

## ASPECTS GENERAUX

Chef-lieu du département de l'Isère, la Ville de Grenoble s'est développée dans une cuvette alluvionnaire entourée de montagnes. On y dénombre 150 000 habitants (400 000 dans l'agglomération). Grenoble est une des plus importantes villes de France pour la recherche. Ainsi, on y trouve trois universités et six écoles nationales d'ingénieur. Pionnière des technopôles en France, elle a su attirer ou garder de grandes entreprises telles que Cap-Gemini-Sogéti, Thomson, Bull, Hewlett-Packard.

La ville est bien reliée à la capitale, avec l'autoroute vers Paris via Lyon, une liaison TGV et un aéroport (400 000 passagers en 1989). Toutefois, la proximité des villes de Lyon, Chambéry et Annecy est une source de concurrence.



## POLITIQUE GLOBALE DES DEPLACEMENTS

La position géographique de Grenoble (la ville est située dans une cuvette) est un atout pour le développement du vélo. En effet, Grenoble est une des villes les plus plates de France, à une altitude peu élevée (210 m) et avec de bonnes conditions climatiques. Ainsi, le vélo y a toujours occupé une part non négligeable dans l'ensemble des déplacements. Cependant, une diminution du nombre des déplacements effectués en vélo depuis les années 70 a été mise en évidence par les enquêtes ménages.

Les premiers aménagements en faveur du vélo à Grenoble remontent au milieu des années 70 et sont intervenus pour deux raisons :

- une prise de conscience grandissante face au thème de l'environnement qui a abouti à un courant politique revendiquant des modes de déplacement alternatifs,
- la crise pétrolière qui a amené l'Etat à promouvoir par des financements les modes de déplacement économes en énergie.

Les aménagements réalisés durant cette période sont tous des aménagements lourds de type pistes cyclables en site propre. La suite n'a vu le jour qu'à la fin des années 80, avec une nouvelle réflexion qui a abouti à l'adhésion de la Ville au Club des Villes Cyclables en 1989 et à l'organisation de son cinquième congrès à l'automne 1993.

# EXPERIENCE DE GRENOBLE (FR)

## Planification

L'objectif de la Municipalité en terme de déplacements est de favoriser les modes doux, à savoir la marche, le vélo et les transports publics.

Dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 1996-2000, un budget de près de 305 000 € par an était prévu pour financer des aménagements cyclables et redonner au vélo sa place en tant que moyen de transport. Ledit plan n'est plus d'actualité depuis qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2000, la Communauté d'Agglomération « Grenoble Alpes Métropole » (la METRO) a pris en charge la compétence de maîtrise d'ouvrage des aménagements d'itinéraires cyclables d'intérêt d'agglomération, avec l'ambition d'achever un réseau cyclable continu et cohérent dans un délai de quatre ans en y consacrant un budget de presque 23 millions €. La Ville de Grenoble continuera néanmoins de se doter d'un budget vélo pour entretenir et rénover les aménagements cyclables anciens datant des années 70.

La réflexion est globale et prend par ailleurs en compte la réduction de la circulation et de la vitesse en ville, le développement des autres modes alternatifs à la voiture, l'organisation de l'intermodalité et la bonne gestion du stationnement.

De son côté, le Syndicat Mixte des Transports en Commun a, dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU), fixé comme objectif une baisse de la part modale de la voiture d'ici 2010. Parallèlement, une forte hausse de la part des déplacements en transports publics est recherchée ainsi qu'une reconquête et une consolidation des déplacements cyclistes et piétons.

## Aménagements / mesures en faveur du vélo

Divers types d'aménagements constituent le réseau cyclable de Grenoble : pistes cyclables, bandes cyclables, aménagements mixtes piétons/vélos, aménagements mixtes bus/vélos et contre-allées.

Les aménagements mixtes piétons/vélos sont de deux sortes :

- les aires piétonnes, dont les premières ont été créées au milieu des années 70 et où les vélos sont depuis autorisés à circuler,
- les trottoirs mixtes avec marquage des affectations des voies au sol.

L'aménagement de contre-allées a vu le jour le long des grands axes de circulation. Il s'agit de voiries étroites parallèles à des axes importants (2 fois 2 ou 3 voies). La vitesse y est limitée à 30 km/h, elles sont ouvertes à la circulation de desserte et les voitures peuvent y stationner. Les vélos sont alors interdits de circulation sur la voirie principale. Ces contre-allées existent à deux endroits :

- le long des grands boulevards traversant Grenoble d'est en ouest,
- le long de la N 75 traversant Grenoble du nord au sud.

Dans ce second cas, elles sont aménagées de telle sorte que les voitures sont obligées de passer sur la voie principale à chaque carrefour.

Un plan de jalonnement a été élaboré en 1993, dans le but de proposer aux cyclistes des itinéraires si non aménagés en tout cas continus. Une signalétique particulière a été adoptée, pour être bien vue des cyclistes et rappeler aux automobilistes la présence de cyclistes. Les itinéraires jalonnés relient les principaux accès de la commune au centre ville.

L'encouragement des déplacements à vélo passe également par une offre de stationnement sûre pour les vélos. Dans ce but, 200 arceaux sont implantés chaque année sur l'espace public communal. On dénombrait ainsi 1 200 places réparties sur 160 sites en 2000. Pour ce qui est des emplacements pour vélos dans les lieux privés, le Plan d'Occupation des Sols prévoit la création obligatoire d'un garage à vélos pour toute nouvelle construction.

## Aménagements cyclables à Grenoble



Bande cyclable à contresens de circulation



Bande cyclable dans le sens de circulation



Bande cyclable débouchant sur un sas au carrefour circulation



Piste cyclable mono directionnelle dans le sens de



Piste cyclable mono directionnelle à contresens de circulation



Piste cyclable mono directionnelle dans le sens de

### Le VéloParc Gare

Depuis janvier 1999, une structure (le VéloParc Gare) est ouverte à la gare de Grenoble pour offrir un service de consigne aux cyclistes, ainsi qu'un service de location et d'entretien. La gestion et l'animation de la structure est assurée par l'association « Un p'tit vélo dans la tête » dans le cadre d'une convention avec la Ville. La Ville a mis à disposition de l'association un local de 135 m<sup>2</sup>, l'équipement mobilier et bureautique ainsi que les vélos de location. L'association a recruté quatre emplois jeunes pour gérer la structure.

Le transfert modal est favorisé par une telle structure puisque les voyageurs peuvent laisser leur vélo en sécurité (consigne fermée et gardée) et le récupérer à la descente du train. Pour ceux qui n'ont pas de vélo, le service de location est présent. De plus, le VéloParc Gare est non seulement situé à proximité de la gare ferroviaire mais aussi de la gare routière et d'une importante station de tramway.

Les services proposés au VéloParc Gare sont payants : il faut ainsi compter 0,76 € la journée de consigne, 22,87 € à l'année et 53,36 € à l'année avec un contrat d'entretien.

Les tarifs de location sont les suivants :

- 3,05 € la demi-journée,
- 4,57 € la journée,
- 7,62 € la semaine,
- 15,24 € le mois pour les étudiants,

- Demi-tarif pour les enfants de moins de quatorze ans, les chômeurs et les groupes de plus de dix personnes.



### L'intérieur du VéloParc Gare

Le financement de cette structure a fait l'objet d'un partenariat entre la Ville de Grenoble, la Région Rhône Alpes, la METRO (Communauté d'Agglomération) et la SNCF qui héberge l'activité. Le coût global d'investissement hors matériel de location s'élève à près de 91 500 €.

L'ouverture de cette structure a eu lieu début janvier 1999. Vingt vélos étaient alors proposés en location et 52 vélos pouvaient être accueillis en consigne. A l'été 1999, six vélos enfants avec casque, dix vélos adultes et deux porte-bébés ont été achetés. Dans le même temps, la capacité d'accueil de la consigne a été portée à 88 places.

### Communication et sensibilisation

La Municipalité a fait l'acquisition de 160 vélos de service pour les employés communaux, dont une dizaine a été mis à la disposition de l'Office de Tourisme qui a aménagé des circuits de découverte de la ville à vélo. Par ailleurs, la Municipalité participe à la fête européenne du vélo. Ces différentes actions visent à promouvoir l'utilisation du vélo en ville.

D'autre part, des campagnes d'information sur le vol, la sécurité des cyclistes et sur les itinéraires existants sont menées. Ainsi, dans le cadre d'une campagne de prévention du vol de vélos, un dépliant a été diffusé, donnant quelques chiffres sur les vols de vélos, des recommandations pour le choix des antivols, etc. Un tatouage des vélos a également été proposé. Ce tatouage était gratuit à l'occasion de deux manifestations organisées en 1999 : la fête européenne du vélo et la journée « En ville, sans ma voiture ! ». Désormais, ce service est proposé depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1999 pour 3,81 € au VéloParc Gare.

Un plan des itinéraires cyclables est également édité par la METRO.

Enfin, des prospectus sur la sécurité et les services du VéloParc Gare sont édités par la Ville de Grenoble.



## EVALUATION

Au 1<sup>er</sup> janvier 2000, la Ville de Grenoble comptait 75 km d'aménagements cyclables contre 63 en octobre 1998. Ces 63 km étaient répartis comme suit :

- 18 km de pistes cyclables,
- 32 km de bandes cyclables,
- 8 km d'aménagements mixtes piétons / vélos,
- 11 km d'aménagements mixtes bus / vélos,
- 4 km de contre-allées.

Sur l'ensemble de l'agglomération, 190 km sont aménagés.

Concernant le VéloParc Gare, les premiers résultats sont encourageants :

- 80 contrats annuels de consigne ont été enregistrés, dont 18 avec entretien,
- 88 personnes, demandeuses d'une place en consigne, sont inscrites sur liste d'attente,
- 607 locations d'emplacement à la journée,
- 945 sorties de vélos réparties comme suit :
  - \* 66 locations au mois,
  - \* 90 locations à la semaine,
  - \* 350 locations à la journée,
  - \* 439 locations à la demi-journée.

La politique de promotion du vélo est cependant mise en place depuis trop peu de temps pour que l'on ait suffisamment de recul pour l'évaluer globalement. L'enquête ménages en cours de préparation, qui sera administrée en novembre 2001, devrait permettre de mesurer la portée de cette politique à travers notamment l'évolution de la part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements.

## PERSPECTIVES

Dans le cadre de la première phase de réalisation du Plan de Déplacements Urbains, le linéaire d'aménagements de la Communauté d'agglomération, soit 75 km, pourrait être doublé sur une période de quatre ans.

Un projet d'agrandissement du VéloParc Gare est à l'étude pour une réalisation souhaitée dans le courant de l'année 2001.

Dans l'avenir, d'autres VéloParc pourraient être aménagés à Grenoble et dans l'agglomération.

## POUR ALLER PLUS LOIN

Ville de Grenoble  
Thierry MARSICK  
Services Aménagement Urbain  
Direction Déplacements Accessibilité  
Hôtel de Ville  
BP 1066  
FR-38021 GRENOBLE CEDEX 01  
Tél : +33 (0)4 38 37 22 44  
Fax : +33 (0)4 38 37 22 37  
E-mail : [thierry.marsick@ville-grenoble.fr](mailto:thierry.marsick@ville-grenoble.fr)

Cette fiche de cas a été réalisée par Energie-Cités grâce à la collaboration des responsables de la Ville de GRENOBLE (FR) et au soutien technique et financier de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) – Délégation Régionale Franche-Comté

**ADEME**

