

CHARTRE “CODE DE LA RUE”



La ville, un espace à partager



La Charte « Code de la rue » est à la fois un document d'informations concrètes concernant les nouveaux dispositifs réglementaires du code de la rue mais aussi le fruit d'un diagnostic partagé sur les aménagements existants et l'évolution des modes de déplacements.

Nous nous engageons avec les Rennais et les usagers pour la sécurité de chacun, particulièrement en réduisant la vitesse automobile dans la ville.

Nous nous engageons aussi sur le partage de l'espace public, dans le respect des personnes vulnérables, avec un meilleur confort et des dispositifs spécifiques pour les personnes handicapées ou encore pour les enfants.

Nous poursuivrons l'aménagement de zones 30 puis de zones de rencontre en cohérence avec les modes doux ou actifs, les réseaux publics de vélos, Le vélo STAR, de bus et bien-sûr, la seconde ligne de métro.

Cette charte prend en compte la diversité des déplacements et des usagers. Les enjeux écologiques et sociaux des déplacements au quotidien sont importants, qu'il s'agisse de la réduction de CO₂ et de la pollution ou encore de la santé avec une mobilité plus active. En cela, le Code de la rue s'inscrit parfaitement dans notre démarche de développement durable et solidaire.

Pascale Loget

Conseillère municipale
Déléguée à l'Espace public
et au Code de la rue

Daniel Delaveau

Maire de Rennes
Président de Rennes Métropole

Quelques repères dans la démarche "durable et solidaire"

- Adhésion de la Ville de Rennes au Réseau Européen des Villes-Santé de l'OMS dès 1987
- Signature en 1997 de la Charte d'Aalborg, charte des villes européennes pour un développement durable
- Signature de la Charte pour l'environnement en 2000 (eau, bruit, déchets, espaces publics)
- Rennes Métropole s'engage en 2008, dans un Agenda 21 qui inscrit les principes de développement durable dans les programmes communautaires
- 2008, Convention des Maires pour une énergie locale durable, Rennes s'engage à réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020
- 2010, Label Bien vieillir - vivre ensemble



Place de la République

On se souvient comment dans les décennies 60 à 80, les villes se sont adaptées à l'automobile, qui avait connu un fort développement depuis la seconde guerre mondiale. Progressivement, la prise de conscience que cette évolution ne pouvait pas se poursuivre s'est effectuée :

- les transports en commun urbains ont connu un renouveau à partir de la Loi d'Organisation des Transports Intérieurs (LOTI de 1982) ;
- la question de l'usage du vélo comme mode de déplacement a de nouveau été posée ;
- la marche à pied a été « redécouverte » comme étant efficace et agréable.

Il a fallu progressivement regagner du terrain pour ce que l'on appelle aujourd'hui les modes alternatifs à l'automobile : la notion de « partage de la voirie » a émergé dans les années 90, fondée sur l'idée que la voiture individuelle ne devait pas envahir tout l'espace.

Dans cet esprit, la Ville de Rennes s'est attachée à redonner une place aux modes doux et aux transports en commun avec

notamment l'extension des espaces piétons en centre ville, le développement des aménagements cyclables, la création de « zones 30 », la mise à disposition de vélos en libre service (dès 1997 et avec LE Vélo STAR depuis 2009), et la réalisation de sites propres bus (l'axe Est-Ouest).

L'arrivée de la 1^{ère} ligne de métro en 2002 a également fait émerger de nouvelles habitudes de déplacements, en réduisant la part de la voiture et en offrant ainsi de nouveaux espaces pour les autres modes.

La question de la qualité de l'espace public s'est imposée comme un fondamental de la qualité de vie urbaine. Un programme de requalification des rues et places du centre ville mais également des quartiers a été mené.



Quai Saint Cyr

Les municipalités ont engagé beaucoup d'opérations de reconquête (grandes et petites) :

- développement de l'offre et création de sites propres pour les transports collectifs,
- aménagements et services cyclables,
- élargissements des trottoirs,
- réduction de l'espace occupé par le stationnement dans les rues et sur les places,
- création de zones 30.

Les arbres ont retrouvé leur juste place dans l'espace urbain, de même que les bancs publics sont réapparus comme une nécessité. L'accessibilité dans toutes les situations de handicap est devenue un objectif.

La ville s'aménage et se transforme en permanence, avec le souci d'assurer des aspects aussi fondamentaux que le droit à la mobilité, la sécurité, la qualité du paysage urbain, la qualité de la vie.

De nouveaux grands projets tels que la ligne b du métro, le nouveau plan de circulation ou encore le pôle d'échanges multimodal de la gare nous amèneront à repen-

ser nos déplacements dans la Ville et permettront aux modes doux de se réapproprier certains espaces jusqu'alors dédiés à la voiture (le Mail ou le parvis nord de la gare, par exemple).

La question de la vitesse en zone urbaine est fondamentale ; il faut favoriser les modes « lents », cela n'a que peu d'incidence sur les temps de déplacement.

Ce n'est pas un effet de mode, mais une nécessité alors que l'attractivité de nos villes est croissante et se poursuivra avec la métropolisation qui est constatée sur tous les territoires.

Cette évolution n'est pas seulement physique et technique : elle répond aussi à une évolution des comportements et à l'aspiration de nos concitoyens. Le Code de la rue (la rue n'est pas la route...) a pour objectif de traduire ces aspirations et de permettre de nouveaux progrès. Il s'agit en fait de rendre la ville plus aimable et confortable pour tous.

Piste cyclable unidirectionnelle



Qu'est-ce que le Code de la rue ?

La rue et plus généralement les espaces publics appartiennent à tous : piétons, cyclistes, motards, automobilistes, passagers des transports en commun, enfants comme personnes âgées, valides comme personnes handicapées. La cohabitation n'est pas toujours facile. L'aménagement de l'espace public doit composer avec de multiples contraintes, tout en répondant aux attentes légitimes de chacun en matière de sécurité, d'efficacité des déplacements quotidiens et d'environnement de qualité.

La création du Code de la rue s'inscrit dans une double démarche : celle de **la promotion de la sécurité routière** et **du développement durable**. Le Code de la rue place au centre de sa réglementation le contexte urbain ainsi que les usagers les plus vulnérables : le décret du 30 juillet 2008 introduit **le principe de prudence**.

Le Code de la rue prévoit un ensemble de dispositions permettant un partage plus équitable de l'espace public. Les éléments les plus marquants de ce nouveau Code de la rue sont le renforcement du statut de l'aire piétonne, la création de zones de rencontre, l'instauration du double-sens cyclable, la priorité des usagers des pistes cyclables aux carrefours. De nouvelles mesures sont à l'étude concernant les usagers du roller, les tourne-à-droite cyclistes, la priorité du piéton devant un passage piéton...

Pourquoi une Charte ?

Avant même d'appliquer les dispositions du nouveau **Code de la rue**, il faut les faire connaître ; c'est l'occasion de redéfinir ensemble les usages de l'espace urbain pour favoriser une cohabitation pacifiée entre les usagers. **La Charte Code de la rue est une démarche volontaire de la Ville de Rennes**, issue d'une concertation entre usagers, associations et services techniques.

Lorsque nous nous déplaçons en ville, nous nous comportons souvent différemment suivant les activités, les âges, les modes de déplacements. Tour à tour piéton, cycliste ou automobiliste, seul ou en famille, nous n'avons pas le même regard, ni les mêmes priorités. Ces différences de perception sont parfois sources de conflits, qui vont de la gêne occasionnée par des comportements irrespectueux, à la mise en danger de la vie d'autrui. C'est d'autant plus grave pour les usagers les plus vulnérables d'entre nous : enfants, personnes âgées et personnes handicapées.

Le défi aujourd'hui est de redéfinir les usages de l'espace public, pour favoriser une cohabitation pacifiée entre les usagers. **La Charte Code de la rue** nous engage à faire évoluer nos comportements et à inverser notre regard, en plaçant au centre de nos préoccupations les besoins des usagers les plus vulnérables.

Nous avons tous à gagner à cette redéfinition des priorités : une ville plus agréable, plus conviviale et plus sûre ; des déplacements plus fluides, une réduction de la pollution et une meilleure santé.



Les 4 orientations de la Charte

- > La sécurité et la prudence de chacun,
- > Le droit des personnes vulnérables,
- > Le partage de l'espace public,
- > La promotion des modes de déplacements actifs/doux et des transports en commun.

Chaque orientation est expliquée et illustrée avec le rappel des règles du Code de la route et les aménagements développés. Un glossaire a également été élaboré pour faciliter l'appropriation des nouveaux concepts et dispositifs.

Ensemble, pensons à la sécurité des uns et des autres

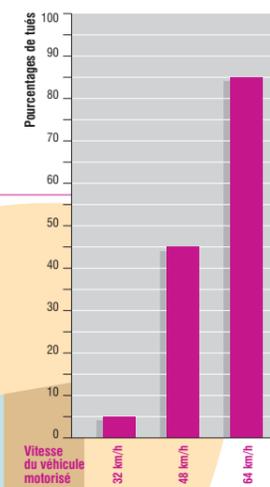
La vitesse est responsable de la majorité des accidents. Penser à la sécurité des uns et des autres, c'est d'abord aller plus doucement et faire attention aux autres usagers, particulièrement aux plus vulnérables d'entre nous.

Nous avons parfois le sentiment qu'aller vite permet de faire face à certaines contraintes de la vie quotidienne : retard pris sur un rendez-vous, situations d'urgence... Pourtant, la vitesse n'est que rarement synonyme d'efficacité des déplacements ; ainsi, en voulant gagner quelques minutes, nous mettons notre sécurité et celle des autres usagers en péril.

La vitesse des véhicules motorisés accroît la gravité des accidents

- > À 32 km/h, 5% des piétons renversés sont tués
- > À 48 km/h, 45% sont tués
- > À 64 km/h, 85% sont tués.

Ces chiffres augmentent lorsque les accidents impliquent des enfants.



Les passages piétons doivent être synonymes de sécurité !

Les traversées de chaussées et de carrefours sont les espaces les plus sensibles de l'espace public, tout particulièrement pour les piétons. Le non-respect de la priorité du piéton est la première cause des accidents de piétons à Rennes en 2008.

Rappel de la règle :

Les conducteurs de véhicules motorisés et les cyclistes sont tenus de céder le passage aux piétons engagés sur la traversée d'une chaussée.

Respectons la priorité du piéton

Automobiliste, motocycliste, cycliste, conducteur de bus ou chauffeur de poids lourds, aux passages piétons, avec ou sans feux, je m'apprête à m'arrêter.

Je m'arrête systématiquement dès lors qu'un piéton s'apprête à traverser.

Pensons aux autres usagers

Quand je suis en voiture, je m'arrête à bonne distance du passage piéton et du sas vélo, pour ne pas gêner le cheminement des autres usagers.

Respectons les aménagements réservés

En tant qu'utilisateur, je respecte les voies réservées aux vélos et aux bus dans l'espace public

Soyons vigilants par respect pour les autres usagers

Quand je traverse, je respecte la signalétique (feux, passages piétons) et je fais attention à ne pas gêner les autres usagers.



> Des campagnes sur le respect de la vitesse sont menées. Elles sont adaptées à chaque public (adultes, apprentis-conducteurs, scolaires...).

Écogeste

Aller moins vite, c'est aussi moins de pollution (sonore, olfactive). Et moins de stress...

Protégeons les personnes vulnérables

Personnes âgées, personnes handicapées, enfants... : les personnes vulnérables, c'est vous, c'est nous. L'intérêt de la démarche Code de la rue est précisément de replacer au centre des préoccupations les usagers fragiles : c'est désormais le principe de prudence qui doit guider nos déplacements.

Faire attention aux usagers vulnérables, c'est aussi faire en sorte de favoriser une meilleure accessibilité de l'espace public à tous ceux qui rencontrent, à un moment ou à un autre de leur vie, des difficultés, temporaires ou permanentes, pour se déplacer.

Le principe de prudence du plus fort vers le plus vulnérable

Depuis 2006, le Code de la route stipule que tout conducteur doit à « tout moment adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une vigilance accrue à l'égard des personnes les plus vulnérables ».

Les trottoirs doivent rester accessibles aux piétons, je ne les encombre pas.

Je ne m'arrête ni sur les trottoirs ni sur les bandes cyclables.



- > **Pédibus : le bus scolaire, sans le bus !**
Les pédibus permettent d'accompagner un groupe d'enfants à l'école, à pied et en "meilleure" sécurité.
- > Des zones 30 sont progressivement mises en place aux abords des écoles.
- > Des arrêtés municipaux règlementent l'usage de l'espace public (mobilier urbain, panneaux de commerçants, terrasses de café).
- > Les trottoirs sont aménagés de manière à permettre une meilleure accessibilité aux usagers vulnérables (abaissement, élargissement).
Des campagnes de sensibilisation sur les difficultés de s'y déplacer sont menées.
- > Des dispositifs spécifiques, destinés aux personnes déficientes visuelles, sont mis en place (bande podotactile, bande de guidage, feux sonores).

Écogeste

Accompagner son enfant à l'école à pied ou à vélo, permet de lui faire pratiquer une activité physique régulière, tout en réduisant la pollution dans nos villes.

Partageons l'espace pour une circulation apaisée et une ville plus conviviale

La rue appartient à tous les usagers. Pourtant, son aménagement a longtemps été conçu à la mesure des seuls automobilistes. Les priorités actuelles en matière de sécurité routière, de développement de la vie locale et d'écologie urbaine nécessitent d'aller vers un partage plus équitable de l'espace public.

C'est tout l'esprit du « Code de la rue » qui prévoit la création de nouveaux aménagements et l'amélioration de l'existant afin de favoriser la cohabitation pacifiée de tous les usagers.

Les zones de rencontre qu'est-ce que c'est ?

La zone de rencontre est une nouveauté introduite par le Code de la rue. Elle est ouverte à tous les modes de transport.

Les piétons bénéficient de la priorité sur tous. Ils peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie : sur cette zone, il n'existe plus de marquage au sol. Ceux-ci peuvent donc traverser où ils le souhaitent.

La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Le stationnement des véhicules motorisés n'est possible que sur les espaces aménagés.

Sur les zones de rencontre, les piétons peuvent traverser la chaussée à n'importe quel endroit.

Sur les zones de rencontre, j'adapte ma vitesse au flux de circulation piéton.

Je fais preuve de courtoisie et de respect vis-à-vis des autres usagers.

> Une réflexion sur la place des bus dans le centre-ville est engagée dans le cadre des évolutions du réseau de transport.



> Des dispositifs spécifiques pour les personnes handicapées sont mis en place, afin de favoriser leur appropriation des zones de rencontre et autres zones de circulation apaisée.

> Des zones de circulation apaisée sont identifiées sur la ville (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes) en veillant à la cohérence des aménagements.

> L'accès des aires piétonnes est limité aux véhicules prioritaires en service. Leur usage abusif est sanctionné.

> La compréhension des usages des aménagements et de l'espace public est assurée en veillant à la cohérence de la signalétique.

> Des stationnements vélos sont aménagés sur le territoire de la ville.

Écogeste

Les panneaux réglementaires sont limités en nombre et réservés à leurs stricts usages pour être efficaces et réduire la pollution visuelle.

Faisons évoluer les pratiques de mobilité en favorisant les modes actifs/doux et l'utilisation des transports collectifs

Pour aller au travail, pour faire nos courses, pour emmener les enfants à l'école, beaucoup d'entre nous utilisent encore la voiture. Pourtant, ces déplacements ne s'effectuent souvent que sur de courtes distances : à Rennes, 25% des déplacements en voiture font moins de 1 km, une distance idéale pour la marche à pied...

En modifiant nos comportements, en favorisant la marche, le vélo, le roller ou les transports en commun, nous pouvons contribuer à réduire le nombre de voitures dans la ville, tout en gagnant en efficacité, en rapidité et en sécurité dans nos déplacements.

Les modes actifs, un gain de temps !

Faire 500 m à pied ne prend que 8 minutes et évite la recherche de place de stationnement pour la voiture, et une bonne dose de stress. En ville, le vélo est un mode de transport rapide pour des distances allant jusqu'à 5 km.

Les cyclistes âgés de plus de huit ans ne sont pas autorisés à circuler sur les trottoirs.

Les enfants qui circulent sur les trottoirs doivent faire preuve d'une grande vigilance à l'égard des autres usagers, comme les déficients visuels.

Quand la situation ne permet pas au cycliste de circuler de manière sécurisée, il est préférable de mettre pied à terre.

- > La mise en place d'aménagements cyclables se poursuit, en assurant les continuités d'itinéraires ; de même que le nombre de double-sens cyclables augmente pour faciliter les circulations.



- > Le nombre de couloirs réservés aux bus croît également.
- > En cas d'aménagements mixtes (sur trottoir), les limites espace piéton / bandes cyclables sont matérialisées.
- > Du jalonage piéton vers certains équipements est mis en œuvre, via une signalétique spécifique.
- > 900 vélos STAR sont proposés dans 81 stations réparties sur le territoire de la ville.

Écogeste

Les modes actifs / doux, bons pour l'environnement et bons pour la santé.

Je respecte la priorité des piétons quand j'emprunte une rue à double-sens cyclable.

Ce que nous pouvons faire ensemble : quelques pistes d'action...

Agir sur les comportements : la responsabilité de chacun

S'engager à rendre la rue plus conviviale et plus sûre passe par des changements de comportement : réduire sa vitesse, faire preuve de vigilance, se rendre visible... C'est aussi respecter les règles élémentaires du Code de la route, et adopter une attitude courtoise et respectueuse les uns vis-à-vis des autres.

Communiquer, informer, sensibiliser les Rennais

S'il est nécessaire de verbaliser pour faire respecter les droits des usagers les plus vulnérables et réduire les accidents, il est indispensable d'informer sur les dispositions prévues par le Code de la rue : instauration du principe de prudence, généralisation des double-sens cyclables dans les zones 30, création des zones de rencontre.

Ces campagnes d'information s'articuleront avec les grands évènements rennais (semaine de la mobilité, caravane des quartiers, fête du vélo...). Des supports de communication adaptés aux différents publics, seront mis en place pour faciliter les comportements citoyens et le développement de l'apprentissage des modes actifs/doux.

Les associations, tout comme la Ville ont ici un rôle essentiel à jouer : en sensibilisant aux nouvelles règles du Code de la rue et en communiquant sur les modes actifs/doux de déplacement, elles suscitent l'envie de se déplacer à pied, à vélo ou en roller. En continuant leur travail de veille et d'information sur les pédibus pour les écoliers, les dispositifs spécifiques concernant les personnes handicapées ou encore la promotion du vélo, par exemple, elles participent à l'amélioration de l'espace urbain.

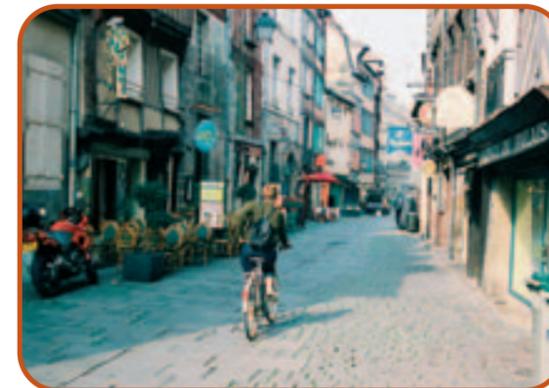


Couloir bus autorisé aux vélos

Aménager en cohérence avec le Code de la rue

- > La Ville poursuivra le développement des zones de circulation apaisée (zones 30, aires piétonnes, zones de rencontre). Les aménagements seront conçus dans un souci d'adaptabilité, de continuité et de confort pour les usagers les plus vulnérables.
- > La Ville de Rennes et Rennes Métropole accompagnent fortement la promotion des modes de déplacements actifs/doux avec le service LE vélo STAR mais aussi avec des dispositifs adaptés et cohérents (cheminement piétons, sas vélo, double-sens cyclables...). L'usage des transports en commun est aussi largement favorisé avec la seconde ligne de métro, les réseaux de bus et Handistar.

La concertation sur le partage de la rue et de l'espace public se poursuit au travers des aménagements de quartier proposés aux habitants et un suivi régulier de la Charte.



Aire piétonne



Double-sens cyclable

- **Aire piétonne** : voie ou ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation des piétons où seuls les cyclistes et les véhicules nécessaires à la desserte interne sont autorisés à circuler à l'allure du pas. Le stationnement n'est pas autorisé dans les aires piétonnes.
- **Bande cyclable** : partie de la chaussée réservée à la circulation des cyclistes et matérialisée par un pointillé de peinture au sol. Les cyclomoteurs ne sont pas autorisés à circuler sur les bandes cyclables.
- **Bande de guidage** : (appelée également bande d'aide à l'orientation) permet de créer un cheminement continu podotactile que les personnes déficientes visuelles suivront avec leur canne ou par le contraste visuel avec le revêtement au sol.
- **Bande d'éveil et de vigilance (podotactile)** : dispositif au sol, en relief, destiné à être détecté avec le pied ou la canne afin d'éveiller la vigilance des personnes mal-voyantes ou non-voyantes.
- **Code de la rue** : démarche visant à repenser l'usage de la voirie en faveur des modes de déplacement moins consommateurs d'espace, moins polluants et mieux adaptés aux déplacements en ville. Cette démarche aboutit à la modification progressive du code de la route pour y intégrer les problématiques urbaines, plutôt absentes jusque-là.
- **Décret du 14 septembre 1998** : il s'agit du décret n° 98-828 relatif à la circulation des cycles. Ce décret énonce que les pistes et bandes cyclables sont réservées aux seuls cycles. Il précise également que les aménagements cyclables ne sont pas obligatoires, que les cyclistes sont autorisés à circuler sur les aires piétonnes et que les enfants de moins de 8 ans peuvent circuler sur les trottoirs.
- **Décret du 30 juillet 2008** : il s'agit du décret n° 2008-754 modifiant le code de la route pour y introduire la notion de prudence et de respect mutuel, notamment à l'égard des personnes les plus vulnérables. Ce décret précise également le statut des zones de circulation apaisée et introduit la notion de double-sens cyclable. D'autres décrets sont en préparation pour poursuivre la mise en œuvre de la démarche du Code de la rue.
- **Double-sens cyclable** : rue ou section de rue où la circulation des cyclistes est autorisée dans les deux sens alors que les automobilistes ne sont autorisés à circuler que dans un seul sens.
- **Espace public** : l'ensemble du domaine qui n'est pas privé et donc accessible à tous : rues, places, équipements publics.
- **Handistar** : service de Rennes Métropole qui assure, à la demande, le transport des personnes à mobilité réduite.
- **Îlot** : partie de la chaussée, interdite à la circulation et permettant de canaliser les flux de circulation.
- **Îlot refuge** : îlot positionné sur le cheminement des piétons et suffisamment large pour leur permettre de traverser la voie en plusieurs temps.
- **Itinéraire cyclable** : parcours aménagé pour la circulation des cyclistes (bande cyclable, piste cyclable) ; on parle de continuité des itinéraires cyclables lorsqu'il n'y a pas d'interruption dans l'aménagement du parcours.
- **Jalonnement piétons** : ensemble de panneaux indicateurs permettant aux piétons de se diriger vers des équipements publics (Office du Tourisme, station de métro...).
- **Modes alternatifs** : ensemble des modes de déplacements autres que la voiture particulière : transports collectifs, marche à pied, vélo...
- **Modes actifs/doux** : Les modes de déplacements utilisant l'énergie musculaire uniquement (marche à pied, vélo, roller...) ont été rassemblés sous l'appellation « modes doux » à savoir non agressif pour l'environnement. Ce terme tend à être remplacé par l'appellation « modes actifs » ou « actifs/doux » qui valorise mieux ces modes de transports adaptés à l'ensemble des déplacements domicile-travail et de loisirs.
- **Pédibus** : système de ramassage scolaire s'effectuant tout au long d'un itinéraire préétabli de manière à accompagner les enfants à pied jusqu'à l'école.
- **Piste cyclable** : chaussée réservée exclusivement aux cyclistes.
- **Sas cyclable (ou sas vélos) dans les carrefours à feux** : espace de sécurité délimité entre le feu tricolore et la ligne d'arrêt des véhicules ; il permet aux cyclistes de se placer devant les véhicules à l'arrêt pour tourner à gauche au carrefour et pour être visible des automobilistes qui tournent à droite.
- **Zone de circulation apaisée** : aussi appelée « zone de circulation particulière ». Cette appellation regroupe les aires piétonnes, les zones de rencontre et les zones 30. Elle a été redéfinie dans le code de la route par le décret du 30 juillet 2008.
- **Zone de rencontre** : voie ou section de voie affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse est limitée à 20 km/h. Le stationnement est interdit en dehors des emplacements aménagés à cet effet.
- **Zone 30** : voie ou ensemble de voies sur lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h. Le piéton chemine sur les trottoirs. La vitesse réduite des véhicules permet la traversée de la chaussée dans de bonnes conditions de sécurité et ne rend pas nécessaires les aménagements pour les cyclistes.

Remerciements à tous les participants ayant contribué à l'élaboration de la charte.

Mmes Briand, Gargam, Leclercq, Médard et MM. Bourcier, Daubaire, Le Bougeant, élus de la Ville de Rennes,

Mmes Bonnaud, Fleury, Guillaud, Hamon, Rabadeux et MM. Aubrée, Bertin, Cadieu, Diserbeau, Jacob, Papin, Philippe, Piquet, Ranson, Vallée, des services de la Ville de Rennes et de Rennes Métropole.

Mmes Champigny, Lepilouer et MM. Even, Gervais, Merlet

M. Leroy du STAR, M. Le Méhec d'Handistar ainsi que les associations et structures associatives Collectif Handicap 35, Espace piéton, Maison de la Consommation et de l'Environnement, Rayons d'action.

POUR EN SAVOIR PLUS

ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie)
www.ademe.fr/bretagne

Association Handicap 35
3 rue Alexandre Lefas - 35000 Rennes

Association Valentin Haüy
14 rue Baudrairie - 35000 Rennes

Assurance maladie
www.cram-bretagne.fr

CERTU (Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques)
www.certu.fr

Centre Information Énergie et Environnement (CIELE)
www.ciele.org

Agence Locale à l'Énergie (Clé)
20 avenue des Français Libres - Rennes

Convention des maires pour une énergie locale durable
www.eumayors.eu

Club des villes et territoires cyclables
www.villes-cyclables.org

DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

Espace piéton
www.espacepieton.org

Handistar
www.handistar.fr

Kéolis Rennes
www.keolis.com

Rayons d'action
www.rayonsdaction.org

Réseau des villes françaises OMS-Santé
www.villes-sante.com

Vélostar
www.levelostar.fr

Ville de Rennes
www.rennes.fr

Rennes Métropole
www.rennes-metropole.fr

Édition : Ville de Rennes

Conception : Service Études Urbaines Rennes Métropole

Animation de la démarche participative et réalisation d'un diagnostic : ATOS Juris

Rédaction : Atos Juris, cabinet d'études sociologiques et de recherche-action, Pascale Loget, Christian Le Petit, Service Études Urbaines Rennes Métropole

Mise en page : Graphie Couleurs

Illustrations : Christophe Guerbeau

Impression : Service des Moyens Généraux - Imprimerie - Rennes Métropole

Photographies : Didier GOURAY et Service Études Urbaines Rennes Métropole

ZONES DE DÉPLACEMENTS APAISÉS, MODE DE DÉPLACEMENTS ACTIFS/DOUX : LES PANNEAUX

Aire piétonne



Double-sens cyclable



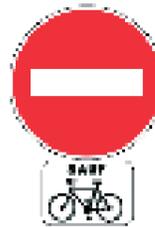
Visuels
Zone de rencontre
expérimentale



Bande cyclable



Double-sens cyclable



Zone 30



Zone de rencontre



www.rennes.fr

