

Résultats d'enquête Chronovélo



Chronovélo en bref

- ➔ **Le nom « Chronovélo » a été choisi pour faire écho aux « Chronobus »,** les lignes les plus qualitatives du réseau de bus.
- ➔ **Le réseau « Chronovélo » vise à rendre le vélo attractif pour toutes et tous,** des enfants aux personnes âgées, y compris celles et ceux qui débutent.



- ➔ **Inauguration du 1er tronçon fin 2016**
- ➔ **34 km réalisés à fin 2023**
dont **15 km** de rues profondément réaménagées, un pont transformé en passerelle, des centaines d'arbres plantés, une placette et une place créées, ... Comme pour un réseau de tramway, le projet Chronovélo est une opportunité de requalifier l'espace public.
- ➔ **50 km** à terme, répartis sur 4 axes qui desserviront 190 000 habitants, 140 000 emplois, ainsi que 60 000 étudiants et scolaires.

Les 4 axes du réseau



Un réseau qui satisfait 95% des usagers ...

- ➔ **Une identité « Chronovélo »** : Pour **90%** des usagers, le design présente un fort intérêt, que ce soit pour repérer les chronovélos, s'orienter, rendre le trajet plus agréable ou se sentir plus en sécurité. **44%** des nouveaux usagers (moins d'un an de pratique) déclarent même que cela a contribué à ce qu'ils se mettent au vélo ou à la trottinette.
- ➔ **Un gabarit généreux** qui permet le passage de **6000** cyclistes par jour sur certains tronçons.
- ➔ **Des services mis à disposition** : les stations (17 existantes à ce jour) ont déjà été utilisées par **41%** des usagers, principalement pour gonfler leurs pneus, mais aussi pour regarder la carte et s'asseoir.
- ➔ **Une sécurité renforcée** : **96%** des usagers se sentent en sécurité sur le réseau Chronovélo.



Êtes-vous satisfait des pistes Chronovélos ?

Pas du tout satisfait	1 %
Peu satisfait	4 %
Assez satisfait	33 %
Tout à fait satisfait	62 %



©GAM - Lucas Frangella

« L'important, c'est de donner une possibilité de faire du vélo à ceux qui n'en font pas, qui ont la trouille, qui ne savent pas bien en faire. La qualité d'un aménagement se juge vis-à-vis des débutants, ou de ma fille qui a 7 ans, ou de ma mère qui en a 75. »



Un répondant à l'enquête

Quelques retours d'expérience :

Trois tronçons sont jugés comme moins sécurisés :

cours St-André



la « vélorue » (partagée avec les voitures sur la contrallée) du cours St André à Pont-de-Claix

Estacade



la piste plus étroite le long du marché de l'Estacade à Grenoble

Bd Agutte Sembat



la piste centrale du bd Agutte Sembat à Grenoble

avec respectivement **29%**, **25%** et **18%** d'usagers insatisfaits, principalement en raison de la proximité des voitures, et des bus pour ce dernier.



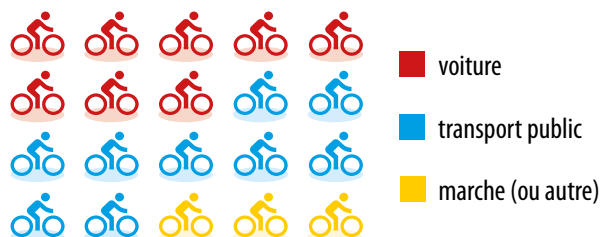
8% des répondants jugent que le réseau Chronovélo n'est pas complètement praticable toute l'année, la première raison citée (en particulier par les nouveaux usagers) étant le nombre trop important de cyclistes aux heures de pointe, suivi de problématiques de bris de verre, de manque d'éclairage puis de balayage de feuilles.

©GAM - Lucas Frangella

... et qui attire de nouveaux profils de cyclistes

Pour **70%** des nouveaux cyclistes (moins d'un an de pratique), le déploiement du réseau Chronovélo a contribué à ce qu'ils se mettent au vélo.

Auparavant, **85%** d'entre eux se déplaçaient principalement en modes motorisés (à part quasi égale entre voiture et transport public) :



1 nouvel usager sur 3 possède un vélo à assistance électrique ou une trottinette électrique. Ils n'étaient que **1 sur 7** il y a cinq ans.

La pratique du vélo est **en cours de féminisation** : **53%** des nouveaux usagers sont des femmes, alors qu'elles représentent **44%** des usagers de Chronovélo au global.

Des records de fréquentation

En 2017, le premier tronçon Chronovélo comptabilisait **700 000** passages, ils étaient près du double en 2022.

À mi-octobre 2023, 4 des 20 compteurs de la Métropole ont déjà dépassé le million de passages.

À noter que les technologies ne permettent pas encore de comptabiliser les trottinettes, qui représentent environ 10% du trafic total dans le centre. Pour suivre les compteurs en open data, rendez-vous sur le site internet de la Métropole

> www.grenoblealpesmetropole.fr/velo



©GAM - Lucas Frangella

Une « piste » d'explication

Le réseau chronovélo est quasi exclusivement composé de pistes cyclables séparées du trafic motorisé

Vous sentez-vous en sécurité quand vous circulez sur une ...



Seulement **5%** des nouveaux cyclistes (moins d'un an de pratique) ne se sentent pas en sécurité sur une piste cyclable classique ou une piste Chronovélo.

À l'inverse, environ **3 nouveaux usagers sur 4** ne se sentent pas en sécurité sur une voie mixte bus/vélos ou une bande cyclable.



©GAM-Lucas Frangella



« Quand je suis piéton [...],
quand je suis à vélo [...],
quand je suis en voiture [...] »
un répondant à l'enquête.

On assimile souvent les gens à des utilisateurs d'un unique mode de déplacement

(« les piétons, les cyclistes, les automobilistes »), chacun reprochant aux autres de ne pas respecter le code de la route. Dans les faits, la grande majorité des personnes utilise au moins deux modes au cours de la semaine (voir graphiques ci-dessous), et elles sont d'autant plus compréhensives avec les modes qu'elles pratiquent régulièrement.

Et si chacun d'entre nous s'efforçait à utiliser occasionnellement les modes qui lui sont inhabituels, afin de comprendre les désagréments qu'il peut générer aux autres ?

« En tant que piétonne,
je crains plus les deux roues
que les voitures. »
une répondante à l'enquête.



Même si **99%** des piétons tués le sont dans des accidents avec des conducteurs de véhicules motorisés (source : bilan 2022 de la sécurité routière), cette enquête révèle qu'ils ont un sentiment d'insécurité plus fort vis-à-vis des usagers de trottinettes électriques, puis de vélos, et enfin de voitures. Il convient de rappeler à tous que **les piétons ont la priorité, partout, et en toutes circonstances**. Au-delà des vitesses, ce sont avant tout les comportements imprévisibles qui sont décriés.

Rien ne remplace un contact visuel pour s'assurer mutuellement que la trajectoire de chacun est bien prise en compte.

« En tant que prudente automobiliste,
j'ai néanmoins toujours la crainte de
heurter un cycliste ou autre. »
une répondante à l'enquête.



L'augmentation du coût de l'essence a incité **30%** des utilisateurs quotidiens de voitures à changer partiellement leurs pratiques. À la question des informations qui leur seraient utiles dans l'optique d'utiliser plus souvent le vélo ou la trottinette, nombre d'entre eux nous ont répondu : le plan des itinéraires cyclables, des conseils de balades, un rappel de la réglementation, la localisation des places de stationnement vélo, etc...

Nous avons ainsi créé un magazine vidéo du vélo dans l'agglomération, « Roue libre », et mis à jour notre site internet. Nous continuerons de le faire avec vos propositions.

Pour tout savoir sur le vélo dans la métropole >
www.grenoblealpesmetropole.fr/velo



La démarche d'évaluation

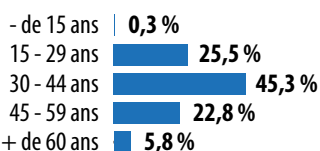
Elle s'est enclenchée fin 2021, soit **5 ans** après la livraison du 1er tronçon. Plusieurs outils ont été mis en place, dont **une grande enquête en ligne au printemps 2022**.



Questionnaire
usagers des Chronovélos

2 802 répondants

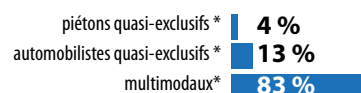
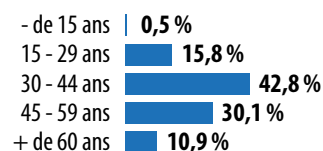
2 715 hab de la métropole
(dont 1 712 hors Grenoble)
87 hab de territoires voisins



Questionnaire
autres usagers de l'espace public

1 088 répondants

1 039 hab de la métropole
(dont 466 hors Grenoble)
49 hab de territoires voisins



* un individu est ici considéré comme multimodal s'il utilise plus d'un moyen de déplacement chaque semaine (par exemple la voiture en semaine, et la marche le week-end), à l'inverse s'il n'utilise qu'un seul mode (ou presque) il sera considéré comme quasi-exclusif.



GRENobleALPES
MÉTROPOLE

L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE