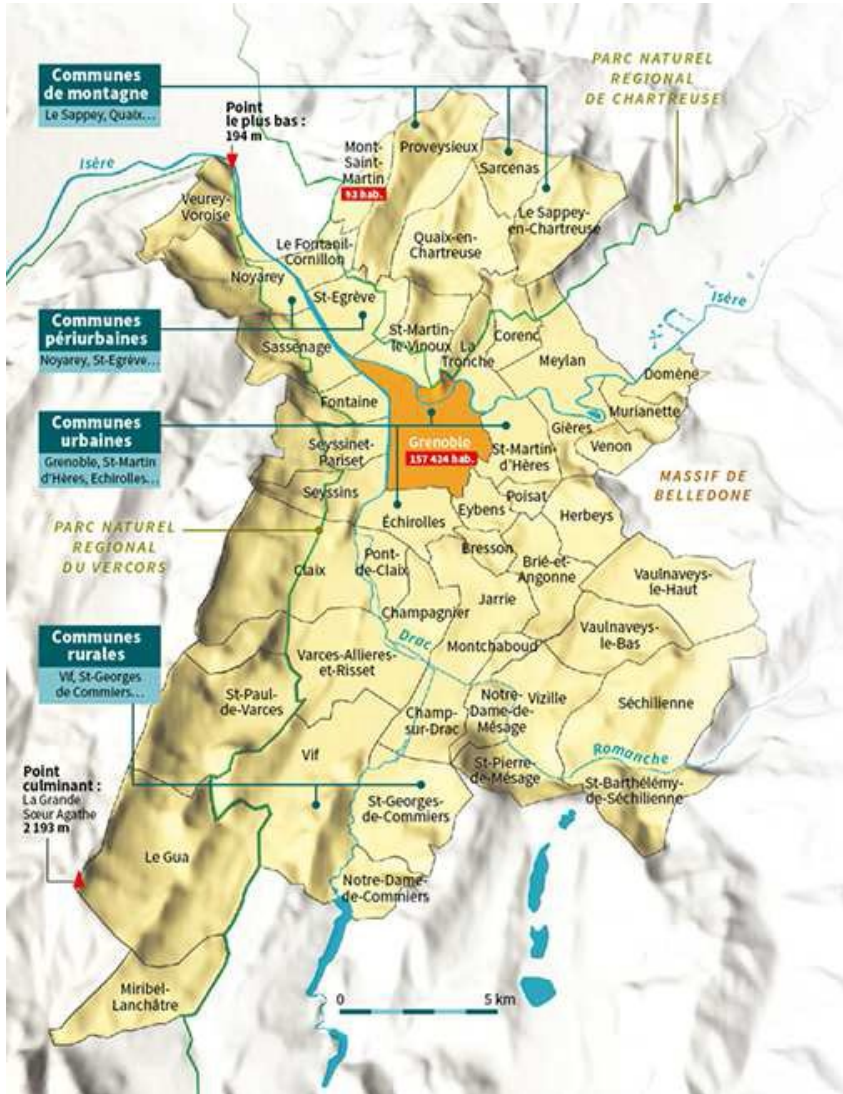


Métropole Apaisée et aménagement modes actifs

Lionel FAURE
GRENOBLE ALPES METROPOLE

Portrait de la Métropole grenobloise



450 000 habitants

49 communes dont 25 < 2500 habitants

Un mandat orienté sur les modes actifs, la qualité des espaces publics et la santé des habitants

Métropole depuis janvier 2015

Compétence Voiries et Espaces Publics

Une stratégie globale en faveur des modes actifs intégré au PDU

Métropole Apaisée

Une philosophie globale : faciliter l'intensité de la vie locale, développer et sécuriser l'usage des modes actifs, ... et des actions concrètes

- > Généralisation du 30 km/h en agglomération (pour 43 communes volontaires)
- > Aménagements en faveur de l'apaisement des vitesses et d'un meilleur partage de l'espace public
- > Stratégie globale de suppression de carrefour à feux

Partager l'espace public en faveur des mobilités actives et des transports en commun

Conforter les pôles de vie

Garantir la place de la nature et prendre soin de l'environnement

Cultiver la diversité du territoire

Faire mieux, avec moins

Guide Métropolitain des espaces publics et de la voirie

- co-construire
- expérimenter
- Apaiser par l'usage
- Simplifier

Plan Vélo, Plan piéton, sentiers de promenade métropolitains









- Aménagements (réseau magistral et secondaire)
- Services, communication, information

Projets « cœurs de ville - cœurs de métropole »

- Projets urbains
- Grosses opérations d'entretien et de rénovations des espaces publics et de la voirie

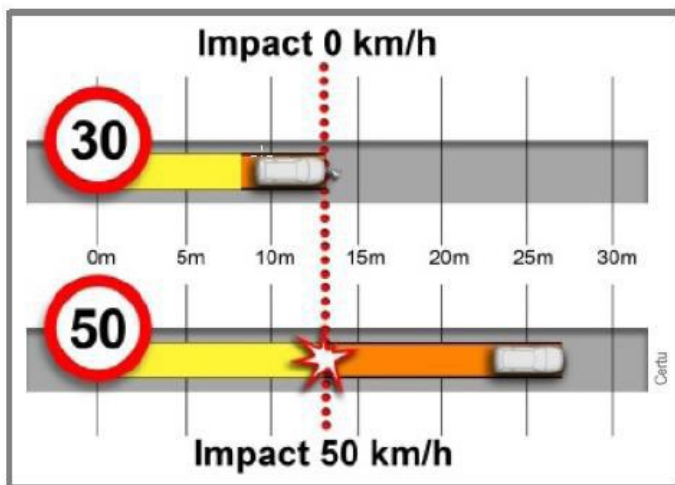


Une hiérarchisation des vitesses revisitée

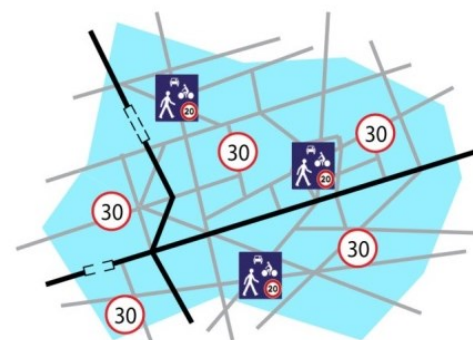
Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale / circulation	 vie locale	 vie locale	 vie locale	 circulation

ville30.org d'après CERTU

Dans les lieux de circulation apaisée la vie locale peut se développer, enfants qui jouent, habitants se déplaçant à pied dans leur quartier, petits commerces de proximité. Plus l'intensité de la circulation augmente, plus les échanges diminuent pour laisser place à des secteurs sans aménité et où les personnes préféreront se déplacer en voiture même pour des trajets courts.



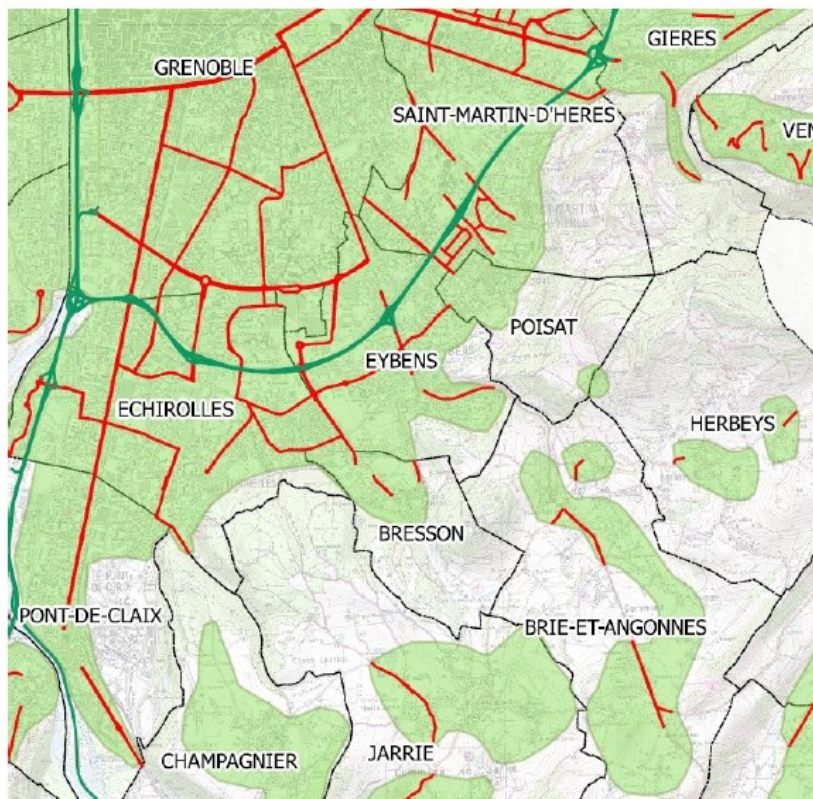
— Rue limitée à 50 km/h
 Ville à 30 ou en zone de rencontre



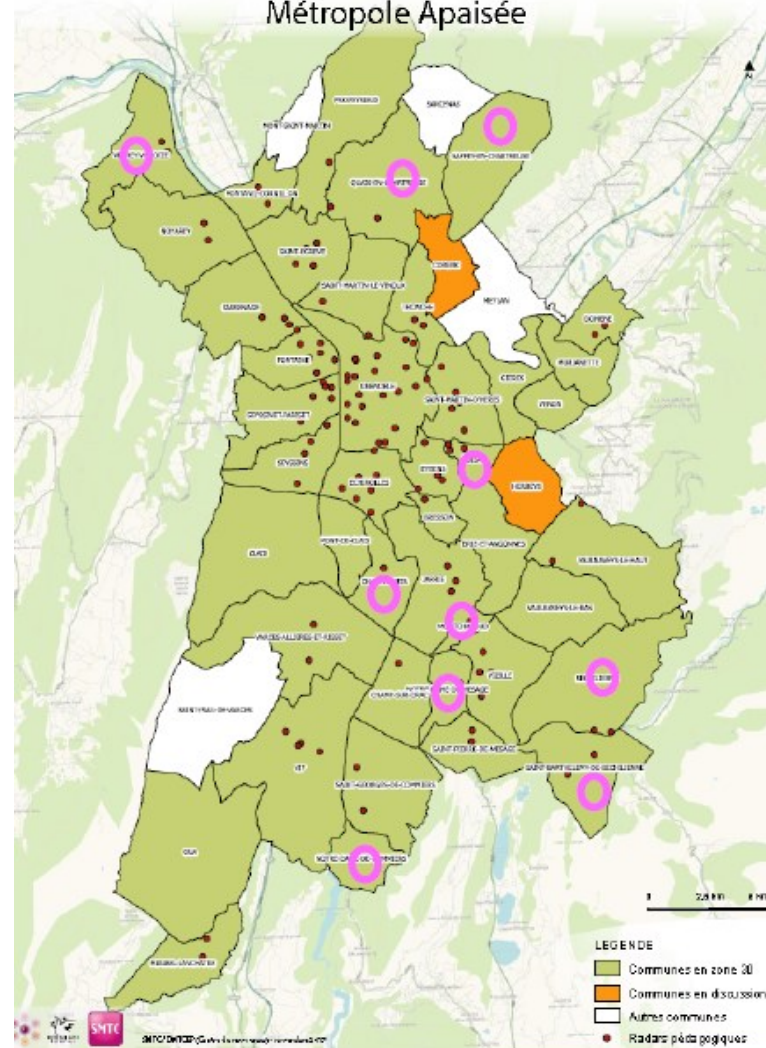
— Rue limitée à 50 km/h
 Ville à 30 ou en zone de rencontre

43 communes adhérentes

- 82% du linéaire en zone aggro < 30 km/h
- 10 communes intégralement en zone 30
- 95% des habitants



Communes intégrées au processus de Métropole Apaisée



Le 30 devient la règle, le 50 l'exception

- Création d'une zone 30 sur chaque zone agglomérée (décret de la loi relative à la transition énergétique du 22 juillet 2015)
- Marquage au sol de la limitation de vitesse sur les axes restant à 50 : *arrêté d'expérimentation publié au JO le 17/01/2016*
- Rappel du 30 km/h par simple marquage au sol à chaque transition ou intersection : *PAMA-arrêté du 23 septembre 2015*
- Suppression des tous les panneaux zone 30, 30 et 50 à l'intérieur de chaque commune



Progressivement :

- Généralisation des double sens cyclables
- Nombreuses zones de rencontre
- Rétablissement de la priorité à droite

Pédagogie et information

- Abécédaire
- Autocollants pour les véhicules publics

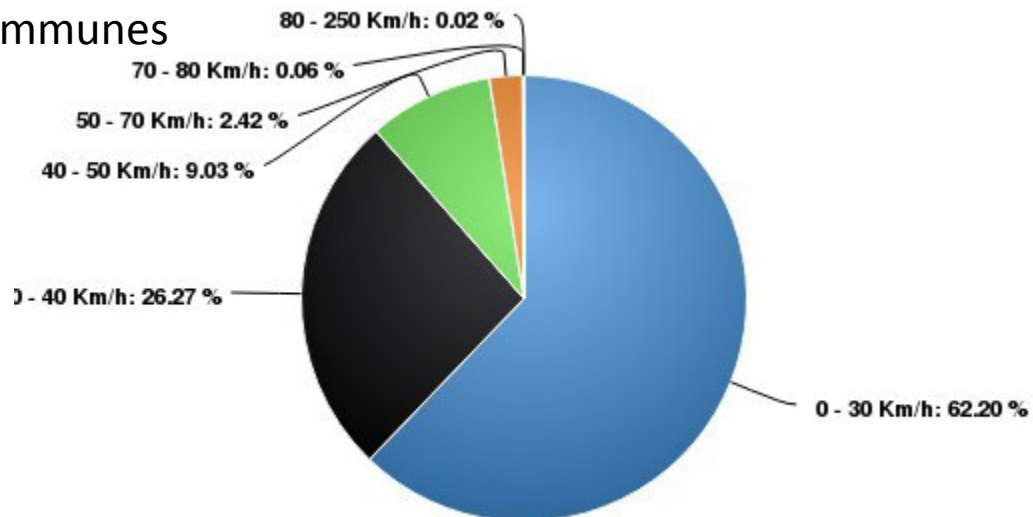


- « Code de la rue de la Métropole apaisée »
- 5 Cartes postales spécifiques « code de la rue »
- 5 petites vidéos (stop-motion)
- Campagne radio + réseaux sociaux



Des radars et totems pédagogiques

110 radars dans 35 communes



30 totems aux entrées de communes ou de la Métropole



Le guide des Espaces Publics et de la Voirie

N°04

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'usages 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'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 cœurs de bourg, 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 dédiant 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 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...).

Comment inverser 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, consommation de l'espace public et impactent 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 : 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 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 du code de la rue

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

Partager l'espace public en faveur des mobilités actives et des transports en commun



Conforter les pôles de vie



Garantir la place de la nature et prendre soin de l'environnement



Cultiver la diversité du territoire



Faire mieux, avec moins

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'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 nécessaire en cas de non-respect récurrent ;
- le mobilier de contention (potelet, barrière...) 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, aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, amélioration du cadre de vie, végétalisation, création de zones de rencontre, piétonisation... »
(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 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

- 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 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

Une nouvelle culture pour mieux partager l'espace public



Co-construire
Innover/Expérimenter
Simplifier/Responsabiliser
Déroger aux règles pour contribuer à les faire évoluer
Apaiser par l'usage : animer, libérer les piétons
Remettre les cyclistes sur la chaussée



Bonnes pratiques



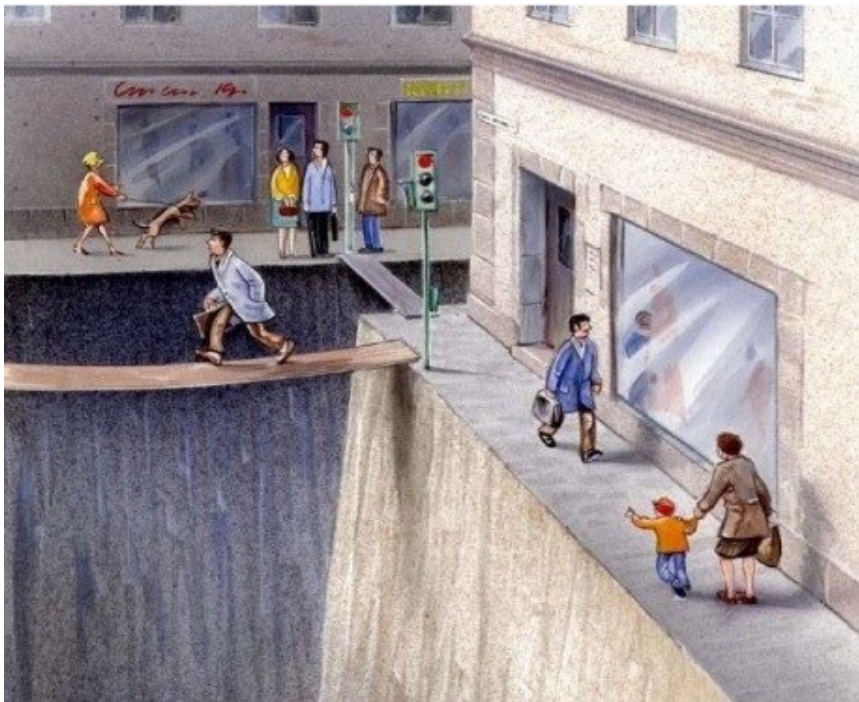
Sur voies de desserte



Suppression des carrefours à feux

Un double enjeu pour la Métropole :

- accompagner les changements de comportements dans une métropole apaisée au profit des modes actifs et des transports collectifs
- réduire les coûts d'investissements et de fonctionnement



Suppression des carrefours à feux

Des objectifs :

- Favoriser une traversée plus régulière et aisée des piétons
- Tout en contribuant à apaiser les vitesses sur de nombreux axes
- Accompagner les pratiques existantes des cyclistes
- Fluidifier le trafic en pointe, crédibiliser la circulation en heures creuses
- Réduire les nuisances liées à des comportements « nerveux » ou transgressifs des automobilistes (bruit, pollution...)

Une stratégie

- La réduction de vitesse induit des changements de comportements
- La gestion par feux de certains carrefours n'est plus indispensable
- Le recensement : axes 30, projets urbains, chronovélo, ...
 - Un diagnostic partagé
 - Une information large et pédagogique
 - Si besoin, des tests « objectifs »
 - Parfois des aménagements complémentaires



Une évaluation de la démarche encadrée par le CEREMA

A court-terme

- Une baisse limitée de la vitesse
- Un effet radar pédagogique non-négligeable
- Une bonne connaissance de la nouvelle règle par les usagers
- Mais un respect très variable selon les contextes

A moyen-terme

- Vers une acceptation et un respect progressif de la règle «en ville je roule à 30» ?
- Des mesures d'accompagnement complémentaires à mettre en place
 - Aménager autrement et assurer les transitions
 - Suppression des carrefours à feux
 - Retours localisés à 50 km/h dans certaines sections de rues
 - Contrôle-sanction progressif

→ Nouvelle étape d'évaluation à 3 ans, fin 2018

Politique cyclable : plan d'actions

- **Objectif 2020** : 12 % de part modale du vélo soit 220 000 déplacements par jour (équivalent au réseau tramway)
- 15% part des actifs grenoblois se rendant au travail à vélo
- 6500 : le nombre de Métrovélo en location (premier parc locatif de province)
- 320 km de pistes et bandes cyclables
- 75 % : le nombre de déplacements de 1 à 3 km encore effectués en voiture.
- 100% : généralisation en cours des doublesens cyclable

A - les aménagements de voirie qui visent à répondre au premier frein du développement de la pratique, à savoir le sentiment d'insécurité

B - le stationnement des cycles, pour lutter contre le vol de vélos

C - les services vélo (location, réparation, etc.),

D - l'incitation au changement de comportements pour convaincre le plus grand nombre



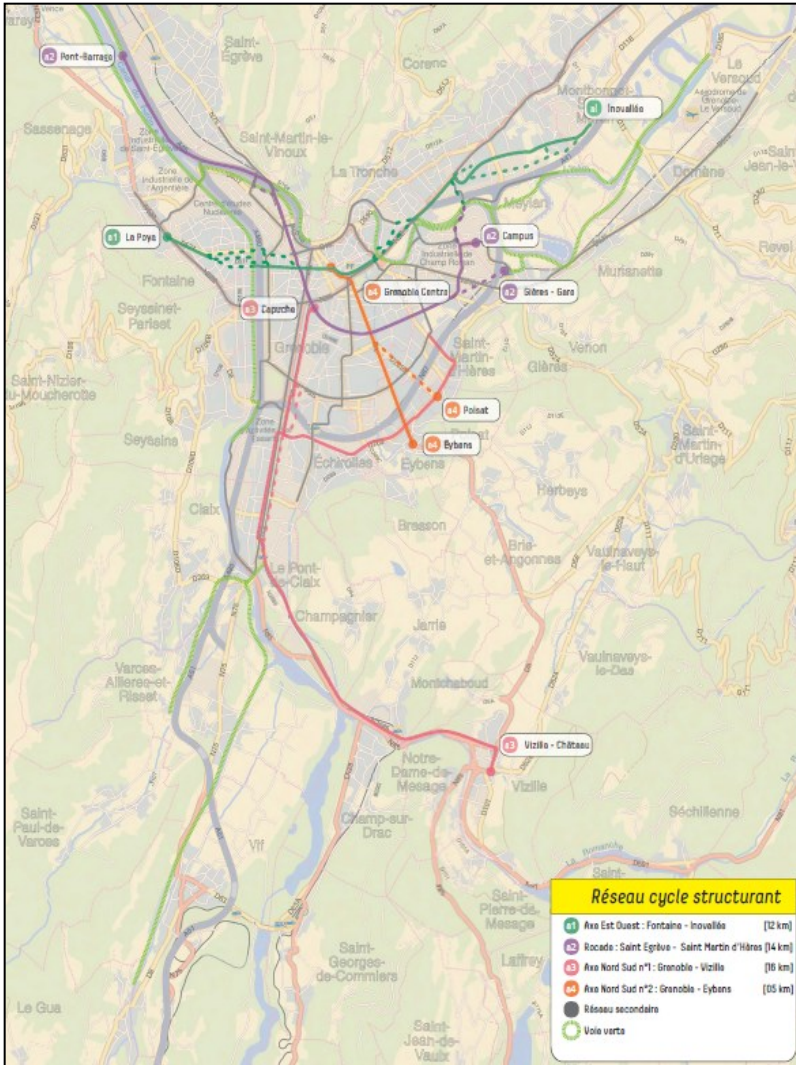
Le réseau CHRONOVELO

- Un réseau avec 4 axes pour 44km
- 10 M€ sur 2016-2020.



Principes d'aménagements

- Une identité et une lisibilité forte, pour accompagner l'utilisateur tout au long de son itinéraire
- Un confort accru, fluide et sans obstacles et des revêtements adaptés
- Une sécurité renforcée notamment au niveau du traitement des intersections
- Un gabarit généreux en urbain dense afin d'anticiper des flux en forte augmentation > 10 000 cyclistes/j.
- Une continuité du réseau, sans chicanes
- Des services mis à disposition pour se repérer, entretenir son vélo ou simplement faire une pause



4m souhaitable (3m mini)

Déclinaisons sur le terrain



Piste cyclable centrale en Zone à Trafic Limitée (fin 2019)

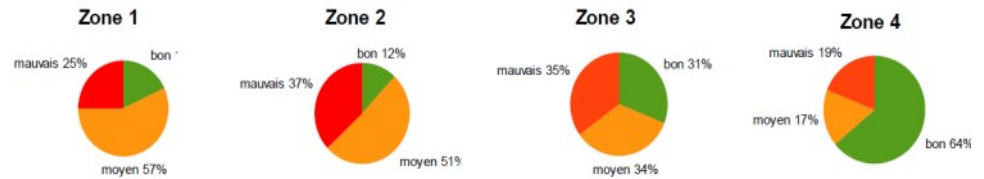


Un réseau secondaire maillant le territoire

- Schéma directeur annexé au PDU
 - Discontinuités et points noirs
 - Maillage Chronovélo
 - Opportunité : GER, travaux réseaux, aménagements TC...
 - 5 M€ sur 2016-2020
- Bandes élargies et pistes cyclables sur axe 50 et voies à fort trafic
 - Mixité par marquage sur voies de desserte
 - Chaucidous et vélorues à venir



Expérimentation avec les usagers

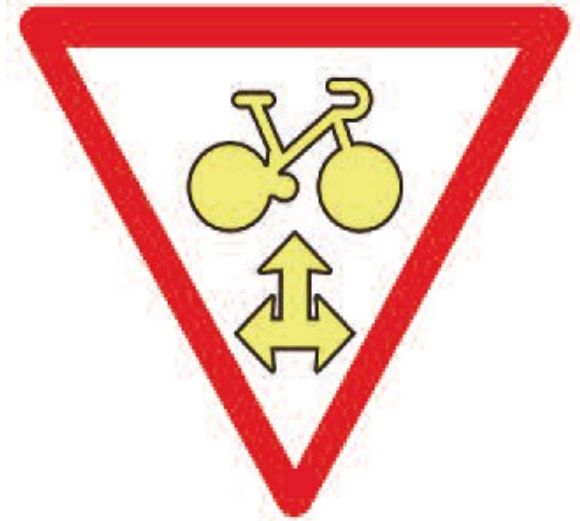


Autres principes d'aménagements



Merci de votre attention

Lionel FAURE
Grenoble Alpes Métropole
3, rue Malakoff 38031 Grenoble
0476595885 lionel.faure@lametro.fr



<https://www.lametro.fr/85-metropole-apaisee.htm>

<https://www.lametro.fr/49-je-circule-a-velo.htm>