



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

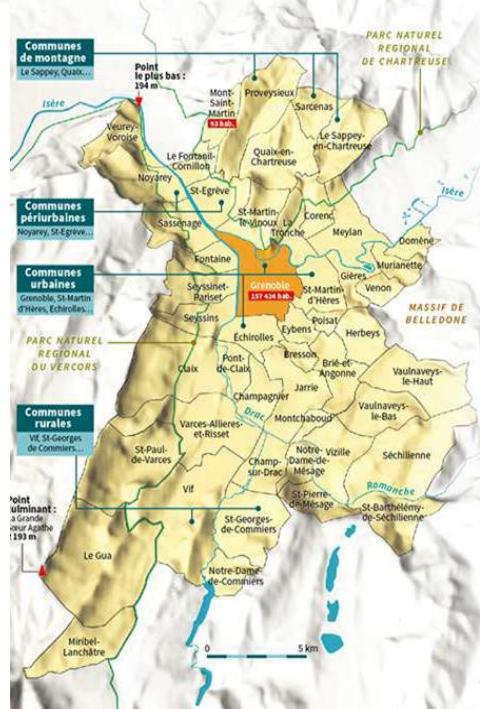
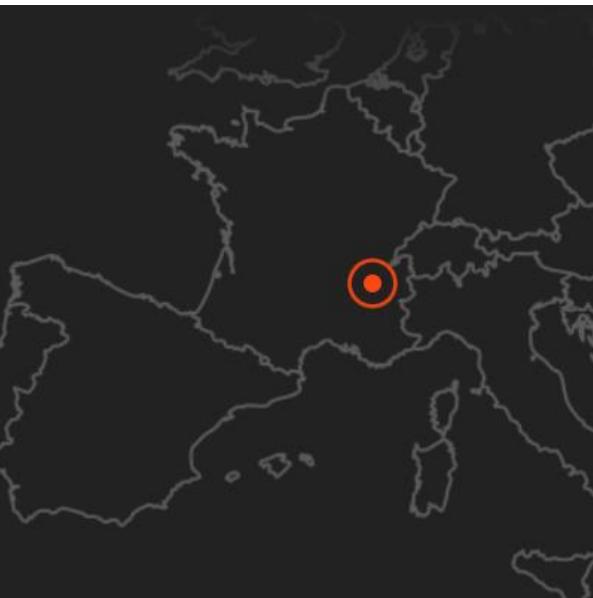
LEUVEN · 4-7.04.2022

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^{er} 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

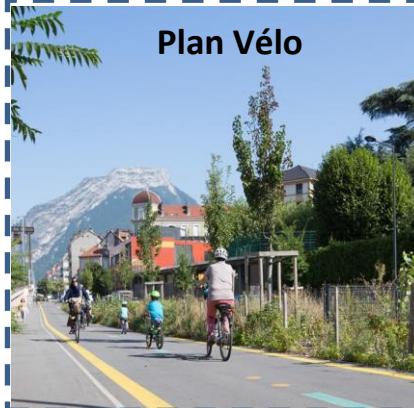


- Généralisation du 30 km/h en agglomération
- Apaisement
 - par le développement des usages
 - Par des aménagements incitatifs et qualitatifs
- Plans de circulation / Rues-écoles



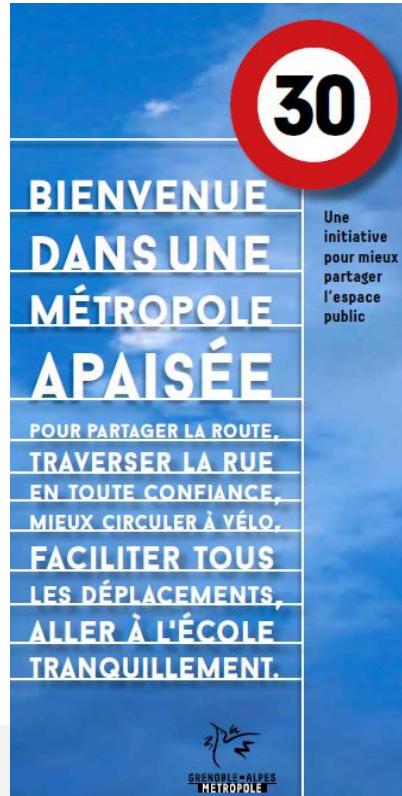
Guide Métropolitain des espaces publics

- conforter
- co-construire
- expérimenter
- simplifier

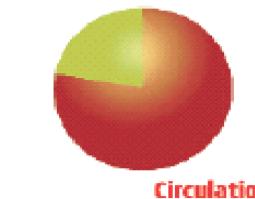
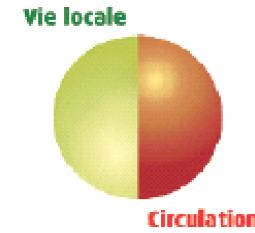
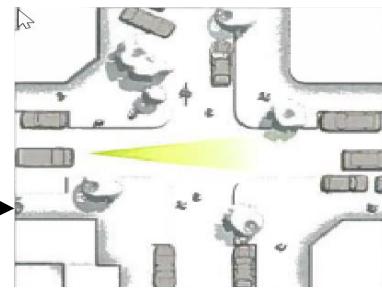
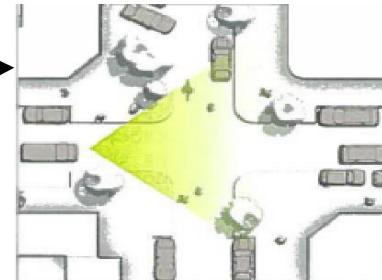
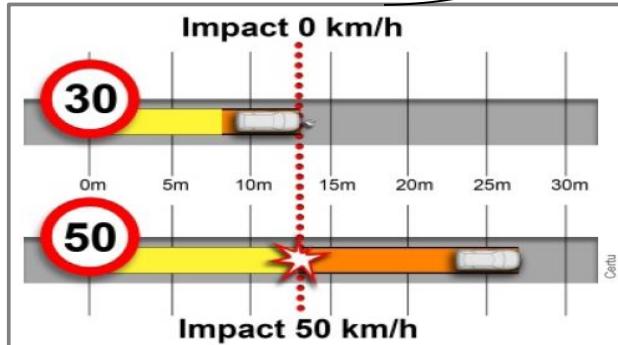


Plan Vélo





Une démarche en faveur des piétons



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



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

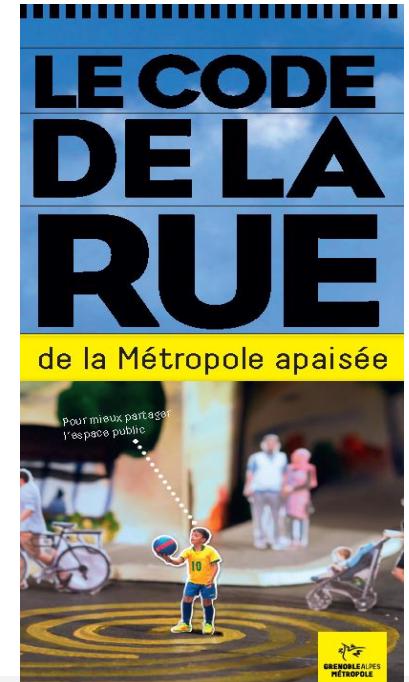
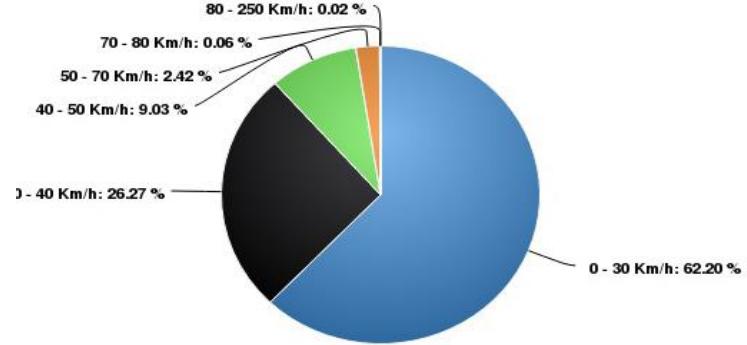




- Généralisation des double sens cyclables
- Création de zones de rencontre
- Mise en cohérence des aménagements : suppression de feux, priorité à droite, marquages innovants...



<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



L'essentiel

Dans la métropole 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 maintenir la circulation ;

• l'ambiance locale donne la priorité aux piétons, aux vélos et à la vie locale. L'aménagement de la circulation permet aux usagers de se déplacer sereinement, de donner des modes de transport, donc envie aux conducteurs d'avoir un comportement adapté et de respecter la limitation 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 berge, la vitesse est maintenant limitée à 30 km/h. Cependant, cette nouvelle règle n'est pas toujours respectée.

Comment inverser le sentiment d'angoisse et donner envie aux conducteurs de lever le pied sans minimiser la verbalisation, ni démultiplier les obstacles et les protections qui gênent les usagers les plus vulnérables, consentant de l'espace public et impactant les budgets ?



CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

I. 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 : voir à 30 km/h à faible trafic

2) La rue de transit : voir à 30 km/h à fort trafic

III. Passer de la théorie à la ré

1) Limiter l'aménagement, car il ne résout pas tout

2) Les outils pour se soustraire au caractère restrictif

IV. Connaitre les règles élémentaires du code de la route

En synergie avec les fiches PIÉTONS N°01, VÉLOS N°02, NOUVEAUX RÉFLEXES N°16

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'ambiance locale 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.

• des petits ajustements et un accompagnement pédagogique sur site peuvent résoudre les éventuels dysfonctionnements ;

• le rappel de la règle, voire la « sanction », peuvent être nécessaire en cas de non-respect récurrent ;

• le mobilier de contention (potelet, barrière...) et de régulation (feux, talonneteurs) 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.

« Pour l'aménagement de l'espace public, pour aider direct de l'action, la Métropole souhaite à nouveau 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, amélioration du cadre de vie, décentralisation, création de zones de rencontre, pénétration... »
(extrait de la délibération-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 dans 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'efficience 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 lisible
 - 2) Pédagogie et communication
 - 3) Prévention pour sensibiliser avant la sanction
 - 4) 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 autorise toutes les libertés de mouvement dans l'espace public, y compris celle de se déplacer où on veut.

Nous avons pourtant l'habitude de marcher en pensant à tout ce que ce mode de déplacement est trop fatigant et trop long. Mais comme le dit le philosophe Frédéric Doss : « la marche permet aussi de se réinventer [...] En marchant, on se débarrasse d'anciennes fatigues, on se défait de rôles fatigants et on se donne du champ ».

L'aménagement doit donner envie de marcher en pensant à tout ce que ce mode de déplacement est trop fatigant et trop long. L'aménagement doit donner envie de marcher en pensant à tout ce que ce mode de déplacement est trop fatigant et trop long.

La marche répond pleinement aux enjeux du XII^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 économiquement supportable, de lutter contre le bouleversement climatique et d'atteindre 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 de bourg rural, un quartier dense urbain, une zone commerciale, le long d'une rue, d'un boulevard...



CETTE FICHE VOUS SERA UTILE POUR

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

En synergie avec les fiches VILLE À 30 N°04, USAGES N°07, FONCTIONNEL N°08, NATURE N°10, TC N°03

Aménagements



Zone de rencontre



Vélorue



Plan de circulation anti-transit



Traversées piétonnes suggérées



Stations bus apaisées

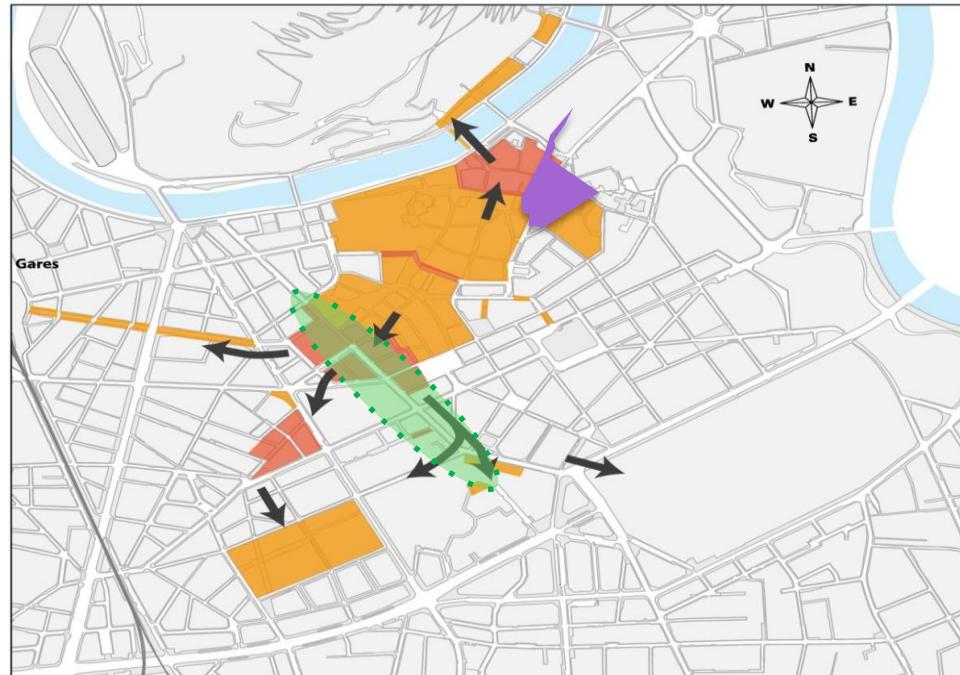


Mini-giratoire

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 ($>3500m^2$)
- 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



Evaluation de la généralisation du 30 km/h



ÉVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES

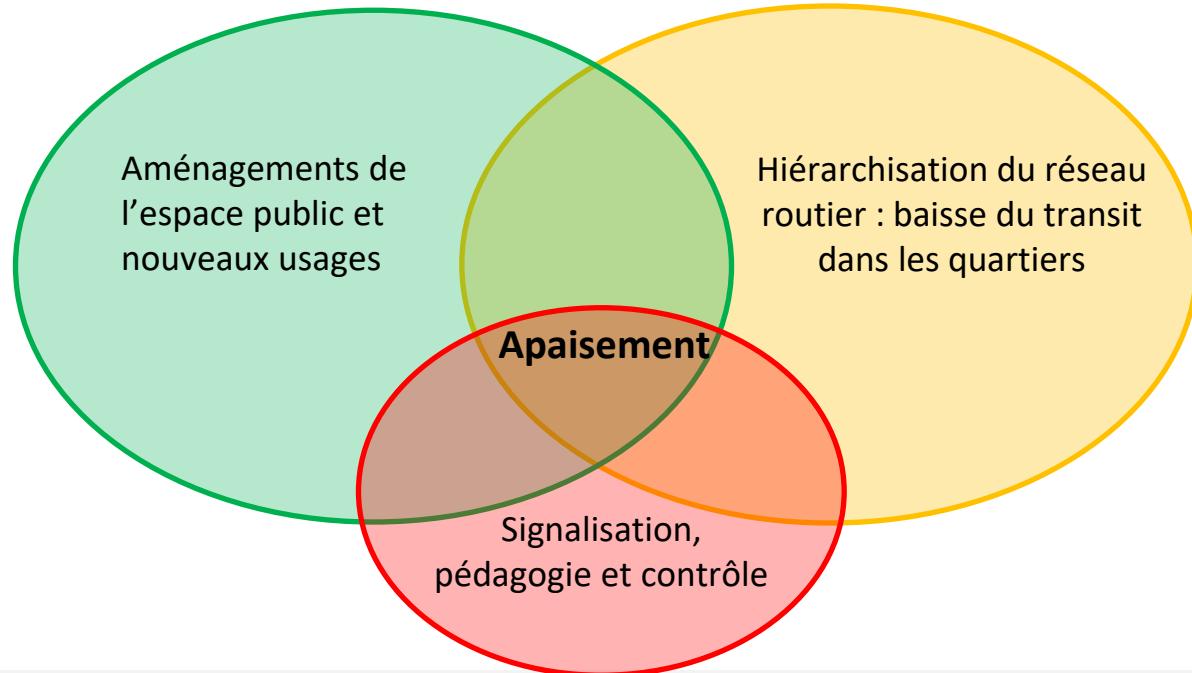
Grenoble-Alpes Métropole s'engage volontairement à évaluer ses politiques publiques pour les rendre plus efficaces.



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

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 automatisation 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 déplacement des grenoblois sont réalisés en voiture

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



Bonnes pratiques





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





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

 **Wallonie**
mobilité infrastructures
SPW



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

