

2023 | Schéma Directeur des itinéraires cyclables de l'Aire Grenobloise



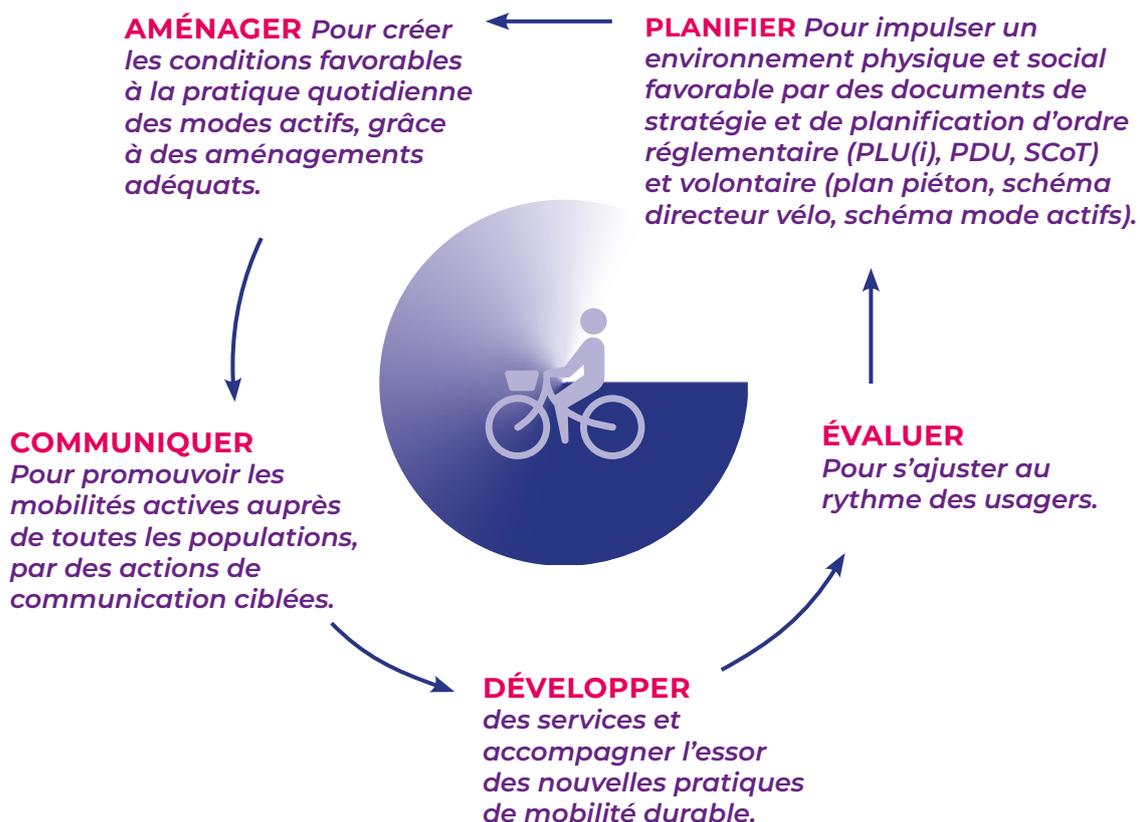
I. Un Schéma Directeur élaboré par le SMMAG dans une démarche concertée

1. Le SMMAG, Autorité Organisatrice des Mobilités

Le SMMAG, autorité compétente pour l'organisation des mobilités, dont cyclables, sur le grand territoire

Le SMMAG est compétent pour l'élaboration des documents de planification de toutes les mobilités sur les territoires de Grenoble Alpes Métropole et du Grésivaudan.

La planification est la 1re composante clé pour réussir une politique de déplacement en faveur des modes actifs (« Développer le système vélo dans les territoires » © ADEME 2021)



L'établissement d'un plan de mobilité (PDM) est **obligatoire dans les ressorts territoriaux des AOM** incluant des agglomérations de plus de 100 000 habitants (article L. 221-2 du code de l'environnement).

Le PDM doit être **compatible avec les autres documents de planification** : SCoT, PCAET, PPA et SRADDET. Il inclut obligatoirement un volet

développement des mobilités actives comprenant la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables.

Le Schéma Directeur des itinéraires cyclables, défini dans le cadre de ce document, traduit la **vision cible définie par le SMMAG** pour la mise en œuvre de sa **politique cyclable en matière d'itinéraires.**



Le Schéma Directeur des itinéraires cyclables, un outil-clé pour la mise en œuvre de la politique cyclable du SMMAG

Le Schéma Directeur, élaboré à l'échelle du SMMAG, vise à :

- cibler les itinéraires aux enjeux cyclables les plus marqués et en proposer une hiérarchisation en fonction du potentiel de desserte, des enjeux de qualité de service et de report modal ;
- définir une vision cible cohérente et objectivée à l'échelle du grand territoire et avec les territoires voisins en veillant à la continuité des itinéraires mis en œuvre ;
- aider les différents maîtres d'ouvrage de l'espace public à prioriser et à dimensionner leurs interventions ;
- émettre des principes d'aménagements unifiés afin de garantir un niveau de service homogène et une lisibilité du réseau sur le grand territoire

Au sein de ce Schéma Directeur, le SMMAG définit la **feuille de route à suivre pour tendre vers un territoire cyclable à horizon 2035**, en identifiant les itinéraires d'intérêt intercommunal. Ensuite charge à chaque maître d'ouvrage de réaliser des comptages et des études sur ces itinéraires pour déterminer la manière de rendre cyclables ces itinéraires : baisse du niveau de trafic motorisé, de leurs vitesses, ou création d'aménagements cyclables.

Le SMMAG a confié à TTK, bureau d'études de planification des transports et des mobilités, l'élaboration de son Schéma Directeur des itinéraires cyclables.

Infrastructures, itinéraires et aménagements cyclables : quelques définitions

Infrastructures cyclables

Les **infrastructures cyclables** regroupent **l'ensemble des aménagements et équipements dédiés aux déplacements à vélo** : voies cyclables, services de stationnement et de location de vélos, technologies de gestion de la circulation ou équipements complémentaires.

Aménagement cyclable

Le terme **d'aménagement cyclable** désigne l'ensemble des **dispositifs de voirie permettant d'organiser la circulation des cyclistes**, comme indiqué à l'article L228-2 du code de l'environnement (pistes cyclables, bandes cyclables, voies vertes, zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation).

Itinéraire cyclable

Un **itinéraire cyclable** représente un **ensemble de voies assurant la continuité et la lisibilité d'un trajet à vélo** sur de longues ou moyennes distances. Un itinéraire cyclable peut être constitué ou non d'aménagements cyclables, adaptés selon le contexte de la voirie dans l'objectif de **garantir de bonnes conditions de sécurité et de confort pour les cyclistes** sur l'ensemble de leur trajet.

2. L'identification et la hiérarchisation des itinéraires : une méthode fondée sur le potentiel, qui s'est appuyée sur un dialogue territorial avec les acteurs locaux



Un travail technique d'identification et de hiérarchisation des itinéraires...

L'identification et la hiérarchisation des itinéraires se sont fondées sur l'analyse de :

- documents de planification existants : Schéma Directeur cyclable métropolitain 2018, identification des itinéraires cyclables sur le Grésivaudan ;
- données techniques : EMC², données INSEE issues du recensement, analyses de potentiel et de localisation des pôles générateurs ;
- retours formulés par les usagers : résultats du baromètre Parlons Vélo 2021 ;
- retours d'expérience de territoires similaires.

Trois approches complémentaires ont été suivies afin de définir un premier schéma d'intention des itinéraires cyclables cibles :

- une approche cartographique, pour identifier les pôles à desservir par chacun des niveaux hiérarchiques. Les pôles desservis par chacun de ces trois niveaux sont présentés dans la figure ci-après ;
- une approche quantitative, prenant en compte les typologies urbaines desservies :
 - en milieu urbain, une analyse s'appuyant sur le potentiel (population, emplois et scolaires) desservi à 400 m à vol d'oiseau par kilomètre d'itinéraire ;
 - en milieu périurbain, une approche également fondée sur l'analyse des flux domicile-travail et domicile-étude ;
- une approche qualitative, pour prendre en compte les contraintes spécifiques au territoire (relief, environnement urbain) et les enjeux de complémentarité entre les modes.

Une hiérarchisation des pôles selon trois niveaux

Niveau 1

Pôles structurants :

Gares ferroviaires, CHU, pôles universitaires, lycées, grands pôles d'emploi, grands équipements, principaux centres commerciaux.



Niveau 2

• **Pôles complémentaires non desservis par le réseau magistral** : lycées, commerces, PEM.

• Collèges, groupes scolaires, grands parcs, pôles sportifs et culturels de rayonnement intercommunal, ZA isolées, pôles touristiques et de loisir majeur.



Niveau 3

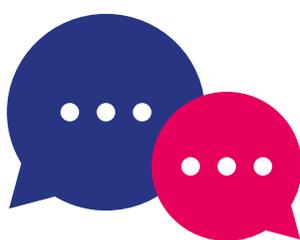
Pôles locaux, liaisons inter-quartiers, inter-bourgs, écoles primaires et maternelles.





... complété par un processus de concertation initié en 2021, qui s'est poursuivi jusqu'en 2023

- En 2021 et 2022, une démarche concertée pour aboutir à un premier schéma d'intention :
 - une **concertation des communes de la Métropole et du Grésivaudan** menée en 2021;
 - des **ateliers de travail techniques organisés par TTK en 2022** avec les services du SMMAG, de la Métropole, du Grésivaudan et de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise pour construire **un réseau maillé et hiérarchisé**.
- Du 15 mars au 15 juin 2023, une concertation qui s'est poursuivie avec les comités locaux de mobilités et les associations d'usagers, pour aboutir au schéma final :



12
réunions
réalisées

avec

93 communes
du territoire

regroupées en secteurs de mobilités et
organisées en 2 phases délocalisées sur 6 sites

57 communes
présentes



80
participants

+ DE
10 Une dizaine de réunions bilatérales réalisées
à la demande de certaines communes à l'issue
de la première phase de concertation

2 réunions avec
les associations
d'usagers organisées
à Grenoble

15 associations
présentes

25 participants



AU TOTAL



195

avis pris en compte
pour **constituer le**
Schéma Directeur
des itinéraires
cyclables cible.



II. Ambitions et déclinaison territoriale du Schéma Directeur

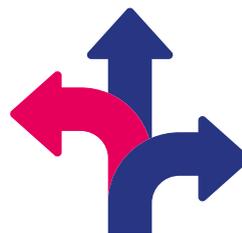
1. Ambitions du Schéma Directeur des itinéraires cyclables

Un réseau cyclable maillé et hiérarchisé à l'échelle du SMMAG

La hiérarchisation du réseau cyclable est une étape clé de l'élaboration du Schéma Directeur des itinéraires cyclables, recommandée par l'ADEME et le CEREMA, pour :



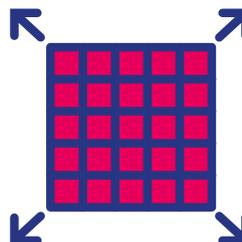
Développer rapidement et qualitativement
les axes à fort potentiel



Assurer une lisibilité
des itinéraires



Desservir les pôles générateurs
avec des itinéraires adaptés

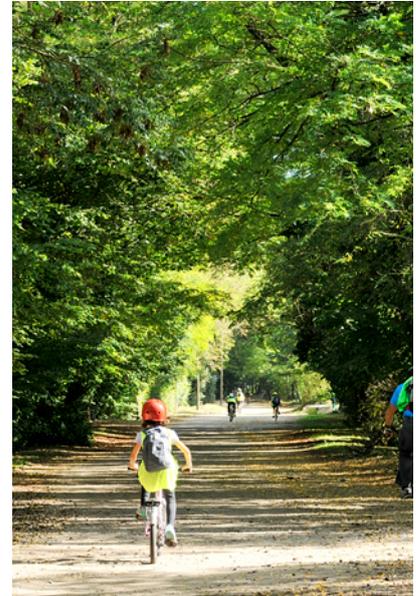
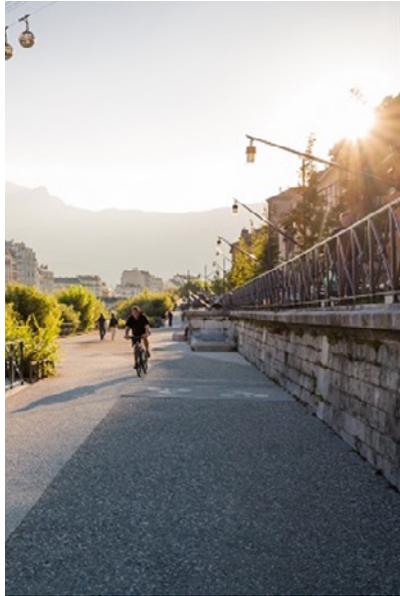


Densifier et étendre
le maillage existant



Une hiérarchisation des itinéraires selon trois niveaux de services

Selon le principe conseillé par l'ADEME, le réseau cyclable cible s'articule autour de trois niveaux de service, aux vocations de desserte complémentaires.



NIVEAU 1

Réseau à haut niveau de service, pour assurer :

- la desserte des principales centralités du territoire;
- les liaisons régionales et interrégionales;
- la structuration du réseau cyclable, autour d'itinéraires directs, lisibles et capacitaires.

NIVEAU 2

Réseau principal complémentaire au premier niveau, pour :

- la desserte des grands pôles générateurs, complémentaire au premier niveau;
- jouer un rôle de jonction des lignes de premier niveau, avec des itinéraires à fort potentiel de fréquentation cyclable.

NIVEAU 3

Le réseau de proximité, afin :

- de desservir des pôles générateurs d'intérêt intercommunal;
- d'assurer le rôle de maillage fin du territoire.

Le Schéma Directeur rappelle que dans les **secteurs urbains il existe un fort enjeu d'apaisement de la circulation et de modération des vitesses**. De nombreux dispositifs adaptés aux différentes configuration spatiales et territoriales existent : zone de rencontre, zone 30, apaisement des vitesses, plan de circulation... A titre d'exemple, la démarche de Métropole apaisée concoure à l'amélioration des conditions de cyclabilité du territoire.

Ces solutions permettent de **sécuriser l'ensemble des usagers vulnérables**, en améliorant à la fois la « cyclabilité » de voiries locales, et la « marchabilité » du territoire en général (en particulier pour les personnes à mobilité réduite et les enfants).

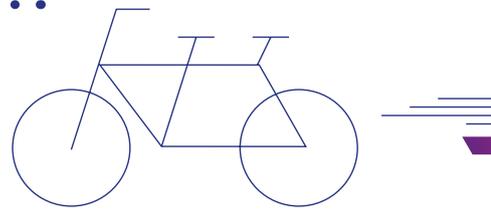


Schéma d'intention du réseau cyclable cible sur le territoire métropolitain

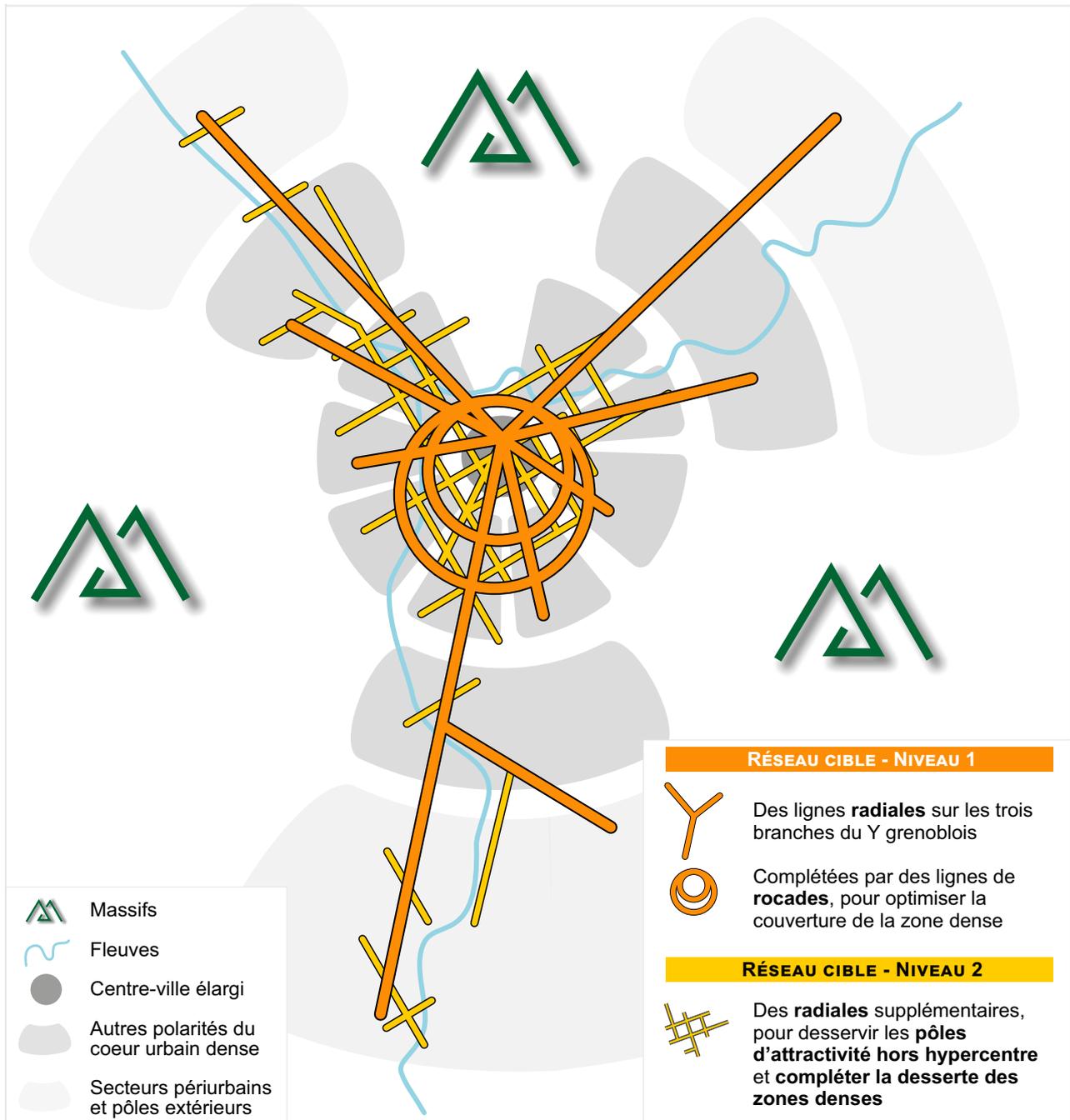


Schéma d'intention : réseau cible envisagé à l'échelle métropolitaine



Schéma d'intention du réseau cyclable cible sur le territoire du Grésivaudan

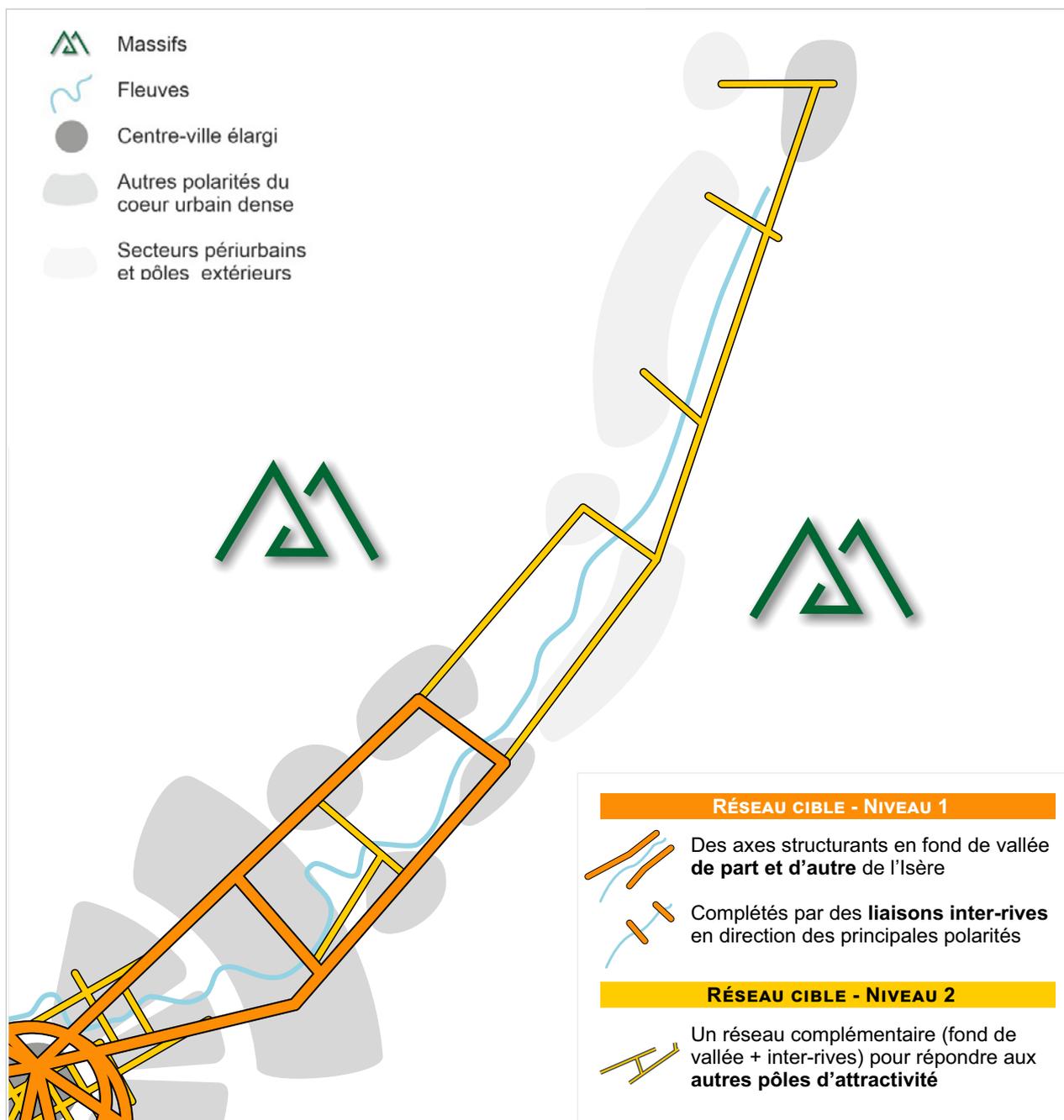
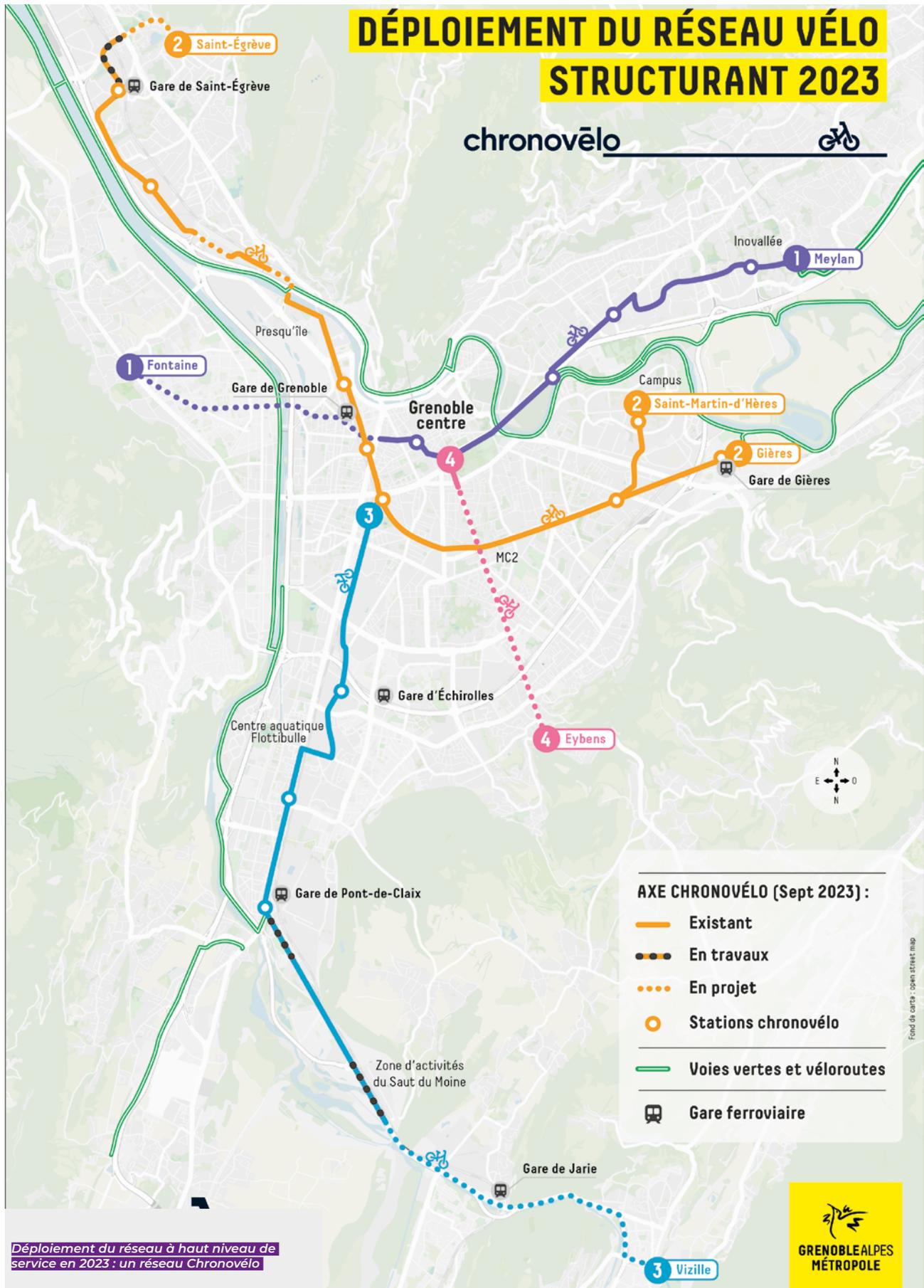


Schéma d'intention : réseau cible envisagé à l'échelle du Grésivaudan

Vers une densification et une extension territoriale du réseau Chronovélo

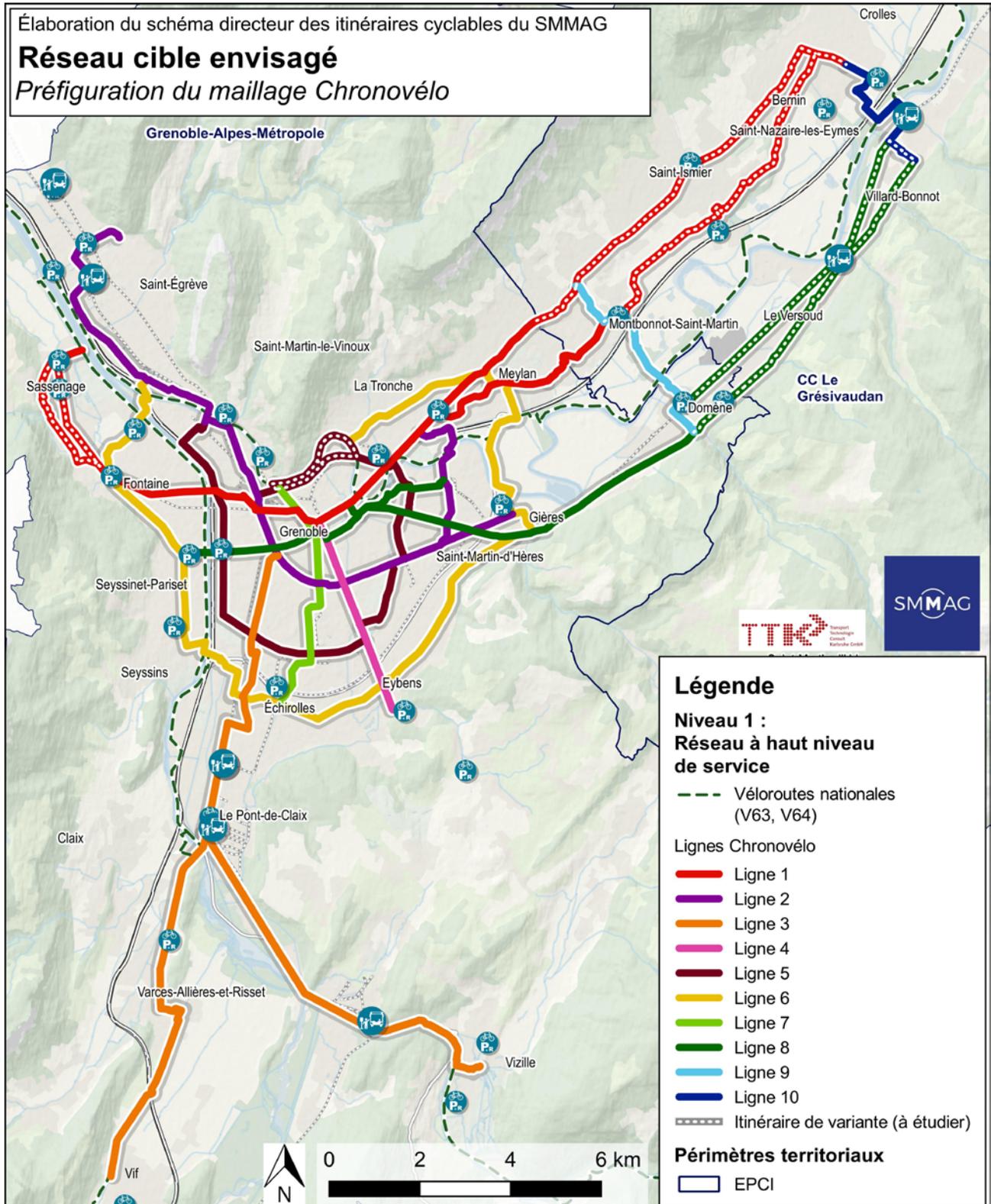




Le réseau Chronovélo envisagé à horizon 2035 se structure autour de :

- **Six lignes radiales** assurant le maillage du cœur urbain à fort potentiel et les liaisons entre les pôles périurbains majeurs;
- **Deux lignes de rocade** complétant le réseau pour assurer les liaisons internes au cœur métropolitain hors hypercentre;
- **Deux liaisons inter-rives** assurant les connexions entre les pôles périurbains majeurs du nord-est grenoblois et du sud Grésivaudan.

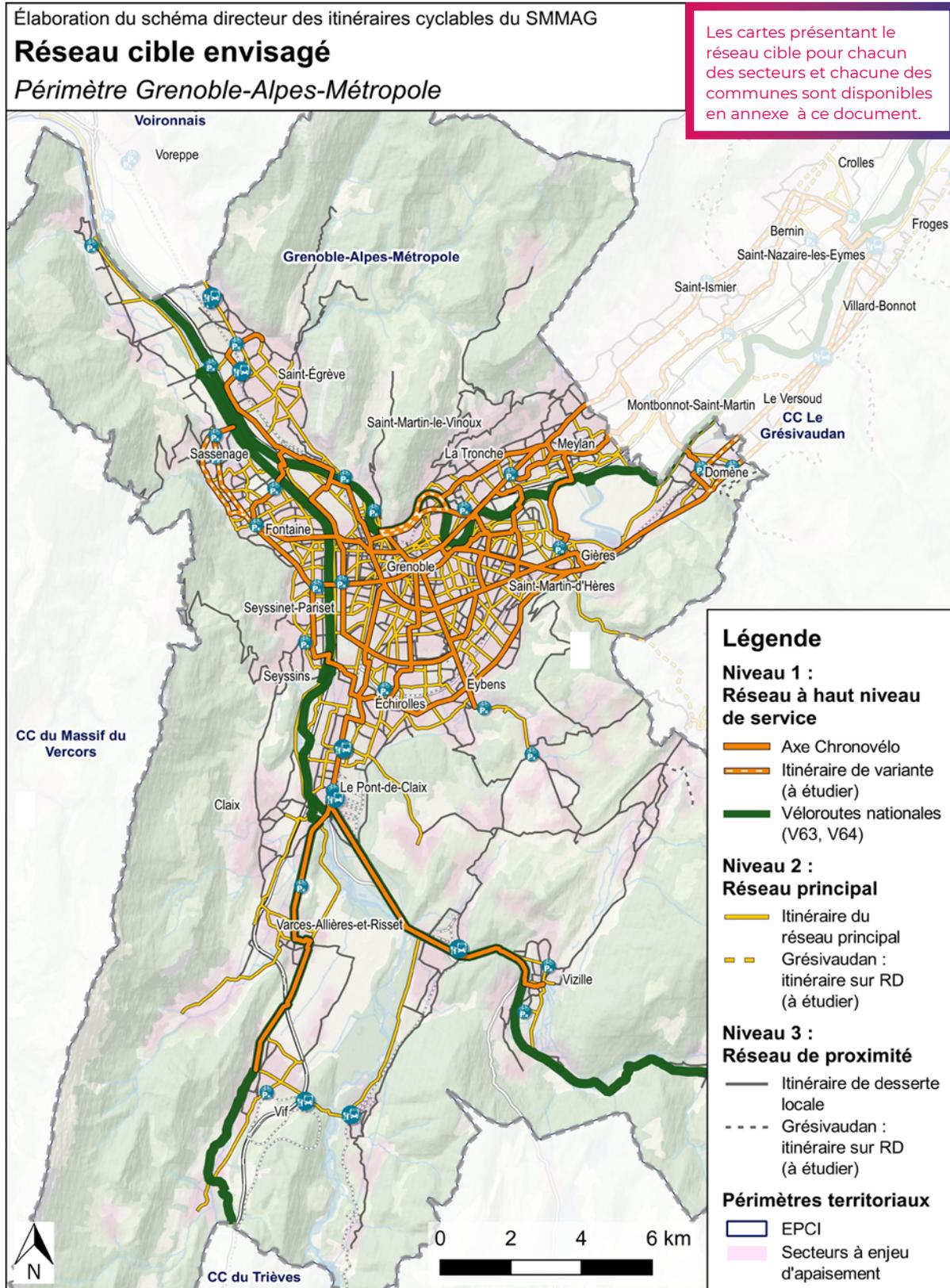
A horizon 2035, un réseau Chronovélo structuré autour de six lignes radiales, deux lignes de rocade et deux liaisons inter-rives



2. Déclinaison territoriale du réseau cyclable cible

Déclinaison intercommunale : Grenoble-Alpes Métropole

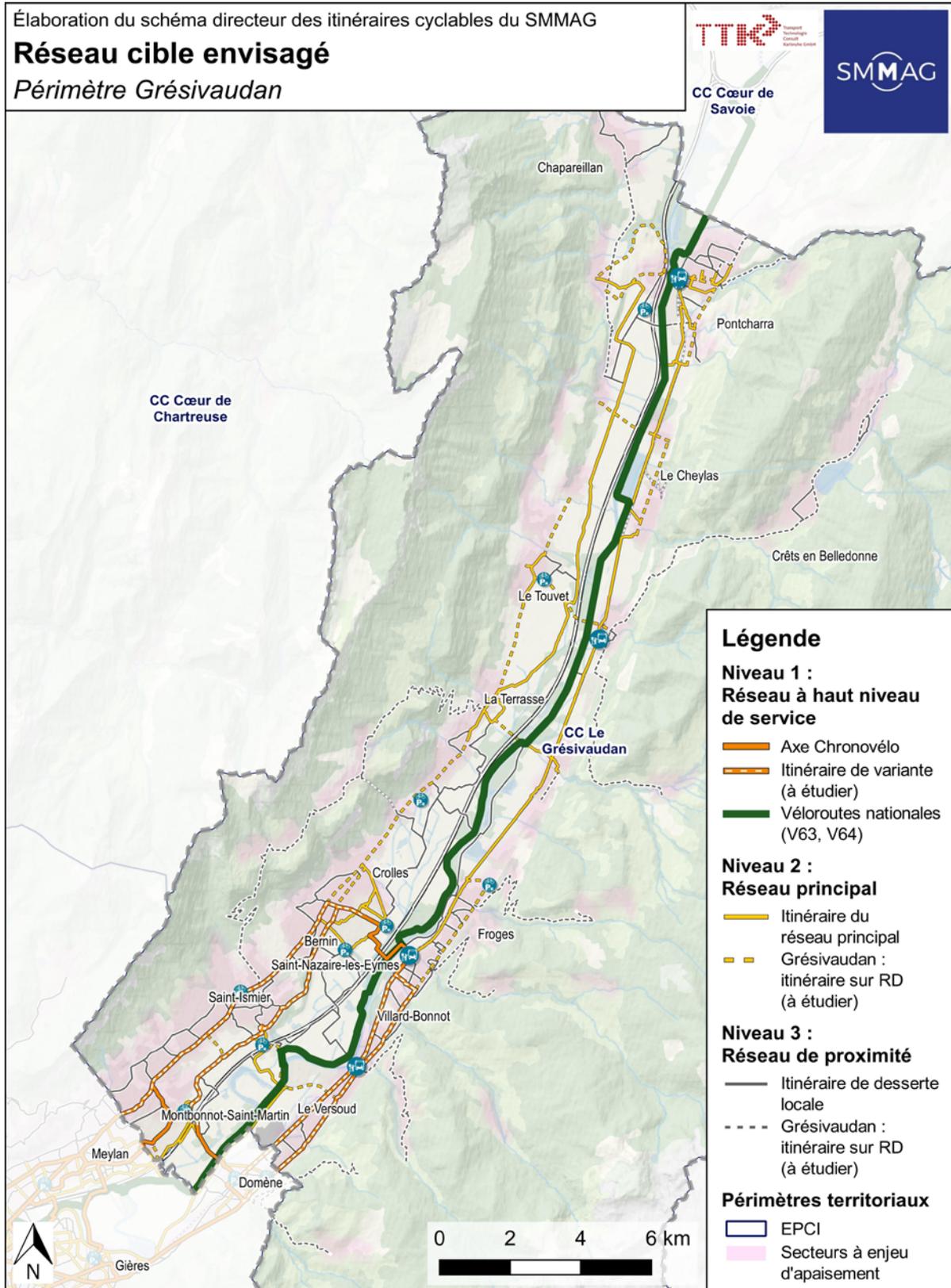
La carte suivante présente la déclinaison territoriale du schéma d'intention à l'échelle de Grenoble-Alpes Métropole.





Déclinaison intercommunale : Grésivaudan

La carte suivante présente la déclinaison territoriale du schéma d'intention à l'échelle du Grésivaudan.



III. Du Schéma Directeur à la mise en œuvre des itinéraires cyclables

Les mesures prises pour mettre en œuvre les itinéraires inscrits au Schéma Directeur et en assurer la cyclabilité peuvent être initiées de plusieurs façons :

- Dans le cadre de projets locaux visant à l'apaisement des voies au sein des bourgs, quartiers, villages et hameaux du SMMAG :
 - le Schéma Directeur encourage ces démarches au sein de ces polarités, à la faveur de tous les usagers de l'espace public, piétons notamment.
- Dans le cadre de réalisations ou de rénovations des voies :
 - le Code de l'Environnement impose la réalisation d'aménagements cyclables pour toute intervention sur les voies urbaines. Dans le cas des voies hors agglomération, si le Schéma Directeur pointe un enjeu stratégique sur ledit axe envisagé en travaux, le besoin d'un aménagement est réputé avéré. Dans chacun de ces cas une consultation des référents de la politique cyclable par le maître d'ouvrage du projet est indispensable.
- Dans le cadre d'études dédiées à la mise en œuvre de ces itinéraires, par les propriétaires ou gestionnaires de voirie, voire le SMMAG lui-même :
 - il s'agira de mettre en place un itinéraire cyclable continu qui réponde aux besoins soulignés par le Schéma Directeur (desserte des pôles générateurs à proximité, tracé direct, connexion de plusieurs polarités urbaines ou périurbaines...). En ce sens, plusieurs variantes d'itinéraires peuvent être étudiées, comparant ainsi les implications techniques et financières de chaque tracé.





Les collectivités compétentes en matière de PLU(i) ainsi que le SMMAG **peuvent créer des emplacements réservés** lors de la révision, modification ou modification simplifiée de ces documents :

- pour traduire cette vision à long terme ;
- et ainsi faciliter l'aménagement des itinéraires cyclables sur le grand territoire.

Les itinéraires inscrits au Schéma Directeur doivent également être **pris en compte dans le cadre des projets urbains** à l'étude et en cours sur le territoire.

Le **guide référentiel des aménagements**, à destination des gestionnaires de voirie, apporte une vision précise des principes généraux de réalisation des itinéraires préconisés par le SMMAG :

- principes d'aménagement à considérer lors de la réalisation des études de faisabilité ;
- gouvernance et rôle des parties prenantes dans la réalisation des itinéraires.

Ce référentiel des aménagements sera disponible dans les prochains mois.

Le SMMAG définit, pour les deux réseaux à haut niveau de service et principal, une identité visuelle spécifique. Ces identités visuelles visent à assurer la lisibilité des itinéraires et des trajectoires dans l'espace public et seront présentées dans les prochains mois.

