



Belgisch **Wegen**congres  
Congrès belge de la **Route**

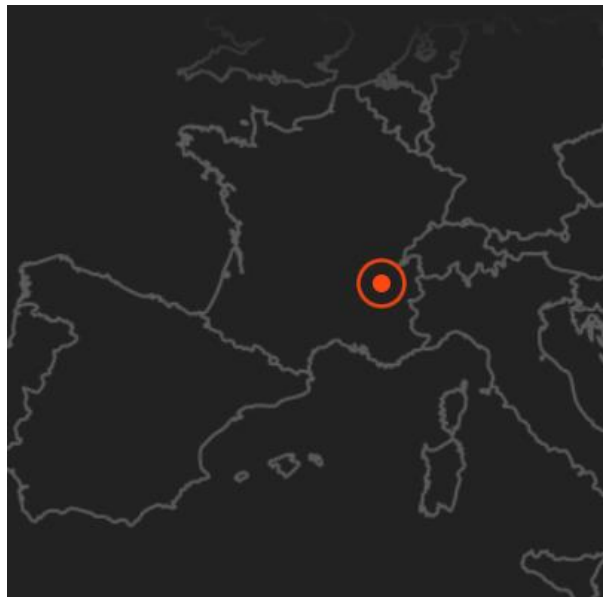
LEUVEN • 4-7.04.2022

## L'apaisement de La Métropole de Grenoble depuis 2016 et son évaluation

Lionel FAURE – Expert modes actifs – espaces publics



# Grenoble Alpes Métropole



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



# Un Plan de Mobilité orienté vers les modes actifs et le partage de l'espace public



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



## Guide Métropolitain des espaces publics

- conforter
- co-construire
- expérimenter
- simplifier



## Plan Vélo







Belgisch **Wegencongres**  
Congrès belge de la **Route**

LEUVEN • 4-7.04.2022





Une initiative pour mieux partager l'espace public

**BIENVENUE  
DANS UNE  
MÉTROPOLE  
APAIÉE**

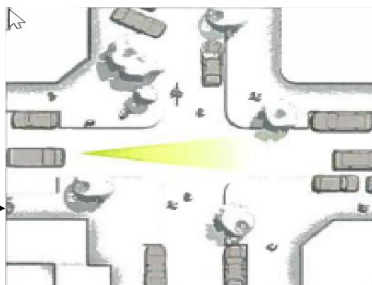
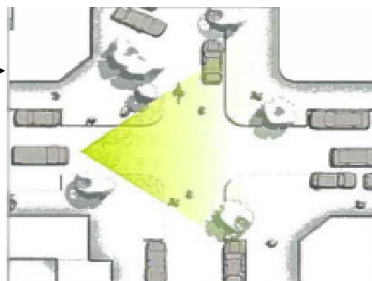
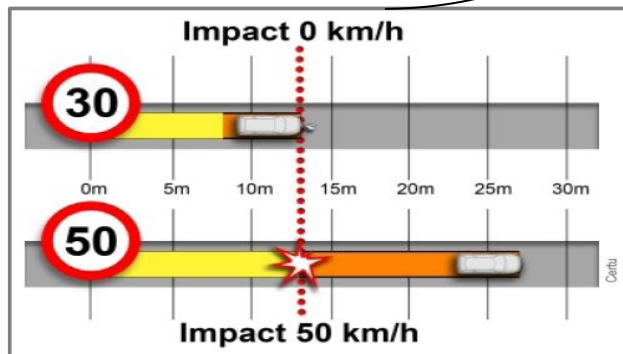
POUR PARTAGER LA ROUTE,  
TRAVERSER LA RUE  
EN TOUTE CONFIANCE,  
MIEUX CIRCULER À VÉLO,  
FACILITER TOUS  
LES DÉPLACEMENTS,  
ALLER À L'ÉCOLE  
TRANQUILLEMENT.



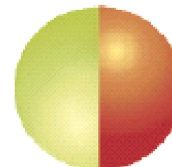




# Une démarche en faveur des piétons



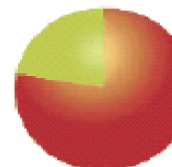
Vie locale



Circulation



Vie locale



Circulation

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



- Dépose des panneaux à l'intérieur des agglomérations
- Rappel des vitesses réglementaires par marquage





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

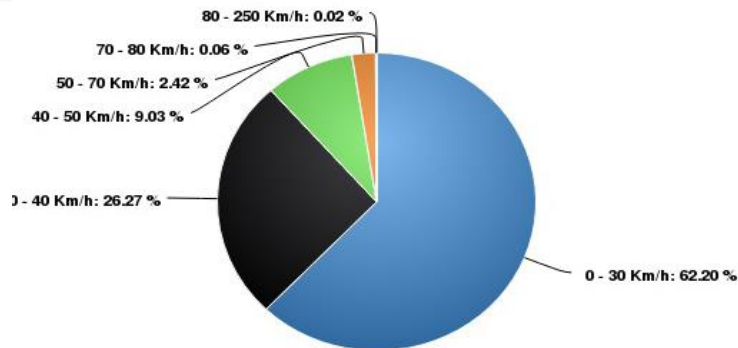




Belgisch **Wegen**congres  
Congrès belge de la **Route**

LEUVEN • 4-7.04.2022

<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



## 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 police est 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 définir 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 zones de bords, la vitesse est maintenant limitée à 30 km/h. Cependant, cette nouvelle règle n'est pas toujours respectée.

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

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 définitive moins de place à la voiture que l'on peut mieux accueillir l'usager qui a quitté le volant.

Au travers de ce guide, la Métropole s'est donnée des cibles concrètes 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...).



Grenoble

### CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

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

En synergie avec les fiches PIÉTONS N°01, VÉLOS N°02, NOUVEAUX RÉFLEXES N°03

### N°03

## 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 (postels, 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 œuvre progressive d'aménagements adaptés au cours des années à venir : sécurisation, aménagement en faveur des piétons et des cyclistes, aménagement du cadre de vie, végétalisation, création de zones de rencontre, piétonisation... »

(Portrait de la délimitation-cadre n°55 relative aux espaces publics et à la voirie du 3 février 2017)

Le territoire de la Métropole comprend 2 252 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.

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.



### CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

- Clarifier le cadre d'action pour favoriser l'autonomie et l'efficacité des techniciens de terrain
- Harmoniser les pratiques d'intervention sur l'espace public : les quatre étapes de l'aménagement métropolitain

- Conception simple et lisible
- Pédagogie et communication
- Prévention pour sensibiliser avant la sanction
- Aménagement plus raisonné de l'espace public : mobilier et marquage

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>

## 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'arrêter.

Nous avons perdu l'habitude de marcher et pensons 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 [...] de marcher, en un défilé de d'anciennes jambes, on se débarrasse de celles fatiguées et on se donne du change ».

L'aménagement doit donc avoir de l'ambition : donner du plaisir de marche en créant des espaces confortables, sécurisés et agréables, où il est possible de s'arrêter et de se délasser, où on peut combiner de temps à autre la marche pour accéder rapidement à certains points de destination, 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<sup>e</sup> 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.

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...

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'un poussette...), l'esprit (faire attention et décider en permanence les feux, les véhicules, les obstacles, le surgissement de cyclistes ou de milliers sur le trottoir...).

Le piéton a donc besoin de cheminements confortables et sûrs, mais aussi d'informations pour s'orienter, ou encore de bancs pour se reposer (notamment les personnes âgées) et d'arbres pour s'abriter du soleil ou du froid. Ponctuellement, contrairement à ce que l'on imagine, les 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.



Grenoble

### CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

- Identifier votre projet dans le réseau piéton
- Favoriser la marche pour tous
  - Un cheminement efficace
  - Un cheminement agréable
  - Un cheminement sécurisé

En synergie avec les fiches VILLE À 30 N°04, LONGUES N°05, FONCTIONNEL N°06, NATURE N°07, TC N°08

# Aménagements



Zone de rencontre



Vélorue



Plan de circulation anti-transit





Traversées piétonnes suggérées



Stations bus apaisées



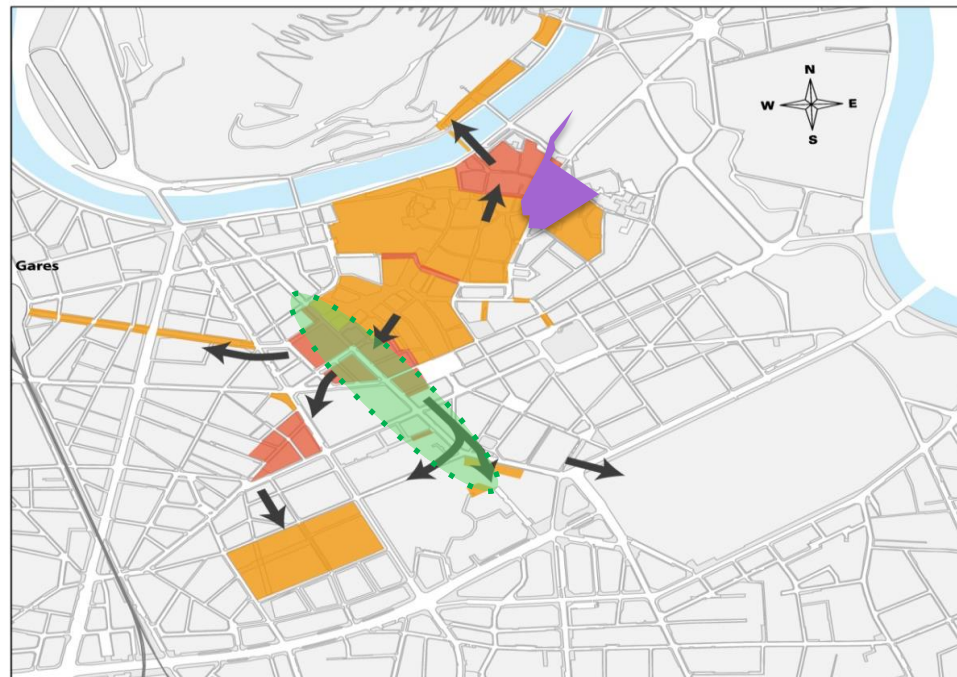
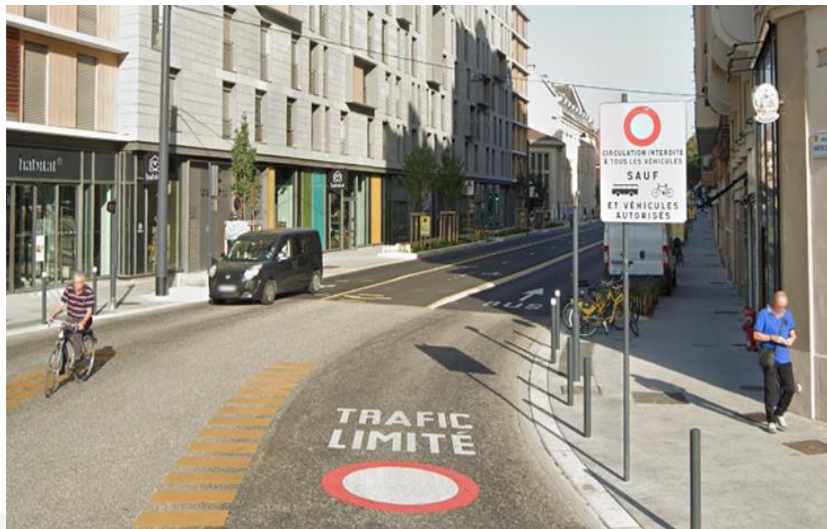
Mini-giratoire



# De nombreuses expérimentations



# 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 (>3500m<sup>2</sup>)
- Mobiliers, jeux, perméabilisation





# Un réseau express vélo qui transforme l'espace public



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





## ÉVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES

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

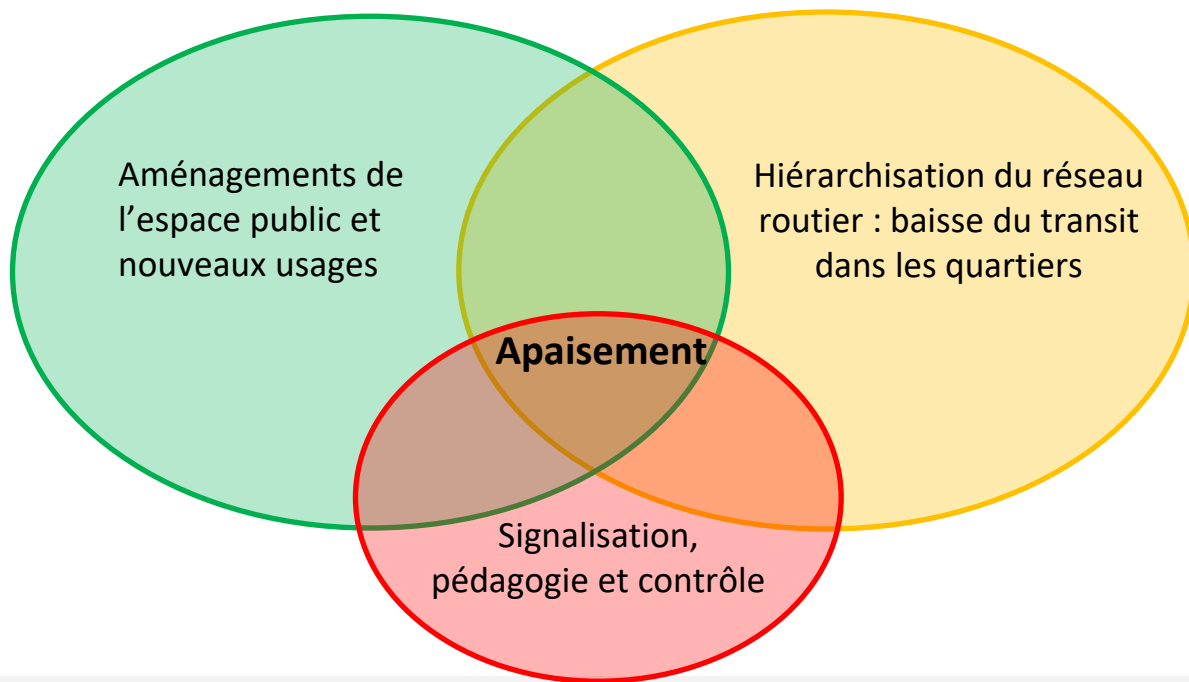


### Entre 2016 et 2019 :

- 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



# Les points nécessitant une meilleure prise en compte



- Poursuivre la mise en cohérence des aménagements : priorité à droite, aménagements des entrées de villes/villages, îlots piétons
- S'éloigner encore d'avantage du langage routier
- Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier urbain
- 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 automatiséation des contrôles ?

# Des indicateurs de mobilité très encourageants



## Entre 2010 et 2020 :

- **+ 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)**
- Seulement 23% des déplacements des grenoblois sont réalisés en voiture

**Mais encore 60% des trajets de 1 à 5 km sont effectués en voiture !**



Belgisch **Wegencongres**  
Congrès belge de la **Route**  
LEUVEN • 4-7.04.2022

# Bonnes pratiques







Belgisch **Wegen**congres  
Congrès belge de la **Route**

LEUVEN • 4-7.04.2022





## UNE ORGANISATION



**ABR**

Association  
Belge de la Route



AGENTSCHAP  
**WEGEN & VERKEER**

## AVEC LE SOUTIEN DE



Centre de  
recherches routières



**BRUXELLES MOBILITÉ**  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES




**FBEV**  
Fédération Belge des Entrepreneurs de Travaux de Voirie asbl

# Merci de votre attention !



## Contact

 Lionel FAURE

 Tel : +33 6 37 60 35 31

 [Lionel.faure@lametro.fr](mailto:Lionel.faure@lametro.fr)

