



COMITES DE MOBILITES

Grenoble

20 Janvier 2020

ORDRE DU JOUR

- **Actualités**
 - SMMAG : point d'information
 - Métrovélopark
 - Engins de Déplacements Personnels
- **Observatoire des mobilités actives**
 - Evolution des usages
 - Sécurité des déplacements
- **Aménagements des Espaces Publics**
 - Référentiel technique vélos
 - Actions en cours
 - Instruction des plans modes actifs de secteur
 - « Parlons vélo »
- **Sensibilisation/formation**
 - Information
 - Savoir pédaler
- **Contrôle-sanction :**
 - Référent vélo à la Police Municipale
 - Bilan verbalisation

SMMAG

Une première étape au 1er janvier 2020

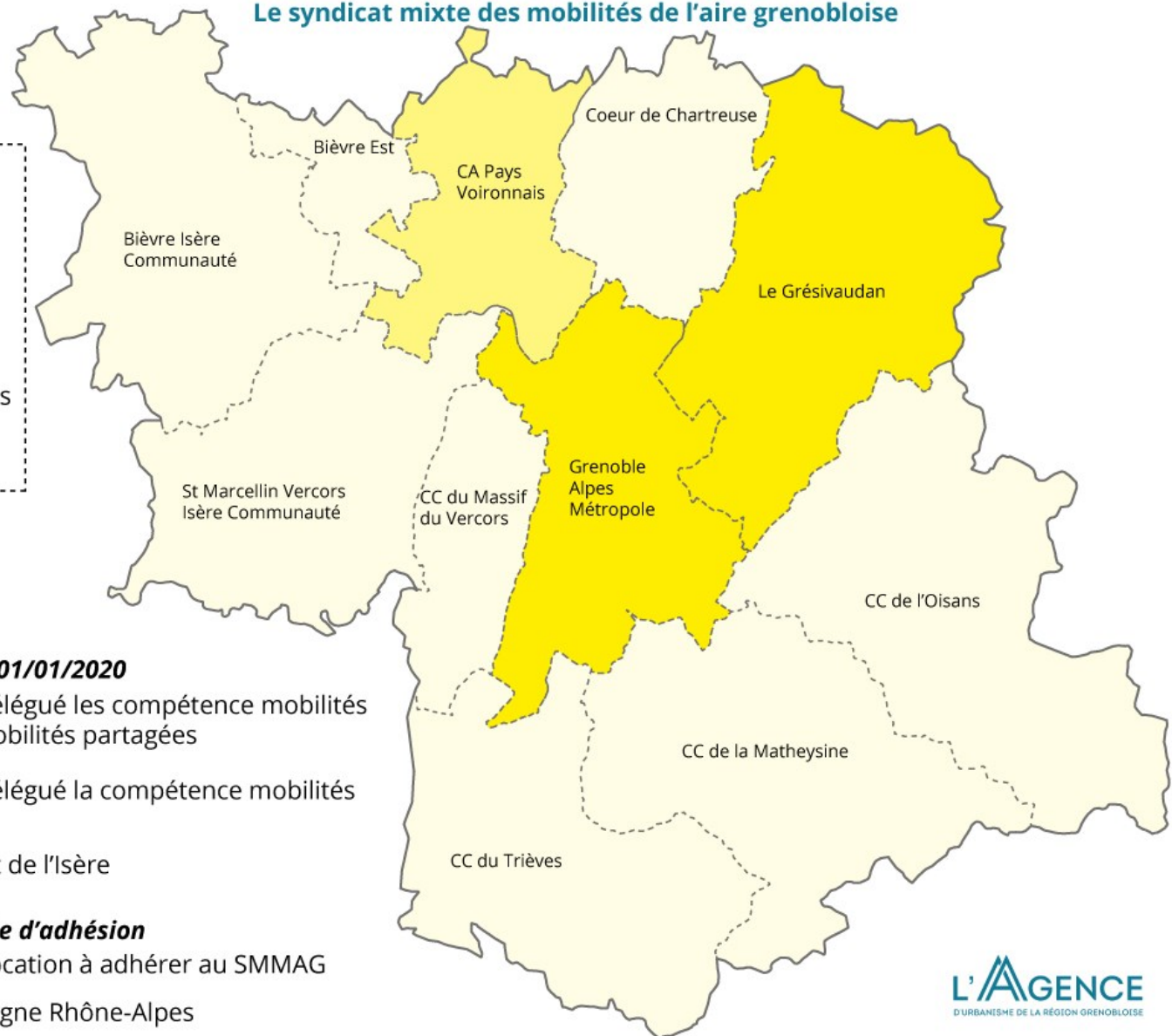
Le SMTC se transforme en SMMAG

- Le SMTC évolue en syndicat mixte Loi SRU tout en restant un syndicat mixte ouvert
- Il prend des compétences obligatoires
 - Coordination des services que ses AOM membres organisent
 - Développement d'un système d'information multimodale
 - Développement d'une tarification coordonnée, combinée ou intégrée permettant la délivrance de titres de transports uniques ou unifiés
- Des compétences facultatives lui sont transférées par ses membres
 - Mobilités urbaines
 - Mobilités partagées
 - Mobilités interurbaines (à l'horizon 2022)
- Ce qui implique un changement de répartition des compétences notamment avec la Métropole



Périmètre géographique du SMMAG

Le syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise


>11 EPCI
>344 communes
>823 000 habitants
>343 000 emplois
>2 900 000 déplacements
quotidiens internes au
périmètre du SMMAG



Adhérents au 01/01/2020

-  >EPCI ayant délégué les compétence mobilités urbaines et mobilités partagées
-  >EPCI ayant délégué la compétence mobilités partagées
- >Département de l'Isère

Périmètre-cible d'adhésion

-  >EPCI ayant vocation à adhérer au SMMAG
- >Région Auvergne Rhône-Alpes

METROVELOPARK

LES SERVICES METROVELO DANS LES PARKINGS

Métrovélo



Avec l'agence Métrovélo Park, vous avez la possibilité de louer un équipement de mobilité à assistance électrique pour quelques heures, un week-end ou une semaine.

Découvrez une façon simple, agréable et économique de vous déplacer.

Métrovélo Park, c'est aussi la possibilité de garer votre vélo dans un espace sécurisé, accessible 24h/24 au cœur de Grenoble.



www.metrovelopark.fr



LES ENGINES DE DEPLACEMENTS PERSONNELS

LES ENGINES DE DEPLACEMENTS PERSONNELS (EDP)

La Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) vient combler le vide juridique sur l'usage des Engins de Déplacements Personnels, par décret du 23/10/2019

EDP sans moteur (rollers, skate, trottinettes) : assimilés à des piétons, ils peuvent circuler sur les trottoirs et tous les espaces autorisés aux piétons (à l'allure du pas)

EDPM (avec moteurs)

- Bridé à 25 km/h
- Matériel conforme = freins, éclairages, avertisseur sonore
- Pas de siège

Usages des EDPM ≈ règles pour les cyclistes mais :

- Circulation Interdite sur trottoir et hors agglomération
- Usage obligatoire des bandes et pistes cyclables
- Interdit – 12 ans
- Un seul usager, pas de transport de charges
- Stationnement toléré sur trottoir sauf si gêne aux piétons



OBSERVATOIRE DES MOBILITES ACTIVES

OBSERVATOIRE DES MOBILITES ACTIVES

Rappel : un observatoire des déplacements mis en place depuis 2008

Objectifs : produire régulièrement des bilans détaillés et orienter les axes d'actions de la politique des mobilités

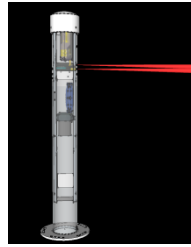
Un zoom spécifique sur le recueil et l'analyse des données modes actifs

- ✓ Evaluer précisément l'évolution de la pratique du vélo et de la marche dans le temps afin de mesurer l'impact et l'efficacité globale des actions réalisées
- ✓ Améliorer notre connaissance générale via :
 - Des analyses spécifiques issues des enquêtes mobilité
 - Le déploiement de boucles de comptages permanents piétons et vélos
 - Des campagnes de comptages ponctuels spécifiques
 - Des études/évaluations spécifiques (projets tram, mode actifs, études risque vélo)

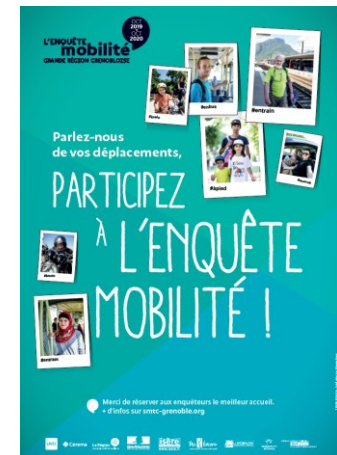
Des données complémentaires à l'enquête mobilité (résultats fin 2020)



Boucle de comptages vélos



Capteurs infrarouges piétons/vélos



EVOLUTIONS DES USAGES

- **Objectif PDU : 12 %** de part modale du vélo soit 216 000 déplacements par jour (équivalent au réseau tramway)
- **17,1%** part des actifs grenoblois se rendant au travail à vélo
- **8000** : le nombre de Métrovélo en location
- **450 km** d'aménagements spécifiques dédiés aux cyclistes
- **70%** : le nombre de déplacements de 1 à 3 km encore effectués en voiture.

EVOLUTION DE LA PRATIQUE CYCLABLE DANS LA METROPOLE DE 2009 A 2017



Un nombre d'accidents stable ou à la baisse

EVOLUTIONS DES USAGES

- Des compteurs permanents vélos et piétons installés à l'échelle de la Métropole
- Des données consultables sur internet (site web grand public dispo au 1^{er} trimestre 2020)

Site	Moyenne/j	Comptage de pointe
Grande Rue	12406	24046
Rue Lafayette	10571	16885
Rue de Bonne	9676	17191
Rue de la Poste	5368	8309
Berge campus	2842	4709
Rue Léo Lagrange	2548	4046
Boulevard Lyautey	1194	2077
Av des jeux Olympiques	1091	1885

Période 1 mars 2019 → 31 mai 2019

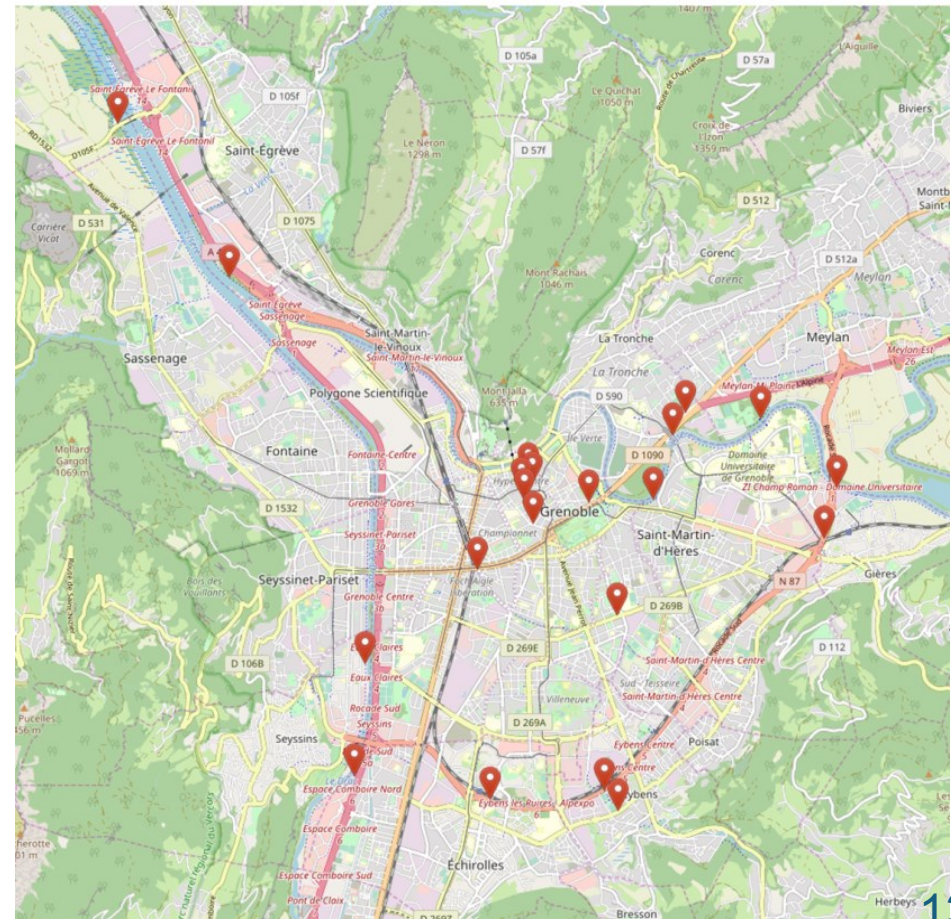


Compteurs Piétons/vélos



Compteurs vélos

Nombre et localisation des compteurs : 10 compteurs vélos + 11 capteurs piétons/vélos



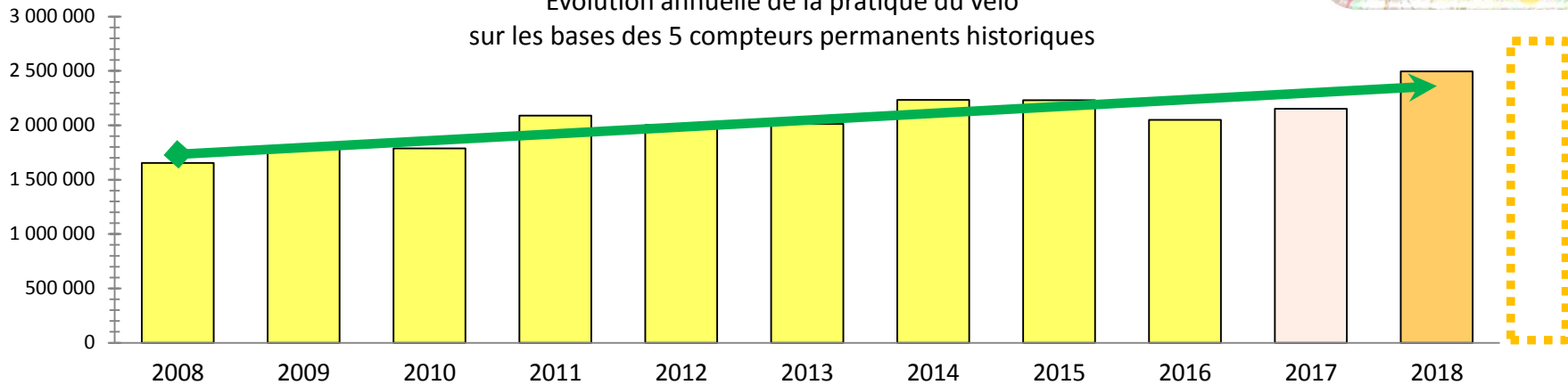
EVOLUTIONS DES USAGES



Localisation des 5 capteurs vélos permanents

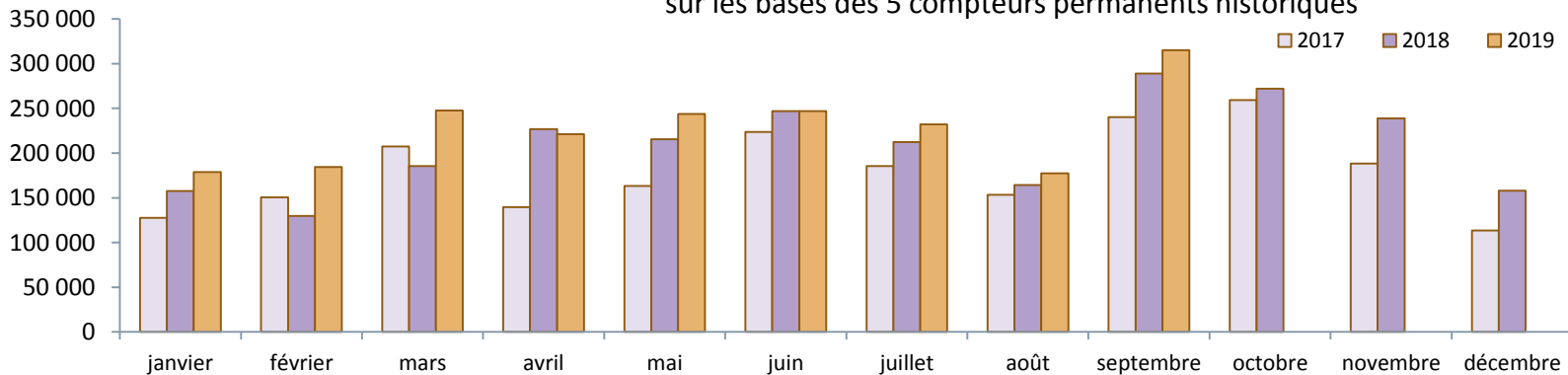
Nombre de déplacements vélos

Evolution annuelle de la pratique du vélo sur les bases des 5 compteurs permanents historiques



Nombre de déplacements vélos

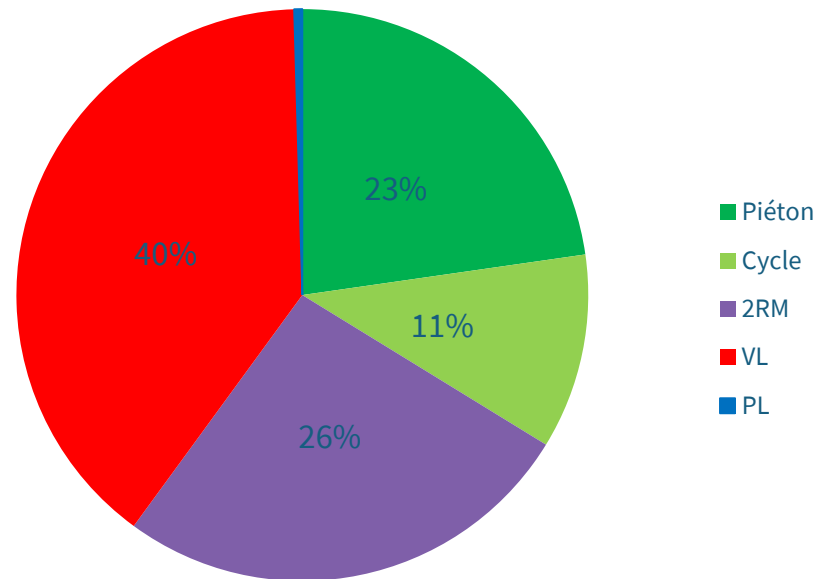
Evolution mensuelle de la pratique du vélo dans la métropole (comparaison 2016 à 2019) sur les bases des 5 compteurs permanents historiques



OBSERVATOIRE DE LA SECURITE DES DEPLACEMENTS

Nombre de victimes dans la Métropole grenobloise de 2009 à 2018

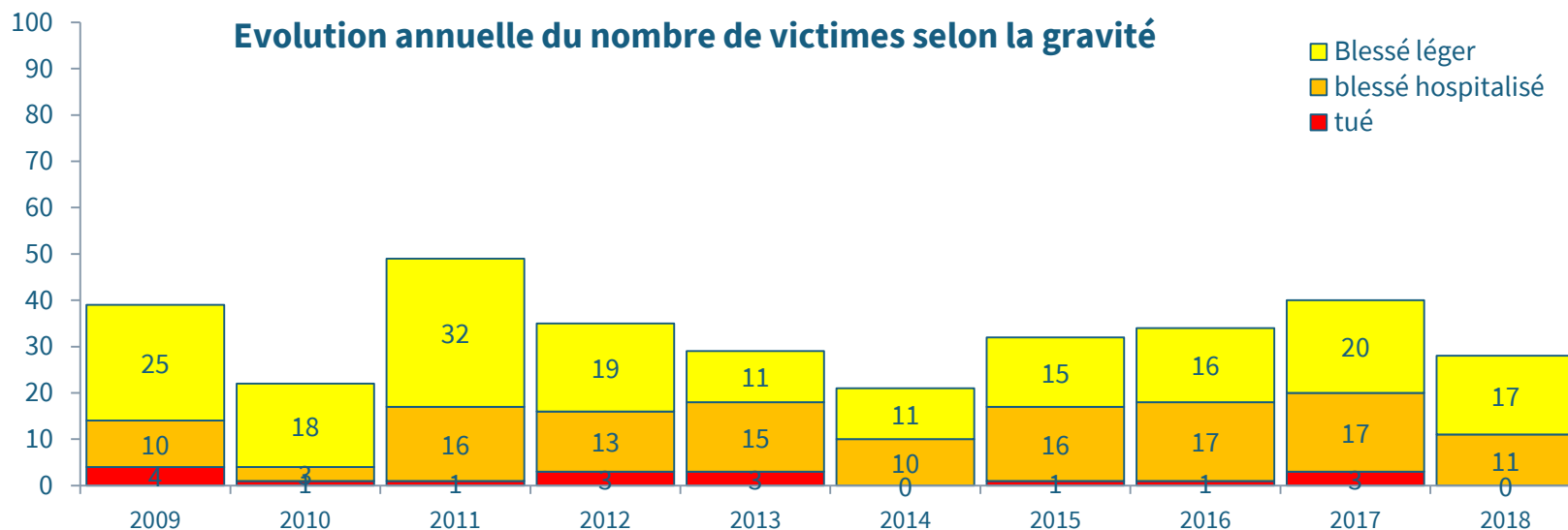
2690 victimes, dont 117 morts en 10 ans



Répartition des victimes de 2009 à 2018

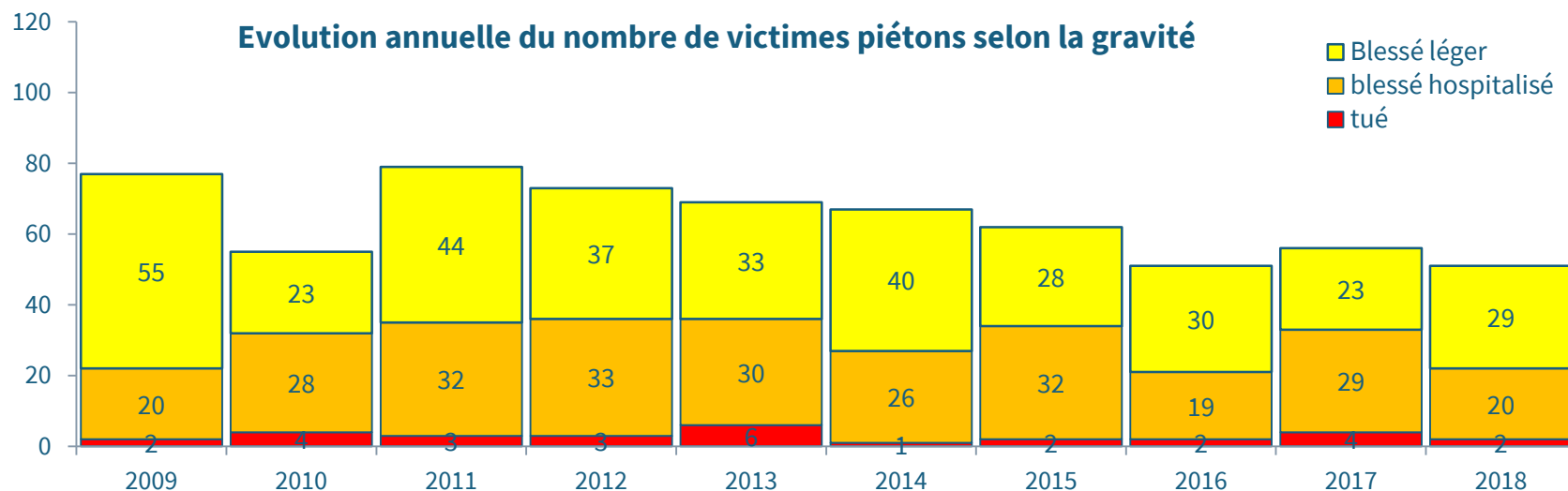
SUIVI DES ACCIDENTS CYCLISTES (Métropole)

➤ Victimes vélos par an de 2009 à 2018 : 329 victimes, 17 tués en 10 ans



SUIVI DES ACCIDENTS PIETONS (Métropole)

➤ 640 victimes, 29 tués en 10 ans



TYPES DE CONFLITS PAR MODES (Métropole)

83% des accidents sont liés à des conflits impliquant la voiture :

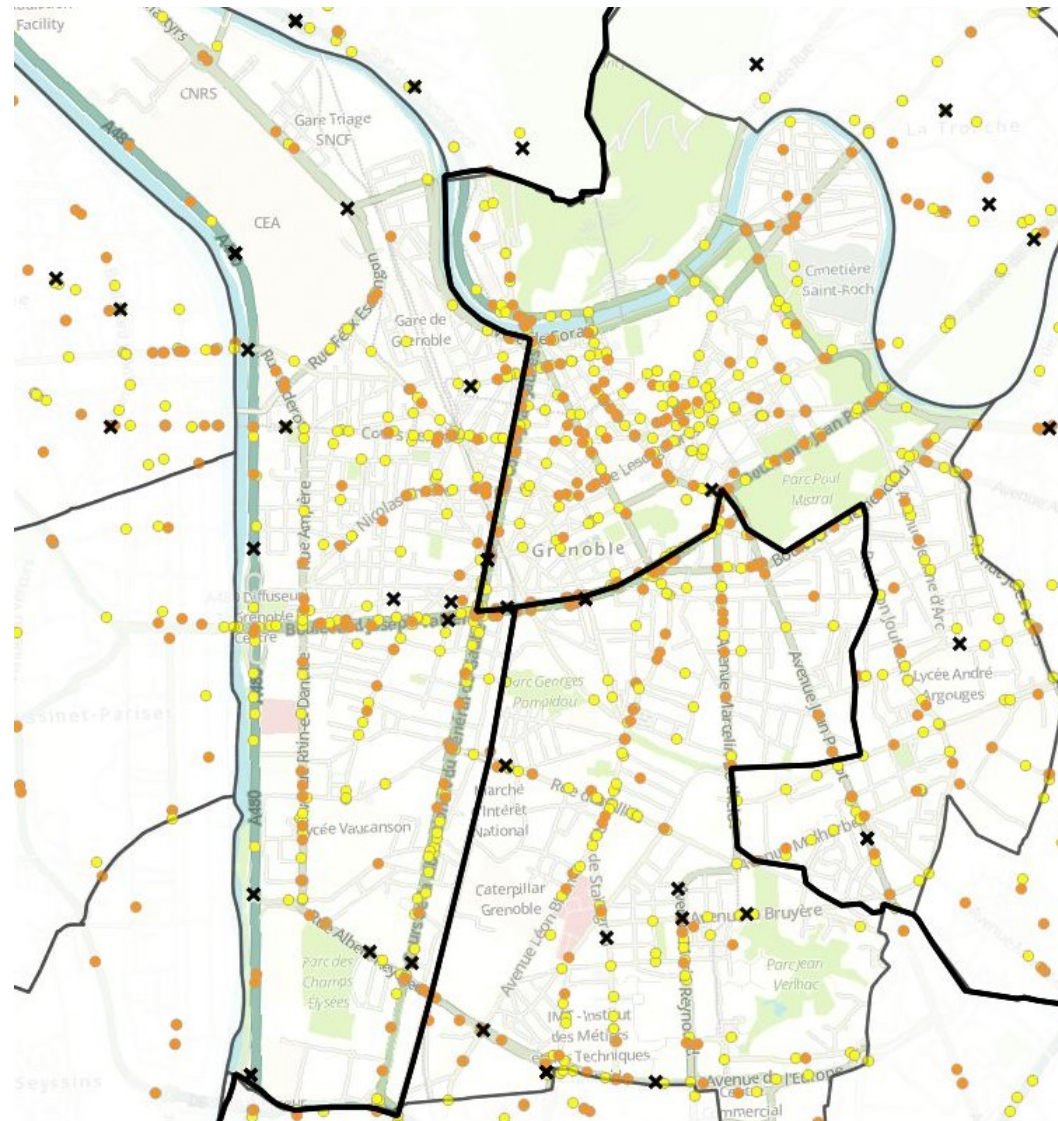
- 25 % de conflits voiture / voiture
- 25 % de conflits voiture / deux roues motorisés
- **21 % de conflits voiture / piétons**
- **12 % de conflits voiture / vélo**

Les conflits entre piétons et cyclistes ne représentent que 1,3% des accidents

Zoom Grenoble (2008-2018)

La cartographie des données permet d'apprécier la répartition des accidents (géolocalisation des accidents non exhaustive)

- ✕ Tués
- Blessés hospitalisés
- Blessés



1320 victimes

362 blessés hospitalisés

729 blessés

30 tués

12 piétons

4 cyclistes

3 scooters

6 motos

5 VL

AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS

AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS

Un guide métropolitain des espaces public et de la voirie qui prend en compte le développement et la sécurisation des modes actifs de manière systématique



Partager l'espace public en faveur des mobilités actives et des transports en commun

• Donner envie de marcher

- Le projet et ses enjeux dans le réseau piéton pour tous
- Les outils d'aménagement pour marcher plus souvent et plus longtemps

• Favoriser le déplacement à vélo

- Le projet et ses enjeux dans le réseau vélo
- Les outils d'aménagement pour remonter sur le vélo

• Renforcer l'attractivité des transports en commun

- Le projet et ses enjeux dans le réseau transport en commun
- Les outils d'aménagement pour valoriser le transport en commun
- De l'arrêt bus au pôle d'échange : mode d'emploi

• Réduire et apaiser les déplacements motorisés et les nuisances associées

- Aménager pour privilégier la voiture partagée et l'intermodalité
- Rationaliser l'espace de la voiture

GUIDE
MÉTROPOLITAIN
DES ESPACES
PUBLICS
ET DE LA VOIRIE

CINQ PRINCIPES GLOBAUX POUR
DES AMÉNAGEMENTS LOCAUX

GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE

N°01

DONNER ENVIE DE MARCHER



L'essentiel

La marche donne accès à tous les autres modes de déplacement et autorise toutes les libertés de mouvement dans l'espace public, y compris celle de s'arrêter où on veut.

Nous avons perdu l'habitude de marcher et passons à tort une partie de notre temps à marcher vite et fatigué. Mais comme le dit le philosophe Frédéric Gros : « La marche permet aussi de se réinventer [...] En marchant, on se débarrasse d'inconforts fatigues, on se débarrasse de rôles fatigants et on se donne du champ... »

L'aménagement doit donner envie de rejoindre le piéton en déroulant des tapis de marche confortables, continues et faciles, et il est possible de l'associer et de se débarrasser, où on veut, en même temps si nous faisons marcher pour atteindre notre but et comme ça marche rapidement le bus ou le tramway en cas de fatigue, de pluie ou pour aller bien plus loin.

La marche répond pleinement aux enjeux du XXI^e siècle : assurer le droit à la mobilité pour tous et renforcer la cohésion sociale. Elle permet d'accroître l'autonomie des enfants, de répondre aux enjeux de santé publique, en particulier pour les personnes âgées, de proposer un système de mobilité économiquement supportable, de lutter contre le bouleversement climatique et les attentes aux milieux naturels...

Cependant, on ne marche pas de la même façon ni plus ou moins vite sur une pente, sur une courte ou une grande distance, sur un chemin de randonnée ou un trottoir, en ville ou à la campagne, l'hiver ou l'été... Les motivations et les besoins du piéton sont différents : valent qu'il se trouve dans un cœur de bourg rural, un quartier dense urbain, une zone commerciale, le long d'une rue, d'un boulevard...



CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

- I. Identifier votre projet dans le réseau piéton
- II. Favoriser la marche pour tous
 - 1) Un cheminement efficace
 - 2) Un cheminement agréable
 - 3) Un cheminement court et sûr

En synergie avec les fiches VILLE À 30 N°04, USAGES N°01, FONCTIONNEL N°06, NATURE N°10, TC N°03

N°02

POURQUOI PAS À VÉLO ?



L'essentiel

Le vélo est, avec la marche, le moyen le plus efficace, sain, écologique et économique de se déplacer sur les courtes et moyennes distances. Aujourd'hui la circulation des cycles doit être prise en compte dans tous les aménagements d'espaces publics et les solutions mises en œuvre sont à adapter en fonction des contextes. Le vélo peut souvent compléter les transports en commun, il permet d'aller où on veut, vite et plus facilement, sur un réseau structuré ou une voie secondaire, avec l'apogée à trouver un mode de se déplacer souvent de façon plus rapide et confortable à la production de l'environnement. Le vélo peut également cohabiter avec les piétons, sur des espaces très souvent définis ou à faible fréquentation piétonne. Pour remettre en selle les métropolitains, le projet doit améliorer le confort et le confort des itinéraires et participer à lever les freins et les appréhensions. Ce implique avec d'autres modes de transports (voiture partagée, un transport en commun, train + vélo...), le vélo peut aussi être une réponse pour les communes rurales. Chaque projet contribue à démultiplier la part modale de déplacement à vélo en développant la qualité de réseaux vélos et en systématisant le légitimité des cyclistes sur l'espace public.

Au regard des enjeux en termes de qualité de vie, de climat et de santé de ses habitants, la Métropole affirme une ambition forte d'appasement de la circulation motorisée et de développement de l'usage des modes actifs.

Une délibération-cadre en matière de politique cyclable a été adoptée en décembre 2014 : elle vise à tripler la part modale du vélo d'ici 2020 et à diversifier les usages du vélo, afin d'en rendre la pratique à tous les publics, pour

tous les motifs de déplacements (école, travail, achats, loisirs...) et en toutes saisons.

L'expérience issue des premiers aménagements conduit aujourd'hui à favoriser la cohabitation des cycles avec les autres véhicules dans la Métropole agglomérée, à sécuriser la mobilité piétons/cycles et à réserver les sites propres vélos aux axes principaux et aux zones de flux de voitures importantes et rapides (limitation de vitesse à 50 km/h).



CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

- I. Sécuriser votre projet dans le schéma directeur cyclable : appréhender les solutions d'aménagement
- II. Aménager sur un axe Chamoisole
- III. Aménager sur le réseau secondaire
 - 1) Quand séparer les flux vélos/voitures et quand les associer ?
 - 2) La gestion des carrefours
- IV. Proposer des solutions de stationnement : où et comment les implanter ?
 - 1) Le stationnement en libre accès
 - 2) Le stationnement en consigne

En synergie avec les fiches VILLE À 30 N°04, PIÉTONS N°01, NOUVEAUX RÉFLEXES N°16

lametro.fr/espacespublics

UN REFERENTIEL DE CONCEPTION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES

- Concertation à partir du 2^{ème} semestre 2020
- Diffusion des bonnes pratiques à destination des différents MOA et Moe de la Métropole, des communes, des associations représentantes d'usagers
- Des principes d'aménagements et préconisations favorables au développement de la pratique tout en limitant les conflits d'usages avec les piétons
 - ✓ Eviter la mixité (pas d'aménagements sur trottoir)
 - ✓ Améliorer la lisibilité et la co-visibilité
 - ✓ Aménagements attractifs et cohérents

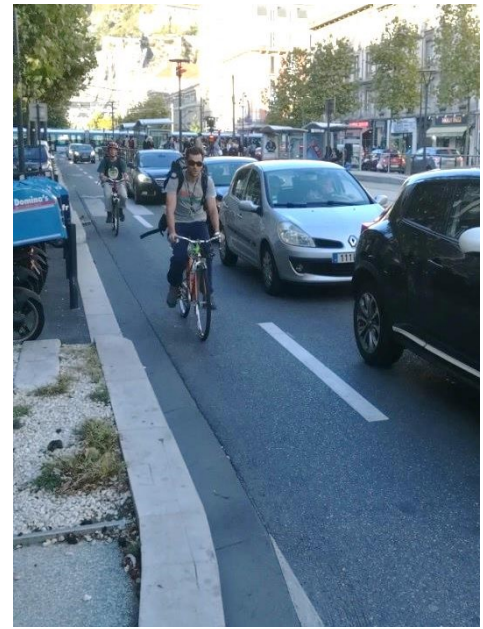
POUR LIMITER LES MESUSAGES DANS L'ESPACE PUBLIC

- Cyclistes sur cheminements piétons
- Piétons sur piste cyclable
- Conflits dans les intersections
- ...



BONNES PRATIQUES

- Pistes cyclables assimilées à une chaussée
- Continuités cyclables hors passages piétons
- Confortement des cyclistes sur la chaussée



BONNES PRATIQUES

- Doublesens et SAS cyclables systématiques
- Arceaux vélos sur chaussée (dégagement de visibilité)
- Et aux abords du plateau piétonnier



SIGNALISATION CHRONOVELO

- Création de trottoirs
- Lisibilité des intersections



ACTIONS EN COURS ET A VENIR

- Marquages des zones de conflits
- Marquages sur chaussée
- Reprises de certaines intersections
- ...



Les Plans piétons-vélos

PDIE

CVCM

Secteur 3
Diagnostic

Le Plan vélo du quartier de l'Île verte
Nos propositions

Plan vélo Secteur 5

Plan Piétons Secteur 5
Quartiers Abbaye-Chatelet

Plan Vélo

UHQEB

le Plan piétons du quartier Exposition-Bajatière à Grenoble



INSTRUCTION DES PLANS PIETONS-VELOS

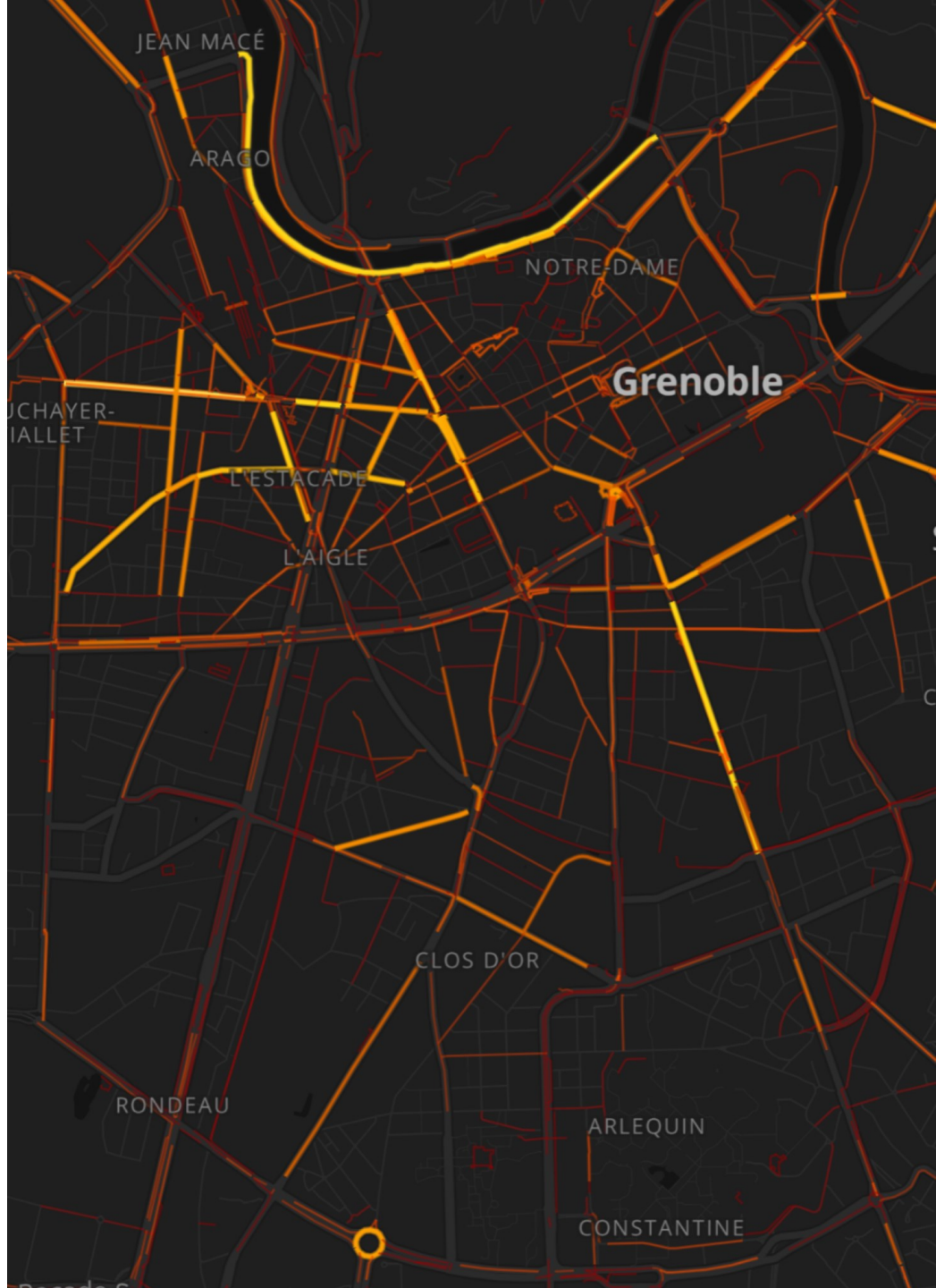
- Plan vélo de l'Île Verte
- Plans piétons et vélo secteur 5
- Plan piétons-vélo secteur Alliés-Libération
- Plan piétons et vélos Bajatière-Expositions
- Diagnostics vélos Presqu'Île et secteur 3

Instructions en cours : 3 typologies d'interventions.

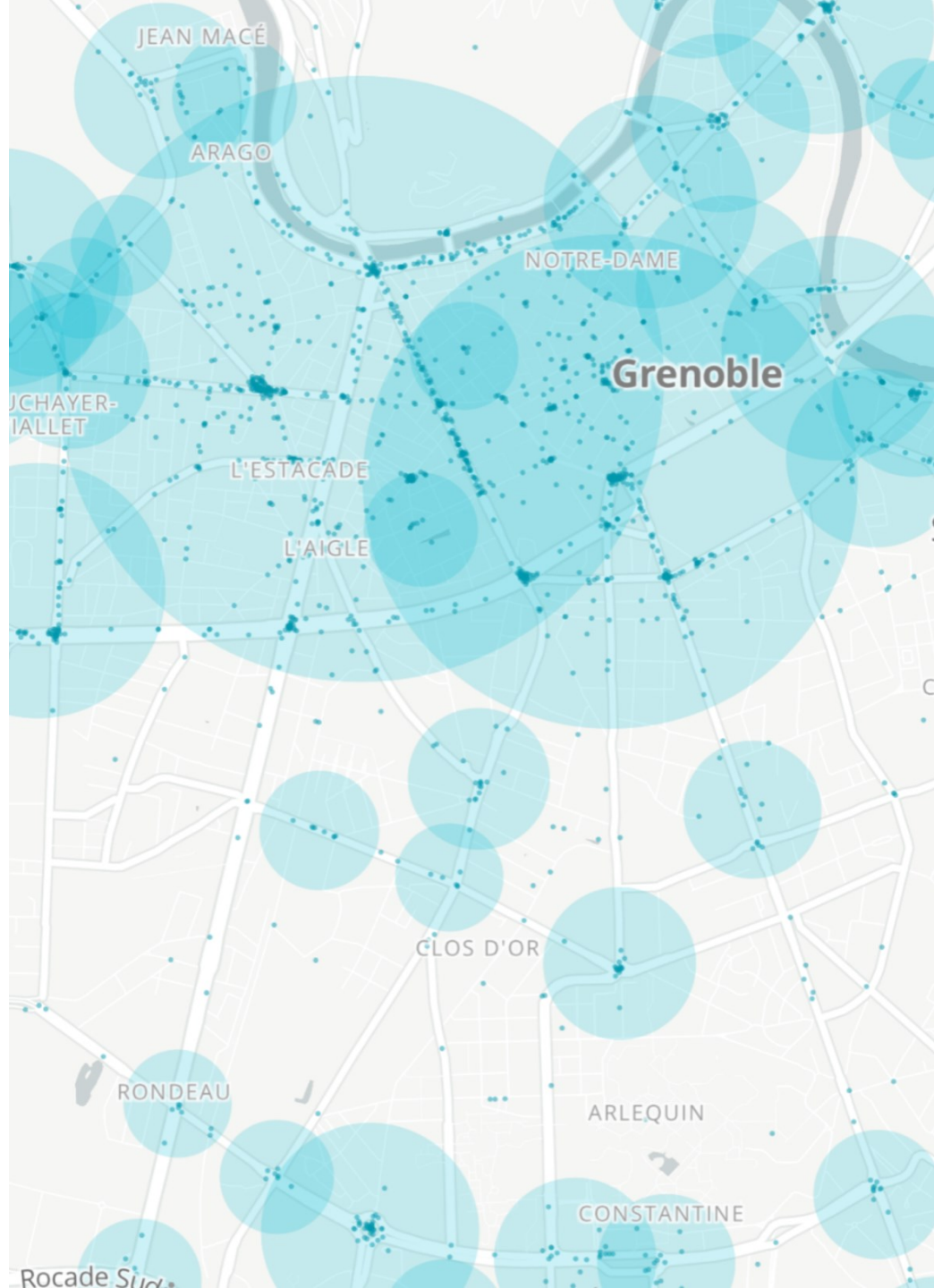
- 1. Mise aux normes des aménagements au fil de l'eau, en cohérence avec le référentiel :**
SAS, visibilité, marquage...
- 2. Projets instruit à court terme par les équipes voiries avec des budgets de proximités**
 - Arceaux
 - Dépose de potelets
 - Séparateurs/nouveaux marquages
- 3. Projets structurants alimentant les études du schéma directeur vélo**
 - Chronovélo (à doubler dans le PDU 2020-2030)
 - Réseau structurant
 - Carrefours complexes
 - Franchissements de coupures

PARLONS-VELO (tronçons prioritaires)

<https://carto.parlons-velo.fr>

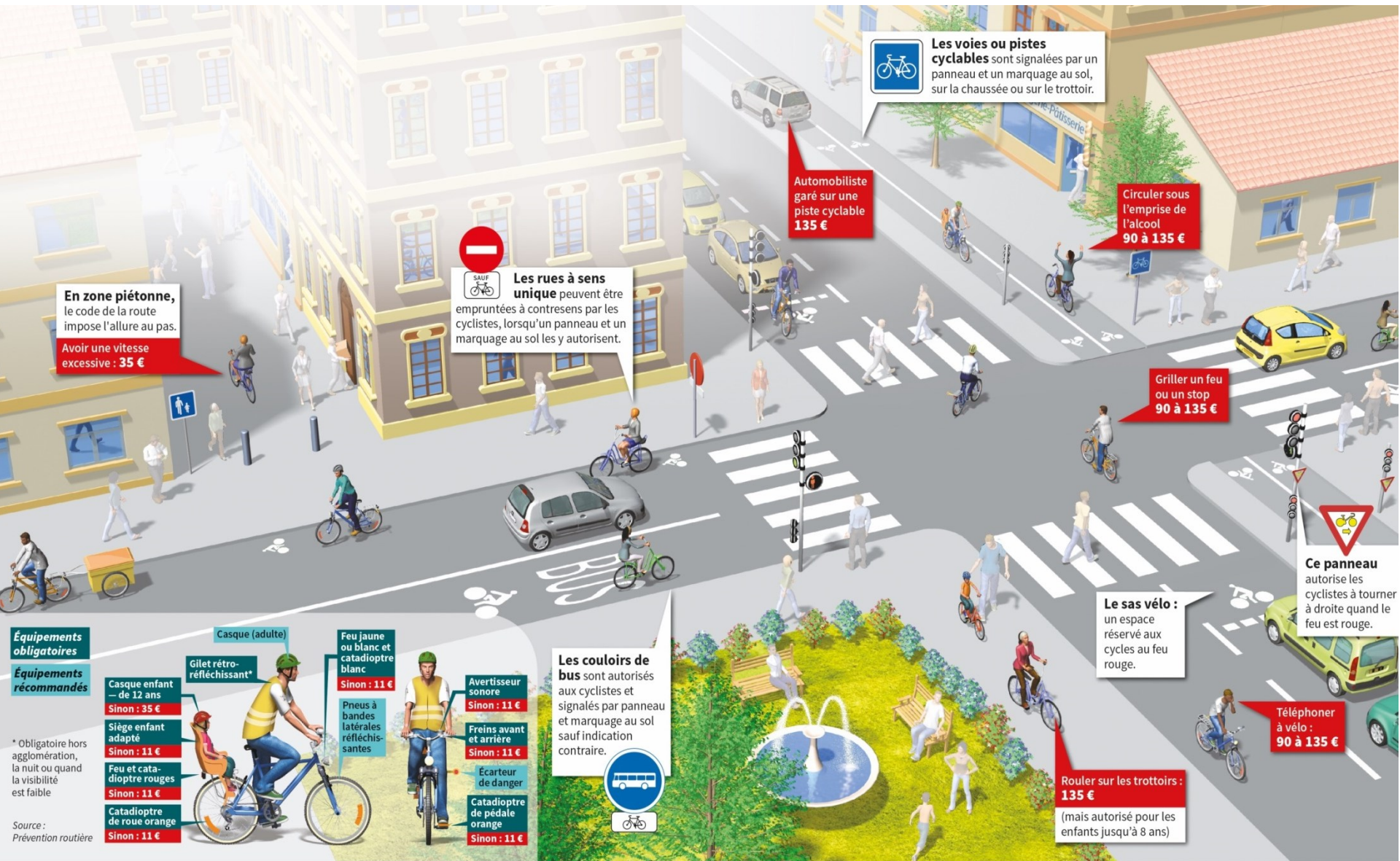


PARLONS-VELO (points noirs)



SENSIBILISATION / FORMATION

INFORMATION



En zone piétonne,
le code de la route
impose l'allure au pas.

Avoir une vitesse
excessive : **35 €**



Les rues à sens unique peuvent être empruntées à contresens par les cyclistes, lorsqu'un panneau et un marquage au sol les y autorisent.



Les voies ou pistes cyclables sont signalées par un panneau et un marquage au sol, sur la chaussée ou sur le trottoir.

Automobiliste
garé sur une
piste cyclable
135 €

Circuler sous
l'emprise de
l'alcool
90 à 135 €

Griller un feu
ou un stop
90 à 135 €



Ce panneau
autorise les
cyclistes à tourner
à droite quand le
feu est rouge.

Le sas vélo :
un espace
réservé aux
cycles au feu
rouge.

Téléphoner
à vélo :
90 à 135 €

Rouler sur les trottoirs :
135 €
(mais autorisé pour les
enfants jusqu'à 8 ans)

Les couloirs de bus sont autorisés aux cyclistes et signalés par panneau et marquage au sol sauf indication contraire.



Casque (adulte)

Feu jaune
ou blanc et
catadioptre
blanc

Pneus à
bandes
latérales
réfléchis-
santes

Avertisseur
sonore

Freins avant
et arrière

Ecarteur
de danger

Catadioptre
de pédale
orange



Équipements obligatoires
Équipements recommandés

Casque enfant
— de 12 ans
Sinon : **35 €**

Gilet rétro-
réfléchissant*
Sinon : **11 €**

Siège enfant
adapté
Sinon : **11 €**

Feu et cata-
dioptrre rouges
Sinon : **11 €**

Catadioptre
de roue orange
Sinon : **11 €**

* Obligatoire hors agglomération, la nuit ou quand la visibilité est faible

Source :
Prévention routière

CODE DE LA RUE



APPRENTISSAGE DU VELO A L'ECOLE

Un portail web mis en place par le Ministère des Sports depuis mi-2019 fixant le contenu de la formation « **savoir rouler à vélo** ».



- Un apprentissage de 10 heures (facultatives) avant l'entrée en 6ème
- **3 modules :**
 - Module 1 « savoir pédaler » / Dans l'enceinte de l'école,
 - Module 2 « savoir rouler en groupe » / Dans l'enceinte de l'école, ce module comprend des leçons sur le code de la rue
 - Module 3 « savoir circuler ». Ce module comprend une ou plusieurs sorties en dehors de l'école
- Un fichier informatisé permet aux établissements scolaires de suivre le parcours d'apprentissage des élèves.

➔ A partir de 2020, construction d'un programme d'actions avec les acteurs de l'éducation : financements, achat de kits, Métrovélos...



CONTRÔLE

Activité sur les cycles



❖ Synthèse activité cycles

	Janv	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total général
NOMBRE D'OPERATIONS	19	11	17	7	11	8	6	4	6	14	14	8	125
NOMBRE DE PVE	12	11	18	5	21	4	8	8	40	54	32	15	228

❖ Focus sur certaines infractions

INFRACTIONS	€	Janv	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total général
Inobservation d'un feu rouge	135€	1				8	1	6		7	11	2	7	43
Circulation sur trottoir	11€		2	4		1	1	1	8	16	20	3	2	58
Circulation de nuit sans éclairage	11€	8	1	4						1	6	16	1	37
Usage d'un téléphone	135€					1	1			8	5	3	2	20



Verbalisations de véhicules entravant la circulation des cycles

INFRACTIONS	€	Janv	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total général
Stationnement sur piste ou bande cyclable	135€	20	43	28	73	48	9	10	10	21	84	35	20	561
Circulation sur piste ou bande cyclable	135€						1		1	1	4	3	3	13
Total général		20	43	28	73	48	10	10	11	22	88	38	23	414
TOTAL GLOBAL PVE PM											19245 PVE dont 15053 pour du stationnement			

Prochain comité : automne 2020

Modalités de fonctionnement de ces comités

Ordres du jour à préparer en commun, en se basant sur les attentes et la remontée des questions ou projets-terrains par les habitants et les associations

Préparation avec :

- Un représentant des Unions de quartiers et CCI
- Un représentant des associations

Périmètre : tous les sujets se rapportant à la mobilité