

Grenoble généralise la vitesse limitée à 30 km/h

LE MONDE | 15.09.2015 à 13h00 • Mis à jour le 15.09.2015 à 13h15 | Par Olivier Razemon



Grenoble, vue depuis le fort de la Bastille. Seuls les « grands boulevards », cernant le centre par le sud, ou quelques axes qui desservent la périphérie, restent limités à 50 km/h. LAFABREGUE/ALPACA/ANDIA

C'est une première en France . A la mi-2016, dans la plupart des rues de l'agglomération grenobloise, la vitesse des véhicules sera limitée à 30 km/h. Mardi 15 septembre, les maires de 42 communes membres de Grenoble-Alpes-Métropole, « la Métro », devaient s'engager à inverser la logique qui prévaut aujourd'hui en agglomération. « 30 km/h sera la règle, et 50 km/h, l'exception », précise Yann Mongaburu, vice-président de « la Métro » chargé des déplacements , élu à Grenoble sur la liste d'Eric Piolle (Europe Ecologie - Les Verts) en mars 2014.

A Grenoble même, l'une des villes de France où l'air est le plus irrespirable lors des pics de pollution hivernaux ou estivaux, la carte du nouveau plan de circulation est impressionnante. L'essentiel de la voirie passe à 30 km/h. Seuls les « grands boulevards », cernant le centre par le sud, ou quelques axes qui desservent la périphérie sont encore limités à 50 km/h.

« Dans les villes comme dans les villages, la modération de la vitesse vise à protéger les plus faibles, enfants ou personnes âgées, et à faciliter la marche et le vélo, deux modes de déplacement qui ont fortement progressé dans l'agglomération ces dernières années », affirme M. Mongaburu. L'élu s'appuie sur une disposition de la loi de transition énergétique qui donne la possibilité aux maires de fixer une vitesse maximale inférieure à la limite officielle.

« C'EST UNE FAUSSE BONNE IDÉE. INTERDIRE POUR INTERDIRE , CE N'EST PAS UTILE », ESTIME JEAN-CLAUDE PEYRIN, ÉLU (LR) DE MEYLAN

La « Métropole apaisée » réjouit l'Association pour le développement des transports en commun, qui plaide depuis quarante ans pour les alternatives à la voiture individuelle. « Nous applaudissons des deux pieds et des deux mains ! On ne peut pas réorganiser l'espace public au profit des habitants sans, au préalable, limiter la vitesse maximale », commente Philippe Zanolla, membre de la commission « vélos et piétons » de l'association.

La limitation de la vitesse à 30 km/h dans l'ensemble d'une agglomération est une pratique courante en Allemagne ou aux Pays-Bas , mais la mesure, en France, n'est appliquée qu'à modeste échelle, dans des villes moyennes comme Lorient (Morbihan), Sceaux (Hauts-de-Seine) ou Fontainebleau (Seine-et-Marne).

L'équipe de M. Piolle est parvenue à rallier à sa cause des maires de tous bords, qu'ils soient membres du PS, du PCF ou de LR. Le président de la métropole, Christophe Ferrari (PS), maire de Pont-de-Claix, soutient lui-même le dispositif. Des communes comme Vizille (MoDem), dans la

vallée qui file vers l'Oisans, ou des villages de montagne tels que Champagnier, sur les contreforts du massif de Belledonne, s'engagent dès le 1^{er} janvier.

Jusqu'à ces derniers jours, certains hésitaient encore. Les édiles communistes de Fontaine et Saint-Martin-d'Hères, deuxième commune de l'agglomération, se sont ralliés au dernier moment. La Ville de Meylan (LR) refuse, en revanche, de [suivre](#) la tendance. « *C'est une fausse bonne idée. Nous avons des zones 30 à Meylan. Mais pour [instaurer](#) une limitation de vitesse, il faut que les automobilistes la considèrent comme légitime. Interdire pour interdire, ce n'est pas utile* », réagit Jean-Claude Peyrin, premier adjoint et membre de la « commission mobilité » de la « Métro ».

Répondre aux objections

Pour [convaincre](#) ses pairs, M. Mongaburu a déployé un argumentaire incisif. « *Tous les maires sont sensibles au fait que les enfants doivent [pouvoir](#) se [rendre](#) à l'école à pied, sans risque* », constate-t-il. Il a aussi usé d'un argument moins connu, celui du maintien à domicile des personnes âgées, « *un des défis des années à venir* », dit-il. « *Pour cela, ces personnes doivent [pouvoir faire](#) de l'exercice régulièrement et [aller](#) chez le [boulangier](#), sans se [sentir](#) en insécurité.* »

Pendant les quelques mois qui précèdent l'échéance, la « Métro » s'attend à [répondre](#) aux objections, qu'elles proviennent de la chambre de commerce et d'[industrie](#), inquiète pour la pérennité du commerce, ou de la société exploitant les transports publics, où l'on se soucie de la « *vitesse commerciale* » des autobus. En pratique, souligne M. Mongaburu, l'apaisement des rues bénéficie au commerce de proximité. La limitation de la vitesse maximale à 30 km/h ne devrait en outre pas [affecter](#) la vitesse moyenne des déplacements qui plafonne, en ville, à 18 km/h.

Les chiffres

440 000 habitants concernés

Grenoble-Alpes-Métropole, 49 communes, regroupe 440 000 habitants, dont 161 000 dans la ville-centre.

42 communes volontaires

participent à la « Métropole apaisée », dont les trois principales autres villes : Saint-Martin-d'Hères, Echirolles, Fontaine. 207 kilomètres de rues touchés A Grenoble, la vitesse sera limitée à 30 km/h sur 207 km de rues, soit 89 % de la voirie, dès le 1er janvier 2016.

Aujourd'hui, 61 km de voirie, soit 26 % du linéaire, sont limités à 30 km/h. En 2011, seuls 35 km étaient concernés.

5 %

A 50 km/h, 45 % des piétons heurtés par un véhicule motorisé décèdent. A 30 km/h, la mortalité tombe à 5 %

Pour faire [respecter](#) la nouvelle règle, la collectivité ne mise pas vraiment sur les sanctions, mais veut [installer](#) des « *radars pédagogiques* ». La signalisation sera particulièrement soignée. Dès l'entrée en zone urbaine, les panneaux classiques, dit « verticaux », indiqueront la nouvelle limite. Pour les axes affectés d'une exception, et donc limités à 50 km/h, la signalisation sera en revanche « horizontale », sous la forme d'un pictogramme peint sur le sol.

Cela ne suffira probablement pas. Pour [encourager](#) les habitants à [rouler](#) moins vite, plusieurs communes choisissent de rendre piétonnes quelques rues commerçantes ou de [créer](#) des « zones de rencontre », limitées à 20 km/h. Ce mardi, la « Métro » devait également [ouvrir](#) une « boîte à idées » baptisée « Ma rue apaisée ». Les habitants sont invités à [proposer](#), dans leur quartier, la pose de mobilier urbain, l'élargissement des trottoirs ou une végétalisation de l'espace public.

Par cette action, Eric Piolle, [qui effectue tous ses déplacements dans l'agglomération sur un vélo à assistance électrique](#) (<http://transports.blog.lemonde.fr/2015/02/25/eric-piolle-maire-de-grenoble-desormais-a-velo-je-respecte-le-code-de-la-route/>), confirme son engagement en faveur de la limitation de la voiture en ville. La « Métro » lance prochainement un « guide de l'espace public » devant [permettre](#) aux habitants de s'approprier la voirie et se montre favorable à la limitation de la vitesse à 70 km/h sur les voies rapides traversant le territoire. Un sujet dont la gauche n'a aucunement le monopole. En juillet, le maire de [Valence](#), Nicolas Daragon (LR), avait demandé une limitation de l'autoroute A7 à 90 km/h là où elle traverse sa ville.