



# Vers la Métropole apaisée

## Ce qui va changer à Grenoble

### **Contact Presse**

Service presse

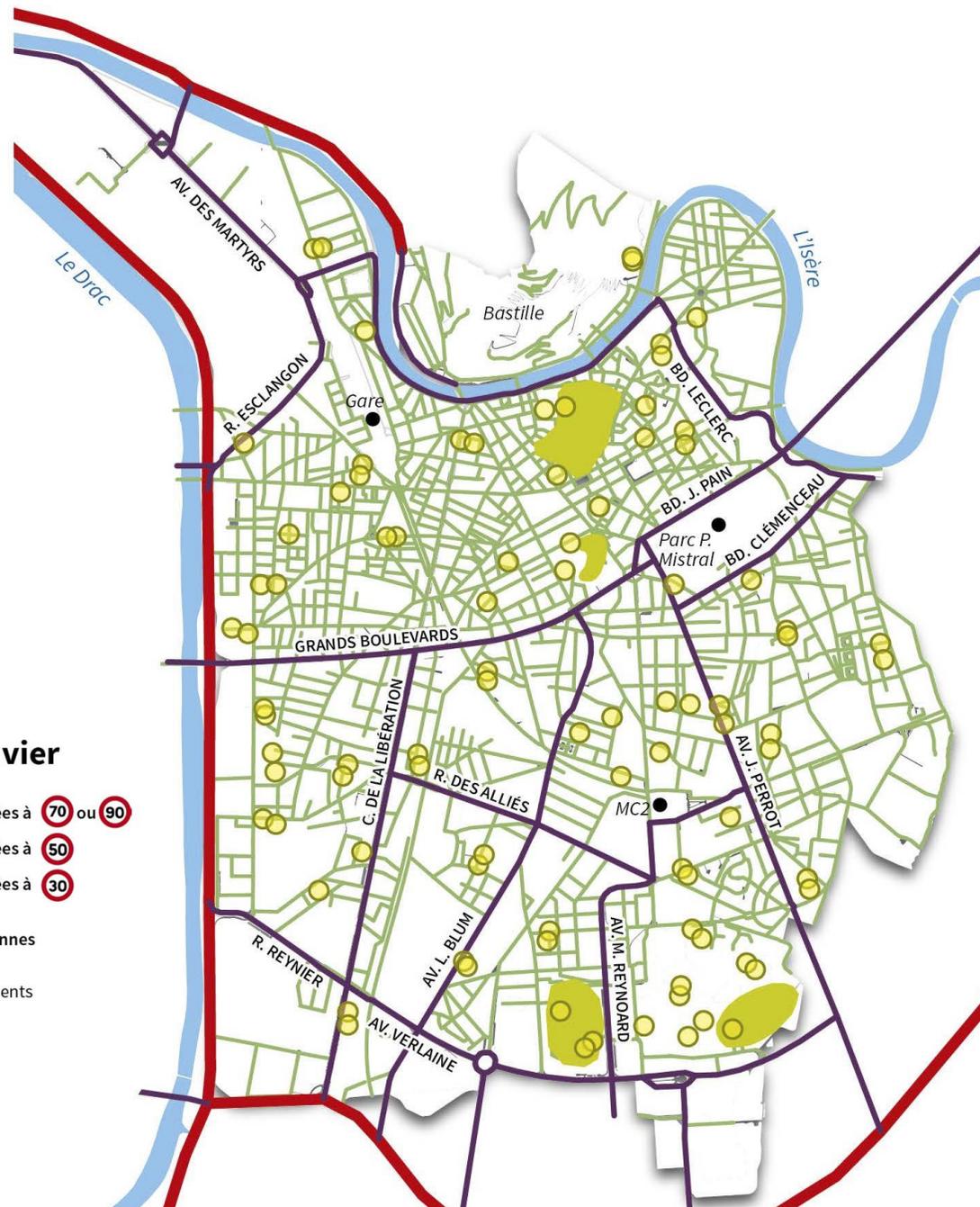
[presse@grenoble.fr](mailto:presse@grenoble.fr)

Loubna Bouhrizi

04.76.76.39.24

## La ville au 1<sup>er</sup> janvier 2016

- voies limitées à 70 ou 90
- voies limitées à 50
- voies limitées à 30
- Principales zones piétonnes
- Écoles (aménagement concertés)



Crédit : Philippe Mouche

## Edito d'Eric Piolle, Maire de Grenoble



Comme les autres grandes villes de France, le Grenoble d'hier était organisé pour le « tout voiture ». Dans les années 60, le progrès c'était d'avoir des autoroutes débouchant directement sur les centres villes, avec des 2x2 voies qui quadrillent la ville. Nous savons aujourd'hui que cela s'est fait au détriment de notre qualité de vie et de notre santé à toutes et à tous. Aujourd'hui, qui voudrait revivre dans ce Grenoble où les fenêtres devaient rester

fermées, contre le bruit et la pollution ?

Progressivement, la ville s'est transformée, elle s'est apaisée : d'abord avec le retour du tramway, ensuite avec le développement des pistes cyclables, l'élargissement des trottoirs, la transformation des espaces publics. Aujourd'hui, à l'initiative de Grenoble Alpes Métropole, Grenoble et plus de 40 communes de l'agglo, franchissent une nouvelle étape en s'engageant vers la généralisation du 30 km/h : 80% des rues de Grenoble seront concernées (contre 25% aujourd'hui).

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, nous allons écrire ensemble une nouvelle page de l'histoire de notre ville. Nous allons apprendre à bâtir une ville où chaque mode de déplacements trouve sa place, où la voiture cesse

d'être source d'inquiétudes, aux abords des écoles et pour les personnes âgées notamment.

Nous allons construire ensemble une ville respirable. La voiture n'est bien sûr pas la seule responsable de la pollution, mais adoucir la vitesse de circulation et, demain, expérimenter la circulation modulée grâce aux nouvelles pastilles en cas de pic est un début de solution. Harmonie entre les modes de déplacements, ville apaisée et respirable: piéton, cyclistes, automobilistes, on vit mieux tous ensemble !

**Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, à l'initiative de la Métropole, Grenoble et 41 communes de l'agglomération deviendront des « villes et villages à 30 ». Autrement dit, la vitesse maximale autorisée sera limitée à 30 km/h sur l'ensemble des rues, à l'exception de quelques axes majeurs où il sera possible de rouler à 50km/h.**

Ce changement de cadre est une façon de permettre à chaque mode de déplacements de :

- prendre sa juste place
- réduire la pollution
- augmenter la sécurité
- fluidifier le trafic.

L'objectif est bien d'aller vers **un apaisement de la ville**, à l'image des nombreuses propositions de réaménagements de l'espace public qui ont émergé dans le cadre du budget participatif.

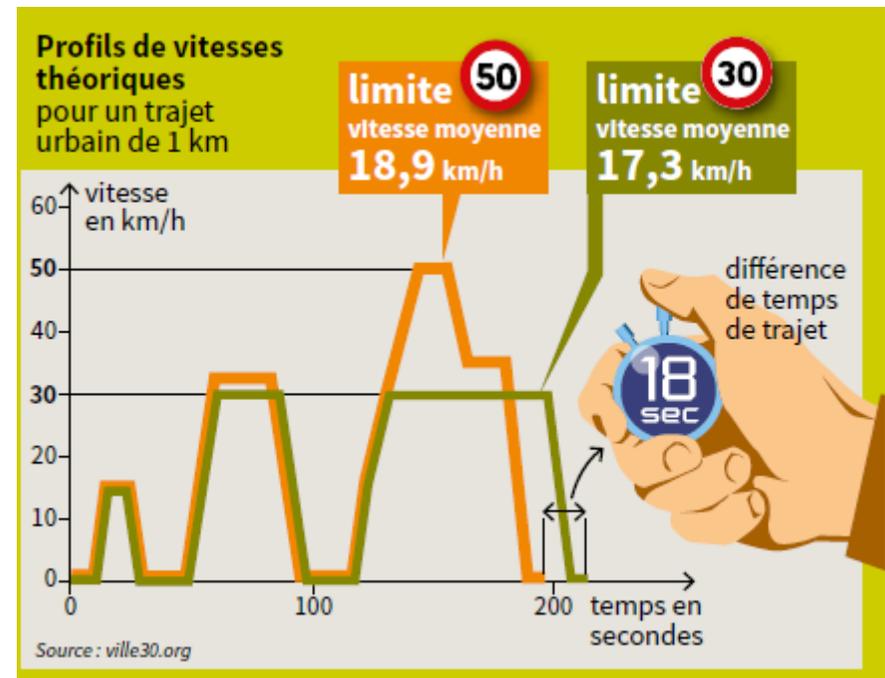
## Constat

En 2009, une enquête réalisée par la Métropole sur les déplacements indiquait déjà que la voiture, bien qu'étant le premier mode de déplacement, représentait moins de la moitié de ceux-ci, tous modes de déplacements confondus. De plus, les voitures cumulent de très nombreux désagréments (nuisances sonores, pollution de l'air, dangerosité accrue en cas d'accident) et imposent leur domination sur les autres usagers.

Partant de ce constat et souhaitant porter une démarche globale pour une métropole apaisée, **la Métro a consulté les 49 communes** de son territoire pour connaître leurs projets pour un meilleur partage des rues.

**La Ville de Grenoble s'est portée volontaire pour ramener la vitesse à 30 km/h dans toute la ville** et élargir ainsi le périmètre des zones 30 créées en 2006 qui, bien que plébiscitées par les riverains, engendrait une situation confuse et perturbante pour les automobilistes.

## Pourquoi 30 km/h ?



## Pourquoi 30 km/h ? 3 bonnes raisons

Cette vitesse généralisée a de nombreuses vertus par rapport à celle de 50 km/h :

- 1 La distance pour s'arrêter diminue de moitié. Elle est de 13,3 m à 30 km/h contre 27,7 m à 50 km/h <sup>(1)</sup>
- 2 En cas de choc avec un véhicule à 30 km/h, le risque de décès est divisé par 9 par rapport à un choc à 50 km/h. À 30 km/h, un véhicule est moins menaçant pour les personnes fragiles (enfants, personnes âgées...)
- 3 Feux, carrefours, circulation difficile, bouchons, accélération et freinage... Un véhicule atteint rarement les 50 km/h en ville. Ces quelques pointes de vitesse augmentent la consommation, le bruit de fond et la pollution de l'air pour finalement très peu d'effets sur la vitesse moyenne (30 km/h selon l'Ademe lorsque la circulation est fluide) et les temps de parcours. ■

<sup>(1)</sup>Source IBSR

## Réinventer et apaiser l'espace public

Les citoyens, riverains et commerçants aspirent à une ville plus sereine, propice aux rencontres, et plus respectueuse de la place de chacun.

A l'image des **propositions déposées par les Grenoblois, à l'occasion du budget participatif, qui sont révélatrices de ce désir d'apaiser la ville et de favoriser les échanges à travers le réaménagement de l'espace public** : piétonisation temporaire du marché de l'Estacade, meilleure prise en compte des modes doux à l'Esplanade, création de four à pain, embellissement artistique des quartiers, installation d'un

site d'escalade en bordure de l'Isère ; ces projets inventent d'autres modes de vie, d'autres façons d'occuper l'espace public.

Dans ce sens, la **Métropole lance une boîte à idées sur l'ensemble de son territoire (49 communes) afin d'appeler les habitants à proposer des idées d'aménagements pour apaiser leurs rues** : végétalisation, zones de rencontre, rues piétonnes, mobilier urbain... Ces propositions seront étudiées par les services de la Métropole. Ces aménagements seront prioritaires pour les investissements de la période 2016-2020. [lametro.fr/marueapaisee](http://lametro.fr/marueapaisee)

## Enfin, des zones apaisées pour les écoles en centre-ville

La réduction de la vitesse de circulation des véhicules est aussi un enjeu pour les écoles de la ville, notamment celles du centre-ville. **Le trajet de l'école est une inquiétude importante pour de nombreux parents d'élèves**. Voitures majoritaires, absence de parkings à vélo, zone d'attente trop étroite, chassés-croisés difficiles ... qui créent de l'insécurité et ont fait émerger **des demandes de « zones apaisées » aux abords des écoles**.

**Plusieurs établissements scolaires ont déjà expérimenté des dispositifs visant à un meilleur partage de l'espace par les différents modes de déplacements**. C'est le cas du groupe scolaire

Ampère (situé de part et d'autre de la rue du Drac) qui, au printemps 2015, a testé deux modes pour réduire la vitesse et la circulation des automobilistes, selon les propositions des parents : l'accès à la rue du Drac a été coupé au niveau des écoles à l'aide de deux jardinières et le sens de circulation sur cette portion a été inversé pour réduire la vitesse de véhicules.

D'autres aménagements ont été réalisés à l'entrée de l'école primaire Bizanet afin d'améliorer la rencontre entre les piétons, cyclistes et automobilistes, qui étaient une source d'inquiétudes pour l'association de parents d'élèves.