

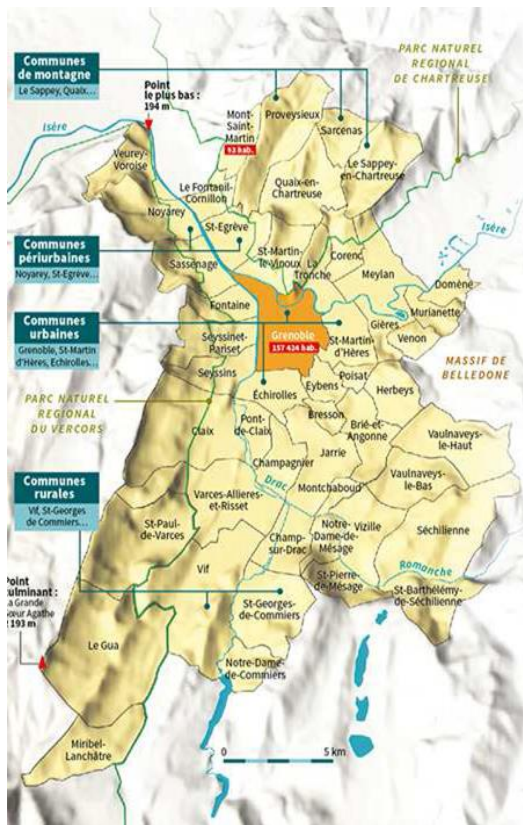
Ville 30, Ville à Vivre

**Grenoble, Métropole Apaisée 5 ans après.
Quels enseignements? Quels résultats ?**

Lionel Faure

Pôle Proximité Espaces Publics et Déplacements

Grenoble Alpes Métropole



- 450 000 habitants
- 49 communes dont 25 < 2000 habitants
- 65 000 étudiants
- Au cœur des Alpes (de 200m à 2200m)
- 1^{er} plan climat en 2004
- Capitale verte européenne en 2022
- Lancement d'une convention citoyenne pour le climat



Un Plan de Mobilité (déc.2019) orienté vers les modes actifs et le partage de l'espace public



- Généralisation du 30 km/h en agglomération
- Apaisement/sécurisation
 - par des aménagements incitatifs et qualitatifs
 - par le développement des usages
- Plans de circulation / Rues-écoles



Guide Métropolitain des espaces publics

- conforter
- co-construire
- expérimenter
- simplifier



Plan Vélo

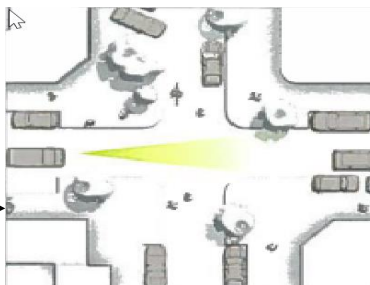
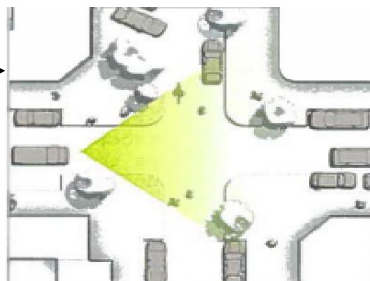
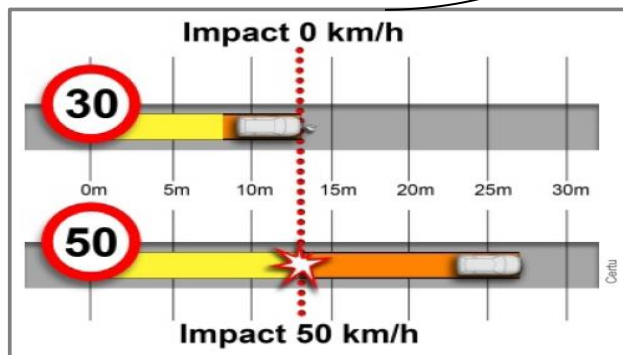


ZTL – ZFE - piétonisations

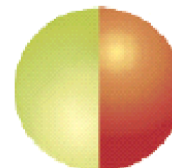
Une démarche visible sur l'Espace Public



Une démarche en faveur des piétons



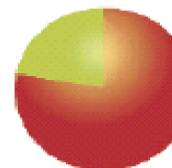
Vie locale



Circulation



Vie locale



Circulation

La règle = 30 km/h, 50 km/h = exception



- Sur 45 des 49 communes entre 2016 et 2021
- 10 communes en zone 30 intégrale
- Dépose des panneaux à l'intérieur des agglomérations
- Rappel des vitesses réglementaires par marquage

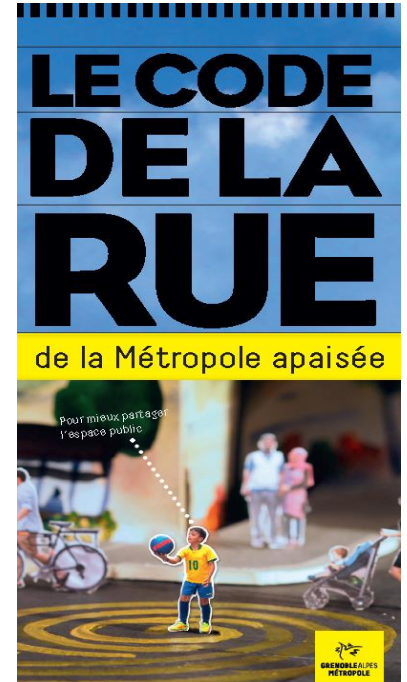
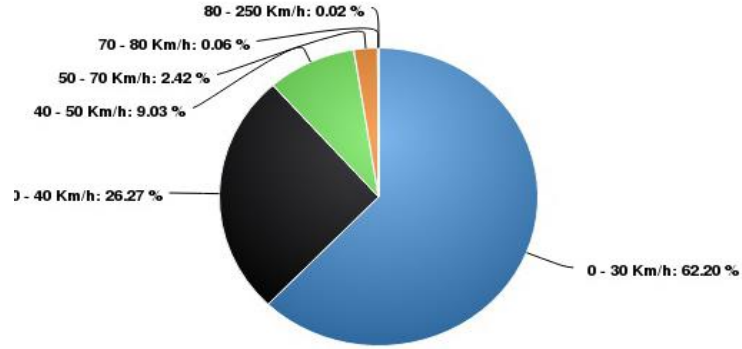


Des principes d'aménagements qui sécurisent le plus grand nombre

- Généralisation des double sens cyclables
- Création de zones de rencontre
- Mise en cohérence des aménagements avec les régimes de vitesse : suppression de feux, priorité à droite, marquages innovants...



<https://youtu.be/RQg0Q19PxVA>



Une autre manière de concevoir les espaces publics



Innover
Déroger à la règle pour la faire évoluer
Apaiser par l'usage : animer,
« fabriquer des piétons »
Remettre les cyclistes sur la chaussée



De nouveaux référentiels d'aménagements

URSA

VIVRE ET SE DÉPLACER SEREIN DANS LA VILLE À 30



L'essentiel

Dans la métropole grenobloise, le 30 devient la règle, le 50 l'exception. Pour vivre et se déplacer serein dans la ville à 30, il faut savoir que :
- la présence d'usagers sur l'espace public est ce qu'il y a de plus efficace pour ralentir la circulation ;
- l'aménagement doit donner la priorité aux piétons, aux vélos et à la vie locale. L'apaisement de la circulation permet aux usagers de se réapproprier l'espace et de diversifier leurs modes de transport, donne envie aux conducteurs d'adopter un comportement adapté et de respecter la limite à 30 km/h.

Une grande majorité des 49 communes de Grenoble-Alpes Métropole a intégré le dispositif « Métropole apaisée ». Sur plus de 500 km de voiries métropolitaines, traversant tous les quartiers et les cours de bords, la vitesse est maintenant limitée à 30 km/h. Cependant, cette nouvelle règle n'est pas toujours respectée.

Comment passer de la route à la rue et répondre aux enjeux d'usages locaux et d'équité de modes de déplacement ? C'est en créant moins de place à la voiture que l'on pourra mieux accueillir l'usager qui a quitté le volant.

Au travers de ce guide, la Métropole s'est donnée des objectifs concrets à atteindre : à l'horizon 2030, elle souhaite que 50 % de la surface de ses nouveaux espaces publics soit dédiée à l'intensité sociale et à la vie locale (squares, zones de rencontres, zones piétonnes, trottoirs, places...).

Comment investir le sentiment de priorité et donner envie au conducteur de lever le pied sans généraliser la verbalisation, ni démultiplier les obstacles et les protections qui gênent les usagers les plus vulnérables, notamment de l'espace public et impactent les budgets ?



Grenoble

CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

1. Comprendre les enjeux de votre projet dans son contexte et adapter la vitesse aux usages
- II. Différencier les aménagements dans la ville à 30, en fonction des contextes locaux
 - 1) La desserte locale : voie à 30 km/h à faible trafic
 - 2) La rue de transit : voie à 30 km/h à fort trafic
- III. Passer de la route à la rue
 - 1) Limiter l'aménagement car il ne résout pas tout
 - 2) Les outils pour se soustraire au caractère routier
- IV. Connaître les règles élémentaires de code de la rue

En synergie avec les fiches PIÉTONS N°01, VÉLOS N°02, NOUVEAUX RÉFLEXES N°04

N°10

POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC : LES NOUVEAUX RÉFLEXES

L'essentiel

Cette fiche répond aux problèmes courants rencontrés par les communes et les techniciens de terrain, qui doivent profiter de la moindre opportunité d'intervention sur l'espace public pour améliorer la vie des usagers. À noter :

- + l'aménagement ne règle pas tout mais incite l'usager à avoir le bon comportement. Le civisme reste la base d'un bon fonctionnement de l'espace public ;
- + de petits ajustements et un accompagnement pédagogique sur site peuvent résoudre les éventuels dysfonctionnements ;
- + le rappel de la règle, voire la « sanction », peuvent être nécessaires en cas de non-respect récurrent ;
- + le mobilier de contention (portails, barrières...) et de régulation (feux, ralentisseurs) coûte cher et crée des obstacles : il doit être utilisé pour des dysfonctionnements avérés et là où toutes les autres approches ont échoué.

La Métropole, en lien avec les communes, souhaite poser le cadre de son intervention sur les espaces publics et la voirie, en cohérence avec le règlement intercommunal de voirie et le respect des lois.
« Au-delà de l'aspect réglementaire, objet direct de l'action, la Métropole souhaite pouvoir prolonger cette action par la mise en oeuvre progressive d'aménagements adaptés au cours des années à venir : sécurisation, aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, aménagement du cadre de vie, végétalisation, création de zones de rencontre, piétonisation... »
(contrat de la délimitation-cadre n°55 relative aux espaces publics et à la voirie du 3 février 2017)

Le territoire de la Métropole comprend 2 262 km de voirie où il faut favoriser la vie locale, développer les modes actifs en toute sécurité et aider aux changements d'habitudes avec des aménagements adaptés, pour le plus grand nombre.

CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

- I. Clarifier le cadre d'action pour favoriser l'autonomie et l'efficacité des techniciens de terrain
- II. Harmoniser les pratiques d'intervention sur l'espace public : les quatre étapes de l'aménagement métropolitain
 - 1) Conception simple et claire
 - 2) Pédagogie et communication
 - 3) Prévention pour sensibiliser avant la sanction
 - 4) Aménagement plus raisonné de l'espace public : mobilier et marquage

Pour plus de cohérence, d'efficacité et de sobriété dans les investissements, les services de la Métropole ont besoin d'une boîte à outils opérationnelle. Cette fiche n'est pas exhaustive et les thématiques abordées ici seront davantage détaillées dans les autres fiches.



En synergie avec les fiches VILLE À 30 N°04, VÉLOS N°02

<https://www.grenoblealpesmetropole.fr/483-guide-de-l-espace-public-et-de-la-voirie.htm>

N°01

DONNER ENVIE DE MARCHER



L'essentiel

La marche donne accès à tous les autres modes de déplacement, et assure toutes les libertés de mouvement dans l'espace public, y compris celui de s'arrêter ou d'arriver.

Nous avons pu faire l'habitude de marcher et pensions à tort que ce mode de déplacement est trop fatigant et trop lent. Mais comme le dit le philosophe Frédéric Gros : « la marche permet aussi de se réinventer [...] En marchant, on se débarrasse d'anciennes fatigues, on se débarrasse des choses fatigantes et on se donne du courage ».

L'aménagement doit donner envie de pratiquer le piéton : des capis de marche confortables, confortés et habités, et il est possible de s'arrêter et de se réinventer, où on s'arrête combien de temps ? Nous faisons marche pour accéder normaux et commencer rapidement le bus ou le tramway en cas de fatigue, de pluie ou pour aller bien plus loin.

La marche répond pleinement aux enjeux du XXI^e siècle : assurer le droit à la mobilité pour tous et renforcer la cohésion sociale. Elle permet d'accroître l'autonomie des enfants, de répondre aux enjeux de santé publique, en particulier pour les personnes âgées, de proposer un système de mobilité économique supportable, de lutter contre le bouleversement climatique et les atteintes aux milieux naturels...

Marcher en ville est tout sauf évident. C'est une activité qui mobilise à la fois le corps (marcher en portant un sac, encombré d'une poussette...), l'esprit (faire attention et décider en permanence les feux, les véhicules sur le trottoir...).

Le piéton a donc besoin de cheminements confortables et sûrs, mais aussi d'informations pour s'orienter, au passage de bancs pour se repérer (notamment les personnes âgées) et d'arbres pour s'abriter de la chaleur en été. Ponctuellement contrairement sur de courtes zones denses (zones dédiées au trafic à 50 km/h et plus, traversées de carrefours...), le piéton doit majoritairement être libre de ses mouvements pour que la marche soit vraiment attractive.

Cependant, on ne marche pas de la même façon à plat ou sur une pente, sur une courte ou une grande distance, sur un chemin de randonnée ou un trottoir, en ville ou à la campagne, l'hiver ou l'été... Les motivations et les besoins du piéton sont différents suivant qu'il se trouve dans un cœur debourg rural, un quartier dense urbain, une zone commerciale, le long d'une rue, d'un boulevard...



Grenoble

CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

- I. Identifier votre projet dans le réseau piéton
- II. Favoriser la marche pour tous
 - 1) Un cheminement efficace
 - 2) Un cheminement agréable
 - 3) Un cheminement sécurisé

En synergie avec les fiches VILLE À 30 N°04, USAGES N°07, FONCTIONNEL N°08, NATURE N°10, TC N°10

Aménagements



Zone de rencontre



Vélorue



Plan de circulation anti-transit



Traversées piétonnes suggérées



Stations bus apaisées

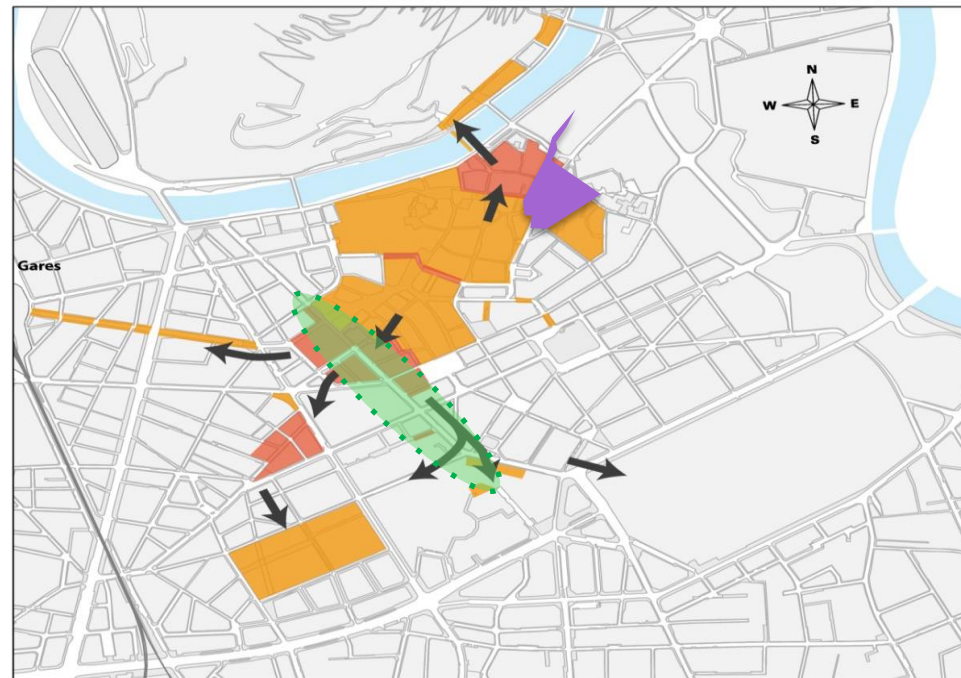
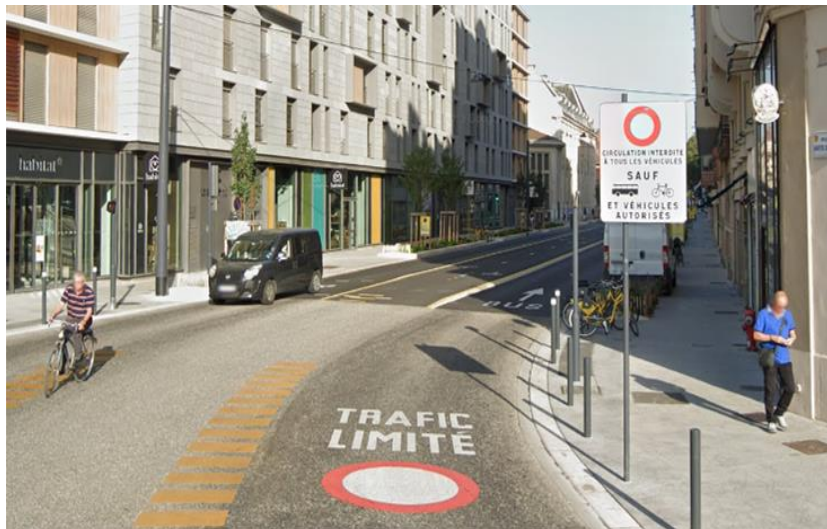


Mini-giratoire

De nombreuses tests pour convaincre



Une Zone à Trafic Limité dans le Cœur de l'agglomération



De nouvelles zones piétonnes



Des « Places aux enfants » à Grenoble

- 13 parvis d'écoles et rues libérés en septembre 2021, avec des aménagements transitoires
- Aménagements définitifs en cours
- 1,9 km de rues libérées
- 300 places de stationnements publiques supprimées (>3500m²)
- Mobiliers, jeux, perméabilisation



Un réseau express vélo – Chronovélo, qui transforme l'espace public

- 49km
- Des pistes cyclables de 4m
- Des rues profondément reconfigurées et apaisées
- Des aménagements très attractifs, sécurisés et lisibles



Evaluation de la généralisation du 30 km/h

ÉVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES

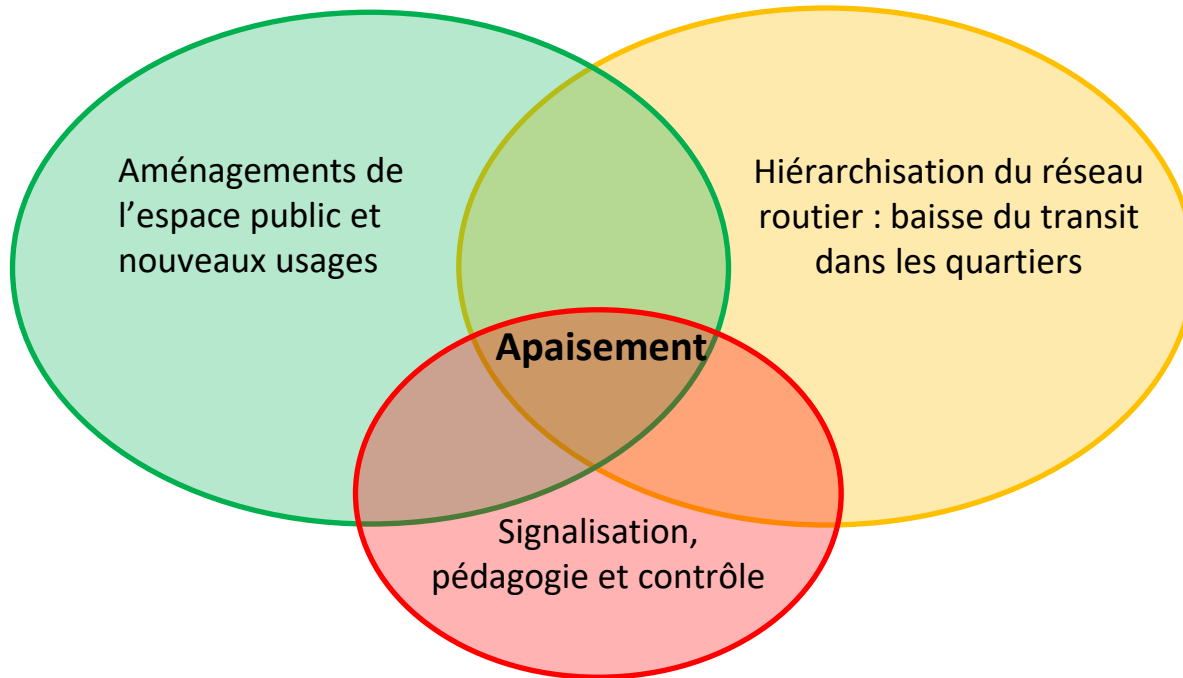
Grenoble-Alpes Métropole s'engage volontairement à évaluer ses politiques publiques pour les rendre plus efficaces.



Entre 2016 et 2019 :

- Vitesse moyenne en légère baisse, plus forte dans le cœur d'agglomération
- Un respect croissant des limitations de vitesse en milieu urbain mais très variable selon les contextes
- Une baisse de l'accidentalité piétonne
- Une accidentalité vélo stable malgré la forte hausse de la pratique
- Aucun impact sur le réseau de transports en commun
- Une confirmation de la corrélation entre : vitesse pratiquée, aménagements et développement des usages.

Une approche globale ne se limitant pas à la vitesse



Evaluation globale de la démarche Métropole apaisée

- Une démarche largement partagée
- Progressivité de la démarche et cohérence avec les autres actions métropolitaines
- Diffusion d'une culture commune sur la qualité des aménagements et un meilleur partage de l'espace public
- Des projets Cœurs de ville, Cœurs de Métropole aux ambitions multiples
- De nombreuses expérimentations
- Zones de rencontre, zones piétonnes et rues écoles



Une vision «moderne » de la sécurité des déplacements, qui requestionne la place de la voiture dans l'espace public : vitesse, circulation et stationnement.

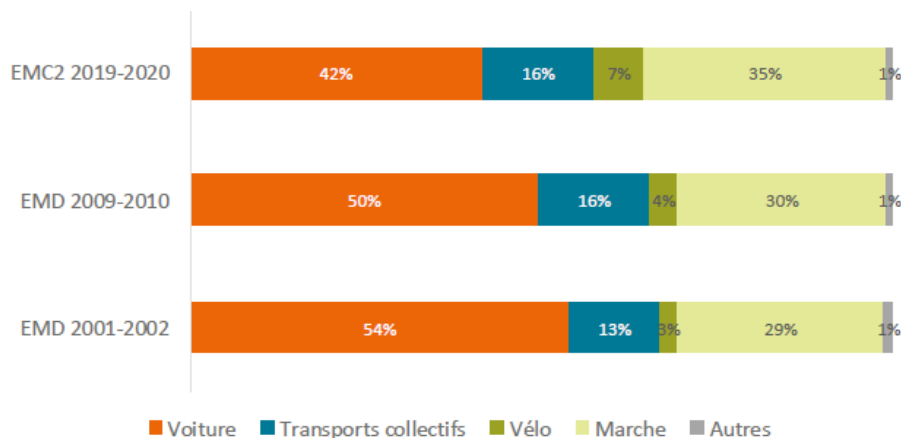
Les points nécessitant une meilleure prise en compte

- Poursuivre la mise en cohérence des aménagements : largeur de chaussée, priorité à droite, aménagements des entrées de villes/villages, îlots piétons...
- Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier en ville
- Développer les usages modes actifs en périphérie
- Renforcer fortement le contrôle sanction
 - Faire baisser le sentiment d'impunité sur les grands excès de vitesse
 - Verbaliser d'autres infractions majeures : priorité piétonne, manœuvres dangereuses envers les cyclistes, stationnements illicites, ...
 - Vers une automatisation des contrôles ?

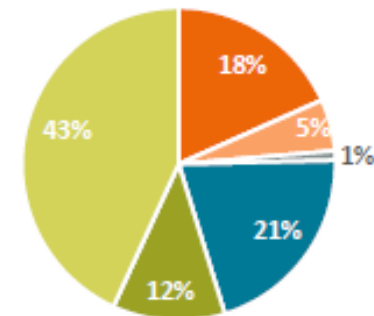
Des indicateurs de mobilité et de sécurité très encourageants

Entre 2010 et 2020 (périmètre Métro) :

- + **14%** de déplacements à pied (35% du total)
- + **80%** des déplacements à vélo (7% du total), 12% sur la ville centre, 18% pour aller au travail.
- La part modale de la voiture baisse à 42% **(-8pts)**



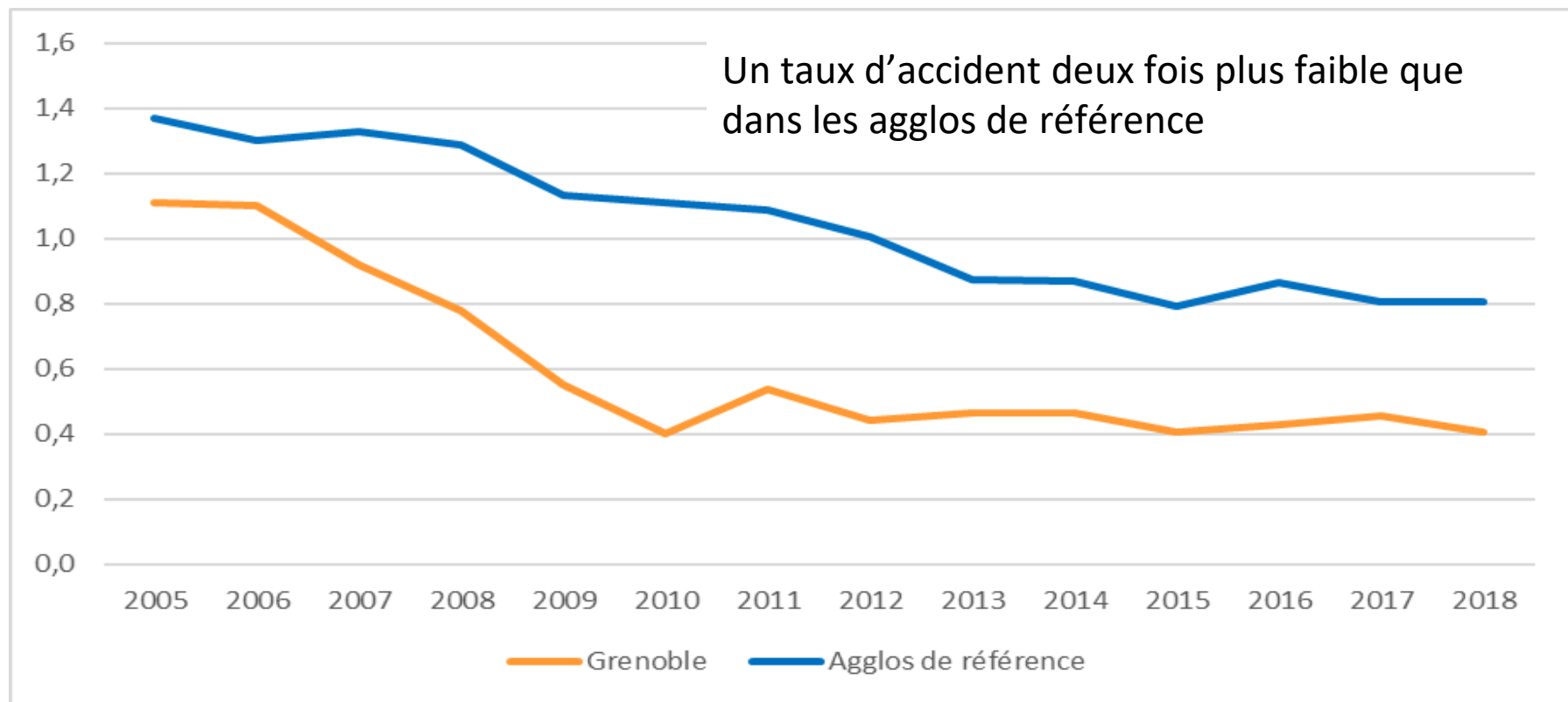
Habitants de Grenoble



Focus sur la ville-centre, en 2019

Mais encore 60% des trajets de 1 à 5 km sont effectués en voiture sur le territoire de la Métropole !

Evolution du nombre d'accidents dans la Metro



Nb d'accidents par an pour 1000 hab

Bonnes pratiques



