

## **PROPOSITION 2**

# **RÉÉQUILIBRER L'ESPACE URBAIN AFIN DE RENDRE POSSIBLES TOUS LES USAGES**

**De nouveaux modes de déplacement et de nouveaux comportements amènent de nouveaux usages de l'espace public qui engendrent de nouveaux conflits. Pour faciliter la cohabitation, faut-il hiérarchiser les usages, réglementer et réprimer, agir sur les comportements ou encore aménager le territoire différemment ?**

### **Des injonctions contradictoires dans la ville : permettre de tout faire mais discipliner les usages**

Dans l'espace urbain et dans certains espaces péri-urbains, la marche à pied, les cycles, les deux-roues à moteur et les voitures cohabitent désormais avec de nouveaux usages qui sont passés du statut de loisir à celui d'outils de mobilité : trottinettes, planches à roulettes, vélos à assistance électrique, gyropodes, over-boards et autres EDP (Engins de Déplacement Personnel).

### **La transition énergétique et les pratiques des nouvelles générations ont changé la vision des transports**

L'image du transport collectif est passé du transport des plus modestes (ceux qui ne peuvent acheter de voiture) au transport vertueux sur le plan écologique. Dans le même temps, les jeunes générations se montrent moins attachées à la détention du permis de conduire et changent de mode de déplacement au fil de leurs besoins. Leur rapport à la propriété s'est également modifié. Privilégiant l'usage, ils adoptent de nouvelles pratiques telles le covoiturage, l'autopartage, le recours aux VTC.

### **On ne peut pas partout adapter les espaces publics à tous les modes de déplacement. Dans certains cas, il faut les hiérarchiser.**

Pour faire cohabiter les usages, l'idéal est que chacun ait sa voie réservée. Mais l'espace public ne peut pas être aménagé partout. Lorsque tout le monde est sur la même voie, il faut hiérarchiser. C'est par exemple le principe des « zones de rencontre » avec une vitesse limitée à 20 km et une priorité aux piétons, puis aux deux-roues, puis aux voitures. A Grenoble, où la bataille piétons/cyclistes est largement médiatisée, le piéton est l'utilisateur numéro un de l'espace public pour la municipalité. Mais la priorité municipale, dans l'immédiat, porte sur les aménagements et les services cyclables, pour « mettre un terme – ou tenter de – aux cyclistes sur les trottoirs », tout en visant la multiplication d'un facteur 3 de la part modale du vélo d'ici 2020, et davantage à l'horizon 2030.

### **Réglementation et prévention**

La LOM (loi d'orientation sur les mobilités) prochainement promulguée apportera beaucoup d'éléments de réponse aux conflits d'usage entre les modes de déplacements, qu'ils soient « anciens » ou « nouveaux ». Le Code de la Route devrait lui aussi évoluer. La circulation sur les trottoirs est déjà réglementée : actuellement en France, tout ce qui se déplace à plus de 6 km/h ne peut légalement pas circuler sur les trottoirs. Les vélos et les gyropodes en sont donc clairement exclus puisqu'ils se déplacent plus vite, mais il est difficile de les verbaliser. Sur ce point, la future loi devrait permettre aux communes de trancher. La prévention n'a pour l'instant eu qu'un très faible impact sur les nouveaux conflits d'usage. Les actions (de la sécurité routière mais aussi celles des collectivités, associations, entreprises et PDIE) devront davantage prendre en compte les nouveaux modes de déplacement.

### **Inciter, agir sur les changements de comportements, miser sur le facteur humain**

Des expérimentations multiples ont été mises en place dans d'autres villes et pays. Elles ont pour point commun de miser sur les changements de comportements et sur des usages plus apaisés. Notamment, la gratuité des transports collectifs à Niort, les marquages au sol tels les nudges (USA) incitant à ralentir et les zones tampons autour des passages piétons (Strasbourg, Espagne) ont prouvé leur utilité. A Grenoble, la mise en œuvre des plans vélos par quartier révèle que les usagers, une fois le cadre posé, peuvent trouver ensemble les moyens de discuter ensemble et de circuler de manière apaisée. On note aussi que les comportements changent quand il y a dissonance cognitive, c'est-à-dire lorsque la pratique entre en conflit avec les valeurs, ce qui milite pour des campagnes de sensibilisation et d'information soutenues.

### **Intégrer le partage des mobilités dans l'aménagement du territoire**

La question de la mobilité est devenue décisive sur le fonctionnement du territoire. La hiérarchisation des usages est un acte politique. L'aménagement de voies réservées (par exemple le réseau d'axes structurants pour les vélos Chronovélo) a également un coût qui correspond à la vision du politique et qui engage sa responsabilité. Comment rééquilibrer l'aménagement urbain ? Peut-on atteindre un partage 50/50 alors qu'aujourd'hui la voiture représente 80 % de l'espace, entre chaussée et stationnements ? La question reste ouverte car les espaces urbains existent déjà et se transforment moins vite que les usages... et le temps est long entre prise de décision et fin de travaux.

### **Entre l'urbain et le périurbain, quelle construction d'un territoire plus "durable" au regard des mobilités ?**

Il existe de considérables flux entrants et sortants – notamment pendulaires - entre l'agglomération et sa périphérie. Il ne s'agit pas d'opposer l'urbain et le périurbain, d'autant que, contrairement à d'autres agglomérations, il n'y a pas vraiment d'éviction des classes populaires vers les communes de la périphérie grenobloise, mais les habitants de la périphérie n'ont guère d'autres solutions que de se déplacer en voiture. Bien qu'une « révolution douce » soit à l'œuvre (covoiturage, utilisation du vélo à assistance électrique pour les trajets périurbain/urbain, autopartage, développement du télétravail...), seuls des parkings-relais gratuits et nombreux en entrée d'agglomération semblent constituer une réelle alternative à l'entrée des voitures au centre-ville. L'autre approche, questionnant l'organisation du territoire, est de tendre vers une agglomération polycentrée pour que le centre de Grenoble ne soit pas le lieu de toutes les congestions.

### Faut-il hiérarchiser les modes de déplacement ?

#### **Dominique GRAND, Grenoble à Coeur**

Nous sommes tous des usagers de modes de déplacement et il n'y a pas lieu à hiérarchiser ces modes. Il n'y en a pas un qui soit plus vertueux que les autres, à part la marche à pied que nous avons tous en commun et qui est un mode actif, un mot que je préfère à « doux ». En effet, les modes de transport en eux-mêmes ne sont pas doux ou violents, ce sont les hommes qui le sont. Tous les modes sont donc sur un pied d'égalité. La voiture a vu son apogée sous Pompidou mais depuis une dizaine d'années, toutes les villes font des efforts pour limiter la voiture avec des offres alternatives de transports en commun. Notre association s'est fondée à l'annonce du projet Cœur de Ville /Coeur de Métropole, et pour exprimer un point de vue différent de celui qui semble prédominer dans ce projet, c'est-à-dire bannir la voiture du centre-ville en prétextant d'une piétonnisation établie faite suivant des principes curieux, comme le dirait l'un des membres de l'association, le pharmacien François VIOLLET. Le premier principe est de fermer un axe de circulation important de Grenoble, ville enclavée, alors que les deux axes des boulevards Agutte-Sembat et Gambetta permettaient à Grenoble une descente et une remontée vers le nord. Le Boulevard Agutte-Sembat a été coupé en avril 2017, et depuis cette époque, nous « vivons avec ça ».

#### **Gilles TOURENG, CCTC Corporate**

Quel est votre point de vue sur la cohabitation des usagers et des usages ?

#### **Dominique GRAND, Grenoble à Coeur**

La voirie dans un centre urbain est assez partagée. Il est difficile de la cloisonner. Le passage d'un Chronovélo avec une voie de 4 m de large séparée pose problème, car au centre-ville c'est d'abord la marche à pied qui prévaut, avec un cheminement piéton forcément imprévisible et chaotique. La première séparation est entre les piétons sur le trottoir et les modes mécanisés de transport sur la chaussée. J'ai fait beaucoup de vélo et je constate que la voirie est globalement partagée. Avec l'éducation et la responsabilité de chacun, il faut en faire un usage raisonné, la liberté de chacun s'arrêtant là où commence celle des autres.

#### **Jacques WIART, Ville de Grenoble**

Le piéton est l'utilisateur numéro un de l'espace public, nous sommes très clairs là-dessus dans notre discours. Au-delà de 6 km/h, qui est la vitesse normale du piéton, on est sur la chaussée. De manière très pragmatique, tous les retours qui nous viennent convergent vers la question des « cyclistes sur les trottoirs ». On nous demande de mettre les cyclistes sur la chaussée et des aménagements de sécurité pour les enfants, les personnes âgées, etc. de manière confortable, en favorisant les continuités cyclables. Nous avons enregistré + 10% de pratique cyclable (alors qu'on pourrait être à + 25%) et nous souhaitons la multiplier par 3 d'ici 2020, (ce qui ne sera peut-être pas facile) en prenant exemple sur nos voisins allemands, danois et hollandais.

#### **Dominique GRAND, Grenoble à Coeur**

Tout le monde peut être d'accord sur le fait de préférer travailler à côté de son lieu de vie. Dans un couple où les deux travaillent, et qui, cas fréquent dans la Métropole, peuvent travailler à deux points très distants tout en habitant un 3<sup>e</sup> point, il faut vivre avec cet existant. Ce qui me frappe dans la communication de la Ville c'est qu'elle dit le piéton prioritaire et ne retient comme objectif chiffré que de tripler l'usage du vélo. Où est la priorité au piéton ? Pour ce qui est d'augmenter la part modale du vélo, celle-ci représente 4% au niveau de la Métropole. C'est à cette échelle globale de la Métropole qu'il faudrait développer le vélo. A cette échelle-là, les voiries larges conçues dans les années 60 sont larges et se prêtent mieux au Chronovélo que les voiries de Grenoble-centre.

Et la plus grosse truille que l'on peut avoir en circulant à vélo, c'est sur des routes départementales. C'est là qu'il faudrait travailler en priorité, pas dans le centre de Grenoble. D'autre part, quand on regarde les chiffres des Pays-Bas, on constate une part importante des vélos, mais les piétons ont une part réduite. A Grenoble, c'est sur l'augmentation de la part des piétons que l'effort devrait être mis.

### Education, sensibilisation, prévention... et répression

#### **Thierry VEYRAT, Préfecture de l'Isère**

Les actions de prévention en milieu scolaire, notamment, sont orientées davantage sur l'éducation à la sécurité routière que sur la sécurité de tous les nouveaux modes de déplacements. La cohabitation des usages et des usagers est une préoccupation sur Grenoble et ailleurs ; les engins de déplacement personnel (EDP), trottinettes, gyropodes et autres hoverboards créent des conflits. La LOM (loi d'orientation sur les mobilités) qui va prochainement être promulguée nous apportera beaucoup d'éléments de réponse, tandis que le Code de la Route va lui aussi évoluer. On constate en effet qu'entre tous les modes de déplacements tout ne se passe pas très bien et que l'action de prévention représente epsilon par rapport aux situations constatées.

(...) Deux évolutions : les entreprises, en fonction de leur taille, ont l'obligation depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 de mettre en place un plan mobilité, (loi sur la transition énergétique pour la croissance verte) et de réaliser un plan d'actions qui peut se décliner notamment par le développement du télétravail. Par ailleurs, dans certains secteurs urbains aménagés les collectivités ont la possibilité de mettre en place des zones de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h) qui permettent la cohabitation de différents modes de déplacements sur l'espace, en donnant la priorité aux piétons.

#### **Gilles TOURENG, CCTC Corporate**

Mais le code de bonne conduite des usagers, c'est plus que des usages. Comment fait-on pour rendre intelligent le fonctionnement d'un vélo par rapport à celui d'un gyropode ?

#### **Thierry VEYRAT, Préfecture de l'Isère**

Nous réalisons en direction des cyclistes des actions de sensibilisation sur le respect du Code de la Route et notamment sur les distracteurs. D'autres actions, en accord avec le procureur de la République constituent une alternative aux poursuites : c'est à dire que le cycliste auteur de l'infraction constatée par les forces de l'ordre, a le choix entre payer l'amende ou participer à un atelier pédagogique. La vidéo-verbalisation qui va être mise en œuvre prochainement permettra de verbaliser sans interception

certaines infractions (distracteurs, ceinture de sécurité, circulation en sens interdit, non-respect de la priorité de passage du piéton...), et constituera une épée de Damoclès pour les usagers. Mais dans le cadre du PDCR (Plan Départemental de Contrôles Routiers) les actions de répression classiques demeurent d'actualité.

Il existe un continuum d'éducatif entre l'école primaire, le collège et le lycée (APER – ASSR1 – ASSR2). L'Education Nationale joue son rôle et la Préfecture anime un réseau de bénévoles missionnés sur des opérations de prévention. Il faut sensibiliser mais il faut aussi que cette sensibilisation évolue en intégrant les nouveaux moyens de déplacement.

(...) Réglementation - éducation dès le plus jeune âge et tout au long de la vie et répression nécessaire. Et plus nombreux seront les cyclistes, moins d'accidents seront constatés, il est démontré, qu'un rapport de force s'établi et que l'automobiliste contraint et forcé devient plus respectueux.

#### **David LAINÉ, TRANSDEV**

La loi dit que le trottoir doit être réservé aux déplacements d'une vitesse inférieure à 6 km/h. Mais doit-on réserver le trottoir aux piétons uniquement ? Le dépassement du 6 km/h est difficile à verbaliser.

#### **Thierry VEYRAT, Préfecture de l'Isère**

Il est prévu dans le projet de loi de donner compétence aux communes pour trancher.

#### **Jean-Benoît CARREAU, CitElec**

Et concernant la prévention ?

#### **Thierry VEYRAT, Préfecture de l'Isère**

Nous gérons le PDASR, Plan départemental d'actions de sécurité routière. Chaque année, le Directeur de cabinet, chef de projet sécurité routière lance un appel à projets en direction de toutes les structures souhaitant réaliser une action de prévention. Les établissements scolaires, écoles primaires, collèges, lycées, centres d'apprentissage, Université Grenoble Alpes constituent le socle de ces demandes. Il est en effet essentiel d'éduquer les générations futures. Mais d'autres structures ; collectivités, associations, entreprises se mobilisent également pour sensibiliser leurs salariés aux risques routiers.

### **Conscience individuelle et prise en compte du facteur humain**

#### **Gilles TOURENG, CCTC Corporate**

Jean-Benoît Carreau pose la question de la conscience individuelle, car il semble que les pouvoirs publics courent derrière.

#### **Thierry VEYRAT, Préfecture de l'Isère**

Sans stigmatiser personne, la difficulté réside dans la capacité de chacun à se mettre à la place de l'autre. (...) Lors d'actions de sensibilisation, on met par exemple un cycliste au poste de conduite d'un bus pour qu'il se rende compte des angles morts.

#### **Philippe AUGER, EP-SCOT**

La psychologue Estelle PRIOR évoque les « nudges » qui incitent les usagers à des comportements plus apaisés.

#### **Estelle PRIOR, Psychologue environnementaliste**

- (...) Les campagnes d'information, de prévention et de sensibilisation :

Pour enrayer certains comportements, des campagnes d'information, de prévention et de sensibilisation sont mises en place. Par exemple, dans le cadre de la Quinzaine Régionale des Usagers Vulnérables, la DRIEA d'Ile-de-France a mené en 2017 une opération de sensibilisation pour réduire l'imprudance des piétons en Ile-de-France. Un simulateur d'impact intégré à un panneau d'affichage, déclenchait un bruit de crissement de pneus dès qu'un piéton traversait au rouge et celui-ci était alors photographié. Sa photo était ensuite diffusée sur ledit panneau avec un message fort : « Ne prenez pas le risque de voir la mort en face. Traversez en respectant les feux de signalisation ». Ainsi, informer, prévenir ou sensibiliser permet de changer les savoirs et les opinions, et éventuellement de provoquer des prises de consciences mais ces effets ont une efficacité limitée dans le temps (Albarracín et al. 2006).

- Anticiper le décalage entre pensée et acte :

Il existe également des mesures incitatives qui peuvent amener l'individu à éviter de réaliser le comportement indésirable. Par exemple, depuis le 1er septembre 2017, la ville de Niort propose un accès gratuit à l'ensemble de son réseau de transport (vélos, bus, ...). Cette gratuité peut être un levier fort pour réduire l'utilisation de la voiture et augmenter l'utilisation des transports en commun. Toutefois, se pose la question des individus utilisant depuis longtemps leur véhicule. Pour illustrer cela, Festinger (1957) explique que chaque individu est à la recherche d'un équilibre interne entre ses cognitions (concordance entre ses actes et ses pensées). Si ce n'est pas le cas, l'individu ressent un malaise psychologique appelé "dissonance cognitive" puisque ses cognitions sont en déséquilibre (pensées et actes contradictoires). Dans cette situation, cela pourrait se traduire par : "je sais qu'il y a nécessité à réduire la consommation d'énergie fossile et qu'un réseau de bus est à ma disposition gratuitement, mais je continue à utiliser ma voiture pour me rendre à 2 km de mon domicile". Ainsi, pour réduire ce malaise, l'individu est amené à changer ses idées ou son comportement, ... Pour précision, ce changement dépend de l'intensité de la dissonance ressentie, mais aussi de l'importance et du nombre de cognitions sollicitées (Weiss et Rateau, 2018). Ainsi, amener un individu à changer un comportement qui soit contraire à ses pensées, peut nuire à sa mise en place ou à son adoption sur le long terme. Favoriser l'émergence de pratiques favorables à la cohabitation des usagers

- L'individu comme acteur du changement :

Il peut être possible d'utiliser des techniques spécifiques qui amènent un changement de comportement durable comme celles issues de la théorie de la communication engageante. Cette théorie permet d'amener l'individu à produire un comportement qu'il n'aurait pas émis spontanément (Joule et Beauvois, 1998), et à croire que cela vient de lui. Simplement, cela revient à obtenir d'un individu un acte préparatoire avant de l'exposer à une argumentation persuasive. Aussi, la cible a-t-elle un double statut : celui de récepteur, mais surtout celui d'acteur. Bon nombre d'actions de communication engageante ont d'ailleurs été mises en place pour enrayer certains comportements néfastes à l'environnement (...).

- Les nudges, outils de prévention situationnelle :

La méthode du nudge encourage les individus à prendre des décisions favorables à l'intérêt général, sans toutefois être prescriptive ou culpabilisante, dans la mesure où l'individu a toujours la possibilité de ne pas les suivre (Thaler et Sunstein, 2008). Le nudge est ainsi incitatif et n'implique aucune sanction, selon Oullier et Saunero (2011). Par exemple, à Chicago pour réduire les accidents sur la voie longeant le lac Michigan, la Lake Shore Drive, les pouvoirs publics ont ajouté des bandes blanches au travers de la route. A

mesure que l'automobiliste progresse sur la voie, les bandes sont de plus en plus proches les unes des autres. Pour une vitesse équivalente, le placement des bandes donne l'illusion à l'automobiliste d'accélérer. Ce dispositif a permis de réduire de 36% le nombre d'accidents sur cette portion de route.

**Jean-Benoît CARREAU, CitElec**

Cela implique que la demande ne peut pas être consensuelle et que cela doit passer par l'éducation dès le plus jeune âge.

**Thierry VEYRAT, Préfecture de l'Isère**

Dès l'école primaire ! Et en termes d'aménagement au sol, on peut citer des expérimentations dans d'autres villes (Strasbourg) ou pays (l'Espagne) avec la matérialisation « d'une zone tampon de sécurité » de part et d'autre des passages pour piétons, qui ont montré une amélioration des comportements des usagers motorisés après la mise en place d'une telle ligne d'effet et, recommandées aujourd'hui par le CEREMA. Depuis le 18 septembre 2018, le conducteur qui refuse de céder le passage à un piéton qui traverse ou manifeste l'intention de traverser s'expose à une amende forfaitaire de 135 € assortie d'un retrait de 6 points du permis de conduire et d'une suspension de permis d'une durée de 3 ans au plus.

**Gilles TOURENG, CCTC Corporate**

Concernant les comportements, on a parlé d'évolution, du rapport à la voiture... la génération d'aujourd'hui n'a pas le rapport à la voiture que nous avons. La sociologie du vélo est elle aussi différente. On a l'impression que rouler à vélo est un acte militant, tandis que la trottinette et le skateboard étaient davantage un « truc d'image ». Comment va-t-on intégrer dans la réflexion cette évolution sociologique ?

**Pierre MERLE, CAUE**

C'est le rapport à la propriété qui a changé. On ne privilégie plus la détention d'un moyen de transport mais la possibilité de l'utiliser. Les cyclistes sont-ils plus "bobos" que les autres ? Je trouve ça un peu caricatural. A Grenoble, on a un tram qui s'arrête beaucoup, et le vélo est de fait le moyen de se déplacer vite. Le rapport au vélo est lié à la contrainte. Il y a par ailleurs un changement de comportement lié à une diffraction entre valeurs et comportements. C'est quand l'écart entre ce qu'on pense et ce qu'on fait est trop grand qu'on s'oblige à changer ses comportements.

**Gilles TOURENG, CCTC Corporate**

Rouler à vélo, c'est donc dire quelque chose ?

**Pierre MERLE, CAUE**

Non, c'est être cohérent.

**David LAINÉ, TRANSDEV**

Pour réduire l'individuel, c'est-à-dire la propriété en centre-ville, l'usage est collectif. Vélo et voiture peuvent être partagés en complément des transports collectifs. On réduit ainsi le nombre de ces outils.

**Jacques WIART, Ville de Grenoble**

Je m'attache toujours à être dans les quartiers. C'est très important, et dans les quartiers, qu'est-ce que vous avez comme propositions ! On ne peut certes pas écouter les difficultés individuelles, car on a le devoir – et ce n'est pas facile – de trancher en faveur de l'intérêt collectif. Je suis preneur de votre remarque mais il faut aussi que les gens s'écoulent entre eux. On organise les plans vélos des quartiers, et on voit ensuite qu'entre eux les gens se régulent.

## Sur la question de l'aménagement du territoire

**Jean-Benoît CARREAU, CitElec**

Dans le film qui a été réalisé sur la sortie du lycée Champollion, les vélos font peur. L'usage du vélo est maintenant une pratique. On ne va pas résoudre le problème de la cohabitation aujourd'hui, mais par l'aménagement de l'espace urbain.

**Jacques WIART, Ville de Grenoble**

Il faut que les aménagements du schéma directeur Chronovélo se concrétisent, mais on commence à peine à voir le début des travaux. Ce qui me désole, ce sont les délais de réalisation. Il faut davantage d'aménagements pour avoir davantage de cyclistes sur la chaussée.

**Jean-Benoît CARREAU, CitElec**

Sur la chaussée, comment vont cohabiter les « non-voitures » sur les espaces réservés ?

**Jacques WIART, Ville de Grenoble**

Le trottoir est clairement réservé aux piétons, car les gyropodes, par exemple, vont à une plus grande vitesse.

**Pierre MERLE, CAUE**

Nous travaillons sur des espaces urbains qui existent déjà et qui se transforment moins vite que les usages même si Grenoble s'est plutôt aménagée après guerre. Peu de choses sont mises en place par les grandes métropoles. On ne peut pas partout adapter les espaces publics à tous les modes de déplacement. Il va falloir choisir les modes principaux. Par ailleurs, la voiture est le mode de déplacement des usagers qui vivent en Oisans ou hors de l'agglomération, mais il y a peu de solutions pour laisser sa voiture hors de l'agglomération. Beaucoup pensent que la mobilité durable et la démobilité (c'est-à-dire, ne pas se rendre dans l'agglomération), nécessitent des parkings-relais gratuits et importants aux abords de l'agglomération. C'est peut-être sur la zone cœur de ville avec piétons et zone de chalandise qu'il faut envisager les choses.

**Gilles TOURENG, CCTC Corporate**

Dans le mouvement des gilets jaunes il y a un peu de ça. C'est l'opposition entre la France périphérique qui n'a pas d'autre choix que de prendre sa voiture et la France des villes qui hésite entre le vélo, le gyropode...

**Philippe AUGER, EP-SCOT**

Les gilets jaunes font brûler les palettes sur les ronds-points et non devant les mairies. La question de la mobilité est devenue décisive sur le fonctionnement du territoire. Avec une métropole qui embauche plus de salariés qu'il n'en existe sur son territoire, et des mouvements inverses, par exemple celui des salariés de STMicroelectronics qui se rendent de la Métropole à Crolles pour travailler, la réponse idéale a toujours été la voiture. Au débat sur l'A480, le débat sur le Chronovélo, les gilets jaunes... (je liste les

conflits actuels qui alimentent notre échange), s'ajoute une question posée à la politique publique qui est : « quel type d'équipement ? » Il y a des injonctions contradictoires dans la ville : permettre de tout faire mais discipliner les usages.

**Jean-Benoît CARREAU, CitElec**

Est-ce un problème éducatif ?

**Philippe AUGER, EP-SCOT**

Ça renvoie au fonctionnement de notre territoire.

**Philippe AUGER, EP-SCOT**

On a aussi le débat sur les 80 km/h qui n'est pas encore tranché. Il faut rendre la vitesse respectable : sur le tronçon Ville-Meylan on a une limitation à 70 km/h alors que la voie est dimensionnée comme une autoroute.

**Thierry VEYRAT, Préfecture de l'Isère**

Selon les experts, c'est à une vitesse de 70 km/h que l'on écoule le plus de flux.

**Gilles TOURENG, CCTC Corporate**

La ville-centre concentre le débat mais à la Métropole, ce sont les petites communes qui pèsent le plus lourd, comment gère-t-on cette schizophrénie ?

**Jacques WIART, Ville de Grenoble**

Je veux souligner l'intérêt du SCoT 2030 et la nécessité d'une agglomération polycentrée pour que le centre de Grenoble ne soit pas le lieu de toutes les congestions. C'est pourquoi le maire de Grenoble Eric Piolle n'est pas le président de la Métropole, il se met en retrait. Les solutions de mobilité dépendent dès aujourd'hui des choix d'aménagement du territoire. Il faut une sorte de générosité territoriale pour qu'il y ait de l'activité sur les communes de Vif, Noyarey... et pour que les gens s'y rendent à vélo.

**Gilles TOURENG, CCTC Corporate**

Cette discussion parle-t-elle à Mme Machin, de Saint-Georges de Commiers ? Comment faites-vous à la Métropole pour gérer ce paradoxe ?

**Jacques WIART, Ville de Grenoble**

Pour cette dame de saint-Georges de Commiers, quelle est la part de déplacements contraints ? Se déplacer pour travailler lui coûte, on en revient aux problèmes de gilets jaunes.

**Gilles TOURENG, CCTC Corporate**

Comment l'urbaniste gère-t-il ce paradoxe ?

**Pierre MERLE, CAUE**

Le fantasme de l'urbanisme, c'est que les usagers suivent les aménagements réalisés alors que c'est l'inverse, ce sont les aménagements qui s'adaptent en réalité aux nouveaux modes de vie. A Grenoble, par rapport à d'autres agglomérations, il n'y a pas vraiment d'éviction des classes populaires vers les communes de la périphérie, au contraire. Ceux qui y habitent ont généralement les moyens de prendre leur voiture. D'ailleurs, les gilets jaunes se concentrent plutôt à la Tour-du-Pin qu'autour de Grenoble. Et il y a une concurrence entre les villes qui veulent chacune augmenter leur population. (...)

**Gilles TOURENG, CCTC Corporate**

Savez-vous mesurer l'impact de la voie de covoiturage sur l'A480 ?

**Thierry VEYRAT, Préfecture de l'Isère**

Vous voulez parler de la future voie ?

**David LAINÉ, TRANSDEV**

L'utilisation des voies réservées pour le covoiturage pose la question de la preuve du covoiturage.

**Jacques WIART, Ville de Grenoble**

Nous sommes choisis en tant qu'élus sur un programme et sur une vision. Et sur la mise en œuvre, il faut éviter l'écueil du caprice individuel pour préparer les décisions en nous appuyant sur les services techniques, le CEREMA, le SCoT, l'AURG... qui documentent la décision. Les usagers habitants et les commerçants doivent éclairer cette vision à long terme. Il y a une responsabilité par rapport à la vision et au coût de l'investissement, qui est par exemple pour le Chronovélo de 3 millions d'euros.

**Dominique GRAND, Grenoble à Coeur**

Nous n'avons pas été écoutés par les décideurs élus locaux en tant qu'usagers. Pas une de nos propositions n'a été entendue. Il faudrait au moins faire un retour d'expérience sur la réalité ; et là il y a des propositions à faire. Quand nous avons annoncé qu'en bouchant une artère de l'agglomération, le flux allait se reporter ailleurs (c'est simplement de la mécanique des fluides, ça s'apparente à l'hydrologie), on nous a rétorqué que le flux allait s'évaporer ! Concrètement, l'INRIX a montré que Grenoble avait rétrogradé au niveau de la congestion et ça se traduit par une augmentation de la pollution. Au moins, s'ils n'écoutent pas les trublions, les élus pourraient courir le risque de se confronter à des constats objectifs.

**Francis PILLOT, retraité d'EDF, Membre du bureau de CitElec**

J'ai un sujet passionnant : la dictature du vélo contre les piétons et les voitures ! Il y a une politique de développement tellement forte en faveur du vélo que j'ai vu se créer des pistes cyclables de 4 m à Meylan, où les vélos vont circuler à toute allure.

**Thierry VEYRAT, Préfecture de l'Isère**

... C'est-à-dire 20 km/h avec des pointes à 25 km/h.

**Francis PILLOT, retraité d'EDF, Membre du bureau de CitElec**

On a peur du vélo, comment maîtrise-t-on tout ça ? On a toujours peur de se faire écraser par un vélo, comme à Amsterdam. Or, il n'y a pas plus transgressif qu'un cycliste alors que moi, gamin, je m'arrêtais au feu quand je roulais à vélo. Faudra-t-il un jour limiter la vitesse des vélos ?

**David LAINÉ, TRANSDEV**

Le vélo était un loisir. Il est devenu tout comme la trottinette un outil de mobilité.

**Thierry VEYRAT, Préfecture de l'Isère**

Les VAE (Vélos avec Assistance Electrique) sont bridés à 25 km/h. Ceux qui roulent à des vitesses supérieures ont été débridés, ce qui est formellement interdit.

**David LAINÉ, TRANSDEV**

Il faut donc des formations, des preuves de vitesse, etc... Là où l'on n'anticipe pas, c'est que l'on crée des pistes cyclables qui sont adaptées aux vélos roulant à 15 km/h mais qui vont accueillir des VAE roulant jusqu'à 45 km/h et des trottinettes à 30 km/h.

**Jean-Benoît CARREAU, CitElec**

L'urbanisme ne suit pas la vitesse d'évolution des usages.

**Thierry VEYRAT, Préfecture de l'Isère**

Il y a deux approches : la même chaussée (on partage la route) ou chacun sa voie.

**Maxime MEYER, SUPRAWAYS**

Les cyclistes sont beaucoup critiqués depuis quelques minutes, mais y a aussi beaucoup de gens qui roulent mal en voiture, pas seulement à vélo. Le problème est le manque de place. Toutes les autres activités se collent sur 20% de la rue, la voiture occupant les 80% restants avec la circulation, les parkings, etc. Il n'y a donc pas de réel partage. Comment sortir la voiture de la ville ? On peut développer les transports en commun mais concrètement ça coûte cher et c'est lent lorsqu'ils s'arrêtent à toutes les stations. Nous préférons tous être dans notre voiture plutôt que dans un transport en commun où on est compressé. Il faut donc développer des transports qui proposent le même niveau de confort. A noter quand même que les mœurs évoluent. Nos enfants, ce sont eux qui changent les pratiques, rouleront moins en voiture que nous le faisons.

**Jacques DUPUY, le Chaînon Manquant**

(...).Grenoble est une ville très plate parfaitement adaptée au vélo. Dans les années 60, j'ai le souvenir de centaines de vélos à attendre à la barrière de train du Cours Berriat ? Adulte, j'ai eu trois vélos successifs que je me suis fait voler en ville faute de garages à vélos. C'est ce qu'il faut créer.

**Philippe AUGER, EP-SCOT**

Il faut rendre possibles tous les usages. La politique publique permet de hiérarchiser ces usages. Cela relève d'un choix collectif et pour réaliser ce choix il faut régler le problème du stockage des voitures avec des parkings de dissuasion.

**Jacques WIART, Ville de Grenoble**

Des vélos sur la chaussée, avec des aménagements.

**Maxime MEYER, SUPRAWAYS**

Trouver les moyens de réduire la voiture au centre-ville mais de manière incitative et en libérant l'espace

**Pierre MERLE, CAUE**

Des parkings-relais gratuits qui constituent une alternative à l'entrée en voiture au centre-ville.

**Dominique GRAND, Grenoble à Coeur**

Permettre à tous d'accéder suivant leurs possibilités au centre-ville de Grenoble car il occupe une fonction centrale dans la métropole. La recommandation : développer les TC et les parkings faisant le relais de la voiture aux TC.

**David LAINÉ, TRANSDEV**

Rééquilibrer l'espace urbain pour de nouvelles mobilités, aller vers un partage 50/50 alors qu'aujourd'hui la voiture représente 80 %. Aller de la propriété vers l'usage, une tendance favorisée par les Maas.