

## Groupe de travail sur la place de l'enfant en ville

### Compte rendu de la réunion N° 2 du 16 mars

Présent(e)s :

- a) Présent(e)s : Vincent Chas, Laurence Picado, Jean Pierre Fèvre, Chloe Lesueur, Stéphanie Le Dantec, Romain Legros, Mme Gourvellec, Mme Herouin-Leautey, Philippe Zanolla, Denis Moreau
- b) Excusés : Stéphanie Bost, Eriq Lepeinteur, Catherine Pilon, Jérôme Petit, Céline Lecas, Hervé Judéaux.

Intervenants : Monsieur Gilles Namur Adjoint au Maire de Grenoble

Madame Virginie Chirez Cheffe de projet Mission aménagement des espaces publics.

Monsieur Lionel Faure Grenoble Métropole



#### **A/ La démarche Plac(e)s aux enfants Ville de Grenoble**

M. Gille Namur ouvre la séance

Ce projet a été porté pendant la campagne électorale, il s'agit d'une piétonnisation permanente, complète et définitive des rues aux abords de la plupart des écoles avec l'objectif d'une part de protéger du trafic les enfants et les parents et, d'autre part, également de protéger les plus fragiles face à la pollution qu'il s'agisse en particulier des particules fines ou du dioxyde d'azote car, comme l'a souligné récemment une étude de RESPIRE, notre environnement à Grenoble est pollué et dépasse les normes de l'OMS.

Par ailleurs cette décision reflète la volonté de transformer l'espace avec, dans la ville, de nouveaux espaces publics, des places dans chaque quartier, espaces de rencontre, végétalisés et déminéralisés, qui soient aussi des îlots de fraîcheur ceci dans l'esprit d'une place de village ou de quartier.

Dans le cadre d'une décision politique de mise en œuvre sans délai deux critères principaux ont été retenus :

- Piétonnisation
- Végétalisation, déminéralisation

Dans un second temps une concertation est organisée avec les riverains, les écoles, les parents d'élèves, les associations à partir des usages pour adapter le projet à la volonté des habitants. Un partenariat a été établi avec Rue de l'avenir pour cette séquence.

Enfin la troisième étape sera la prise en compte du cheminement vers l'école

La démarche et son rythme pour sa mise en place a été exposée par une délibération cadre prise il y a presque un an en mai 2021.

[DeliberationPlace-s-AuxEnfantsGrenoble.pdf \(ruedelavenir.com\)](#) A partir de l'observation des usages l'idée est d'examiner ce qui marche, ce qui ne marche pas, corriger, revoir le cas échéant le périmètre.

## **Virginie Chirez**

La présentation qui va suivre comporte 3 séquences : un état des lieux et la prise de décision, examen de l'impact de la piétonnisation sur la circulation et la phase de concertation.

Le diaporama présenté : [Présentation PowerPoint \(ruedelavenir.com\)](#)

### **1 L'état des lieux et la prise de décision**

Le démarrage a été, à l'aide d'un stagiaire M. Achard, de faire une analyse de l'existant en ce qui concerne les écoles soit à Grenoble 78 écoles maternelles ou élémentaires publiques ou privées concernant 66 rues sachant que certaines rues accueillent plusieurs écoles. A partir de là 50 sites comportant des écoles publiques ont été choisis et différents critères ont été pris en compte : qualité de l'air, hiérarchisation des voies, transports en commun, confort, accidentologie, environnement végétal, îlots de chaleur, taille de l'école, projets éventuellement en cours...

Cette analyse multicritères était destinée à objectiver les priorités.

Toutefois quittant notre tableur et revenant à la réalité on pouvait constater que sur les 50 sites 22 étaient, de fait, déjà piétonnisés en particulier dans les quartiers politique de la ville qui ont des grands parcs et que la moitié était composée de rues circulées. 25 sites ont alors été retenus et parmi un bloc de 15 rues considérées comme plus faciles 13 ont fait l'objet dans une phase dite transitoire d'une piétonnisation en septembre 2021.

Ce projet pluriel comprend un volet transformation d'une rue en place, un volet espace convivial, végétalisé, utile à la population et un volet apaisement du quartier avec son corollaire qui est un apprentissage de l'écomobilité qui n'est pas encore travaillé.

Deux phases donc :

1°/ une piétonnisation fonctionnelle non concertée de mai 2021 à septembre 2021 avec la prise d'arrêtés, du marquage au sol du mobilier de contention pour faire comprendre, dans un délai très court, que ce n'était plus des rues mais des espaces pour les piétons

2°/ cette année en lien avec la métropole transformation de 12 rues en place(s) aux enfants ét 2022 Automne 2022

avec en complément la prise en compte également de rues d'écoles déjà piétonnisées pour qu'elles soient transformées en places et le travail à venir du circuit vers l'école.

**Première phase Été 21 Automne 21** installation de signalétiques ou de barrières selon les secteurs centre-ville, périurbain qui sont différents ou selon les caractéristiques des sites. On a vu que certains sites fonctionnent et d'autres non et des ajustements avec des barrières ou des potelets ont été réalisés. Par ailleurs un accompagnement visuel a été organisé avec l'aide d'un designer pour marquer l'identité de ces nouvelles rues avec de chaque côté un espace pour dissuader les voitures et la préfiguration d'un espace ludique et du mobilier ludique. Le caractère blanc c'est pour le côté page blanche des rues que les gens pouvaient s'approprier en mettant par exemple des couleurs, la sortie immédiate fait aussi l'objet d'un traitement, et du mobilier spécifique en dur est installé.

**Phase 2 2022** transformation physique avec une concertation pour une régulation des espaces sachant que certains fonctionnent et d'autres pas.

- **Volet technique** avec une réalisation de la métropole, les rues possèdent des réseaux et donc il convient de prendre en compte des contraintes techniques ou de passage qui souvent empêchent de transformer complètement la rue.
- **Volet usages** concertation avec les habitants et les parents d'élèves

Pour ensuite travailler sur la confrontation des deux volets.

Dans les aménagements des marqueurs resteront au niveau du mobilier, de la végétalisation. Il conviendra également d'intégrer une dimension temporelle au niveau de l'éclairage, mais aussi les usages privés par exemple les terrasses des commerces, ou encore une expression culturelle, la question étant de savoir comment se fera l'apprentissage de l'appropriation de cette extension de l'école que représente la rue avec un « savoir rouler » qui va intervenir. Dans la démarche place(s) aux enfants il y a l'aménagement de base mais aussi le potentiel d'urbanité qui sera spécifique et variable selon les place(s).

### **Questions sur la première séquence**

#### **Mme Gourvellec Métropole de Bordeaux**

Partant de 66 écoles quels critères avez-vous pris pour sélectionner 15 sites ? A Bordeaux nous avons les accès aux garages qui nous posent problème ou encore de ne pas créer des voies en impasse avec la question du demi-tour.

#### **Virginie Chirez**

La connaissance du terrain, un sens unique, une seule a été mise en impasse avec des garages, on est sur des petites rues, des rues résidentielles, rues sans trafic mais nous ne nous sommes pas interdits d'avoir des rues avec du trafic ce qui change c'est le dispositif de contrôle. Par contre on n'a pas retenu les voies avec TC ou qui ont un trafic important. On a plutôt choisi les sites les moins impactants au regard du plan de circulation mais dans la phase deux on va aller plus loin sur ce plan

#### **Mme Gourvellec Métropole de Bordeaux**

Concrètement existe-t-il un système de convention qui permet aux gens d'accéder ?

#### **Virginie Chirez**

Il s'agit d'une voie piétonne, il y a un arrêté par rue, avec des ayants droit et des demandes d'autorisation. Quand il y a une barrière des clefs sont délivrées

#### **Lionel Faure Métropole de Grenoble**

Une aire piétonne au sens du code de la route avec des configurations d'usage et des contextes d'aires piétonnes différents. Il n'y a pas de spécificité particulière ou de statut identifiable c'est comme la rue piétonne classique.

#### **Question Vincent Chas Rue de l'avenir**

Y-a-t-il eu des riverains ou usagers mécontents ?

#### **Gilles Namur Adjoint au maire de Grenoble**

Oui évidemment cela dépend des rues. Les parents d'élèves ont bien accueilli l'initiative sauf quelques parents qui accompagnaient leurs enfants en voiture. On a eu des difficultés avec quelques riverains qui ne comprenaient pas, ainsi avec un artisan qui se plaignait qu'on diminuait les possibilités de livraison et qui a attaqué notre arrêté devant le tribunal administratif. Dans certains cas on a modifié nos arrêtés. Se sont plutôt manifestés ceux qui se plaignaient et non ceux qui attendaient que l'on aille plus loin. Certains parents d'élèves ont demandé que l'on ferme vraiment les rues pour sécuriser le nouvel espace. Pour chaque rue on convoque les habitants ou les parents en leur demandant ce qu'ils veulent faire de cette rue. Les réunions de concertation viennent de démarrer pour organiser les aménagements.

## **2/ Impact de la piétonnisation « Place(s) aux enfants » sur la circulation**

### **Virginie Chirez Ville de Grenoble**

Sur ce volet de la question du transit et du lien avec le quartier on peut évoquer le cas de la Rue Guy de Maupassant qui est une rue périurbaine dans le quartier Beauvert. Beaucoup de parents venaient en voiture avec de nombreuses incivilités (stationnement sauvage) et le fait de fermer a déplacé le pb car au sein de ce groupe il reste des voitures qui circulent dans la rue piétonne et donc les enfants ne peuvent pas jouer.

On a donc lancé un grand dispositif de concertation mais, en réalité, on ne peut pas avancer sur les questions d'aménagements ou de transformation d'espaces si la question de la sécurité n'est pas purgée.

Première réunion stratégique : on a entendu vos remontées d'information, il y a des choses qui ne fonctionnent pas et il convient d'examiner la situation ensemble. Il y a eu un bon accueil et un dialogue avec des explications techniques. Un dispositif a été mis en place mais le transit continue avec des enjeux d'apaisement. Se posait en particulier la continuité piétonne aussi un diagnostic sur la circulation a-t-il été réalisé avec une proposition de changer le sens de circulation et un travail sur la reprise du carrefour pour éviter le transit non seulement pour l'école mais aussi pour le quartier qui possède deux voiries très importantes avec des scénarios différents et des modalités travaillées en atelier avec les habitants.

Une seconde réunion se tiendra pour finaliser les choix qui seront effectués et permettront de réussir un projet commun. Cela peut aussi être une modification du périmètre du projet.

### **Questions**

#### **Laurence Picado Rue de l'avenir**

Quelle était la situation pour l'artisan dont vous avez parlé ?

Artisan a un local dans la rue et reçoit des livraisons. C'est plutôt une opposition à la restriction de sa liberté.

Y-a-t-il une gestion particulière pour la tournée des éboueurs ?

### **Virginie Chirez Ville de Grenoble**

Effectivement sont concernés différents services et parfois il y a une difficulté avec le service exploitation qui possède une logique d'optimisation de trajets et même si un travail en amont est réalité on constate que les véhicules passent dans les rues destinées à devenir des places aux enfants. Dans certains cas se pose la question du transfert des bacs pour fermer la rue.

C'est d'ailleurs aussi vrai pour les pompiers. De même dans le rapport aux écoles pour les personnes qui font le ménage, qui ont leurs habitudes la phase préparatoire prend du temps et il faut accompagner le processus

C'est donc une adaptation au cas par cas avec la Métropole et on se pose la question : comment faire au mieux ? De Mai à Septembre 21 et de Septembre 21 à Novembre 21 un service après-vente énorme avec les écoles a été nécessaire : par exemple pour les arrêts de bus scolaires : déplacement de place de stationnement PMR, de places de livraison. Au-delà de la rue à l'abord de l'école, c'est aussi l'impact des plans de circulation de quartier pour certains trajets (poubelles, pompiers, bus scolaires) qu'il conviendra d'examiner avec la Métropole.

La validation du projet que l'on vient d'examiner n'est pas encore intervenue.

### **Lionel Faure Grenoble Métropole**

Pour la métropole j'interviens lors de la phase amont et en phase études et la métropole soutient ces projets et je travaille d'ailleurs sur d'autres projets de piétonisation dans d'autres communes de la métropole mais l'initiative de ces rues piétonnisées reste à la commune car c'est du local. Sur les problématiques de contraintes et d'exploitation il faut effectivement embarquer le plus de monde possible car des adaptations importantes doivent être réalisées par différents personnels. Ainsi pour les enseignants la suppression de stationnement. En fait tous les projets de changement restent difficiles à appréhender comme objet technique pour les personnels de la voirie la gouvernance des projets et de cette idée est variable selon les écoles et on doit être des facilitateurs dans la conduite du projet, d'un changement qui peut être vécu par certains comme brutal, en matière de privation de liberté si on considère que l'espace public doit être accessible à tous et pourquoi on me contraindrait de ne pas garer ma voiture près de chez moi. Pour les collègues l'objet technique rue piétonne reste peu appréhendé

Quand on passe à l'action ça frotte... et c'est énormément d'énergie.

### **Laurence Picado**

Est-il prévu d'organiser une fête pour inaugurer la place(s) aux enfants une rue aux enfants pour qu'il puisse y avoir un débat ?

On l'a envisagé mais dans cette première phase on attend de voir comment les choses évoluent et il y a déjà des initiatives d'habitants, faire un café dans la rue. Il faut donner à voir, des fêtes ont lieu dans des sites qui ont été piétonnisés.

### **Virginie Chirez**

On est une petite équipe à la ville sur ce projet et on n'a pas eu le temps de travailler dans le détail et dans l'animation. On essaye d'embarquer d'autres services, d'autres directions, ville ou métropole, mais ce n'est pas évident.

### **3/ Concertation**

#### **Virginie Chirez**

Dans la première phase il n'y a pas eu de concertation. On avait toutefois quelques sites pilotes dans lesquels on avait fait de la concertation et on les a réintégrés.

Pour les 12 sites : 1° Réunion **stratégique** en amont pour entendre les remontées quand il y a des dysfonctionnements (Guy de Maupassant )

1 à 3 réunions

2°/ Rues où cela marche bien : on peut aborder une projection des souhaits quels sont les usages souhaités ?

En parallèle on a un travail technique  
Puis une troisième réunion où l'on croise la/les réunion(s) de concertation et l'aspect technique  
Il y a aussi pour chaque rue un atelier avec les enfants sur le temps scolaire ou en dehors.

Le message que l'on souhaite passer c'est de nouveaux espaces au cœur des quartiers qui appartiennent aux habitants

Il existe des outils et des initiatives pour des appropriations et aménagements temporaire de l'espace public.

<https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2022/04/LivretGrenobleEspacePublicCitoyennete.pdf>

Il y a aussi le budget participatif et des appels à projet dans le domaine culturel pour des projets de rue avec de la danse, une oeuvre d'art. Par ailleurs des idées sont avancées pour pouvoir à l'aide de barrière et la remise de clef à l'école pour gérer

### **Question Denis Moreau**

Est-ce que la convention de collaborateur occasionnel a été utilisée pour les bénévoles qui sont mobilisés par les fermetures de rues aux abords d'école ?

### **Virginie Chirez**

Seuls les ASVP et les agents municipaux peuvent empêcher quelqu'un de circuler et nous n'avons pas voulu aller plus loin. Nous avons mis en place des médiateurs avec des dépliants pour expliquer ce dont il s'agissait.

**Gilles Namur** C'est une difficulté de mettre à contribution des parents pour remplir une fonction limitant la circulation.

### **Jean Pierre Fèvre**

Pour mettre en place de tels aménagements Avez-vous été sollicité par les parents ?  
L'initiative est-elle venu de vous ?

### **Gilles Namur**

Un peu des deux. Sur plusieurs écoles il y avait des demandes de sécurisation, trottoirs trop étroits, voitures qui roulaient trop vite, stationnement à l'arrache et la question est devenu politique. Rencontre entre la demande de sécurisation des écoles de la part des parents et de la volonté de la ville de favoriser un apaisement global des quartiers et un développement des modes actifs en réduisant la part de la voiture.

### **B Présentation du document de travail de Jean Pierre Fèvre**

Le document traite strictement des abords de l'école. Dans 4 villes nous avons été sur le terrain pour étudier 36 écoles et à partir de guides nous avons rempli une grille.

Quels sont les conditions pour que la situation s'améliorent ?

- Ecole demandeuse
- Rues résidentielles
- Transit ou pas
- Vitesse
- Report de trafic
- TC
- Parking

Un article dans localtis donnait un schéma pour améliorer la situation  
On s'est attaché aux écoles qui posaient question et nous avons fait un tri.

Tableau à deux dimensions :

- Aménagements ou pas
- aux abords d'une rue avec beaucoup de circulation

Le tableau permet de classer les écoles et d'envisager des actions à mener en fonction de ce diagnostic.

Le document sera diffusé et un groupe de travail pourrait se constituer pour poursuivre la réflexion. Laurence propose de cartographier le travail.

### **C Présentation de la visite de terrain à Lille et Gand Programme en annexe**

#### **Prochaine réunion**

**Un Framadate sera envoyé pour fixer une date pour la prochaine réunion du groupe de travail**