



Extrait du registre des délibérations du Conseil communautaire

## Séance du 19 décembre 2014

Le dix-neuf décembre deux mille quatorze à 10 heures 00, le Conseil de Grenoble-Alpes Métropole s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Christophe FERRARI, Maire de Pont de Claix, Président de la Communauté d'agglomération.

Nombre de conseillers communautaires en exercice au jour de la séance : **124**

Nombre de conseillers communautaires votants (présents et représentés) : **124** de la délibération n°1 à 91, **122** de la n°92 à n°107, **121** de la n°108 à n°110, **119** de la n°111 à n°117.

### Présents Délégués titulaires :

**Bresson** : REBUFFET – **Brié et Angonnes** : BOULEBSOL, CHARVET – **Champ sur Drac**: NIVON, MANTONNIER pouvoir à NIVON de la n°2 à la n°23 et de la n°88 à n°117 – **Champagnier** : CLOTEAU – **Claix** : OCTRU pouvoir à SAINT LEGER de la n°74 à n°117, STRECKER pouvoir à POIRIER de la n°62 à n°117 – **Corenc** : MERMILLOD-BLONDIN pouvoir à QUAIX de la n°58 à n°117, QUAIX – **Domène** : LONGO pouvoir à SAVIN de la n°49 à n°91 puis absente de la n°92 à n°117, SAVIN de la n°1 à n°91 puis absent de la n°92 à n°117 – **Echirolles** : SULLI, LABRIET pouvoir à LEGRAND de la n°20 à la n°56 et de la n°86 à n°117, LEGRAND pouvoir à MONEL de la n°1 à la n°19, MARCHE, MONEL pouvoir à SULLI de la n°20 à n°56 puis pouvoir à TROVERO de la n°106 à n°117, PESQUET pouvoir à DURAND de la n°107 à n°117, JOLLY – **Eybens** : MEGEVAND, BEJAJI – **Fontaine** : TROVERO, DUTRONCY, THOVISTE pouvoir à VERRI de la n°57 à n°85, BALDACCHINO pouvoir à TROVERO de la n°1 à la n°24 – **Gières** : DESSARTS pouvoir de la n°108 à n°117, VERRI pouvoir de la n°86 à n°117 – **Grenoble** : PIOLLE, BERANGER pouvoir à CAZENAVE de la n°40 à n°117, Olivier BERTRAND pouvoir à BEJAJI sur la n°1, BOUILLON pouvoir à MEGEVAND de la n°1 à la n°20, Christine GARNIER, BURBA, BOUZAÏENE pouvoir à MACRET de la n°74 à n°79, CONFESSON, CAPDEPON pouvoir à OUDJAUDI de la n°2 à la n°74, CAZENAVE, CHAMUSSY, CLOUAIRE pouvoir à Olivier BERTRAND de la n°25 à n°117, DATHE, DENOYELLE, JULLIAN pouvoir à MARCHE de la n°57 à n°117, D'ORNANO pouvoir à JOLLY de la n°41 n°117, HABFAST, FRISTOT, JACTAT pouvoir à DATHE de la n°2 à n°20 puis pouvoir à DENOYELLE de la n°40 à n°56, JORDANOV pouvoir à DESSARTS de la n°57 à n°107 puis pouvoir à PUISSAT de la n°108 à n°117, KIRKYACHARIAN, MONGABURU, RAKOSE, SABRI pouvoir à RAKOSE de la n°75 à n°117, SAFAR pouvoir à CARDIN de la n°1 à la n°14 et de la n°41 à n°117, SALAT, BERNARD pouvoir à HABFAST de la n°1 à la n°20, LHEUREUX pouvoir à SABRI sur la n°1, MACRET pouvoir à FRISTOT de la n°112 à n°117 – **Herbeys** : CAUSSE – **Jarrie** : BALESTRIERI, GUERRERO – **La Tronche** : SPINDLER pouvoir à LISSY de la n°1 à la n°19, WOLF – **Le Fontanil-Cornillon** : DE SAINT LEGER, POIRIER pouvoir à DE SAINT LEGER de la n°1 à la n°19 – **Le Gua** : MAYOUSSIER pouvoir à GERBIER sur la n°1 – **Meylan** : CARDIN, PEYRIN pouvoir à GAFSI de la n°48 à la n°117, TARDY pouvoir à PEYRIN de la n°20 à n°119 – **Miribel Lanchâtre** : PUISSAT pouvoir à SALAT de la n°80 à

la n°105 – **Mont Saint Martin** : VILLOUD – **Montchaboud** : FASOLA – **Muriette** : GRILLO pouvoir à LONGO de la n°25 à la n°46 puis pouvoir à VIAL de la n°47 à n°54 – **Notre Dame de Mesage** : TOÏA – **Noyarey** : ROUX pouvoir à SUCHEL de la n°75 à n°117, SUCHEL pouvoir à ROUX de la n°1 à la n°19 – **Poisat** : BURGUN, BUSTOS – **Le Pont de Claix** : FERRARI, DURAND pouvoir à RUBES de la n°80 à n°117 – **Proveysieux** : RAFFIN – **Quaix en Chartreuse** : POULET – **Saint Barthélémy de Séchillienne** : STRAPPAZZON – **Saint Egrève** : BOISSET, HADDAD – **Saint Georges de Commiers** : BONO, GRIMOUD – **Saint Martin d'Hères** : CUPANI pouvoir à BURBA de la n°81 à n°117, OUDJAUDI pouvoir à CAPDEPON de la n°90 à n°117, VEYRET pouvoir à BALDACCHINO de la n°80 à n°117, ZITOUNI, QUEIROS pouvoir à VEYRET de la n°2 à la n°40 puis pouvoir à RUBES de la n°80 à n°117, RUBES, GAFSI – **Saint Martin Le Vinoux** : OLLIVIER, PERINEL – **Saint Paul de Varces** : RICHARD pouvoir à GRILLO de la n°65 à n°117, CURTET de la n°1 à n°108 puis absente de la n°109 à n°117 – **Saint Pierre de Mésage** : MASNADA pouvoir à POULET de la n°80 à n°117 – **Le Sappey en Chartreuse** : ESCARON – **Sarcenas** : LOVERA pouvoir à ESCARON de la n°49 à n°117 – **Sassenage** : COIGNE pouvoir à BRITES de la n°57 à n°110 puis absent de la n°111 à n°117, BRITES de la n°1 à n°110 puis absente de la n°111 à la n°117, BELLE pouvoir à SALAT sur la n°1 puis pouvoir à OLLIVIER de la n°58 à n°117 – **Séchillienne** : PLENET – **Seyssinet Pariset** : BROUZET pouvoir à REPELLIN de la n°26 à n°57 et de la n°77 à n°117, REPELLIN pouvoir à BROUZET de la n°58 à n°69, LISSY – **Seyssins** : MOROTE – **Varces Allières et Risset** : BEJUY, CORBET – **Vaulnaveys Le Bas** : Jean-Marc GAUTHIER pouvoir à CAUSSE de la n°1 à la n°5 et de la n°79 à n°117 – **Vaulnaveys Le Haut** : A. GARNIER, RAVET – **Venon** : GERBIER – **Veurey-Voroize** : JULLIEN pouvoir à VILLOUD sur la n°1 – **Vif** : GENET, VIAL pouvoir à GENET de la n°75 à n°117 – **Vizille** : AUDINOS pouvoir à BIZEC de la n°90 à n°117, BIZEC.

**Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance :**

**Grenoble** : MARTIN pouvoir à Christine GARNIER, PELLAT-FINET pouvoir à CHAMUSSY – **Le Pont de Claix** : GRAND pouvoir à FERRARI – **Seyssins** : HUGELE pouvoir à MOROTE – **Notre Dame de Commiers** : MARRON pouvoir à RAFFIN – **Saint Egrève** : KAMOWSKI pouvoir à HADDAD.

Madame Suzanne DATHE a été nommée secrétaire de séance.

**OBJET : DÉPLACEMENTS** – Délibération-cadre relative à la politique cyclable de Grenoble-Alpes Métropole.

Délibération n°43

Rapporteur : Yann MONGABURU

Mesdames, Messieurs,

## **Préambule**

Depuis la prise de compétence « itinéraires cyclables d'intérêt d'agglomération » en 2000, plus de 40 M€ d'investissements ont été réalisés par la Métro. L'ensemble des actions menées dans ce cadre, à commencer par plus de 70 kilomètres d'aménagements cyclables et la création du service Métrovélo en 2004, ont contribué à la hausse de 43 % des déplacements à vélo entre 2002 et 2010. Les comptages automatiques sur les axes cyclables majeurs font, par ailleurs, état d'une progression de 35% depuis 2009.

L'évaluation de la politique cyclable d'agglomération, conduite en 2011 et conclue par une délibération d'actualisation des enjeux, objectifs et principes le 23 mars 2012, a mis en exergue les nombreux points forts de cette politique et notamment :

- la densité du réseau cyclable dans le cœur de l'agglomération ;
- la pertinence et la praticité des Métrovélos ;
- une intermodalité forte et pensée de manière cohérente ;
- le fort développement des Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) touchant les personnes actives.

Dans le même temps, cette évaluation a aussi identifié des pistes d'amélioration et plus particulièrement :

- comparativement aux villes de référence, les marges de progression en matière de parts modales sont modérées sur les transports en commun et la marche mais encore très élevées sur le vélo. Les trois-quarts des déplacements de 1 à 3 kilomètres sont, en effet, effectués en voiture particulière, sur un territoire favorable aux vélos (ville plate, ville dense, « culture vélo », ... ) ;
- le vélo reste encore un mode de déplacement perçu par certains habitants comme peu attractif et subit un déficit d'image malgré les nombreux atouts, identifiés lors de l'évaluation, qu'il présente (rapide, peu coûteux, synonyme de liberté, bon pour la santé et respectueux de l'environnement...).

Par délibération du 8 juillet 2013, en concertation étroite avec ses partenaires, le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise a acté les grands objectifs et principes d'actions du Plan de Déplacement Urbain (PDU), à commencer par l'ambition de tripler la part modale du vélo d'ici 2030. Parmi ceux-ci, peuvent également être relevées la promotion de l'activité physique par la pratique des modes actifs et la réduction de la gravité des accidents impliquant des modes actifs ainsi que l'amélioration de la qualité de vie dans les centralités urbaines (bruit, pollution, sécurité, qualité des espaces publics) et de l'attractivité du vélo par des actions sur la promotion, les aménagements, le stationnement et les services.

## **Plan d'actions 2015-2020**

L'ambition première de ce plan d'actions réside dans la volonté réaffirmée de tripler la part modale du vélo d'ici 2020.

Mode de déplacement urbain par excellence, le potentiel du vélo à la fois utilitaire, facile, pratique, rapide et économique, n'est plus à démontrer, aussi bien pour l'utilisateur que pour la collectivité. En outre, les contraintes budgétaires nous conduisent aujourd'hui à rechercher une efficacité accrue des politiques publiques métropolitaines dans le cadre de laquelle s'inscrit pleinement cette ambition comme la promotion de ce mode de déplacement peu coûteux. Pour rappel, ramené aux parts modales, le coût social du vélo est quatre fois moins important que le coût social de la voiture ou des transports collectifs et quarante fois inférieur à celui des deux-roues motorisés.

Ce plan d'actions est étroitement lié à l'élaboration PDU de l'agglomération et à la stratégie globale de mobilités à l'échelle de la région urbaine grenobloise. Il s'inscrit ainsi en cohérence avec l'offre multimodale de déplacements, le développement de l'intermodalité avec le réseau structurant de transports en commun, la mise en œuvre d'un plan piéton ainsi que les actions de modération de la place de la voiture (apaisement des vitesses, flux et optimisation du stationnement).

Au regard de la taille et de la morphologie de l'agglomération, un tel plan sera décliné territorialement, autour des principales orientations suivantes, afin de prendre pleinement en considération les spécificités des territoires :

- dans le cœur de l'agglomération : mieux partager les espaces publics au bénéfice des modes actifs de déplacement en croissance et offrir des conditions de stationnements des vélos satisfaisantes ;
- en périphérie : convaincre de nouveaux usagers en mettant la priorité sur la continuité et la qualité des itinéraires vélos, à fortiori considérant le déficit d'attractivité de l'offre en transports collectifs sur certains territoires,
- entre ces territoires : aménager des « autoroutes à vélos » permettant de proposer des temps de parcours attractifs et fiables, notamment sur les flux pendulaires.

Le plan d'actions 2015-2020 proposé se décline autour de quatre volets :

**1. Les aménagements de voiries**, qui visent à répondre au premier frein du développement de la pratique, à savoir le sentiment d'insécurité, et se traduiront, dans le cadre de la transformation en Métropole, par :

- la poursuite d'un schéma structurant d'itinéraires vélos dont l'ossature reposera sur un nouveau concept d'itinéraires majeurs, plus lisibles, ou « autoroutes à vélos » qui feront l'objet d'investissements prioritaires (ouvrages d'art, discontinuités, rénovation, signalisation spécifique...);
- l'étude puis la réalisation, aux regards des opportunités, d'aménagements spécifiques sur le réseau secondaire, en lien avec des projets connexes (ZAC, ZAE, aménagements des lignes Chrono, réfections de chaussée...);
- la réalisation de multiples aménagements de voiries, tout à la fois mineurs et indispensables, dans les pôles de proximités de l'agglomération, afin de développer la pratique du vélo sur les trajets quotidiens de proximité, tout en contribuant à l'apaisement des circulations (zones 30, zones de rencontre, double-sens et cédez-le-passage cyclistes, perméabilités piétons/vélos, aménagements aux abords des écoles...);

- la rédaction partenariale d'un guide de la voirie et des espaces publics métropolitains, favorable aux modes actifs, permettant également d'optimiser les investissements publics et de rationaliser les travaux.

A ce titre, le plan de circulation du PDU en cours d'étude viendra compléter la stratégie multimodale, notamment sur la possibilité d'étendre et mieux coordonner les zones à vitesse modérée et de créer de nouvelles zones piétonnes, en lien avec une stratégie de revitalisation du commerce de proximité.

Par ailleurs, il est à souligner que la transformation en Métropole, confiant à celle-ci l'ensemble des leviers indispensables, représente également l'opportunité d'une plus grande cohérence en faveur :

- de l'entretien des aménagements cyclables (balayage, déneigement, signalisation...);
- de la prise en compte des cycles pendant les chantiers et travaux de voiries ;
- d'un respect accru par les différents usagers de l'espace public du code de la rue, notamment en lien avec les analyses issues de l'observatoire de la sécurité de l'agglomération.

**2. Le stationnement des cycles**, pour lutter contre le vol de vélo, au travers des actions suivantes :

- la pose d'arceaux vélos sur le domaine public en privilégiant l'implantation sur la chaussée pour une meilleure accessibilité et un plus grand respect des piétons, à la fois dans le cœur de l'agglomération mais aussi dans tous les pôles de proximité de la périphérie (établissements scolaires, centres commerciaux, établissements culturels et sportifs...);
- le test puis l'implantation d'un stationnement plus qualitatif, à savoir couvert et éclairé, aux abords de lieux spécifiques accueillant un public nombreux et l'acquisition d'équipements temporaires pour les grands événements, pouvant être mis à disposition des communes comme des partenaires ;
- le développement, dans les pôles d'échanges, de stationnements sécurisés de type consignes automatiques en recherchant des solutions techniques plus économiques ; action dans laquelle s'inscrit la mise en service de la deuxième consigne à Gières, l'extension de la capacité en gare d'Echirolles, le projet de parkings silos du pôle d'échanges multimodal de la gare de Grenoble comme l'implantation de consignes légères dans d'autres pôles à identifier ;
- la définition de modalités d'intervention concernant la problématique du stationnement résidentiel, dans le cœur de l'agglomération mais aussi dans l'habitat collectif ancien de la périphérie, pouvant inclure la recherche d'espaces sécurisés dans les parkings en ouvrage public et privé, l'étude d'un dispositif incitatif de création ou réhabilitation de garages à vélos pour les copropriétés comme l'implantation, après expérimentation, de petits box collectifs sur l'espace public.

**3. Les services vélos** se traduisant par :

- la poursuite du développement de la location longue durée Métrovélo jusqu'à atteindre les objectifs du présent plan d'actions. Celle-ci inclura :
  - l'élargissement de la gamme de vélos adultes et enfant ainsi que des accessoires de qualité ;
  - l'extension de l'offre de vélos pliants ;

- l'expérimentation de Vélos à Assistance Electrique (VAE) ;
  - la constitution d'une réserve permanente destinée à être louée à des groupes cibles (écoles, collèges, touristes, congressistes...) ou lors des pics de pollution ;
  - la mutation des espaces de location libre-service Métrovélobox en consignes individuelles ;
  - la relance d'une campagne de gravage des vélos ;
  - l'implantation de stations de gonflage et petites réparations en libre-service.
- le soutien à la mise en place d'un réseau d'ateliers de réparation dans les quartiers via les structures existantes (MJC, centres sociaux, ...) comme des projets relevant de l'économie sociale et solidaire ;
  - la participation à la structuration et à la dynamisation du marché du vélo d'occasion, notamment en organisant la récupération des vélos déposés en déchetterie ;
  - l'appui à des initiatives innovantes à l'image des coursiers à vélos ou de programmes de recherche sur les VAE.

4. **L'incitation aux changements de comportement** pour convaincre le plus grand nombre. A ce jour, l'action de la Métro s'est pour l'essentiel concentrée autour d'aménagements et du service Métrovélo. L'évaluation mentionnée précédemment a montré que le potentiel de développement du vélo serait démultiplié par une politique de communication et d'animation en faveur des changements de comportements, campagne présentant un excellent rapport entre coût et efficacité. Les actions à mettre en œuvre sont les suivantes :

- le développement d'un plan de promotion et de communication global en faveur du vélo, notamment sur les thèmes de la santé, des loisirs, de la liberté, de la sécurité et du coût, ciblant d'abord et avant tout de nouveaux usagers (seniors, scolaires, femmes...) et impliquant, notamment, les médecins généralistes, l'Education Nationale et les entreprises dans le cadre de leurs PDE ;
- une communication spécifique sur le thème de la sécurité des usagers (code de la rue, angles morts...) ;
- le déploiement d'ambassadeurs du vélo, en lien avec les missions de l'agence Métromobilité ;
- la co-organisation d'un évènement festif et populaire autour du vélo ;
- la mise à disposition d'outils d'information interactifs (plan vélo, calculateur d'itinéraires, infos travaux...).

### **Modalités de mise en œuvre**

Un tel plan d'actions nécessite la mobilisation de moyens techniques et financiers à la hauteur des ambitions affirmées, moyens qui seront recherchés dans le cadre de la refonte de l'organisation métropolitaine à venir comme d'une programmation pluriannuelle de nature à garantir l'atteinte des objectifs fixés.

Celui-ci nécessite aussi et surtout de recueillir dès aujourd'hui, les projets des communes de l'agglomération en la matière, ainsi que l'avis des associations d'habitants notamment, afin de co-construire le schéma structurant cible d'itinéraires vélos au cours du premier semestre 2015.

Dans l'attente de la définition à venir des orientations métropolitaines en la matière, ce plan d'actions verra la création d'une instance de concertation, composée d'un tiers de cyclistes tirés au sort parmi les abonnés au service Métrovélo, d'un tiers d'associations et acteurs du vélo dans l'agglomération (ADTC, P'tit Vélo dans la tête, partenaires privés), d'un tiers de représentants des associations d'habitants par l'intermédiaire de LAHGGLO et de quatre élus. Préfigurant ce que pourrait être un futur comité d'usagers, cette instance aura, dans l'attente des orientations précitées, pour mission :

- d'émettre un avis quant au schéma structurant cible et la priorisation des aménagements ;
- de contribuer à la définition du concept d'« autoroutes à vélos » ;
- de participer à l'élaboration du guide de la voirie et des espaces publics métropolitains.

Sur la base des orientations exposées, il est ainsi proposé de traduire, au cours du premier semestre 2015, ce plan d'actions au travers de la définition :

- d'un schéma directeur des aménagements cyclables 2015-2020, incluant notamment la déclinaison en principes d'aménagements du concept d'« autoroutes à vélo » ;
- d'une stratégie et de priorités opérationnelles sur la voirie et les espaces publics métropolitains, intégrant les logiques d'implantations géographiques (espace public, pôles d'échanges), de dimensionnements et de typologie de stationnements vélos (arceaux, consignes...) ;
- d'un plan d'agglomération des services vélos (location, réparation...) ;
- d'un plan de promotion et de communication global en faveur du vélo, notamment sur les thèmes de la santé, des loisirs, de la liberté, de la sécurité et du coût.

Ce projet de délibération a été examiné par la Commission Mobilités réunie le 28 novembre 2014.

Après en avoir délibéré, le Conseil communautaire :

- fait siennes les orientations de la présente délibération-cadre visant à répondre à l'ambition portée par la future Métropole de tripler la part modale du vélo d'ici 2020 ;
- approuve la création d'une instance de concertation telle que définie.

Contre : 26 (MA, FN)

Pour : 98

Conclusions adoptées.

Pour extrait conforme,

Le Président,

Christophe FERRARI

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 24 décembre 2014.