



**GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE**

Colloque ORT Pays de Loire  
« Vitesse et Transports »

***METROPOLE APAISEE***  
***Pour un meilleur partage de  
l'espace public***

Nantes le 16 juin 2016



**BIENVENUE  
DANS UNE  
MÉTROPOLÉ  
APAISÉE**

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

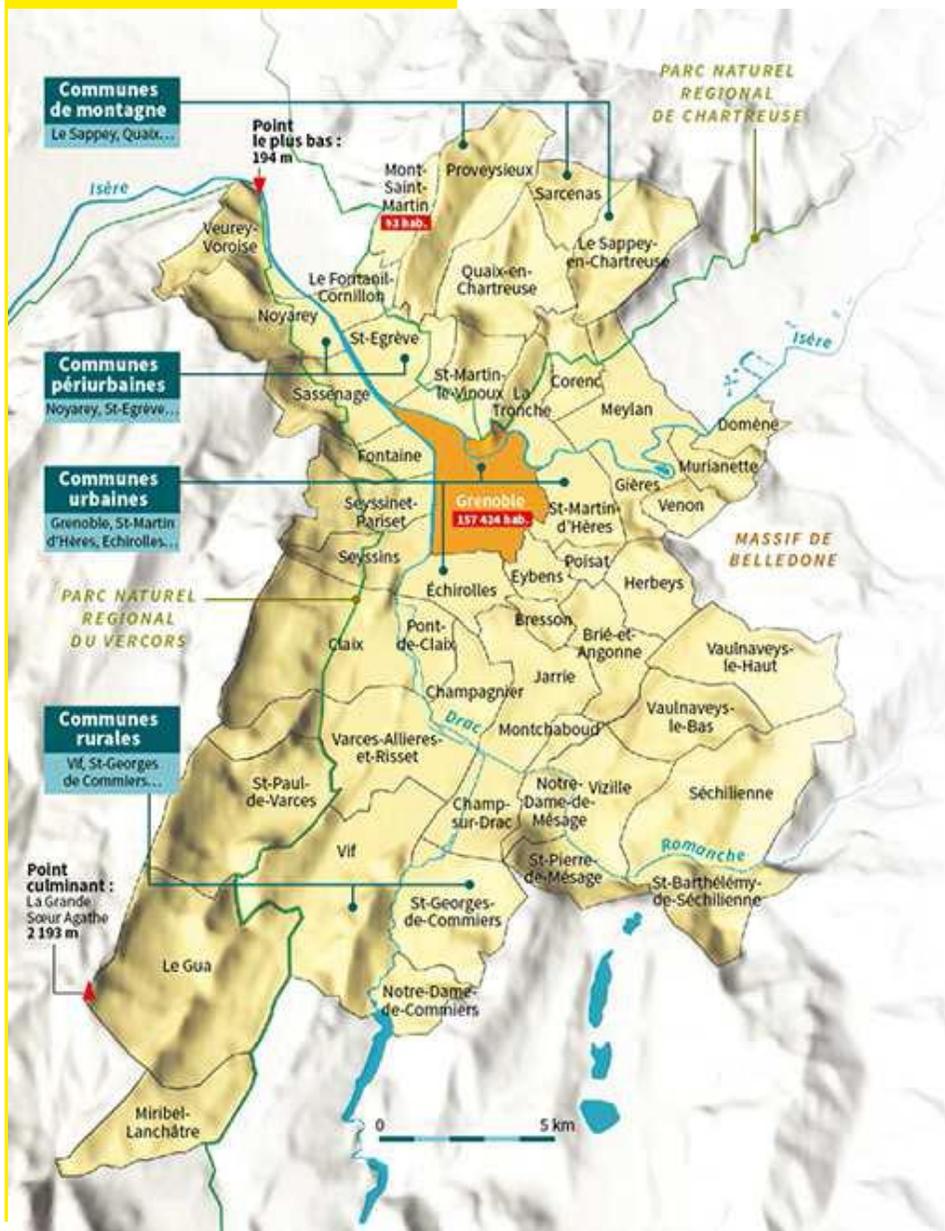
Une  
initiative  
pour mieux  
partager  
l'espace  
public



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
GRENOBLE-ALPES  
MÉTROPOLE



# La Métropole grenobloise



- 450 000 habitants
- 49 communes dont 25 < 2000 habitants
- Un mandat orienté sur les modes actifs, la qualité des espaces publics et la santé des habitants
- Métropole depuis janvier 2015



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
GRENOBLE-ALPES  
MÉTROPOLE

## GUIDE MÉTROPOLITAIN DES ESPACES PUBLICS ET DE LA VOIRIE



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

# Les projets Métropolitains



- Un ambitieux plan vélo (part modale X3 d'ici 2020)
- Le projet « Cœurs de villes, cœur de Métropole », pour dynamiser le centre-ville et reconquérir les centre-bourgs et centralités de périphérie
- Un plan de circulation associé
- Une politique de stationnement et un plan piéton à l'étude
- 5 lignes de tram et un réseau bus restructuré (6 lignes Chrono)
- La co-construction d'un guide des espaces publics et de la voirie.
  - Développement d'une culture partagée
  - Prise en compte systématique des modes actifs avec une approche tournée vers les usages (fluidité, sécurité, gestion des travaux)

## REPORT MODAL ET VILLE RESPIRABLE EN 2020





## Le démarche Métropole apaisée, c'est

- Un volet réglementaire : Ville et Villages à 30 km/h
- Un volet aménagement à travers la mise en œuvre d'un programme pluriannuel croisant :
  - **les objectifs urbains** : projets cœurs de villes, cœur de Métropole
  - **les objectifs multimodaux** (Plan Vélo, projets TC, plan piéton/accessibilité, plans de circulation...)
  - **les études issues d'une boîte à idées**  
« Métropole apaisée »



# Villes et villages à 30 km/h : contexte institutionnel

## PLAN D' ACTIONS NATIONAL POUR LES MOBILITES ACTIVES

(mars 2014 )

## Article 12 ter du projet de loi « transition énergétique »

Permettra de fixer une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code la route, pour tout ou partie des voies en agglomération

SCOT de la région grenobloise (décembre 2012) : « favoriser l'apaisement des vitesses de circulation des véhicules automobiles, le développement des zones 30, zones de rencontre ou tout autre dispositif assimilé... »

Printemps 2015 : sollicitation officielle des 49 communes sur les ambitions ou attentes en termes d'apaisement de la circulation, d'aménagement cyclable et de piétonisation

# Les objectifs de la démarche affirmés en septembre 2015

Conforter les « lieux de vie » (cœur de village, équipements, écoles, pôles d'échanges TC...) et revitaliser les commerces de proximité

Rendre la ville et les espaces publics plus agréable à vivre pour les riverains, plus conviviale pour les visiteurs, plus adaptée aux enfants et aux personnes âgées...

Favoriser les évolutions de comportements vers des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle

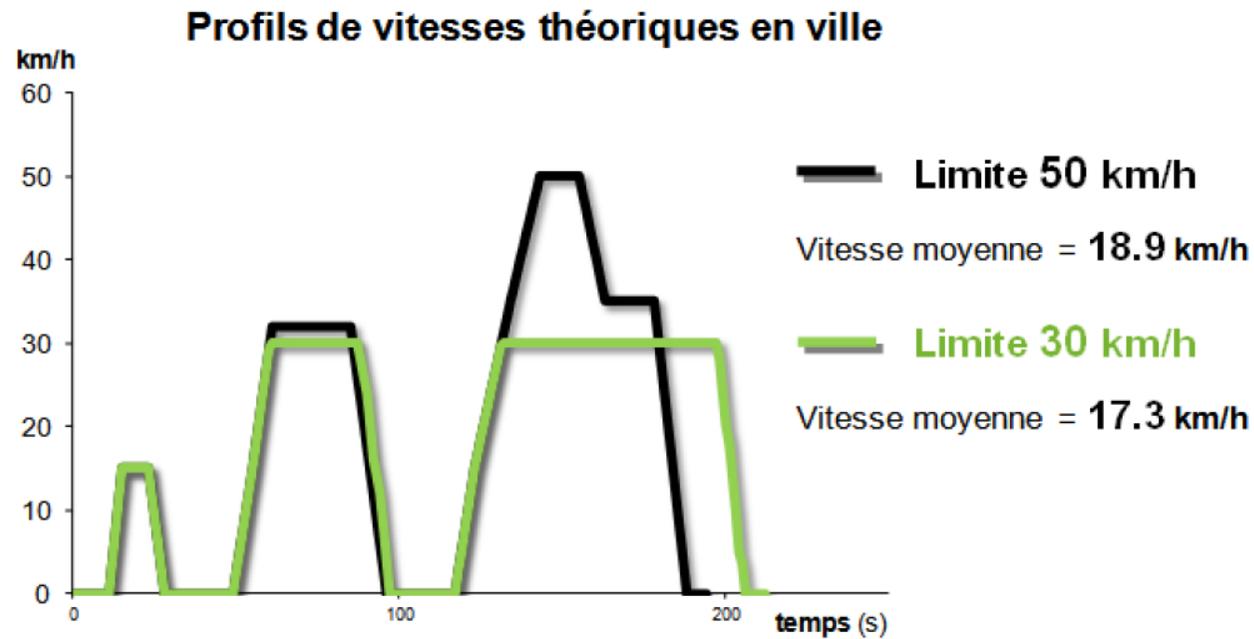
Pacifier la conduite des automobilistes et améliorer la cohabitation avec les usagers les plus vulnérables, améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements, notamment piétons et cycles

Réduire le bruit de la circulation automobile, la pollution et les consommations énergétiques

Améliorer l'attractivité du réseau de transport en commun



# Profils de vitesses théoriques en ville



*ville30.org d'après cycle urbain normalisé ECE15*

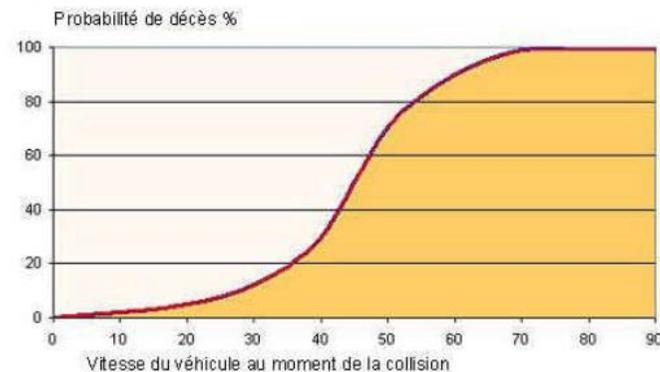
# Impact de la vitesse sur la sécurité

A 30 km/h, il faut 13m pour s'arrêter, alors qu'à 50 km/h l'automobiliste aura parcouru 14m avant même d'avoir commencé à freiner !

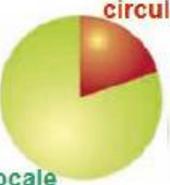
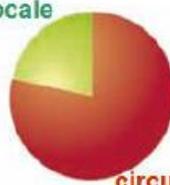


Source IBSR

La probabilité pour un piéton d'être tué lors d'une collision avec une voiture de tourisme croît très rapidement avec la vitesse (source : BPA Bureau Suisse de Prévention des Accidents)



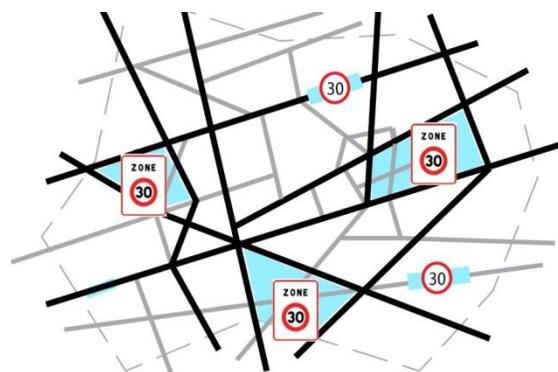
# Métropole apaisée - Volet réglementaire : Villes et Villages à 30

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

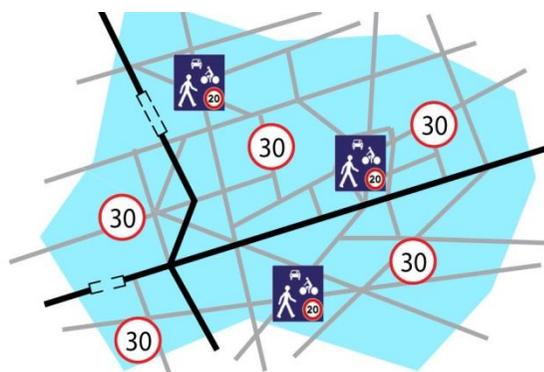
*Dans les lieux de circulation apaisée la vie locale peut se développer, enfants qui jouent, habitants se déplaçant à pied dans leur quartier, petits commerces de proximité. Plus l'intensité de la circulation augmente, plus les échanges diminuent pour laisser place à des secteurs sans aménité et où les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

Hier



- Rue limitée à 50 km/h
- Zone 30 ou section limitée à 30 km/h

Aujourd'hui



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

# 14 communes en zone 30 depuis janvier 2016

Métropole apaisée

217 000 habitants / 540 km de voiries

Passage à **84%** du linéaire de voirie  $\leq 30\text{km/h}$

**Ce qui passe à 30 km/h :**

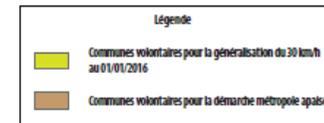
Limitation < 30 km/h existante

30 km/h de fait (voies de desserte, en impasse)

Axes structurants avec obstacles fréquents (plateaux, coussins, feux)

Axes/tronçons à forte perméabilité piétonne (commerces, établissements scolaires, EPHAD...)

Axes avec forte volonté de changer les usages : développement/sécurisation des modes actifs

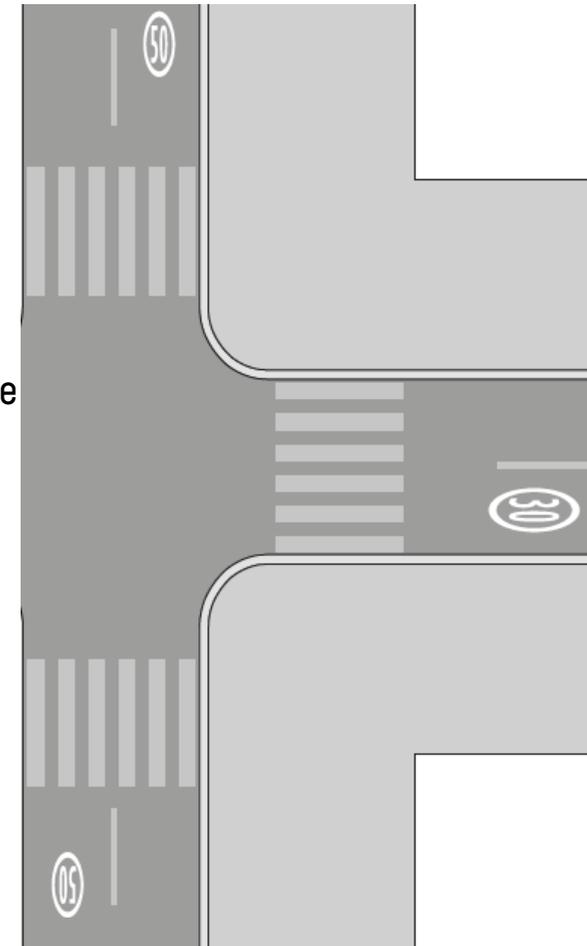


# Rappel du principe de signalisation

## La nouvelle règle :

*Le 30 devient la règle, le 50 l'exception.*

- **Création d'une zone 30 à l'échelle de la zone agglomérée de chaque commune** en s'appuyant sur 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 intersection/ou transition avec fin de 50 km/h** (marquages conformes : PAMA-arrêté du 23 septembre 2015 )
- **Suppression des tous les panneaux zone 30, 30 et 50** à l'intérieur du périmètre de chaque commune
- **Mise en œuvre des double sens cyclable** lorsque la vitesse est limitée à 30 sauf cas particuliers liés à des problèmes de sécurité



*Dispositif élaboré conjointement avec le CEREMA et validé par la DSCR*

# Mise en œuvre sur les 14 communes : signalisation réglementaire

- *14 nouveaux arrêtés de circulation*
- 110 panneaux d'entrées de communes posés (B30)
- 400 panneaux déposés (Entrée et Sortie Z30,...)
- 800 marquages 30/50
- 50 double sens cyclables



# Mise en œuvre sur les 14 communes : Totems pédagogiques

2 prototypes testés



A terme, équiper les principales entrées de la Métropole

# Mise en œuvre sur les 14 communes: Radars pédagogiques

Première tranche de 40 radars sur les 14 communes sur mai – juin 2016 (150 à terme sur la Métropole)

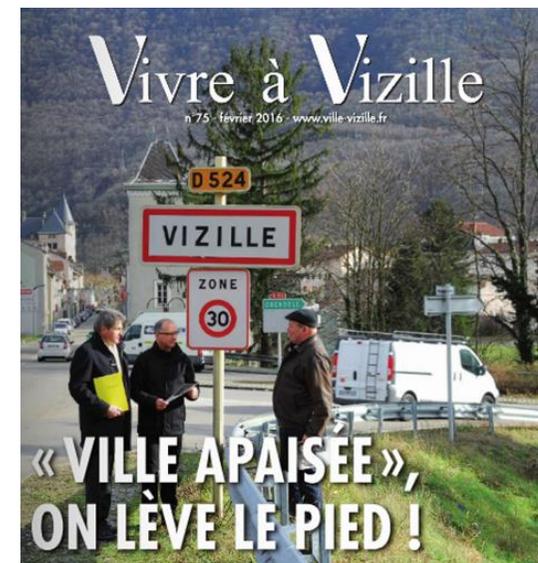
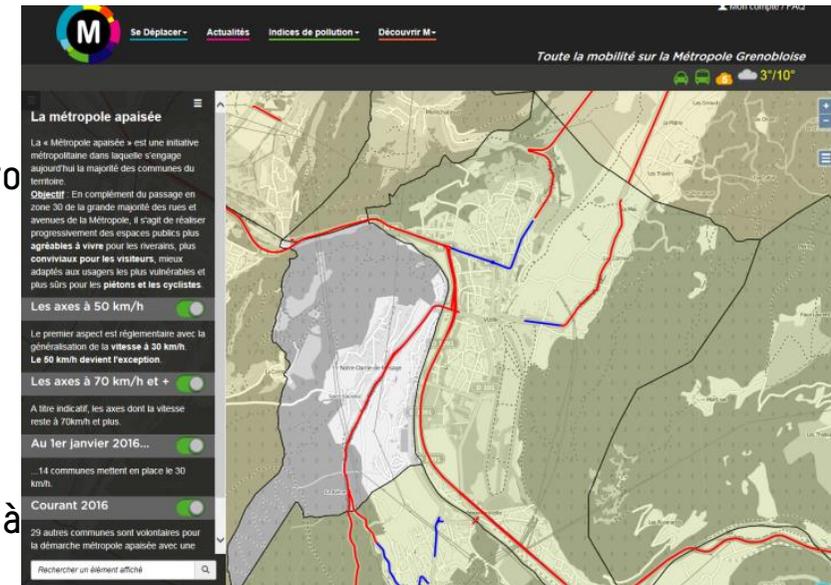
- Radars fixes, alimentation solaire
- Comptage débit/vitesse dans les 2 sens
- Paramétrage :
  - < 30 la vitesse est indiquée en vert
  - $30 < \text{vitesse} < 60$  : vitesse + message Ralentir
  - $> 60$  : pas de vitesse indiquée + message danger



# La communication pour accompagner la démarche

## Flyers, guides, affiches diffusés par la Métropole

- Une page dédiée sur le site internet de la Métropole [www.lametro.fr/metropoleapaisee](http://www.lametro.fr/metropoleapaisee)
  - Un abécédaire
  - Un quizz
  - Une carte interactive
- Un flyer et un abécédaire décliné pour les 14 premières communes, à mettre à jour avec les prochaines communes volontaires
- Une communication complémentaire de chaque commune



# Actions complémentaires sur les carrefours à feux

## Enjeu

*Amélioration de la sécurité et de la fluidité de tous les modes de déplacement en diminuant notamment les phénomènes d'accélération / décélération à l'approche des carrefours,*

## Actions

- Reprogrammation des carrefours coordonnés à 30 km/h
- Diminution du nombre de phases et de la durée des cycles de feux
- Suppression de carrefours gérés par feux tricolores (feux confort ou peu crédibles au regard des usages existants) facilitée par le passage à 30



**570 carrefours à feux sur la Métropole (40% à Grenoble)**

Etude en cours sur Grenoble

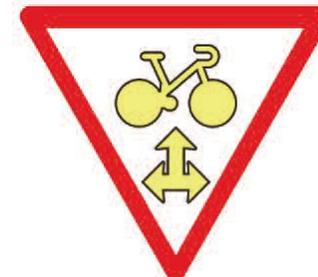
Expertise à mener sur d'autres communes volontaristes

Etudes systématiques d'opportunités par la Métropole dans le cadre des projets d'aménagement de l'espace public (réseau express vélo, actions sur le réseau TC, projet urbain...)



# Autres mesures d'accompagnement

- développement zones rencontre et piétonisation (cohérence avec l'usage sur les voies)
- Rétablissement de priorité à droite
- Nouveaux marquages sur chaussée
- Cédez-le-passage cycliste
- Voies moins larges
- Verbalisation à 135 €





# Collaboration avec les Transports en Commun



- Consignes appliquées progressivement au fur et à mesure de la mise en place de la signalisation
- Le linéaire qui a basculé de 50 à 30 km/h sur le réseau TAG est important (uniquement Grenoble-centre), mais **moins de 20%** de ce linéaire est réellement impacté : traversées piétonnes, ralentisseurs, feux, arrêts rapprochés... Les 5 lignes de tram ne sont pas concernées.
- Indicateurs de suivi sur des lignes représentatives
  - ponctualité des passages par rapport au théorique
  - temps de parcours
  - Enquêtes clients

Pas de modification d'horaires à court terme



## La suite ...

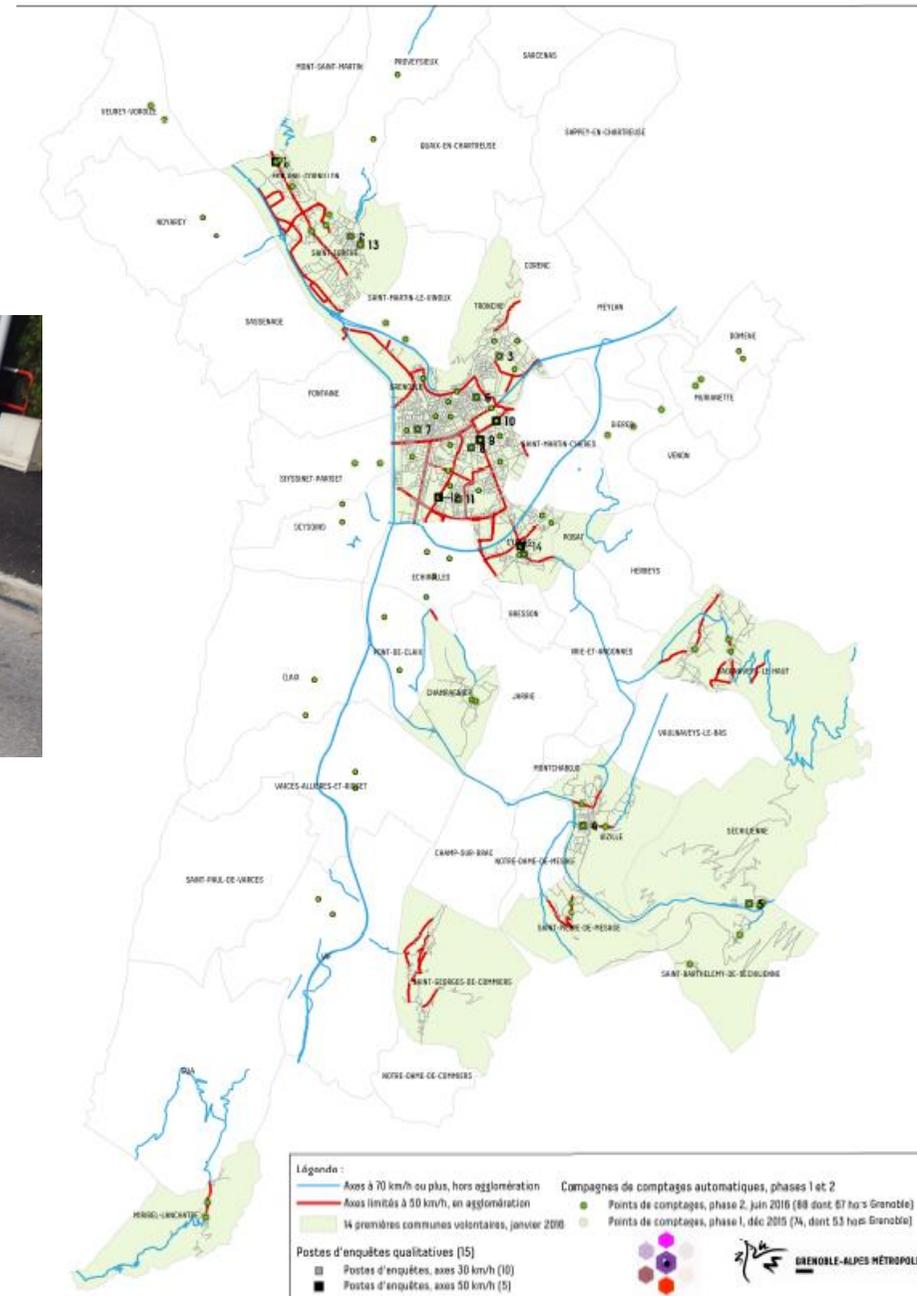
- 2<sup>ième</sup> phase de déploiement : 22 communes supplémentaires (36/49)
- Début de mise en œuvre juillet 2016
- Mise en service au 1er septembre 2016
- Plan de communication global prévu à l'automne

# Mise en place d'un dispositif d'évaluation

Evaluation "Métropole apaisée"  
Lieux d'enquêtes et de comptages - Phases 1 et 2

- Partenariat avec le Cerema
- Evaluation du marquage à 50 km/h (en lieu et place du panneau)

Evaluation obligatoire dans le cadre de l'expérimentation avec la DSCR



- Evaluation du dispositif global Villes et Villages à 30
  - Comptages vitesse et débit
  - Suivi de l'accidentologie
  - Suivi indicateurs TC (régularité et temps de parcours)
  - Observation qualitative des usages tous modes... (observation, entretiens)