

LE CODE DE LA RUE

de la Métropole apaisée



GRENOBLE-ALPES
MÉTROPOLE



GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE

Métropole apaisée et suppression des carrefours à feux

Journée d'échanges nationale

*« Carrefours à feux : vers de nouvelles
pratiques pour une ville des mobilités actives ! »*

Paris, 6 novembre 2018

Mobilité-Transports et Conception de l'Espace Public



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

Stratégie globale en faveur des modes actifs, inscrite au projet de PDU



- Généralisation du 30 km/h en agglomération
- Apaisement par le développement des usages
- Démarche de suppression de carrefour à feux



Guide Métropolitain
des espaces publics

Plan Vélo



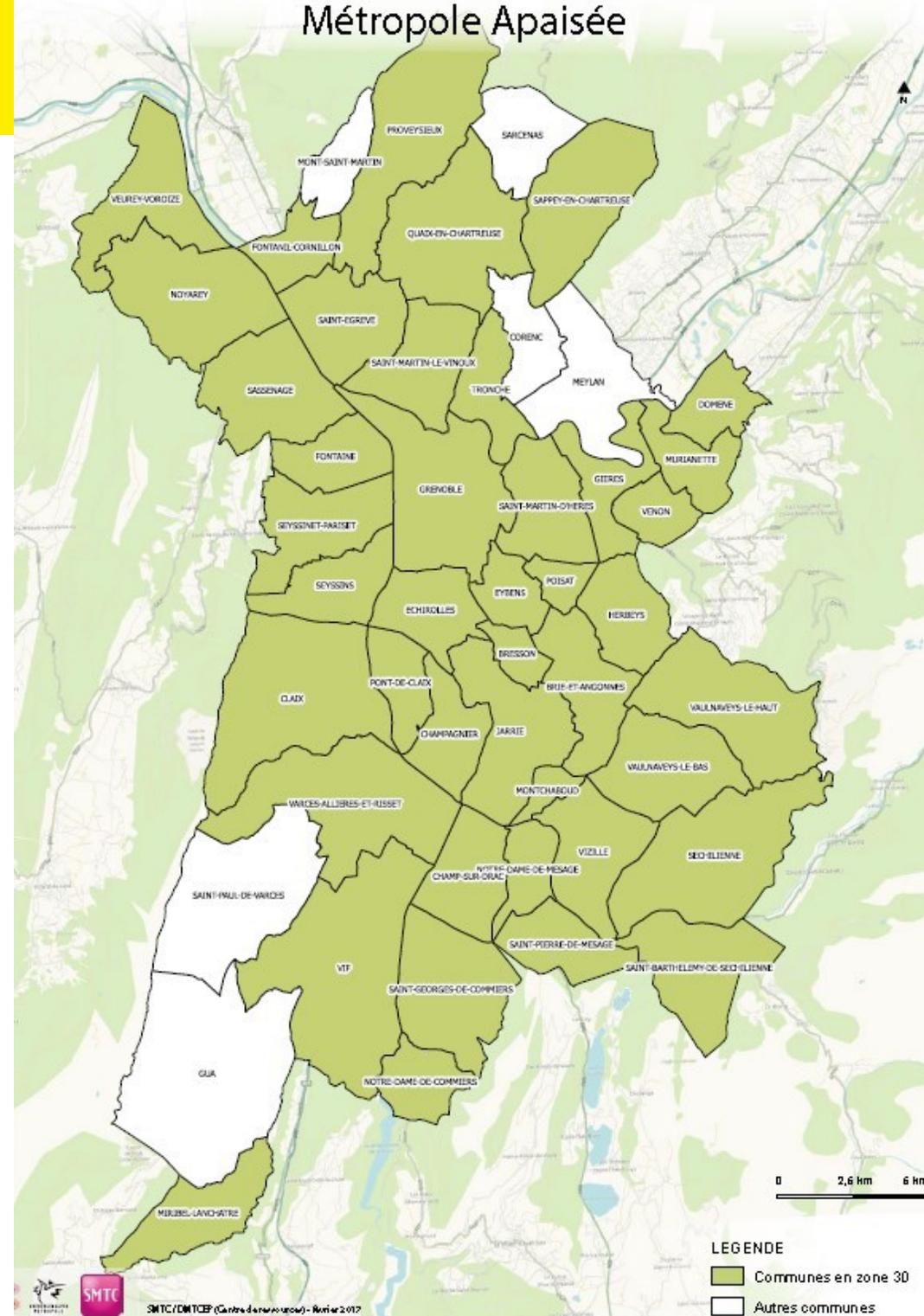
43 communes en zone 30

80% du linéaire de voirie limité 30 km/h en zone « agglomérée »

10 communes en totalité à 30 km/h



Communes intégrées au processus de Métropole Apaisée



Le 30 devient la règle : le 50 l'exception

- Généralisation des double sens cyclables
- Création de zones de rencontre
- Mise en cohérence de la signalisation et des aménagements
- **Lancement des étude de suppression des carrefours à feux**



Démarche de réduction des carrefours à feux « inutiles »

Un double enjeu pour la Métropole :

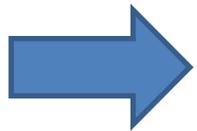
- **Accompagner les changements de comportements** dans une Métropole apaisée au profit des modes actifs et des transports collectifs
- **Flécher les économies en investissements et en fonctionnement vers des projets d'apaisement des trafics et des vitesses**



Cohérence en zone 30

Le CEREMA recommande de ne pas implanter de feux en zones 30. Leur présence est globalement contre-productive :

1. Accélération d'une partie des véhicules à l'approche des feux,
2. Feu rouge ne garantissant pas la sécurité (usagers vulnérables en excès de confiance) et souvent assimilé par les piétons et les cyclistes à une forte contrainte,
3. Retenue inutile aux heures creuses (bruit, pollution...), problème ponctuel de fluidité aux heures de pointes.



La densité actuelle des feux est incompatible à long terme avec l'ambition portée sur le développement des modes actifs, et un partage plus équitable de l'espace public.

Un usage du carrefour à feux élevé dans la Métropole grenobloise

	Nb équipements	Nb habitants	%o
Grenoble Métropole	572	450 000	1,27
Marseille Métropole	1025	1 046 000	0,98
Bordeaux Métropole	930	737 500	1,26
Lille Métropole	900	1 120 000	0,80
Toulouse Métropole	600	725 100	0,83
Strasbourg Euro Métropole	550	473 400	1,16

Nantes Métropole : 0,57

Rennes : 0,49

Montpellier : 0,85

données CEREMA dans les grandes agglomérations françaises

« Supprimer un feu est toujours plus difficile que d'en installer un »

1. Diagnostic partagé : montrer les usages et les més-usages
2. Démontrer que la sécurité et le confort d'usage peuvent être renforcés
3. Tests systématiques
4. Aménagements complémentaires légers
5. Rappel des règles de base de conception d'un carrefour pour ne pas en installer

➔ **Pédagogie puis contrôle/sanction sur les refus de priorité piétonne**



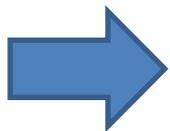
Les carrefours à feux dans la Métropole

Nombre approximatif de carrefours à feux (25 communes) : **560**

Liés au tramway : 150

Hors intersection (piétons) : 50

En zone 30 : **120**



Potentiel de 60 à 80 carrefours

1/3 à long terme

Critères pour envisager des tests ou suppression définitive

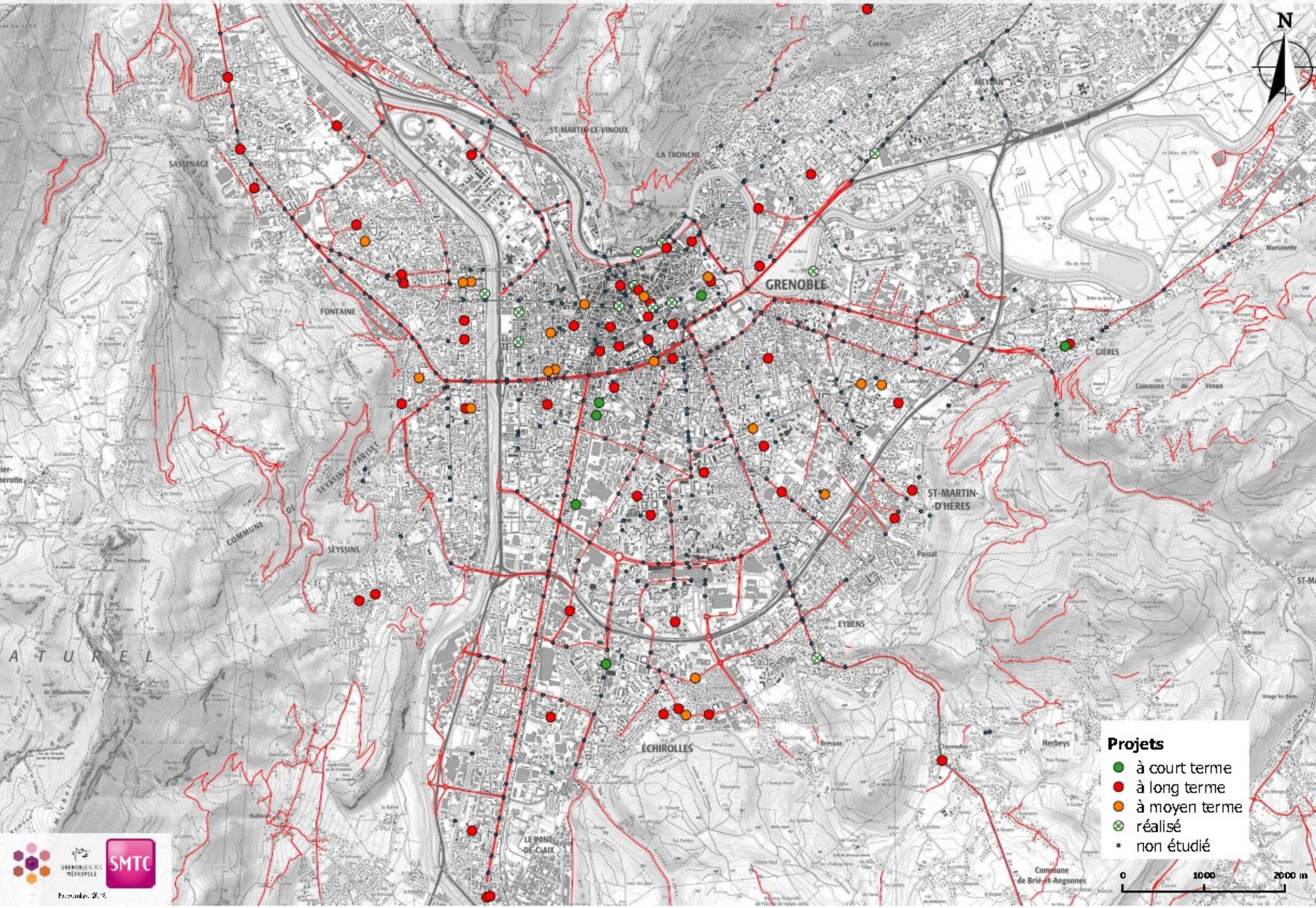
1. Pas d'enjeux de régulation du trafic/modification du plan de circulation
2. Carrefour ne gérant aucun axe à 50 km/h
3. Projet d'espaces publics majeurs questionnant le mode de gestion du carrefour
4. Taux de transgression élevés par les modes actifs sans conflit d'usage



ATTENTION !

Difficulté de faire un test objectif qui précède un projet d'espace public majeur.

Suppression des carrefours à feux de la Métropole.





Merci de votre attention !

