

LE CODE DE LA RUE

de la Métropole apaisée




GRENOBLE-ALPES
MÉTROPOLE



GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE

Métropole apaisée

*Délégation Rue de l'Avenir
28-29 mars 2018*



BIENVENUE
DANS UNE
MÉTROPOLE
APAISÉE

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

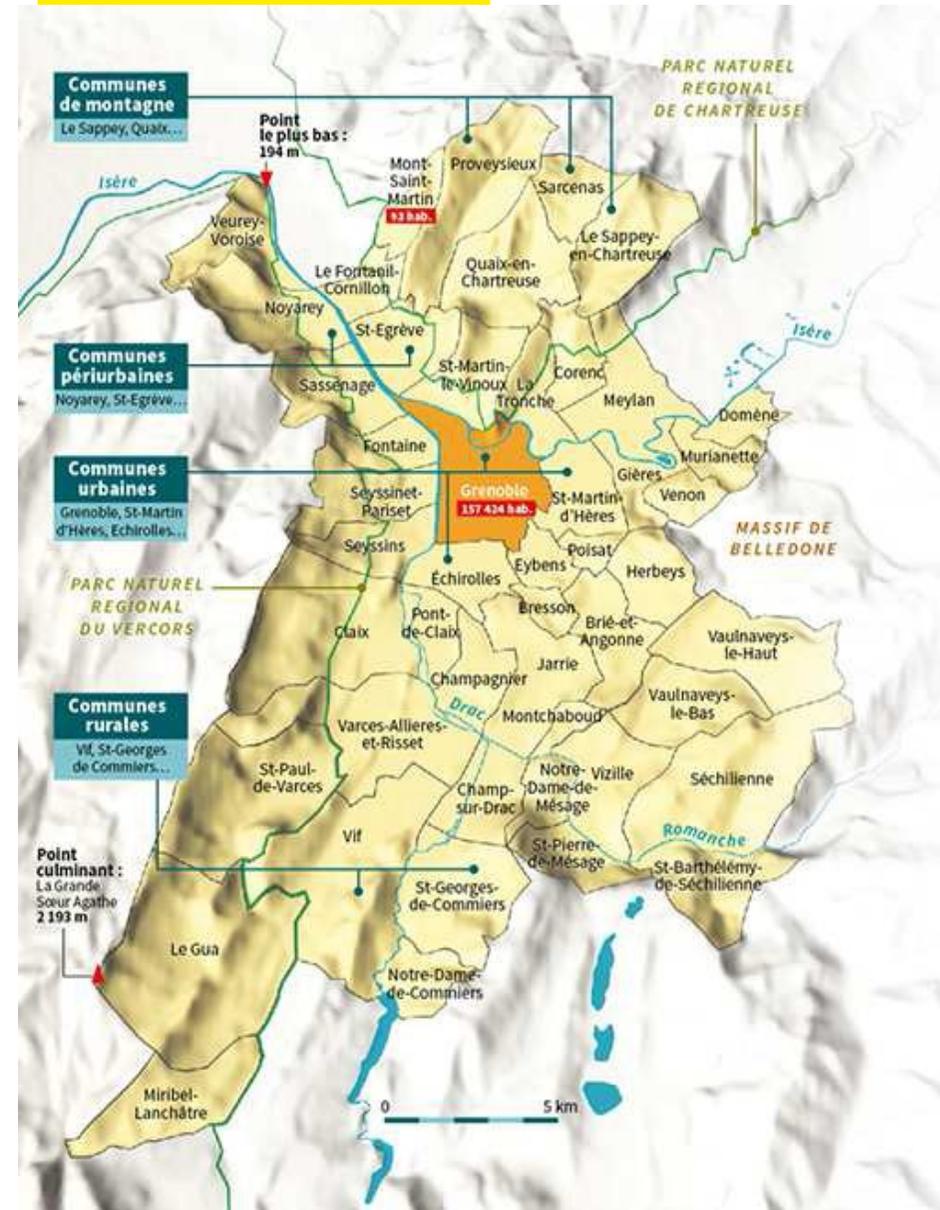
Une initiative
pour mieux
partager
l'espace
public


GRENOBLE-ALPES
MÉTROPOLE

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



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



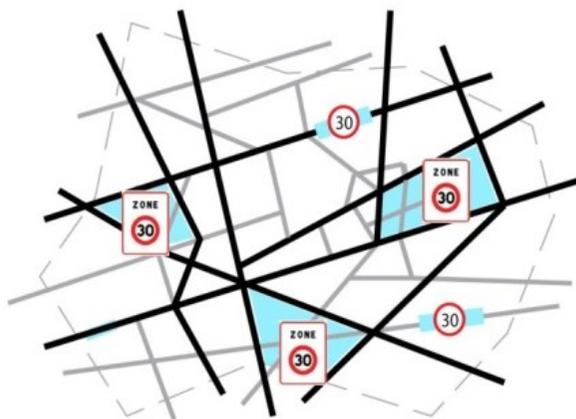
Une hiérarchie des vitesses revisitée

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

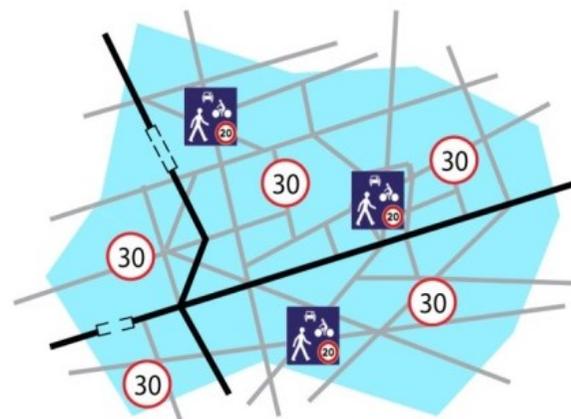
ville30.org d'après CERTU



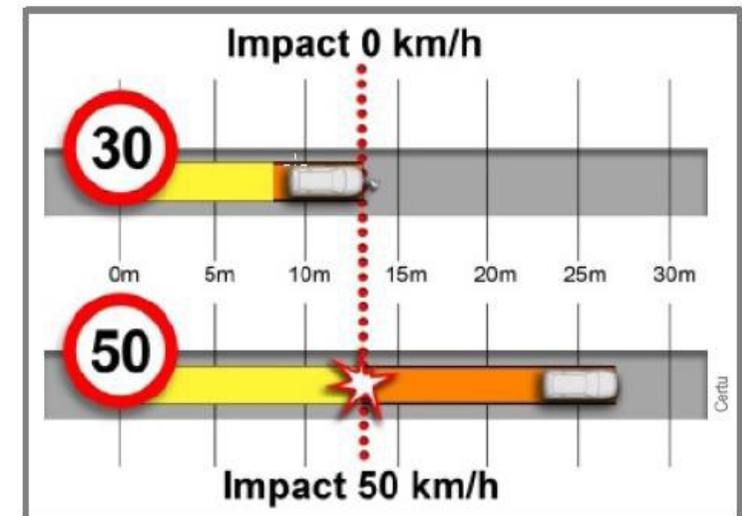
Dans les lieux de circulation apaisée la vie locale peut se développer, enfants qui jouent, habitants se déplaçant à pied dans leur quartier, petits commerces de proximité. Plus l'intensité de la circulation augmente, plus les échanges diminuent pour laisser place à des secteurs sans aménité et où les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



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

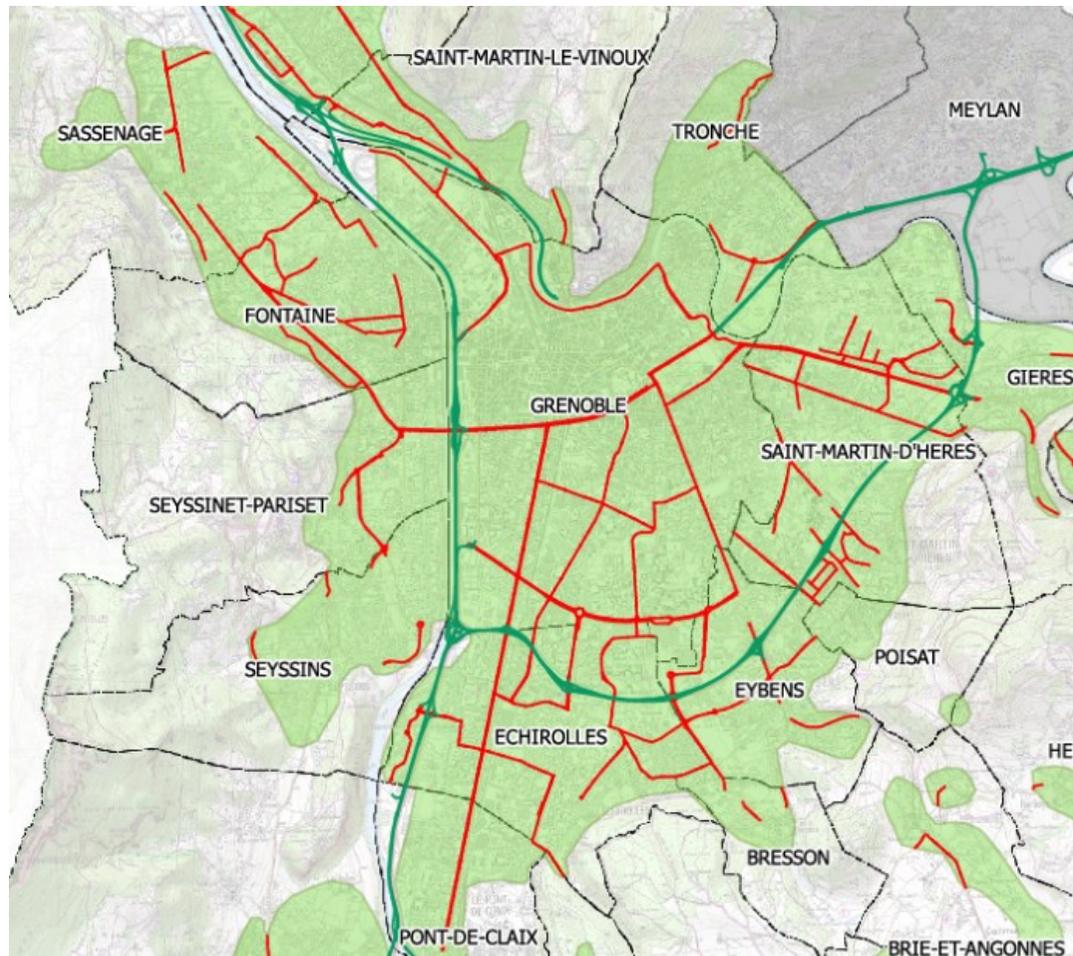


- Rue limitée à 50 km/h
- Ville à 30 ou en zone de rencontre

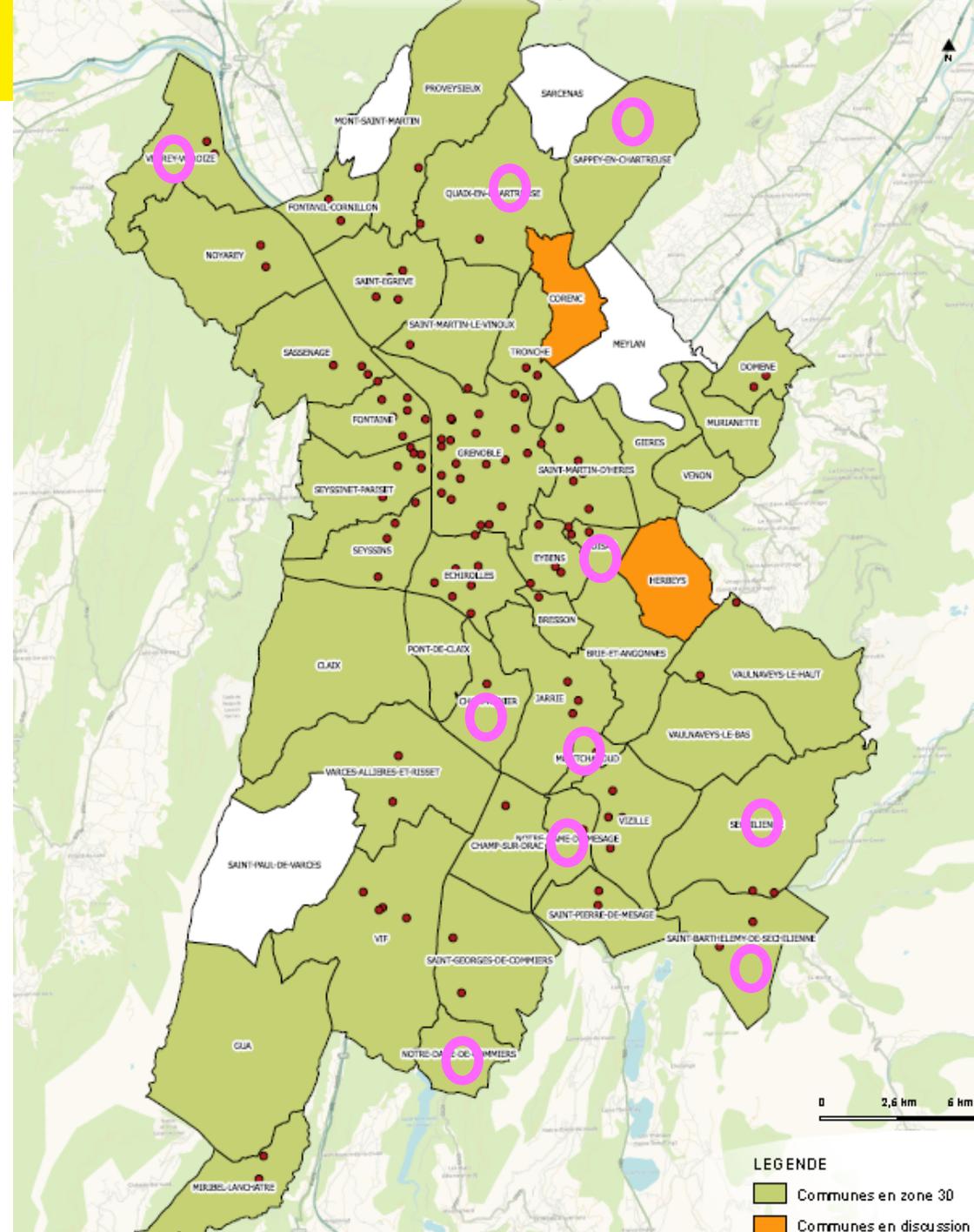


43 communes adhérentes

- 80% du linéaire en zone agglo < 30 km/h
- 10 communes intégralement en zone 30
- 95% des habitants



Communes intégrées au processus de Métropole Apaisée



LEGENDE
■ Communes en zone 30
■ Communes en discussion
□ Autres communes
● Radars pédagogiques

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



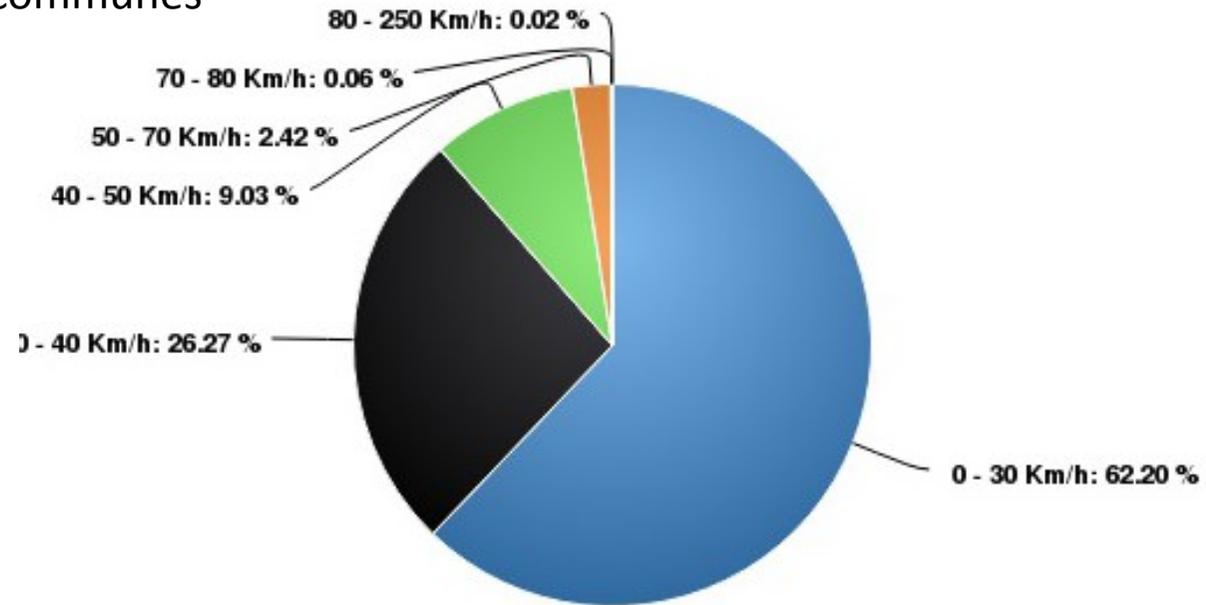
- « Code de la rue de la Métropole apaisée »
- 5 Cartes postales spécifiques « code de la rue »
- 5 petites vidéos (stop-motion)
- Campagne radio + réseaux sociaux



Radars et totems pédagogiques



110 radars dans 35 communes



30 totems aux entrées de communes ou de la Métropole



VIVRE ET SE DÉPLACER SEREIN DANS LA VILLE À 30



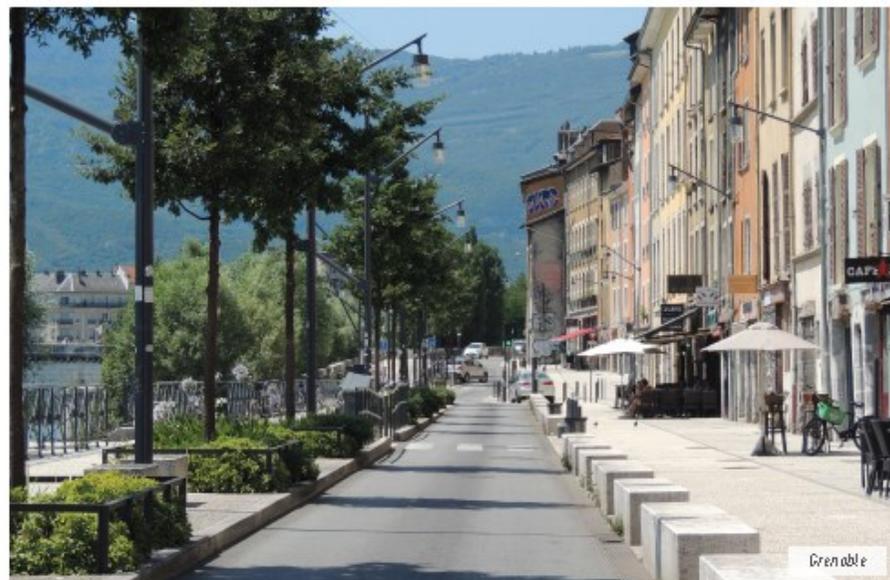
L'essentiel

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'usagers 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 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, consomment de l'espace public et impactent les budgets ?



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 rue
 - limiter l'aménagement car il ne résout 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°16

2 fiches dédiées du guide des espaces publics

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

- 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

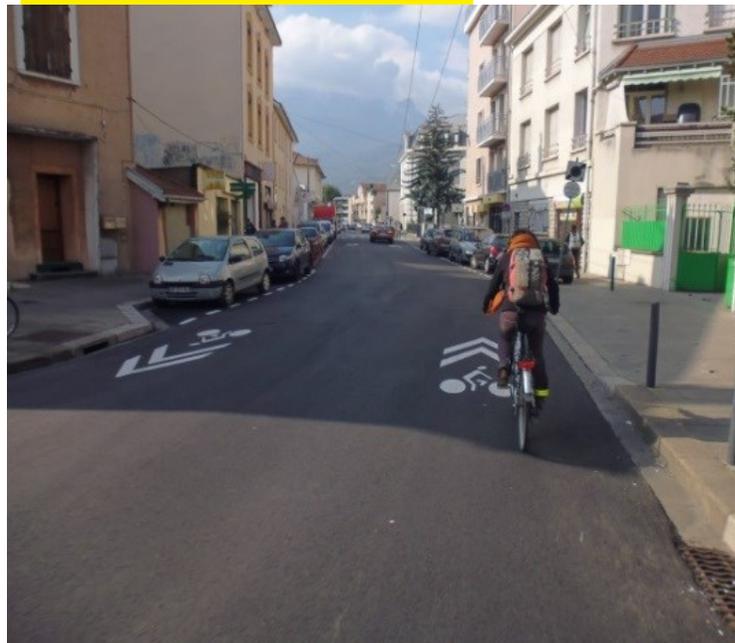
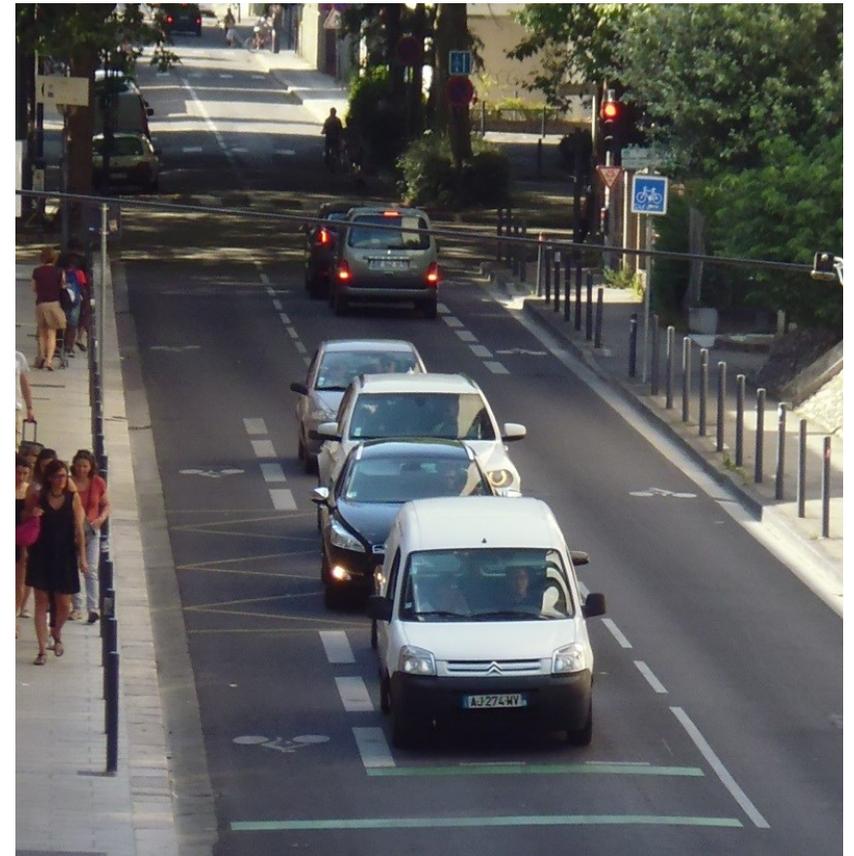
Une nouvelle culture pour mieux partager l'espace public



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



Nouveaux principes d'aménagements

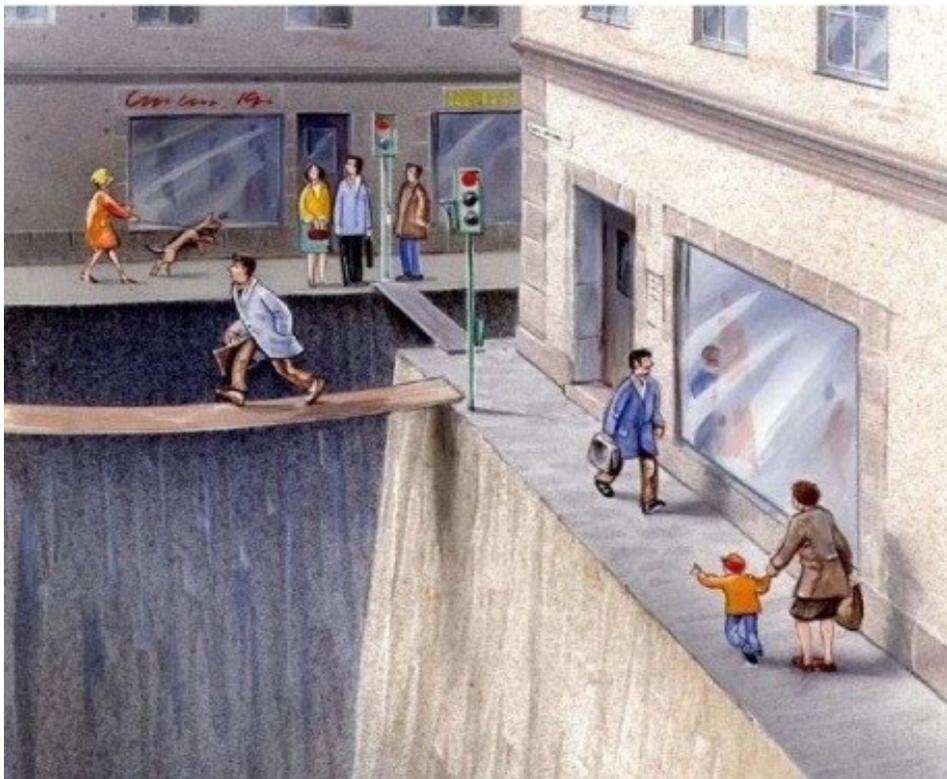




Démarche de suppression des carrefours à feux

Un double enjeu pour la Métropole :

- accompagner les changements de comportements dans une métropole apaisée au profit des modes actifs et des transports collectifs : baisse des vitesses et meilleure sécurité
- 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 modes actifs
- 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

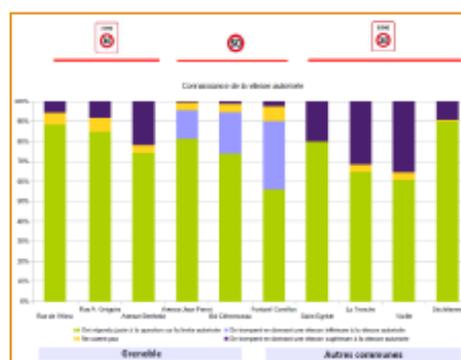
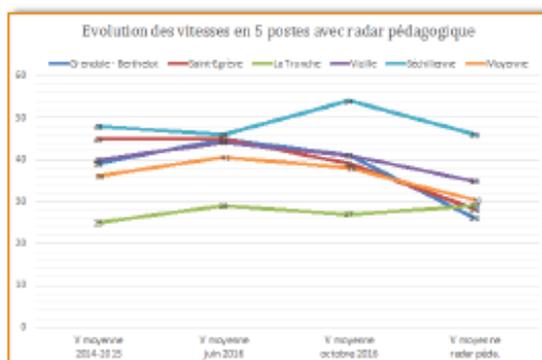
- La réduction de vitesse induit des changements de comportements
- La gestion par feux de certains carrefours n'est plus indispensable
- Le recensement : axes 30, projets urbains, chronovélo, ...
 - Un diagnostic partagé
 - Une information large et pédagogique
 - Si besoin, des tests « objectifs »
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



Un évaluation encadrée par le CEREMA

1. Mesurer la compréhension, la perception et les effets du dispositif
2. Evaluer l'efficacité du marquage 50 (expérimentation DSCR)

Qu'évalue-t-on ?	Outils quantitatifs	Outils qualitatifs
Evolution des vitesses pratiquées	Mesures de vitesses	Enquêtes usagers
Compréhension et acceptation du dispositif	/	Enquêtes usagers
Effets sur la mobilité et la sécurité des déplacements	2018	/
Effets sur le cadre de vie et l'environnement	2018	2018



Comptages et enquêtes : bureau d'études Sorméa

Fin 2018 : rapport final dont le rapport remis à la DSCR pour l'intégration du marquage 50 au niveau national

Principaux résultats et enseignements

A court-terme

- Une baisse limitée de la vitesse, plus marquée en cœur de Métropole
- Un effet radar 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 progressifs de la règle « en ville je roule à 30 »
- Des mesures d'accompagnement complémentaires à mettre en place.
 - Aménager « autrement » et améliorer les transitions
 - Suppression des carrefours à feux
 - Retours localisés à 50 km/h dans certaines sections de rues
 - Contrôle-sanction progressif et coordonné

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