

Rapport de préconisations

L'écriture du Rapport de Préconisations a été finalisée lors de la dernière séance avec l'ensemble des participants présents. Certains points ont pu faire débat. Quand la conciliation des positions n'a pas été trouvée, un vote a été réalisé pour statuer sur les propositions de formulation.

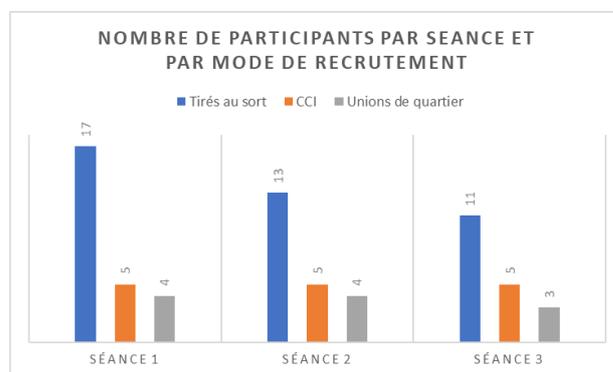
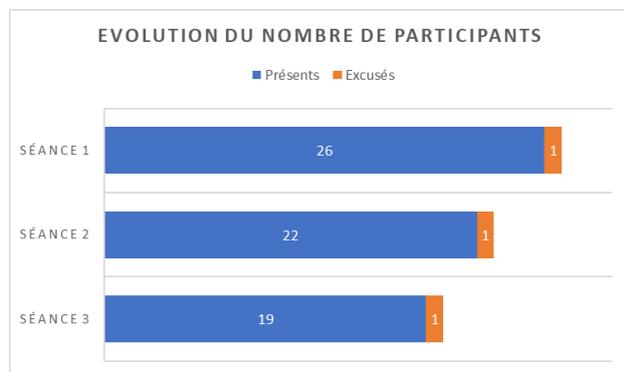
Ces points sont signalés dans le corps du document par un * et l'Annexe 4 récapitule les différents votes réalisés.

Les annexes n'ont pas été rédigées avec les participants.

Introduction

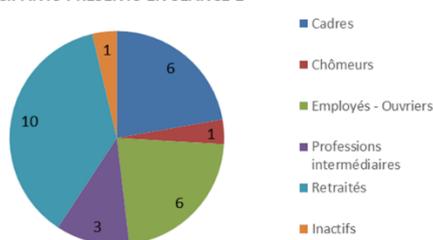
La Ville de Grenoble a décidé d'organiser un Atelier de Projet sur la cohabitation piétons – cyclistes et la prévention en matière d'accidentologie. Un groupe d'habitants a ainsi été constitué¹, mêlant citoyens tirés au sort et représentants des conseils citoyens indépendants et des unions de quartier, pour mener ce travail de réflexion entre octobre et décembre 2018.

Sur l'ensemble des séances, nous avons été 27 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.



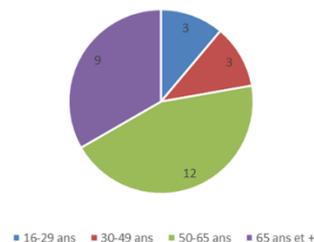
Notre groupe se compose de la façon suivante :

CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES DES 27 PARTICIPANTS PRESENTS EN SÉANCE 1



10 femmes 17 hommes

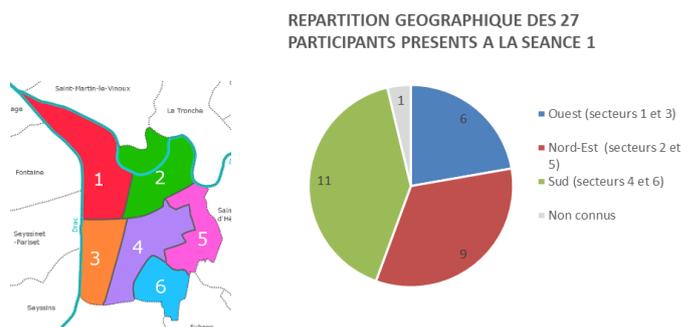
AGE DES 27 PARTICIPANTS PRESENTS EN SÉANCE 1



¹ La méthode de composition et de recrutement des membres de l'Atelier de projet est détaillée en annexe de ce présent document

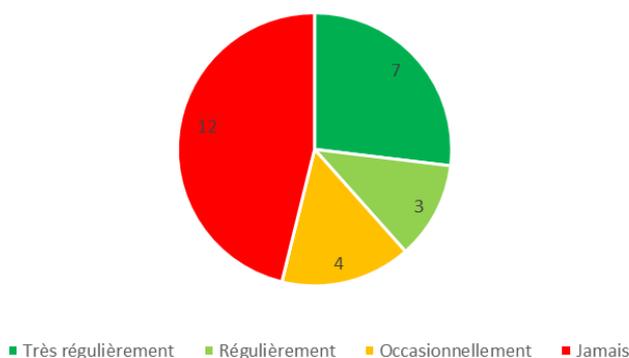
ATELIER DE PROJET « piétons/cyclistes »

Nous venons de différents quartiers de Grenoble :



Parmi nous², **7** personnes pratiquent très régulièrement du vélo, **3** régulièrement du vélo, **12** n'en font jamais ou plus du tout, et **4** en font de temps à autres.

FREQUENCE D'UTILISATION DU VELO



Nous constituons un panel diversifié d'habitants de la Ville de Grenoble. Bien que n'étant pas des experts des questions de mobilités, nos pratiques et déplacements quotidiens ainsi que notre connaissance du territoire nous permettent d'apporter une vision de citoyens pour enrichir le débat.

² 25 répondants sur 26 participants (1 absence de réponse).

Présentation de la démarche de travail

Notre groupe a été constitué par la Ville de Grenoble pour réfléchir collectivement à des solutions pour améliorer la cohabitation entre piétons et cyclistes et proposer des solutions pour prévenir les accidents liés à l'évolution des mobilités dans notre ville.

Une question nous a été posée en début de démarche par la Ville de Grenoble :

Quelles **pistes d'action** seraient à **privilégier** pour **améliorer la cohabitation** des déplacements à pied et à vélo et leur **sécurité** sur la Ville de Grenoble ?

Pour nous, cette question renvoie à une réflexion qui dépasse le seul cadre du piéton et du cycliste : nous avons donc décidé de débattre également de l'impact du développement des nouvelles modalités de transport de type trottinettes, trottinettes électriques, gyropodes, vélos à assistance électrique (VAE) ...

Pareillement, la question de la voiture fait partie intégrante de la réflexion dans la mesure où elle joue sur l'interaction entre les cyclistes et les piétons et où elle constitue le principal risque d'accidents graves pour eux.

La réponse que nous formulons à cette question doit permettre à la Ville de Grenoble d'intégrer cette vision de citoyens dans ses futures actions qu'elle mène directement, ou avec la Métropole, ou encore dans son action de relais auprès des autres acteurs, notamment nationaux, par exemple pour l'adaptation du cadre réglementaire et législatif.

Pour cela, nous avons été réunis lors de 3 séances de travail entre octobre et décembre 2018 afin de réfléchir ensemble aux pistes d'action à préconiser :



Les personnes que nous avons rencontrées au cours de la démarche :

Elus en introduction des séances

Pascal CLOUAIRE, Maire adjoint à la Démocratie Locale [séance 2]

Yann MONGABURU, Conseiller municipal et Vice-Président aux Déplacements à Grenoble Alpes Métropole [séance 1]

Jacques WIART, Conseiller municipal délégué Déplacements et Logistique urbaine [séances 1 et 2]

Services de la Ville et de la Métropole

Lionel FAURE, Chef de projet Modes actifs et Métropole apaisée, Grenoble Alpes Métropole [séance 1]

Loïc BERRUYER, Service Projets, Observation et Prospective des Déplacements, Grenoble Alpes Métropole [séance 1]

Cyrille JACOB, Directeur des Tranquillités, Ville de Grenoble [séance 1]

Experts et acteurs du sujet

Evelyne DANTHONY ROMEUF, Responsable du pôle actions et animations mutualistes Auvergne Rhône-Alpes à la MACIF [séance 2]

Nathalie TEPPE, Présidente de l'ADTC [séance 2]

Jean-Claude BROUSSY, Directeur du comité Isérois de Prévention Routière [séance 2]

Thomas JOUANNOT et Flavien LOPEZ, CEREMA [séance 2]

Alain FREYSSINET, Vice-président de l'Automobile Club Dauphinois [séance 3]

Chacun de ces spécialistes a partagé avec nous ses travaux et ses observations afin de nous apporter des informations complémentaires et leur vision sur les enjeux soulevés par la cohabitation entre piétons et cyclistes et en termes de sécurité routière.

Les documents portés à notre connaissance

Sont indiqués en annexe, la liste des documents mis à notre disposition³.

Nous n'avons pas obtenu les documents suivants que nous avons demandés *:

- Chiffres d'accidentologie des accidents mortels sur voie publique en Isère, leurs causes, et leurs types de milieux ;
- Les cartes d'accidentologie par année et les cartes des flux par année de 2007 à 2017 ;
- Le tableau d'accidentologie avant 2007 par type de personnes et par année.

Le présent Rapport de préconisations constitue la synthèse de notre réflexion commune.

³ Annexe 2, page 16

PARTIE 1 : Notre vision des enjeux*

I. Cohabitation et sécurité des piétons – cyclistes : deux problématiques liées mais de natures différentes

La question qui nous est posée renvoie à deux thématiques proches : la cohabitation des piétons et des cyclistes, d'une part, et leur sécurité, d'autre part. Si ces deux problématiques sont liées, elles apparaissent comme de natures différentes :

- **La cohabitation piétons-cyclistes : un enjeu pour des déplacements à pied et à vélo plus sereins**

Au regard des éléments d'information qui nous ont été transmis, nous retenons que le nombre d'accidents piétons-cyclistes *graves* reste peu élevé. Il semblerait donc que la question de la cohabitation pose davantage un enjeu de confort que de sécurité.

Toutefois, nous alertons sur le fait que seuls les accidents déclarés sont aujourd'hui mesurés et donc pris en compte. Il est ainsi probable que l'accidentologie soit plus élevée que ne le disent les chiffres officiels même si cela implique des accidents d'une gravité moins importante : en effet, plus l'accident est grave, plus il y a de chances qu'il soit déclaré (besoins de soins, besoins de prise en charge par les assurances etc.) et donc mesuré*.

Au-delà des chiffres d'accidentologie, la cohabitation piétons – cyclistes est source de tensions fréquentes entre usagers et nourrit un sentiment d'insécurité, voire de peur, qui impacte les comportements et rend l'utilisation de ces modes moins tranquille. Elle constitue donc bien un enjeu important à prendre en compte, même s'il ne fait pas l'objet d'une mesure.

Nous avons également évoqué la cohabitation difficile des vélos entre eux (différences de vitesse, voies encombrées, manque de respect des règles, manque de visibilité etc.) qui s'ajoute aux difficultés rencontrées avec les piétons.

- **La sécurité des piétons et des cyclistes interroge d'abord leur vulnérabilité vis-à-vis de la voiture**

Malgré le port d'équipements adaptés ou le respect des règles de sécurité, les piétons et les cyclistes restent vulnérables faces aux chocs et aux accidents, provoquant ainsi de nombreux blessés et morts chaque année*.

La question de la sécurité des déplacements à pied ou à vélo pose ainsi d'abord celle de la vulnérabilité de ces usagers vis-à-vis de la voiture. C'est pourquoi nous intégrons pleinement la question de la place de la voiture dans nos réflexions.

II. Des facteurs qui aggravent la situation

Que ce soit en termes de cohabitation piétons – cyclistes ou de sécurité, nous avons relevé des facteurs qui aggravent ces difficultés et créent un fort sentiment d'insécurité :

- **D'abord un problème de comportements**

Globalement, nous pointons un manque d'attention et de bienveillance entre les piétons et les cyclistes dans l'espace public qui peut être source de tensions, voire d'accidents. Ces problèmes de

comportements touchent tous les usagers : piétons, cyclistes, automobilistes... Nous constatons ainsi de nombreuses infractions au quotidien :

- Des vélos qui circulent sur les trottoirs ;
- Des piétons qui marchent et traversent hors des zones et des moments qui leur sont dédiés ;
- Des automobilistes qui se garent sur les trottoirs, sur les passages piétons ou sur les pistes cyclables ;
- De nombreux comportements inadaptés d'autant plus lorsque la densité est forte.

Le manque de vigilance et d'attention de l'ensemble des usagers constitue le premier facteur d'accident*.

■ Le développement de l'usage de « distracteurs » par les piétons et les cyclistes : smartphones, écouteurs...

Ces problèmes de comportements sont renforcés par l'utilisation croissante de « distracteurs » par les piétons comme les cyclistes qui viennent altérer leur attention.

L'usage des smartphones est ainsi pointé comme un facteur aggravant. Il déconcentre la vigilance des piétons : traversée de rue sans regarder, bousclement d'autres piétons ou cyclistes, chute sur l'espace public, etc.

Le port d'écouteurs pour écouter de la musique ou téléphoner est de plus en plus fréquent. Isolant l'utilisateur des bruits extérieurs, cette pratique est dangereuse mais de plus en plus répandue.

■ Une vigilance à renforcer envers les populations vieillissantes et les personnes en situation de handicap

Temps de réaction plus long, vision moins bonne, fragilité physique... : les personnes âgées, comme les personnes en situation de handicap, mettent généralement plus de temps à réagir à un imprévu ou à se déplacer. Ils sont ainsi beaucoup plus vulnérables que les autres usagers. En outre, les personnes à mobilité réduite peuvent être parfois contraintes d'emprunter des pistes cyclables à défaut d'itinéraire accessible, s'exposant ainsi à des risques supplémentaires.

Le vieillissement de la population est ainsi à souligner comme un facteur aggravant à la fois en termes de cohabitation avec les cyclistes que d'accidentologie.

■ L'effet ambivalent de l'accroissement de la pratique du vélo

Avec le développement de la politique « vélo » et l'extension de cet usage à Grenoble, nous sommes un certain nombre à craindre que l'accroissement du nombre de cyclistes viennent aggraver les problèmes de cohabitation avec les piétons, et conduisent à une augmentation des conflits. Comme nous y reviendrons après, nous pouvons nous demander si les aménagements cyclables sont suffisamment dimensionnés pour accueillir de nombreux nouveaux pratiquants dans les années qui viennent.

Inversement, d'autres parmi nous pensent, concernant la sécurité des cyclistes, que l'accroissement de leur nombre peut avoir un effet protecteur. Cet « effet de masse critique » se caractérise par le fait que plus les cyclistes sont nombreux, plus l'attention des autres usagers à leur égard s'accroît et s'inscrit dans leurs habitudes. Le développement de la pratique cyclable contribue ainsi en elle-même à mieux protéger les cyclistes*.

■ Le développement de nouveaux modes de transport individuels

Depuis quelques années, de nouveaux modes de déplacements se sont développés dans l'espace public : trottinettes manuelles ou électriques, rollers, skate-boards, hoverboards, gyropodes, vélo à assistance électrique (VAE), etc. Atteignant parfois une vitesse allant jusqu'à 25km/h pour les modèles électriques, voire davantage quand leurs propriétaires les débrident, leur utilisation de plus en plus fréquente est source de conflits et de dangerosité sur l'espace public.

Alors que leur statut reste peu encadré et leur place dans l'espace public non définie, ils constituent de nouveaux usages posant ainsi de nouveaux problèmes de cohabitation. Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) cherche à clarifier cette situation.

Nos propositions de pistes d'actions pour améliorer la cohabitation piétons – cyclistes et leur sécurité

Forts de ces premiers constats, nous avons identifié 3 grandes orientations à approfondir par la Ville et ses partenaires :

I. Des aménagements piétons et cyclables à compléter et à améliorer

La question des aménagements apparaît centrale dans nos échanges. Notre constat initial est que les aménagements piétons et cyclables restent encore largement insuffisants et, parfois, inadaptés ce qui est propice aux accidents et aux conflits entre usagers. Il s'agit de mieux les structurer à l'échelle de la métropole, de résorber leurs ruptures et d'améliorer leur conception.

A. Mieux structurer et coordonner le développement des aménagements

■ Piste d'action 1 : programmer l'ensemble des aménagements à réaliser à travers un plan de déplacement multimodal métropolitain

Nous proposons l'élaboration d'un plan de déplacement multimodal métropolitain présentant, pour chaque commune, les aménagements et conditions de circulation à atteindre pour les différents modes « rue par rue ». Il permettrait de mieux planifier les aménagements à réaliser pour l'ensemble des modes dans une recherche de cohérence à l'échelle de la rue (partage de l'espace, aménagements lisibles...) comme de la Métropole (continuités des itinéraires...).

Ce document devra être élaboré en concertation, en cohérence avec le PDU et de manière partenariale. Pour le réaliser, nous recommandons donc de :

- mobiliser les études et travaux déjà réalisés, notamment à l'occasion des Plans Piétons / Vélos de quartiers réalisés en partenariat avec les Conseils Citoyens Indépendants, les Unions de Quartiers, les associations, les acteurs de terrain, les usagers ... ;
- réaliser des observations de terrain sur les usages ;
- en complément, certains d'entre nous pensent qu'il faut mener un audit technique indépendant des services de la Ville et de la Métropole des aménagements existants pour identifier lesquels sont inadaptés et les améliorations à apporter prioritairement *;
- renforcer par une convention le dialogue entre l'ensemble des acteurs et des partenaires concernés en intégrant les unions de quartier, les conseils citoyens indépendants, les organismes de prévention routière, les associations et, plus largement, les usagers ;

- **Piste d'action 2 : mieux se coordonner entre acteurs et donner plus de place aux usagers avec la création d'un Observatoire Indépendant du vélo, de la marche à pied et des nouveaux modes de déplacement**

Nous soulignons l'importance de travailler de manière plus partenariale sur ces enjeux, notamment en associant plus fortement les usagers.

Pour cela, nous proposons la création d'un Observatoire Indépendant qui permettrait :

- une centralisation des données sur les accidents dans l'objectif d'en dresser un diagnostic plus complet que les statistiques actuelles focalisées sur les accidents les plus graves ;
- un suivi et une validation des aménagements par les usagers au moment de leur conception et de leur mise en service et au regard de leur conformité aux normes, et la réalisation d'un audit d'usage à des fins d'améliorations.

Nous préconisons également que les projets soient débattus en concertation avec des bénévoles (prévention routière, Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et autres) qui ne sont pas assez, voire pas sollicités, mais qui, par leur investissement et leur maîtrise des thématiques, sont plus à même d'être objectifs et efficaces.

B. Résorber les ruptures piétonnes et cyclables et traiter les points noirs de manière prioritaire

En lien avec l'élaboration du plan de déplacement multimodal, nous soulignons, à travers les pistes d'action suivantes, deux priorités à suivre dans le développement des aménagements cyclables et piétons :

- **Piste d'action 3 : Résorber les ruptures piétonnes et cyclables**

La continuité des cheminements piétons comme cyclables est encore insatisfaisante avec de nombreuses ruptures.

La continuité des réseaux cyclables et des trottoirs est une priorité : ce sont d'abord aux endroits de ces ruptures que les problèmes de cohabitation et de sécurité se posent. Dépourvus d'aménagement spécifique, le piéton ou le cycliste n'a plus de place propre et doit, dès lors, empiéter sur celle des autres. Ces ruptures sont d'autant plus problématiques quand elles interviennent brutalement et dans des espaces complexes avec beaucoup de circulation et de fréquentation.

Dans certains cas, la rupture ne renvoie pas à une absence d'aménagement mais au ressenti et aux usages : la vitesse des voitures et le mauvais entretien de la chaussée (dont pistes cyclables) peuvent, par exemple, faire peur et inciter les cyclistes à quitter une bande cyclable pour monter sur le trottoir où ils se sentent plus en sécurité.

Ces paramètres sont à prendre en compte dans la notion de continuité.

Ce volontarisme que nous appelons pour un réseau continu doit se matérialiser par un budget prévu à la hauteur des enjeux.

Par ailleurs, des progrès sont également à réaliser dans le maintien des continuités à l'occasion de travaux dans l'espace public. Si une signalisation et un cheminement temporaire sont souvent prévus pour les piétons, ce n'est pas le cas pour les cyclistes.

Le maintien des places de parking réservées aux Personnes à Mobilité Réduite en période de travaux est également à rechercher pour éviter d'accroître leur déplacement *.

■ Piste d'action 4 : Identifier et traiter les « points noirs » en priorité

L'analyse des « points noirs » ressortant comme particulièrement accidentogènes ou à risque permettra de fixer des priorités pour l'amélioration des aménagements.

La question de savoir si les écoles représentent des zones à enjeux a été posée. Des limitations de vitesse et des dos d'âne sont déjà mis en place à proximité de ces dernières. Certains participants ont évoqué l'idée d'installer plus de feux pour protéger les passages piétons sans que l'utilité de la mesure ne fasse l'unanimité avec un débat non tranché sur l'impact des feux sur l'accidentologie *.

C. Améliorer la conception des aménagements piétons et cyclables

■ Piste d'action 5 : Séparer plus clairement les usages par des aménagements dédiés

La séparation des usages autant que possible nous paraît être un principe clé à appliquer. Dans cet esprit, il s'agit de supprimer autant que possible les croisements cycles / piétons, qui peuvent par exemple conduire à un arrêt brutal de pistes cyclables. La présence de pistes cyclables sur les trottoirs est également à éviter.

Nous comprenons néanmoins que la séparation des modes n'est pas toujours possible. Dans ces cas, la question de la lisibilité des aménagements est centrale (cf. piste d'action 7).

Par exemple, quand il n'est pas possible de faire autrement que de faire passer une piste cyclable sur un trottoir, celle-ci devrait être beaucoup mieux matérialisée et identifiée.

Certains d'entre nous pensent que les contre-sens cyclistes dans les rues à sens unique devraient être interdits, dans le cas où la largeur de la voie ne permet pas physiquement le croisement d'un vélo et d'une voiture en sécurité *.

■ Piste d'action 6 : Identifier plusieurs niveaux de pistes cyclables selon leurs usages et les vitesses acceptables

Il faut faire une distinction claire entre les pistes dites « primaires » sur lesquelles la vitesse des cyclistes est importante et peut atteindre 25 km/h et le réseau cyclable « secondaire » davantage inséré en proximité des autres usagers et qui doit faire l'objet de vitesses plus réduites pour garantir la sécurité de tous et une bonne cohabitation entre les modes.

■ Piste d'action 7 : Améliorer la lisibilité des aménagements

La question de la signalétique est réapparue à maintes reprises. Nous estimons que la signalétique actuelle manque de clarté et n'est pas toujours suffisamment présente : il faudrait améliorer la signalisation piétonne et cyclable de comportement et directionnelle afin de les porter au même niveau de qualité que la signalisation destinée aux automobilistes (cf. piste d'action 16).

Au fil de nos discussions, si l'ensemble de la signalisation est à renforcer (panneaux...), la signalisation au sol nous est apparue comme un levier particulièrement pertinent pour faciliter la compréhension des aménagements. Guider ainsi les usagers selon leur mode de déplacement, permet de s'assurer qu'ils suivent bien la bonne trajectoire et limite ainsi les croisements synonymes de conflits et d'accidents. Cela apporterait également plus de fluidité.

Les bandes tracées actuellement au sol ne suffisent pas toujours : elles pourraient, par exemple, être complétées par des pictogrammes (existants ou à créer) à intervalles rapprochés. Une solution pourrait également être d'adopter une couleur tracée au sol ou un revêtement spécifique pour chaque type de mobilité, et donc chaque vitesse (auto, piéton et cycle...).

Par le renforcement de la signalétique, il s'agit également de mieux expliciter le fonctionnement de nouvelles mesures mises en place et encore mal appropriées par l'ensemble des usagers : contresens cyclables (cf. piste action 5) ou certains cas de priorités pour les cycles, les «tourne à droite» par exemple.

■ Piste d'action 8 : Repenser le mobilier urbain en termes de sécurité

Le mobilier urbain doit être repensé en intégrant davantage la question de la sécurité des modes de déplacements alternatifs à la voiture et aux transports en commun.

C'est notamment le cas des dispositifs « anti-voiture » dont l'utilité n'est pas remise en cause mais qui peuvent également s'avérer dangereux ou gênants pour les piétons et les cyclistes. Un travail de conception pourrait être engagé afin de rendre ces obstacles à la voiture moins dangereux : arrondir les bords des poteaux, avoir des trottoirs moins tranchants, repenser leur taille, leur emplacement, leur revêtement qui ne doit pas être glissant ...

Une révision du mobilier urbain permettrait également de libérer des espaces et de sécuriser les voies dédiées aux mobilités alternatives notamment dans les zones mixant les usages. Pour ce faire, il est indispensable de penser l'espace public différemment : les bancs doivent tenir à une distance raisonnable des pistes cyclables, des arceaux à vélos pourraient être installés à des endroits stratégiques en amont des zones mixtes pour inciter le cycliste à se déplacer à pied dans cet espace...

Une attention particulière doit également être portée pour rendre les obstacles plus visibles notamment la nuit : de nombreux poteaux sont noirs, mal éclairés, et à une hauteur proche de celle du guidon des vélos. De petites lumières réfléchissantes pourraient annoncer leur emplacement à distance.

Ce travail sur le mobilier urbain doit se faire en prenant également en compte l'esthétique des espaces publics : il ne s'agit donc pas non plus de repeindre tous ces mobiliers en couleurs fluo !

■ Piste d'action 9 : Pallier le manque d'éclairage, notamment au niveau des pistes cyclables

L'éclairage public est trop fréquemment pensé pour les seuls automobilistes, alors même que ces derniers possèdent des phares. La nécessité d'améliorer l'éclairage public pour tous les usages est ressortie à plusieurs reprises. Si les trottoirs sont généralement éclairés, une attention particulière doit être portée à l'éclairage des pistes cyclables mais également aux passages piétons.

II. Changer les comportements en responsabilisant l'ensemble des usagers

A. Sensibiliser en continu et à grande échelle l'ensemble des usagers

La bonne cohabitation des piétons et des cyclistes tout comme leur sécurité tient pour beaucoup à des questions de comportements individuels. La responsabilisation de l'ensemble des usagers – piétons, cyclistes, automobilistes- constitue donc un levier central.

■ Piste d'action 10 : Renforcer la « formation initiale » des usagers et futurs usagers

La sensibilisation doit commencer avec les plus jeunes à travers des actions dans les établissements scolaires sur l'apprentissage du code de la rue, de la route et des bons comportements voire d'un apprentissage de la pratique du vélo. La formation des enfants permet également de toucher leurs parents.

Si des actions sont déjà menées dans les écoles, celles-ci pourraient être renforcées en particulier dans les collèges et lycées dans la mesure où c'est à cet âge que les adolescents commencent à avoir des déplacements plus autonomes.

Au regard de nos échanges avec la Prévention Routière, celle-ci semble peu associée par la Ville : un partenariat pourrait constituer un levier intéressant pour accroître ces actions de formation / sensibilisation.

■ Piste d'action 11 : Multiplier les actions de sensibilisation sur l'espace public

Loin de s'arrêter à l'école, la sensibilisation des usagers doit être continue tout au long de la vie.

Celle-ci pourrait prendre des formes variées :

- La municipalité pourrait proposer ou soutenir des stages de sensibilisation gratuits pour tous afin de sensibiliser les publics aux problèmes de perception, d'inattention, mais aussi et surtout aux bonnes pratiques à adopter en améliorant la connaissance de chacun sur le code de la route et de la rue ;
- Des actions de sensibilisation pourraient être organisées directement sur l'espace public de manière plus fréquente (sur les chronovélos, dans les zones de croisement piétons / cyclistes...);
- Le code de la rue pourrait être distribué à grande échelle auprès de la population métropolitaine dont la version devrait être plus pédagogique.

Pour cela, nous soulignons que la sensibilisation nécessite des moyens humains pour mettre en œuvre de telles actions.

■ Piste d'action 12 : Impliquer davantage l'ensemble des acteurs pour relayer les informations et sensibiliser

La question de la cohabitation des piétons et des cyclistes et de leur sécurité ne concerne pas que la Ville. Vendeurs et réparateurs de vélos, assureurs, entreprises, associations... il s'agit de mobiliser l'ensemble des acteurs du secteur dans la logique de coordination dont nous parlions plus haut.

Suivre un programme de sensibilisation pourrait, par exemple, permettre d'obtenir un bonus d'assurance. Les assureurs pourraient délivrer également un kit de sensibilisation à leurs clients. Certains groupes d'assurance, ont instauré une politique très active en la matière. Il s'agit d'encourager et de coordonner ce genre d'initiatives.

Autre exemple, les entreprises pourraient être incitées à proposer davantage de stages de sensibilisation pour leurs salariés, notamment lorsqu'un nombre important d'employés utilisent le vélo.

■ Piste d'action 13 : Inciter à entretenir son matériel et à prévenir son usure

Face à nos constats et aux études qui nous ont été présentées en matière d'équipements des cyclistes métropolitains et dans 4 autres métropoles françaises⁴, il est important de sensibiliser davantage les cyclistes à une meilleure surveillance de l'usure de leur matériel et de leurs équipements. Nous pensons en effet, que posséder un vélo implique pour son propriétaire tout un ensemble de devoirs et de responsabilités. Sans un entretien régulier de ses équipements, le cycliste risque de se mettre en danger ainsi que les autres usagers.

Les équipements à surveiller et à imposer concernent des freins, un éclairage ainsi qu'une sonnette en bon état de fonctionnement.

Pour se faire, plusieurs pistes d'actions ont été proposées :

- Proposer un encouragement financier pour assurer l'entretien et la mise aux normes des vélos sous la forme d'une aide ou en appliquant le principe de 50 % de l'abonnement de transports collectifs remboursé par l'entreprise à son salarié aux dépenses d'équipement du vélo *;
- Organiser une vaste campagne de sensibilisation sur le sujet ;
- Mobiliser les vendeurs d'équipements afin qu'ils sensibilisent plus le cycliste lors de l'achat de son vélo et de ses équipements ;
- Enfin, nous pensons qu'il serait intéressant de réfléchir à une manière de développer davantage d'ateliers participatifs de réparation et d'entretien des vélos pour en permettre l'accès à tous les types de publics (à l'image du « *Petit vélo dans la tête* » à Grenoble). A terme, nous souhaitons impulser la création de tout un réseau d'ateliers similaires ;
- La question de savoir s'il fallait imposer un fichier de marquage des vélos pour limiter l'usage de vélos moins bien équipés en raison d'un nombre important de vols a été posée. Elle ne fait toutefois pas l'unanimité.

B. Un levier de la verbalisation à utiliser dans une logique de responsabilisation

Il ressort de nos échanges que le levier de la verbalisation doit être utilisé non comme une fin en soi mais de manière raisonnée et ciblée dans la logique globale de sensibilisation que nous préconisons.

■ Piste d'action 14 : Faire de la verbalisation un outil de sensibilisation

Pour faire de la verbalisation, un outil de sensibilisation nous souhaitons mettre en avant les principes suivants :

- Appliquer une « tolérance zéro » pour les comportements les plus dangereux : l'application d'une politique stricte de verbalisation à l'encontre des comportements les plus dangereux est nécessaire. Il ne s'agit pas de viser en tant que tel une catégorie

⁴ Cf Communiqué de presse du 9 octobre 2018 de la Prévention Routière et l'assureur MMA portant sur un diagnostic gratuit réalisé dans 10 villes de France sur la visibilité des vélos

d'usagers (comme les automobilistes) mais bien de sanctionner les comportements les plus dangereux *.

- Réaliser des opérations de contrôle à des fins de sensibilisation : il s'agirait d'organiser des opérations « vérification » ponctuellement sur des lieux représentant un enjeu particulier en termes de cohabitation piétons / cyclistes ou de sécurité. L'objectif serait d'expliquer aux contrevenants leurs manquements et les bons comportements à adopter. Un stage ou un temps de formation pourrait alors être proposé en lieu et place de l'amende. Cette approche est d'ores et déjà menée à Grenoble sous forme d'un stand mobile lors d'événements de sensibilisation : il pourrait être déployé de manière beaucoup plus fréquente. En cas de défaut de matériel individuel, certains d'entre nous pensent qu'il pourrait être proposé au cycliste d'acheter sur place son équipement
- Analyser plus finement les causes des comportements verbalisables * : il s'agit également pour la Ville de se questionner sur les facteurs explicatifs de comportements inappropriés répétés en certains endroits. N'y-a-t-il pas un défaut dans le fonctionnement et l'aménagement du lieu qui induit ces pratiques ? La lisibilité des aménagements est-elle suffisante ?... L'analyse des contrôles doit inviter à chercher des solutions plus structurelles pour régler ces difficultés. Une analyse comportementale pourrait être également exploitée par l'Observatoire Indépendant du Vélo, de la Marche à pied et des nouveaux modes de déplacement.

III. Compléter la réglementation et l'adapter aux nouveaux usages

Enfin, il nous apparaît que la réglementation n'est aujourd'hui plus complètement en phase avec les usages et pratiques en cours de développement. Son adaptation paraît aujourd'hui nécessaire. Si elle n'est pas du ressort direct de la Ville, celle-ci peut relayer ces réflexions à une plus grande échelle :

- **Piste d'action 15 : Adapter la réglementation aux nouveaux usages et fusionner code de la route et code de la rue**

La multiplication de nouveaux modes de déplacements appelle à une adaptation de la législation, notamment en termes d'espaces de circulation autorisés (chaussée, voies cyclables, trottoirs...), de règles d'usages, de vitesse, d'équipements, d'assurance voire d'immatriculation... Il est nécessaire de mieux réguler et mieux encadrer les déplacements des véhicules électriques pouvant circuler à plus de 25km/h mais également l'usage de tous les nouveaux modes de déplacement qui se multiplient rapidement dans l'espace public. Le code de la route devrait donc évoluer afin d'intégrer les spécificités de ces nouveaux modes de déplacement.

Plus largement, les codes de la route et de la rue pourraient ne constituer qu'un seul et même code permettant de prendre en compte l'ensemble des modes de déplacement se partageant l'espace public.

Une question nous a divisés concernant les modalités de passage du code de la route. Pour certains d'entre nous, il serait normal que les automobilistes le repassent régulièrement pour s'assurer de leur mise à niveau sur les nouvelles règles. Mais une telle obligation ne paraît pas pertinente et utile à d'autres d'entre nous et apparaît surtout comme porteuse d'inégalités au regard du coût mais aussi du caractère socialement et culturellement discriminant que comporte tout examen.

Nous sommes également divisés sur la question de la mise en place d'une visite médicale régulière *.

■ Piste d'action 16 : Un besoin d'uniformiser et de simplifier les dispositifs

La mauvaise connaissance de la réglementation tient aussi du fait que les règles et la signalétique associée ne sont pas suffisamment uniformisées d'un territoire à l'autre. Etant donné qu'elles ne sont mises en œuvre qu'à Grenoble, sans la pédagogie nécessaire, ces dispositifs perdent de leur intérêt parce qu'ils ne sont pas connus et donc non suivis. Il faudrait donc uniformiser les signalisations (couleurs, marquages au sol...) en optant pour un code couleur national au détriment d'une signalisation propre à chaque métropole. L'uniformisation et la simplification de la signalisation est à rechercher pour faciliter sa diffusion parmi l'ensemble des usagers.

■ Piste d'action 17 : Renforcer les obligations en matière d'équipement individuels

Certains d'entre nous ont proposé d'équiper les cyclistes de nouveaux dispositifs de sécurité (blousons conçus comme des airbags...) ou encore de généraliser la pause de clignotants sur les vélos. Testés, ces équipements individuels pourraient à termes, s'ils se révèlent pertinents, être rendus obligatoires. Cette piste ne fait cependant pas l'unanimité entre nous : pour certains, cette responsabilité incombe au cycliste seul et c'est à lui de décider ou non s'il souhaite porter davantage d'équipements que ceux déjà rendus obligatoires*.

Conclusion : Expérimenter pour mieux agir

Au regard de l'ensemble de nos propositions, nous convenons que le passage des principes à des solutions concrètes adaptées à chaque situation n'est pas simple.

Pour les solutions qui le nécessitent, nous proposons que soit mis en place un site expérimental permettant de les tester sur le terrain. Il s'agirait alors de pouvoir les décliner concrètement, de les tester en situation réelle et de les évaluer. Une fois démontrée leur efficacité, ces dispositifs pourraient alors être généralisés. Le campus de Saint-Martin d'Hères pourrait constituer un bon terrain d'expérimentation.

Conformément à la Charte des Ateliers de projet, nous souhaitons être tenus informés individuellement des mesures que la Ville aura bien voulu retenir et de leur avancement.

Annexe 1 : Procédure de recrutement des participants « tirés au sort »

La Charte de fonctionnement des Conseils citoyens indépendants prévoit une composition des Ateliers de projet de 30 citoyens grenoblois de plus de 16 ans constitués par 13 volontaires maximum (issus des Conseils Citoyens Indépendants (6), des Unions de Quartier (6) et du Conseil consultatif des résidents étrangers) et 17 citoyens tirés au sort « en respectant les principes de parité et de diversité en termes d'âge et de géographie ».

Pour réaliser le recrutement des participants non issus des instances de participation, un institut d'enquête a été missionné : l'institut COHDA, spécialisé dans la réalisation d'études et de sondages et pouvant se prévaloir d'une expérience dans la constitution de panels citoyens, notamment pour Grenoble Alpes Métropole.

Méthodologiquement, la procédure suivante a été suivie :

- **Etablissement de quotas de diversité des profils :**

Pour satisfaire aux exigences de diversité soulignées par le Charte des CCI, des quotas ont été établis en matière de sexe, d'âge et de secteurs géographiques. Pour un recrutement de 17 personnes, il était prévu d'obtenir 26 inscrits pour pallier les désistements de dernière minute. Il est rappelé qu'avec un groupe de 17 personnes seulement, il ne s'agit pas d'établir un panel *représentatif* mais bien un panel *diversifié*. Les quotas cibles suivants ont ainsi été retenus :

		Représentativité	Quotas cibles retenus : prise en compte des taux de désistement généralement observés et recherche d'équilibre avec les "volontaires"
Sexe	Homme	12	10
	Femme	14	16
Age	16-29 ans	8	8
	30 - 49 ans	7	8
	50 - 65 ans	5	6
	65 ans et +	6	4
Territoire	Territoire Nord-Ouest	9	9
	Territoire Nord-Est	9	9
	Territoire Sud	8	8

Sans établissement de quotas spécifiques, il a été pointé qu'une diversité des profils serait également recherchée pour d'autres critères non prévus par la Charte : catégories socio-professionnelles et pratiques du vélo.

- **Tirage au sort d'un échantillon maître**

COHDA a ensuite procédé à la constitution d'un échantillon maître de 1039 personnes par tirage au sort dans des annuaires téléphoniques fixes et portables loués auprès d'une entreprise spécialisée (Direct Fichiers). Les données disponibles sur les personnes tirées au sort dans le fichier d'appel renseignaient sur leur nom et prénom, adresse, code postal, ville et numéro de téléphone. COHDA et DIRECT FICHIERS, en tant que professionnels des enquêtes, se conforment à la Loi informatique et liberté quant à l'utilisation de ces données. La Ville de Grenoble a également signé un accord de confidentialité et de non divulgation de ces informations pour d'autres fins que la démarche de l'atelier de projet.

Un courrier officiel a été adressé à ces personnes pour les avertir de l'appel téléphonique qui serait réalisé par COHDA pour solliciter leur participation.

- **Sollicitations par téléphone**

COHDA a ensuite démarché les citoyens de l'échantillon-maître par téléphone pour requérir leur participation. L'ensemble des personnes de l'échantillon-maître ont été appelées (dans une limite de 10 tentatives maximum) et l'appel a abouti pour 457 d'entre eux. Lors de l'appel téléphonique, un questionnaire était administré pour renseigner les critères de diversité recherchés et pour identifier des profils non pertinents au regard du caractère du panel (élu, professionnels du secteur des transports...). Les désistements signalés spontanément ou lors de

ATELIER DE PROJET « piétons/cyclistes »

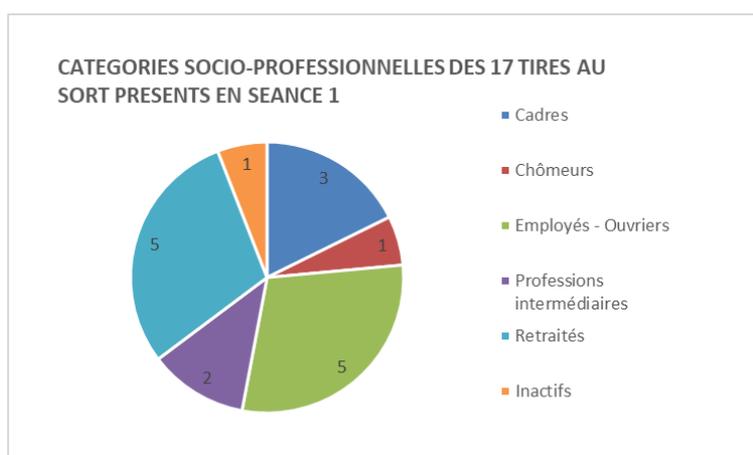
la relance téléphonique réalisée quelques jours avant la première séance ont été compensées par de nouveaux recrutements sur des profils aussi similaires que possible.

Détail des appels	Effectif	%
RECRUTEMENT VALIDÉ	26	6%
<i>Désistement avant la relance téléphonique</i>	3	0,7%
<i>Désistement après la relance téléphonique</i>	6	1,3%
<i>Refus de répondre de l'interlocuteur</i>	19	4%
<i>Refus de participation</i>	157	34%
<i>Indisponible pour répondre durant la période de recrutement</i>	26	6%
<i>Hors cible profession dans les transports</i>	1	0,2%
<i>Hors zone géographique</i>	57	12%
<i>Faux numéro</i>	162	35%
TOTAL	457	100%

Le tableau suivant reprend les caractéristiques des personnes initialement recrutées et des personnes présentes à la première séance pour les 3 variables suivies :

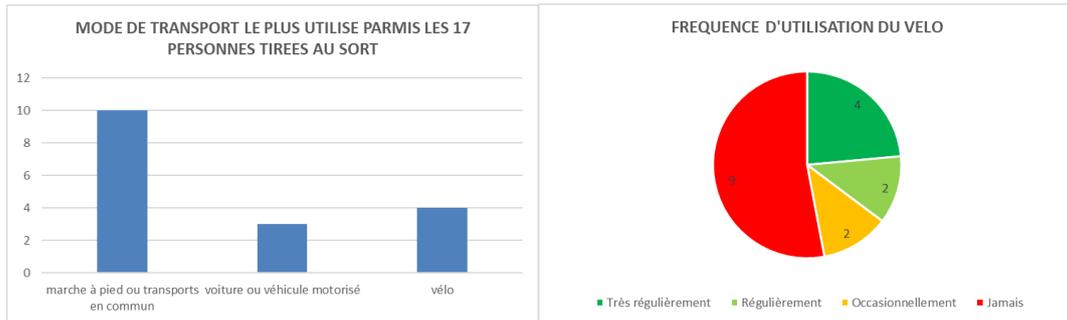
		Quotas	Recrutés	Présents lors de la Séance 1
Sexe	Homme	10	14	8
	Femme	16	13	9
Age	16-29 ans	8	9	3
	30 - 49 ans	8	5	1
	50 - 65 ans	6	9	8
	65 ans et +	4	4	5
Territoire	Territoire Nord-Ouest	9	6	3
	Territoire Nord-Est	9	10	6
	Territoire Sud	8	11	8
TOTAL		26	27 ⁵	17

Le panel a également été diversifié en termes de catégories socio-professionnelles et de pratiques de mobilités :



⁵ Une personne qui avait préalablement décliné sa participation est venue lors de la séance 1, portant à 27 le nombre de recrutés.

ATELIER DE PROJET « piétons/cyclistes »



Annexe 2 : Liste des documents transmis

- **Guides et code de la rue**
 - **Le guide métropolitain des espaces publics et de la voirie** – Grenoble Alpes Métropole – *janvier 2015*
 - **Le code de la rue de la Métropole apaisée** – Grenoble Alpes Métropole – *janvier 2017*
 - **Interactions entre piétons et cyclistes sur l'Espace Public** – Grenoble Alpes Métropole

- **Plans piétons et/ou vélos de quartiers :**
 - **Plan piéton du quartier Exposition-Bajatière** – Union des habitants du quartier exposition Bajatière – *mars 2018*
 - **Plan Vélo du quartier Exposition-Bajatière** – Union des habitants du quartier exposition Bajatière – *décembre 2016*
 - **Plan Vélo de quartier d'Ile Verte** – Union de quartier Ile Verte – *Mars 2016*
 - **Synthèse du Plan Vélo du secteur 5** – Ville de Grenoble – *juin 2018*

- **Données sur l'accidentologie**
 - **Bilan 2017 de la Sécurité routière** – Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière – *2018*
 - **Carte de localisation et gravité des accidents entre 2008 et 2017** – PDU Grenoble Alpes Métropole – *novembre 2018*
 - **Éléments sur l'accidentologie** – Fournis par Jean-Luc Besançon – *2018*

- **Etudes et éléments d'information**
 - **Piétons – cyclistes, quelle cohabitation dans l'espace public ?** – CERTU – *Février 2012*
 - **Communiqué de presse, visibilité à vélo** - Prévention routière – *Octobre 2018*
 - **Aux feux, les cyclistes voient parfois rouge** – Dauphiné libéré – *Décembre 2018*
 - **Circuler à vélo** –MACIF – *Septembre 2017*
 - **Trottinettes électriques, bientôt une réglementation** – Le Figaro – *Novembre 2018*

ATELIER DE PROJET « piétons/cyclistes »

Annexe 3 : Liste des participants pour chacune des séances

Le tableau ci-dessous dresse la liste des personnes présentes lors des 3 ateliers de projet.

Nom	Prénom	Recrutement	Présence séance 1	Présence séance 2	Présence séance 3
ALESSANDRI	ALBERTO	Union de quartier	1	1	
AUBERT	ODILE	Tirage au sort	1	1	1
BAILLY	CHRISTIAN	Conseil Citoyen Indépendant	1	1	1
BALAY	JOEL	Tirage au sort	1	1	1
BELCHIOR	LUCIE	Tirage au sort	1	1	EXCUSEE
BESANÇON	JEAN-LUC	Conseil Citoyen Indépendant	1	1	1
BOUKHAROUBA	SAMIRA	Tirage au sort	1	EXCUSEE	1
BOUKHROUF	MADJOUBA	Tirage au sort	1		
BRANCALEONE	MARCELLO	Conseil Citoyen Indépendant	EXCUSEE	1	1
BRIAND	LUCIE	Tirage au sort	1	1	
CHASTEL	PHILIPPE	Tirage au sort	1	1	1
DEY	STEPHANIE	Tirage au sort	1		
DIOP	NIOUMA	Tirage au sort	1	1	
DUPUIS	PAUL EMMANUEL	Union de quartier	1	1	1
LAKHAL	AZEDINE	Conseil Citoyen Indépendant	1	1	1
LESCURE (DE)	BRUNO	Union de quartier	1	1	1
MEDINA	ALINE	Union de quartier	1	1	1
MENNETRIER	SAMUEL	Conseil Citoyen Indépendant	1	1	1
MERMET	JEAN-MICHEL	Tirage au sort	1	1	1
MIGDAL	JOCELYNE	Tirage au sort	1	1	1
MINARRO	FRANCOIS	Tirage au sort	1		
MONIER	ALAIN	Tirage au sort	1	1	1
PALHEC	MATHIEU	Conseil Citoyen Indépendant	1	1	1
PANNE	VERONIQUE	Tirage au sort	1	1	1
PINA-SILASSE	BRUNO	Tirage au sort	1		
RAPIN	JEAN-MARIE	Tirage au sort	1	1	1
VERDEILLE	NICOLAS	Tirage au sort	1	1	1
			26	22	19

NB : Pour information, des perturbations des lignes de transports en commun ont été enregistrées vendredi 7 décembre, laissant certains participants dans l'impossibilité de se rendre à l'hôtel de ville pour assister à la dernière séance.

Annexe 4 : Résultats des votes enregistrés lors de l'adoption de l'avis

Le tableau ci-dessous dresse la liste des propositions d'amendement de la version martyre ayant fait l'objet d'un débat et ayant été soumises au vote lors de l'adoption de l'avis par les membres du groupe. Elles sont matérialisées par une étoile dans le document (*).

Les votes verts étaient favorables à l'adoption de l'amendement, les jaunes avec des réserves à discuter davantage, les rouges pour leur abandon.

	Page	Résultats	Décision
Proposition n°0 : maintien de la phrase initiale au lieu d'inscrire le constat d'un « refus » de transmission des documents demandés par la Ville	4	16 verts, 0 jaune, 1 rouge, 2 blancs	Retenue
Proposition n°1 : ajouter un préambule mentionnant qu'il ne faut pas « remplacer une dictature de la voiture par une dictature du vélo »	5	4 verts, 4 jaunes, 10 rouges, 1 blanc	Non retenue
Proposition n°2 : préciser que les mesures d'accidentologie devraient être faites au regard du nombre de kilomètres parcourus	5	3 verts, 0 jaune, 10 rouges, 6 blancs	Non retenue
Proposition n°3 : apporter une précision sur la vulnérabilité propre des piétons dans l'espace public (risque de chute) comme plus importante que le risque lié aux accidents avec des voitures	5	1 vert, 0 jaune, 16 rouges, 2 blancs	Non retenue
Proposition n°4 : ajouter des précisions sur les facteurs impliquant un manque de vigilance	6	1 vert, 0 jaune, 18 rouges, 0 blanc	Non retenue
Proposition n°5 : conserver l'enjeu autour de l'accroissement du nombre de cyclistes comme effet protecteur	6	18 verts, 0 jaune, 1 rouge, 0 blanc	Retenue
Proposition n°6 : préciser que l'organisme chargé de l'audit technique sur les aménagements existants et leurs besoins d'amélioration devra être indépendant	7	10 verts, 0 jaune, 9 rouges, 0 blanc	Retenue
Proposition n°7 : préciser que la résorption des ruptures piétonnes et cyclables doit être faite sans diminuer le nombre de stationnements dédiés à la voiture	8	6 verts, 0 jaune, 9 rouges, 4 blancs	Non retenue
Proposition n°8 : conserver la proposition autour de la sécurité aux abords des écoles et l'installation de feux tricolores	9	14 verts, 0 jaune, 4 rouges, 1 blanc	Retenue
Proposition n°9 : ajouter une proposition préconisant l'interdiction des contre-sens cyclistes lorsque la largeur de la voie ne permet pas un croisement vélo-voiture en sécurité	9	Validée à l'unanimité après reformulation complète	
Départ de Bruno De Lescure en cours de séance pour raisons personnelles.			
Proposition n°10 : conserver la proposition telle que formulée initialement sur l'encouragement financier	12	16 verts, 0 jaune, 1 rouge, 1 blanc	Retenue

ATELIER DE PROJET « piétons/cyclistes »

Proposition n°11 : conserver la proposition relative au fichage des individus récidivistes en matière de comportements dangereux	13	3 verts, 0 jaune, 12 rouges, 3 blancs	Non retenue
Départ de Alain Monier en cours de séance pour raisons personnelles.			
Proposition n°12 : supprimer la proposition consistant à proposer au cycliste d'acheter son équipement lors d'évènements de sensibilisation	13	9 verts, 0 jaune, 8 rouges, 0 blanc	Retenue après reformulation
Départ de Mme Odile Aubert en cours de séance pour raisons personnelles.			
Proposition n°13 : conserver la proposition sur l'opportunité de créer un permis pour les cycles	13	3 verts, 0 jaune, 13 rouges, 0 blanc	Non retenue
Proposition n°14 : ajouter une nouvelle piste d'action sur l'interdiction des vélos sur les axes où ils peuvent être considérés comme dangereux pour les piétons	14	1 verts, 0 jaune, 15 rouges, 0 blanc	Non retenue