



Délibérations du Conseil métropolitain

Séance du 06 juillet 2018

OBJET : **DEPLACEMENTS** - Enjeux et orientations de la politique de sécurité des déplacements de la métropole grenobloise

Délibération n°

Rapporteur : Yann MONGABURU

PROJET

Le rapporteur(e), Yann MONGABURU
Donne lecture du rapport suivant,

OBJET : DEPLACEMENTS - Enjeux et orientations de la politique de sécurité des déplacements de la métropole grenobloise

Exposé des motifs

Depuis plus de dix ans, Grenoble-Alpes Métropole et le SMTC mènent une politique globale de sécurité des déplacements, renforcée récemment par la mise en œuvre de la démarche « métropole apaisée » et par l'élaboration du guide métropolitain des espaces publics et de la voirie. Un observatoire partenarial de la sécurité des déplacements a été mis en place en 2007, et permet de mener des diagnostics détaillés des accidents survenus sur l'ensemble du territoire de la métropole, afin d'en identifier les enjeux, les causes et les dysfonctionnements...

Par ailleurs, en lien avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération grenobloise élaboré par le SMTC, la mise en œuvre du document général d'orientations (DGO) pilotée par la Préfecture de l'Isère à l'échelle départementale et les principes énoncés par l'État en janvier 2018 pour « renforcer l'efficacité de la prévention et de la lutte contre l'insécurité routière », Grenoble-Alpes Métropole souhaite développer un plan d'actions pour l'amélioration de la sécurité des déplacements sur le territoire métropolitain, dans une approche multimodale s'appuyant en premier lieu sur la promotion et la sécurisation des modes actifs (marche, vélo), dans le cadre d'un partage équilibré de l'espace public.

Le diagnostic et les enjeux pour la Métropole

Au niveau national, après douze années de baisse continue de la mortalité routière, celle-ci augmente à nouveau depuis 2014. La route reste la première cause de mort violente du pays : 9 morts et 65 blessés graves par jour en 2016. L'année 2017 confirme cette tendance. La vitesse est la première cause des accidents mortels en France (31 %), suivie de l'alcool, puis des stupéfiants (19 % et 9%). Le réseau routier sur lequel les accidents mortels sont les plus fréquents est celui des routes à double sens sans séparateur central (55% de la mortalité routière).

À l'échelle du Département de l'Isère, la Préfecture a énoncé les enjeux suivants, fixés par le DGO 2019-2022 :

- Le risque routier professionnel ;
- La conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants) ;
- Les jeunes (divisés en 3 classes d'âge : 14-17, 18-24 et 25-29 ans) ;
- Les seniors (divisés en 2 classe d'âges : 65-74 et 75 ans et plus).

Localement, le bilan détaillé de l'accidentalité observé dans l'agglomération grenobloise sur la période 2007-2016 montre qu'il est nécessaire d'agir principalement sur :

- Les catégories d'usagers particulièrement exposées au risque d'accident : usagers des deux-roues motorisés, cyclistes (même si l'exposition des cyclistes au risque d'accident diminue avec le développement de la pratique), jeunes de 15 à 24 ans, piétons âgés ;
- Les types de voies ou d'aménagement qui « sur-concentrent » le nombre d'accidents : grandes artères en milieu urbain, intersections où la largeur des voies autorise une vitesse élevée de giration du véhicule, traversées concernées

par un « effet de masque », traversées donnant accès à un arrêt important de transports collectifs ;

- Les types de voies ou d'aménagement qui « sur-concentrent » le nombre d'accidents : axes structurants en milieu urbain et interurbain, intersections où la largeur des voies autorise une vitesse élevée de rotation du véhicule, traversées concernées par un « effet de masque », traversées donnant accès à un arrêt important de transports collectifs ;

Les objectifs et les orientations du plan d'actions métropolitain

La Métropole porte deux objectifs fondamentaux :

- Améliorer la sécurité comme une fin en soi afin de réduire le nombre de morts et de blessés hospitalisés dans les déplacements urbains et interurbains ;
- Augmenter le sentiment de sécurité à vélo, à pied et en transports en commun pour inciter au changement de mode de transport. Il s'agit de prendre en compte le ressenti des usagers et de créer un environnement ne générant pas de stress et responsabilisant tous les usagers vis-à-vis du code de la rue.

À horizon 2030, le plan d'actions métropolitain doit permettre d'atteindre les objectifs suivants en matière de diminution de la gravité des accidents (par rapport à une situation de référence 2015) :

- Diviser par deux le nombre des tués et blessés hospitalisés tous modes en 15 ans ;
- Diviser par deux le nombre de victimes piétons et cyclistes en 15 ans.

Les principes proposés pour l'actualisation de la politique de sécurité des déplacements s'articulent autour des cinq grandes orientations suivantes, qui devront être déclinées ensuite dans un plan d'actions opérationnel.

1. Conforter le rôle de l'observatoire partenarial de la sécurité des déplacements

- Poursuivre la réalisation de bilans annuels détaillés de la sécurité des déplacements et proposer des solutions techniques adaptées au cas par cas.
- Pérenniser le suivi et l'évaluation des projets d'aménagements avant/après, pour mesurer et capitaliser les incidences en termes de sécurité des déplacements.
- Pérenniser l'animation de l'observatoire partenarial de la sécurité des déplacements, avec la Préfecture de l'Isère, la police nationale, gendarmerie, polices municipales, Département de l'Isère, Semitag, SMTC...).
- Maintenir et développer les fonctionnalités de l'observatoire de la sécurité des déplacements (dans le futur système d'information accidents en cours de développement par l'État), notamment pour réaliser des études locales.
- Intégrer les réflexions sur la sûreté des déplacements dans le dispositif d'observation (notamment via des enquêtes sur le sentiment d'insécurité pour tous les modes de déplacements).
- Améliorer et renforcer la coordination des actions de contrôle du système de déplacements entre la police, la gendarmerie, les communes, Grenoble-Alpes Métropole et le SMTC.

2. Intégrer les enjeux de sécurité des déplacements dans tous les projets, dès leur conception, en cohérence avec le guide métropolitain des espaces publics et de la voirie

- Éviter les temps d'attente trop longs pour les piétons aux carrefours à feux, qui incitent les piétons à s'engager pour traverser la chaussée alors que le feu est encore vert pour les voitures.
- Dimensionner les chaussées au plus juste et résorber les largeurs importantes de chaussées, qui aggravent fortement le risque d'accident en incitant les automobilistes à rouler plus vite et en augmentant les temps de traversée pour les piétons.
- Éviter l'aménagement de pistes cyclables sur les trottoirs, qui génèrent des conflits entre les piétons et les cyclistes.
- Intégrer la sécurité des déplacements à toutes les étapes des projets afin de résorber les problématiques existantes et de ne pas créer de situation accidentogène.

3. Traiter les secteurs accidentogènes

- Actualiser le diagnostic des points noirs d'accidentalité sur le territoire métropolitain, puis traiter l'ensemble de ces points noirs en définissant les priorités d'intervention, notamment les carrefours et traversées dangereuses pour les piétons et les cyclistes.
- Étudier, en partenariat avec SNCF Réseau, les modalités de sécurisation des passages à niveau particulièrement préoccupants, et réaliser leur mise en sécurité.
- Conforter la démarche « Métropole apaisée » aux 49 communes, qui contribue à améliorer la sécurité des déplacements par la diminution des vitesses de circulation sur les axes métropolitains, réduire la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central, aujourd'hui limitée à 90 km/h, proposer des petits aménagements de sécurité (coussins berlinois, ...) et poursuivre les réflexions, en lien étroit avec les communes, les usagers et les acteurs de l'accessibilité s'agissant de la suppression des carrefours à feux afin d'accompagner les changements de comportements au profit notamment des modes actifs et des transports collectif tout en améliorant la sécurité des usagers et en fluidifiant et pacifiant les déplacements.

4. Communiquer sur le code de la rue, en vue de modifier durablement les comportements

- Développer des actions de communication – sensibilisation autour du code de la rue, via les concertations, les plans de mobilité des établissements, les formations post-permis, etc... pour favoriser les bons comportements, objectiver les risques et combattre des sentiments d'insécurité infondés.
- Sensibiliser les conducteurs de deux-roues motorisées et cyclistes aux bonnes pratiques de conduite et plus largement l'ensemble des usagers de la rue
- Étudier les modalités, avec l'Etat et l'ensemble des acteurs concernés, de proposer une formation au code de la rue en lieu et place d'une verbalisation, pour les personnes coupables d'une infraction mineure au code de la route.

- Développer, sur les zones à fort usage, des trottoirs prioritaires et continus, bien identifiés et des zones de rencontre où le piéton puis le vélo sont prioritaires, favoriser l'usage du vélo en sécurité sans nuire aux piétons.

5. Anticiper les nouvelles technologies au service de la sécurité des déplacements

- Renforcer le contrôle du système de déplacements par des interventions plus nombreuses de la police et la gendarmerie et par une évolution des moyens technologiques les équipant (lecture automatisée des plaques d'immatriculation,...).
- Expérimentations liées à l'intégration des véhicules à conduite déléguée, en particulier dans le cœur urbain dense (équiper un site d'essai..), équiper une partie du parc métrovélo de dispositifs visant à renforcer la sécurité des cyclistes vis-à-vis des véhicules autonomes...

Les modalités d'élaboration et de mise en œuvre du plan d'actions

- Le comité technique partenarial de l'observatoire de la sécurité, animé par la Direction Transports et services de mobilité, sera réuni pour définir, avec les partenaires concernés, le plan d'actions opérationnel qui déclinera les orientations précédentes pour le territoire métropolitain.
- Ce comité technique sera ponctuellement élargi aux associations d'usagers concernées. Un point d'information et d'échanges avec les communes et les associations sera proposé régulièrement.

En conséquence, il est proposé au Conseil métropolitain

Vu l'article L5217-2 du Code Général des Collectivités Territoriales

Vu le décret 2014-1601 du 23 décembre 2014 portant création de la métropole dénommée «Grenoble-Alpes Métropole»

Après examen de la Commission Mobilités du 15 juin 2018, et après en avoir délibéré, le Conseil métropolitain :

- valide les principes de la politique de sécurité des déplacements et les quatre grandes orientations énoncées précédemment ;
- décide d'engager la définition d'un plan d'actions déclinant de façon opérationnelle ces orientations, dans un cadre partenarial, en lien avec le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière ;