



Le guide de la voirie de l'agglomération grenobloise : pour une culture partagée des modes actifs

**Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables
Paris, le 16 mars 2012**



La politique cyclable dans l'agglomération

Une récente évaluation de la politique cyclable qui met en avant des points forts :

- Un réseau cyclable dense : cyclabilité de 65% dans la ville-centre
- Une politique ambitieuse de soutien technique et financier aux projets communaux de zones à circulations apaisées dans les secteurs à enjeu
- Une forte progression de l'usage utilitaire :
 - ❖ +43% entre 2002 et 2010 (source EMD 2010)
 - ❖ +9%/an depuis 2008 (source compteurs automatiques Métro)
- Une baisse significative des accidents vélos (- 75% en 5 ans)



Mais aussi des points à améliorer :

- Un déficit dans l'information et la communication (déficit d'image du mode)
- Un décalage qui perdure entre le risque réel et le risque perçu dans la cohabitation avec les usagers motorisés
- Une forte hétérogénéité dans la considération du mode « vélo » par les partenaires institutionnels de l'agglomération (culturel)



➔ Malgré un usage utilitaire en forte croissance, une marge de progression très élevée notamment en périphérie : part modale estimée à 5% sur l'année dans l'agglomération et > 7% dans la ville centre. (76% des déplacements de 1 à 3 km en VP²)



Pourquoi un guide à l'échelle de l'agglomération

De multiples guides ou référentiels dans une agglomération qui n'a pas la compétence voirie :

- Référentiels communaux d'aménagements de l'espace public
- Un référentiel d'aménagement des voiries départementales
- Un référentiel technique de l'exploitant TC
- Différents guides de recommandations des aménagements cyclables (Grenoble, Métro, CG, FFCT, autres...)
- Des guides Certu pointus mais segmentés
 - Qui n'apportent que des réponses partielles
 - Qui ne sont pas connus et partagés par tous
 - Qui sont parfois contradictoires entre eux (débit/sécurité, TC/vélo, PMR/ zones à circulations apaisées)



Des projets de voiries maels ou peu concertés, pas toujours cohérents et homogènes, aboutissant à un manque de lisibilité de l'espace public, parfois source de dysfonctionnement voir d'insécurité.





Le processus

Une démarche inscrite dans un projet européen « PRESTO » autour du vélo : guide de la voirie, promotion du vélo, VAE



Une démarche partenariale au long cours exemplaire : lancement fin 2010 avec le groupement Ribi/STOA

- Une première phase de diagnostic/état de l'art + entretien bilatéraux
- Une deuxième phase de définitions des orientations sous formes d'ateliers thématiques incluant une séance de formation (base) puis des études de cas :
 1. « mixité des espaces ou comment apaiser la circulation et favoriser la cohabitation entre les modes »
 2. « profil de rues ou comment accorder une place à chaque mode de déplacement »
 3. « fluidité des déplacements ou comment garantir la continuité des flux dans les situations urbaines complexes »
- Une dernière phase de rédaction et de mise en forme (en cours)
- Des groupes techniques bimestriels avec l'ensemble des partenaires pour valider les étapes du projet (plus de 100 acteurs ont contribué à la démarche)

Rendu final : été 2012





Les objectifs

Le guide : un outil du plan de déplacements urbains en cours d'élaboration

1. Le développement des modes actifs : une alternative aux modes motorisés, économe en espace et qui interroge directement la façon d'aménager les rues.
2. L'attractivité de l'offre de transports publics : enjeu de régularité, vitesse commerciale et d'attractivité pour tous (accessibilité et sécurité des arrêts)
3. L'accès des modes de transports individuels motorisés : tout endroit doit rester accessible mais la qualité de vie et de la ville impose des conditions.
4. La sécurité des usagers vulnérables : réduire encore les accidents et travailler la perception du risque et du confort
5. La préservation de l'environnement : des problématiques transversales qui intègrent la nature en ville.



Aboutir à un référentiel technique objectif et partagé qui :

- Définit des principes communs d'aménagements répondant à des objectifs de qualité, fonctionnalité et pérennité
- Homogénéise les pratiques d'aménagements afin d'en faciliter la lecture par tous les usagers
- S'applique à tous les projets d'aménagement de voirie conduits dans l'agglomération (communes, Métro, SMTC, CGI, SEM projet urbain)



Développer une culture partagée pour des aménagements favorables aux modes actifs



Les grandes orientations

Des principes d'aménagements

1. Hiérarchiser le réseau viaire

- Travailler la finesse de la trame viaire à l'échelle du piéton
- Développer les zones à trafic modéré et apaisé pour favoriser la mixité
- Viser un réseau « magistral » pour les cyclistes

2. Rééquilibrer l'affectation des espaces entre les modes

- 50% de « l'espace rue » dédié aux modes actifs
- Des voies aux calibrages adaptés

3. Renforcer les continuités et la lisibilité

- Restreindre l'usage des feux aux intersections dont les flux le justifie
- Optimiser leur fonctionnement (TC, modes actifs)
- Perméabilité piétonne des grands axes
- Surmaquage des traversées cyclables

4. Rendre la ville plus attractive pour les modes actifs

- En déclinant le vocabulaire d'aménagement
- En limitant la signalisation verticale
- En développant le mobilier d'agrément (vs le mobilier de protection)



Sortir d'une culture de la « route » pour mettre en œuvre les principes du « code de la rue »





Les grandes orientations (2)

Et des modalités de mise en oeuvre

1. Renouveler les pratiques

- Des priorités et des arbitrages différents
- Un contexte budgétaire contraint qui conduit à innover (ex : généralisation des zones 30)
- Limiter le sur-équipement de la voirie (sur-réglementation)
- Développer la « sécurité active » et l'auto-contrôle de l'espace public

2. Développer les expérimentations

3. Ne pas être trop exigeant avec l'aménagement

- Il ne peut pas tout résoudre
- Et engage à un changement des pratiques et des comportements
 - Mieux informer l'utilisateur sur le respect de la règle
 - Se doter de moyens de contrôles adéquats



Une boîte à outils très complète mais aussi une grande partie
« méthodologie de projet »





Les principales recommandations pour une agglomération cyclable



- Hiérarchiser le réseau pour prioriser les projets (vers un réseau express ?)
- Améliorer l'attractivité des bandes cyclables « classiques » sur les axes à fort trafic (retour de l'expérience nantaise)
- Améliorer la lisibilité des pistes cyclables au niveau du trottoir
- Multiplier les zones 30 sur des tronçons de voies structurantes, quand la vie locale doit être confortée
- Renforcer la sécurité et l'attractivité des traversées piétonnes (et cycles) non-régulées sur les artères.
- Développer les zones de rencontre
- Généraliser les doublesens dans les voies de desserte et les aménagements à contresens sur toutes les voies structurantes
- Anticiper la largeur des aménagements pour accompagner le développement de la pratique (4m mini dédié aux vélos sur les créations ou requalifications de voies structurantes)
- Se lancer dans la généralisation des tout-droit et tourne-à-droite cyclistes quand les conditions d'insertion sont favorables (pratiques existantes)

Merci de votre attention