

Le partage de la rue dans les opérations de Grenoble Alpes Métropole

25ème journée Rue de l'Avenir 25 septembre 2008



Sommaire

1. Le champ d'intervention de la Métro
3. De bons aménagements et d'autres qui font débat...
5. Des réflexions à mener
7. Best of

- **Politique cyclable** : depuis le 1^{er} janvier 2000 (passage en communauté d'agglomération), La Métro s'est dotée d'une compétence en matière d'étude, de communication, de réalisation et de jalonnement d'itinéraires cyclables d'intérêt d'agglomération.
⇒ Le schéma directeur vélo, réactualisé en 2006 est intégré au PDU.
Budget de 5 à 6 millions d'euros/an
- **Contrat de déplacements** : la Métro soutient les communes sur des projets visant la promotion des modes alternatifs
 - Acquisition de flotte de vélos de services (dont VAE)
 - Acquisition de véhicules utilitaires (GNV, électriques)
 - Stationnement cycles sur le domaine public
 - Plans locaux de déplacements
 - Plans d'accessibilité communaux
 - Aménagements de voiries (dont études préalables et communication)
 - Zones 30 (environ 10 projets/an)
 - Aménagements de sécurité modes doux
 - Continuité et accessibilité des cheminements piétons

Budget de 2 millions d'euros/an (dont plus de 90% dédiés à la voirie)

- **Le schéma directeur vélo se focalise sur les principaux axes routiers de l'agglomération**

- Aménagements spécifiques pour les cycles
- Continuité, sécurité et attractivité des itinéraires
- Cohérence des aménagements

= 290 km d'itinéraires cyclables existants - 450 km à terme

- **Sur les voies locales (desserte), les communes proposent essentiellement des aménagements de type zone 30 avec des critères à respecter :**

- Zone >200 m
- Effet de porte (entrées/sorties)
- Priorité à droite
- Absence de marquage
- Étude systématique des double-sens cyclables
- Accessibilité PMR
- Suivi/évaluation

⇒ **Comme pour le piéton, l'objectif est de rendre à terme l'ensemble de la voirie accessible aux cyclistes**

La confrontation avec les véhicules motorisés (sentiment d'insécurité) étant le premier frein au développement de la pratique du vélo en ville, il faut :

- Limiter les vitesses (et veiller à son respect) sur l'ensemble du réseau routier, et plus particulièrement à proximité des centralités.
- Redistribuer l'espace dédié à la voiture vers les modes alternatifs
 - aménagements cyclables incitatifs,
 - trottoirs confortables pour les piétons,
 - site propre TC.
- Créer des aménagements cyclables pertinents et sécurisants :
 - sûrs et confortables en section courante
 - lisible et attractifs en intersection
 - en évitant la mixité avec les piétons en zones denses
 - en étudiant (faute de place) la mixité avec les bus

2.2 En pratique, de bons aménagements

On prend de la place à la voiture (avant/après)



Chaussée moins large +
réduction de vitesse



1 voie VP en moins



Suppression des TAG



En pratique, de bons aménagements

On prend de la place à la voiture (suite)



1 voie VP en moins, 1 voie mixte bus/vélo en plus



2 voies moins larges, 1 double-sens cyclable en plus



Un « chaucidou »



En pratique, de bons aménagements



Bande avec sur-largeur



Bande intercalée
avec sur-largeur



Voie mixte élargie
et protégée



Piste surélevée
et prioritaire



Ecluse avec 2 by-pass



Piste bi-latérale
périurbaine

En pratique, de bons aménagements

Partage de la rue



Entrées de zones 30

Double-sens non marqués



En pratique, de bons aménagements

Réduction de vitesse



Zones 30 sur voies structurantes



Innovations



Signalisations



... et ceux qui font débat

La mixité piétons-cycles



... et ceux qui font débat

La mixité piétons-cycles (suite)



... et ceux qui font débat

Un aménagement étroit plutôt que pas d'aménagement du tout ?



Les double-sens cyclables



... et ceux qui font débat



L'entretien : communes ou agglo ?



Réflexions à mener

Le guide des aménagements cyclables doit être mis à jour, mais reste insuffisant. Il doit intégrer un guide de la voirie (tous modes) avec l'esprit « code de la rue »

- Étudier la mise en œuvre du meilleur principe d'aménagement cyclable sur chaque itinéraire. *La bande cyclable marquée n'est pas systématiquement le principe d'aménagement le plus approprié dans une optique de développement de la pratique.*
- Traiter les grands carrefours comme des points clefs du réseau cyclable (sécurité, lisibilité, temps de traversée incitatif)
- Généraliser les double-sens cyclables sur les voies de desserte
- Prendre en compte l'adhérence de la voie et pas simplement la hiérarchisation du réseau pour définir les principes d'aménagements : **des voies structurantes à 30 km/h ?**
- Définir les conditions d'implantations des dispositifs de réduction de vitesse, y compris sur des voies à fort trafic.
- Développer les mini-giratoires ?
- Tester des feux facultatifs pour les cyclistes (tourne à droite et feux piétons) ?
- Concilier les objectifs de sécurité des modes doux et de vitesse commerciale des TC (maintien de temps de parcours attractif et régularité du réseau TC)
- Développer les zones de rencontre

Quelques erreurs techniques...



Aïe ! un poteau



Aïe ! un trottoir



Oups ! un sens interdit



C'est où ?



... et des bizarreries !



Une piste enchaînée



Un virage serré



Étroit mais obligatoire pour tous



bande cyclable à la descente ?



Un giratoire pour cyclistes



Facultatif pour tous

... et des bizarreries !



Interdit pour les cyclistes > 2.20m !



Piste en zone 15 !



Facultatif et toléré !



Au choix !

... et des bizarreries !



Ah ! Les travaux



Pas le choix !



C'est clair !



Le pas à 30 km/h !



Merci de votre attention