

**Etude Comparative  
Grenoble / Montpellier  
Commerces et Mobilité**

# Rappel des objectifs

- Depuis 2020, conformément à son programme, la Mairie de Montpellier met en place une politique volontariste de développement des déplacements doux (vélos / piétons) et en transports en commun (bus / tramways).
- Vous souhaitez disposer d'éléments de comparaison avec Grenoble, dont le poids démographique (451000 habitants) est proche de la métropole montpelliéraine (457000 habitants), compte une forte population estudiantine et des atouts touristiques (proximité des stations de sports de montagne). Dirigée par un maire écologiste depuis 2013, la métropole grenobloise a fortement appuyée le développement des déplacements décarbonés. Il est donc intéressant d'analyser les évolutions induites par les modifications structurelles des infrastructures de déplacement sur le commerce, pour anticiper l'impact des décisions potentiellement impactantes qui pourraient être mises en œuvre à Montpellier.
- L'objectif de ce dossier est de vous permettre de disposer d'éléments objectifs sur les effets des changements d'habitudes de déplacement :
  - Ont-ils conduit à une baisse de fréquentation du centre-ville ?
  - Se traduisent-ils par une augmentation de la vacance ?
  - Ont-ils provoqué une évolution de l'offre implantée en centre-ville ?
  - Qui sont les acteurs locaux et leur stratégie ?
- **Les données recherchées couvrent la période 2014 /2019 (avant la crise sanitaire) ainsi que la période récente, pour évaluer l'impact des mesures prises pour favoriser les déplacements décarbonés sur le commerce de centre-ville.**

# Synthèse

- **Bilan socio-économique :**

- Points communs : Poids démographique des aires d'influence proches, jeunesse de la population, vie étudiante, appui à la création de start up
- Différences : taille de la ville centre plus faible à Grenoble, niveau de vie plus élevé à Grenoble, nombre d'emplois dans la ville centre plus faible à Grenoble, économie plus tertiaire à Montpellier, plus productive à Grenoble et plus fortement implantée en périphérie. Plus forte utilisation des modes actifs pour aller travailler à Grenoble (près d'un actif sur 3).

- **Bilan commercial :**

- Des périphéries très fortes, mais des projets de créations de centres commerciaux bloqués (ODE à Montpellier, NEYRPIC à Grenoble)
- Un centre-ville grenoblois qui s'appuie sur un tissu de rues commerçantes très développé et un nombre de commerces supérieur à celui de Montpellier. Pas de grand centre commercial de centre-ville. Les grandes enseignes sont regroupées dans l'avenue F. Ploguât.
- Le taux de vacance est plus haut que celui de Montpellier et ne baisse pas. Il est un peu supérieur à la moyenne des grandes villes, mais il ne semble pas avoir augmenté fortement à la suite de la modification du plan de circulation (les rues N°1 étaient déjà piétonnisées)

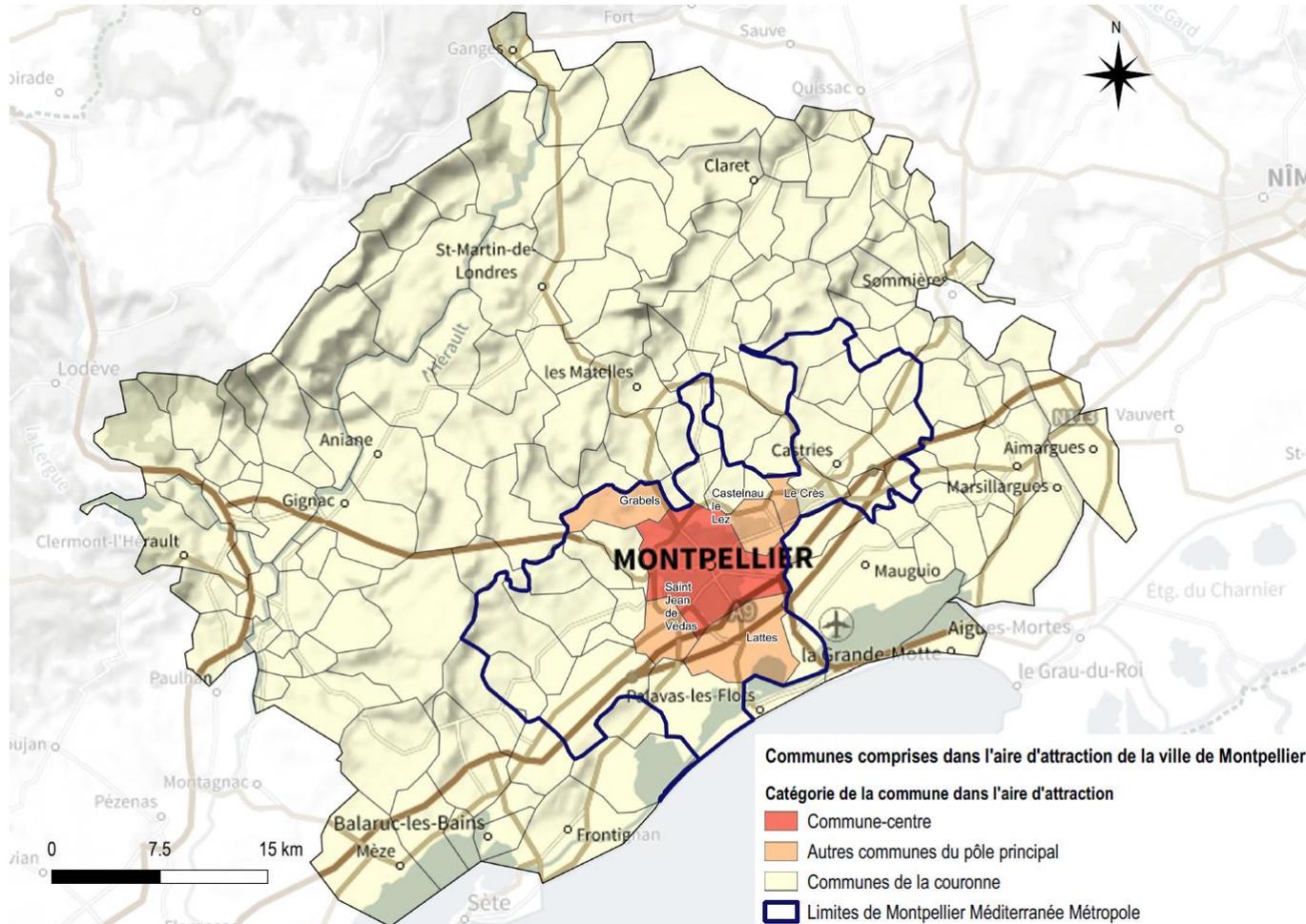
- **Bilan mobilité :**

- Des engagements très forts pour réaliser des aménagements favorables aux mobilités douces se traduisant par le développement des circuits cyclables et la rupture de rues fortement circulées pour imposer le report modal. Forte augmentation des embouteillages.
- Les détracteurs mettent en avant des objectifs irréalistes d'augmentation de la pratique cyclable et la faible utilisation des nouveaux axes libérés pour les vélos et les piétons. L'impact des aménagements n'a pas fait l'objet d'une approche largement diffusée. Elle est portée par une association de commerçants opposés aux modifications brutales du plan de circulation.
- La Ville de Grenoble soutient une association de commerçants du centre-ville favorables à la piétonnisation et aux modes doux. Les mesures favorables au commerce et l'attention qui leur est portée semblent plus développées qu'à Montpellier.

# 1. Principales caractéristiques des 2 zones d'étude

- Indicateurs socio-démographiques
- Repères économiques

# Chiffres clés : Aire d'influence urbaine Montpellier



**Aire d'influence : 161 communes**

787 705 habitants en 2018

12<sup>ème</sup> aire d'influence en France en nombre d'habitants

**Métropole : 31 communes**

481 276 habitants en 2018

**Montpellier : 290 053 habitants en 2018**

**Poids de la ville centre : 37%**

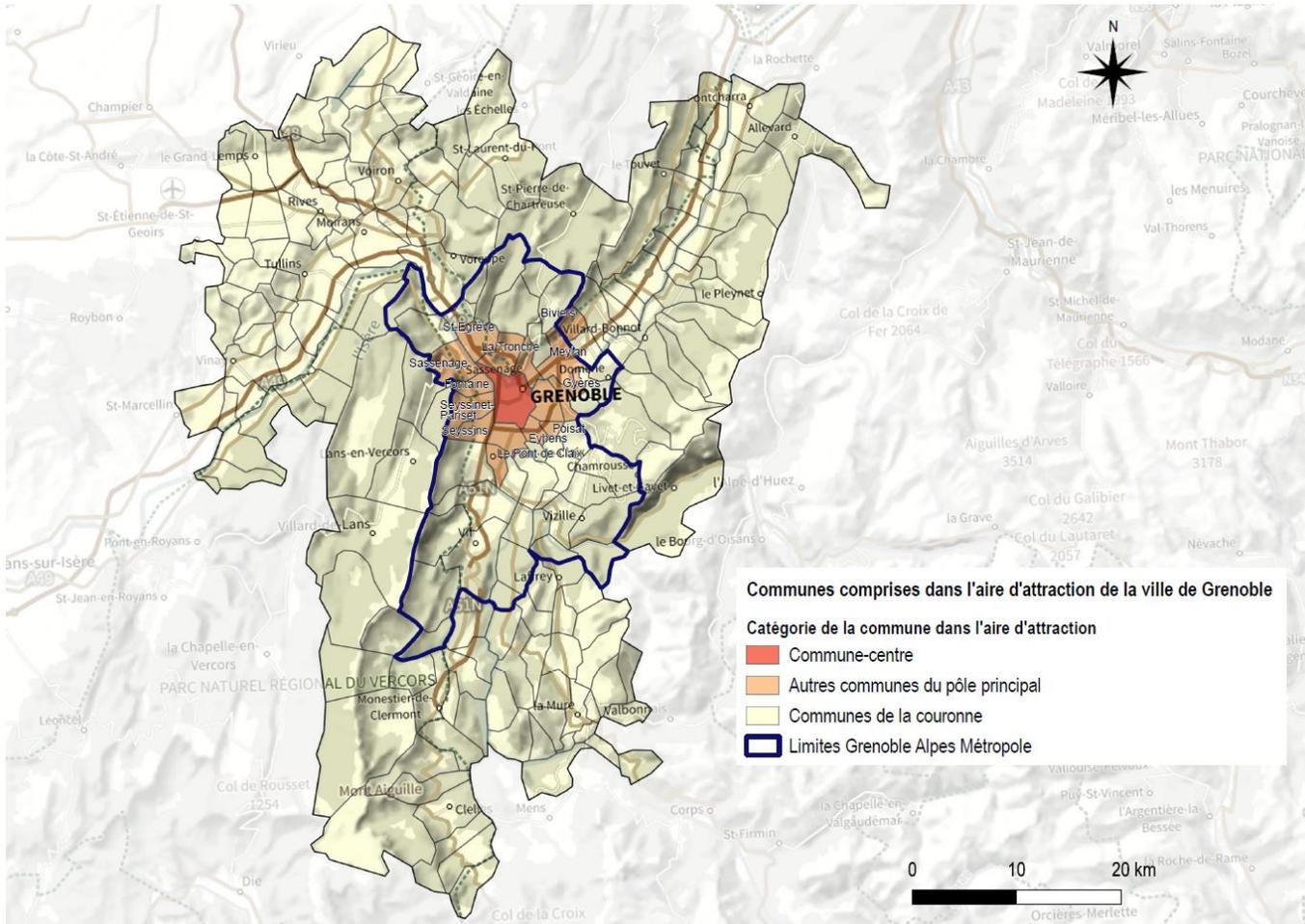
**Dynamisme démographique entre 2008 et 2018 :**

+ 107 000 habitants (Aire d'attraction) +17%

+ 37 055 habitants (Montpellier) + 15%

Croissance due au **solde naturel** (+0,5% par an) et aux **nouveaux arrivants** (+1% par an)

# Chiffres clés : Aire d'influence urbaine Grenoble



**Aire d'influence : 204 communes**  
714 799 habitants en 2018  
14<sup>ème</sup> aire d'influence en France en nombre d'habitants

**Métropole : 49 communes**  
445 059 habitants en 2018

**Grenoble : 157 6580 habitants en 2018**

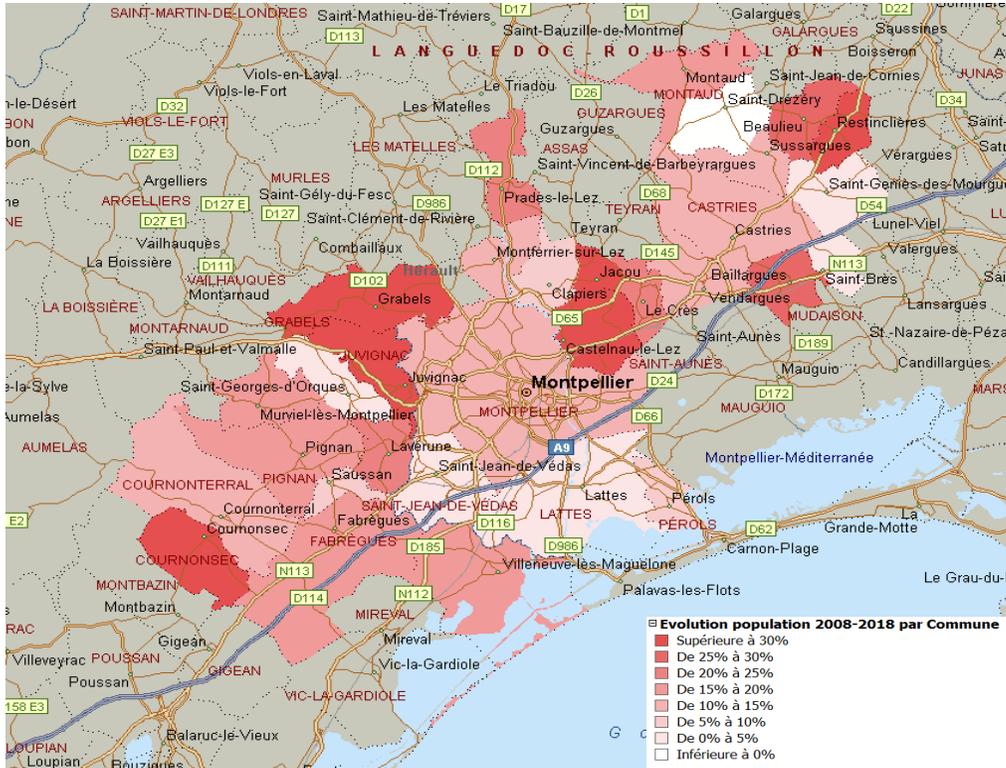
**Poids de la ville centre : 22%**

**Dynamisme démographique entre 2008 et 2018 :**

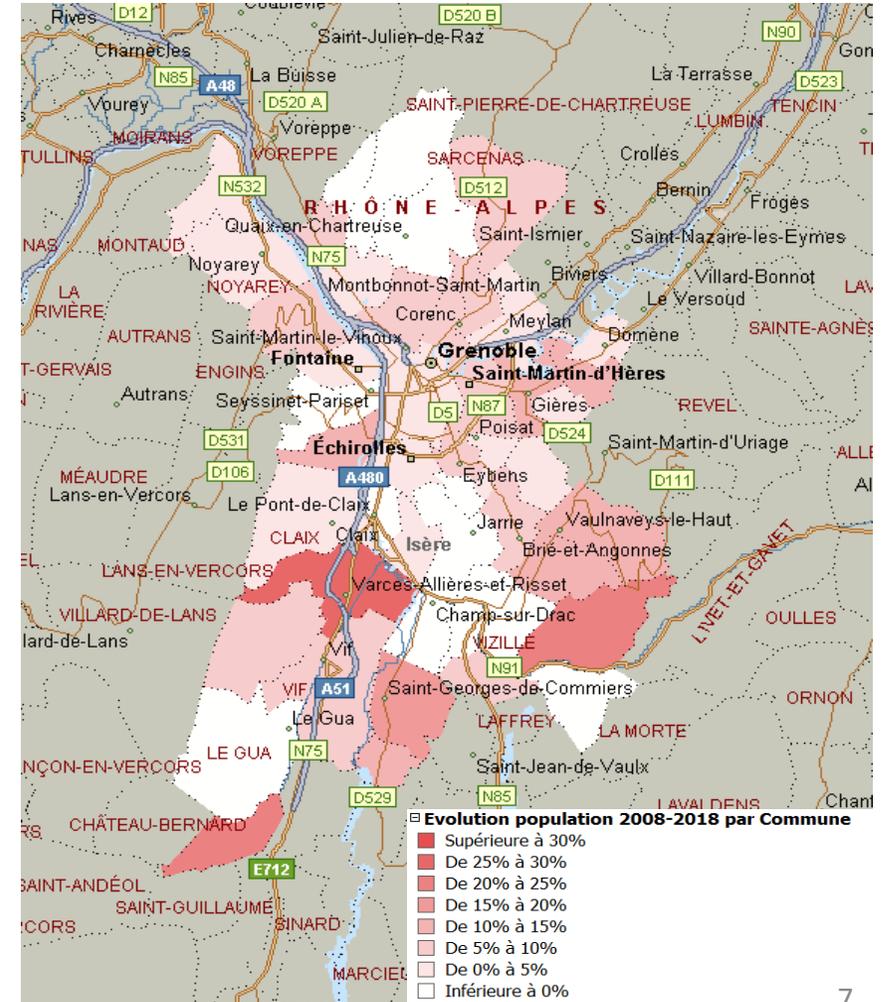
+ 25 750 habitants (Aire d'attraction) +3,7%  
+ 961 habitants (Grenoble) + 0,6%

Croissance due au **solde naturel** (+0,5% par an) mais **solde migratoire négatif** (-0,3% par an)

# Une croissance démographique supérieure dans la métropole montpelliéraine +8000 habitants par an dans la métropole montpelliéraine + 850 habitants par an dans la métropole grenobloise

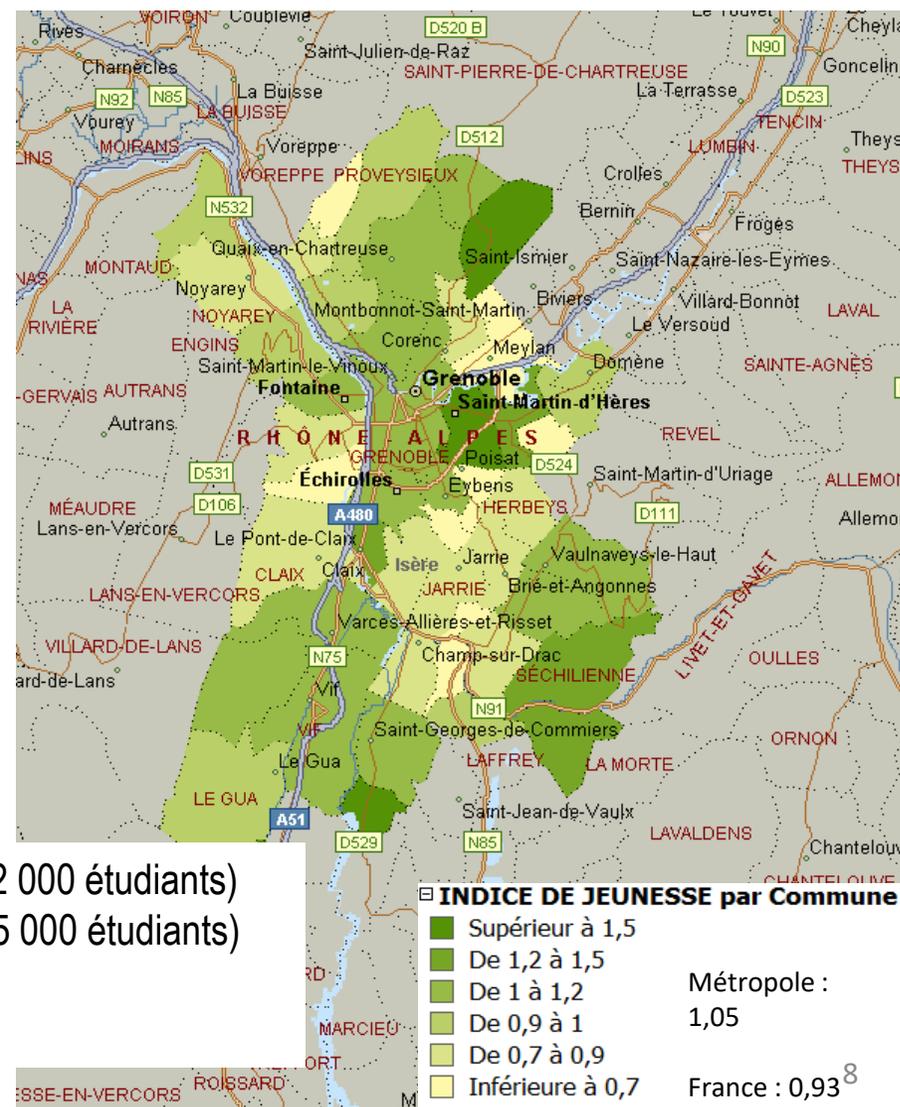
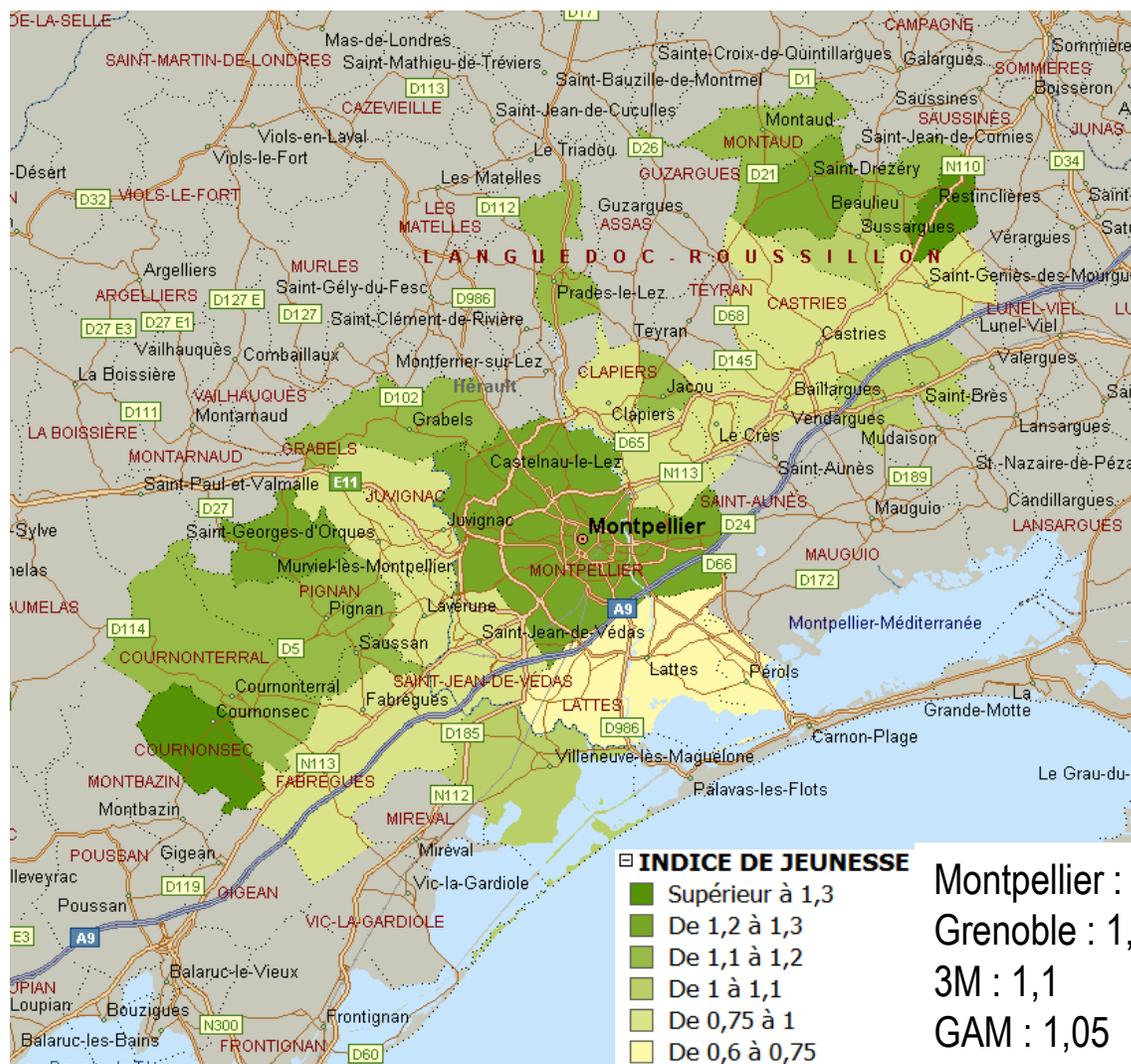


Evolution plus importante dans la métropole montpelliéraine, avec **+ 17,02%** entre 2008 et 2018 contre **+ 6,05%** pour Grenoble-Alpes Métropole.

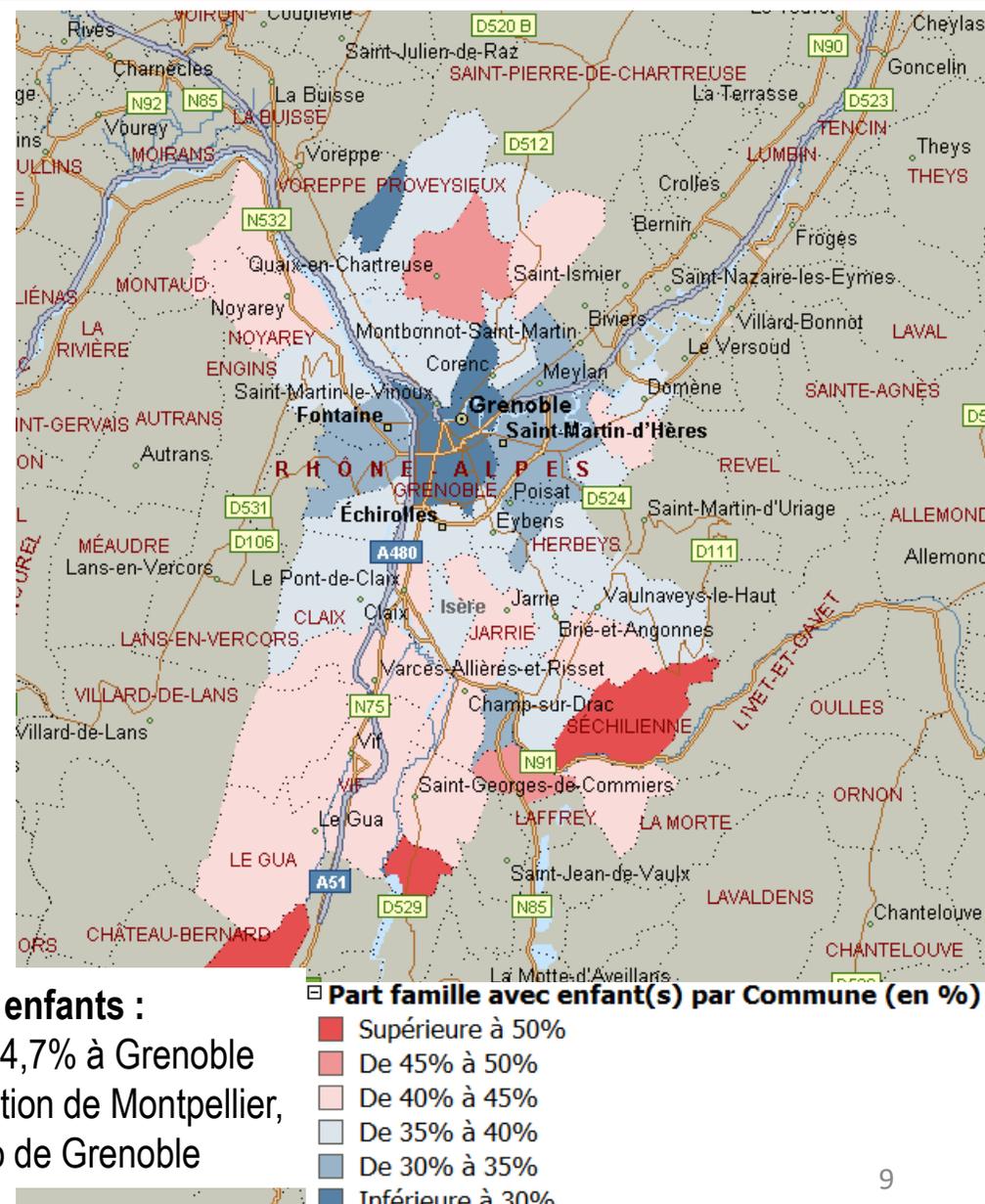
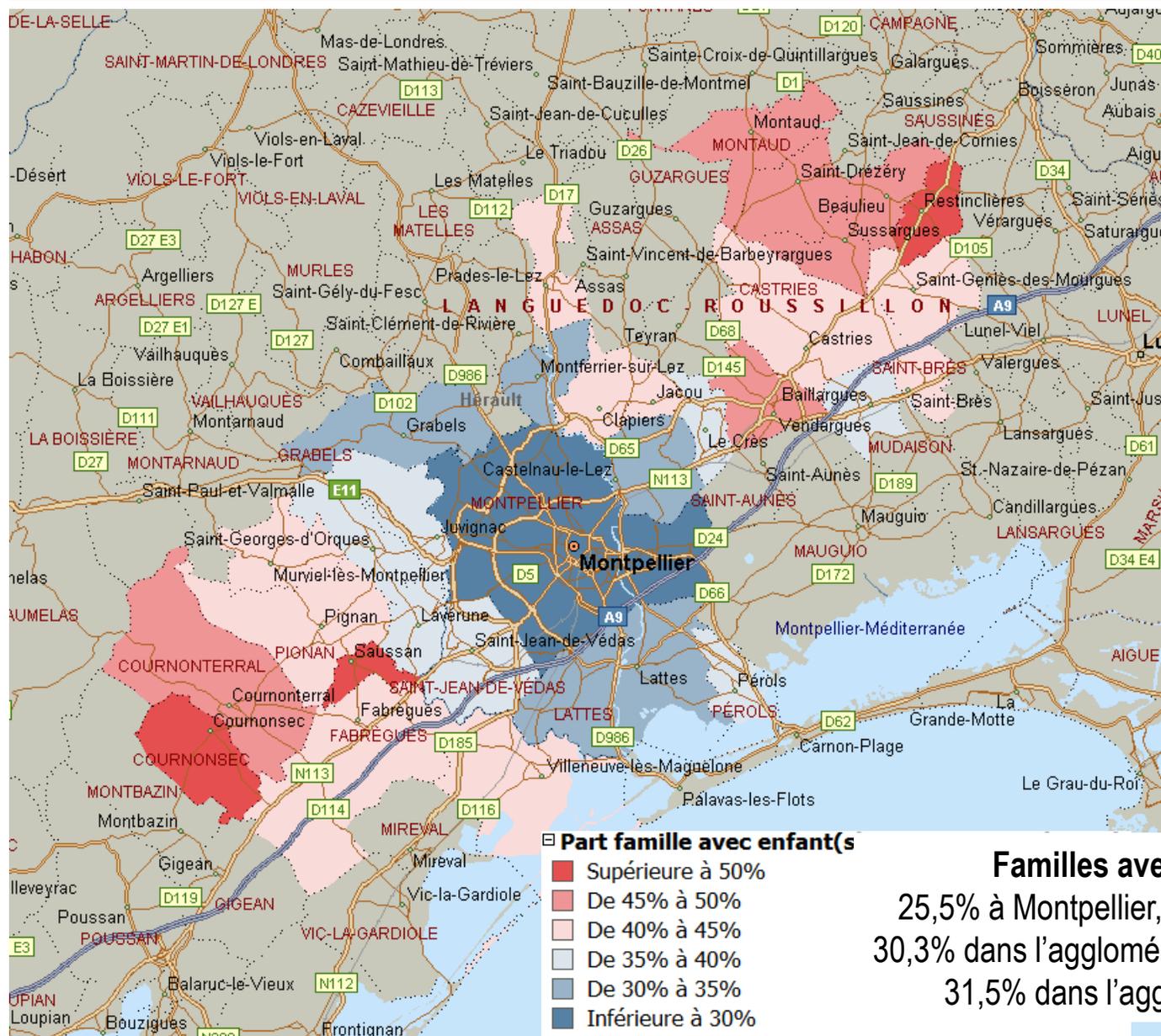


## 2 métropoles « jeunes » avec des indices de jeunesse supérieurs à 1

La proportion des moins de 20 ans est nettement supérieure à Montpellier, grâce aux étudiants

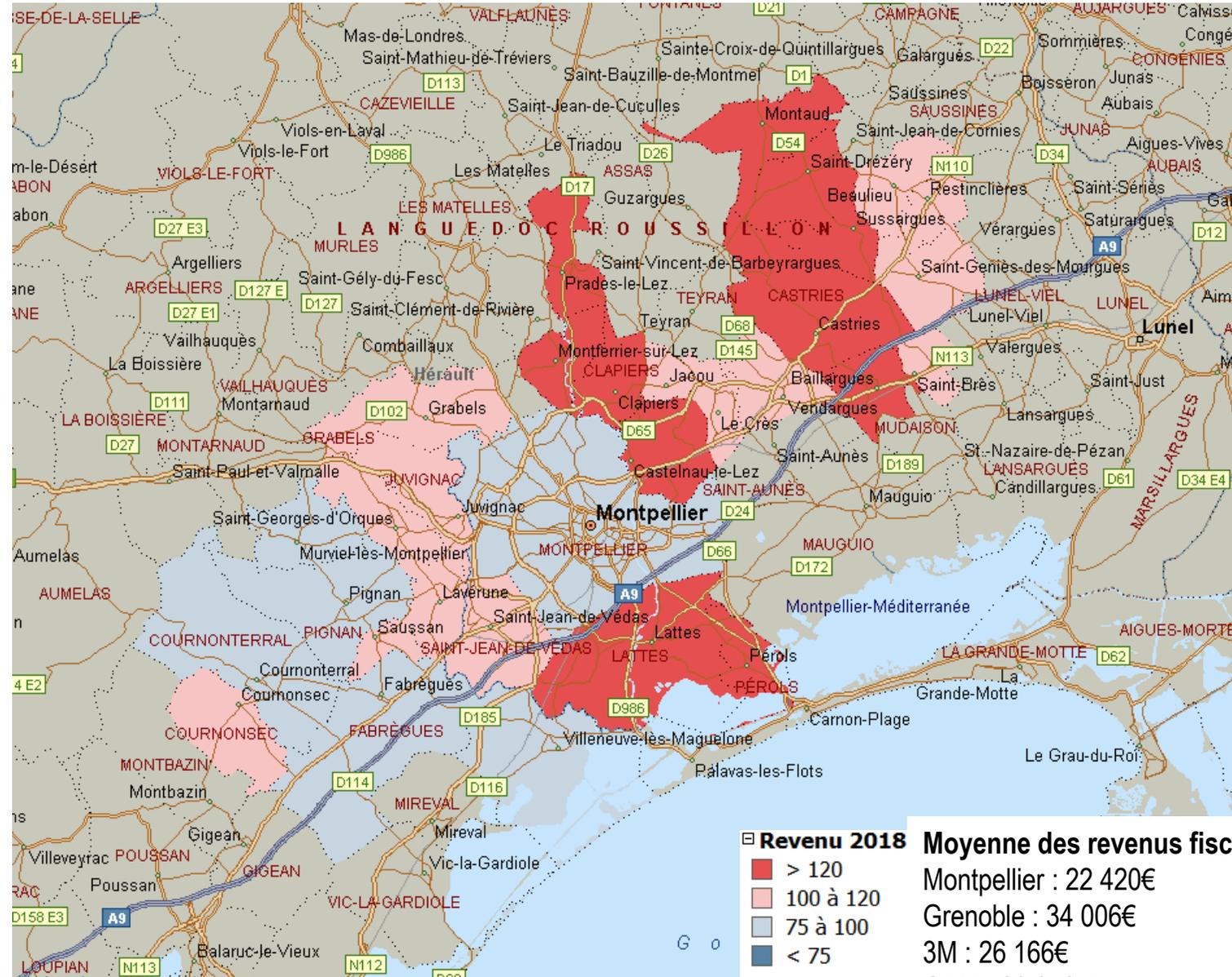


Dans les 2 agglomérations, les familles avec enfants sont mieux représentées en périphérie mais leur part est toujours inférieure à la moyenne nationale (35,5%)



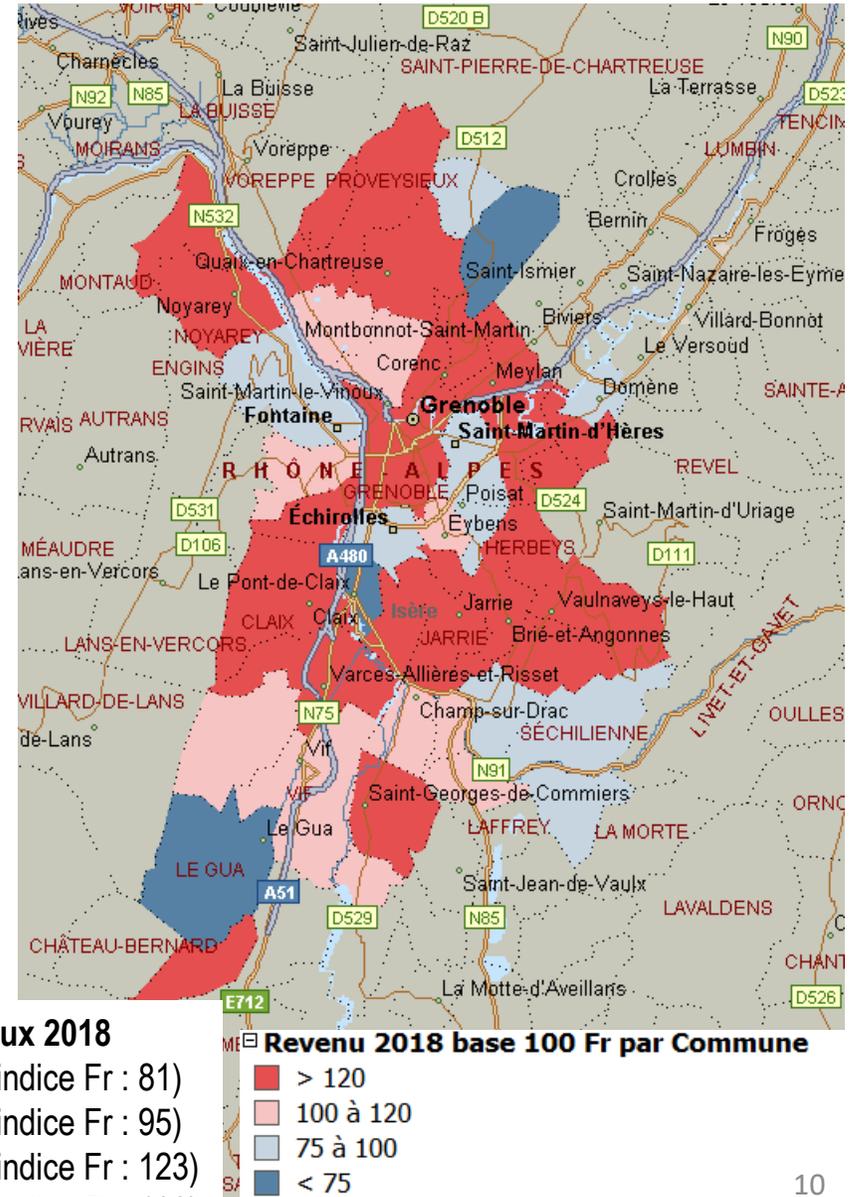
**Familles avec enfants :**  
 25,5% à Montpellier, 24,7% à Grenoble  
 30,3% dans l'agglomération de Montpellier,  
 31,5% dans l'agglomération de Grenoble

# Les revenus des ménages sont nettement plus élevés dans la métropole grenobloise et surtout à Grenoble même !



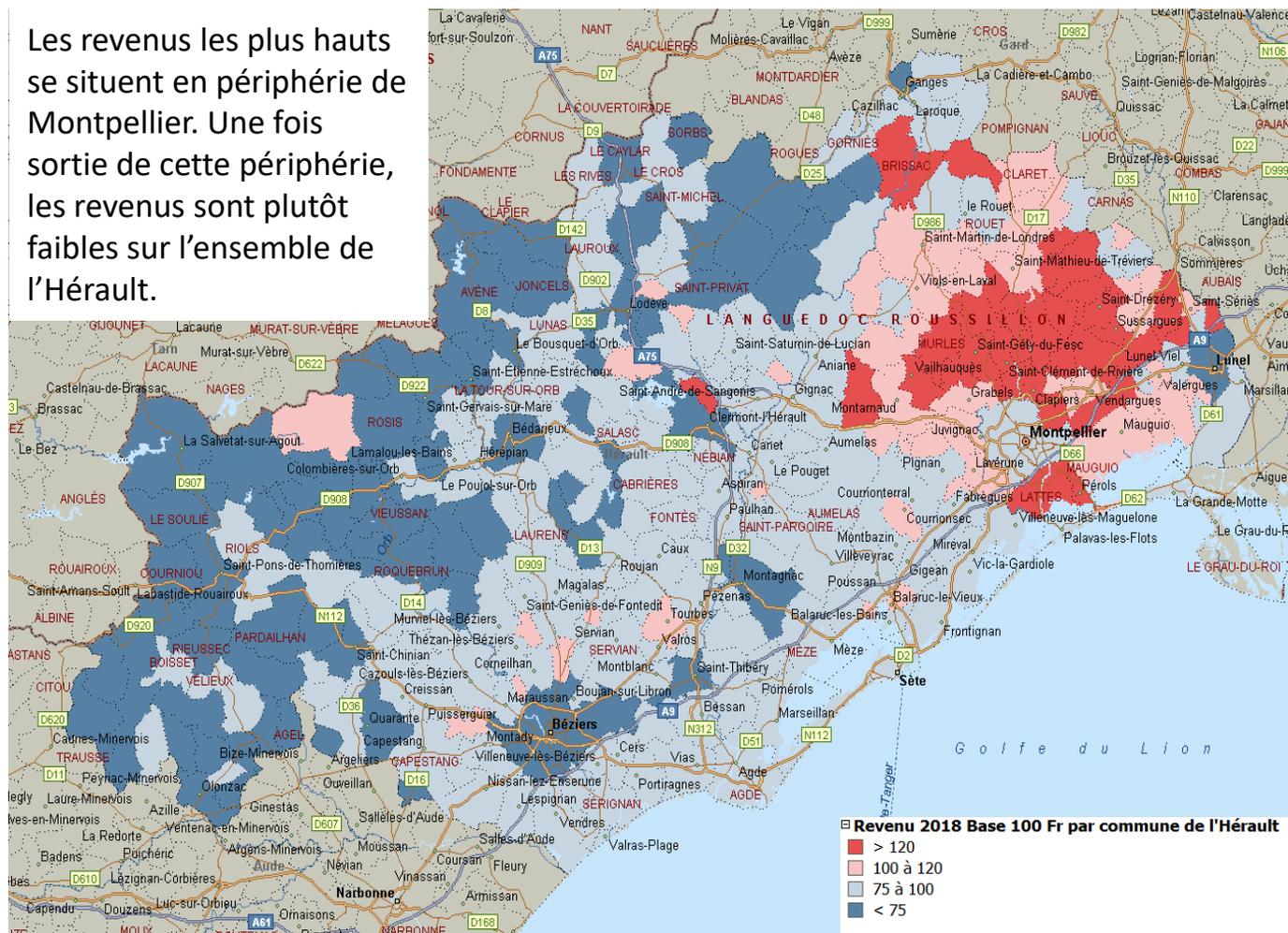
## Moyenne des revenus fiscaux 2018

Montpellier : 22 420€ (indice Fr : 81)  
 Grenoble : 34 006€ (indice Fr : 95)  
 3M : 26 166€ (indice Fr : 123)  
 GAM : 29 958 € (indice Fr : 109)

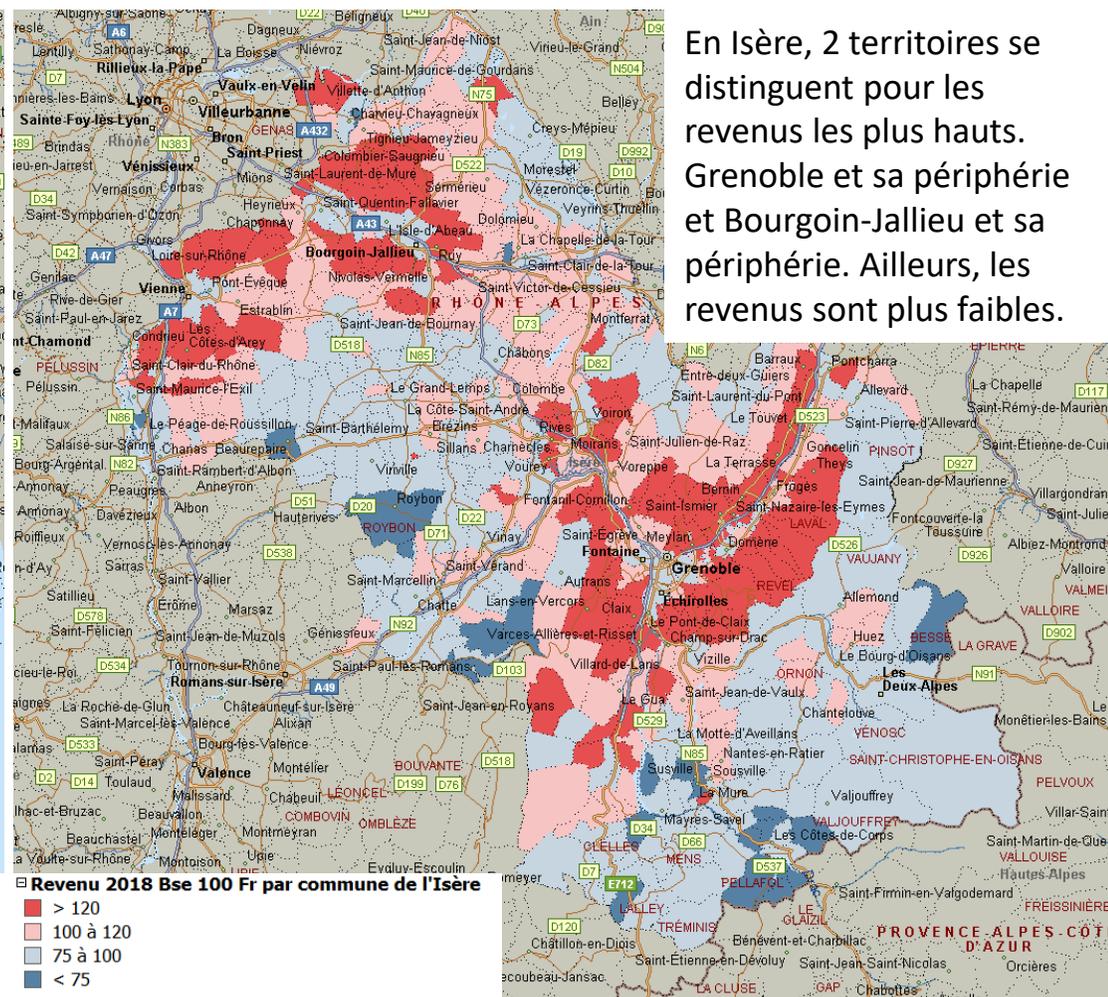


## Revenu 2018 des départements par rapport à la France Base 100 (Source DGFIP 2018)

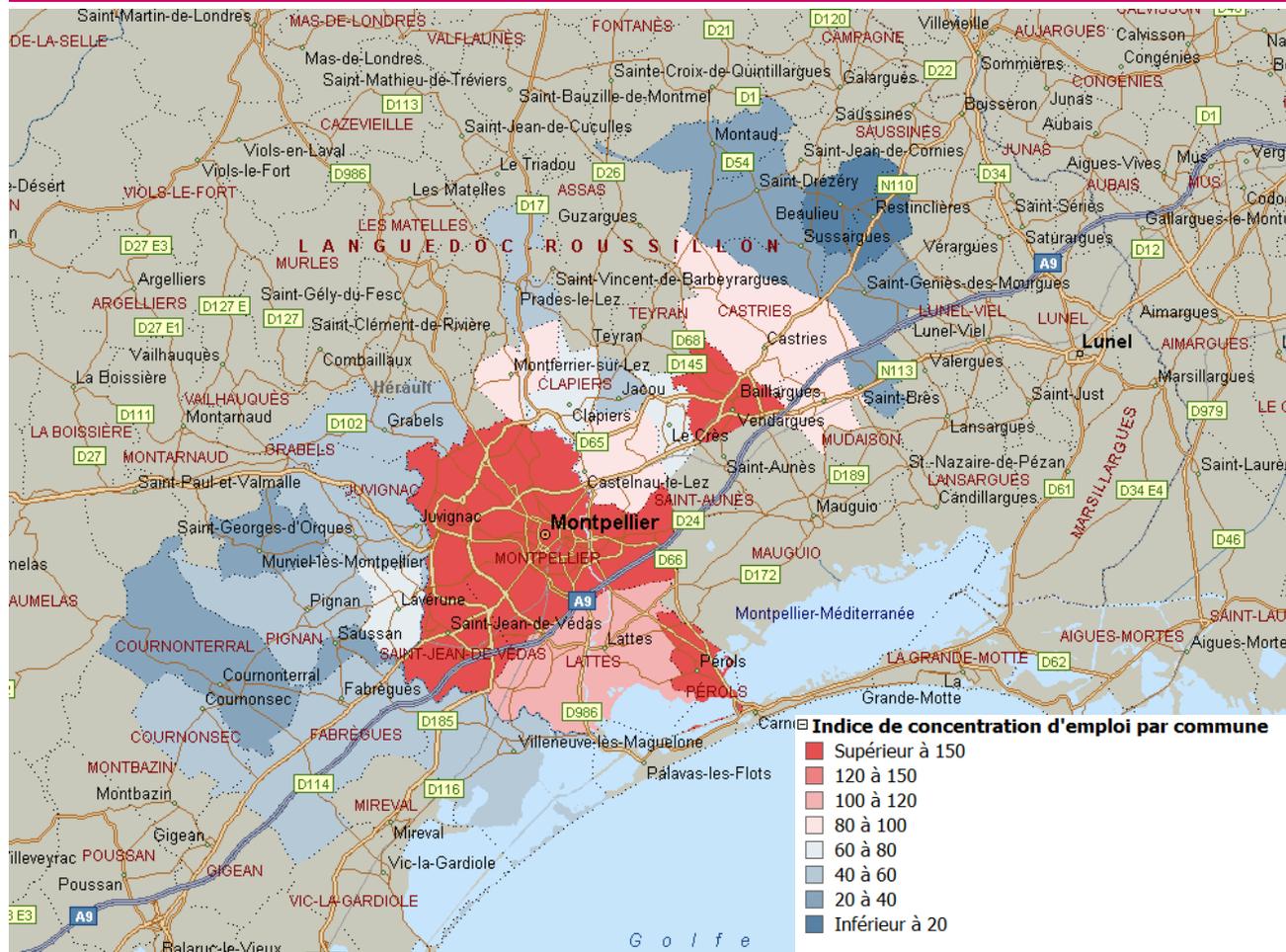
Les revenus les plus hauts se situent en périphérie de Montpellier. Une fois sortie de cette périphérie, les revenus sont plutôt faibles sur l'ensemble de l'Hérault.



En Isère, 2 territoires se distinguent pour les revenus les plus hauts. Grenoble et sa périphérie et Bourgoin-Jallieu et sa périphérie. Ailleurs, les revenus sont plus faibles.

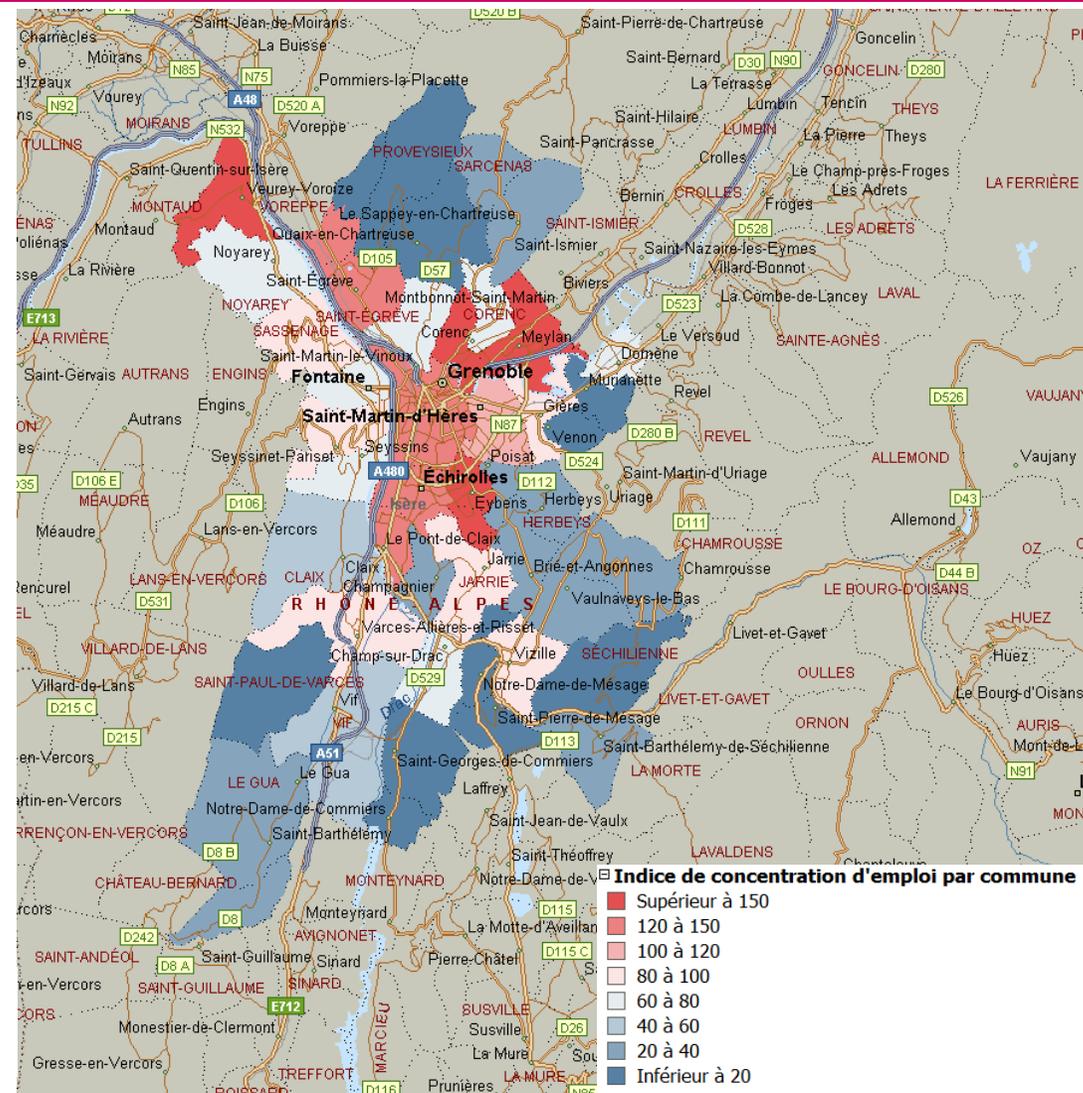


Les 2 aires d'attraction sont à l'équilibre et proposent autant d'emplois qu'elles ont d'actifs occupés.  
 Cependant, Montpellier accueille quotidiennement 40% d'actifs de plus que Grenoble où l'emploi est plus diffus dans les communes de périphérie.



Montpellier : 161 688 emplois  
 Grenoble : 96 743 emplois

(52% de l'aire d'attraction)  
 (31% de l'aire d'attraction)



## Modes de déplacement utilisés pour aller travailler (RP INSEE – 2018)

	AA Montpellier	AA Grenoble
Voiture	73%	66,8%
Transports en commun	10,8%	15,3%
Marche à pied	6%	6,5%
Vélo	4%	6,8%
2 roues motorisés	2,4%	0,9%
Pas de déplacement	3,7%	3,6%

L'aire grenobloise se distingue par un usage **plus développé des transports en commun et du vélo**, au détriment des moyens de déplacement motorisés (voiture et 2 roues).

Les **modes actifs** sont utilisés par 21% des habitants de l'aire d'attraction de Montpellier contre 29% des habitants de l'aire d'attraction de Grenoble.

**Taux d'équipement automobile** : ménages possédant au moins une voiture

- Grenoble Alpes Métropole : 78,1% en 2008, 76,2% en 2018 (-1,9%)
- Montpellier Méditerranée Métropole : 78,8% en 2008, 77% en 2018 (-1,8%)

# Le tissu économique :

## Montpellier : un tissu dynamique, mais des entreprises plus petites

## Grenoble : des poids lourds de l'industrie et de la recherche

### Aire Montpelliéraine

- Industrie : 6% des emplois
- **Commerces et services : 50% des emplois**
- Administrations et services publics : 38% des emplois
- Secteur productif : 29% des salariés
- Taux de création d'entreprises : 17%
- **Nombre de créations en 2020 à Montpellier : 2474**
- **7<sup>ème</sup> ville la plus innovante de France.** 150 start up suivies par le BIC (meilleur incubateur du monde 2007), système de pépinières + accélérateurs reconnus, ville labellisée French Tech
- **Grandes entreprises** : DELL, DYNEFF, VESTAS, ORCHESTRA, Laboratoires CHAUVIN, LABOSUD, URBASOLAR, PRIVATE SPORT SHOP,...

### Aire Grenobloise

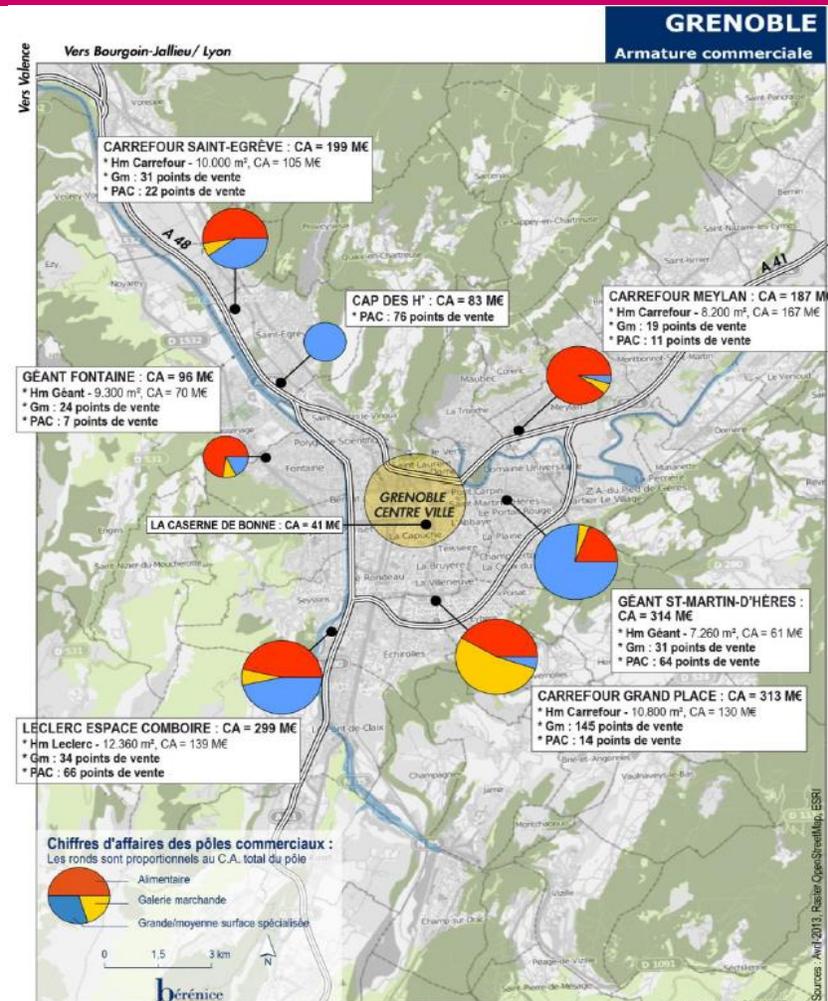
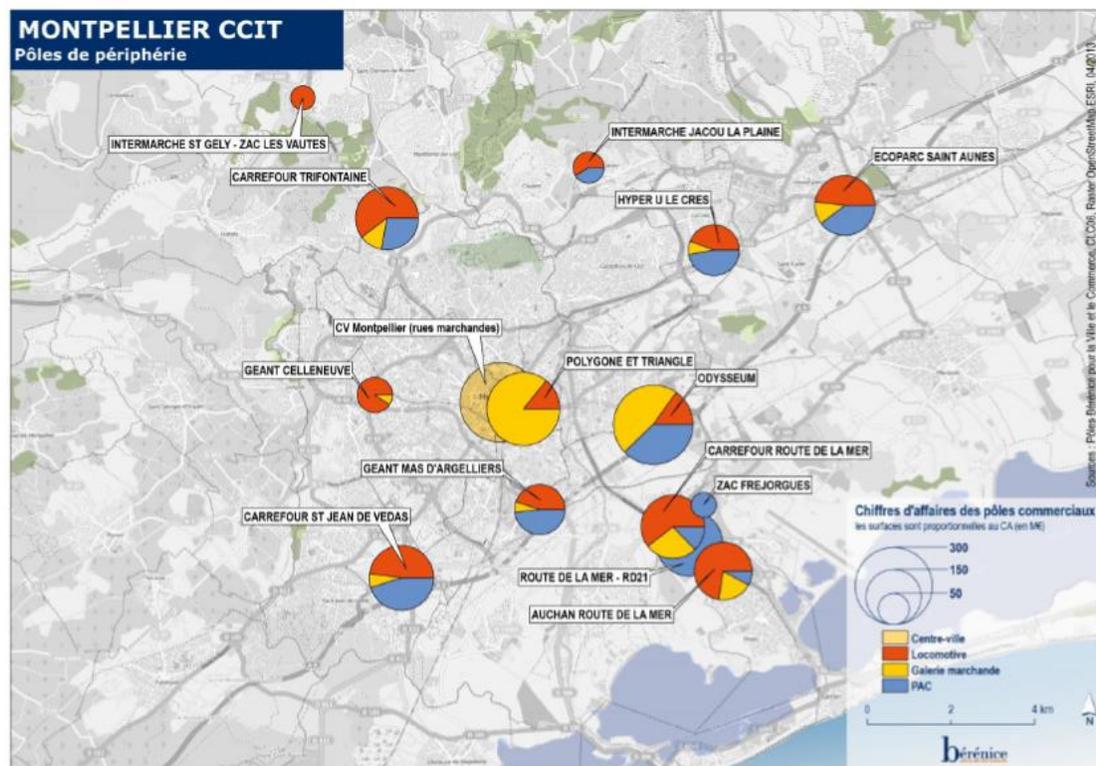
- **Industrie : 15,7% des emplois**
- Commerces et services : 45% des emplois
- Administrations et services publics : 34% des emplois
- **Secteur productif : 39% des salariés**
- Taux de création d'entreprises : 16%
- Nombre de créations en 2020 à Grenoble : 1149
- **10<sup>ème</sup> ville la plus innovante de France.** Grenoble se distingue par **le nombre de dépôts de brevets.** L'Isère est le département français où sont déposés le plus grand nombre de brevets, 40% à Grenoble
- **Entreprises phares** : ST MICROELECTRONICS, GROUPE ROCHE, EDITIONS GLÉNAT, CATERPILLAR, LA BOÎTE À OUTILS, SAMSE...

## 2. Le tissu commercial

- Armature commerciale en périphérie
- Caractéristiques des centres-villes
- Taux de vacance commerciale en centre-ville

# Une armature de pôles périphériques puissants

(Source : cartes étude Bérénice PIVADIS 2013 – Données SV LSA Expert 2020)



**7 hypers avec galeries marchandes** dans l'agglomération de Grenoble (62 000 m<sup>2</sup> de SV)

**11 hypers avec galeries** dans l'agglomération de Montpellier (94 218 m<sup>2</sup>)

**Densité commerciale** légèrement supérieure à Montpellier

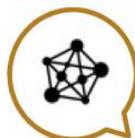
Augmentation des surfaces de vente des pôles avec galerie : **+7% entre 2013 et 2020** dans les 2 agglomérations.

*Un projet de création de pôle périphérique arrêté NEYRPIC / APSYS à Saint-Martin d'Hères*

# Une périphérie qui capte les $\frac{3}{4}$ des dépenses et ne souffre pas de vacance commerciale (Source : Agence Urba + Agglo).

2

## POSITIONNEMENT COMMERCIAL DE LA MÉTROPOLE



DES PÔLES MAJEURS QUI CONCENTRENT PRÈS DES  $\frac{3}{4}$  DU CHIFFRE D'AFFAIRES

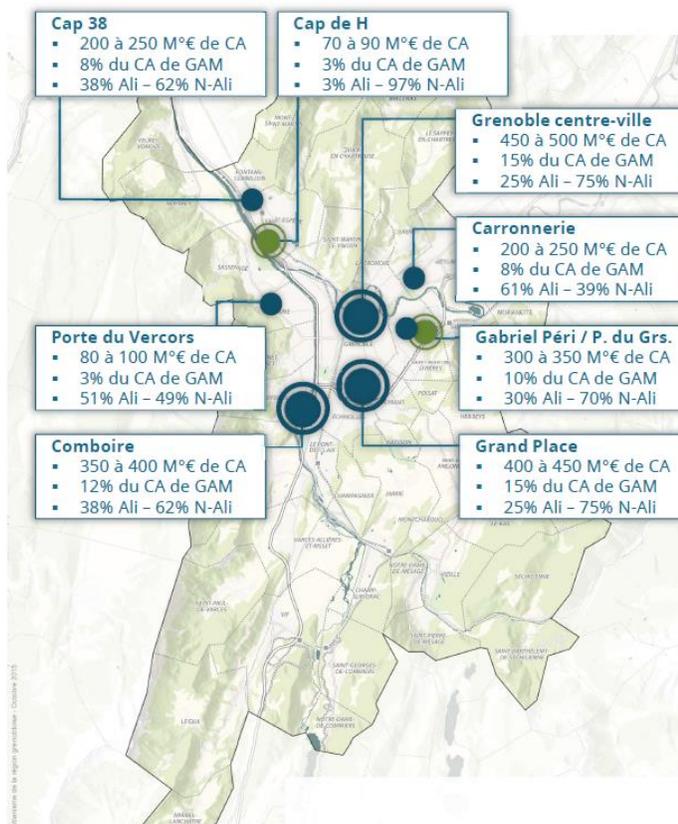
### >> Chiffres clés - Pôles majeurs

#### 8 pôles majeurs...

-  Pôle de rayonnement régional / dominante « shopping »
-  Pôle de rayonnement métropolitain / dominante « spécialisé »
-  Pôle de rayonnement infra-métropole / vocation « mixte »

...totalisant les  $\frac{3}{4}$  du CA de la Métropole

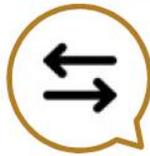
- 6% de vacance commerciale
- $\frac{3}{4}$  des m<sup>2</sup> autorisés depuis 2008 (>1000 m<sup>2</sup> de SV) ; notamment zones périphériques.



# Une périphérie dynamique qui bénéficie des dépenses des habitants de l'aire d'attraction (Source : Agence Urba + Agglo).

2

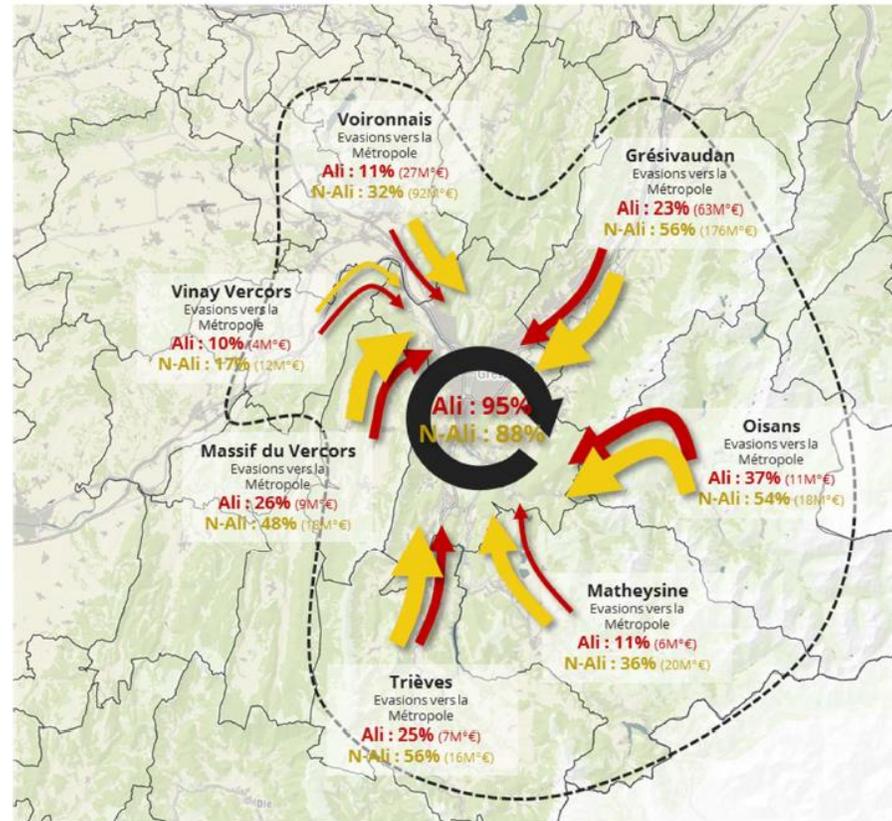
## POSITIONNEMENT COMMERCIAL DE LA MÉTROPOLE



**UNE ZONE DE CHALANDISE PRINCIPALE ESTIMÉE À PRÈS DE 700 000 HABITANTS, ET DES EMPRISES PARTICULIÈREMENT CIBLÉES SUR LE GRÉSIVAUDAN ET LES TERRITOIRES DE MONTAGNE**

### >> Evolutions / 2008-2015

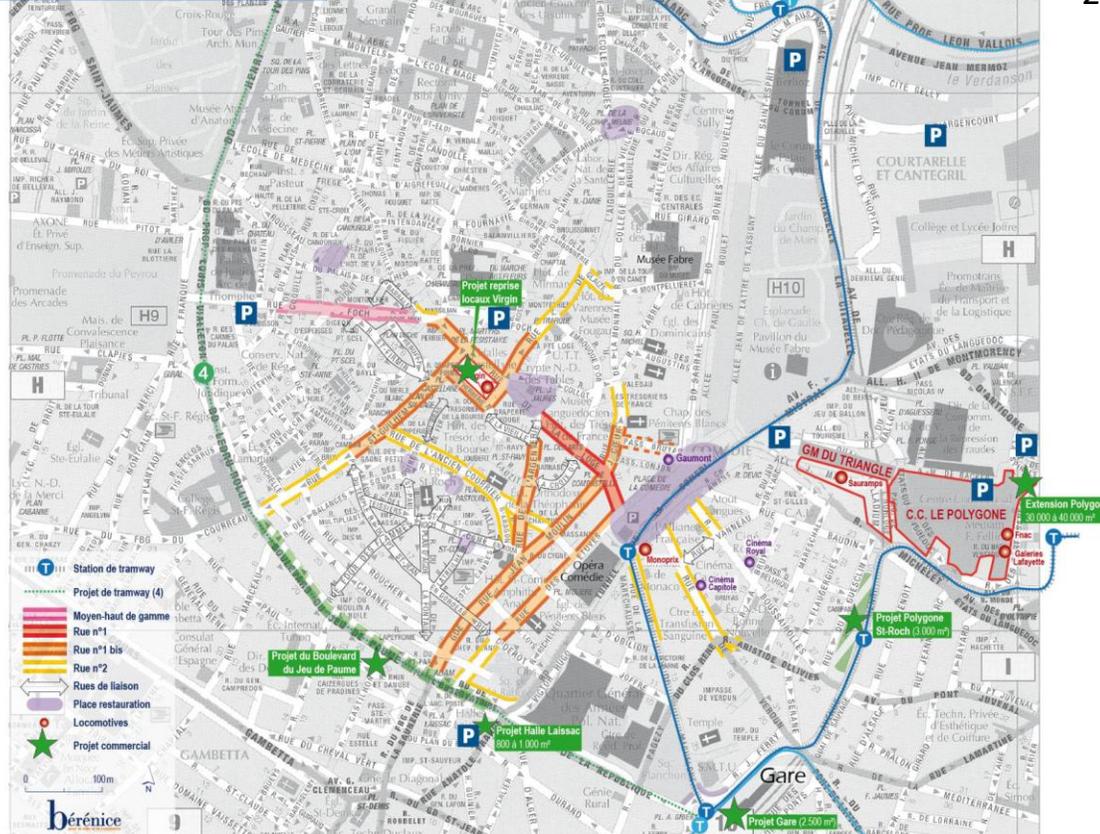
- **+ 12 à 15 000 m<sup>2</sup>** de surface de vente de GMS autorisés en moy. par an
- Un « rattrapage » observé au sein des territoires voisins,
- un rétrécissement de l'attraction de la Métropole.



# Des centres-villes piétons dont les poids économiques totaux sont assez proches, mais dont les configurations sont très différentes

## MONTPELLIER centre ville marchand

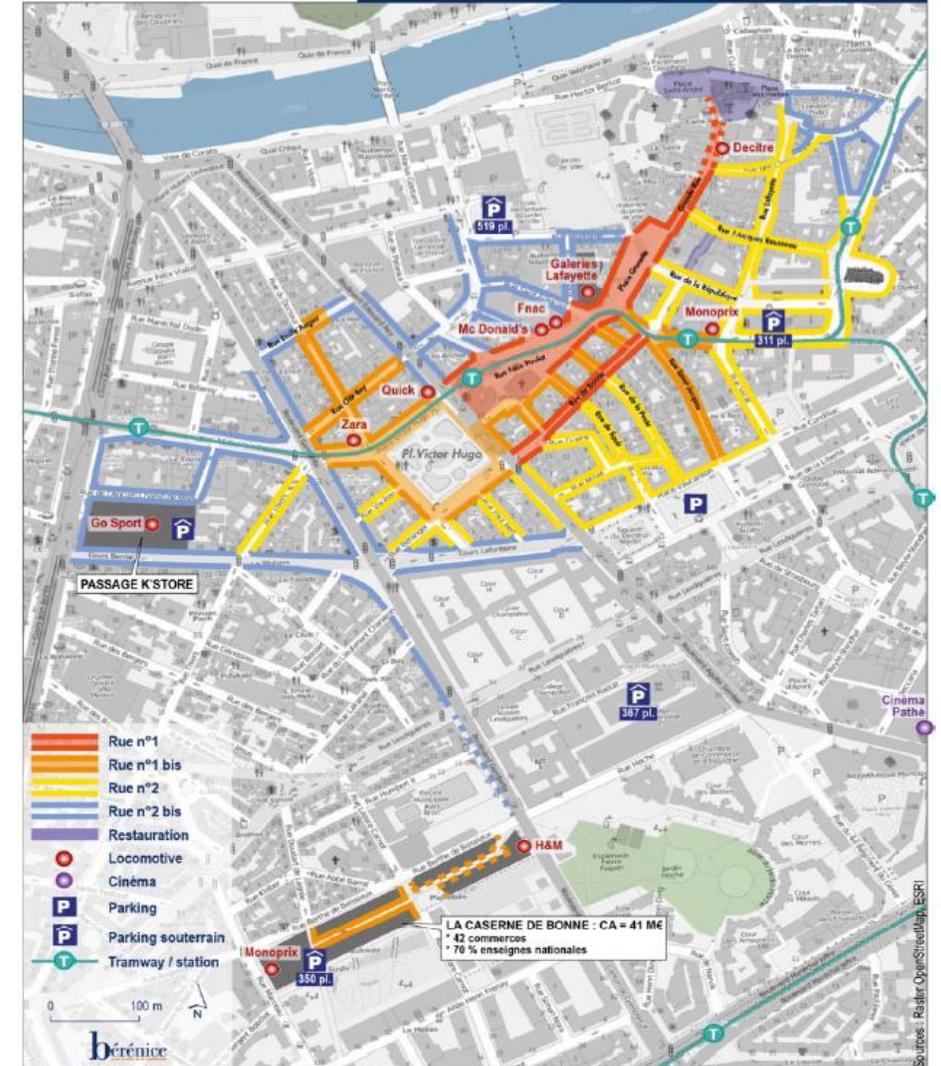
1.094 commerces - CA = 610 MC  
(dont 50% sur C.C. POLYGONE et Galerie du TRIANGLE)



Source : Etude Bérénice  
2013

## GRENOBLE centre ville marchand

927 commerces - CA = 470 MC (Hors Caserne de Bonne)  
38 % d'enseignes nationales

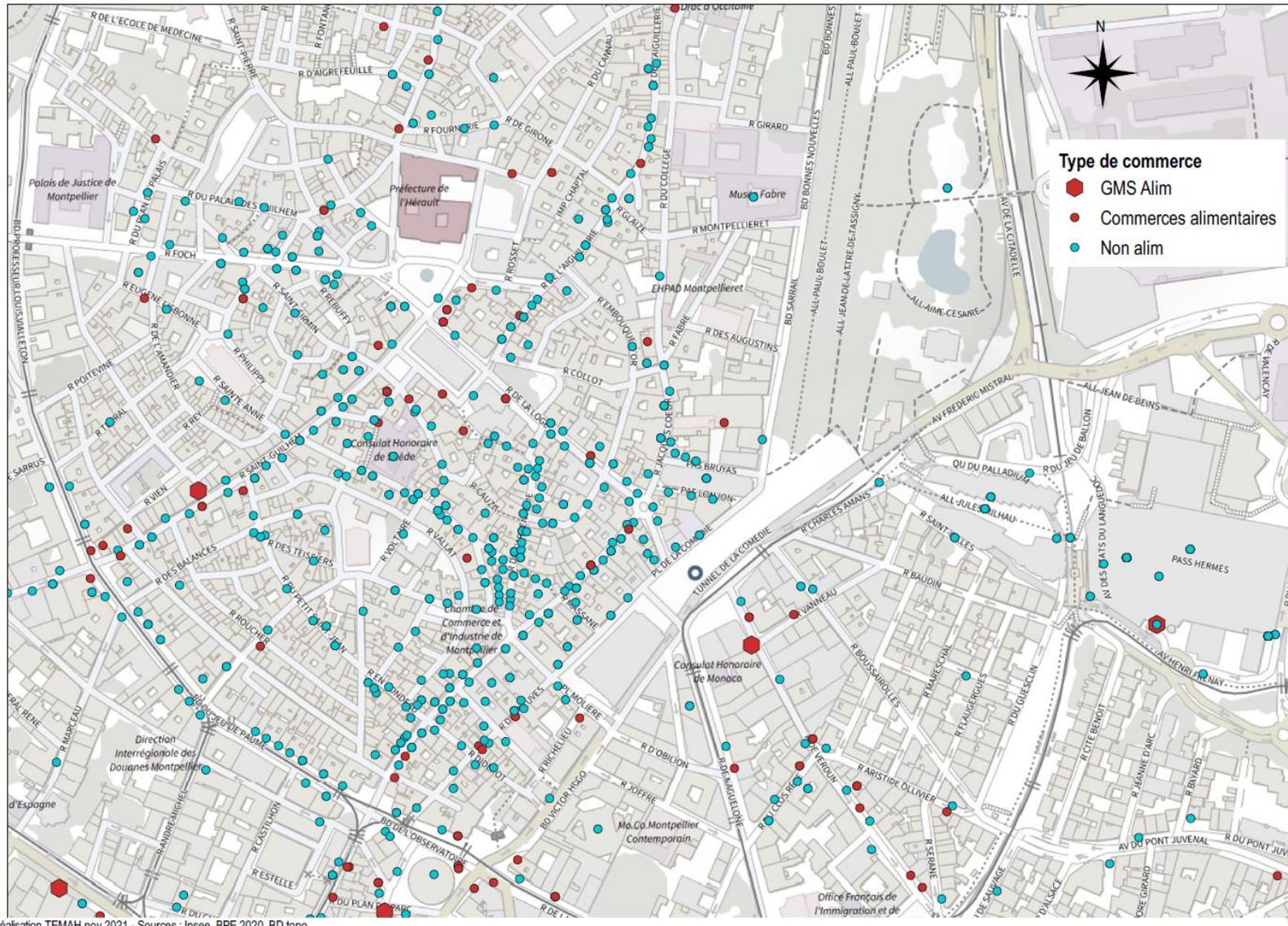


927 commerces dans l'hypercentre grenoblois, contre près de 1100 dans le centre-ville de Montpellier en 2013.

Le Polygone représentait près de la moitié du chiffre d'affaires des commerces de centre-ville à Montpellier (608M€), contre 12% pour la Caserne de Bonne à Grenoble (535M€).

**Principale différence : nombre et poids des rues commerçantes plus nombreuses à Grenoble.**

# Centre-ville de Montpellier : une vacance plus faible que dans les autres métropoles



Réalisation TEMAH nov 2021 - Sources : Insee, BPE 2020, BD topo

## Données BPE 2020

527 cellules commerciales  
alimentaires ou non dans les rues  
commerçantes du centre-ville.  
28 rues commerçantes avec plus de 8  
commerces

## Données PROCOS

Vacance commerciale :  
2012

Moyenne France : 7,1%

Moyenne grandes villes : 6%

Montpellier : 5,3% (Codata / Bérénice)

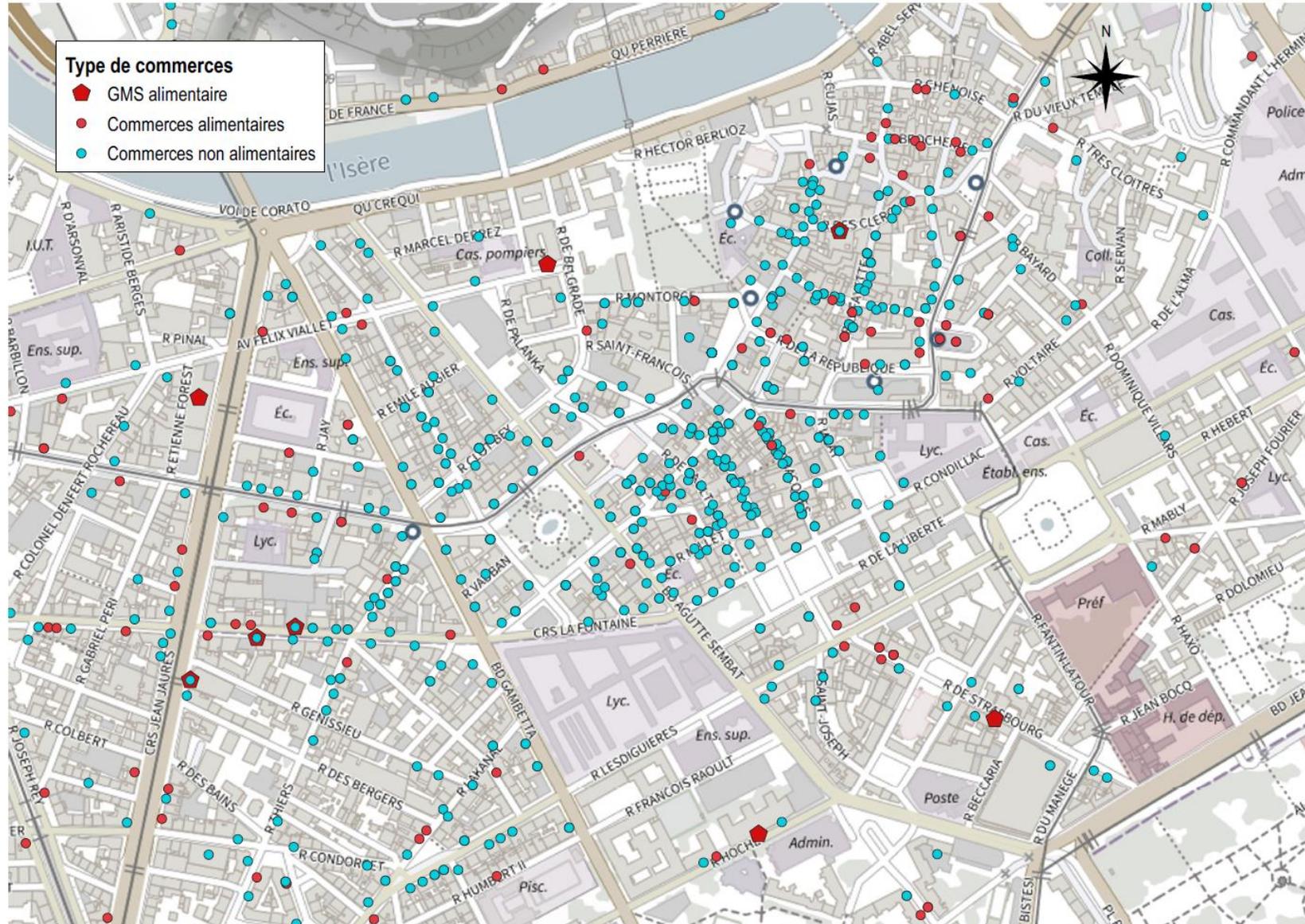
Vacance commerciale  
2019

Moyenne France : 12,5%

Moyenne grandes villes : 10%

Montpellier : 7,9% (Procos)

# Centre-ville de Grenoble : une vacance structurellement plus élevée que dans les autres métropoles



## Données BPE 2020

750 cellules commerciales alimentaires ou non dans les rues commerçantes du centre-ville.  
35 rues commerçantes avec plus de 10 commerces

## Données PROCOS

**Vacance commerciale : 2012**

Moyenne France : 7,1%  
Moyenne grandes villes : 6%  
**Grenoble : 9%** (Conférence commerce Grenoble)

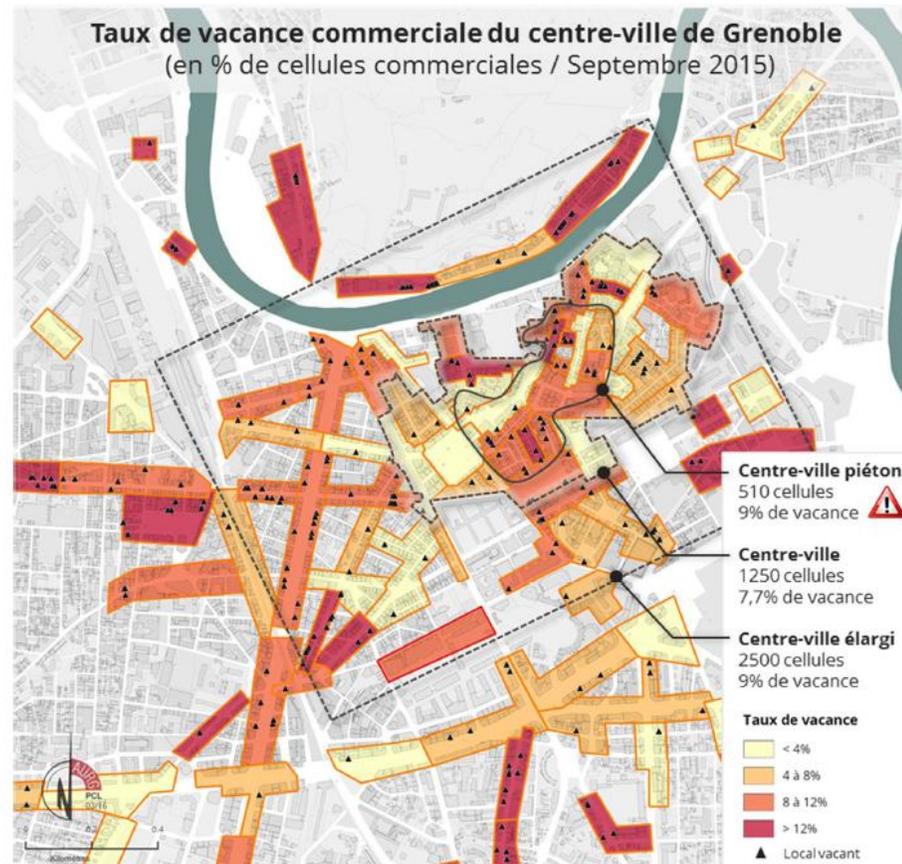
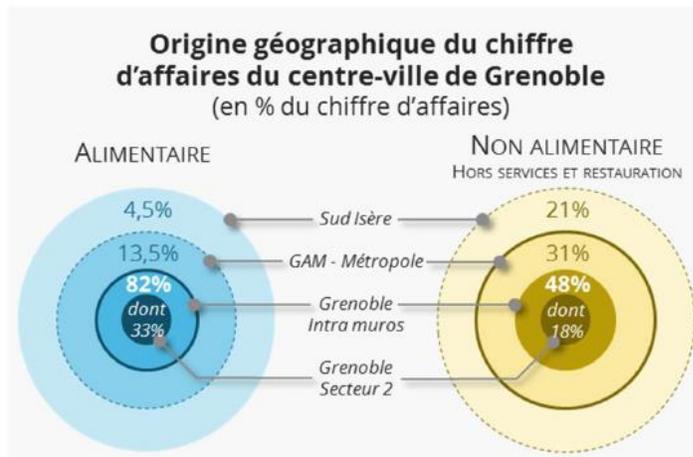
**Vacance commerciale 2019**

Moyenne France : 12,5%  
Moyenne grandes villes : 10%  
**Grenoble : 9,7%** (Procos)

# Un taux de vacance commerciale à un niveau élevé dans le cœur piéton



**ZOOM SUR.... GRENOBLE CENTRE-VILLE :**  
**1ER PÔLE COMMERCIAL DE LA MÉTROPOLE REGROUPANT 1/3 DES LOCAUX COMMERCIAUX**



## 3 périmètres d'étude (2015) :

- Centre-ville élargi :
  - 2500 cellules; 9% de vacance
- Centre-ville cœur marchand :
  - 1250 cellules; 7,7% de vacance
- Centre piéton :
  - 510 cellules; 9% de vacance

Faible vacance observée dans **les rues n°1** (Place V. Hugo, rue de Bonne, rue Félix Ploguât, Place Grenette, Grand Rue, rue de la Poste, Pl. Vaucanson).

(Source : Agence Urba + Agglo). 22

# Tendance d'évolution de la vacance commerciale des 2 communes (Source : CODATA Focus Vacance France 2020)

Communes de 200.000 habitants et plus

Nom Site	Population Localité	2015	2016	2017	2018	2019	Centres commerciaux présents dans le périmètre du site de type « Pied d'Immeuble »
Bordeaux	246588	↗	↗	↘	↗	↘	Les Grands Hommes (27), Mériadeck (75), Mériadeck Les Passages (14), Promenade Sainte-Catherine (38), Saint-Christoly (29)
Lille	233897	↔	↗	↗	↗	↗	Gare de Lille Europe (23), Gare de Lille Flandres (25), Grand Place Lille (11), Le 31 (0), Les Tanneurs (45), Westfield Euralille (147)
Lille : Gambetta	233897	↔	↗	↗	↘	↘	
Lyon : Avenue des Frères Lumière	506615	↔	↘	↔	↘	↗	
Lyon : Avenue Jean Jaurès	506615			↗	↗	↘	
Lyon : Cours Vitton - F.Roosevelt - Saxe	506615	↘	↗	↔	↗	↘	
Lyon : Croix Rousse	506615	↘	↘	↔	↗	↗	
Lyon : La Part-Dieu	506615	↘	↘	↗	↗	↗	Gare de Lyon-Part-Dieu (17), La Part-Dieu (252)
Lyon : République	506615	↘	↔	↘	↗	↔	Grand Hôtel-Dieu (43)
Lyon : Victor Hugo	506615	↔	↗	↔	↘	↗	
Marseille	858120	↘	↗	↗	↗	↘	Bourse (71)
Marseille : Euroméditerranée	858120			↔	↔		Les Docks Village Marseille (67), Les Terrasses du Port (183)
Marseille : Prado-Castellane	858120	↗	↘	↗	↗	↘	
Marseille : Rue de la République	858120		↘	↗	↗	↘	
Montpellier	275318	↘	↗	↘	↗	↘	Galerie du Triangle (59), Gare Saint-Roch (24), Polygone (108), Polygone Saint Roch (0)
Nantes	298029	↗	↘	↘	↗	↔	Carré Feydeau (11), Passage Pommeraye (38)
Nice	343895	↔	↗	↗	↔	↗	Gare du Sud (33), Nicoïtoile (99)
Rennes	213454	↘	↗	↘	↔	↗	Colombia (69), La Visitation (17), Trois Soleils (41)
Strasbourg	278170	↔	↔	↗	↔	↗	Gare de Strasbourg (18), Les Boutiques de l'Aubette (11), Maison Rouge (6), Place des Halles (126)
Toulouse	468297	↗	↔	↔	↘	↗	Espace Saint-Georges (38)
		↗	↗	↔	↗	↗	

Communes de 120.000 à 199.999 habitants

Nom Site	Population Localité	2015	2016	2017	2018	2019	Centres commerciaux présents dans le périmètre du site de type « Pied d'Immeuble »
Aix-en-Provence	142149	↗	↗	↘	↗	↗	Les Allées (56)
Amiens	132479	↘	↘	↘	↗	↔	Amiens 2 (8), Les Halles du Beffroi (27)
Angers	151056	↗	↗	↘	↘	↗	Fleur d'Eau (10)
Brest	139384	↗	↘	↗	↘	↗	Coat ar Gueven (41), Espace Jaurès (36)
Clermont-Ferrand	141365	↘	↗	↘	↔	↘	Centre Jaude (135)
Dijon	153668	↗	↔	↗	↘	↗	Centre Dauphine (37)
Grenoble	160779	↘	↔	↗	↗	↗	La Caserne de Bonne (47), La Galerie Casino K'store (14)
Le Havre	172807	↘	↘	↗	↘	↗	Espace Coty (83)
Le Mans	143813	↗	↗	↗	↗	↗	Centre Jacobins (40)
Limoges	134577	↘	↗	↗	↘	↘	Saint-Martial (62)
Nîmes	151075	↗	↗	↗	↗	↘	Coupole des Halles (43)
Perpignan	120605	↗	↗	↗	↘	↗	
Reims	183042	↘	↗	↗	↗	↘	Espace d'Erlon (30)
Saint-Étienne	170761	↗	↗	↘	↔	↗	Centre Commercial Dorian (10)
Toulon	165584	↘	↗	↗	↗	↘	Centre Mayol (112)
Tours	136125	↗	↘	↘	↗	↗	Galerie Nationale (33), Passage du Palais (20)
Villeurbanne	148543	↗	↘	↗	↗	↗	
		↗	↗	↔	↗	↗	

La vacance commerciale est en hausse depuis 2017 à Grenoble. La tendance est plus irrégulière à Montpellier.

### 3. Les principes du plan de circulation urbain de Grenoble

# Les objectifs de la stratégie de mobilité de la métropole grenobloise (PDU 2019)

## UN PDU DE SERVICES ET D'ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT : LES 9 PRINCIPES DE LA STRATÉGIE

- 1 Développer le bouquet de services de mobilité.
- 2 Miser sur l'accompagnement au changement, avec des actions ciblées selon les publics.
- 3 Proposer des solutions de mobilité différenciées selon le type de flux et de territoire.
- 4 Accompagner la transition énergétique des véhicules et le développement de la voiture partagée.
- 5 Donner à la voiture sa juste place pour apaiser et partager l'espace public.
- 6 Aller vers une logistique urbaine plus durable.
- 7 Assurer une bonne articulation entre urbanisme, mobilité, santé et environnement
- 8 Mobiliser tous les acteurs et les citoyens.
- 9 Mettre en œuvre un schéma multimodal au service des principes précédents :
  - ▶ Développer l'usage de la marche.
  - ▶ Tripler l'usage du vélo.
  - ▶ Renforcer l'attractivité des transports collectifs.
  - ▶ Faciliter l'intermodalité et organiser l'essor du covoiturage et de covoiturage spontané organisé.
  - ▶ Fiabiliser le fonctionnement du réseau viaire pour accompagner le développement des alternatives à l'autosolisme.
  - ▶ Organiser le stationnement au service de l'attractivité des centralités, du report modal et de l'évolution de l'usage des voitures.
  - ▶ Améliorer les connexions avec le périurbain et les grands réseaux, en valorisant le ferroviaire et la multimodalité.

# Des actions sur le développement des déplacements à vélo et à pied sur la ville centre, le développement de l'intermodalité (TC) est privilégié en périphérie. Baisse des capacités de stationnement pour modifier les comportements et inciter au report modal dans les points d'échange; (PDU 2019)

## PROPOSER DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ DIFFÉRENCIÉE SELON LE TYPE DE FLUX ET DE TERRITOIRE



À L'INTÉRIEUR DU CŒUR MÉTROPOLITAIN, FAVORISER LES MODES ACTIFS, LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'AUTOPARTAGE, POUR RÉDUIRE ENCORE LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EN VOITURE ET L'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MÉNAGES

L'enjeu majeur, sur ce territoire plat et globalement bien desservi en transports collectifs, est de développer l'usage des modes actifs, et de renforcer encore l'attractivité des transports collectifs.

Il s'agira également de soutenir la réduction du taux d'équipement automobile des ménages qui habitent le cœur métropolitain (tendance observée depuis le début des années 2000), en favorisant l'essor des modes alternatifs et en développant l'autopartage, avec un maillage de stations accru.

### LE SAVIEZ-VOUS ?

On dénombre plus de 430 000 déplacements quotidiens au volant d'une voiture en interne au cœur métropolitain, avec une distance moyenne parcourue pour ces déplacements qui est faible (moins de 5 km par déplacement en voiture).

Source : Enquête Ménages Déplacements 2010 de la grande région grenobloise



POUR LES DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGES ENTRE LE CŒUR MÉTROPOLITAIN ET LE RESTE DE LA MÉTROPOLIE ET DE LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE, FAVORISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS, LE COVOITURAGE ET L'INTERMODALITÉ POUR RÉDUIRE LES KILOMÈTRES PARCOURUS AU VOLANT D'UNE VOITURE

L'enjeu majeur pour ces déplacements, qui empruntent très majoritairement les quelques grands axes routiers pénétrant vers le cœur métropolitain, est de développer l'attractivité des transports collectifs structurants d'accès au cœur métropolitain, au premier rang desquels les lignes TER, et de développer le covoiturage, en particulier pour les déplacements domicile-travail.

### LE SAVIEZ-VOUS ?

Pour ce type de flux, on dénombre environ 230 000 déplacements quotidiens au volant d'une voiture, avec une moyenne de 19 km parcourus par déplacement.

Source : Enquête Ménages Déplacements 2010 de la grande région grenobloise



À L'INTÉRIEUR DES TERRITOIRES PÉRIURBAINS DE LA MÉTROPOLIE, FAVORISER LES MODES ACTIFS ET LES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE POUR INVERSER LA PROGRESSION DE L'USAGE DE LA VOITURE ET DU TAUX D'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MÉNAGES

L'enjeu majeur pour ces déplacements est de rendre plus attractifs et sécurisés l'usage des modes actifs et de proposer des nouveaux services de mobilité offrant des alternatives efficaces à l'usage individuel de la voiture.

Cela permettra par ailleurs de contenir la progression du taux d'équipement automobile des ménages qui habitent ces territoires, en limitant notamment l'achat d'une deuxième voiture.

### LE SAVIEZ-VOUS ?

Les déplacements au volant d'une voiture pour ce type de flux ne représentent « que » 62 000 déplacements quotidiens. Néanmoins, ces déplacements sont très dépendants de la voiture individuelle, avec une part modale de celle-ci en hausse entre 2002 et 2010, alors que la longueur moyenne de ces déplacements est faible (moins de 5 km par déplacement).

Source : Enquête Ménages Déplacements 2010 de la grande région grenobloise

MODE	PARTS MODALES : ÉVOLUTION 2002-2010	PARTS MODALES : AMBITION 2010-2030	PRINCIPALES ACTIONS
Vélo	3% → 4%	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en œuvre du « plan vélo »</li> <li>Aménagements cyclables Chronovélo</li> <li>Développement du stationnement vélo</li> <li>Poursuite du développement du service Métrovélo</li> <li>Actions d'apprentissage de l'usage du vélo</li> </ul>
Transports en commun	14% → 17%	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maillage du réseau tramway</li> <li>Renforcement des lignes de bus</li> <li>Mise en service de la liaison par câble</li> <li>Aménagement des pôles d'échanges,</li> </ul>
Piéton	33% → 34%	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation des projets Cœur de Ville – de Villages – Cœurs de Métropole</li> <li>Mise en œuvre d'un « plan piéton »</li> </ul>
Passager d'une voiture (covoiturage)	11% → 10%	=	<ul style="list-style-type: none"> <li>Encouragement général au covoiturage</li> </ul>
Au volant d'une voiture	39% → 35%	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apaisement et partage des espaces publics au profit des modes actifs et des transports collectifs</li> <li>Réduction de l'offre de stationnement de longue durée pour les non-résidents dans les centralités et pôles d'emplois bien desservis par les modes alternatifs</li> </ul>

MODE	PARTS MODALES : ÉVOLUTION 2002-2010	PARTS MODALES : AMBITION 2010-2030	PRINCIPALES ACTIONS
Transports en commun	9% → 14%	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcement du réseau ferroviaire, nouvelles haltes</li> <li>Renforcement des lignes périurbaines de car de bus, aménagements de priorité notamment sur autoroutes</li> <li>Amélioration des liaisons bus et cars depuis l'ensemble des communes périurbaines, rurales ou de montagne de la métropole, avec les gares et arrêts des lignes périurbaines structurantes</li> <li>Développement des parcs-relais, pôles d'échanges, et de l'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo</li> <li>Mise en place d'une tarification intégrant les différents réseaux de transport à l'échelle de la grande région grenobloise</li> <li>Mise en place d'un tram-train ou tramway pour la desserte du Grand Sud</li> </ul>
Passager d'une voiture (covoiturage)	14% → 13%	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développement des aires de covoiturage</li> <li>Mise en place de lignes de covoiturage spontanées, pour la desserte des communes périurbaines, rurales ou de montagne ainsi que des secteurs de coteaux</li> <li>Appui aux employeurs pour organiser le covoiturage entre employés dans le cadre des Plans De Mobilité</li> <li>Amélioration des outils de mise en relation des passagers et des conducteurs</li> <li>Voies réservées au covoiturage sur autoroute et d'autres avantages pour les covoitureurs</li> </ul>
Vélo	0% → 1%	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutien à l'essor du vélo à assistance électrique</li> <li>Mise en place du réseau structurant vélo en articulation avec les territoires voisins</li> </ul>
Piéton	0% → 1%	=	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration des cheminements vers les gares et arrêts des lignes de transports collectifs</li> </ul>
Au volant d'une voiture	77% → 72%	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduction de l'offre de stationnement de longue durée pour les non-résidents dans les centralités et pôles d'emplois bien desservis par les modes alternatifs</li> </ul>

MODE	PARTS MODALES : ÉVOLUTION 2002-2010	PARTS MODALES : AMBITION 2010-2030	PRINCIPALES ACTIONS
Vélo	3% → 2%	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en œuvre du « plan vélo » (aménagements cyclables)</li> <li>Soutien à l'essor du vélo électrique</li> <li>Actions d'apprentissage notamment dans les établissements scolaires</li> </ul>
Piéton	29% → 26%	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation des projets Cœurs de Ville – de Villages – Cœurs de Métropole</li> <li>Mise en œuvre d'un « plan piéton » et des projets de « rues écoles »</li> <li>Actions de sensibilisation notamment dans les établissements scolaires</li> </ul>
Passager d'une voiture (covoiturage)	15% → 16%	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développement des lignes de covoiturage spontané en complément des lignes de transports collectifs</li> </ul>
Transports en commun	3% → 5%	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organisation du rabattement vers les lignes de transports collectifs structurantes</li> <li>Adaptation de l'offre Flexo et Proximo dans les secteurs en développement</li> </ul>
Au volant d'une voiture	49% → 52%	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apaisement des circulations et des vitesses</li> <li>Organisation du stationnement dans les centralités pour privilégier le stationnement de courte durée</li> </ul>

# Des principes d'aménagement des espaces publics visant à favoriser les modes actifs en diminuant la place de la voiture. Des objectifs quantitatifs imprécis pour le développement des modes actifs. (Source : PDU 2019)

Les projets de « Cœur de ville ou de village » appliqueront les principes du guide métropolitain des espaces publics. A l'horizon 2030, l'objectif est de répartir les surfaces d'aménagement des nouveaux projets :

- 50% de la surface pour l'intensité sociale et la vie locale (squares, zones de rencontre, zones piétonnes, trottoirs, places,...)
- 50% de la surface accessible à la voiture.

25% de la surface d'aménagement sera en pleine terre, perméable aux eaux pluviales, valorisant la nature de proximité et permettant de gérer le risque lié à l'eau.

## DONNER À LA VOITURE SA JUSTE PLACE POUR APAISER ET PARTAGER L'ESPACE PUBLIC

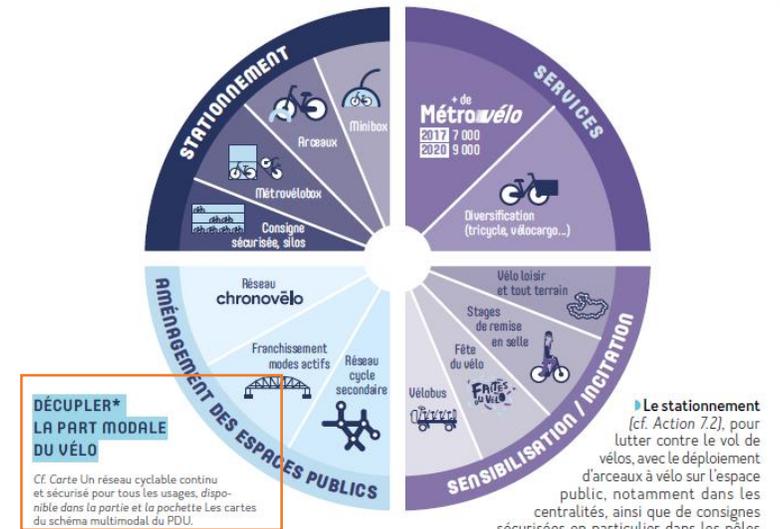
Entre les années 1950 et les années 1970, les espaces publics urbains ont été recomposés dans une perspective d'adaptation de la ville à la voiture. Cette tendance s'est ensuite progressivement inversée : création de la zone piétonne de Grenoble entre 1970 et 1975, aménagement des lignes de tramway, développement des zones 30...

Il s'agit de passer un nouveau cap dans l'évolution des espaces publics, en cohérence avec les objectifs de report modal et de maîtrise de la place de l'automobile, selon les principes énoncés dans le guide métropolitain des espaces publics, et grâce à trois outils principaux :

- ▶ **La démarche « métropole apaisée »** (cf. Action 13.1), qui fait du 30 km/h en ville la norme, afin notamment de faciliter la cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons ;
- ▶ **L'amélioration du partage de l'espace public, qui maîtrise la place de la voiture en circulation ou en stationnement, pour accroître celle accordée aux modes alternatifs** (marche, vélo, transports collectifs), à l'intensité sociale, à la vie locale et à la nature de proximité. Cette ambition sera progressivement mise en œuvre en lien avec les opérations d'entretien et d'aménagement des espaces publics (cf. Action 5.1). Les projets de transports collectifs (cf. Orientation 9) et les projets urbains, y compris dans les espaces d'activités économiques (cf. Action 5.5). En outre, le développement de l'autopartage puis l'arrivée des véhicules autonomes partagés se traduiront par une libération de l'espace urbain et une diminution forte des besoins en stationnement ;
- ▶ **Les projets Cœurs de Ville ou de Village – Cœurs de Métropole et les projets urbains** (cf. Action 5.4), qui permettent de recomposer globalement l'espace public et l'organisation des circulations et du stationnement dans les centralités existantes ou émergentes, afin d'accompagner le renforcement de leur attractivité économique, commerciale et résidentielle.



Zone 30 dans le cadre de la démarche Métropole Apaisée  
© Grenoble-Alpes Métropole – Infographie Gaëlle Suc



En 2010, 4% des déplacements des métropolitains se font en vélo : c'est 2 à 6 fois moins que dans d'autres villes européennes telles Bâle, Leipzig, Bolzano... Pourtant, le contexte géographique local est très favorable à la pratique du vélo.

Dans ce contexte, le « plan modale » doit permettre de découpler\* la part modale du vélo et de :

- ▶ Conforter la progression de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail et domicile-école ;
- ▶ Développer l'usage du vélo sur les déplacements liés aux achats et aux loisirs ;
- ▶ Relancer l'usage du vélo sur les déplacements vers le collège et le lycée ;
- ▶ Favoriser l'intermodalité vélo-transports collectifs, actuellement très faible (plus de 4000 trajets quotidiens effectués en vélo vers / depuis un arrêt de transports collectifs) mais en hausse, tant pour rejoindre une gare qu'un arrêt du réseau SMTC ;

Pour cela, quatre axes d'actions sont en cours de mise en œuvre :

- ▶ **Les aménagements d'espaces publics** pour répondre au premier frein du développement de la pratique, à savoir le sentiment d'insécurité :
  - Développement du réseau Chronovélo, qui offre des itinéraires directs, sécurisés, lisibles, et confortables pour les liaisons entre les territoires, avec des aménagements homogènes (piste bi-directionnelle de 4 m de large – 3 m si contrainte – avec une identité visuelle spécifique et des aires de service).
  - Renforcement du « réseau secondaire vélo » pour irriguer les territoires, connecter les centralités, faciliter les déplacements de proximité, et accéder aux itinéraires Chronovélo.
  - Amélioration du franchissement des coupures urbaines (cf. Action 5.3).

\* « au sens figuré, c'est-à-dire augmenter fortement »

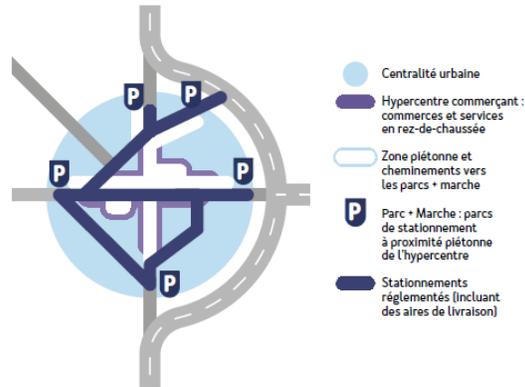


Axe Chronovélo  
© SMTC – Infographie Gaëlle Suc

\* au sens figuré, c'est à dire « augmenter considérablement »

# Le stationnement : des ressources à mutualiser pour mieux utiliser l'existant et favoriser le rabattement.

Organiser le stationnement dans les principales centralités de la métropole



## Organiser le stationnement public en lien avec la stratégie de report modal

En amont de la congestion, favoriser le rabattement des automobilistes sur les « points M » [en lien avec le réseau de transports collectifs] et les aires de covoiturage (cf. Actions 10.3 et 12.1).

Dans les centralités, soutenir l'attractivité commerciale et résidentielle, et accompagner la reconquête des espaces publics, grâce à (cf. Action 14.2) :

- Une réglementation favorisant la rotation des places au profit des usagers de courte durée;
- Des « parcs + marche », à proximité piétonne de la centralité, pour le stationnement des usagers de moyenne-longue durée qui n'ont pas d'alternative à la voiture;
- Des facilités de stationnement pour les professionnels mobiles et pour les résidents. En accompagnement des projets d'espaces publics ou de création d'axes structurants cycles et de transports collectifs, il s'agira d'étudier au cas par cas les mesures de réglementation de l'usage du stationnement et de reconstitution de tout ou partie de l'offre publique supprimée (cf. Action 14.2).

## Optimiser et réglementer l'usage du stationnement public là où la demande est forte

Ces espaces sont notamment le centre-ville élargi de Grenoble, les principales centralités commerciales, les abords de l'Hôpital Nord, le Domaine Universitaire, et les principaux secteurs où le rabattement en voiture sur les transports collectifs hors parcs-relais génère une forte pression sur l'espace public (cf. Actions 14.2 et 14.3).

## Valoriser les capacités de stationnement disponibles dans le parc privé

Quatre principaux gisements de capacités de stationnement privées à mobiliser peuvent être identifiés dans un contexte où le développement d'outils technologiques de mise en relation facilite leur mise sur le marché (cf. Action 14.4) :

- Les garages ou places de parking détenues par les ménages qui n'ont pas de voiture;
- Les places de stationnement privées des immeubles de logement sociaux qui, pour certaines, ne sont pas utilisées;
- Les parcs en ouvrage « privatifs » situés dans le centre-ville élargi de Grenoble. Le plus souvent associés à un centre commercial ou un supermarché, ces parcs de stationnement peuvent disposer de capacités de stationnement disponibles notamment le soir voire en journée (sauf samedi). L'objectif sera de travailler avec leurs gestionnaires pour les inciter à ouvrir l'usage de ces parkings à d'autres usagers;
- Les parkings des grandes surfaces périphériques ou de certains équipements publics peuvent offrir des capacités importantes en semaine, potentiellement intéressantes pour du rabattement sur les transports collectifs ou le covoiturage. Il s'agira de travailler avec leurs gestionnaires pour valoriser ces capacités et/ou encadrer les pratiques de rabattement informelles lorsqu'elles apparaissent gênantes.

Typologie fonctionnelle des voies de circulation



# Vignette Crit'air et zone de trafic limité

Le certificat de qualité de l'air est obligatoire dans une partie de la commune de Grenoble depuis le 1er janvier 2017. Cette réglementation s'applique **aux véhicules utilitaires légers ainsi qu'aux poids-lourds**. Grâce à la vignette Crit'Air, les véhicules disposent d'une classification environnementale

La vignette Crit'Air à Grenoble est d'ailleurs **obligatoire pour stationner et circuler dans les zones classées ZCR ou zones à circulation restreinte**. Lors de la **circulation différenciée** mise en place durant des **épisodes de pollution**, la vignette est également **obligatoire pour circuler**.

Lors d'un pic de pollution à Grenoble, les **véhicules non classés dans les systèmes de vignette ne sont plus autorisés à circuler dans la ville à partir du cinquième jour**. Les **véhicules utilitaires ainsi que les poids-lourds avec la vignette 5 ont été interdits de circuler à Grenoble**. À noter que ceux-ci représentent environ 7 % des voitures à renouveler. Les véhicules à la **vignette 4 sont interdits de circulation en 2020**. Puis, en **2020, les véhicules de vignette 3 ne pourront plus circuler à Grenoble**. En **2025, les voitures aux vignettes 2 ne seront à leur tour plus autorisées à circuler**. Cela représente près **de 44 % du parc automobile de Grenoble**. D'ici-là, la réglementation devrait éliminer les trois quarts des émissions de polluants sur le territoire.



## 4. Le projet « Cœur de ville, Cœur de Métropole » (Métropole de Grenoble et Ville de Grenoble)

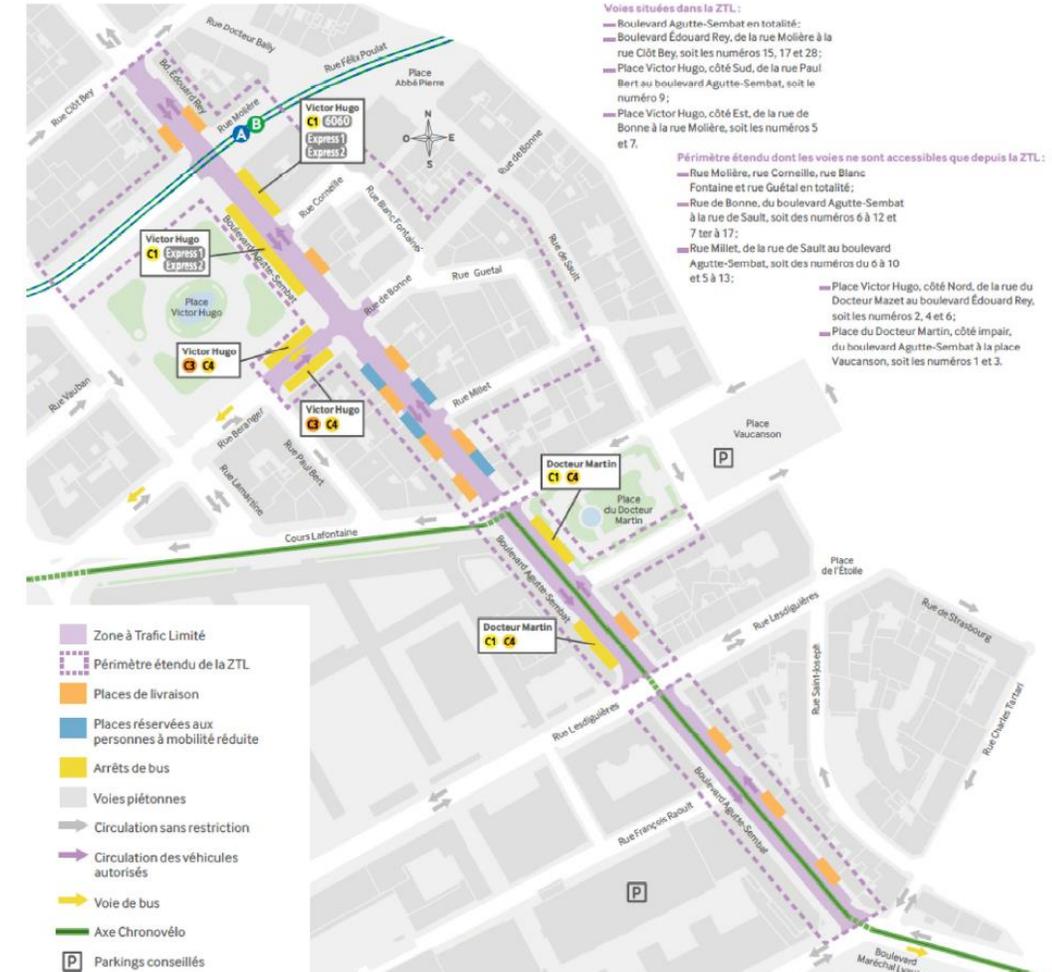
# Cœurs de ville, cœurs de métropole (CVCM)



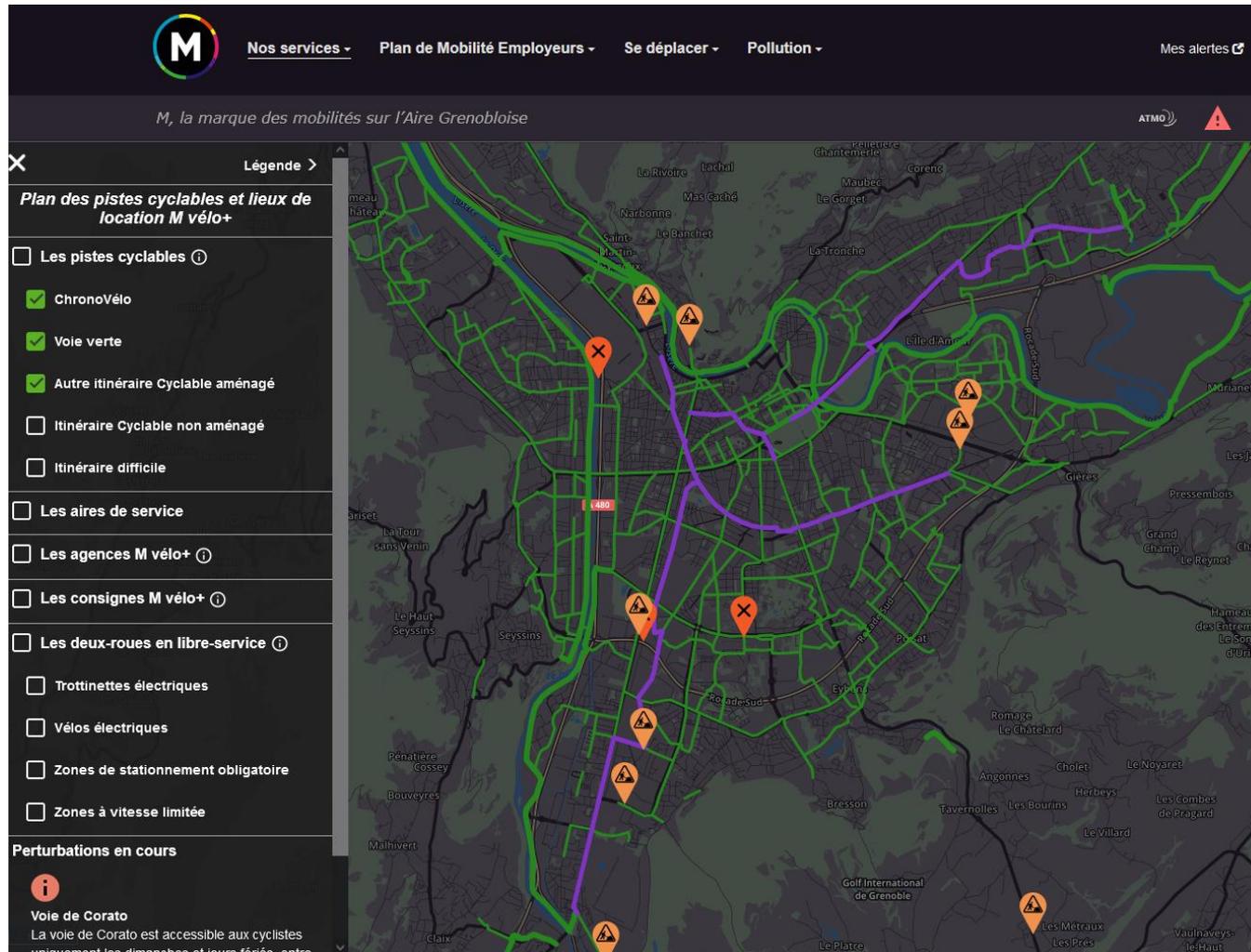
- Objectifs :
  - Rendre les centres-villes de l'agglomération plus accessibles,
  - Rendre les centres-villes plus agréables à vivre,
  - Fluidifier et apaiser les déplacements en centre-ville
  - Dynamiser la vie commerciale
- Etabli à la suite d'une concertation
- Séance 03/02/2017 – Délibération 57 – **Projet urbain cœurs de ville, cœurs de métropole**
- 122 votants : 84 pour, 24 contre et 14 abstention
- Adopté – Financement 10M€
  
- Mesure prise par **Grenoble-Alpes Métropole** concernant Grenoble, le Fontanil-Cornillon, le Pont-de-Claix, Meylan et Noyarey

# CVCM pour la ville de Grenoble

- Pour un centre-ville « apaisé et dynamique » :
  - La création d'une zone à trafic limité dès janvier 2018 (Bd Agutte Sambat et rues adjacentes)
  - Le développement d'un axe Chronovélo et extension du plateau piéton
  - La rénovation des places Grenette et Victor Hugo



# 49 Km d'itinéraires aménagés pour les vélos



## 3 types d'aménagement :

- 1) Voie verte le long de l'Isère : itinéraire en site propre
- 2) Itinéraires « Chronovélos » en violet, aménagés le long des voies de tramway ou bus
- 3) Autres itinéraires cyclables aménagés (marquages des voies, tracés au sol)

Les itinéraires sont continus et permettent de relier tous les quartiers au centre-ville.

# Réaménagement de la place Grenette : une action du programme CVCM



*« L'ancien mobilier urbain a été enlevé pour libérer de l'espace au sol. Les terrasses des cafés ont été étendues en longueur mais réduites en largeur afin de laisser de la place pour les piétons. Des arbres ont été plantés et l'éclairage public a été remplacé. Enfin, un nouveau revêtement au sol a été posé et la fontaine des Dauphins a été remise en eau. »*

(Source : site de la Métropole)

## 5. Ateliers de projet sur la revitalisation des commerces de proximité (Ville de Grenoble)

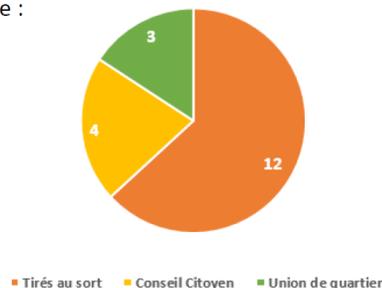
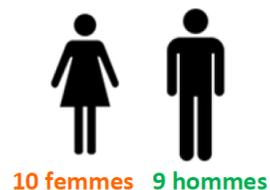
Action mise en œuvre en 2018 par la Ville de Grenoble dans le cadre du plan Cœur de ville Cœur de Métropole

# Une méthode de travail sur la revitalisation commerciale basée sur les avis de 30 participants (habitants, représentants d'associations)

## Introduction.

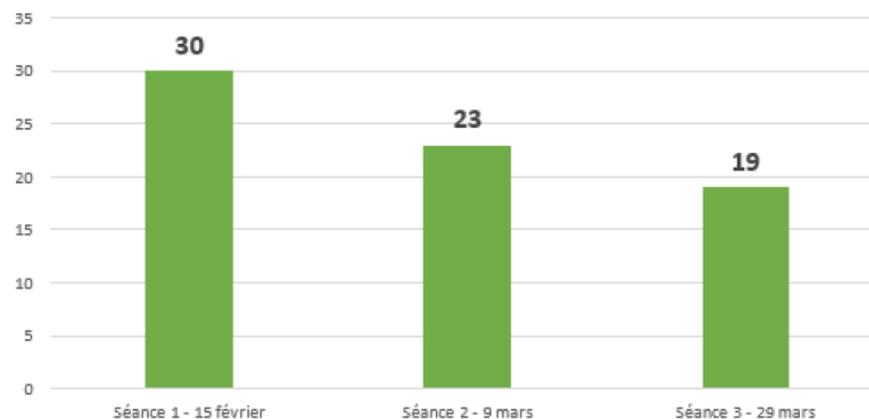
La Ville de Grenoble a décidé d'organiser un Atelier de Projet sur la revitalisation des commerces de proximité. Un groupe d'habitants a ainsi été constitué<sup>1</sup>, mêlant citoyens tirés au sort, représentants des conseils citoyens indépendants, des unions de quartier et du Conseil Consultatif des résidents étrangers de Grenoble, pour mener ce travail de réflexion entre février et mars 2019.

Sur l'ensemble des séances, nous avons été 30 citoyens à participer à la démarche. Au moment où nous écrivons ce rapport de préconisations, nous sommes encore un groupe d'une vingtaine de citoyens (19) dont les profils se composent de la façon suivante :



Quelles pistes d'action seraient à privilégier pour favoriser la revitalisation des commerces de proximité à Grenoble ?

Nombre de participants par séance



# Propositions issues des groupes de travail

## (rédaction par le prestataire)

- 1) **Promouvoir et valoriser les commerces de proximité pour améliorer leur visibilité**
  - 1) Renforcer les outils de communication pour faire connaître et rendre visible le commerce de proximité (quartiers)
  - 2) Développer des animations dans toute la ville (quartiers)
  - 3) Attirer les touristes dans le centre-ville de Grenoble et irriguer le commerce de proximité (centre-ville). Appelle une action de communication sur l'image globale de Grenoble « largement dépréciée ces derniers temps ».
- 2) **Développer un environnement urbain favorable au commerce de proximité**
  - 1) Faciliter l'accès aux commerces de proximité (quartiers et centre-ville). Favoriser l'accès à pied, en TC, en voiture (a fait l'objet d'un débat sur l'intérêt d'une mesure de gratuité de stationnement pendant 20 à 30 minutes)
  - 2) Offrir un environnement urbain de meilleure qualité pour inciter à la fréquentation des commerces de proximité (CV et quartiers) – embellissement, sécurité, propreté
- 3) **Renforcer l'accompagnement proposé aux commerçants**
  - 1) Faciliter l'installation de nouveaux commerçants avec les dispositifs existants ou à créer (CV et quartiers)
  - 2) Inciter les commerçants à se placer dans une recherche permanente d'amélioration (CV et quartiers). Formations, clients mystères
- 4) **S'appuyer sur l'évolution des modes de consommation plutôt que la subir**
  - 1) Inciter les habitants à mieux consommer (CV et quartiers)
  - 2) Inciter les commerçants à jouer le jeu de mieux consommer (CV et quartiers)
  - 3) Accompagner les commerçants pour développer le e.commerce (CV et quartiers)
  - 4) Faire travailler collectivement les commerçants pour qu'ils proposent une offre plus lisible et plus en lien avec les attentes de la population (CV et quartiers), horaires d'ouverture, périodes de fermeture, fidélisation
- 5) **Mieux réguler l'offre commerciale**
  - 1) Soutenir, y compris financièrement, le commerce dans les zones en déficit (CV et quartiers), foncière de commerce, périmètre de préemption, restriction des extensions en périphérie
  - 2) Faire appel aux financements participatifs et responsables (Quartiers) Bailleurs sociaux, revitalisation des commerces de RDC
  - 3) Encourager le droit à l'expérimentation des projets commerciaux (quartiers et centre-ville)

# Propositions non retenues

Proposition n°3 : Conserver le paragraphe proposé par un participant indiquant de ne pas réduire les flux de transports afin de ne pas gêner le commerce.	8	1 vert, 16 rouges, 2 abstentions.	Non retenue.	Proposition n°7 : Conserver la proposition d'utiliser les sacs des livreurs à vélo comme supports de communication.	10	2 verts, 15 rouges, 2 abstentions.	Non retenue.
Proposition n°4 : Conserver le paragraphe proposé par un participant suggérant de faciliter l'accès en centre-ville pour y revitaliser les commerces qui y sont concentrés.	8	2 verts, 13 rouges, 4 abstentions.	Non retenue.	Proposition n°8 : Retirer la proposition d'étudier la possibilité de rendre gratuits les transports pour augmenter la fréquentation des commerces de proximité.	12	10 verts, 6 rouges, 3 abstentions.	Retenue (au regard du vote, mention que seule une partie des participants souhaite encourager son utilisation)
Proposition n°5 : Maintien de la proposition d'un participant de développer le stationnement pour les voitures en centre-ville.	8	2 verts, 15 rouges, 2 abstentions.	Non retenue.	Proposition n°9 : Retirer la proposition de création de zones de stationnement autorisé en voirie pour une durée limitée (les zones bleues) à la place du stationnement payant	12	Verts 13, jaune 1, 5 abstentions.	Retenue.
Proposition n°6 : Conserver le paragraphe qui constate que le coût élevé des places de stationnement empêche les consommateurs de se déplacer pour consommer.	8	9 verts, 4 rouges, 6 abstentions.	Retenue.				

# Une démarche intéressante d'ouverture vers les citoyens qui ne met pas assez en évidence les particularités du commerce de centre-ville

## Points positifs

- Tirage au sort des participants
- Participation de quelques commerçants
- Présentation de dispositifs variés
- Les dispositifs pouvant être mis en place par la Municipalités (aménagement des espaces publics, tarification du stationnement, périmètre de préemption, foncière de commerces,...) sont bien pris en compte

## Points négatifs

- Le tirage au sort favorise les sympathisants de la Mairie
- Pour tirer le meilleur parti de l'expérience des commerçants, il aurait été préférable de traiter les mêmes sujets avec un groupe de commerçants
- En axant la démarche sur les commerces de proximité, les difficultés spécifiques d'accès au centre-ville sont minorées
- Des propositions très orientées vers la limitation des déplacements en voiture
- Des dispositifs d'aides et d'animation non maîtrisés par la mairie

# Les mesures mises en place par la Mairie de Grenoble en faveur du commerce (post Covid)

- Dispositif métropolitain d'aides aux travaux d'investissement
- Report de la facturation des consommations d'eau pour les PME-TPE
- Report du prélèvement ou exonération des droits de voiries (terrasses, chantiers, enseignes...) métropolitains
- Enregistrement gratuit sur la plateforme de Click&Collect « En bas de ma rue »
- Enregistrement gratuit sur la plateforme de bons d'achats « Soutien commerçants artisans »
- Plateforme Clique-mon-commerce
- Guide « Commerçants, en avant vers le numérique ! »
- Un chèque numérique de 500 €
- « Mon commerce en ligne »



## 6. L'impact des actions vu par les commerçants et les acteurs locaux

# Les résultats de la CCVM selon le regroupement « Grenoble à cœur »

Le Collectif continue mais nous avons aussi créé l'Association.

[Téléchargez le BULLETIN D'ADHÉSION](#)

[cliquez ici pour aller sur la page de l'Association](#)

Ils ont fondé le Collectif :

## Unions de Quartier (UQ):

Championnet-Bonne-Condorcet-Hoche  
Union des Habitants du Centre-Ville

## Unions Commerciales (UC):

Cœur de Ville  
Etoile Centre-Ville  
Label Ville  
Lafayette Développement  
Les Boutiques de Berriat  
Les Halles Sainte Claire  
Strasbourg-Chavant  
Vieilles Rues des Halles

Ils ont rejoint le collectif :

*De très nombreuses personnes ont rejoint le Collectif. Vous pouvez vous aussi faire de même. Vous pouvez également, si vous êtes une organisation à but non politique, nous soutenir et le faire savoir en apparaissant sur cette page.*

UQ Capuche Stalingrad et Grands Boulevards  
UQ Village Olympique et Vigny Musset  
UQ Mistral (CoHaMis)  
UQ Esplanade

UC Alsace Lorraine  
UC place Grenette  
UC quartier Hoche  
UCP de l'Esplanade  
GIE K'Store  
Centre Commercial la Caserne de Bonne  
Union Berriat-Thiers-Jaurès

Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie (UMIH)

## 1. UN PROJET RÉALISÉ SANS ÉTUDE D'IMPACT

27 juillet 2016 : la demande au Préfet de dispense d'étude d'impact pour l'ensemble de CVCM (ci dessous)

## Étude d'impact : 2 POIDS, 2 MESURES !

10 juillet 2017 : les demandes répétées d'étude d'impact pour la modification de l'A480 (voir la vidéo)

à 47:55, Mr E. Piolle, maire de Grenoble : Donc je vous propose la présentation de la délibération par l'exécutif, Vincent Fristot et Jacques Wiart.

à 58:40, Mr V. Fristot de l'exécutif : **L'introduction d'une étude d'impact dans l'étude d'impact du projet** d'une partie spécifique [...]

à 1:03:10, Mr J. Wiart de l'exécutif : Sur ce plan il ne faut pas s'en remettre à une simple décision préfectorale [...] sur ce point essentiel, Vincent Fristot l'a déjà souligné, **l'étude d'impact donc est défailante** et c'est pour nous une réserve forte.

à 2:21:40, Mr Y. Mongaburu, président du SMTIC : **La demande effectivement que** conformément au protocole d'intention **soit réalisée l'étude d'impact** des bénéficiaires [...]. **Et donc le conseil métropolitain, le comité syndical (NDLR : c'est à dire le SMTIC) et je l'espère ce soir la ville de Grenoble redemandent à ce que avant même l'enquête publique cette étude d'impact soit réalisée [...]**

L'association « Grenoble à Cœur » regroupe des associations de commerçants du centre-ville et de quartiers. **Elle analyse et conteste les décisions municipales, mais n'a pas réussi à faire annuler ou modifier le plan de circulation.**

# Des constats sur la base de données issues d'observations, de classements (embouteillages), mais pas d'étude d'impact

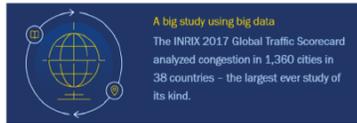
## AU BOUT D'UN AN

Ci dessous les présentations de Grenoble à Coeur, le 20 avril 2018 lors de la conférence de presse anniversaire de CVCM. Toutes les informations proviennent de sources indépendantes et vérifiables.

[CLIQUEZ ici pour l'impact sur LES EMBOUTEILLAGES d'après les chiffres indépendants et vérifiables d'INRIX](#)

### Grenoble à Impact sur les embouteillages (donc la pollution)

**La vue impartiale d'INRIX**  
Classement mondial de 1360 villes de 38 pays.



Avec CVCM  
Grenoble, «gagne»  
4 places dans les 10 villes françaises les plus embouteillées.

En seulement 8 mois de CVCM,  
Indice de congestion INRIX **+13,2%**  
Temps passé en congestion **+ 8,4%**  
Heures de pointe congestionnées **+10,2%**

2017	2016
1. Paris	1. Paris
2. Lyon	2. Marseille
3. Marseille	3. Bordeaux
4. Bordeaux	4. Lyon
5. Nantes	5. Strasbourg
6. Grenoble	6. Nantes
	7. Toulon
	8. Lille
	9. Toulouse
	10. Grenoble

*en 8 mois de CVCM* (arrow pointing from 2016 to 2017)

## APRÈS DEUX ANS

En 2017, après seulement 8 mois de CVCM : Congestion accrue de +13% et passage de n°10 à n°6 au palmarès des villes les plus embouteillées (INRIX)  
En 2018, ça continue : Passage à n°5 (TOM TOM)

**Le chantier partout, le chantier permanent ! POURQUOI ?**

Conférence de presse du 4 mars 2019 : toutes les informations  
Communiqué de presse  
Rappel de notre lettre du 19 octobre 2017  
Congestion et Pollution  
Le chantier partout, le chantier permanent !



### Résultat d'un plan de circulation inopérant



La raison? Le plan « impose de fait des modifications de comportement importantes de la part des usagers à très court terme ». Rapport Transitec (09/2016)

### 3 ANS de CVCM : Grenoble à Coeur fait LE BILAN

Lire la Tribune Libre de Grenoble à Coeur publiée sur place Gre'net  
Lire le bilan de CVCM sur Médiapart

oooooooooooo

Nous avons mené nos propres observations sur le boulevard Agutte Sembat.

En voici quelques-unes en VIDEOS :



1. Ce **DIAPORAMA sur une journée complète par beau temps** montre un boulevard apaisé « à mort », bien que ce soit un jour de marché de Noël, et les « deliveroo » en soirée. Peut-on sérieusement crier au succès de CVCM-Chronovélo ?
2. Sur cette **VIDÉO aux heures de pointe et par beau temps**, on compte un peu plus de 5 vélos par minute. C'est certes plus que le peu qui passait sur le boulevard avant CVCM-Chronovélo, mais est-ce suffisant pour en justifier la fermeture ?
3. Sur cette **VIDÉO aux heures de pointe et par temps pluvieux**, on compte 1,5 vélo par bus ! Par beau temps, voir la vidéo précédente, c'est 4 vélos par bus. C'est effectivement une sorte de prouesse ...
4. Il passe 2 vélos par minute sur cette **VIDÉO aux heures creuses et par beau temps**, une grande réussite ?

# Les propositions de Grenoble à Cœur

Nous jetons les bonnes et solides bases d'une solution totalement conforme aux intentions de "Coeurs de Ville, Coeurs de Métropole", mais permettant une réalisation réussie. Elles sont résumées ci dessous en images, avec tous les avantages. Pour construire plus loin il faut le moratoire que nous demandons.



notre proposition à étudier pour la piétonisation

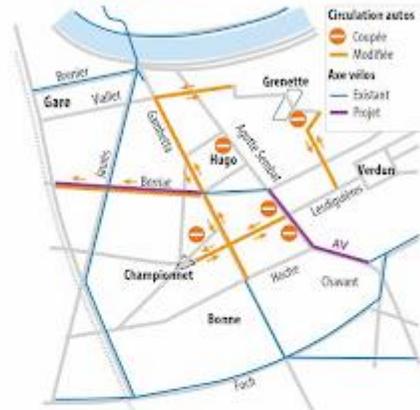
## La piétonisation

- Développement de la zone piétonne et des zones de rencontre.
- En concertation avec les habitants, commerçants et usagers
- Embellissements de l'espace piéton
- Rénovation des sols et du mobilier urbain
- Aménagement des passages à travers les flux (vélos, autos et TC) par des zones de rencontre

Zone de rencontre = zone où le piéton est prioritaire



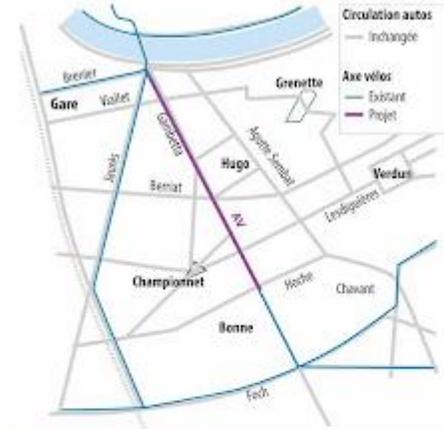
## LE PROJET IMPOSÉ PAR LA VILLE ET LA MÉTRO



- 1 Court tronçon d'autoroute à vélos sur A.Sembat
- 2 Pas d'amélioration de l'espace piéton
- 3 Plan de circulation brutalement bouleversé
  - Fermeture de Lyautey / Agutte-Sembat / Rey
  - Fermeture de République / Montorge
  - Fermeture de Lakanal
  - Report du trafic sur les quelques axes restants
  - Gambetta, Lesdiguières, Félix Viallet, Vicat, Condillac, Lafontaine en double sens
- 4 Aggravation des embouteillages (19 000 autos/jour sans solution !)
- 5 Aggravation de la pollution
- 6 Désertification du centre ville et 5000 emplois en jeu
- 7 Aucune étude d'impact n'a été réalisée !

Nous avons «Grenoble à cœur»

## LE PROJET PROPOSÉ PAR «GRENOBLE À CŒUR»



- 1 Vraie autoroute à vélos sur Gambetta
- 2 Des économies en faveur de l'espace piéton
- 3 Plan de circulation maintenu et amélioré
  - Voies bus et autos sur Agutte-Sembat
  - Voies vélos et autos sur Gambetta
  - République / Montorge ouvertes
  - Lakanal ouverte
- 4 Fluidité pour tous les moyens de transport
- 5 En route vers moins de pollution
- 6 Une nouvelle attractivité pour le centre ville
- 7 Simple, efficace et de bon sens

Nous avons «Grenoble à cœur»

# Point presse : Pour la métropole « tout ne va pas mal »

- Titre : Commerces : oui, le centre-ville de Grenoble souffre... comme les autres !
- Journal : L'essor Isère / <https://www.essor38.fr/commerces-y-a-t-il-un-probleme-en-centre-ville-20746.html>
- Parution : 15 décembre 2017
- Journaliste : Caroline THERMOZ-LIAUDY
- « La situation des commerces grenoblois, en particulier dans le centre-ville, fait l'objet d'un grand nombre de commentaires. Désertification, travaux, concurrence périphérique... **Les « on-dit » sont nombreux.** »
- Christian HOFFMANN – Label Ville – « **Oui, le nouveau plan de circulation peut poser des problèmes pour certains, mais il y a aussi des causes intrinsèques.** Tout ne va pas mal, et tout ne va pas plus mal qu'ailleurs. Grenoble se maintient même plutôt mieux que le reste de la France. »
- Guy Jullien, vice-président de la Métropole délégué au commerce : « Sur la vacance, nous avons fait un état des lieux en 2016, rue par rue dans le centre-ville. Nous avons refait un recensement en octobre et nous avons constaté **une augmentation de la vacance d'environ 1 %, soit 9 % de locaux vides dans le centre-ville. C'est un taux équivalent au taux national.** »



caroline Thermoz-Liaudy - Grenoble ne souffre pas plus que les autres villes de France

# Point Presse – Interview de l'adjoint au commerce de la Métropole

- Titre : « **Cœur de ville, Cœur de Métropole** » : premier bilan
- Journaliste : Jean-Baptiste AUDUC
- <https://www.lesor38.fr/coeur-de-ville-coeur-de-metropole-premier-bilan-21634.html>
- Date de parution : 05 avril 2018
- Guy Jullien, vice-président délégué à l'artisanat, au commerce et aux petites et moyennes entreprises a logiquement suivi sur l'impact pour les... commerces, en expliquant la méthodologie : « la direction "commerce" de la Métro s'est rendu dans chaque rue du centre-ville afin de réaliser un comptage et une typologie des commerces. » Couplée à l'outil Avizon, développé avec l'agence d'urbanisme de Grenoble, la Métro a obtenu (durant l'automne 2017) des chiffres précis sur le commerce. **Il nous apprend que sur la Métro, il y a 9 % de vacances commerciales. Le centre de Grenoble (depuis la place Notre-Dame, jusqu'à Chavant, et Championnet) descend à 8,2 %.**
- Guy Jullien illustre : « le centre-ville accueille 1 400 commerces, et 114 locaux vacants. » Face aux chiffres, Christophe Ferrari conclut : « les interrogations sont normales en rapport à CVCM. Mais une fois ces données posées, ces personnes doivent éthiquement reconnaître la réalité ». Point final aux contestations ?



# Point presse France 3

- Titre : Grenoble : un an après, la piétonisation du centre-ville ne fait toujours pas l'unanimité
- Sur France 3 - <https://france3-regions.francetvinfo.fr/auvergne-rhone-alpes/isere/grenoble/grenoble-an-apres-pietonisation-du-centre-ville-ne-fait-toujours-pas-unanimite-1462737.html>
- Date de parution : 21/04/2018, mis à jour le 12/06/2020
- **Trafic, pollution sonore et atmosphérique, magasins vides...** Alors que l'observatoire de la métropole livrait un bilan positif, il y a quelques semaines, eux avancent leurs propres chiffres, et ils ne sont pas flatteurs. "*En 2016, Grenoble était la 10e ville la plus embouteillée de France*" assène Olivier, l'un de ses membres en s'appuyant sur des données de l'Inrix, un organisme indépendant américain. **"Après 8 mois seulement, Grenoble est devenue la sixième ville la plus embouteillée."**



© Guilhem Vellut / Flickr

# Point presse

(opposition municipale – rassemblement de la Gauche et du Progrès)

- Titre : Cœur de Ville – Cœur de Métropole Grenoble : un RDV manqué !
- <https://www.gre-mag.fr/actualites/coeur-de-ville-coeur-de-metropole-grenoble-un-rdv-manque/>
- Parution : 11/05/2018
- C'est d'abord le « Collectif Grenoble à Cœur » rassemblement de nombreuses unions de quartier et unions commerciales qui demande un moratoire et l'évaluation des conséquences. **Ce sont aussi des habitants subissant les reports de nuisances, qui protestent contre la suppression de nombreux arbres et dénoncent les conflits avec les vélos sur les trottoirs.** Ce sont enfin les associations de personnes en situation de handicap qui protestent contre la suppression massive des feux tricolores.
- Voilà un RDV manqué : **si un projet de réaménagement du centre-ville était nécessaire, celui proposé par la municipalité écologiste et insoumise, n'a pas d'autre objectif que de servir leur idéologie,** de marquer durablement leur passage à la tête de cette ville, devenue leur terre d'expérimentation. Quel gâchis !

# Bilan Eric PIOLLE - EELV

- <https://www.lci.fr/elections/vague-verte-a-quoi-ressemble-une-ville-geree-par-eelv-comme-grenoble-2157901.html>
- Parution LCI : 29 juin 2020
- Les "autoroutes à vélo", mises en place depuis 2017, constituent la réalisation la plus marquante du bilan d'Eric Piolle à Grenoble. L'objectif était notamment de créer sous la mandature environ 40 km de pistes cyclables sur quatre grands axes baptisés "[Chronovélo](#)" et permettant de relier d'autres communes en quadrillant la métropole du nord au sud et d'est en ouest. Le concept "d'autoroutes à vélo" a d'ailleurs inspiré d'autres villes, dont Paris, où Anne Hidalgo a aménagé durant le déconfinement des pistes cyclables sur des axes traversants, qui devraient être pérennisées sous la nouvelle mandature. La proposition a également été avancée à Strasbourg par la nouvelle maire EELV Jeanne Barseghian, ainsi qu'à Tours, ville conquise par l'écologiste Emmanuel Denis.
- Dans le laboratoire grenoblois, les écologistes ont appliqué une autre revendication ancienne, à savoir la création d'une zone de faible émission (ZFE) - la plus grande de France - dans le centre-ville afin de lutter contre la pollution. La circulation y est interdite aux poids-lourds et aux utilitaires polluants, de nombreuses rues ont été rendues piétonnes et la vitesse est limitée à 30 km/h dans la quasi-totalité du centre-ville. Le diesel doit également être banni à l'horizon 2025. Ces initiatives ont valu à Grenoble une 2e place - derrière Paris - au classement des agglomérations qui luttent le mieux contre la pollution de l'air.
- Le bilan de ces mesures à Grenoble a été jugé contrasté. Les mesures de pollution réalisées ont pointé une réduction des émissions dans les zones de circulation restreinte, mais un report a été constaté dans d'autres zones, notamment en périphérie de la ville, où les conditions de trafic se seraient aggravées. Les détracteurs du maire écolo ont notamment brandi une étude du fabricant de GPS TomTom faisant passer Grenoble de la 10e à la 4e position des villes les plus embouteillées de France.
- L'opposition a également dénoncé une conséquence sur les petits commerces, qui auraient subi la réduction du trafic au centre-ville. Un sujet d'ailleurs pointé dans un rapport de préconisations remis à la ville par un panel de citoyens tirés au sort, même si la question de la revitalisation du centre-ville semble antérieure aux mesures de réduction de la circulation. En 2019, la ville en a tiré un plan spécifique pour redynamiser les commerces.



Le maire EELV de Grenoble, Eric Piolle.  
SIPA

## 7. WHO'S WHO

- Grenoble à cœur
- Label Ville Grenoble

# WHO'S WHO

- Emmanuel LENOIR – Président de **Label Ville Grenoble** – Gérant Maison LENOIR – Artisan Boulanger Pâtissier
- Christian HOFFMANN – Ex-Président de **Label Ville Grenoble** – Antiquaire - 04 76 54 31 52
- Caroline THERMOZ-LIAUDY – Journaliste pour **l'ESSOR Isère** - <https://fr.linkedin.com/in/caroline-thermoz-liaudy-a67bb3162>
- Guy JULLIEN - Vice-président de **Grenoble-Alpes Métropole** chargé de l'économie, de l'industrie et de la résilience économique - <https://fr.linkedin.com/in/guy-jullien-637821113>
- Michel VOILIN – Président de **l'Union de Quartier Championnet Bonne Condorcet Hoche** - Tél. 04 76 43 19 98
- Agnès BASSALER – Secrétaire de **l'Union des Habitants du Centre Ville** - Tél. 04 76 01 85 46
- Valérie DELAS – Présidente de **Fédération des unions commerciales et artisanales du sud-Isère** - [valerie.delas.38@orange.fr](mailto:valerie.delas.38@orange.fr)
- Danièle CHAVANT – Présidente de **l'Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie de l'Isère – UMIH38** - [president@umih38.fr](mailto:president@umih38.fr) – Tel UMIH38 : 04 76 49 00 36
- **GIE K'Store** - 04 76 87 55 61 - [kstore@orange.fr](mailto:kstore@orange.fr)

# Association Label Ville Grenoble

- Groupement des unions commerciales de Grenoble **animé et soutenu financièrement par la Ville de Grenoble** pour mettre en avant les commerces et soutenir les achats locaux.
- Animatrice de centre-ville depuis 2017 : Katia BOISSIN.
- Président de l'association :
- Jusqu'en juin 2021 : Christian HOFMANN – antiquaire
- Depuis Juin 2021 : Emmanuel LENOIR – Boulanger Pâtissier



## LABEL VILLE

*Je fais mes courses à Grenoble*

Accueil PORTRAITS ANIMATIONS POUR LES ENFANTS SORTIR UTILE

RECHERCHER



Mon Commerçant Préféré 2021 – 4ème édition !

Votez pour votre commerçant préféré sur l'événement Facebook, du 29 octobre au 19 novembre 2021 : [https://www.facebook.com/events/90725883259083](https://www.facebook.com/events/90725883259083/?active_tab=discussion) /?active\_tab=discussion LABEL VILLE & le Concours Mon Commerçant Préféré L'Association [...]



ROMA Intérieur – Véronique SGARRA – 7 place de Metz 38000 Grenoble



ALMA SLOW CONCEPT – Estelle DE CARVALHO - 1 rue Abbé de la Salle 38000 Grenoble

### à lire en complément



ACTUALITÉS, ACTUS DE LA VILLE

**Pop'Up République : une boutique-test en cœur de ville**

| PUBLIÉ LE 18/03/2020

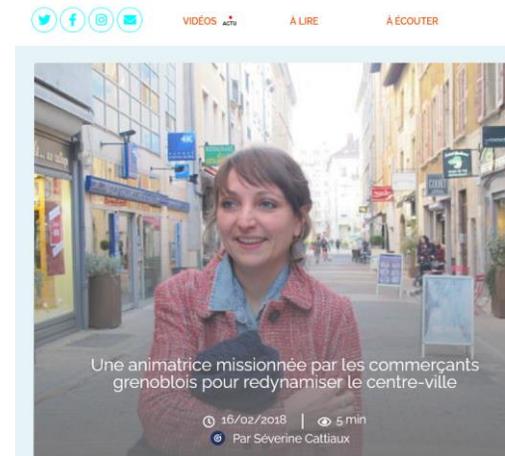
"Pop'Up République" a ouvert ses portes jeudi 12 mars dernier au 10, rue de la République. Pendant 4 mois, cette boutique éphémère accueille ses premiers occupants du moment : 18 artisans et créateurs du collectif grenoblois « C'est fait ici ». Actuellement sans lieu de vente fixe, ceux-ci vont pouvoir tester leur attractivité commerciale en centre-ville, dans des conditions de location optimales. *Après seulement 3 jours d'ouverture, "Pop'up République" a fermé ses portes, conformément aux règles gouvernementales de confinement pour lutter contre le virus COVID-19. Le magasin rouvrira dès que possible.*



DOSSIERS, REPORTAGES, TOUS NOS DOSSIERS

**Mode in Grenoble : à vos marques, prêt-à-porter !**

| PUBLIÉ LE 03/09/2019



# GRENOBLE A CŒUR (Opposition)

## Fondateurs :

### • Unions de Quartier (UQ):

- Championnet-Bonne-Condorcet-Hoche
- Union des Habitants du Centre-Ville

### • Unions Commerciales (UC):

- Cœur de Ville
- Etoile Centre-Ville
- Label Ville
- Lafayette Développement
- Les Boutiques de Berriat
- Les Halles Sainte Claire
- Strasbourg-Chavant
- Vieilles Rues des Halles

## Ont rejoint :

- UQ Capuche Stalingrad et Grands Boulevards
- UQ Village Olympique et Vigny Musset
- UQ Mistral (CoHaMis)
- UQ Esplanade
  
- UC Alsace Lorraine
- UC place Grenette
- UC quartier Hoche
- UCP de l'Esplanade
- GIE K'Store
- Centre Commercial la Caserne de Bonne
- Union Berriat-Thiers-Jaurès
- Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie (UMIH)
- Syndicat des charcutiers traiteurs de l'Isère
- Fédération des UC du Sud Isère
- Syndicat des marchés de l'Isère

## Apportent leur concours :

- Une Chance pour La Tronche (UCPLT)
- Groupe d'Analyse Métropolitain (GAM)



D É V E L O P P E M E N T É C O N O M I Q U E E T C O M M E R C I A L

**SARL TEMAH Etudes**

Dominique CHAUCHON  
Centre d'Affaires ATHENA Bât B  
480 Avenue des Abrivados  
34400 LUNEL

Tél : 04.67.86.85.61

54Portable : 06.82.74.11.27

Mail : [d.chauchont@temah.fr](mailto:d.chauchont@temah.fr)

Site Internet : [www.temah.fr](http://www.temah.fr)