

COMMUNAUTÉ

DU PAYS **VOIRONNAIS**

**SCHEMA VELO DU PAYS VOIRONNAIS
ST JEAN DE MOIRANS
02-03-22**

Ordre du jour

- 1) Chiffres clés
- 2) Le schéma vélo du Pays Voironnais
- 3) Itinéraires sur St Jean de Moirans

1) Chiffres clés

Retour sur l'enquête ménage déplacement-2019

Enquête menée entre novembre 2019 et septembre 2021
sur la grande région grenobloise

Tendance sur l'aire Grenobloise :

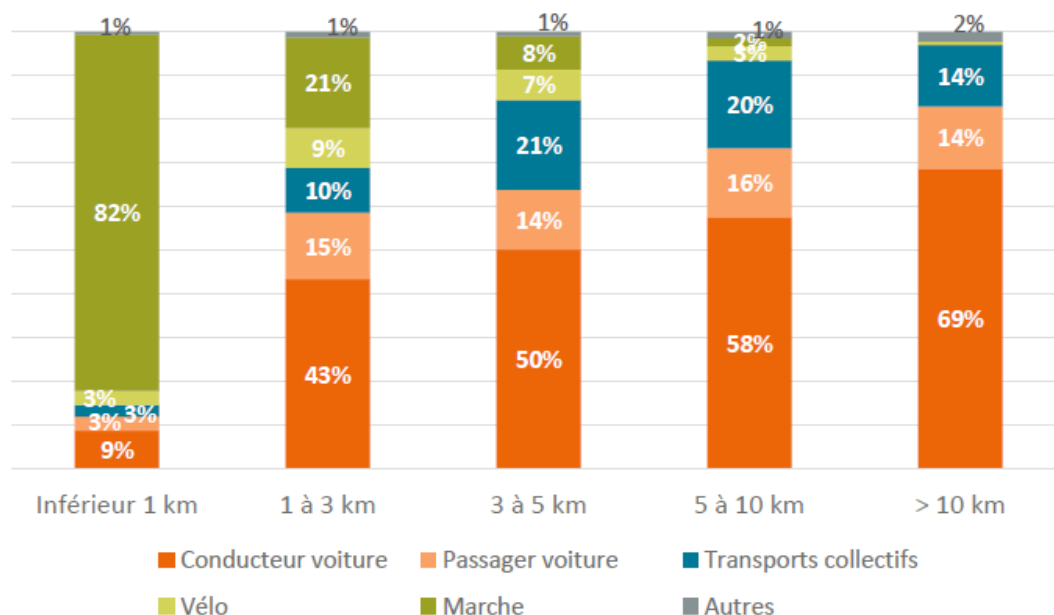
- Des déplacements de proximité : **2/3** des déplacements de moins de **5 km** / 80 % de moins de 10 km
- Une stagnation de l'usage des TC en 10 ans (11%) sur Grande région grenobloise (le potentiel d'augmentation se situe hors GAM, notamment sur territoires extérieurs)
- Une baisse des déplacements en voiture : Une part modale de **46 %** (2010) à **41 %** aujourd'hui
- Une augmentation des modes actifs : Part modale du vélo de **3 %** à **5 %** et de la marche à pied de **25 %** à **30 %**

- Des déplacements courts réalisés principalement en voiture qui peuvent facilement être reportés sur d'autres modes

⇒ La baisse de l'usage de la voiture s'accélère dans l'ensemble des territoires, y compris rural et périurbain. Sa part dans les polluants demeure encore néanmoins majeure : 91 %

Retour sur l'enquête ménage déplacement-2019

Parts modales selon la longueur du déplacement







Retour sur l'enquête ménage déplacement-2019

80 % (Insee) des déplacements D/T effectués en voiture

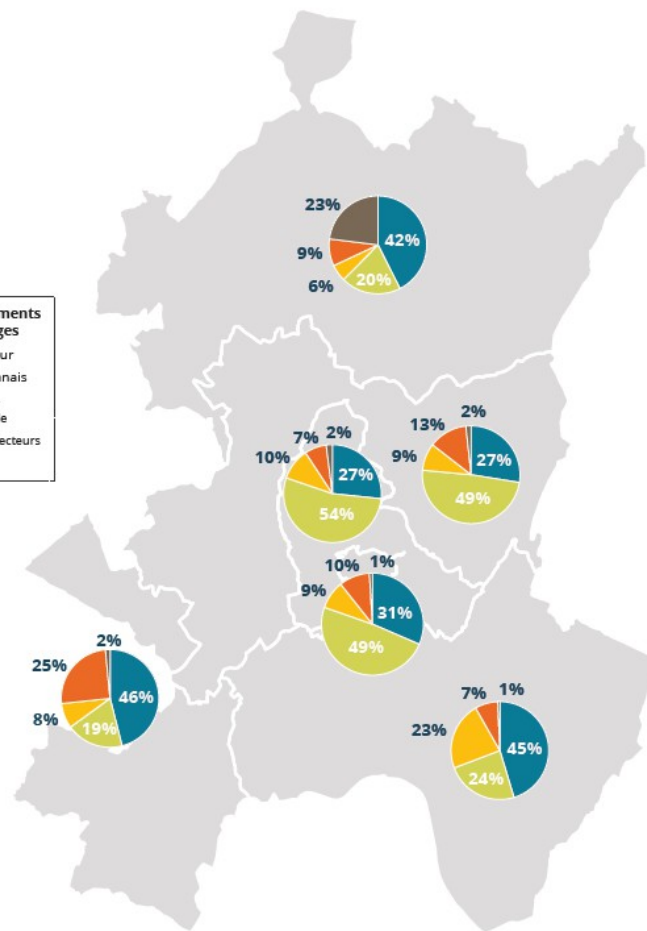
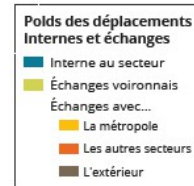
Malgré des déplacements courts

45 % des déplacements tous modes sont **internes** au secteur

De la mairie de St Jean à

	13 min	Centr'Alp
	27 min	Mairie de Voreppe
	12 min	Mairie de Moirans
	13 min	Mairie de Voiron

Temps divisé par 2 en VAE



Déplacements à St Jean de Moirans :

14 % des déplacements domicile-travail tous modes sont **internes** à St Jean de Moirans

2,5 % des déplacements en modes actifs seulement

→ Des déplacements courts, un potentiel pour le développement des modes actifs qui permettrait le désengorgement du centre ville

Retour données INSEE

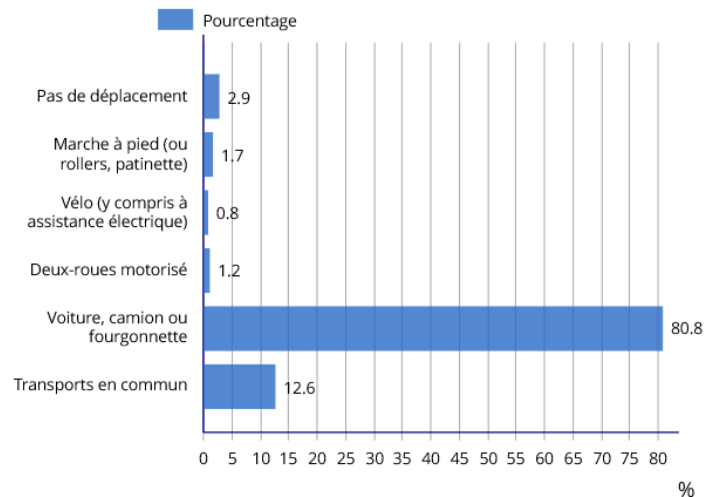
ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	1 358	100	1 488	100	1 543	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	173	12,8	196	13,2	222	14,4
dans une commune autre que la commune de résidence	1 184	87,2	1 292	86,8	1 321	85,6

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022.



2) Schéma vélo

- Contexte législatif
- Objectifs du schéma vélo
- Les aménagements cyclables
- Compétence, financement et gouvernance



Objectifs du schéma vélo



Un mode peu polluant : 10X plus sobre en émission de CO² que la voiture électrique et 30X plus sobre que la voiture thermique (sur analyse du cycle de vie complet). **La majorité des trajets entre 2km et 10km** sont réalisés en voiture et sont à l'origine d'émissions disproportionnées



Un enjeu de santé publique : Qualité de l'air / bouger plus



Déplacement plus rapide à moins de 5 km qu'en voiture - Un report modal en vélo envisageable **jusqu'à 10km**



Le mode de déplacement **le plus efficace énergétiquement** (ratio énergie dépensée/kg personne)



Un mode peu cher et accessible : Coût annuel moyen d'une voiture particulière (6000 €) 60 fois plus élevée que celui d'un vélo équipé et entretenu (96€) Le coût annuel moyen d'utilisation d'un VAE représente 120 € hors achat.

Schéma vélo validé en avril 2021

Objectif de multiplier par 3 la pratique quotidienne :

- ⊆ 6% en 2025
- ⊆ 9 % en 2030

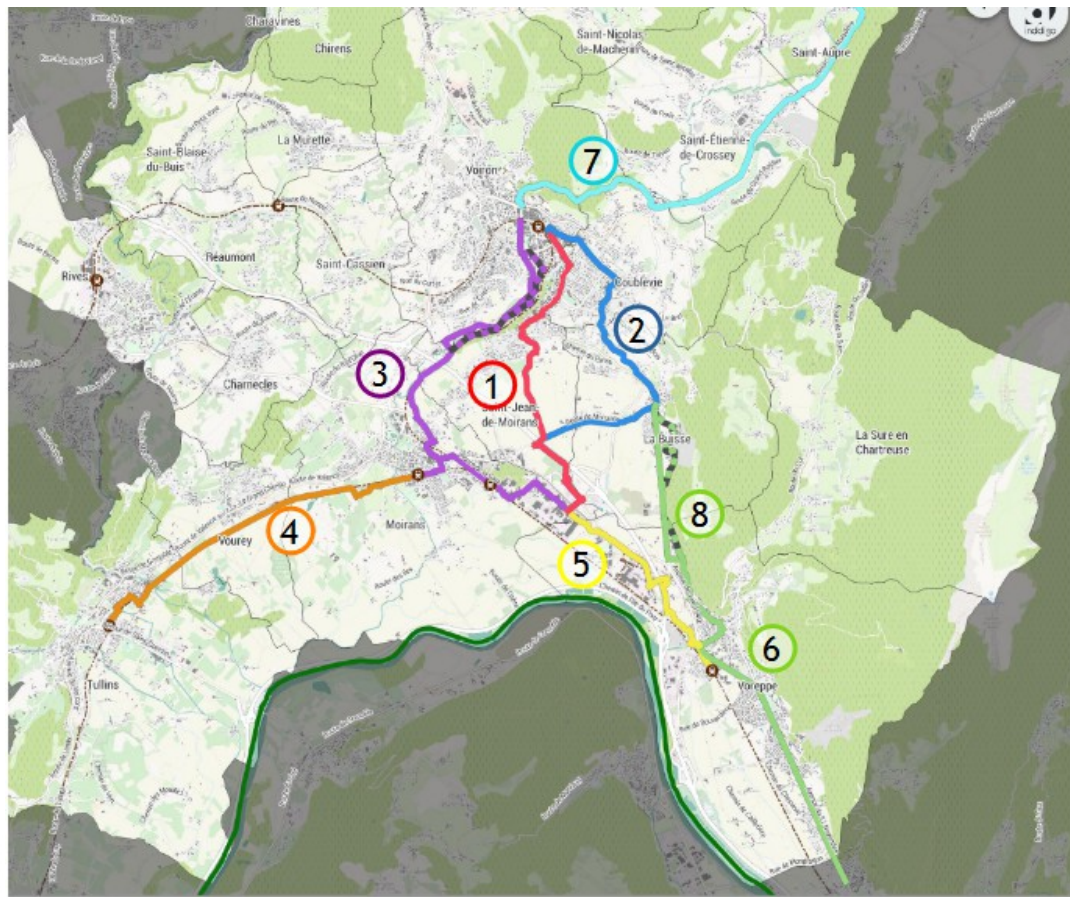
- Cibler la pratique régulière et utile (domicile – travail)
- Sécuriser la pratique
- Légitimer le vélo et développer une culture vélo à différentes échelles
- Proposer une offre de service de qualité

COMMUNAUTÉ DU PAYS VOIRONNAIS

- 8 liaisons majeures identifiées
- Un réseau de 65 km à aménager et sécuriser
- Objectifs
 - Relier les centres urbains (Voiron/Métropole)
 - Relier les Pôles d'Échanges Multimodaux
 - Relier les zones d'activités

⇒ Objectifs de continuité et de sécurisation :
Tendre vers un réseau à haut niveau de service
⇒ Objectifs de Liaison entre les communes. Le schéma vélo du Pays Voironnais ne vise pas à aménager les centres villes et les liaisons communales

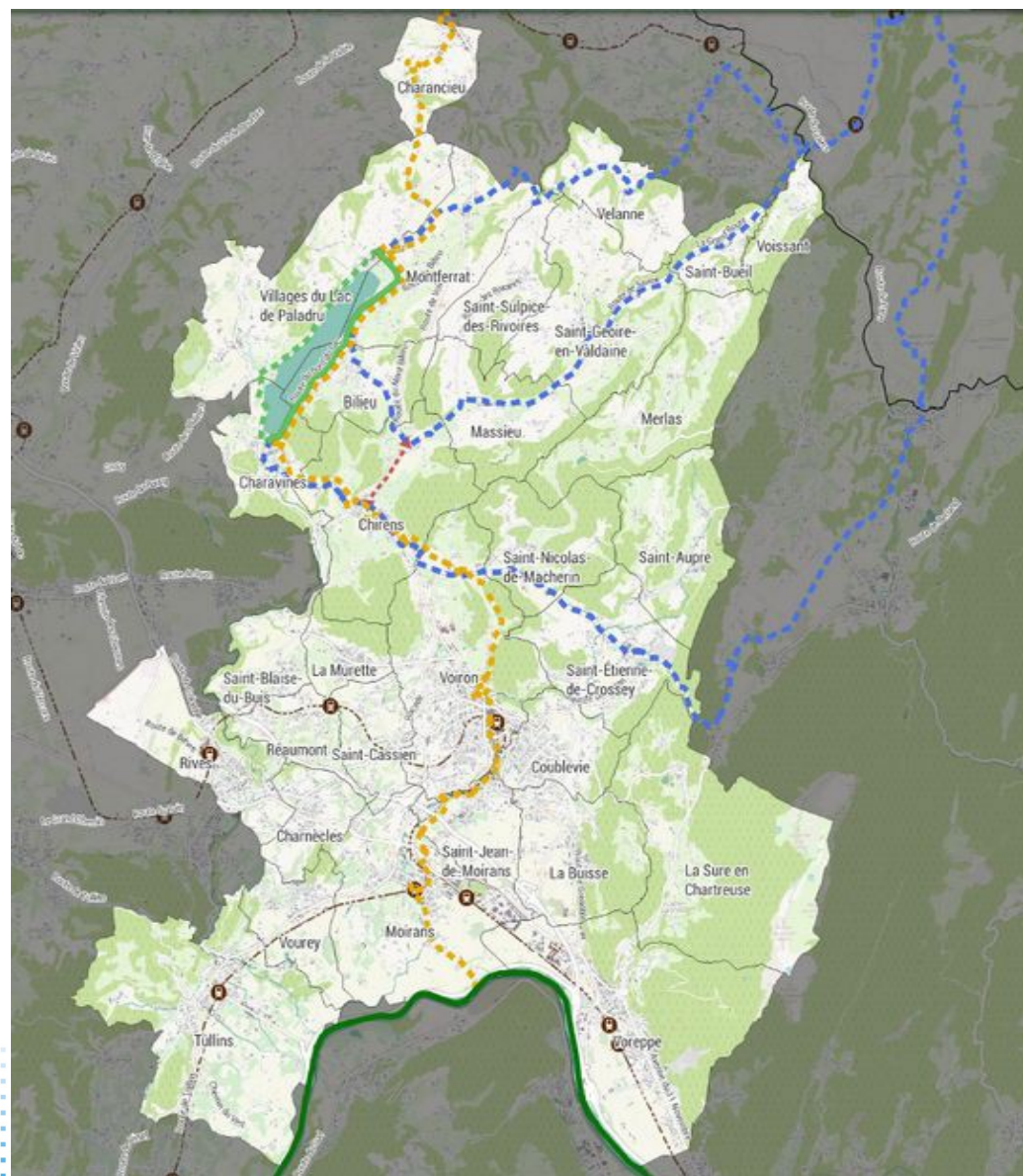
Infrastructure domicile-travail

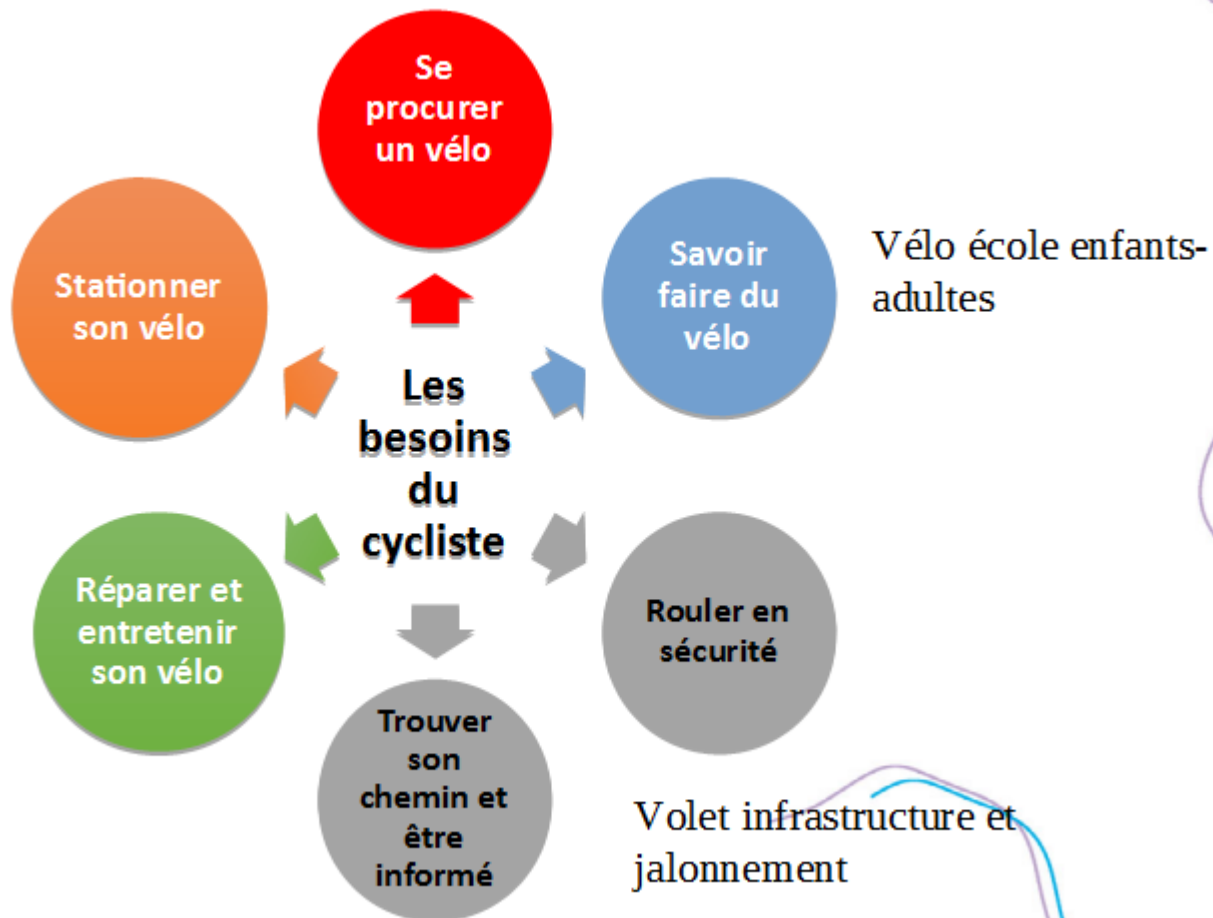


Infrastructure touristique

Un réseau, à terme, d'environ 75 km

- Projet d'aménagement de Rive Ouest du lac (porté avec le Département)
- Projet de connexion des 5 lacs de la Région (3 variantes) (porté par la Région)
- Projet de connexion entre les grands itinéraires V63 et la Via Rhôna (porté par le Pays Voironnais)





Développer les services de location de vélo

- **Vélo solidaire** pour favoriser retour à l'emploi des personnes

les plus précaires : Objectif 20 à 50 vélos d'ici 2024

1^{er} semestre 2022, sur 34 bénéficiaires, 3 habitants de Rives (soit 9%)

- **Service de location vélo (VAE) grand public** : ouverture envisagée en 2024

- **Implantation de consignes vélo** : P+R Bièvre Dauphine (2022), Gare de Réaumont (2022), P+R Champfeuillet (2023), Gay Giratoire (2023)

- **Développement du Savoir Rouler à Vélo dans les écoles du Pays Voironnais**

Ecole le Sacré Coeur de St Jean de Moirans volontaire pour la phase test 2023

2019 : Construction du schéma vélo

Travail du bureau d'étude sur l'identification d'itinéraires
Concertation avec élus, habitants et associations

Avril 2021 : Validation du schéma vélo

8 itinéraires de principe domicile-travail sont validés

2022/2023 : Etude de faisabilité des itinéraires

Septembre 2022 COPIL : Validation des tracés précis. Déclenchement de la tranche 2 si validation

- L'itinéraire Voiron-St Jean de Moirans n'est pas validé
- Une phase d'expérimentation est validé avant déclenchement de la tranche 2

2023 : Lancement de la Maîtrise d'Oeuvre et des premiers travaux



Les aménagements cyclables



Piste cyclable



Bande cyclable



Voie verte

Les aménagements de sécurité dédiés



Les aménagements de réduction de vitesse et de partage de voirie



Zone de rencontre



Vélorue



Double sens cyclable

Zone 30





Compétence, financement et gouvernance

Répartition des compétences entre CAPV et communes

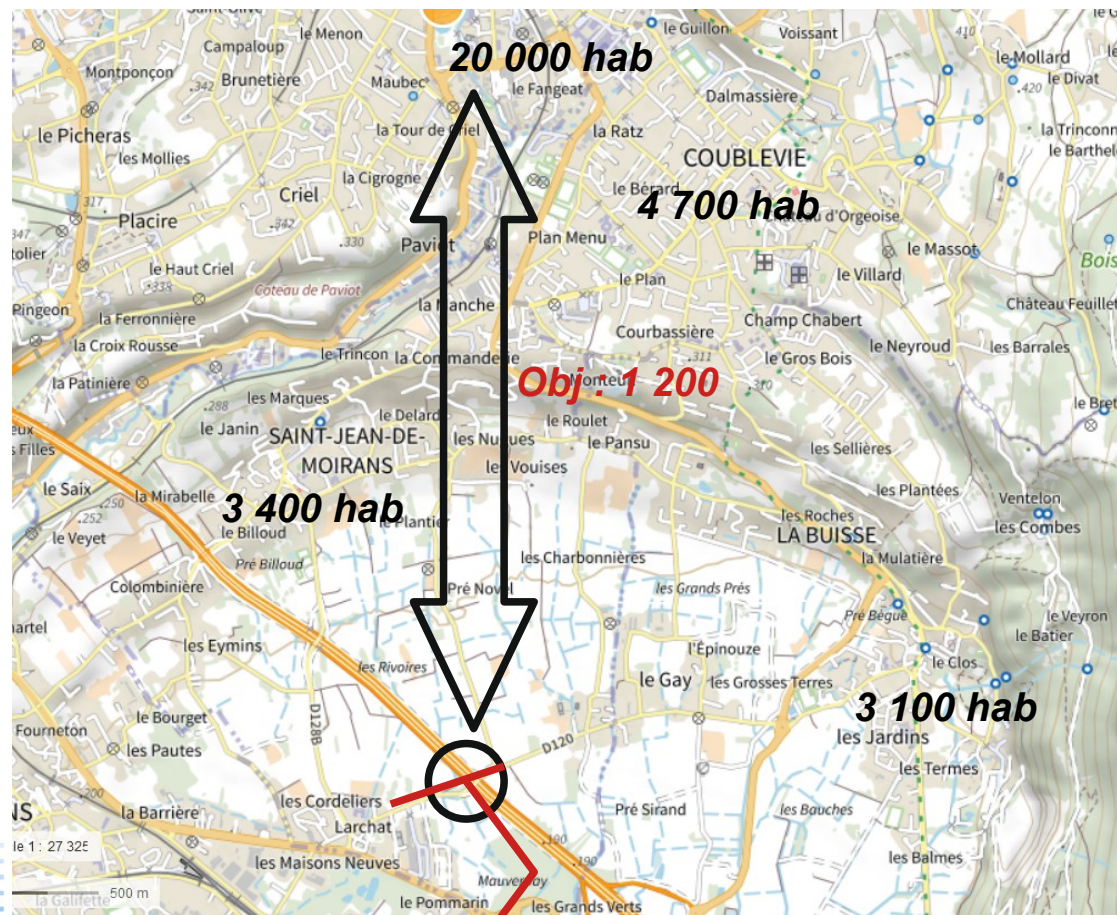
- **Délibération 27 avril 2021-Nouvelle compétence**
« **Sont d'intérêt communautaire les voies vertes et les pistes cyclables** séparées de la voirie **identifiées au schéma vélo** qu'il s'agisse d'une voie propre ou attenante à la voirie routière mais séparée par un ouvrage ou élément matériel »
- Les bandes cyclables et autres aménagements sur chaussée identifiés au schéma relèvent de **la compétence voirie**, exercée par les communes ou le département.
- Les voies vertes, pistes cyclables et autres aménagements qui ne sont pas identifiés sur le schéma vélo ne seront pas portés et financés dans le cadre du schéma vélo
- ⇒ **Les communes restent les principaux acteurs dans développement de l'infrastructure vélo au titre de leur compétence Voirie. Elles sont donc chargées ...**

3) Itinéraires sur St Jean de Moirans



Objectifs

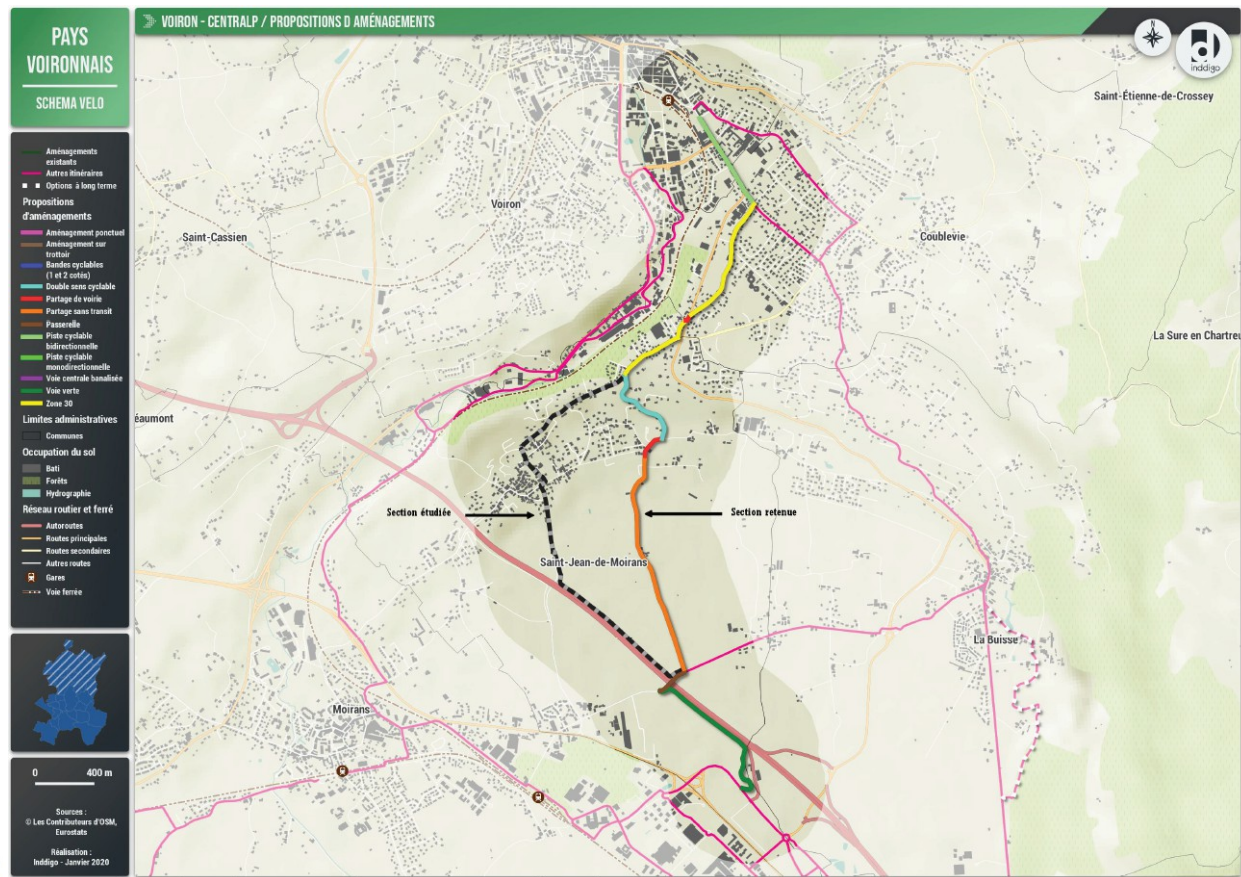
- Relier la zone de Centr'Alp depuis le pôle urbain de Voiron
- Avoir des liaisons **rapides et sécurisées**
- Connecter les liaisons au projet de **passerelle de l'A48**
 - Projet porté par le département : Passerelle et ses continuités
 - 2024 début des travaux



	Via le trincon	Via pré novel
Linéaire	5 km	4,3 km
Desserte	++	+
Hierarchisation voie	Transit	Desserte locale
Trafic Veh/J	3 300 + 20 PL + Bus	400

⇒ Liaison par pré novel plus adaptée à des déplacements D/T

- Plus direct et rapide
- Plus sécurisé



Profil : <7,25m.






Trottoir existant sur la partie du linéaire et souvent <1m40, **non réglementaire**

⇒ Création de bande cyclable **impossible** au regard du profil : Nécessité d'acquisition foncière et soutènement

⇒ Trafic mixte uniquement si la limitation à 30km/h est assurée - **Impossible**

- Linéaire non qualitatif (sentiment d'insécurité)
- Participation de la commune à hauteur de 50 % soit environ 100 000€HT min (sans foncier et sans soutènement!)

Analyse détaillée du linéaire via le Trincon

 V85 VITESSE LIMITE REELLEMENT PRATIQUE	 TRAFIC MOTORISE EN UNITES DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DEBIT CYCLISTE SOUHAITE (EN NOMBRE DE VELOS PAR JOUR) 		
		RESEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RESEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RESEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS 	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000		Piste ou bande cyclable	
50 KM/H 	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 6000		Piste ou bande cyclable	
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

Interdire le transit (traversée sur des voies non adaptées) et limiter le trafic uniquement aux résidents du secteur





CF Etude du CEREMA, 2020

Pour atteindre cet objectif : Bloquer le chemin de Pré Novel – **Maintien accès agricoles**

Pourquoi ce choix d'aménagement ?

- Le trafic ne justifie la création d'une voie verte
- Coût sur-dimensionné pour 400 Véhicules : 400 €/mL - Environ 1km300 : Investissement de 600 000 € avec acquisition foncière
- Artificialisation en zone humide = refus de la DREAL car pas justifiable. Limiter l'artificialisation des sols
- Ré-adapter le réseau viaire aux usages par rapport aux gabarits

Analyse détaillée du linéaire via Pré Novel

 V85 VITESSE LIMITE REELLEMENT PRATIQUEE	 TRAFIC MOTORISE EN UNITES DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VELOS PAR JOUR) 		
		RESEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RESEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RESEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS 	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

⇒ Tester pour évaluer

Évaluer les
conséquences de report
modal de la fermeture de
Pré Novel sur le Centre de
St Jean

Une phase test sur 1 mois
- 1ère semaine : comptage
- 2ème et 3ème semaine :
Fermeture de Pré Novel
- 4ème semaine :
Fermeture et comptage

