijon où il y a deux tiers des gens qui prennent encore leur voiture pour faire moins de 3 km au centre ville. Quand je vois l'importance des engagements en termes de politique publique - et vous l'avez très bien décrit pour Grenoble, on peut superposer aussi pour Dijon et la métropole - on doit mesurer encore le taux d'effort, ce qu'il faut faire pour convaincre. Et ce n'est pas forcément en termes d'argent public qu'en termes de communication, d'exemplarité. Ça rejoint ce qu'on a évoqué sur les quartiers politique de la ville. Si on veut des mutations, c'est aussi comment on fait changer les représentations mentales et culturelles par rapport à comment se déplacer. Je pense que l'exemplarité des élus ou des gens qui comptent dans la cité, les voir se déplacer autrement - à pied, en vélo et en tout cas pas en voiture - ça peut aussi diffuser et changer les représentations mentales par rapport à comment on est dans la ville. En termes de politique publique, ce n'est pas grand-chose en investissement. On a parlé de milliards pour le RER. Et je n'oppose pas les deux. Pourquoi j'insiste là-dessus ? Parce qu'on est dans une société globale où l'individualisme est aussi au cœur des politiques publiques. On pourrait avoir des discours très rationnelles par rapport aux politiques publiques, si la personne en face dit : j'en ai rien à faire de tout ce que vous faites, ce qui compte, c'est

mon confort et de faire comme ci comme ça... Dans le prochain mandat, je pense que c'est ce à quoi on va être confronté en termes de santé, de déplacement et d'urbanisme.

Question

Je suis étudiant en master. Avez-vous réalisé des enquêtes de satisfaction auprès des usagers et des utilisateurs des pistes cyclables ? Est-ce que vous n'avez pas l'impression d'avoir imposé plutôt que donner le choix aux utilisateurs, en retirant les avantages de l'automobile en faveur du vélo ? Est-ce que le type de mobilité ne devrait pas être un choix plus que quelque chose d'imposé ?

Lionel Faure

Sur les aménagements en vélo, les associations connaissent le sujet mieux que moi. Il y a un baromètre du club des villes et territoires cyclables, que désormais, tout citoyen dans sa collectivité peut remplir.

Le taux de satisfaction, on le verra sur Grenoble, périphérie et sur toute la France. On était déjà, en taux de réponse, les premiers lors du dernier baromètre de l'année dernière ou d'il y a deux ans.

Sur le choix du vélo, c'est juste un rééquilibrage. On a passé des millions et des millions (des milliards au total) faire 30 ans de tramway. Aujourd'hui, on se dit qu'il y a une soutenabilité du tramway qui fait qu'on a beau investir, ça ne rapporte plus. Le vélo, c'est juste un potentiel de report modal : si on arrive à 15 %, ce n'est pas magique par rapport à toutes les villes européennes qui sont à 20, 25, 30 %, voire certaines villes américaines ou italiennes. C'est juste un rééquilibrage et une sobriété.

Emmanuel

Je crois qu'on ne peut pas opposer les transports publics et le vélo. La ligne E qui a été inaugurée il y a 4 ans, en 15 mois, c'est 80 % d'usagers en plus dans le tram. Ensuite, il faut quand même rappeler que dans les 2,2 milliards, il y a plus de 500 millions pour la route à Grenoble. Ce n'est pas du fait de la collectivité locale, mais quand même.

Jacques Wiart

Quand on parle de PDU, tous les modes sont légitimes, la voiture existe aussi. On est très clair dans le discours vis-à-vis des habitants, il ne s'agit pas d'interdire la voiture. Ce n'est pas une question d'interdiction ou de « faire la chasse à la voiture ». La chasse n'est pas dans nos valeurs en tant que majorité écologiste ! Tous les modes sont légitimes. Plutôt que d'obligation, on parle d'incitation et de donner les moyens au choix. Beaucoup d'habitants nous disent : on voudrait bien faire autrement que d'aller en voiture, mais on n'a pas le choix. C'est ça qui est embêtant, justement ! Notre politique, notre stratégie consiste à donner le choix de faire autrement que d'être obligé d'emprunter la voiture.