

Contexte

Cet axe est **passé de 50 à 30 km/h**. C'est un sens unique pour les VL large de 3m, avec une bande cyclable à contresens d'une largeur de 1,5m.

La chaussée est correcte, avec du stationnement bilatéral en épi ou longitudinal.

L'axe est prioritaire. Le marquage 30 est situé en entrée de tronçon.

Le quartier se situe dans l'hyper-centre de Grenoble. Il est dense mais avec une faible perméabilité piétonne : à gauche se trouve un mur tandis qu'à droite le bâti laisse peu d'ouvertures.



Evolution des trafics et vitesses

Vitesses VL (PL) en km/h	Mars 2015	Juin 2016	Octobre 2016
Vmoy	28 (33)	29 (23)	24 (21)
V85	39 (49)	40 (39)	38 (35)
TMJO	4900 (100)	7400 (20)	6200 (20)

Trafic vélo inférieur à 1000 cycles/j dont la moitié à contresens (estimation) et aucune ligne TC à proximité

Synthèse qualitative

Même avant le passage de cet axe à 30km/h, les vitesses pratiquées étaient déjà assez faibles. Néanmoins, la mise en place du 30km/h dans la rue de l'Alma a permis d'encore réduire la vitesse des véhicules, de 6km/h en moyenne.

Globalement, presque tous les automobilistes sondés connaissent la limitation à 30km/h sur cet axe. Cependant, pas loin de la moitié disent avoir du mal à respecter cette limitation. Mais lorsque l'axe est congestionné, ce qui arrive fréquemment, les automobilistes n'ont d'autres choix que de rouler sous les 30 km/h.

Près des deux-tiers des piétons interrogés sur cet axe très fréquenté par ces derniers ont un ressenti positif, dû à la vitesse réduite des véhicules, le dynamisme du quartier et la qualité des aménagements. Cependant, ils sont aussi deux tiers à ne pas avoir ressenti de baisse de vitesse. Presque tous les piétons qui conduisent aussi en voiture dans cette rue disent respecter la nouvelle limitation.

Cohérence de la vitesse – actions correctives

L'axe est homogène et cohérent avec la limitation à 30km/h, les cyclistes et les places de stationnement étant vecteurs d'apaisement de la circulation. Pour accentuer le ressenti de baisse de vitesse des véhicules, **une action possible sur l'axe** serait de matérialiser la trajectoire des vélos dans le sens des VL à l'aide de pictogrammes vélos et de chevrons.

Avis des automobilistes

268 automobilistes ont été enquêtés au point 6. C'est l'un des postes où le taux de bonnes réponses concernant la vitesse autorisée est le plus fort (88% des 268 automobilistes enquêtés).

Seuls 6 % des automobilistes interviewés pensent que la limite est à 50 km/h et 6 % ne savent pas. C'est aussi l'un des points où les automobilistes disent avoir du mal à la respecter (41 %).

Si 39 % des interviewés disent ne pas arriver à respecter la vitesse autorisée, pour 34 % en moyenne, ce point se distingue par la part de ceux qui signalent qu'ils respectent la vitesse car « c'est tout le temps bouché » (15 % pour 6 % en moyenne). C'est en ce point également que la part de ceux qui ont intégré la règle est la plus forte (25% pour 14 % en moyenne). Plus loin, le marquage au sol est aussi invoqué de manière significative.

Avis des piétons

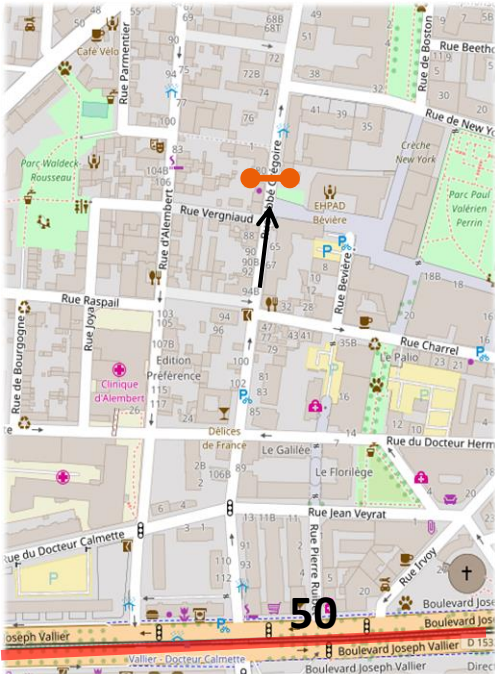
36 piétons ont été interrogés en parallèle dont 24 étaient résidant à Grenoble même. C'est un des deux points d'observation où l'on relève le plus de déplacements uniquement piétons.

Le ressenti est positif pour 20 piétons. Ils attribuent cela à la vitesse réduite des véhicules (résultat le plus élevé), le dynamisme du quartier et les différents aménagements. Pour 16 piétons, le ressenti négatif est dû à la vitesse excessive des véhicules. On peut noter également que la baisse de la vitesse n'est pas perçue par 23 des 36 piétons interrogés.

La démarche "Métropole Apaisée" est connue par une grande majorité des sondés.

L'abaissement de la vitesse à 30km/h est connue par 33 sondés et accepté par l'ensemble des personnes interrogés. D'ailleurs, sur l'ensemble des piétons interrogés, 20 sont amenés à circuler en voiture et 18 disent respecter la nouvelle réglementation en fonction du contexte routier ou de façon systématique. La communication autour de cette nouvelle réglementation s'est faite par le Dauphiné Libéré, le bouche à oreille ainsi que par la présence de panneaux. Cependant, l'enquête fait ressortir que pour une grande partie des piétons, la mesure n'est pas appliquée. Ils proposent donc la mise en place d'aménagements adaptés, d'une meilleure communication envers les automobilistes et l'installation de radars flash.

La majorité des personnes interrogées se déplacent à pied entre plusieurs fois par semaine et tous les jours. Leurs motifs de déplacement sont les achats quotidiens, les loisirs et enfin le travail et les affaires.



Contexte

Cet axe est **passé de 50 à 30 km/h**. C'est un sens unique pour les VL large de 3,5m (chaussée récente) sans bande cyclable à contresens.

L'axe est en ligne droite, du stationnement est présent des deux côtés, ainsi que 2 trottoirs étroits.

On note quelques passages piétons aux alentours, ainsi qu'un quai d'arrêt de bus.

L'espace est peu qualitatif mais le secteur est très dense. Les vélos et piétons sont nombreux aux horaires d'entrée et de sortie d'école. De nombreux débouchés piétons sont à souligner.



Evolution des trafics et vitesses

Vitesses VL (PL) en km/h	Mars 2015	Juin 2016	Octobre 2016
Vmoy	26 (38)	29 (43)	23 (37)
V85	17 (26)	21 (36)	16 (26)
TMJO	3400 (110)	3500 (140)	4200 (10)

Trafic vélo inférieur à 500 cycles/j (estimation) et proximité d'une ligne TC avec une fréquence d'environ 7 minute.

Synthèse qualitative

Même avant le passage de cet axe à 30km/h, les vitesses pratiquées étaient inférieures à 30km/h. Néanmoins, la nouvelle limitation a permis une légère baisse de la vitesse des véhicules, de 3km/h en moyenne.

Plus des trois-quarts des automobilistes connaissent la limitation à 30km/h, malgré le fait qu'un plus d'un quart des sondés disent passer rarement par cet axe. Des 10 points enquêtés, c'est celui où le taux de sondés respectant la limitation est le plus fort (42%).

Le ressenti des piétons est mitigé. La moitié ont un ressenti plutôt positif et louent la vitalité du quartier. L'autre moitié pointe du doigt la vitesse trop importante des véhicules. Presque tous les piétons interrogés ayant une voiture connaissent le dispositif mais adapte leur vitesse selon le contexte global de la rue.

Cohérence de la vitesse – actions correctives

Au regard des vitesses pratiquées et du ressenti des différents usagers, l'axe est homogène et cohérent avec le 30km/h. Des actions sont néanmoins possibles pour améliorer les ressentis : effacer les passages piétons pour une autre marquage, dégagé la visibilité, mettre en place des terrasses, végétaliser, picots vélos en milieu de chaussée...

Avis des automobilistes

A ce point d'enquête, 312 automobilistes ont pu être enquêtés. C'est l'un des 3 postes où le taux de bonnes réponses concernant la vitesse autorisée est le plus fort (85%). Et pourtant c'est également l'un des 3 postes où la part de personnes qui ne passent que rarement ou pour la 1^e fois est la plus importante.

Les raisons des bonnes réponses donnent un meilleur score ici qu'ailleurs à la communication et aux personnes qui ont intégré la règle. D'ailleurs elles sont 42% à respecter la vitesse autorisée, taux le plus fort des points enquêtés (33 % en moyenne) en particulier de manière volontaire (39 % pour 25 % en moyenne). C'est ici que l'on compte la plus grande part de Grenoblois (61 % des enquêtés).

Les hommes sont surreprésentés (71 % pour 57 % en moyenne) et on note un peu moins de jeunes automobilistes qu'aux autres points.

Avis des piétons

En parallèle, 31 piétons ont été interrogés dont 23 résidant à Grenoble. Le ressenti est positif pour 13 piétons, négatif pour 11 autres et 7 personnes n'ont pas d'avis. Le ressenti négatif est dû aux nuisances sonores, aux aménagements inadaptés ainsi qu'aux vitesses excessives des véhicules. Les piétons qui se sentent bien expliquent cela par la vitalité du quartier, la faible vitesse des véhicules et par les aménagements. Par ailleurs, la baisse de la vitesse n'est perçue que par 13 piétons.

La démarche "Métropole Apaisée" est connue par 14 piétons et l'abaissement de la vitesse est connu par presque le double (26 piétons). Elle est acceptée par 21 personnes interrogées. Sur les 18 piétons qui sont amenés à circuler en voiture dans la Métropole Grenobloise, 16 disent respecter la nouvelle réglementation selon le contexte ou de façon volontaire.

La médiatisation s'est faite par le bouche à oreille, par les panneaux ainsi que par la presse radio et la presse écrite (Dauphiné Libéré). Mais pour 19 des piétons sondés, la réglementation n'est pas appliquée. Ils proposent la mise en place de radar flash et des aménagements adaptés.

La majorité des personnes interrogées passent à pied au point d'enquête entre plusieurs fois par semaine et tous les jours, 9 continuent à pied, 5 en voiture et 4 en tramway (arrêt à 400m Vallier Docteur Calmette). Les motifs de déplacement sont les loisirs, le travail et les achats quotidiens.



Contexte

Cet axe est **passé de 50 à 30 km/h**. C'est un sens unique à deux voies en ligne droite. La chaussée est récente et large de 6m. Une piste cyclable bidirectionnelle occupe un côté de la chaussée.

On trouve de nombreux carrefours à feux non coordonnés.

Le marquage « 30 km/h » est présent en début de tronçon.

L'axe est qualitatif avec le présence de nombreux commerces, lycées, piétons et vélos. Mais les 2 voies à sens uniques sont rédhibitoires en heures creuses.

Evolution des trafics et vitesses

Vitesses VL (PL) en km/h	Avril 2015	Juin 2016	Octobre 2016
Vmoy	39 (37)	45 (43)	41 (40)
V85	49 (48)	57 (51)	55 (50)
TMJO	4500 (380)	6400 (220)	6200 (190)

Trafic vélo supérieur à 2000 cycles/j (estimation) et proximité d'une ligne tramway.

Synthèse qualitative

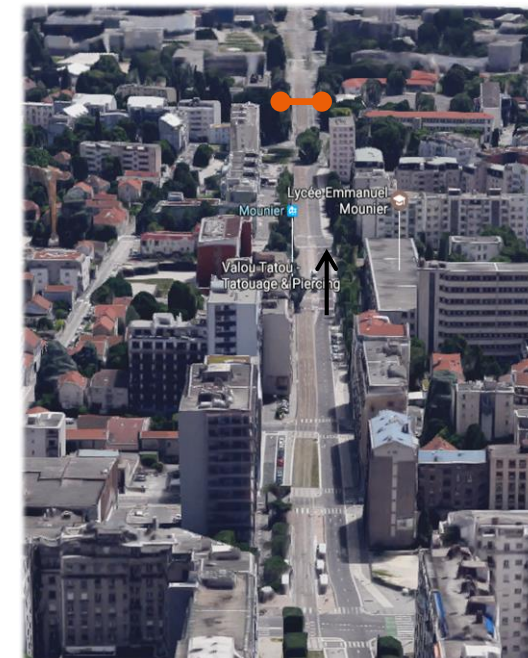
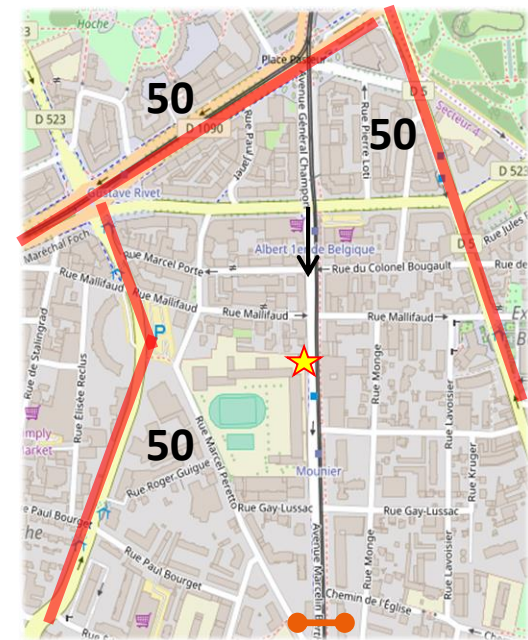
Les vitesses en octobre 2016 sont en légère hausse, non significative, par rapport aux mesures faites avant le lancement de Grenoble Métropole Apaisée. La limitation de 30 km/h n'est pas respectée.

Les trois quarts des automobilistes interrogés connaissent la vitesse autorisée. Parmi eux, près d'un tiers connaît la limitation grâce au marquage au sol. Mais ils ne respectent pour la plupart pas la limitation sur cet axe.

La vitesse trop importante est la cause principale du ressenti négatif qu'expriment trois quarts des piétons interrogés. A une exception prêt, tous les piétons connaissent la limitation à 30km/h sur cet axe, mais parmi ceux possédant une voiture, seule la moitié respecte la limitation.

Cohérence de la vitesse – actions correctives

Les vitesses pratiquées, leur stagnation au cours du temps ainsi que le mauvais ressenti des piétons rend cet axe incohérent avec la limitation à 30km/h. Des actions possibles seraient de supprimer un ou deux carrefours à feux, de supprimer la ligne axiale et d'ajouter des traversées piétonnes complémentaires.



Avis des automobilistes

Les trois quarts des 388 automobilistes connaissent la vitesse autorisée à cet endroit, ce qu'ils attribuent à la signalisation et plus qu'ailleurs aux panneaux. En ce qui concerne la possibilité de respecter la vitesse, les enquêtés sont également répartis entre le oui, le non et le « ça dépend ».

Les grands médias sont les principaux vecteurs d'information. C'est le point d'enquête où les moins de 30 ans sont les mieux représentés.

Avis des piétons

Sur ce point d'enquête, 32 piétons ont été interrogés dont 25 résidant à Grenoble.

Le ressenti est positif pour 16 sondés grâce notamment aux aménagements, à la vitesse réduite des véhicules ainsi qu'à la vitalité du quartier. 11 piétons se sentent mal à l'aise dans cette rue. Ils attribuent cela aux aménagements inadaptés ainsi qu'à la vitesse excessive des véhicules. 5 piétons n'ont pas d'avis.

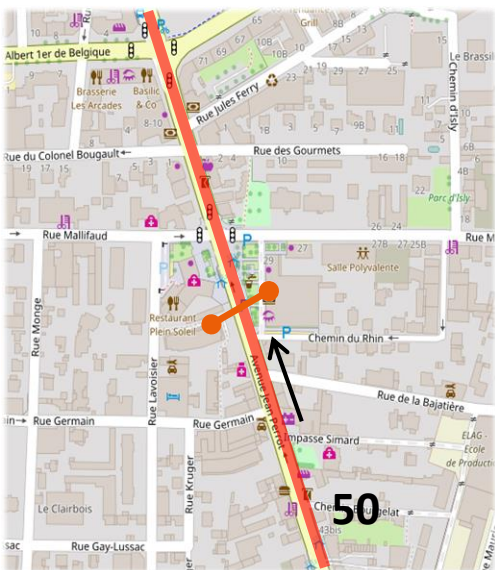
La baisse de la vitesse est faiblement perçue, seul 9 piétons estiment avoir ressenti ce changement.

La démarche "Métropole Apaisée" est connue par 21 piétons. L'abaissement de la vitesse à 30km/h est connue par 31 sur les 32 personnes interrogés mais accepté seulement par 23 usagers. Sur les 32 piétons interrogés lors de cette enquête, 13 sont amenés à circuler en voiture dans la Métropole Grenobloise. Un peu plus de la moitié disent respecter la réglementation de façon volontaire.

Pour 28 piétons, la réglementation n'est pas appliquée, Les usagers interrogés proposent la mise en place d'aménagements plus adaptés, de radars flash, et une meilleur communication envers les automobilistes.

La publicité autour de la démarche s'est faite par les panneaux, par le "Métropole" et enfin par le bouche à oreille.

Les motifs de déplacements sont liés au travail, aux achats quotidiens, aux affaires et à l'école. La chaîne de déplacement se fait à pied pour 15 piétons, en tramway pour 15 autres (à moins de 100m) et en voiture pour le reste des usagers interrogés



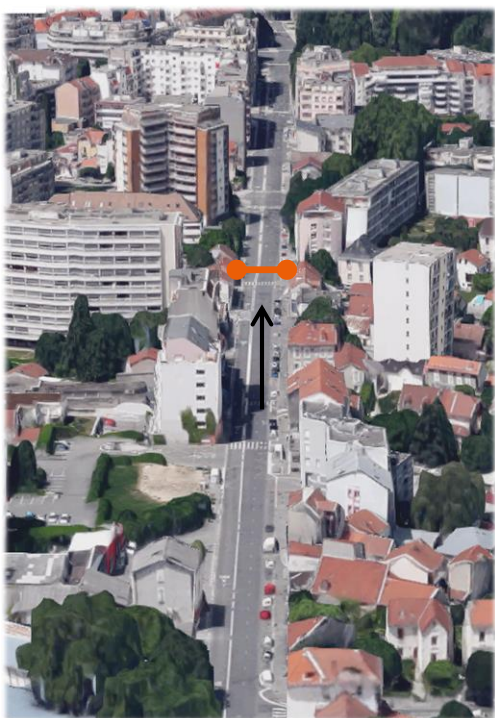
Contexte

Cet axe est **resté à 50km/h**. La chaussée est récente, monodirectionnelle, d'une largeur de 6m avec du stationnement latéral. Une voie mixte bus/vélo à contresens, large de 3,5m, est aménagée du côté opposé au stationnement latéral. Un trottoir de 2m de part et d'autre de ces aménagements complète le profil en travers.

L'axe est prioritaire, géré par de nombreux feux. Le marquage « 50 km/h » se situe juste en amont.

Le secteur est dense, avec des commerces, des écoles et des copropriétés. Il y a peu de piétons en traversée libre.

Les cyclistes dans la voie bus sont nombreux dans les deux sens.



Evolution des trafics et vitesses

Trafic vélo supérieur à 1000 cycles/j (estimation) et proximité d'une ligne de TC desservie avec une fréquence de 8 minutes..

Synthèse qualitative

Sur les 10 points étudiés, la vitesse autorisée est de loin la mieux intégrée par les automobilistes. Pourtant, les automobilistes passant rarement par cet axe représentent une part plus importante que la part moyenne des 10 points.

Le ressenti de piétons est partagé entre les avis positifs qui soulignent en majorité le dynamisme du quartier et les avis négatifs qui déplorent en grande majorité la vitesse trop élevée des véhicules. Plus de la moitié des piétons questionnés sont favorables à la démarche grenobloise mais la même proportion a le sentiment qu'elle n'est pas respectée par les automobilistes.

Cohérence de la vitesse – actions correctives

L'axe semble cohérent avec la limitation à 50 km/h.

Avis des automobilistes

A ce point d'enquête, 342 automobilistes ont été enquêtés. La vitesse autorisée (50 km/h) est très bien intégrée : 82 % d'entre eux la connaissent (taux le plus élevé, de loin).

C'est le marquage au sol qui les renseigne le plus souvent mais la part de ceux qui répondent qui la connaissent par habitude est plus élevée qu'ailleurs. Pourtant, les automobilistes qui passent à cet endroit tous les jours ne sont que 42 %. Ceux qui passent rarement sont plus nombreux qu'en moyenne. Les grands médias sont leur principale source d'information. Internet est cité un petit peu plus souvent qu'ailleurs.

Le respect de la vitesse semble facile à un tiers des enquêtés, 25 % en moyenne) et seuls 23 % disent qu'ils n'y arrivent pas.

Avis des piétons

Parmi les 34 piétons interrogés, le ressenti est partagé : 7 personnes n'ont pas d'avis, 15 piétons ont un ressenti positif grâce à la vitalité du quartier et à la faible vitesse des véhicules. Le ressenti est négatif pour 12 piétons notamment à cause de la vitesse des véhicules des nuisances sonores et de la présence des cyclistes sur le trottoir.

La baisse de la vitesse est faiblement perçue, seulement 10 piétons ressentent un changement.

La démarche "Métropole Apaisée" est connue par la moitié des personnes interrogées.

La nouvelle réglementation à 30 km/h est connue par 26 des 34 piétons interrogés. La communication s'est faite par le marquage au sol, le bouche à oreille et par le journal le "Dauphiné Libéré".

20 piétons sont favorables à cette réglementation mais 22 trouvent qu'elle n'est pas appliquée. Les personnes interrogées proposent la mise en place de radars flash, une meilleure communication envers les automobilistes et des aménagements adaptés, dont 26 sont des résidents de Grenoble.

Les motifs de déplacements (Proximité Parc Paul Mistral, École Maternelle Colonel Driant) des personnes interrogées sont liés aux loisirs, à l'école et au travail.

La chaîne de déplacement se continue essentiellement à pied, en tramway (à 450 m) ou encore en bus (Arrêt C4 à 50m).

Sur l'ensemble des piétons interrogés, 29 sont amenés à circuler en voiture dans la Métropole Grenobloise. Un peu plus de la moitié respecte cette nouvelle réglementation de manière volontaire.



Contexte

Cet axe est resté à 50 km/h. La chaussée est récente, bidirectionnelle à 2 fois 2 voies, large de 13m sans séparateur. On note du stationnement latéral, un trottoir large ainsi qu'une piste cyclable du côté opposé au point d'enquête.

Le marquage « 50 km/h » se situe juste en amont du point.

Le secteur est dense (commerces, copropriétés, équipements d'agglomération) mais les piétons en traversée libre sont rares.

Les cyclistes sur la chaussée sont très peu nombreux.



Evolution des trafics et vitesses

Vitesses VL (PL) en km/h	Mai 2015	Juin 2016	Octobre 2016
Vmoy	40 (50)	45 (40)	45 (40)
V85	51 (66)	58 (50)	59 (52)
TMJO	7900 (120)	7100 (170)	7300 (180)

Trafic vélo supérieur à 1500 cycles/j (estimation) pas de ligne de TC proche.

Synthèse qualitative

La vitesse moyenne, de même que la vitesse pratiquée par 85% des automobilistes ont augmenté, ce qui peut s'expliquer par la baisse du trafic. De ce fait, cette augmentation n'est que peu significative. La vitesse moyenne reste en-dessous des 50km/h.

Ce point d'observation est celui où les habitués sont le moins bien représentés en proportion. Près d'un quart des automobilistes pensaient que l'axe était à 30 lorsqu'ils ont été interrogés à ce sujet. Pour le reste qui connaissait la limitation, plus de la moitié tenait cette information du marquage au sol. Des 10 points, c'est celui où les automobilistes respectent le plus la limitation.

Il s'agit par ailleurs d'un des deux points les plus appréciés des piétons, qui louent en grande majorité la qualité des aménagements. Les très rares ressentis négatifs pointent tous la vitesse trop élevée des véhicules. La part de déplacements uniquement piéton est la plus faible des dix points d'enquête.

Cohérence de la vitesse – actions correctives

La limitation étant respectée et le ressenti des piétons étant très positifs, l'axe est homogène est cohérent avec la limitation à 50km/h.

Avis des automobilistes

57 enquêtes ont été réalisées auprès des automobilistes. C'est le point d'observation où les habitués fréquents sont les moins nombreux : 37 % passent rarement et 17 % une fois par semaine.

Les trois quarts d'entre eux connaissent bien la vitesse autorisée, 50 km/h, les autres pensant plutôt qu'elle est à 30 km/h. C'est grâce au marquage majoritairement qu'ils disent être renseignés (57%) puis par habitude ou parce qu'ils ont intégré la règle (27%).

Ils ont eu l'information par les grands médias essentiellement ou le bouche à oreille.

Un tiers arrive à respecter la vitesse autorisée en général (c'est la moyenne de l'enquête) et 44 % répondent que cela dépend des secteurs (taux au dessus de la moyenne) mais c'est le point d'enquête où ils sont les moins nombreux à répondre par la négative. Presque la moitié des enquêtés sont grenoblois.

Avis des piétons

A ce point d'enquête, 36 piétons ont été interrogés, la majorité étant originaire de Grenoble. La très grande majorité sont des habitués et leur ressenti est majoritairement positif (l'un des deux points d'observation les plus appréciés des piétons). Il est dû aux aménagements, à la vitalité du quartier et à la faible vitesse des véhicules. A contrario, cette baisse de la vitesse est faiblement perçue par les piétons (5 piétons).

La connaissance de la Métropole Apaisée est connue par la moitié des piétons interrogés.

La nouvelle réglementation de 30 km/h est connue par 28 piétons.

La communication s'est faite par le marquage au sol, le bouche à oreille et les médias radio et télé. 23 piétons sont favorables à cette réglementation mais 25 des piétons interrogés constatent qu'elle n'est pas appliquée. Ils proposent la mise en place de radars flashes et d'aménagements mieux adaptés.

Sur les 36 piétons interrogés, 27 sont amenés à circuler en voiture dans la Métropole Grenobloise, 20 disent respecter la réglementation du 30 km/h.

Les motifs de déplacements sont les loisirs (Parc Paul Mistral), le retour au domicile (Quartier résidentiel "Quartier de la Bajatière") ainsi que l'école (Groupe Scolaire Clémenceau).

La chaîne de déplacement se poursuit à pied pour seulement 7 piétons (la part de déplacements uniquement piéton est la plus faible des dix points d'enquête), en voiture pour 7 autres, ou encore en tram ou en vélo pour les autres piétons interrogés.



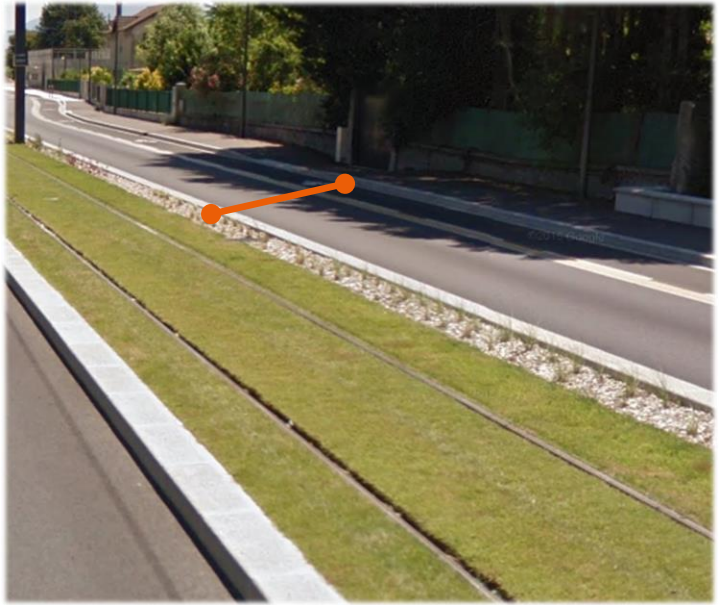
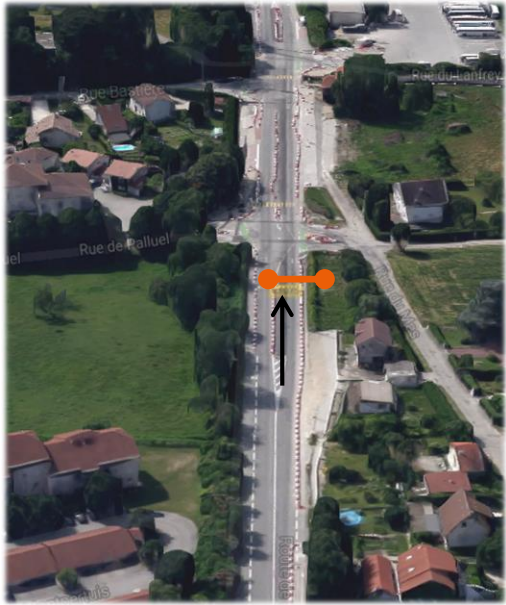
Contexte

Cet axe est resté à 50 km/h mais a été requalifié en 2015 avec le tram E (3m + 1,8m de bande cyclable élargie).

La chaussée est neuve, monodirectionnelle, en ligne droite avec un trottoir large de 2m.

Cet axe prioritaire est géré par de nombreux feux. En arrière station, une traversée est gérée sans feu. Le secteur est peu dense avec peu d'aménités.

On note la présence rare de piétons, sauf en accès au tram. Un marquage 50 se situe juste en amont du point de mesure.



Evolution des trafics et vitesses

Vitesses VL (PL) en km/h	Décembre 2015	Juin 2016	Octobre 2016
Vmoy	46 (41)	48 (46)	50 (48)
V85	57 (49)	59 (57)	62 (58)
TMJO	4300 (120)	3800 (90)	3700 (90)

TMJO de 4000 VL très pointé, trafic vélo inférieur à 300 cycles/j (estimation), proximité d'arrêt TC avec une fréquence de 30 minutes.

Synthèse qualitative

Selon les comptages effectués en octobre 2016, les vitesses sont en accord avec la limitation imposée de 50 km/h. En effet, la vitesse moyenne atteint exactement 50 km/h tandis que la vitesse en dessous de laquelle roule 85% des automobilistes est légèrement supérieure à 60 km/h. Globalement, la vitesse des véhicules sur ce tronçon qui est resté limitée à 50 km/h a subi une légère augmentation non significative.

Environ deux-tiers des piétons interrogés se sentent en sécurité sur le trottoir et ont l'impression d'une baisse globale de la vitesse des véhicules.

L'initiative « Métropole apaisée » est dans l'ensemble connue des 28 piétons interrogés. Les deux-tiers y sont favorable. D'ailleurs, ce point de mesure possède le plus fort taux de personnes effectuant leur trajet du jour uniquement à pied.

Ici, 256 automobilistes ont été interrogés. Environ la moitié d'entre eux estime que la vitesse limite sur ce tronçon est de 30 km/h, malgré le marquage au sol « 50 km/h » en amont. Lorsque l'information de la vitesse limite est connue, c'est dans la moitié des cas grâce au marquage de limitation de vitesse peint au sol.

Cohérence de la vitesse – actions correctives

L'Axe est homogène et cohérent avec la limitation à 50.

Avis des automobilistes

257 automobilistes ont été enquêtés à cet endroit.

Seulement 56 % d'entre eux savent que la limite de vitesse est à 50km/h mais ceux qui se trompent pensent qu'elle est à 30 km/h. 72 % des personnes interviewées ont l'habitude de passer à cet endroit mais ce critère n'est pas corrélé au niveau de connaissance de la vitesse réglementaire.

Ceux qui répondent correctement sont 20 % à avoir intégré la norme, 42 % à se baser sur le marquage au sol et seulement 16 % aux panneaux, et enfin 13 % par habitude.

Les deux vecteurs d'informations les plus cités à cet endroit sont le bouche-à-oreille (un quart) et la radio (28 %, le taux le plus fort pour ce média et pour ce point d'enquête).

Le taux de réponse positive à la question « arrivez vous à respecter la vitesse autorisée » est l'un des trois plus forts (40%) des 10 points d'enquête, y compris pour ceux qui le font « de manière volontaire ».

Avis des piétons

Pour les 28 piétons interrogés (dont 11 sont résidents de la commune), le ressenti de la rue par rapport à la circulation reste positif : 16 usagers disent se sentir bien. Ils attribuent cela en grande majorité à la qualité des aménagements. Cependant, 7 des piétons interrogés ont un ressenti négatif lié à la vitesse des véhicules. La baisse de la vitesse est très peu perçue par les habitants, seulement une personne l'a ressenti. L'enquête a fait ressortir que la vitesse est même en hausse pour certains piétons.

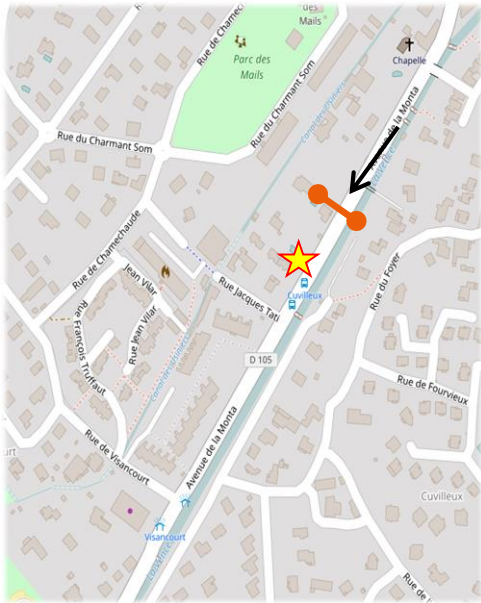
En ce qui concerne la médiatisation de l'initiative « Métropole Apaisée », le passage à 30km/h est connu par l'ensemble des usagers connaissant la démarche et par 27 de ceux qui ne connaissaient pas la démarche.

Lors de l'enquête, 18 personnes interrogées étaient favorables au passage de la vitesse à 30km/h. La communication de cette nouvelle réglementation s'est faite par le journal « Le Dauphiné Libéré », les médias télé & radio, le bouche à oreille et enfin de marquage au sol. Pour la majorité des piétons, cette réglementation n'est pas appliquée, il faudrait même envisager (pour 11 d'entre eux) de mettre en place des radars flash pour faire respecter la vitesse de 30km/h.

Sur l'ensemble des piétons interrogées, 12 sont amenés à circuler en voiture dans la métropole. La moitié d'entre eux admettent ne pas respecter la limitation de vitesse de 30 km/h partout. Un peu moins de la moitié la respecte de manière volontaire.

Leurs motifs de déplacements étaient divers, mais le travail restait la première raison (13 piétons) devant les loisirs (5 piétons) et l'école (3 piétons). La proximité d'un lycée professionnel a peut-être un impact.

Pour plus des trois quarts d'entre eux, le déplacement du jour se faisait uniquement à pied (taux le plus élevé parmi les points d'enquête).

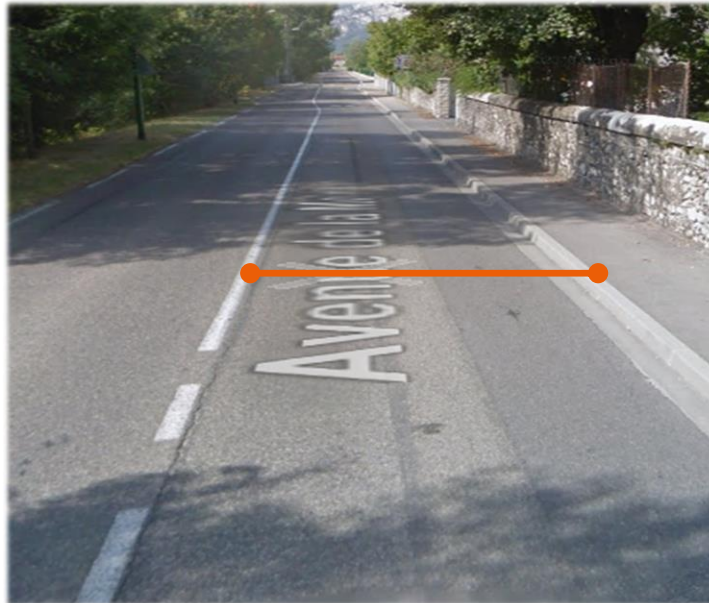


Contexte

Cet axe est **passé de 50 à 30 km/h**. La chaussée bidirectionnelle, récente, est large de 6 mètres avec 2 trottoirs étroits.

En aval sont implantés des coussins puis un quai d'arrêt de bus. Il n'y a pas de marquage au sol 30 km/h dans le secteur

L'espace arboré et qualitatif mais on note peu de vie locale en dehors des entrées/sorties des écoliers et collégiens dans le secteur (nombreux à vélos).



Evolution des trafics et vitesses

Vitesses VL (PL) en km/h	Décembre 2015	Juin 2016	Octobre 2016
Vmoy	45 (34)	45 (33)	39 (20)
V85	55 (39)	55 (39)	49 (34)
TMJO	1300 (50)	1500 (50)	1400 (40)

Axe en légère descente, trafic vélo inférieur à 200 cycles/j (estimation) et proximité d'une ligne de TC avec une fréquence d'environ 15 minutes.

Synthèse qualitative

La vitesse moyenne en octobre 2016 est en baisse significative depuis le passage à 30 km/h, de même que la V85. Cependant, la vitesse moyenne reste au-dessus de la limitation actuelle.

Beaucoup d'automobilistes sondés sont des habitués de cet axe. Plus qu'ailleurs, la signalisation verticale est utilisée pour connaître la limitation de vitesse, même si la moitié se sert aussi du marquage au sol. Cependant, c'est à ce point que les automobilistes disent le plus souvent ne pas respecter la limitation de vitesse.

La part des piétons se sentant bien sur cet axe et la deuxième plus élevée des 10 points. Les raisons sont nombreuses : sentiment de tranquillité, végétalisation, largeur des trottoirs, etc. Lorsqu'ils sont insatisfaits, les piétons interrogés mettent en cause la vitesse des véhicules. Le passage à 30 km/h et largement connu et accepté des piétons interrogés ici.

Cohérence de la vitesse – actions correctives

Les vitesses ainsi que le ressenti des divers usagers décrivent un axe où les automobilistes peinent à respecter la vitesse limite, sans que cela ne gêne trop les piétons. Ainsi, l'axe semble cohérent avec la limitation actuelle, à condition d'accompagner cette mesure par **d'autres actions** : marquage moins routier (pas de ligne axiale et rétrécissement visuel à 5m), suppression du feu au profit d'un régime de priorité géré par cédez-le-passage.

Avis des automobilistes

199 automobilistes ont été enquêtés à ce point d'enquête. Il s'agit pour beaucoup, d'habités (qui passent ici tous les jours ou plusieurs fois par semaine) avec une proportion de 79 % (2^e taux sur 10).

La vitesse autorisée est connue par 80 % des interviewés qui citent beaucoup plus qu'ailleurs les panneaux comme vecteur d'information (43 % contre 16 % en moyenne) et le marquage au sol (50 % pour 44% en moyenne). La connaissance générale du dispositif est attribuée à la radio et au Dauphiné (25 % chacun) et au bouche à oreille (21%), soit plus qu'ailleurs.

Par contre, c'est ici que les automobilistes disent le plus souvent ne pas respecter la respecter la vitesse autorisée (la moitié).

Les interviewés sont en majorité des femmes (52 % pour 43 % en moyenne) et se situent pour moitié dans la tranche des 31-45 ans.

Avis des piétons

30 piétons ont été interrogés par ailleurs, la majorité étant originaire de la commune.

C'est l'un des deux points d'enquête où les piétons sont les plus nombreux (les trois quarts) à se sentir bien vis-à-vis de la circulation grâce notamment à la tranquillité, à la végétation et aux trottoirs larges. Le quart restant pointe la vitesse excessive des véhicules. La presque totalité des piétons interrogés passent au point d'enquête entre plusieurs fois par semaine ou tous les jours. 12 des 30 piétons interrogés se déplacent uniquement à pied, les autres utilisent en majorité le tramway situé à 800 m. Leurs motifs de déplacements sont essentiellement liés aux affaires, à l'école (collège Barnave) et aux loisirs.

Au sujet de l'initiative "Métropole Apaisée", la démarche est connue par la moitié des piétons sondés. On peut noter également que l'abaissement de la vitesse à 30km/h est connue et acceptée par 29 des 30 personnes interrogées.

La communication autour de la démarche s'est faite principalement par la radio (7 piétons), par le bouche à oreille (6 piétons) et enfin par le marquage au sol (5 piétons). La revue "Métropole" n'est pas représentée dans les outils et la revue municipale n'est citée que par 2 piétons.



Contexte

Cet axe est **passé de 50 à 30 km/h**. La chaussée bidirectionnelle est récente et large de 9m, avec deux bandes cyclables d'une largeur de 1,5m chacune.

Un feu tricolore est présent 250m en amont, de même qu'une traversée piétonne équipée de coussins 100m en amont et de deux quais bus 100m en aval.

Un panneau de zone 30 ainsi que le marquage au sol « 30 km/h » sont présent 900m en amont (à l'entrée de la commune). Un radar pédagogique est lui placé 500m en amont du point.

La vie locale est faible mais la fréquentation piétonne est forte aux heures d'entrée et sortie d'école. La congestion est quotidienne aux heures de pointe, due à une priorité tram dans un carrefour complexe à 200m.

Evolution des trafics et vitesses

Vitesses VL (PL) en km/h	Décembre 2015	Juin 2016	Octobre 2016
Vmoy	25 (32)	29 (31)	27 (29)
V85	39 (49)	42 (43)	40 (39)
TMJO	4300 (70)	4500 (90)	4700 (100)

Axe en légère descente, trafic vélo inférieur à 500 cycles/j (estimation) et proximité d'une ligne de TC avec une fréquence d'environ 10 minutes.

Synthèse qualitative

Globalement, l'analyse des vitesses montre une légère hausse des vitesses sur cet axe, qui n'est pas significative. Le passage de 50 à 30 km/h semble ne pas avoir eu d'effet ici.

Lorsqu'on les interroge, les automobilistes sont en fait un tiers à penser que la limitation sur l'axe est de 50km/h, alors qu'elle est à 30 km/h. Ils sont aussi nombreux, pour ceux qui connaissent la vitesse limite, à éprouver des difficultés à maintenir une vitesse de 30 km/h (41%). Les conducteurs quotidiens sont moins nombreux que sur les autres points.

Pour la grande majorité, les piétons interrogés ont un bon ressenti lorsqu'ils se déplacent sur l'axe. Les mêmes arguments sont fréquemment mentionnés : dynamisme du quartier, aménagements adaptés, et sensation de vitesse des véhicules peu présente.

Cohérence de la vitesse – actions correctives

Les piétons semblent ne pas être gênés par la vitesse des automobilistes qui roulent pourtant au-dessus de la limitation actuelle sans réussir à rouler moins vite. L'axe est donc cohérent avec le 30 km/h mais **certaines actions peuvent être menées** pour y réduire la vitesse, comme un marquage moins routier (pas de ligne axiale et rétrécissement visuel à 5m, suppression du feu au profit d'un CLP).



Avis des automobilistes

332 automobilistes ont pu être enquêtés à ce point d'observation. C'est l'un des points où le taux de mauvaises réponses concernant la vitesse autorisée est le plus fort. Un tiers des automobilistes interviewés pensent que la limite est à 50 km/h. C'est aussi l'un des points où les automobilistes disent avoir du mal à la respecter (41 %).

57 % des conducteurs sont des habitués seulement avec une sous représentation de ceux qui passent tous les jours par rapport à la moyenne. Si les 30 à 65 ans sont les plus nombreux, comme partout, les moins de 30 ans et les plus de 65 ans sont mieux représentés ici qu'ailleurs.

Ils se disent informés par la signalisation, les panneaux étant cités un peu plus qu'ailleurs. Sinon, ce sont les grands médias qui les ont informés du changement de réglementation.

Avis des piétons

Les 34 piétons interrogés résident pour la plupart à Grenoble et à La Tronche.

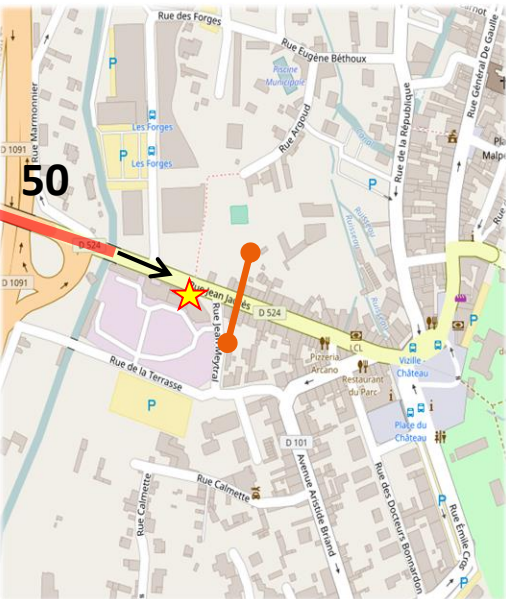
Côté piétons, la majorité des sondés estime se sentir bien, notamment grâce aux aménagements et à la faible vitesse des véhicules (l'un des meilleurs résultats des 10 points d'enquête) Seul 6 piétons disent ne pas se sentir bien à cause d'aménagements inadaptés et de trottoirs trop étroits. La majorité (24/34) des sondés passent à pied à l'endroit de l'enquête entre plusieurs fois par semaine et tous les jours. Une partie continue son déplacement à pied, et une autre partie est partagée entre le tramway et le bus situés, respectivement à 300 m et 100m du point d'enquête.

La démarche "Métropole Apaisée" est connue par 19 piétons sur les 34 interrogés. L'abaissement de la vitesse à 30 km/h est quant à elle connue par 24 piétons mais accepté seulement par 20 piétons.

La médiatisation de l'initiative s'est faite par le bouche à oreille (8), par les panneaux (7), par le Dauphiné Libéré, le Métropole et enfin par le marquage au sol.

Pour une grande majorité des sondés, 30 piétons, la baisse de la vitesse n'est pas perceptible. Ils proposent de meilleurs aménagements et une plus forte communication autour de la démarche.

Sur les 22 piétons amenés à circuler en voiture dans la métropole grenobloise, 8 ne respectent pas la nouvelle réglementation, 7 le respecte de façon volontaire et 2 par peur de la police.



Contexte

Cet axe est **passé de 50 à 30 km/h**. La chaussée bidirectionnelle est large de 6m. Les trottoirs sont étroits et masqués par le stationnement bilatéral. Le rue est restée inchangée depuis 20 ans.

L'axe est prioritaire en ligne droite, sans feux tricolores.

Les marquage et panneau d'indication de vitesse en amont sont absents.

Le secteur est dense avec quelques commerces. Mais la perméabilité piétonne est faible malgré la bonne fréquentation.



Evolution des trafics et vitesses

Vitesses VL (PL) en km/h	Décembre 2015	Juin 2016	Octobre 2016
Vmoy	40 (36)	44 (36)	41 (33)
V85	51 (47)	57 (48)	52 (44)
TMJO	3000 (10)	3100 (40)	3200 (30)

Trafic vélo inférieur à 100 cycles/j (estimation) et proximité de lignes TC et scolaire.

Synthèse qualitative

L'évolution des vitesses entre décembre 2015 (avant la mise en place du dispositif) et octobre 2016 montrent que, dans l'ensemble, la vitesse moyenne stagne autour des 40 km/h, soient 10 km/h au-dessus de la nouvelle limitation.

Ici, le taux de réponse des automobilistes concernant la vitesse limite est le plus fort des 10 points : 35% pensent que la vitesse maximale autorisée est toujours de 50 km/h. Quand la limitation à 30km/h est connue, encore la moitié déclare avoir du mal à la respecter. La part d'habitues se situe dans la moyenne.

Le ressenti des piétons est lui plutôt négatif. La cause qui avec en premier, et largement, est la vitesse des véhicules excessive. Néanmoins, les piétons satisfaits évoquent des aménagements adaptés à leurs besoins. Parmi les piétons possédant une voiture, le taux de ceux qui déclarent respecter le nouveau dispositif est le plus élevé des 10 points.

Cohérence de la vitesse – actions correctives

Au vu de la vitesse pratiquée avant le passage à 30km/h et de l'environnement urbain, l'axe est compatible avec le 30 km/h. Afin d'améliorer le ressenti des piétons, et de par la même occasion faire mieux respecter la vitesse limite, des actions complémentaires sont possibles : traversées piétonnes, végétalisation, terrasses, etc.

Avis des automobilistes

301 automobilistes ont été enquêtés ici. C'est le poste où le taux de mauvaises réponses concernant la vitesse autorisée est le plus fort. 35 % des automobilistes interviewés pensent que la limite est à 50 km/h. C'est aussi l'un des points où les automobilistes disent avoir du mal à la respecter (40 %).

Ceux qui la connaissent sont plus nombreux qu'ailleurs à dire que c'est la règle ou qu'ils le font par habitude, pourtant la part des habitués est dans la moyenne.

Les résultats concernant les vecteurs d'information sont plus répartis qu'ailleurs, les grands médias étant majoritaires.

La part des plus de 65 ans est plus importante qu'en moyenne.

Avis des piétons

En parallèle, 27 piétons ont été interrogés, 24 d'entre eux résidant à Vizille même. Le ressenti des piétons est plutôt négatif, 17 sondés pointent la vitesse excessive des véhicules, les nuisances sonores et les trottoirs trop étroits. Les 10 piétons satisfaits évoquent les aménagements adaptés, la vitalité et la tranquillité du quartier.

Une grande partie des usagers interrogés sont des habitués et se déplacent uniquement à pied, seul 1 sondé dit se déplacer en bus, malgré le contexte (Arrêt de bus vers Ouest 200m ligne 69 "Les Forges", vers Est 500 m ligne 69 "Tunnel Château".)

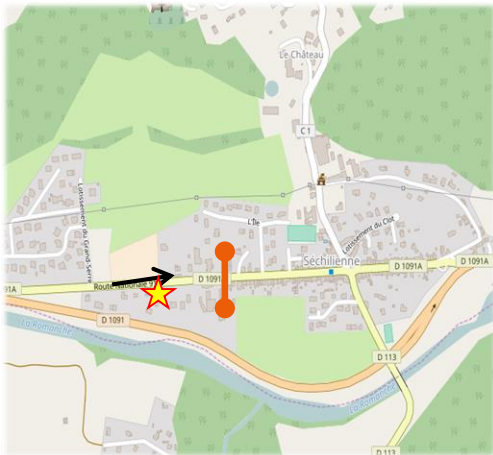
En ce qui concerne la connaissance de la démarche "Métropole Apaisée", la moitié des piétons interrogés connaît l'initiative.

L'abaissement de la vitesse à 30 km/h, est quant à elle connue par 21 piétons. La communication s'est faite par le Dauphiné Libéré, la télévision et les panneaux dans la Métropole.

Cependant, la démarche n'est acceptée seulement que par 17 piétons. De plus, pour une grande majorité des sondés (22 piétons sur 27), la mesure n'est pas appliquée. Les piétons proposent la mise en place d'aménagements adaptés et de plus de communication envers les automobilistes.

Les motifs de déplacements de ces piétons étaient le domicile, les loisirs et les courses. La plage horaire de l'enquête (16h - 19h) explique cela.

C'est ici que ceux qui disent respecter la vitesse autorisée de façon volontaire sont les plus nombreux parmi ceux qui sont amenés à circuler en voiture dans la Métropole Grenobloise (plus de la moitié).

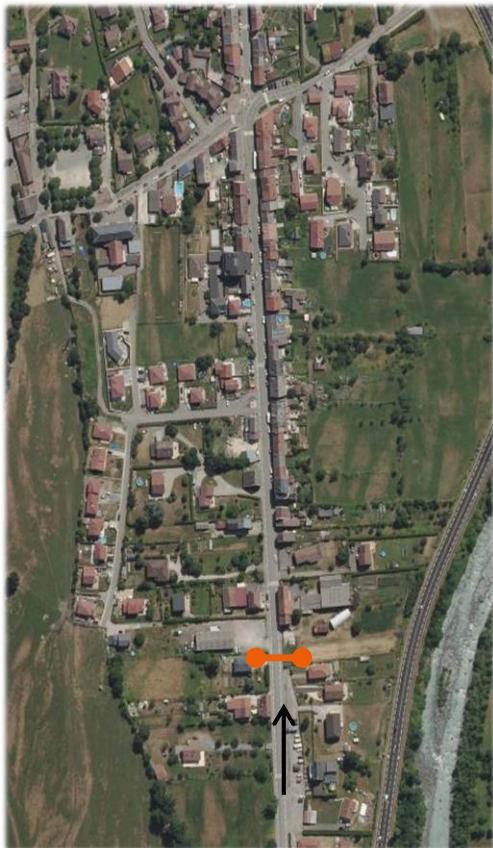


Contexte

Cet axe est **passé de 50 à 30 km/h**. C'est une ancienne RN non aménagée après la réalisation de la déviation. La chaussée est récente, large de 9m avec 2 bandes cyclables.

Le bas côté n'est pas aménagé sur la droite. Plus loin, dans le bourg, des trottoirs sont aménagés ainsi que du stationnement latéral.

Le marquage au sol ainsi que le panneau zone 30 sont à 500m en amont.



Evolution des trafics et vitesses

Vitesses VL (PL) en km/h	Décembre 2015	Juin 2016	Octobre 2016
Vmoy	48 (40)	46 (42)	54 (44)
V85	59 (50)	57 (50)	67 (54)
TMJO	1100 (20)	1200 (30)	1300 (20)

Axe en légère montée, trafic vélo inférieur à 200 cycles/j (estimation) et proximité d'une ligne TC

Synthèse qualitative

La vitesse moyenne mesurée en octobre 2016 et de 6km/h supérieure à celle mesurée en décembre 2015. Cependant, depuis la pose d'un radar pédagogique en décembre 2016, la vitesse moyenne est tombée à moins de 46 km/h. La largeur de la route peut être à l'origine de ces vitesses élevées.

Le taux d'automobilistes interrogés connaissant la limitation de vitesse est le plus élevé des 10 points (81%). Pour la plupart d'entre eux, l'information de la vitesse limite s'est faite par le biais de la signalisation verticale. Sur cet axe, beaucoup d'automobilistes disent adapter leur vitesse selon les secteurs.

Le ressenti des piétons est partagé. La qualité des aménagements et un point positif tandis que la vitesse trop importante des automobilistes est déplorée par les trois quarts des piétons dont le ressenti est négatif. Très peu ressentent une baisse de la vitesse des véhicules.

Cohérence de la vitesse – actions correctives

Ce tronçon est clairement incohérent avec une limitation à 30km/h. En effet, les automobilistes sectorisent cet axe. Dans les secteurs plus urbain, le 30km/h serait cohérent mais dans la globalité de l'axe il ne l'est pas. Des actions ici sont nécessaires : rétrécissement de chaussée (5,5m max), suppression de la bande cyclable en sens descendant, pictogrammes vélos dans le sens montant, élargissement des trottoirs, végétalisation...

Avis des automobilistes

234 automobilistes ont été enquêtés en cet endroit. C'est le point où l'on compte le plus d'habités et le plus fort taux de personnes qui connaissent la vitesse autorisée (et la réglementation) mais au regard des résultats des autres points on ne peut pas vraiment dire que ces deux critères soient corrélés. Les personnes invoquent massivement qu'elles tirent leur connaissance dans les panneaux de signalisation, à 81 % (pour 44 % en moyenne).

C'est ici également que la part des personnes qui répondent « ça dépend » notamment « ça dépend des secteurs » à la question « arrivez vous à respecter la vitesse autorisée ? » est la plus forte (55 % pour 33 % en moyenne). En parallèle, la part de ceux qui répondent oui est nettement sous la moyenne et ceux qui répondent non, dans la moyenne.

Les vecteurs d'information se distinguent ici par rapport aux autres points : les flyers, le journal municipal, le Métropole, le bouche à oreille recueillent des résultats plus importants qu'ailleurs, même si les grands médias restent majoritaires. 65 % des automobilistes interrogés habitent Séchilienne.

Les moins de 30 ans et les plus de 65 ans sont beaucoup moins présents dans la population interviewée (respectivement 11 % pour 20 % en moyenne et 5 % pour 9%).

Avis des piétons

Par ailleurs, 38 piétons ont été interrogés, 33 venant de la commune même de Séchilienne. La totalité des piétons interrogés passe à l'endroit de l'enquête tous les jours ou plusieurs fois par semaine.

Le ressenti des piétons est partagé. Les piétons qui ont un ressenti positif (18 piétons) l'expliquent par les aménagements, la faible vitesse des véhicules et la vitalité du quartier. Les piétons qui ne se sentent pas à l'aise (17 piétons) évoquent la vitesse excessive des véhicules et des aménagements inadaptés. 3 piétons ne se sont pas prononcés. La baisse de la vitesse n'a été perçue que par 6 d'entre eux. En ce qui concerne les 32 piétons amenés à circuler en voiture dans la Métropole Grenobloise, 17 disent respecter la réglementation en fonction du contexte et 14 de façon volontaire. En l'occurrence, la chaîne de déplacement se poursuit en voiture pour 20 piétons et à pied pour 12 piétons ce qui s'explique par la position excentrée du bourg, peu desservi par les TC.

La démarche "Métropole Apaisée" est connue par 18 piétons sur les 38 interrogés.

L'abaissement de la vitesse à 30 km/h est quant à elle connue par 33 sondés et acceptée par 22 piétons. Cette initiative a été médiatisée par le bouche à oreille, la revue municipale de Séchilienne et le Dauphiné Libéré. Pour 36 des 38 piétons interrogés, la réglementation n'est pas appliquée. Les personnes interrogées proposent des aménagements adaptés, ainsi que des radars flash et des radars pédagogiques.