



## **EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**

**L'an deux mille dix neuf, le treize mai**, le conseil municipal s'est réuni en séance publique, en l'Hôtel de ville de Grenoble, sur la convocation de Monsieur le Maire, en date du 7 mai 2019.

Nombre de conseillers municipaux en exercice au jour de la séance : 59  
M. Eric PIOLLE, Maire, assure la présidence.

Il est procédé à l'appel nominal auquel répondent :

M. Eric PIOLLE - Mme Elisa MARTIN - M. Hakim SABRI - Mme Kheira CAPDEPON - M. Bernard MACRET - M. Sadok BOUZAIENE - Mme Laurence COMPARAT - M. Emmanuel CARROZ - M. Thierry CHASTAGNER - Mme Mondane JACTAT - M. Pascal CLOUAIRE - M. Alain DENOYELLE - Mme Lucille LHEUREUX - M. Vincent FRISTOT - Mme Catherine RAKOSE - M. Fabien MALBET - M. Jacques WIART - M. Antoine BACK - M. Olivier BERTRAND - Mme Maryvonne BOILEAU - M. Alan CONFESSON - M. Claude COUTAZ - M. René DE CEGLIE - Mme Salima DJIDEL - Mme Christine GARNIER - M. Claus HABFAST - Mme Claire KIRKYACHARIAN - M. Raphaël MARGUET - M. Pierre MERIAUX - M. Yann MONGABURU - Mme Anne-Sophie OLMOS - M. Jérôme SOLDEVILLE - Mme Sonia YASSIA - M. Georges BURBA - M. Guy TUSCHER - Mme Anouche AGOBIAN - Mme Sarah BOUKAALA - M. Paul BRON - Mme Jeanne JORDANOV - Mme Marie-José SALAT - M. Patrice VOIR - Mme Nathalie BERANGER - Mme Bernadette CADOUX - M. Matthieu CHAMUSSY - M. Lionel FILIPPI - Mme Sylvie PELLAT-FINET - Mme Mireille D'ORNANO - M. Alain BREUIL - Mme Laure MASSON

Absents ayant donné pouvoir :

Mme Corinne BERNARD donne pouvoir à Mme Lucille LHEUREUX  
Mme Marina GIROD DE L'AIN donne pouvoir à Mme Christine GARNIER  
Mme Laëtitia LEMOINE donne pouvoir à M. Olivier BERTRAND  
Mme Maud TAVEL donne pouvoir à M. Hakim SABRI  
Mme Marie-Madeleine BOUILLON donne pouvoir à M. Alan CONFESSON  
Mme Suzanne DATHE donne pouvoir à M. Antoine BACK  
Mme Martine JULLIAN donne pouvoir à Mme Anne-Sophie OLMOS  
Mme Bernadette RICHARD-FINOT donne pouvoir à M. Guy TUSCHER  
M. Vincent BARBIER donne pouvoir à M. Lionel FILIPPI  
M. Richard CAZENAVE donne pouvoir à Mme Nathalie BERANGER

Conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, il a été procédé à la nomination d'un-e secrétaire de séance pris au sein du conseil : M. Thierry CHASTAGNER ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné-e pour remplir ces fonctions.

D20190513\_2 - Plan d'actions suite aux préconisations présentées par l'atelier citoyen sur la cohabitation piétons/cycles.

SEANCE DU 13 MAI 2019

**2-(5279). AMENAGEMENT ESPACES PUBLICS\_: Plan d'actions suite aux préconisations présentées par l'atelier citoyen sur la cohabitation piétons/cycles.**

**Monsieur Pascal CLOUAIRE et Monsieur Jacques WIART exposent,**

Mesdames, Messieurs,

En septembre 2014, la Ville de Grenoble lançait un large processus de co-construction dans l'objectif de définir avec les Grenoblois-e-s de nouvelles modalités de fonctionnement pour ses « Conseils de quartier », instances participatives prévues dans le cadre de la loi de démocratie de proximité du 27 février 2002.

Dans une démarche d'amélioration continue, un processus d'évaluation partagé des Conseils citoyens indépendants (CCI) a permis de pointer les forces et les faiblesses du nouveau fonctionnement mis en place en 2015. C'est dans cette dynamique que la charte de fonctionnement des CCI a été révisée. Cette nouvelle charte votée au Conseil municipal du 26 mars 2018 prévoit la création d' « Ateliers de projet » dont la mission est de permettre à des citoyen-ne-s de produire des préconisations éclairées sur une politique municipale définie. Le choix des objets de travail se fait au travers d'une mécanique de dialogue entre la Ville et les Conseils citoyens indépendants permettant ainsi de prioriser des sujets d'importance pour les Grenoblois-e-s.

S'inspirant de nombreuses expériences menées en France et à l'étranger, chacun de ces « Ateliers de projet » réunit, pendant une période définie, des citoyen-ne-s tiré-e-s au sort et des citoyen-ne-s volontaires issu-e-s des instances citoyennes grenobloises. L'animation est assurée par un tiers. Afin de produire une analyse partagée et des préconisations concrètes les membres de ces Ateliers de projet peuvent auditionner des élu-e-s, services municipaux, associations thématiques et experts.

Le premier Atelier de projet « piétons/cyclistes », a réuni une trentaine des citoyen-ne-s issu-e-s des différents quartiers de la ville, dont une majorité de tiré-e-s au sort, pratiquant ou non le vélo.

Ils ont travaillé sur les pistes d'action à privilégier pour améliorer la cohabitation des déplacements à pied et à vélo et leur sécurité sur le territoire de la commune de Grenoble. L'atelier s'est déroulé lors de trois temps de travail entre le 19 octobre et le 7 décembre 2018. Un prestataire, Planète publique, a animé ces ateliers et aidé à la rédaction du document final.

Les citoyen-ne-s impliqué-e-s ont auditionné une douzaine de personnes, élu-e-s, technicien-ne-s territoriaux, expert-e-s, militant-e-s associatifs pour mener à bien ce travail d'intelligence collective et produire un rapport de préconisations d'une grande qualité. Ce rapport, annexé à la présente délibération, est public et disponible sur le site grenoble.fr.

**La Ville de Grenoble tient à souligner la clarté et la qualité du rendu de l'atelier qui est porteur de deux grands enseignements :**

- **Une nécessaire amélioration de l'accès aux informations concernant la politique cyclable mise en œuvre :** La Métropole a mis en place, en lien avec les communes dont la Ville de Grenoble, un certain nombre d'outils qui répondent partiellement aux pistes de travail relevées par l'atelier. Il convient de mieux les faire connaître auprès du grand public. La Ville de Grenoble se rapprochera de la Métropole afin de rendre plus accessible l'information auprès de tout un chacun (mise en ligne des documents cadres, des statistiques...);
- **Un souhait d'une gouvernance partagée :** tout au long du rapport, l'atelier citoyen met l'accent sur la nécessité de renforcer la participation des acteurs habitants et associatifs au processus de gouvernance. Les collectivités sont invitées à s'appuyer sur les expertises diverses (habitants, usagers,

associations, entreprises) et à créer des instances permettant à tous ces acteurs de participer au processus. Cette demande fait l'objet d'un des axes de travail développés ci-dessous.

Il est essentiel de rappeler les compétences de la Ville, de la Métropole et du Syndicat Mixte des Transports en commun de l'agglomération grenobloise (SMTC) s'agissant des mobilités et de l'espace public.

- L'intégralité des voiries communales et départementales et du personnel (études, réalisations et gestion) ont été transférées à Grenoble-Alpes Métropole respectivement en 2015 et 2017. **La Métropole** a donc désormais pour compétence la création, l'aménagement et le gros entretien des voiries et des espaces publics de mobilité, des places, parkings, chemins, sentiers, pistes cyclables, voies vertes, ouvrages d'arts, ainsi que des arbres d'alignements et des mobiliers liés à la signalisation ou à la protection.
- Le SMTC finance, planifie, construit et organise l'ensemble des mobilités de la métropole grenobloise.
- **La Ville de Grenoble**, qui conserve une compétence dite « mobilité durable », est en charge spécifiquement de la réglementation (affectation et tarification) du stationnement en surface, de la gestion des parcs communaux, des jeux, corbeilles et fontaines, de l'embellissement, de l'éclairage public, du déneigement, du balayage, et de la propreté urbaine.

L'atelier « piétons/cyclistes », impulsé par la Ville de Grenoble, concerne donc les compétences de ces trois acteurs publics. Ceux-ci se sont rapprochés afin d'étudier les pistes d'actions proposées par l'atelier et d'envisager les suites qui pourraient être données à ces préconisations.

De cette analyse, ressortent 10 axes de travail en réponse aux préconisations de l'atelier, axes regroupés ci-dessous en quatre grands volets : gouvernance, aménagements, sensibilisation-éducation, réglementation-sanctions. Il convient de préciser ici que les pistes d'actions n'ayant pas fait l'unanimité entre les habitants n'ont pas été étudiées par les collectivités.

## I – Volet « Gouvernance »

### Axe 1/ Pour une meilleure coordination des acteurs de la politique cyclable

L'atelier suggère une meilleure coordination entre acteurs de la politique cyclable et propose (piste d'action 2) la création d'un observatoire indépendant du vélo donnant plus de place aux usagers et associations dans la gouvernance.

Il convient de rappeler que trois cadres de travail existent aujourd'hui ;

- **Un observatoire métropolitain de la sécurité des déplacements**, animé par le SMTC. Créé en 2007 afin de suivre différents indicateurs dont l'accidentalité, ce dispositif, fait l'objet d'une convention partenariale signée en 2008 avec le Préfet, le Président du Conseil Départemental, le Procureur de la République. Ces données, non exhaustives (ne sont recensés que les accidents avec blessés et intervention des forces de l'ordre), permettent cependant d'orienter les axes d'actions et de cibler les interventions sur les lieux les plus accidentogènes. Les accidents bénins piétons/cycles ne sont pas connus, et ne sont donc pas recensés.
- **S'agissant des projets d'aménagements**, les projets en phase esquisse ou avant-projet sont présentés aux associations compétentes en termes de mobilité. Celles-ci apportent leur expertise vis-à-vis des propositions faites par la Métropole (revue de projet cycle : « l'heureux cyclage », ADTC, FFCT). La plupart des projets sont ensuite présentés aux résidents et usagers lors de réunions publiques. Cela ne concerne pas toutes les interventions ponctuelles. L'expérimentation est également de mise avec des protocoles d'observation et de suivi qui permettent de vérifier la pertinence de l'intervention et sa duplication. Les associations, usagers, habitants font part de leurs remarques,

demandes d'ajustement sur les projets d'aménagement lors de différentes instances propres à chacun de ces projets.

- **Les comités mobilités** (4 au total sur les 4 territoires de la Métropole), pilotés par le SMTC. Anciennement dénommés comités déplacements, ces comités se sont récemment élargis à l'ensemble des mobilités depuis le comité syndical du 18 avril 2019. Leur objectif est d'informer et d'échanger avec les citoyens sur leurs besoins concernant l'ensemble des modes de déplacements (marche à pieds, vélos, transports en commun, voiture partagée), sur les projets liés aux déplacements et à l'aménagement de l'espace public, de les associer au suivi de la mise en œuvre du PDU, de faire contribuer les élus des communes concernées et des établissements publics et collectivités intervenant dans le domaine des mobilités et de l'espace public, les exploitants intervenant dans le domaine des mobilités (exploitants de transports publics, opérateurs de services vélo, opérateurs de voitures partagées, SEMOP stationnement,...) et toutes les associations concernées par les thématiques de mobilité et d'espaces publics.

Il n'existe pas à ce jour de comité mobilités à l'échelle de la Ville de Grenoble.

### **La Ville de Grenoble :**

- **Organisera annuellement à une « conférence des mobilités à Grenoble » pour présenter en lien avec la Métropole et le SMTC les politiques en ce domaine, les difficultés rencontrées, les points noirs, le bilan de l'année écoulée et le programme d'action pour l'année à venir. Le périmètre de cette conférence, organisée par la Ville de Grenoble, et son articulation avec les comités mobilités du SMTC, sera à définir précisément en lien avec la Métropole et le SMTC.**
- **Demandera au SMTC d'associer à l'observatoire des déplacements les associations de prévention routière et de donner lieu à une publication annuelle de cet observatoire, dans le cadre de la conférence indiquée ci-dessus ;**
- **Etudiera dans le cadre de cet observatoire la mise en place d'une application smartphone permettant de signaler les accidents ou incidents impliquant les différentes mobilités (voitures, piétons, cyclistes, nouvelles mobilités...) ;**

**La Ville de Grenoble s'engage donc à poursuivre la réflexion en lien avec le SMTC et Grenoble-Alpes Métropole afin de faire évoluer la gouvernance des mobilités sur la base de ces pistes de travail.**

### **Axe 2 / Mettre à jour et renforcer les outils de planification du développement des modes actifs**

L'atelier propose (piste d'action 1) la réalisation d'un « plan de déplacement multimodal métropolitain », correspondant à une planification globale des aménagements cyclables sur l'ensemble des rues de la Métropole.

A une échelle fine, il n'existe en effet pas de document de synthèse multi-modes actifs, rue par rue.

Il convient toutefois ici de rappeler que les principaux outils en termes de planification du développement des modes actifs sont les suivants :

- La Métropole a défini en 2016 avec les communes les axes de circulation à 50 km/h, dans un schéma de ville à 30 km/h. Ce schéma de « métropole apaisée » se traduit par une cartographie.
- Un Schéma directeur vélo a par ailleurs été délibéré en juillet 2018, avec une carte précise qui définit le réseau primaire Chronovélo, le réseau secondaire et le maillage ;
- Le projet de Plan de Déplacement Urbain 2030 (PDU) élaboré par le SMTC comprend des cartes thématiques schématisées qui posent la stratégie (carte vélo, carte piéton, carte circulation, carte Transports en commune, carte territoire élargi) en termes de mode doux ;

- Un schéma directeur d'accessibilité est en cours de réalisation. Il définit les cheminements prioritaires en termes de mise en accessibilité au niveau métropolitain. Il devrait être délibéré à l'automne 2019.

En termes de réalisation opérationnelle, un guide des espaces publics a été réalisé par la Métropole. S'il reste généraliste, il permet, via une grille d'évaluation, d'analyser chaque projet à chaque étape au niveau qualité, usages,... Ce guide contient plusieurs fiches concernant directement la cohabitation piéton/cycle : marche, accessibilité, vélo, ville apaisée, vie du chantier, concertation...

En parallèle de cette approche planificatrice à l'échelle métropolitaine, le développement des modes actifs se construit aujourd'hui sur les périmètres de projet urbains (gros entretien routier, renouvellement d'arbres, aménagement de proximité, budget participatif, aménagement d'espaces publics dans le cadre d'une opération d'aménagement,...) et permet dans chaque contexte d'interroger les différents modes de déplacement, l'accessibilité, la sécurité des usagers, le confort d'usage, la végétalisation, la place de la voiture en stationnement, les continuités avec l'environnement jouxtant, voire les stratégies de plans de circulations permettant de réduire le transit (CVCM, ZTL, ...)

Au regard des outils existants, et de la spécificité de chaque secteur de projet, il ne semble pas nécessaire ni pertinent à ce jour de se doter d'un plan supplémentaire qui figerait les principes de mobilités sur un temps long.

#### **La Ville de Grenoble demandera à la Métropole et au SMTC :**

- **De regrouper l'ensemble des documents cités ci-dessus dans un espace partagé afin de les mettre à disposition du grand public ;**
- **D'actualiser les cartes « Métropole apaisée » et « axes structurants cycles » annuellement afin de permettre de guider les usagers-habitants-associations dans leurs propositions de plans modes actifs, de disposer d'un document commun. Ces cartes seront l'un des supports utilisés lors de la « conférence des mobilités à Grenoble » évoquée à l'axe 1.**

#### **Axe 3/ Associer les usagers pour améliorer le diagnostic d'usage partagé de la cyclabilité dans l'agglomération (réponse aux pistes d'action 2 à 9)**

Le processus de diagnostic et d'observation technique terrain réalisé par les collectivités est aujourd'hui le suivant :

- Des observations de terrain sur les usages sont réalisées par les services métropolitains sur les aménagements dans différents cadres : des phases de test avant mise en œuvre réelle (ex suppression d'un feu), des observations post aménagements pour en vérifier l'efficacité et des observations issues de remontés d'usagers ;
- Ces observations visuelles sont accompagnées de comptage (circulation, vitesse,...) ;
- En parallèle un bureau d'étude mandaté par la Métropole a fait l'analyse de tous les aménagements cyclables existants, leur niveau de sécurité et préconise des améliorations. Des interventions physiques de petits aménagements (marquage, signalétique,...) sont ensuite programmées notamment sur le réseau secondaire.

S'agissant des observations par les usagers, la Ville adhère pleinement à cette proposition et souligne l'importance de l'implication des citoyens/usagers dans l'action publique.

La Ville de Grenoble, en partenariat étroit avec la Métropole, a ainsi mis en place une démarche de participation citoyenne afin de construire des **plans piétons-vélos de proximité** en dialogue avec les habitants et les acteurs du territoire. Ces plans se basent sur l'expérience et l'expertise habitante afin, quartier par quartier, d'identifier les problèmes du quotidien, les points noirs en termes de déplacement. Ils viennent en complémentarité du diagnostic technique réalisé par les services.

Cette démarche est engagée depuis 2015 avec des Unions de quartier, des Conseils Citoyens Indépendants et des habitants volontaires. Ces plans sont donc le fruit d'un diagnostic participatif, accompagné par les services techniques municipaux et métropolitains, des difficultés cyclables et piétonnes rencontrées par les habitants. Ce diagnostic permet ensuite la mise en forme de propositions d'améliorations, basées sur la connaissance fine des lieux et des pratiques quotidiennes de l'espace public par les habitants du territoire.

A ce jour, de telles démarches sont en cours sur les secteurs 2, 3, 4 et 5. Le travail d'analyse/retour/action a été réalisé sur le secteur 2 et se poursuit actuellement. Certaines actions du plan piéton cycle du secteur 4 sont déployées en fonction des opportunités. Ces propositions d'amélioration sont ensuite rassemblées dans un rapport de préconisations écrit, décliné ensuite en une grille technique par les services municipaux pour transmission aux services métropolitains.

**La Ville de Grenoble s'engage :**

- **à poursuivre cette dynamique des plans piétons et vélo de secteur en lien étroit avec la Métropole ;**
- **à produire une programmation des aménagements à réaliser pour chaque plan piéton-vélo. A l'aide d'un tableau de suivi cette programmation sera analysée avec la Métropole et une priorisation de mise en œuvre des propositions sera réalisée sur l'ensemble des secteurs travaillés ;**
  - **Ces données plans et traitement des demandes seront mises à disposition de tout à chacun sur le site de la Ville de Grenoble ;**

**La Ville de Grenoble demandera donc à la Métropole de construire sa programmation sur le territoire de la commune de Grenoble en tenant compte cette programmation issues des plans vélos portés par les collectifs d'habitants/usagers grenoblois.**

## **II – Volet « Aménagements vélos/piétons »**

### **Axe 4/ Améliorer les continuités cyclables, résorber les points noirs, améliorer la cohabitation des différents modes (réponse aux pistes d'action 4, 5, 6)**

Le vélo, véhicule à part entière dans le code de la route (incluant les Vélos à Assistance Electrique, bridés à 25 km/h), a les mêmes droits et devoirs que les autres véhicules. Dans une « ville à 30 » il n'a pas de contrainte réglementaire pour circuler en mixité sur la chaussée, comme sur les bandes et pistes cyclables. Cependant comme pour les autres usagers motorisés, un cycliste doit toujours adapter sa vitesse et son comportement au contexte et à la fréquentation, piétonne notamment. Par ailleurs, il doit se conformer aux règles d'usages dans les zones de rencontres (priorité piétonne et 20 km/h) et rues piétonnes (adopter une allure au pas) ou autres espaces assimilés (parcs, parvis, passerelles...). La planification du réseau cycle métropolitain n'envisage pas à ce stade, de « modulation » de vitesse en fonction de sa situation ou selon la typologie d'aménagements comme le préconise l'atelier.

La Ville de Grenoble, le SMTC et la Métropole portent l'objectif commun de multiplier par trois la part modale du vélo sur la Métropole. L'atteinte de cet objectif repose en bonne partie sur la réalisation d'infrastructures adaptées, continues, sécurisantes et sécurisées.

Cela passe par la concrétisation des axes structurants Chronovélo mais aussi par des aménagements cyclables sur les axes secondaires, et dans la capillarité des rues des quartiers en veillant aux continuités cyclables, en sécurisant la pratique du vélo pour toutes et tous, et en rendant lisible, agréable et équilibrée la place des divers modes sur l'espace public.

En complément du réseau Chronovélo, la programmation et la mise en œuvre du schéma directeur vélo métropolitain, doit contribuer à résorber la majorité des discontinuités majeures, dont certaines coupures, via des ouvrages spécifiques inscrit au projet de PDU, à construire ou à réaménager plus favorablement aux piétons et cyclistes comme des passerelles ou passages inférieurs.

Les réalisations métropolitaines en terme d'aménagement cyclable sont soit des projets spécifiques : une mise à niveau de l'existant (élargissement, suppression de mobilier, marquages des traversées, sur-marquages/bordures séparatives), micro plan de circulation pour réaliser des rues à priorité vélos ou vélorues, suppression d'une file de circulation et/ou stationnement soit des projets par opportunités dans le cadre d'opérations connexes : entretien de la chaussée, arbres, réseaux, grosses opérations type Cœur de Ville Cœur de Métropole, extension réseau SMTC...

Un « référentiel cycle » sur la conception des aménagements est en cours de réflexion. Ce travail fera l'objet d'une concertation avec les usagers.

**En s'appuyant en parti sur les référentiels européens des pays ou des villes les plus aboutis, la Ville de Grenoble s'engage à participer aux côtés de la Métropole à l'élaboration d'un référentiel de conception des aménagements cyclables, à partager et à faire évoluer en fonction des nombreux retours d'expériences et aussi des évolutions techniques et réglementaires possibles.**

Ce référentiel doit pouvoir faire émerger des éléments précis afin d'apporter des réponses à la problématique soulevée par l'atelier, à savoir :

- les largeurs de chaussées, de trottoirs et d'aménagements cyclables selon différents contextes
- Les conditions dans lesquelles la mixité véhicules motorisés/cyclistes est possible et compatible avec les enjeux de développement et de sécurisation de la pratique cyclable pour tous.
- Les conditions dans lesquelles la mixité cyclistes/piétons est possible et compatible avec les enjeux d'accessibilité, de confort d'usage et de sécurité de la marche, moyen de déplacement « central » et urbain par excellence
- Les modalités techniques d'identification et de séparation des continuités piétonnes et cyclistes, dès lors qu'elles sont contiguës, en section courante et aussi en intersection.
- Des principes d'aménagements fonctionnels et lisibles dans les grandes intersections, intégrant le stockage des piétons, la gestion des trajectoires des cyclistes et les mouvements tournants (angles de giration).
- Des recommandations voire des prescriptions claires et normatives relatives aux mobiliers et autres émergences présents sur les continuités piétonnes et cyclables :
  - o Usage limité et motivé d'une protection par obstacles fixes type potelets
  - o Normes de taille et de visibilité, notamment nocturne de ces obstacles
  - o Modalités d'implantation des arceaux vélos

Ce référentiel devra pouvoir également répondre aux différents contextes particuliers définis ci-après :

- Zones d'influences des principaux établissements scolaires (écoles et collèges)
  - o Principes d'apaisement (vitesse et trafic) selon le contexte dans les rues-écoles (à minima 30 renforcé, zone de rencontre, piétonisations aux heures entrées/sorties)
  - o Principes de desserte à vélos : maillage piéton optimisé, attractivité et sécurité renforcées des aménagements cyclables
- Cohabitation avec les transports en commun dont les traversées de plateforme tramway, voire de mixité
- Principes de marquage des traversées piétonnes sur pistes cyclables structurantes
- Méthodologie partagée de suppression des feux tricolores inutiles et contre-productifs en matière de comportements et de sécurité (en cours d'approbation avec le CEREMA)
- Principes de régulation des feux tricolores sur les carrefours à feux conservés, à forte fréquentation modes actifs : phasage favorable, temps d'attente...

**La Ville de Grenoble adhère par ailleurs à la préconisation de l'atelier (piste d'action 5) d'éviter tout aménagement de piste cyclable sur trottoir. Aussi elle demande à la Métropole de ne plus prévoir de nouveaux aménagements cyclables sur trottoir (sauf si impossibilité de faire autrement) et de privilégier systématiquement l'aménagement sur chaussée ou sur espace dédié.**

**Axe 5/ Continuer à renforcer l'éclairage, la signalétique, le mobilier adapté pour des aménagements cycles sécurisés et sécurisants (réponse aux pistes d'action 7, 8 et 9)**

Les pistes d'actions 7 à 9 renvoient à la qualité des réalisations, au confort d'usage et à leur aspect sécurisé et sécurisant pour les cyclistes et pour les piétons.

**1°) S'agissant du marquage et de la signalétique**, la signalétique privilégiée est le marquage au sol (sauf exception avec renfort de panneaux de signalisation). Ce dernier donne des informations aux usagers sur le statut de l'aménagement (bande ou piste dédiée uniquement aux cyclistes), le régime de priorité (continuité de la bande cyclable en intersection, le sens de circulation réservé (double sens cyclable ou voie mixte bus-vélo), la trajectoire en section courante ou en intersection (pictos vélos + double-chevrons). Le marquage est présent sur le réseau primaire (chronovélo) et secondaire du schéma directeur cycle : confortement, vélorue, chaucidou ou bandes cyclables. Il pourrait être intéressant, comme le préconise l'atelier, de tester sur un aménagement un renfort de la signalétique au sol. Sur les rues moins passantes intra quartier, la cohabitation reste de mise, sans marquage particulier.

**2°) S'agissant du mobilier**, la Métropole utilise le retour d'expérience sur les nouveaux aménagements avec notamment l'enlèvement des potelets potentiellement dangereux pour les cyclistes voire les piétons (ex : Chronovélo = 0 potelets). Cependant la pratique du stationnement sauvage nécessite parfois la mise en place de mobilier dissuasif. Concernant la visibilité de ces obstacles de nuit, les bandes rétro réfléchissantes sont souvent vandalisées. Une solution d'éclairage de ces obstacles reste toutefois à réfléchir sur axes structurants bidirectionnels.

Hors exception argumentée, les arceaux vélos déployés sont situés sur la chaussée (bande de stationnement véhicule) afin d'éviter la circulation cycle sur les trottoirs. Les vélos sont autorisés en zone piétonne à vitesse du pas. Toutefois, les conflits d'usages entre piétons et cyclistes de respectant pas cette obligation restent importants. Ainsi pour éviter au maximum ces conflits d'usages et réaffirmer que la zone piétonne est réalisée pour le piéton, une concentration d'arceaux vélos est prévue à l'entrée du plateau piéton. **Un déploiement d'environ 1000 places est en cours dans le cadre du projet métropolitain Cœurs de ville-Cœurs de Métropole – Grenoble (CVCM) et des projets connexes. Le cycliste souhaitant se rendre sur le plateau piétonnier est donc incité à descendre de son vélo et à se stationner à l'entrée de la zone piétonne. 1000 autres places seront prochainement déployées dans les parkings en ouvrage grenoblois**

**3°) Concernant l'éclairage** des pistes et bandes cyclables, le Plan lumière de la ville de Grenoble adopté en 2015 définit des niveaux d'éclairement par rapport à un classement des voiries. Les pistes cyclables qui doivent être reprises dans le cadre des travaux de rénovation sont systématiquement éclairées en LED voir avec de la détection lorsque les entrées/sorties sont clairement identifiées. Lorsqu'il n'y a pas d'éclairage spécifique à la piste cycle, c'est l'éclairage de voirie qui est dimensionné de manière à amener les niveaux d'éclairement réglementaires sur la piste. Les pistes cyclables sont donc traitées comme l'ensemble des voies de circulation.

Certains itinéraires, longeant ou traversant des espaces naturels (voies vertes sur les berges, parcs) sont pas, peu ou mal éclairés aujourd'hui. Plusieurs expérimentations respectueuses desdits milieux naturels existent ou sont envisageables, avec des diodes discrètes, implantées dans le sol, ou des revêtements plus clairs, parfois luminescents qui améliorent fortement la visibilité nocturne.

**La Ville demandera à la Métropole :**

- **de poursuivre et amplifier la réfection des marquages existants afin d'assurer leur bonne visibilité ;**

- **d'expérimenter rapidement sur un ou plusieurs aménagements particuliers, un renfort de signalétique au sol sur un aménagement de bande cyclable. Ce renfort pourrait s'opérer sur une zone où des conflits piétons/cycles sont fréquemment constatés. Un retour d'expérience sera fait. Si celui-ci est concluant, la démarche d'augmenter le nombre de marquages pourrait être développée à Grenoble;**
- **de poursuivre et d'accélérer le travail de sécurisation des pistes et bandes cyclables existantes**

**La Ville demandera à la Régie Lumière d'analyser le besoin d'éclairage de certains axes cyclables (à choisir avec les usagers) et les réponses techniques appropriées qui concilierait le juste éclairage, la sobriété énergétique et prévention de la pollution lumineuse.**

### **III – Volet « Sensibilisation - Education »**

#### **Axe 6/ Eduquer à la pratique du vélo (réponse à piste d'action 10)**

De nombreuses actions sont entreprises vers le public jeune. L'action communale et métropolitaine à ce sujet reste cependant ponctuelle et globalement méconnue.

- Des Maisons des habitants se mobilisent aujourd'hui avec la mise en place d'actions collectives tournées vers l'apprentissage du vélo. La Maison des habitants du centre-ville a développé un projet de « vélo école » en partenariat avec l'ADTC. On peut aussi citer « l'action mobilité vélo » développé depuis 2016 par l'ensemble des Maisons des Habitants du secteur 5 et qui poursuit les mêmes objectifs.
- Le service des sports intervient dans certaines écoles primaires sur un format de 8 séances de 2 h en apprentissage du vélo en périmètre clos puis sur l'espace public pour finir par une sortie à la journée.
- Des animations sont également proposées le mercredi après-midi dans un format de 10 séances de 3 h avec un prêt de vélo de la Ville pour une pratique au parc Paul Mistral et sur les pistes cyclables.
- En 2003, dans le cadre d'un partenariat entre La Métropole et l'ADTC, des Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires (PDES) ont été initiés afin de favoriser les déplacements à pied ou à vélo des enfants entre le domicile et l'école. Aussi, l'ADTC apporte un appui méthodologique aux établissements scolaires ou Communes qui amorcent une démarche PDES, et dans lesquels une équipe prend en charge la réalisation tout en sollicitant un soutien à certaines étapes de la démarche. Métromobilité assurera la collecte et l'instruction des demandes et fera appel à l'ADTC tant que de besoin pour l'aide au démarrage de ces PDES.
- L'ADTC poursuit également sa démarche auprès des Communes de la Métropole, du Rectorat, du bureau de Sécurité Routière de la Préfecture et d'autres partenaires potentiels pour, élaborer une méthodologie afin d'initier « le savoir rouler à vélo » (programme ministériel pour les enfants de 6 à 11 ans) dans les écoles et plus largement sur la présentation du code de la rue.

#### **La Ville s'engage :**

- **à développer ce type d'actions de prévention sur les territoires ainsi qu'à mieux les faire connaître ;**
- **aux côtés de la Métropole, à mettre en place l'opération « savoir rouler à vélo » dans les écoles primaires de la Ville ;**

#### **Axe 7 / Sensibiliser au quotidien (réponse à pistes d'action 11 et 12)**

De nombreuses actions de sensibilisation existent également. L'action communale et métropolitaine mérite également toutefois d'être plus mise en valeur :

- Dix séances par an de « remise en selle » sont financées par Métrovélo le samedi matin (gratuit sur inscription) + avec les déraillées (atelier autoréparation) + à la demande auprès des moniteurs (naturavélo et bikeshool evolution).
- Les informations sur les opérations d'apprentissage et de remise en selle sont centralisées sur le site de Métrovélo à l'adresse suivante : <http://www.metrovelo.fr/767-plate-forme-velo-ecole-remise-en-selle.htm> ;
- Depuis 2017, la Préfecture, la Métropole, les communes et le SMTC, dans le cadre du développement de la politique de sécurité routière, ont engagé une phase de verbalisation sur l'éclairage vélo et la limitation de vitesse. L'ADTC au travers de l'opération «*Cyclistes brillez*» accompagne la mise en œuvre de cette politique. Cette action a pour objet de sensibiliser les cyclistes à la question de leur propre visibilité par les autres usagers la nuit. Une information (rappel de la réglementation et conseils) est réalisée auprès des cyclistes sur plusieurs sites sur le territoire. En 2019, l'ADTC proposera des campagnes de sensibilisation avec l'appui des équipes de l'agence Métromobilité et les IDSR (intervenants départementaux de sécurité routière, missionnés par la Préfecture), sur des événements de soirées d'été, en automne, à l'occasion du passage à l'heure d'hiver et au cœur de l'hiver ;
- Le travail de sensibilisation des salariés reste également prioritaire. La métropole sensibilise les entreprises par la mise en place de Plan Déplacement Entreprise ou la place du vélo et de la « remise en selle, conduite sécurité » est bien présente. La Ville de Grenoble propose des formations de conduite sécurité/remise en selle à ses salariés. A travers une courte formation, et surtout de l'information et une attitude irréprochable dans ses déplacements, les agents communaux et métropolitains, sont même d'être des vecteurs de la diffusion des bonnes pratiques (démarche PDM). Concernant les PDM, à ce jour 54 établissements ont « défini leurs plans d'actions » et ont entre 2 à 3 ans pour le mettre en œuvre. Lors des rencontres, si bien en phase de prospection que de suivi du PDM, les employeurs mettent en avant leur crainte concernant le risque pour les salariés circulant à cycles au regard des accidents. Le 19/03, le 9<sup>ème</sup> Club Mobilité a porté sur la vélo-école proposé par l'ADTC.

**La Ville de Grenoble continuera de participer aux opérations de sensibilisation aux côtés de la Métropole.**

#### **Axe 8 / Inciter à l'entretien régulier de son vélo**

##### **(réponse à piste d'action 13)**

La Ville de Grenoble est en phase avec cette orientation et les pistes d'actions proposées par l'atelier.

**Concernant l'utilisation de vélos personnels pour venir au travail**, la ville de Grenoble vient de mettre en place une indemnité kilométrique vélo pour ses agents. Le versement de cette indemnité permettra aux utilisateurs d'entretenir plus régulièrement leur cycle et de s'équiper individuellement. Une information pourrait être envoyée à chaque bénéficiaire rappelant les règles de sécurité, la nécessité d'entretenir les vélos, et l'intérêt du marquage des cycles.

**La Ville demandera également à la Métropole dans le cadre du service Métrovélo** d'informer chaque utilisateur sur la nécessité de vérifier l'entretien de leur matériel et d'être visible sur l'espace public ainsi que les règles qui s'appliquent aux usagers de la route. (cf piste d'action 17).

**La Ville proposera à la Métropole** de réfléchir à une campagne de sensibilisation plus large et de se rapprocher également des vendeurs de cycle sur l'agglomération pour continuer cette sensibilisation au sein du secteur privé notamment concernant l'éclairage des vélos.

Il n'existe effectivement pas actuellement de partenariat vélocistes, mais un travail est en cours sur une offre packagée vélo - entretien et assurance : travail avec les magasins locaux de cycle et les banques sur une offre permettant d'acquérir un vélo de qualité équipé pour quelques euros/mois sur une durée déterminée, contrat d'entretien inclus.

**Concernant les ateliers participatifs de réparation et d'entretien**, la Ville de Grenoble soutient leur développement par la mise à disposition de locaux ou un appui financier. De la même manière, la Métropole conventionne avec l'association « la clavette grenobloise » pour susciter la création des ateliers vélo à l'échelle de la Métropole, leur développement et leur gestion. La Clavette a également mission de développer la coopération entre ateliers-vélo de l'agglomération.

Des associations grenobloises développent aujourd'hui des ateliers participatifs de réparation et d'entretien de vélos (« Pignon sur roue » à la Villeneuve, « Ateliers solidaires » sur le secteur 3, « Un p'tit vélo dans la tête » sur le secteur 1). La Ville de Grenoble leur apporte son soutien par la mise à disposition de locaux ou un appui financier et s'engage à soutenir les initiatives permettant le développement de ce type d'ateliers participatifs.

**La Ville fera la proposition à la Métropole pour l'organisation d'un atelier collectif de réflexion avec l'ensemble des acteurs concernés afin de se coordonner sur le sujet de l'entretien du matériel par les cyclistes.**

**Elle lancera également une campagne en partenariat avec les vélocistes volontaires, l'Etat et les autres collectivités volontaires pour accroître la sensibilisation des cyclistes à l'équipement en dispositifs d'éclairage de leurs vélos.**

#### **IV – Volet « Réglementation - sanctions »**

##### **Axe 9 / Articuler verbalisation et sensibilisation**

##### **(réponse à piste d'action 14)**

Depuis plusieurs années, la police municipale s'est engagée dans une action visant à faciliter la circulation des vélos mais aussi à sensibiliser les cyclistes sur leurs comportements les plus dangereux voire à les réprimer. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, il a ainsi été dressé 1506 Procès-Verbaux (PV) pour stationnement de véhicules sur aménagements cyclables mais aussi 282 PV contre des cyclistes, principalement pour les motifs suivants :

- Non-respect des indications routières
- infraction feu rouge
- conduite de nuit sans dispositif conforme ou sans éclairage

**Afin de mener une politique plus soutenue et plus visible, il a été décidé de nommer un référent vélo au sein des effectifs de la police municipale de Grenoble. Son rôle sera le suivant :**

- être un interlocuteur des représentants des habitants et des associations de promotion de l'usage du vélo et de la marche afin de mieux connaître les attentes des cyclistes mais aussi des autres usagers de la rue et réduire ainsi les conflits ;
- mieux identifier les lieux problématiques et pouvoir conduire des opérations de contrôle ;
- être associé aux projets d'aménagement ;
- être davantage informé des données liées à l'accidentologie ;
- intégrer ces objectifs dans les missions quotidiennes des agents ;
- participer aux journées de sensibilisation et d'éducation ;

**La ville de Grenoble va poursuivre sa politique de verbalisation des comportements à risque des cyclistes. Elle accentuera également les verbalisations des véhicules motorisés entravant la**

**circulation des vélos et mettant en danger les cyclistes. Tout particulièrement, la verbalisation des véhicules arrêtés ou stationnés sur les bandes et pistes cyclables ainsi qu'au sein des sas vélos située en amont des feux tricolores sera poursuivie et accentuée.**

**Axe 10 / Uniformiser, simplifier, faire évoluer la législation aux nouveaux usages  
(réponse pistes d'action 15 et 16)**

Dans la poursuite de la démarche «Code de la rue » et de l'introduction du principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables, des travaux associant les gestionnaires de voirie, les associations de piétons et de cyclistes dans le cadre du plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA), ont conduit à la publication du décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015. Cette série de fiches (à destination des gestionnaires de voiries, des services de l'État, et des associations d'usagers) a pour objectif de décrypter les termes de ce décret, d'explicitier leur raison d'être, puis de donner les premières indications de mise en œuvre possible.

En plus des évolutions récentes issues du PAMA, le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM) prévoit notamment :

- L'interdiction de mettre en place du stationnement, 5 mètres en amont des passages piétons, améliorant ainsi la visibilité et limitant les conflits piétons avec VL/cycles ;
- L'encadrement juridique des engins de déplacement personnels (EDP) : normes de sécurité et d'équipements, interdiction sur les trottoirs, autorisés sur aménagements cyclables ou à défaut sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50km/h ;
- La généralisation du double sens cyclable dans les voies limitées à 50 km/h, renforçant le transfert des cyclistes du trottoir vers la chaussée ;
- La généralisation du sas cycliste dans les carrefours à feux, mesure de sécurité facilitant les cyclistes (anticipation, angles morts, tourne-à-gauche,) et protégeant d'avantage le piéton, en cas de traversées piétonnes au feu. Cette mesure pourrait être complétée par la suppression progressive des répéteurs.

La réponse à cette piste est dans le paragraphe qui répond aux pistes 3 à 8, notamment sur la mise à niveau et aux normes des aménagements cyclables. Aujourd'hui, la Métropole travaille en étroite collaboration avec le CEREMA (garant de la doctrine nationale) sur ces sujets, qui participe à l'évaluation des projets innovants sur la ville centre et la Métropole, comme le marquage des pistes Chronovélo, l'élargissement des bandes cyclables ou encore les vélorues.

Ce dossier a été examiné par la :  
Commission Ville Durable du jeudi 02 mai 2019

**Après en avoir délibéré, le conseil municipal décide :**

- De prendre acte des 17 pistes d'actions proposées par les citoyens ;
- De décider de lancer 10 axes de travail en lien avec Grenoble-Alpes Métropole et le SMTC pour améliorer la pratique cyclable et la cohabitation piéton cycle sur son territoire et notamment de :
  - mieux communiquer et partager l'information autour de l'action Ville / Métropole/SMTC en termes de politique cyclable ;
  - renforcer la gouvernance partagée de la politique cyclable en associant plus les usagers et associations y compris en amont des projets avec la mise en place d'un « comité des mobilités à Grenoble »;
  - d'étudier avec le SMTC dans le cadre de l'observatoire de la sécurité routière l'intégration des associations de prévention routière et la mise en place une application smartphone permettant de signaler les accidents ou incidents de la circulation;
  - d'actualiser annuellement les cartes « Métropole apaisée » et « axes structurants cycles » et de les partager dans le cadre du « comité des mobilités à Grenoble »;

- . de poursuivre les plans piétons et vélo de secteur avec les habitants des différents quartiers de Grenoble et d'aboutir pour chaque plan à une programmation d'aménagement à réaliser par la Métropole ;
- . de participer à l'élaboration d'un référentiel de conception des aménagements cyclables et
- . de poursuivre le travail partenarial de résorption des points noirs cyclables
- . de renforcer la sécurité des cyclistes et des piétons par des aménagements adéquats (éclairage, marquage, mobilier) ;
- . de ne plus réaliser d'aménagement cyclable sur trottoir sauf exception dûment justifiée ;
- . d'installer avec la Métropole près de 2 000 stationnements vélos dont environ 1 000 situés aux abords du plateau piétonnier pour inciter les cyclistes à se déplacer à pied au sein de cette zone piétonne ;
- . de lancer un travail avec les vélocistes pour sensibiliser les cyclistes concernant l'équipement des vélos (éclairage notamment) ;
- . de renforcer et structurer les actions de sensibilisation de toutes et tous aux bonnes pratiques ;
- . de nommer officiellement un référent vélo au sein de la Police municipale pour mieux articuler sensibilisation et verbalisation ;
- . d'assumer le rôle de Grenoble comme capitale française du vélo et de continuer à intervenir en lien avec la Métropole et le SMTC au niveau national afin de faire évoluer la législation en faveur d'une meilleure cohabitation des mobilités douces ;
- D'adresser copie de la présente délibération à Grenoble-Alpes Métropole et au SMTC ;
- De prévoir un point d'étape sur ces 10 axes de travail dans un an.

Conclusions adoptées :  
Adoptée

Pour extrait conforme,  
Pour le Maire,  
L'Adjoint Délégué,  
M. Pascal CLOUAIRE

Affichée le : 16 mai 2019