

## Les Béalières à Meylan (38) : un quartier précurseur du concept de la zone de rencontre

Ce document s'insère dans une série de fiches synthétiques sur les trois zones de circulation apaisée : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Ces fiches ont vocation à répondre aux interrogations que soulève la mise en œuvre de ces outils réglementaires chez les aménageurs et les gestionnaires de voirie.



**La plupart des rues des quartiers résidentiels n'ont pas vocation à écouler un flux de véhicules important. C'est un espace de vie, où peuvent se retrouver les habitants, les enfants. L'aspect séjour prend le pas sur l'aspect circulation.**

**La zone de rencontre, par sa priorité piétonne et la vitesse faible des véhicules, est une réponse appropriée pour améliorer la sécurité, apporter du calme et faciliter les interactions entre habitants.**

**Le quartier des Béalières a été conçu, dès le départ, avec la volonté de préserver les éléments du milieu naturel et de donner aux espaces publics des qualités pour développer la convivialité et les échanges entre habitants. Dans ce quartier la fonction habiter prédomine sur la fonction circuler. De par sa conception, ce quartier vivait déjà comme une zone de rencontre bien avant l'introduction de celle-ci dans le code de la route en 2008.**

# 1. Contexte



La commune de Meylan est située à l'est de Grenoble entre l'Isère et le massif de la Chartreuse. Meylan fait partie de la communauté d'agglomération de Grenoble-Alpes Métropole (METRO), sa population est de 18 000 habitants. Durant les siècles précédents, Meylan avait une activité essentiellement agricole avec une population d'environ 1 000 habitants. Avec le développement de l'urbanisation, la ville connaît un boom de population à partir des années 1950. L'activité agricole décroît jusqu'à presque disparaître tandis que la commune devient résidentielle avec une forte croissance économique.

Lors de son développement, la ville de Meylan ne s'est pas organisée autour de son centre-bourg historique mais s'est constituée de cinq quartiers principaux : Le Haut-Meylan (qui recouvre le site occupé par le village d'autrefois), Plaine-Fleurie, Buclos, Les Béalières et Maupertuis.



Ces quartiers se sont développés progressivement à partir des années 1960 et représentent chacun un centre de vie à part entière puisqu'ils fonctionnent en totale indépendance les uns des autres (écoles, services, commerces, salles de

quartier). Chaque quartier a été conçu de manière à avoir son style architectural avec prise en compte de la qualité de vie. Une Zone d'innovation et de recherche scientifique et technique (ZIRST) est implantée sur son territoire sous le nom d'Inovalée et regroupe environ 200 entreprises.

## 2. Les Béalières : un quartier où la voiture est tolérée

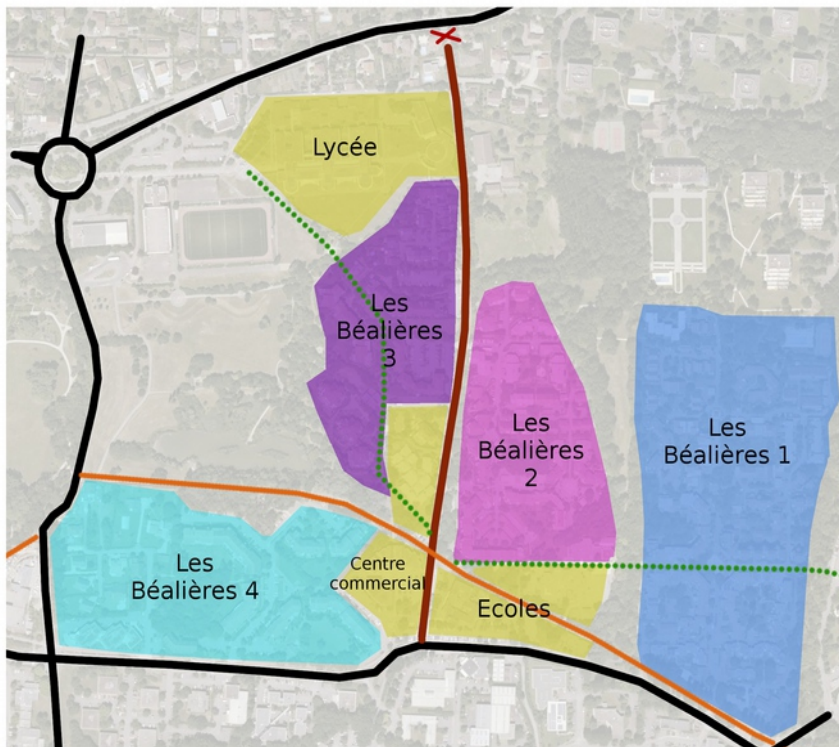
Le quartier des Béalières a été réalisé dans les années 1980. Dès sa conception, la municipalité a souhaité associer les futurs habitants, les architectes, les promoteurs pour envisager ce quartier de manière concertée. L'objectif était de créer un quartier où la vie sociale et la nature seraient prépondérantes. La priorité était donnée aux piétons, la voiture devenant tolérée. C'est un architecte-urbaniste grenoblois, Charles Furrey, qui a mené à bien ce projet dans le cadre d'une démarche participative.


Le quartier est constitué de quatre parties réalisées successivement mais sans interruption de l'urbanisation :

- **les Béalières 1 et 2** : accessible en voiture mais avec priorité donnée aux cheminements piétonniers. Ces deux îlots sont aujourd'hui classés en zones de rencontre ;
- **les Béalières 3** : les véhicules sont garés sur des parkings à l'extérieur de la zone d'habitat ; un cheminement piétonnier (allée de la Roselière) traverse l'îlot dans son intégralité du nord au sud ;
- **les Béalières 4** : dernier îlot réalisé avec une organisation de l'habitat collectif en arc de cercle face à des espaces verts et du stationnement regroupé à l'arrière des immeubles.

Le quartier des Béalières est bordé au sud par l'avenue du Granier. Dans le sens nord-sud, le chemin de Bérivière permet de desservir le quartier. Cette voie a un statut de zone 30 associé à la présence de plateaux. Elle n'a pas vocation à recevoir du trafic de transit car, pour des raisons de sécurité, elle n'a pas de débouché au nord sur la RD1090.

Afin de desservir les Béalières plusieurs cheminements dédiés aux modes actifs structurent le quartier.



-  Axes de circulation principaux
-  Zone 30
-  Chemin piéton principal
-  Axe cyclable
-  Fermeture rue



*La coulée verte, grand espace arboré, permettant de relier Les Béalières 1 et 2*



*Entrée sud du chemin de Bérivière.*



*L'allée de la Roselière est un cheminement piéton, ouvert aux cyclistes, traversant Les Béalières 3 selon un axe nord-sud et reliant le lycée au nord vers les commerces au sud.*



*Le Routoir est un cheminement exclusivement réservé aux piétons qui traverse d'ouest en est Les Béalières 1 et 2. Plus largement, le Routoir permet de relier la place commerçante des Tuileaux avec le quartier voisin de Maupertuis. Ce cheminement est entièrement en ligne droite. Ainsi la seule ligne droite du quartier est dédiée aux piétons. Les services sont implantés le long du Routoir (école, bibliothèque...)*



*L'axe cyclable bidirectionnel réalisé sur l'emprise de l'ancienne route départementale (avant réalisation de l'avenue du Granier qui dessert aussi la zone d'activités d'Inovallée). Il fait partie des axes structurants de desserte cyclable à l'échelle de la METRO et permet la traversée de Meylan suivant un axe est-ouest. Cet axe est ouvert aux piétons.*

### 3. Les Béalières 1 et 2

#### 3.1. Un quartier exemplaire construit dans les années 1980

Une trame architecturale basée sur une volonté de préserver les éléments du milieu naturel.

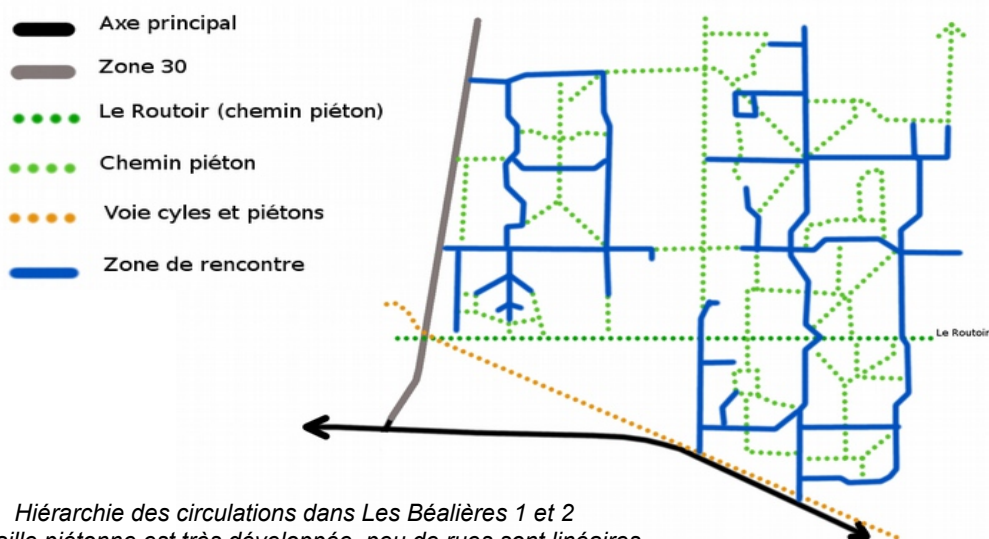
La conception des Béalières 1 et 2 est basée dès le départ sur la structure naturelle des terrains. Des fossés d'irrigation, descendant de la Chartreuse, jalonnent la parcelle. Le paysage est aussi structuré par la présence de haies et de chemins existants. Ainsi, pour respecter cette particularité, Les Béalières 1 et 2 ont été conçus sur une trame de carrés de 80 m de large. Cette trame permettait sur chaque « carré » d'envisager le côté rue et le côté cour. Ainsi a été conçue la géométrie des Béalières 1 et 2 avec les axes de circulation qui s'intègrent autour de cette trame. Des concepts de cours urbaines, de mixité et de verdure ont été recherchés.

Le végétal est omniprésent en réponse à une demande forte des habitants lors de la concertation : vivre dans la verdure. La présence de certains arbres permet aussi de casser la linéarité des trajectoires. Une « coulée verte » est conservée pour séparer Les Béalières 1 et 2.

Cette organisation de l'espace et le souci de faciliter la vie des piétons a conduit à définir différents principes de circulation.

La circulation automobile n'est jamais prioritaire, elle suit les angles et courbes formés par le bâti ou la végétation. La circulation des véhicules est rythmée par l'alternance de places aux allures diverses, le rétrécissement de voies, la présence ou non de stationnement...

Le piéton a droit aux cheminements les plus directs, aux passages permettant de passer d'un espace à un autre : le véhicule tourne autour de la place, le piéton peut la traverser. Chaque espace parcouru est facilement identifiable et doit pouvoir créer du lien social.



*Rue étroite longeant le bâti*



*Cheminements piétons directs*





*Différents aménagements de placettes*

### 3.2. Une zone de rencontre avant l'heure

Dès la réalisation de ce quartier, des règles de circulation ont été mises en place afin de rendre la place de la voiture la moins invasive possible :

- limitation de la vitesse à 15 km/h ;
- largeur de la voirie très réduite et circulation à double sens pour diminuer naturellement les vitesses ;
- régime de priorité à droite (à l'exception d'une intersection gérée par « STOP » pour des raisons de visibilité) ;
- limitation du nombre d'entrées automobiles dans le quartier et absence de communication entre Les Béalières 1 et 2 pour les voitures ;
- matérialisation des places de stationnement.

Des enrochements ont été mis en place plus tard pour éviter du stationnement sauvage et gênant aux endroits non prévus, ce qui avait pour conséquence de bloquer la circulation ou d'empêcher le ramassage des ordures ménagères. Par ailleurs chaque place a été conçue de manière à avoir sa propre identité.



*Présence d'enrochement et matérialisation du stationnement*

Le statut de « zones de rencontre » a été introduit en France par le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008. La commune de Meylan a décidé en août 2009 de donner ce statut au quartier puisqu'il en avait toutes les caractéristiques. La limitation de vitesse est par conséquent passée de 15 à 20 km/h pour être en conformité avec le décret.

La zone de rencontre est signalée par les panneaux réglementaires d'entrée et de sortie.

Les places de stationnement étant déjà matérialisées, la commune n'a pas eu à faire des aménagements particuliers à ce sujet. Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et sont désormais prioritaires par rapport aux autres usagers, le stationnement étant considéré comme gênant en dehors des emplacements aménagés.



*Signalisation en entrée et sortie*

### 3.3. Un quartier où il fait bon vivre...

L'évolution du quartier en zone de rencontre est la conséquence d'une évolution logique suite à la mise en place d'outils réglementaires issus de la démarche « code de la rue » et à la conception même du quartier.

**La zone de rencontre offre un cadre juridique à des pratiques existantes, à un cadre de vie.**

Les habitants se sentent bien et ne souhaitent pas déménager.

Ainsi le quartier fait face à un vieillissement de la population puisque les jeunes couples qui se sont installés il y a 30 ans sont aujourd'hui des retraités. Les habitants se sont appropriés leur quartier et tiennent à conserver leur architecture et leurs aménagements à l'identique.

## 4. La zone de rencontre en quartier résidentiel

Les quartiers résidentiels sont clairement identifiés comme des lieux où la vie locale doit être largement favorisée mais ne doit pas pour autant occulter les besoins en circulation et stationnement des habitants. Il importe donc de concevoir des espaces collectifs permettant la gestion de tous les modes de déplacements en donnant une place prépondérante aux usagers les plus vulnérables et aux habitants.

Les exemples de quartiers résidentiels affichés en tant que zone de rencontre restent assez rares. En revanche, bon nombre de lotissements ou quartiers sont conçus dans l'esprit zone de rencontre sans être affichés comme tel. De même, la voirie des quartiers neufs, où l'on cherche à réduire le trafic de transit, peuvent dès le départ être pensés comme des zones de rencontre pour développer la fonction « habiter », « vivre » la rue sans surcoût de mise en œuvre.

La zone de rencontre, dans son aménagement et les comportements attendus, permet de travailler l'interface entre le bâti (privé) et la rue (public) et de replacer le riverain dans

la rue. Dans ces quartiers résidentiels, des enjeux importants d'aménagement, d'appropriation ou d'accessibilité se concentrent au droit de chaque façade.



*Lotissement neuf en périphérie de la ville.  
La rue est traitée comme une voie mixte partageant  
et accueillant tous les usages liés à la vie locale.*

La démultiplication des zones de rencontre en zone résidentielles est tout à fait réalisable à moyen terme à court terme et aurait pour effet d'être un excellent vecteur de communication pour les faire connaître et en comprendre la signification.



*Quartier existant avec un aménagement  
et un fonctionnement de zone de rencontre*

source photos :  
Cerema Centre-Est

Collection  
**Expériences  
et pratiques**  
ISSN en cours  
2016/74

© 2016 - Cerema  
La reproduction totale  
ou partielle du document  
doit être soumise à  
l'accord préalable du  
Cerema.

**Rédacteur :** Françoise Teissier

*Sous la coordination de :* Lucie Bruyere, Cerema Territoires et ville

**Contacts :** - Nicolas Merle, Cerema Centre-Est,  
- Cerema Territoires et ville, secrétariat VOI : [voi.DtecTV@cerema.fr](mailto:voi.DtecTV@cerema.fr)

**Pour aller plus loin :**

- Fiche UVT n°7 : *De la voie circulée à la rue habitée*, Cerema, 2015

- Fiches *Zones de circulation apaisée*, 2008 – 2016

- Site métier *Voirie pour tous* :

<http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/>

Observatoire national des zones de rencontre (ONZoR)

**Boutique en ligne :** [catalogue.territoires-ville.cerema.fr](http://catalogue.territoires-ville.cerema.fr)

Aménagement et développement des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment