

Rue de l'Avenir

RUE DE  
L'AVENIR



# *Grenoble, métropole à 30*

*Retour sur la visite de terrain des 28 et 29 mars 2018*



Organisée conjointement par Rue de l'Avenir Suisse et France, la visite de terrain de l'agglomération Grenoble-Alpes Métropole a été très instructive pour la trentaine de participants.

Tout d'abord, c'est l'ampleur de l'action qui est impressionnante. Après la ville à 30, c'est à l'étendue de l'agglomération que la politique publique de l'apaisement est portée. En effet, l'échelon de la Métropole française correspond à la politique d'agglomération suisse. Mettre autant de communes au diapason n'est pas une mince affaire. Mais le constat est là et la réalité du terrain montre que cela est possible. Qui plus est sans grands moyens, ni aménagements lourds, mais avec de simples marquages au sol et des mesures souvent légères, parfois temporaires.

Avant tout, il s'agit d'un engagement politique fort, qui s'appuie sur une base légale nationale visant la réduction de la pollution de l'air. Cette loi-cadre donne la légitimité aux élus locaux d'agir sur le terrain pour étendre la surface des zones 30 sur tout ou partie du territoire communal. Ensuite, c'est la mise en place d'une politique métropolitaine claire et efficace, offrant depuis 2015 une réelle opportunité d'agir à leurs représentants.

C'est aussi une information bien orchestrée, via des publications ou les moyens de communication actuels, comme YouTube, et une mise en œuvre simple et pragmatique, cherchant en priorité à sensibiliser les citoyens.

La réussite du projet tient enfin à la démarche, en particulier aux nombreuses séances de concertation organisées avec les habitants et les commerçants. Aux outils mis en place aussi, avec une évaluation itérative des différentes mesures proposées dans toutes les communes, de la ville-centre aux villages alpins périphériques. C'est donc peu dire que Grenoble-Alpes Métropole constitue un exemple inspirant à bien des égards.

RdA Suisse et France

## Le vélo bientôt dans la Constitution

Le peuple suisse sera appelé, le 23 septembre prochain, à se prononcer sur l'entrée du vélo dans la Constitution fédérale. Née de la plume de PRO VELO et de l'ATE en tant qu'initiative populaire, l'«Initiative vélo» avait été déposée en mars 2016 avec pour objectif d'encourager le développement des infrastructures destinées à la petite reine.

Seulement trois mois plus tard, le Conseil fédéral avait réagi en doublant l'initiative d'un contre-projet. Les débats au sein du parlement ont par la suite démontré la pertinence et l'actualité du vélo comme moyen de transport au grand potentiel. La comparaison avec les réseaux pour piétons urbains et de randonnée pédestre a garanti un large soutien au contre-projet: en effet, l'inscription des sentiers pédestres dans la Constitution dès les années 70, puis dans la LCPR, est devenue le fondement d'un réseau en localité et touristique aux caractéristiques exemplaires. Dans la suite des débats, l'initiative, plus exigeante que le contre-projet sur quelques points, n'a pas bénéficié du soutien des parlementaires.

C'est donc après le vote final du parlement du 13 mars 2018 que le Comité d'initiative



a décidé de retirer celle-ci, afin de concentrer ses efforts sur le contre-projet. Celui-ci poursuit essentiellement le même objectif que l'initiative, à savoir: les voies cyclables doivent être inscrites dans la Constitution. Aujourd'hui, l'arrêté fédéral sur le vélo est porté par un groupe de soutien largement étayé, composé d'une cinquantaine de partis et organisations. La collaboration avec le Touring Club Suisse lui garantit une acceptation au-delà des milieux traditionnellement acquis à la cause du vélo.

L'arrêté fédéral sur le vélo est toutefois aussi soumis à certaines résistances, raison pour laquelle PRO VELO concentre tous ses efforts sur la campagne politique et invite à voter OUI le 23 septembre prochain.

Juerg Haener  
PRO VELO Suisse ■

### Impressum

Organismes membres de Rue de l'Avenir:

Association transports et environnement ATE

Mobilité piétonne Suisse - Association des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes



Collaboration ponctuelle avec: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Promotion santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

**Secrétariat:** Nouvelle adresse dès le 1er juin 2018: Martina Lézat, av. Soret 23, 1203 Genève  
079 837 43 32 • secretariat@rue-avenir.ch

**PAO:** Ecodev Sàrl, Neuchâtel

**Impression:** Pressor, Delémont

**Parution:** trimestrielle

**Responsable du numéro:** Martin Walther

**IBAN:** CH64 0900 0000 2000 7856 6

**www.rue-avenir.ch**

**Page de couverture:** Vue de l'agglomération de Grenoble, entre vallées alpines et plaine de l'Isère: la ville apaisée à l'échelle de la Métropole (source Grenoble-Alpes Métropole)

# Métropole à 30: une première en France

**Il y a quelques villes en France qui ont toujours un temps d'avance sur les autres, Grenoble en fait partie. En 2015, la métropole grenobloise a frappé très fort: 43 des 49 communes de l'agglomération se sont portées volontaires pour la limitation de la vitesse à 30 km/h. Dès janvier 2016, 14 d'entre elles ont mis en œuvre la mesure. Elles sont maintenant 45 à l'appliquer.**

Cette avancée, unique en France, est un peu le fruit de l'histoire. Depuis plus de 30 ans, Grenoble prend des décisions innovantes en matière d'aménagement, de transports et de mobilité. Le contexte géographique, économique et sociologique a contribué à la dynamique de la collectivité.

## De la ville à l'agglomération

La ville centre se trouve à l'intersection de trois vallées, ce qui a eu pour effet de limiter l'étalement urbain. L'agglomération compte 450'000 habitants et comprend des communes de montagne et de plaine: 25 communes ont moins de 2'500 habitants. L'activité industrielle, basée sur la production d'électricité à l'origine, a connu une forte croissance pendant les 30 Glorieuses. La conjonction Recherche / Enseignement / Industrie, dynamise l'économie grenobloise depuis le milieu des années 2000. C'est un centre de recherche scientifique important à l'échelle de l'Europe.

## Le retour du tram

Le visage de la ville a beaucoup changé entre les années 1965 à 1983 où Hubert Dubedout a été maire de la ville: réflexions sur l'aménagement et les quartiers sociaux, réappropriation des espaces voués aux jeux olympiques d'hiver de 1968, organisation des transports collectifs, mise en place d'un mode de gouvernance... ont donné une nouvelle impulsion. Le rôle de l'ADTC – Association de Défense des Transports Collectifs, participant à une forte activité associative, a eu un impact important sur le retour du tram en 1987, deuxième ville après Nantes à adopter ce mode rénové. La première ligne a emprunté les rues étroites et sinueuses du centre-ville, ce qui constituait un exploit en l'état de la technologie des années 80. Le dispositif grenoblois a dès l'origine été adapté aux personnes handicapées.

Depuis une quinzaine d'années, la situation des déplacements a beaucoup changé.

## Un éco-quartier en pleine ville

En 2009, sur le terrain de l'ancienne caserne de Bonne de 8,5 hectares, un éco-quartier a vu le jour. C'est une des premières réalisations de ce type en France et il est toujours considéré comme un archétype du genre: secteur piétonnier, proche du centre-ville, multifonctionnel, pourvu d'équipements collectifs, desservi par les transports publics. Il fait la part belle à la nature et à l'eau.

## Elections et nouveau cadre administratif

Les élections municipales de 2014 ont créé un nouveau contexte. Avec, au niveau de la ville-centre, l'élection d'un maire écologiste et la décision d'orienter le mandat sur les modes actifs, la qualité des espaces publics et la santé des habitants.

Au niveau de l'agglomération, c'est aussi le «Rassemblement citoyen de la gauche et des écologistes» qui est représenté par 40 sur 59 élus. Cette nouvelle équipe renoue avec l'innovation en matière de mobilité en privilégiant les aspects environnementaux.

Dans le cadre de la nouvelle loi nationale sur

les Métropoles, l'intercommunalité se saisit de l'opportunité en 2015 lui donnant ainsi la compétence sur la voirie et l'espace public de l'ensemble du territoire de la collectivité. Le nouveau cadre permet de donner aux actions plus de cohérence et une meilleure répartition des actions sur le territoire.

## Vers une «Métropole apaisée»

Une stratégie globale en faveur des modes actifs, avec l'objectif de faciliter l'intensité de la vie locale, est adoptée et intégrée au PDU – Plan de Déplacements Urbains. La mise en œuvre de la Métropole apaisée est aussi l'opportunité pour mettre en place une méthode de conception et de suivi des espaces publics très innovante.

Les bourgs ruraux et les villes périphériques ne sont pas oubliés: accès par le tramway ou par le réseau bus, requalification des espaces publics... Le plan de déplacements de Grenoble-Alpes Métropole a maintenant pour ambition de soutenir le maintien des activités dans les centres des villes et des bourgs. Les différents volets de la stratégie intercommunale sont à découvrir dans les articles qui suivent.

Anne Faure ■



Panneau d'entrée dans la ville de Grenoble annonçant le 30 généralisé (photo A. Rouiller)

# Métropole apaisée: des paroles aux actes

**Né de la volonté d'accroître la sécurité routière et de revoir les modalités de partage de l'espace public, l'apaisement dans les villes et les villages de Grenoble-Alpes Métropole se traduit par des actions concrètes. La Métropole se réinvente et, à cet effet, elle se dote d'outils audacieux. Retour sur un laboratoire du ralentissement qui semble faire ses preuves.**

Lancée début 2016, la démarche «Métropole apaisée» est un projet fédérateur qui rassemble la quasi-totalité des communes de l'agglomération grenobloise sous l'égide du ralentissement et de la qualité de vie. L'apaisement de la Métropole repose sur l'inversion du rapport de force entre les usagers de la route tout en faisant évoluer leur comportement. Cela comprend une série de mesures de circulation coordonnées et complémentaires, qui privilégient souvent l'adoption de règles de circulation avant même l'aménagement.

## Généralisation du 30 km/h

Plus de quarante communes de la Métropole ont choisi en 2017 de généraliser la limitation des vitesses à 30 km/h sur le réseau routier de l'agglomération. Désormais, la limitation à 50 km/h fait figure d'exception et ne s'applique plus qu'à certains axes structurants. Cette mesure vise à améliorer la sécurité routière, tout en fluidifiant la circulation et en limitant les nuisances associées. Elle s'appuie sur la loi relative à la transition énergétique, adoptée en 2015, qui donne aux maires la possibilité de créer des zones à circulation restreinte et modérée dans leurs communes pour lutter contre la pollution atmosphérique et favoriser la mobilité douce.

## Sans aménagement spécifique

Aucun aménagement spécifique n'est requis, puisque seule la signalisation d'entrée avec totem est considérée comme indispensable pour signifier le nouveau régime de circulation. Du marquage au sol rappelle la limitation à 30 km/h aux intersections avec un axe à 50 km/h. Afin d'accompagner ce changement, une centaine de radars pédagogiques ont été mis en place dans plusieurs communes pour sensibiliser les conducteurs. C'est le cas de Fontanil-Cornillon, commune du nord-ouest de l'agglomération, autrefois perturbée par le trafic de transit de l'ancienne route nationale. Parallèlement à l'arrivée du tramway, cette commune a fait le choix d'adopter le 30 km/h généralisé et s'est engagée dans la piétonnisation de son centre-village.

## Un nouveau schéma de circulation

La limitation à 30 km/h va de pair avec d'autres mesures tout aussi importantes, telles que la modification du schéma de circulation du centre-ville de Grenoble. Depuis le printemps 2017, les boulevards Agutte-Sembat et Édouard-Rey, axes majeurs du centre qui étaient empruntés par 15'000 véh/j, ont

ainsi été fermés à la circulation. La traversée de Grenoble n'est désormais possible qu'en empruntant des axes situés en périphérie du centre et où la circulation est passée à double-sens. La baisse du trafic de transit en ville se confirme depuis la mise en place du nouveau schéma de circulation, sans augmentation significative de la congestion sur les autres axes, notamment le boulevard Gambetta.

## Mesure forte dans le centre-ville

Une autre mesure phare de la nouvelle gestion des flux en centre-ville est la fermeture à la circulation de la place Grenette, place historique de Grenoble. Autrefois fréquentée par près de 3'000 véh/jour, la place devient un espace à dominante piétonne. De nouveaux aménagements sont au programme pour la rendre plus agréable, conviviale et adaptée au rythme des passants. Le mobilier urbain obsolète sera retiré et l'implantation des terrasses repensée pour libérer l'espace en surface. De nouvelles plantations permettront par ailleurs de créer un nouvel îlot de fraîcheur au cœur de la ville.

Afin de favoriser l'apaisement aux abords de la place Grenette, par exemple sur la rue de la République, l'accès motorisé y est restreint par des bornes. Des aménagements légers, sous forme de marquages ludiques au sol et de mobilier urbain, ont par ailleurs été introduits pour favoriser la convivialité sur des espaces autrefois dédiés à la circulation motorisée et au stationnement.

## Gestion du stationnement

Le message est clair: libérer l'espace en surface pour le réaffecter à d'autres usages, comme l'illustre si bien la gestion du stationnement. A l'échelle de l'agglomération, les P+R sont gratuits pour les détenteurs d'un titre de transports publics, ce qui permet de favoriser les pratiques intermodales.



— Rue limitée à 50 km/h  
 Zone 30 ou section limitée à 30 km/h



— Rue limitée à 50 km/h  
 Ville à 30 ou en zone de rencontre

Schéma illustrant le passage de la zone 30 isolée à la ville à 30, qui s'applique aux 45 sur 49 communes de l'agglomération (source Métropole-Alpes Grenoble)



Dans le centre de Grenoble, où un nombre conséquent de places en surface ont été supprimées, l'utilisation des parkings en ouvrage est encouragée grâce à une tarification avantageuse, tandis que tout stationnement hors case, même pour de très courtes périodes, est fortement amendé.

### Suppression des carrefours à feux

Pour inverser le rapport de force entre les usagers de la route, l'exploitation par régulation lumineuse de plusieurs carrefours a été supprimée dans le centre-ville. Cette mesure vise à rendre le trafic plus fluide et à accompagner les changements de comportement dans la Métropole apaisée au profit des modes actifs et des transports publics. La géométrie de certains carrefours a également été revue afin d'offrir entre autres, des îlots-refuges aux piétons dont la traversée se veut plus aisée et régulière.

Avec la limitation à 30 km/h, la gestion des flux dans le temps (feux) est remplacée par une gestion des flux dans l'espace, qui fait appel au bon sens et à la négociation. Même si à ce stade cela peut encore déstabiliser une partie des usagers, notamment les personnes en situation de handicap.

### ZTL - Zone à trafic limité

La transformation du centre se poursuit également grâce à la création d'une zone

à trafic limité (ZTL) sur le boulevard Agutte-Sembat et ses rues adjacentes, où seuls les vélos, les transports publics et les véhicules autorisés peuvent circuler.

Du marquage provisoire préfigure le réaménagement à terme de la rue et intègre d'ores et déjà une piste cyclable bidirectionnelle au centre de la chaussée. Cet aménagement fait partie du réseau des axes cyclables structurants (Chronovélo).

Comme ailleurs en Europe (Turin, Nantes, Bristol, ...), les zones à trafic limité de Grenoble ne disposent pas de bornes d'accès. L'entrée dans la zone est indiquée uniquement par des panneaux. Son fonctionnement repose sur le civisme des automobilistes, mais il y a néanmoins des contrôles répressifs et la note peut s'avérer salée.

### Mise en œuvre concertée

A l'heure actuelle, plus de 90% du réseau routier de l'agglomération grenobloise est régi par la limitation à 30 km/h. Les premiers

retours des relevés radars montrent que plus de 60% des conducteurs respectent cette vitesse. Des résultats permettant d'entrevoir une adhésion à la Métropole apaisée qui va augmenter progressivement.

La mise en œuvre de ces mesures se fait en concertation avec les riverains, les commerçants et les usagers, souvent à l'occasion des grands chantiers pouvant anticiper d'importantes transformations. De nombreux ateliers ont été organisés par les élus de la Métropole et de la Ville de Grenoble pour renforcer l'attractivité de la ville et des villages et pour redéfinir les conditions du partage de la voirie. Dialogue et négociation sont les maîtres mots de cette aventure, car la Métropole apaisée est avant tout une attitude et une aptitude au changement de comportement. Pour qu'apaisement rime avec qualité de vie, il faut jouer le jeu, accepter les règles et alors les solutions seront partagées.

Sandra Bonilla de Cazorla ■



Route de Lyon, axe structurant à 50 km/h sur la commune de Fontanil-Cornillon identifié par un simple marquage au sol (photo S. Bonilla de Cazorla)

## Quelques jalons de la Métropole apaisée

2015 - Adoption de la loi sur la transition énergétique qui donne aux maires la possibilité d'abaisser la vitesse autorisée dans leur commune

2016 - Limitation à 30 km/h sur le réseau routier de l'agglomération, excepté sur les grands axes (30% des communes)

2017 - Généralisation de la limitation à 30 km/h (90% des communes) et entrée en vigueur du nouveau schéma de circulation du centre-ville de Grenoble

2018 - Mise en place de la zone à trafic limité (ZTL) sur le boulevard Agutte-Sembat et les axes adjacents.



Principe d'aménagement de la future zone à trafic limité du boulevard Agutte-Sembat, axe vélo central de 4m, 2 voies ZTL bus-livraisons-riverains, trottoirs élargis (source Grenoble-Alpes Métropole)

# Grenoble Métropole pousse le vélo

**Il y a 10 ans, lorsque la loi française permit aux villes d'appliquer les double-sens cyclables dans les zones 30, les militants lyonnais venaient les admirer à Grenoble et revenaient extasiés d'avoir vu du jalonnement vélo! Car Grenoble n'a pas attendu d'avoir un maire écologiste pour développer le vélo. Cela fait plusieurs années que la Ville et désormais la Métropole se distinguent par leurs innovations en faveur de la petite reine.**

On peut le constater dès l'arrivée à la gare: en plein milieu du parvis trône le bâtiment de la Métrovélo, le service de location de vélos de courte, moyenne ou longue durée. Le service a la particularité de proposer la plus grande flotte de vélos de province, hors Paris donc, et d'avoir été le premier service de location géré par une collectivité à proposer de la location de vélos cargo.

Plus discret, mais tout aussi remarquable pour la France, le garage à vélo sécurisé de la gare «La consigne», sur 3 étages, contient 1'500 places.

## Agir sur le stationnement

Parmi son offre de stationnement la Métropole propose aussi des Métrovélobox, système de parkings sécurisés implantés dans le périurbain, pour favoriser le rabattement vers le centre. Des tests ont été réalisés pour implanter des minibox, au pied des immeubles anciens ne bénéficiant pas de stationnement vélo, sur le modèle de ce qui se fait déjà en Angleterre: quand 5 ou 6 habitants d'un même quartier font une

demande, une minibox peut être implantée en occupant le même espace qu'un stationnement voiture. La Métropole dispose également de 900 places de stationnement vélo événementiel: ce sont des racks légers, facilement emboîtables et qui tiennent sur 2 remorques. Ils sont ainsi transportés à l'occasion d'événements grand public.

## Changement de comportement

Pour ce qui est des aménagements cyclables, la Métropole annonce 320 km de pistes d'ores et déjà réalisées. Elle va développer les Chronovélos, ces itinéraires vélo à haut niveau de service constitués par 4 axes représentant au total 44 km de voies cyclables. Ils devraient permettre aux cyclistes une circulation prioritaire sur des aménagements continus, larges et lisibles grâce à un travail original fait avec des designers et des ergonomes. Des stations seront même réalisées, elles auront des noms, comme les arrêts de bus, un banc, et des services tels qu'un plan ou une pompe à vélo. Ce qui est remarquable dans cette démarche, ce n'est

pas tant la création du réseau, nécessaire et louable, mais l'attention qui lui est portée et la volonté de l'habiller de telle sorte que ce produit soit attractif et désirable en vue d'attirer au vélo des personnes qui aujourd'hui ne le pratiquent pas. Favoriser le changement de comportement, cela fait également partie des axes de développement de la Métropole. Par exemple en proposant des cours de VAE encadrés par des moniteurs.

Nous le savons, les aménagements ne peuvent pas être réalisés partout, notamment dans les zones très contraintes des centres villes. C'est pourquoi il sera intéressant d'observer les effets sur la pratique cyclable du passage à 30 km/h, ainsi que de la mise en place de zones à circulation restreinte ou encore de zones à trafic limité comme à Nantes.

## Prendre en compte tous les besoins

Les compteurs permanents installés dans la ville indiquent, depuis 7-8 ans, une hausse de la pratique cycliste de 30%. Néanmoins, beaucoup d'entre nous lors de la visite ont été surpris de ne pas voir plus de vélos au centre ville, notamment au vu des chiffres de l'INSEE 2015 qui placent Grenoble en 2ème ville française pour sa part d'actifs allant au travail à vélo (15%), derrière Strasbourg (16%). Des cyclistes qui se concentrent peut-être sur les grands axes?

A plusieurs endroits, les pistes ou itinéraires empruntant des contre-allées sont doublés par un itinéraire suggéré avec de simples pictogrammes vélo sur la chaussée classique, donnant ainsi le choix aux cyclistes entre l'itinéraire rapide avec les voitures ou l'itinéraire tranquille en site propre. C'est la marque d'un aménageur qui comprend les besoins liés à la pratique du vélo... ce qui en France n'est pas si fréquent.



Laisser le choix entre la bande et la piste cyclable, détail d'une collectivité favorable au vélo (photo L. Picado)



# Cœurs de Ville, Cœurs de Métropole

**Avec son «guide métropolitain des espaces publics et de la voirie» destiné aux communes, la Métropole de Grenoble s'est dotée d'un outil innovant et ambitieux, co-construit avec l'ensemble des municipalités qui composent la Métropole. L'une des mesures consiste à développer un projet phare par commune pour rendre les cœurs de villes, de bourgs et de villages plus vivants et attractifs.**

De manière à consolider ce «contrat de mariage» entre 49 communes, la Métropole a engagé une démarche de mise en cohérence des politiques publiques en matière d'aménagement de l'espace public visant à renforcer les liens, le partage et une culture commune. Ainsi, le guide élaboré se veut opérationnel et vise à accompagner les communes métropolitaines dans la mise en œuvre de leurs projets d'aménagement local, tant du point de vue de la démarche que des mesures concrètes.

## Sensibilisation et objectifs chiffrés

Le guide se compose de deux supports: le livret, qui fixe les orientations d'aménagement retenues et validées par tous; les fiches pratiques, qui illustrent les prescriptions d'action de la conception à la gestion. Les 19 fiches au total sont regroupées en cinq thématiques globales: les mobilités – partager l'espace public en faveur des mobilités actives et des transports en commun; les usages – conforter les pôles de vie; la nature en ville – garantir la place de la nature et prendre soin de l'environnement; le patrimoine – cultiver la diversité des territoires; l'économie – faire mieux avec moins. Le contenu des fiches est extrêmement complet, avec un résumé, une marche à suivre et

souvent des exemples de bonnes pratiques. En ce qui concerne le volet mobilité, des opérations de communication dans l'espace public et en vidéo ont été engagées pour sensibiliser la population sur le comportement à adopter dans la Métropole apaisée (voir encadré).

Tous ces principes ont reçu une validation politique. De plus, des objectifs quantitatifs ont été fixés. Le cap à moyen terme pour 2030 est une répartition de la surface d'aménagement de 50% pour l'intensité sociale et la vie locale, 50 % accessible à la voiture. Un quart de la surface totale sera de pleine terre, perméable pour infiltrer les eaux pluviales et favoriser la nature de proximité.

## Evaluation dynamique des projets

La particularité de la démarche est d'avoir introduit une grille d'analyse permettant d'évaluer les projets, de fixer les priorités et d'identifier les marges de progrès pour permettre un arbitrage politique. Par exemple, la qualité des espaces publics est mesurée par les usages qui s'y développent comme «indicateur de bonheur». Plus il y a de gens qui se trouvent dans un espace, plus le marqueur de bonheur est élevé.

Des phases test et d'expérimentation ont également été proposées pour clarifier les attentes, notamment sous la forme d'aménagements temporaires dans le centre de la ville de Grenoble. Autre exemple, l'évaluation du projet Chronovélo (page 6) a montré que des améliorations seront nécessaires pour adapter l'identité visuelle dédiée. Il arrive aussi que l'évaluation d'un projet proposé débouche sur son abandon.

## Cœurs de Métropole

Par définition, une agglomération est multipolaire et le développement de projet pour chaque municipalité participe à la cohésion métropolitaine. La démarche «Cœurs de villes, Cœurs de Métropole» a été lancée il y a deux ans pour rendre les villes et villages de Grenoble-Alpes Métropole plus accessibles aux piétons et aux vélos, plus dynamiques pour les commerçants et plus agréables à vivre pour tous. Liés par un label commun, tous les projets suivent ainsi les principes du guide métropolitain et font la part belle à la modération des vitesses, au partage de l'espace public, aux piétons, aux vélos ainsi qu'aux qualités urbaines et paysagères des aménagements.

Martin Walther ■

## Le Code de la rue sur YouTube

Avec plus de 100'000 vues, les vidéos proposées par la Métropole constituent un axe de diffusion très important. 5 petits films de moins d'une minute présentent les règles et bons comportements à adopter sur l'espace public dans la Métropole apaisée: La ville à 30 comment ça marche? Qui s'arrête? Comment doubler un cycliste? Le cycliste a-t-il tous les droits? Qu'est-ce qu'une zone de rencontre?

Voir sur le site [www.lametro.fr](http://www.lametro.fr) – grands projets – métropole apaisée.

MWA



Aménagement expérimental temporaire pour l'extension de la zone piétonne au centre de Grenoble (photo M. Walther)

# Regards croisés d'élus de la Ville et de la Métropole

Lors de la visite de Rue de l'Avenir à Grenoble, deux élus activement engagés dans la Métropole apaisée nous ont accompagnés et éclairés sur cette démarche équivalente à un projet de société. Ambition bienveillante et courage ressortent de l'action des porteurs de ce projet unique en France.

interview



Jacques Wiart, conseiller municipal de la Ville de Grenoble, délégué aux déplacements, et Yann Mongaburu, vice-président de la Métropole en charge des transports et président du SMTC (syndicat mixte des transports en commun) (photo A. Rouiller)

## Comment résumer en quelques mots la genèse de la Métropole apaisée et les principales difficultés rencontrées?

YM - C'est une commune d'opposition qui a fait connaître, au tout début du mandat, son souhait de tout passer à 30 km/h. Les suivantes ont été convaincues une par une, mais facilement, et les dernières se sont déclarées la veille de la conférence de presse ou le matin même! Ce sont finalement 43 des 49 communes qui ont annoncé l'adhésion à la «Métropole apaisée» en septembre 2015. C'était le début d'une démarche qualitative ambitieuse.

Le tout a été fait de façon légère: pas de panneau, mais un rappel de la vitesse au sol, pas de verbalisation jusqu'à fin 2017, mais des radars pédagogiques, qui ont fait prendre conscience des vitesses pratiquées, et depuis janvier une verbalisation à partir de 40 km/h. La Métropole a obtenu l'autorisation de tester l'absence de panneau 50, mais démarre tout juste le chantier pour retirer les marquages de passages pour piétons et les feux.

## En quoi la concertation participe-t-elle au projet d'apaisement de la ville et quelles leçons en tirer?

JW - Grenoble est porteuse, effectivement, d'une histoire sur l'engagement des habitants et l'innovation sociale. Aujourd'hui, rompant avec les décennies passées, notre équipe municipale souhaite engager la ville dans une véritable transition écologique, plus respectueuse du bien-être de ses habitants au quotidien. L'objectif d'apaisement de la vitesse relève ainsi de nos engagements de mandat. Mais cette transition écologique ne pourra être que sociétale également, tant nous croyons en l'émergence forte du «Pouvoir citoyen» dans la gouvernance de notre cité.

## Comment évaluez-vous, à ce stade, l'efficacité des premières mesures et quels sont les retours des usagers, notamment des commerçants?

JW - Une baisse générale de la vitesse moyenne des véhicules est observée en ville de Grenoble, même si cette baisse est modérée. En fait, l'apaisement doit surtout s'opérer dans l'esprit des conducteurs, en considérant que piétons et vélos sont les premiers usagers de l'espace public, et qu'il faut ajuster avec sérénité et «zénitude» la vitesse en conséquence. La réception des usagers est bonne, l'objectif de sécurité

étant bien partagé, même si chacun dénonce avec agacement les situations d'irrespect «des autres», et le «laxisme» des élus face à cela... ce qui est, finalement, un bon signe d'acceptation!

## Comment voyez-vous l'avenir de la Métropole apaisée, dans l'expression du désir collectif de qualité de vie?

YM - Progressivement, un destin commun vers des lieux de vie et d'activités, plus agréables à vivre et avec beaucoup moins de voitures dans les rues. Les véhicules roulant à faible allure et des aménagements d'espaces publics cohérents avec les vitesses souhaitées, très généreux pour les piétons et les cyclistes. Tout en conservant une logique de sobriété, la reconquête des espaces publics passera par davantage de lieux de séjours, de jeux, de commerces de proximité et d'intensité sociale, avec une nature bien plus présente dans la ville (eau, végétal) et des revêtements variés, plus perméables et moins chauds.

## En quoi les échelles de la Ville et de la Métropole sont-elles complémentaires?

JW - Une stratégie d'ensemble est nécessaire, et c'est bien à la Métropole de l'énoncer, car les flux quotidiens de circulation dépassent largement les limites de chaque commune. La cohérence générale est donc obligée dans le bassin de vie métropolitain, tant pour des raisons de clarté vis-à-vis des usagers que de facilité dans le respect des règles. Il revient ensuite à chaque commune de décliner cette cohérence dans les aménagements de proximité. Avec d'autant plus de légitimité et de simplicité qu'il s'agit d'une règle collective intercommunale, et non d'un particularisme communal.

Interview Sandra Bonilla de Cazorla ■