

CAMPAGNE

VILLE APAISEE, QUARTIERS À VIVRE

VERS LA VILLE
DE L'AVENIR

VOYAGE D'ÉTUDES

les 8 et 9 juin 2023 à

Saint-Brieuc P.02

Vitré P.08

Rennes P.14

Photo : Delphine Lethu

 **réseau vélo
et marche**
Collectivités engagées pour les mobilités actives

**RUE DE
L'AVENIR**

INTRODUCTION

Ce voyage d'études en Bretagne, initié par Rue de l'Avenir et le Club des villes et territoires cyclables et marchables, dans le cadre du lancement de la campagne nationale « Ville Apaisée, Quartiers à Vivre » était organisé sur deux journées. Il a réuni une quarantaine de personnes, et a été l'occasion des 3 premières signatures du manifeste « ville apaisée » par ces villes de taille différente. Ce document constitue une synthèse des exposés et échanges ayant eu lieu lors de ces visites de terrain, qui ont mis à l'honneur les politiques d'apaisement de l'espace public menées par ces trois collectivités.



La Ville de Saint-Brieuc compte 45 000 habitants et son agglomération 150 000 habitants. C'est la cinquième baie au monde en termes de marnage. C'est une ville à taille humaine qui a pour atout d'être un pôle d'échange multimodal (train, bus, vélo, taxi) et qui propose 7 parkings dans l'hypercentre. À noter que le programme politique pour le nouveau mandat comportait des marqueurs forts en faveur de la ville apaisée : pistes cyclables, apaisement de la circulation avec une ambition de tendre vers le 30 km/h, ambition forte d'augmenter la part modale du vélo, soit 9 % à la fin du mandat, piétonnisation de deux places de centre-ville, attention particulière aux plus vulnérables, etc.

Autre atout, la Direction des aménagements et des déplacements est mutualisée avec l'agglomération Saint-Brieuc Armor Agglomération. Le service des aménagements et des déplacements intervient donc auprès des autres communes en assistance à la maîtrise d'ouvrage. Deux schémas directeurs cyclables couvrent l'échelle ville (janvier 2020) et l'échelle agglomération (septembre 2021).



Photo : Delphine Lethu

I LES ÉLÉMENTS CLÉS DE LA MÉTHODE

I Le passage à 30 km/h sur toute la ville le 30 juin 2022

Pour répondre aux trois urgences (sociale, démocratique et climatique), la Ville de Saint-Brieuc a décidé de répondre aux besoins des plus vulnérables et souhaite agir, non pas de manière descendante, mais en partant de la population. Le quartier ayant été identifié comme une unité forte, les élus s'y installent

régulièrement le vendredi pour rencontrer et discuter avec les habitants. Aucun sujet n'est à l'ordre du jour, l'objectif est uniquement de partager un moment convivial autour d'un verre de vin, d'un cidre ou d'un jus de fruits. C'est à ces occasions, très informelles, que les habitants ont constamment fait part de leur ressenti : « Monsieur le maire, ça roule trop vite, il faut ralentir la ville ! »



I Une commission « modes doux » pour accompagner la politique publique

L'équipe municipale a mis en place une commission « modes doux », qui regroupe des élus, des techniciens, des citoyens tirés au sort (ou volontaires), des représentants associatifs (notamment « Vélo-utile » et « A Vélo sans âge » qui propose des déplacements de personnes âgées en triporteurs), des représentants de 60 millions de piétons et de personnes en situation de handicap. La présence d'une monitrice d'auto-école est précieuse et permet un croisement de regards très pertinent. La commission se compose de 15 à 20 personnes qui travaillent en 4 sous-groupes en lien avec 4 dossiers particuliers : marche, vélo, ville 30 et communication. Ils se réunissent tous les 3 ou 4 mois.

Cette commission propose aux services techniques de travailler sur des sujets précis. Son rôle est aussi de prendre du recul pour évaluer les politiques mises en place (observation régulière d'indicateurs, avancée des travaux sur les grands projets en cours, etc.) Ainsi, la commission « modes doux » est un espace d'échanges et de liberté pour faire des propositions, mais le travail en sous-groupe est très opérationnel. C'est dans cette instance qu'a été pensée la manière de passer la ville à 30 km/h (c'est-à-dire en une seule fois) et qui a préparé son approbation-présentation en bureau municipal de mai 2022.

I LES AUTRES ACTIONS EN FAVEUR DE LA VILLE APAISÉE ET DU DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Metrominuto

L'Agence de Développement Touristique et d'Attractivité des Côtes-d'Armor (CAD 22) s'est engagée dans le projet européen Interreg EXPERIENCE. Dans ce cadre, elle a proposé de tester la carte schématique

I Une stratégie de contrôle

La verbalisation a été annoncée par le maire en janvier 2023, lors d'une conférence de presse. Pour faire respecter et pour accompagner l'acceptabilité du 30 km/h, il a été décidé de verbaliser dans un premier temps à 50 km/h et non pas à 30 km/h. Tous les 5 mois, une commission évaluation se réunit (composée de la police municipale, des services de proximité et du service déplacement) pour procéder à un retour terrain, repérer les points noirs (pose de compteurs, identification des espaces de travaux nécessaires). 19 agents de police municipale sont mobilisés et travaillent en bonne entente avec la police nationale.

L'objectif est aussi de développer une stratégie de contrôle à partir des retours de riverains (pose du radar pédagogique, verbalisations accrues sur certains secteurs, etc.) Globalement, une baisse de vitesse est observée dans certaines rues, avec une moyenne de 38 km/h. Il y a donc une marge de progression et une identification des axes et boulevards à traiter physiquement. On note également un relâchement le soir, qui s'accompagne d'une plus grande sensibilité aux excès de vitesse (avec davantage de remontées des riverains).

piétonne « Metrominuto » à Saint-Brieuc. Celle-ci reprend les codes graphiques des lignes de métro et vise à promouvoir les mobilités douces : les points d'intérêt du territoire, signalés par une lettre, sont reliés entre eux par des temps de parcours à pied (identifiés par un code couleur). Pour calculer la durée de l'itinéraire, il suffit donc d'additionner ces temps ! Lorsqu'un tronçon dépasse les 20 minutes, le parcours à vélo est également mis en avant. Cette carte a été diffusée en ville (vitrines, gare, sucettes) ainsi qu'à l'Office de Tourisme pour un premier test auprès des habitants et touristes durant la saison estivale (juin 2023).



Les services autour du développement de la pratique du vélo

La Ville de Saint-Brieuc dispose d'une maison du vélo depuis septembre 2022 qui propose de nombreux services de location de vélo :

- **Rou'libre** : 400 VAE (vélo à assistance électrique) en location, de la journée au trimestre (uniquement des VAE en raison du fort dénivelé sur ce territoire très vallonné).

Il est complété par le service VéloBaie qui déploie 4 stations (gare, université port et centre-ville) pour 40 VAE en libre-service ;

- **Un VéloPark** qui compte 200 places ;
- **La mise à disposition d'une station de gonflage & d'autoréparation.**

- **Cyclo-didactes** : lauréate du budget participatif 2022, l'association Vélo-Utile propose gratuitement des sessions de découverte et d'apprentissage aux adultes peu à l'aise ou ne sachant pas faire de vélo. En fin de parcours, il leur est possible d'acquérir un vélo remis en état par l'atelier.

Enfin, Saint Brieuc Armor propose une aide à l'acquisition de VAE & de vélos cargo depuis 2020, sans condition de ressources (environ 535 dossiers sont traités par an, pour une enveloppe globale de 80 000 €). Cette subvention peut couvrir 25 % du montant du vélo réglé par l'acheteur, plafonné à 150 €.



Photo : Delphine Lethu

Transports en commun :

- **Mise en place d'un BHNS sur 8 km** (avec une fréquence de passage de 10 minutes). Nommée TEO (Transport Est-Ouest), cette liaison constituera la colonne vertébrale de la ville. Les travaux seront réalisés en 3 phases pour une mise en service en septembre 2025. Ce service sera assuré par un double bus à hydrogène (acquis grâce au financement de l'Ademe) ;
- **La navette cœur de ville** (gratuite et avec une fréquence de passage de 30 minutes) complète la desserte du centre-ville.



Photo : Delphine Lethu

Aménagements de voiries et/ou de quartiers :

- | Réduction/élimination du trafic de transit : plan de circulation du centre-ville qui renvoie les motorisés vers les grands axes calibrés (sur les itinéraires de Griffon Futé) ;
- | Diagnostic et déploiement progressif du double sens cyclable (pour prendre en compte des problématiques de pentes, de rues étroites nécessitant des aménagements légers ou plus lourds) ;
- | Pérennisation de l'aménagement tactique reliant l'hôpital et le centre-ville (afin de répondre à la forte demande du personnel) ;
- | Hentig Glas : requalification de l'ancienne voie ferrée entre la gare et le port du Légué, soit une longueur de 7,5 km ;
- | Consultation citoyenne sur les 3 vallées de la ville en 2022 : « Redécouvrons nos vallées » avec à la clé un plan d'action pour identifier et consolider les circuits du quotidien avec agrément et sécurisation des mobilités actives ;
- | Opération ANRU 1 et ANRU 2 : végétalisation, cités jardins, etc.
- | Piétonnisation de places en cœur de ville (liaisons entre le centre historique et le pôle commerçant) : place de la Grille en 2024 et place de la Résistance en 2025.

Place de l'enfant dans la ville : les enfants représentent 20 % de la population briochine. À ce titre, Saint-Brieuc a obtenu de label « Ville amie des enfants » (UNICEF) et déploie de nombreuses actions :

- | Organisation d'une première « Rue aux enfants, Rue pour tous » dans le cadre de l'appel à projets 2022 du collectif national (portage dynamique par une habitante auprès des services et des habitants) ;
- | Face au succès rencontré, lancement d'un appel à projets municipal au printemps 2023 pour le déploiement de 4 à 5 rues aux enfants à l'échelle de la ville ;
- | Création d'une plaine d'aventure et mise à disposition d'un terrain et d'outils pour bricoler ;
- | Volonté de transformer et de désimperméabiliser les cours d'école ;
- | Réflexion autour des rues menant aux écoles : un questionnaire a été envoyé aux familles, à l'initiative de l'association « Vélo-utile », pour prioriser les écoles qui présentent un potentiel.

ZOOM : Une politique intense de communication

« Bien que la majorité des Briochins soit favorable au 30 km/h, la municipalité a reçu beaucoup de mails et messages odieux, voire violents de quelques irréductibles qui ont déstabilisé les équipes techniques. Aller au contact, créer des temps d'échanges, plutôt que d'être interpellé, bien connaître et écouter les usages pour être crédible...

À ce titre, le binôme élu/technicien en réunion publique est pertinent !

Blandine Claessens, Adjointe au Maire



La généralisation du 30 km/h s'est accompagnée d'un large éventail d'actions pédagogiques : présence d'élus sur les marchés, achats de radars pédagogiques, articles dans le bulletin municipal et la presse locale, etc. La Ville de Saint-Brieuc a aussi déployé un plan de communication numérique J-45 sur les réseaux sociaux (Facebook live avec le maire) puis une communication quotidienne tous les jours à raison d'un argumentaire par jour (photos, slogans, détournement des anciens panneaux de 50 km/h, etc.)

La piétonnisation des deux places est aussi un point de crispation. Les travaux ont été accompagnés de mesures et de dispositifs assurant le maintien de l'activité commerciale. Bien que l'approche ait été différente pour les deux espaces, elle s'est appuyée sur une méthodologie commune qui consiste à consulter toutes les sensibilités en même temps, afin de ne pas faire de groupes spécifiques (commerçants, cyclistes, accessibilité, etc.) :

- Concernant la place de la Grille : la piétonnisation a été actée dès le départ et n'a pas fait l'objet de consultation. La concertation n'a porté que sur les usages, sans remettre en cause l'invariant de piétonnisation. Les commerçants se sont assez peu emparés de cette concertation.
- Concernant la place de la Résistance : un groupe de travail, constitué de plusieurs types d'usagers (jeunes, actifs, commerçants sédentaires ou non, cafetiers...), s'est réuni une dizaine de fois sur une période de deux ans afin de réfléchir à un programme commun. Ici encore, si la piétonnisation était un invariant de départ, son degré a été discuté (à travers la place sacralisée pour les piétons par exemple).

Chiffres clés - moyens et budget

- | Passage de 20 % à 98 % des rues apaisées ;
- | 51 entrées de ville à marquer ;
- | Dépose de plus de 100 panneaux 50 km/h accompagnés d'une opération « Libérez les trottoirs pour les piétons ! » pour remédier aux stationnements anarchiques ;
- | 45 000 € au budget 2022.



➔ Retrouvez, sur notre site, les visites en Bretagne :

<https://www.ruedelavenir.com/actualites/retour-sur-les-visites-en-bretagne-des-8-et-9-juin-2023/>

Élu.es : Isabelle LE CALLENNEC, maire de Vitré depuis 2020, Christophe LE BIHAN, adjoint en charge des affaires générales, de la sécurité, de la voirie et la jeunesse.

Services Techniques : Mickaël BOULEAU, directeur général des services techniques, Didier LOUVEL, responsable du service voirie.

Autres : Cyrille BAHU, chef du service de police municipale, Lieutenant-Colonel Sébastien MARQ, commandant la compagnie de gendarmerie de Vitré.

INTERVENANT.ES



Photo : Anne Faure



« Rendre une ville réellement cyclable et marchable n'est pas aisé. Il nous a fallu beaucoup de concertation et de détermination tant pour décider que pour tenir les positions. Nous avons procédé avec une méthode constante faite d'abord de pédagogie et d'expérimentation. Je suis allé sur le terrain pour expliquer ce que nous faisons. J'ai personnellement tenu à rencontrer des centaines d'administrés qui stationnaient leur véhicule sur le trottoir devant chez eux, de sorte à leur expliquer le sens de l'évolution souhaitée au profit d'un développement sécurisé de la marche et du déplacement des personnes à mobilité réduite.

L'essor des mobilités alternatives ne devait toutefois pas se transformer en une chasse à la voiture. Parce que choisir c'est renoncer, nous avons veillé à cumuler les modes de locomotion en partageant harmonieusement l'espace public. Néanmoins, ce changement des habitudes ancrées depuis des décennies génère des critiques, voire des menaces dans un premier temps. Il faut savoir patienter pour que l'évolution finisse par être appréciée et apparaisse légitime.

Recevoir les Talents du vélo et de la marche, plus un grand prix spécial tant la chose était nouvelle, a participé à cette légitimation et a conforté tous les acteurs locaux qui œuvrent en faveur de cette politique audacieuse.

Christophe Le Bihan,

Maire Adjoint de Vitré en charge de la sécurité, l'administration générale, la voirie et la jeunesse.

Vitré est une ville de 19 000 habitants, ville-centre d'une communauté d'agglomération de 83 000 habitants et 46 communes. Les transports urbains sont gratuits depuis 2001. Dans un contexte de croissance démographique et de plein emploi, l'enjeu du mandat municipal est de reconstruire la ville sur elle-même, de renaturer et de relier les quartiers.

La ville a développé une stratégie pour rendre la ville cyclable et marchable, c'est-à-dire protéger les plus vulnérables : les enfants, les piétons, les cyclistes, les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ...



Photo : Vincent Chas

I LES ÉLÉMENTS CLÉS DE LA MÉTHODE

I Une approche transversale

C'est une démarche globale de vivre ensemble. Sous l'impulsion de Christophe Le Bihan, toutes les deux semaines, une concertation interservices pour l'espace public (CIEP) se réunit. De 14h à 17h en salle puis sur le terrain jusqu'à 19-20h. L'objectif a été de déployer une approche transversale et holistique. En complément du déploiement de la politique engagée, nombre de sujets traités sont issus de demandes d'administrés qui s'expriment notamment à travers une adresse mail dédiée ou via une application mise en place en début de mandat («Vitré en poche»). Chaque sujet bénéficie alors d'une analyse plurielle grâce aux regards croisés des techniciens (voirie, police, vie de quartier...) et élus présents (sécurité, voirie, administration générale, vie de quartier, suivi de travaux...). Nombre de décisions sont ainsi prises rapidement et de manière éclairée.

Toutefois régulièrement, la rencontre des administrés et/ou une visite sur site s'impose, c'est pourquoi passé 17h l'équipe se dirige sur le terrain. Les rencontres avec les Vitréens ont été très nombreuses et enrichissantes même si régulièrement la concertation ne permettait pas l'adhésion immédiate de tous. Il faut faire du temps un allié et laisser les gens découvrir par eux même les bienfaits des évolutions. Le changement des vieilles habitudes était par ailleurs facilité par la mise en place d'expérimentations qui visaient à affiner progressivement les dispositions envisagées, voire les remettre en cause si elles s'avéraient inadaptées. Cette humilité dans la démarche, qui ne nuisait nullement à la détermination de la politique menée, a été très utile et a souvent permis d'éviter les blocages face à des quartiers parfois très unis contre le changement.



Photo : Vincent Chas

I Créer une ambiance globale de ville apaisée

Plutôt que de longues études urbanistiques, la municipalité a choisi d'agir massivement et globalement dès le début du mandat. Il fallait veiller à une cohabitation harmonieuse et sécurisée des différents modes de locomotion. Pour ce faire, deux axes majeurs devaient être exploités : l'effectivité du 30 km/h et la sécurité des cheminements dédiés à chacun des modes de transport.

Toute la ville a été analysée et des centaines d'aménagements ont été réalisés de sorte à favoriser la réalité du 30 km/h. Le rétrécissement de la largeur de voie propice à la réduction de la vitesse des automobiles, s'est fait au profit de bandes et pistes cyclables (15 km réalisés en deux ans et 5 km en cours). Le cheminement piéton s'est vu considéré jusqu'au plus profond des quartiers : éclairage par LED bleues de dizaines de passages piétons, libération des trottoirs, réfection des chemins et passerelles, etc. « À défaut de moyens financiers conséquents, la perfection n'était pas visée, mais une réelle amélioration. Il convenait d'agir rapidement de manière concertée et éclairée pour un mieux-être immédiat. Ils expérimentent, puis pérennisent ou corrigent. Environ 800 dossiers ont été ouverts en trois ans dans le cadre de la CIEP. La réactivité est essentielle. » Il s'agissait de saisir toutes

les opportunités de requalification des espaces pour mener à bien cette politique de ville apaisée. Les quartiers ont été traités avec la même considération que le centre-ville pour rendre le trottoir aux piétons et développer l'option vélo. Notons que nombre d'aménagements étaient peu onéreux parce qu'essentiellement réalisés avec des potelets et de la peinture dans un premier temps. Quant au développement du végétal, s'il a été présent lors des réflexions depuis 2020, il s'est surtout progressivement déployé sur la seconde partie du mandat.

En complément de ces dispositions, la ville a accompagné le changement des habitudes par une présence réelle de la Police municipale qui se voulait pédagogique, dissuasive puis répressive. Mieux, Vitré a veillé, par un profond travail de concertation, à associer la Gendarmerie. « La défense de la vie des plus vulnérables est devenue une cause commune. Il convenait de rappeler le sens de notre politique menée, voire du code de la route. Par exemple, libérer les trottoirs des voitures n'a jamais été un objectif, mais reste un des moyens au service de la sécurisation et du développement de la marche. Ainsi entendu, quel gendarme ne se sentirait pas concerné par la protection des vies des plus vulnérables ? Les militaires se sont également emparés du sujet ».



Photo : Anne Faure

Et surtout, le Maire adjoint précise que si l'on souhaite que les gens marchent ou délaissent la voiture au profit du vélo, il faut que le sentiment de sécurité et la sécurité prédominent. À défaut, la protection de l'habitable de la voiture est préférée. La réalité d'une ville apaisée ne saurait donc s'examiner à la lumière des seuls aménagements en faveur des mobilités actives.

La collaboration entre des élus, la Gendarmerie et le Police municipale a donc été abordée de manière globale et innovante. À tel point que le continuum de sécurité, les entraînements partagés et les missions communes mis en place ont valu à la Ville la visite du Général de corps d'armée Hubert Bonneau, commandant de la Gendarmerie nationale de la zone Ouest de défense. Une réelle et efficiente collaboration, suffisamment rare pour justifier un tel déplacement, suivi d'un article dans «Gendinfo», magazine national de la Gendarmerie.



Photo : Vincent Chas

I LES AUTRES ACTIONS EN FAVEUR DE LA VILLE APAISÉE ET DU DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

- I Création d'une zone de rencontre à 20 km/h en centre-ville ;
- I Création de parkings à proximité du centre-ville et de stationnements dans la zone de rencontre : 9 places voiture, 44 places moto et 200 places vélo ;
- I Mise en chantier de 20 km de pistes cyclables (15 km réalisés à date) ;
- I Rénovation des cheminements piétons ;
- I Création innovante d'une piste d'apprentissage du vélo dans un bois ¹, (cf commentaire page suivante)
- I Installation de potelets pour empêcher le stationnement sur les trottoirs ;
- I Mise aux normes PMR progressive (car coûteuse) des arrêts de bus.



¹ Parmi les nombreuses initiatives originales de la ville de Vitry, on peut citer la mise en place d'un parcours d'apprentissage vélo qui répond simultanément à deux objectifs : développer la culture vélo et pacifier le quartier. Dans un quartier pavillonnaire, une vaste parcelle boisée était devenue un lieu de trafic et l'activité qui s'y déployait constituait une gêne pour les habitants du quartier, voire un danger. La collectivité a donc aménagé à hauteur de 80 000€ et de manière innovante, cet espace en piste d'apprentissage : réfection des allées, mise en place des dispositifs de stationnement vélo et signalétique destinée à l'enseignement.

La présence des enseignants, des enfants et des adultes a eu raison des précédents usagers des lieux. Un beau doublé pour la commune. Cette piste d'apprentissage ouverte à tous est utilisable par toutes les écoles sur réservation dans le cadre notamment du «Savoir rouler» organisé pour les 300 élèves de niveau CM2.

En complément, une baby-piste (réservée aux moins de 6 ans) a été mise en place dans le jardin du parc. Cette double initiative a participé à convaincre le jury des Talents du vélo en 2022, concours annuel organisé par le CVTCM.

ZOOM : Les forces de l'ordre à l'appui

« Nous avons mis les forces de l'ordre sur le terrain et fait en sorte que la Police municipale et la Gendarmerie se sentent concernées et impliquées de la même manière. Leur présence se veut avant tout rassurante, dissuasive et répressive à défaut d'être entendue par la voie pédagogique. Il ne faut pas craindre d'être impopulaire à court terme, et accepter les critiques bruyantes, car les améliorations réclament souvent du temps pour être silencieusement appréciées. »

Christophe Le Bihan



La Ville a augmenté les effectifs de police municipale de 6 à 11 agents (8 recrues depuis 2020, dans les rangs de la Gendarmerie et de la Police nationale) et recentré ses missions sur la protection des personnes et des biens. Permettre la circulation des piétons et des cyclistes en toute sécurité participe à cette mission. La police est présente sur le terrain de 7h00 à 22h00 en semaine et jusqu'à 2h00 du matin les vendredis et samedis. La gendarmerie a été associée à la démarche et des services communs à la Police municipale sont programmés chaque semaine.

Exemples



Réduction de la vitesse : le 30 km/h a été réellement instauré et élargi à la quasi-totalité de la ville. Les radars pédagogiques sur les pénétrantes révèlent que 80 % des véhicules roulent à moins de 40 km/h. En 2022, la police municipale a réalisé 39 000 contrôles à la jumelle et verbalisé 0,78 % des véhicules, soit 304 PV contre 5 en 2018. La limitation à 30 km/h était alors affichée sans volonté réelle de la faire respecter.

Elle a été généralisée depuis 2020, puis progressivement appliquée. «L'effectivité du 30 km/h est régulièrement, voire temporairement, une solution non consommatrice de voies de circulation et de stationnement automobiles, tout en permettant aux cyclistes de s'insérer harmonieusement dans la circulation», précise Christophe Le Bihan.

- Lutte contre le stationnement sur le trottoir : après la phase pédagogique assurée par le maire adjoint, Christophe Le Bihan, est intervenu le dépôt de papillons explicatifs sur les parebrises par les agents de surveillance de la voie publique (ASVP), la verbalisation systématique depuis 2022 (2 PV hebdomadaires en 2018 sans changement réel des habitudes, 6 PV en 2022 et problème quasi éradiqué.) Là encore, les chiffres indiquent que les résultats sont davantage liés à la pédagogie et la présence dissuasive sur le terrain qu'à la répression.

Chiffres clés – moyens et budget

- 80 % des véhicules sous les 40 km/h (source : radars pédagogiques) ;
- 39 000 véhicules contrôlés ;
- 0,78 % verbalisés.

➔ Retrouvez, sur notre site, les visites en Bretagne :

<https://www.ruedelavenir.com/actualites/retour-sur-les-visites-en-bretagne-des-8-et-9-juin-2023/>



Photo : Anne Faure

Élu.es : Valérie Fauchoux, Maire adjointe déléguée aux Mobilités et aux Déplacements

Services Techniques : Frédérique BAUDOUIN, responsable Service Mobilité Urbaine, Gildas BOURVEN, Guillaume PORCHER, Erwan RANSON Service Mobilité Urbaine.

INTERVENANT.ES



« Pour la Ville de Rennes, 2023 est une année waouh (arrivée du métro ligne B, Zone à Trafic Limité (ZTL) en février, Ville 30 à partir du 4 septembre), où toutes les planètes sont alignées et c'est un soulagement ! Rennes est la troisième ville cyclable et la troisième ville marchable au baromètre 2021.

C'est un encouragement et une reconnaissance du travail accompli, qu'il faut apprécier, mais avec humilité : certains secteurs ne sont pas terminés, certains sont réussis, d'autres à retravailler et d'autres, ratés. »

Valérie Fauchoux,
adjointe à la Maire de Rennes.



Rennes Métropole compte 43 communes (sur 705 km²) et 457 000 habitants, dont 221 000 pour la ville de Rennes. Son aire d'attraction s'étend sur 183 communes (soit 750 000 habitants).

Les 2/3 de la ville-centre de Rennes ont été détruits par un incendie en 1720, ce qui a nécessité de reconstruire la ville. Sur la période des années 50 et 70, l'urbanisme s'est caractérisé par un étalement urbain avec des zones pavillonnaires et une densification par grands ensembles et une rocade. Depuis 1983, la ville archipel est le modèle d'urbanisation mis en œuvre dans les documents de planification spatiale, en alternative au modèle de banlieues et villes nouvelles. Cela se traduit par une répartition équilibrée des logements entre les communes de la Métropole, une intégration des quartiers populaires et une préservation du cadre de vie.

Néanmoins, les emplois restent majoritairement implantés dans le cœur de métropole (sur 5 communes centrales) générant des flux pendulaires axiaux très importants. La dynamique démographique (5000 hab. par an), l'attractivité extra-communale ainsi que les relations fortes avec les EPCI situés à proximité engendrent un allongement des temps de déplacement et des distances en lien avec la deuxième et troisième couronne (cf. enquête Ménage 2010-2019).

Une enquête Ménage intermédiaire, réalisée en 2018, démontre des indicateurs en hausse et dessine les enjeux et atouts de la métropole :

- | Les modes actifs représentent 48,7 % des déplacements des Rennais et 37,8 % des métropolitains... Mais la voiture totalise 66 % des distances parcourues (80 % pour les non métropolitains, 59 % pour les Rennais) ;
- | Sur Rennes, la marche est le premier mode de déplacement loin devant tous les autres pour les déplacements inférieurs à 2 km (soit, plus de 50 % des déplacements) ;
- | Le potentiel de transfert modal VP => Vélo pour les déplacements compris entre 1 et 5 km reste très important (voir objectifs PDU) ;
- | Sur des distances comprises entre 3 et 5 km, 7,5 % des parcours sont réalisés à vélo contre 12 % à pied, ce qui démontre une vraie pratique de la marche en ville.

Les objectifs du PDU sont de réduire la part modale de la voiture à 40 %, de multiplier la part modale du vélo par 3 et de maintenir la marche à 35 %.



Photo : Delphine Lethu



I LES ÉLÉMENTS CLÉS DE LA MÉTHODE

I Une convergence de politiques entre les transports collectifs, le développement des modes actifs, la restriction de la voiture et la sécurisation.

En 2023, pour la Ville de Rennes, les orientations du PDU adopté en janvier 2020 se concrétisent notamment par la mise en service de la ligne B du métro, qui est une belle alternative à l'autosolisme. Les premiers résultats sont plutôt satisfaisants, avec 65 000 déplacements quotidiens attendus et des pointes de fréquentation de 84 000 voyages sur certains jours. On note aussi un report de 15 à 20 000 voyageurs sur la ligne A.

De plus, la ville dispose de trois réseaux express vélo (15 lignes) qui relient Rennes aux communes périurbaines.



Photo : Vincent Chas



Photo : Vincent Chas

La ZTL a été mise en place en février 2023 et la municipalité lancera la « ville à 30 km/h » le 4 septembre 2023 (adopté en conseil municipal en mai 2023).

Enfin, Rennes travaille sur la sécurisation des intersections avec notamment une expérimentation en aménagement tactique d'un giratoire à la néerlandaise (22 000 véhicules/jour), et dont les travaux se terminent pour la pérenniser.

I Une présence de terrain à la mesure des nombreux travaux en cours

Rennes est en réalité une ville en chantier permanent (métro, réseau de chaleur, désimperméabilisation des sols, stratégie de densification, projet de train-bus). Les budgets se restreignent. Dans ce contexte, la municipalité doit être en proximité permanente avec les habitants (220 000 hab.) et travailler avec les associations, notamment Rayons d'action, avec qui la municipalité organise des réunions mensuelles pour présenter les avancements et écouter leurs préconisations et propositions.



I LES AUTRES ACTIONS EN FAVEUR DE LA VILLE APAISÉE ET DU DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS.

Restructuration du réseau de bus : avec le métro, report vers d'autres secteurs extérieurs à l'hypercentre. L'arrivée de la ligne B permet une desserte d'un axe nord-sud (600 bus/jour) et profile un projet de réaménagement en surface intéressant et qualitatif.

Politique d'apaisement : l'adhésion au code de la rue depuis 2008 et l'adoption d'un plan de modération de la vitesse depuis 2012 a permis d'appliquer la règle des 30 km/h sur 75 % des voies (soit 600 km de voirie intrarocade) début 2023, preuve que la notion d'apaisement est bien ancrée.

Généralisation de la ville 30 : le passage à la ville 30 a été annoncé en conseil municipal en mai 2023 et sera effectif le 4 septembre (sur 94 % du réseau). Cette application répond aux limites de recherche de l'apaisement par l'aménagement où la nécessaire rationalisation des dépenses se pose (rapport entre l'argent investi et le résultat). Seules quelques voies structurantes resteront à 50 km/h. Un travail important de mise à jour et de calage de la signalisation est en cours. À l'échelle de la métropole, de nombreuses communes vont dans le même sens et en 2024, la moitié d'entre elles seront sur le même dispositif.

Le plan piéton : adopté fin 2017, il déploie des expérimentations : suppression de carrefour à feu avec 10000 piétons et 6000 véhicules/jour, jalonnement avec les temps de parcours, sécurisation des grandes traversées piétonnes sur des axes structurants de la voiture, réorganisation du stationnement et élargissement des trottoirs. Il affirme une logique sur les itinéraires : sur base des lignes de métro, une carte permet d'identifier les équipements et cœurs de quartier joignables en métro en moins de 15 minutes de marche afin qu'une attention particulière soit portée sur la qualité et l'accessibilité des parcours.

Sécurisation des giratoires : l'objectif est de réduire la vitesse des voitures et d'améliorer le ressenti des cyclistes sur plusieurs carrefours à fort trafic. Par exemple, en lien avec le Cerema, la Ville de Rennes a mené l'expérimentation (en aménagement tactique) d'un giratoire à la néerlandaise (9000 véhicules/jour), dont les travaux se terminent pour la pérenniser. Cette sécurisation s'organise avec une voie unique et prioritaire (tant en entrée qu'en sortie), une bande cyclable circulaire protégée en plateau sur l'extérieur de la chaussée, mais interne au carrefour.



Photo : Delphine Lethu

La vélorue : le quai Nord, qui est un lieu de convergence entre plusieurs liaisons du réseau express vélo, est un axe à fort potentiel cyclable (5000 cyclistes/jour). Expérimentée en 2020, cette vélorue s'intègre dans un projet de requalification et de réaménagement des quais, travaillé avec un comité citoyen. 3 mois après sa mise en place, le trafic cycliste a été multiplié par 2,5!

La ZTL : mise en place depuis 2023.



ZOOM sur la Zone à trafic limité (ZTL)

« La zone à trafic limité concerne un périmètre de 40 ha (700 m entre l'Hôtel Dieu et les quais x 600 m entre les Lices et Saint-Georges). Les parkings en ouvrage, en dehors de la zone, sont accessibles à tous (2500 places). Auparavant, le trafic de transit était très réduit (2000 véhicules/jour maximum).

La ZTL n'engendre donc pas de bouleversements majeurs des habitudes, à part quelques évolutions du plan de circulation (fonctionnement en boucles). Les 6 entrées dans la zone comportent un panneau indiquant clairement que "Vous entrez dans un espace apaisé. Vous ne pouvez pas y circuler en véhicule à moteur, sauf dérogations". »

Valérie Fauchoux



En place depuis février 2023, la Zone à trafic limité vise à conforter la circulation des modes actifs sur l'ensemble des voies du périmètre concerné. Elle limite le trafic aux ayants droit (riverains, commerçants, artisans, services de livraisons, urgences, etc.) qui interviennent, résident ou travaillent dans cette zone. Pour les autres véhicules autorisés, les usagers doivent présenter un justificatif attestant qu'ils ont comme point de départ et/ou de destination la ZTL.

La liste de ces catégories d'usagers a été affinée et validée en concertation avec l'aide d'un cabinet de concertation qui a animé des sous-groupes (composés d'habitants, de riverains, de commerçants et d'artisans) et par secteur. On constate une demande insistante de visiteurs riverains du centre (ex. : visite à des personnes âgées). C'est un point dur et ce type d'attestation n'est pas encore valable.



Photo : Delphine Lethu



Dès janvier 2023, des efforts importants ont été réalisés sur la communication : panneau classique et arrêté, panneau d'information, QR code pour connaître les détails de la réglementation en vigueur, signalétique horizontale, 6000 dépliant distribués en boîtes aux lettres, 12 000 dépliant grand public, kit de communication numérique fourni aux commerçants, mise en place d'une adresse mail spécifique, etc. Néanmoins, les premiers retours montrent que la ZTL n'est pas encore bien comprise. Les panneaux sont jugés trop petits et un manque de prévisualisation et d'anticipation indique qu'il faut intensifier la signalisation en entrée. Cette mauvaise connaissance est confirmée par la police. Il n'y a donc pas de verbalisation (35 euros) et la phase de sensibilisation se poursuit.

Une navette gratuite a été mise en place. Sur un parcours de 15 minutes en sens unique, elle sillonne la ZTL et dessert les parkings et les stations de métro. En début d'année, la fréquentation était faible (un voyageur par course en moyenne), il est donc nécessaire de lui laisser le temps d'être connue. Par contre, le retour est qualitatif et constitue une solution pour les PMR et les personnes âgées, en échange des bus qui ne traversent plus la zone depuis leur suppression (600 bus).

Les manifestations et les violences liées au contexte social n'ont pas encore permis de faire un bilan complet depuis sa mise en place. Des compteurs ont été positionnés à différents endroits, mais les résultats ne sont pas exploitables ou du moins sont regardés avec prudence. Toute la ZTL est en zone de rencontre ou aire piétonne, mais non aménagée comme telle. Les vitesses automobiles restent élevées, ce qui nécessite donc des changements de comportement. Néanmoins, bien que le trafic automobile sur le périmètre fût déjà faible, celui-ci a baissé d'environ 10 % (l'objectif est d'atteindre une baisse de 30 %). Le report du stationnement sur l'extérieur manque encore de visibilité et la suppression des stationnements n'est pas systématique : elle intervient ponctuellement lors de réaménagements d'espaces publics au profit des arceaux vélos (encore insuffisants à ce jour).

Chiffres clés – moyens et budget

I Évolution du trafic 2019 - 2023 :

- I Trafic routier :
- 11 % entre 2019 et 2022 ;
- I Vélo : + 50% (ville de Rennes) ;
- I Transports Collectifs : + 20 % par rapport à février 2020, depuis la mise en service de la ligne B ;

- I Dépenses Zones 30 avant 2020 :
780 000 € par an en moyenne (10 000 €/km ou 3 500 € par rue).
Depuis 2020 : **200 000 €** avec l'objectif de limiter au maximum les dépenses à travers la généralisation en Ville 30.

➔ Retrouvez, sur notre site, les visites en Bretagne :

<https://www.ruedelavenir.com/actualites/retour-sur-les-visites-en-bretagne-des-8-et-9-juin-2023/>





10 | MESURES POUR DES VILLES APAISÉES ET DES QUARTIERS À VIVRE

Rue de l'Avenir, le Réseau vélo et marche et leurs partenaires la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, France Nature Environnement et la Fédération des Usagers de la Bicyclette ont lancé une campagne nationale « Ville apaisée, quartiers à vivre ».

Son objectif est d'inciter et de soutenir les collectivités à maintenir et à améliorer la qualité de vie en ville et l'attractivité de ses quartiers, dans un contexte marqué par l'accélération du changement climatique et la raréfaction des ressources.

A cette fin, un Manifeste a été adopté par les co-organisateur de la campagne et les associations partenaires et fera l'objet d'une large diffusion pour recueillir des signatures de villes, d'associations et de personnes à titre individuel.

Les Maires de ces villes déjà engagé(e)s dans une politique de réduction du nombre de véhicules automobiles et de développement des alternatives principales (marche, vélo, transports collectifs) ont souhaité, par leur signature du Manifeste « Ville apaisée, quartiers à vivre », soutenir, en particulier, les 10 mesures proposées par les initiateurs de cette campagne.

Vous trouverez ci-après le QR Code du Manifeste et des 10 mesures :



10 mesures



**43 collectivités
15 associations nationales
80 associations locales
ont déjà signé le Manifeste !**

Rejoignez-les !



Collectivités



Associations



**Françoise Rossignol
& Chrystelle Beurrier,**
co-présidentes
du Réseau vélo et marche.
> villes-cyclables.org



Marie Prémartin et Philippe Zanolla,
co-président.e.s de Rue de l'Avenir
> ruedelavenir.com

Cette campagne a pour partenaires la
Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports, France
Nature Environnement, la Fédération
des Usagers de la Bicyclette



Elle bénéficie du
soutien de l'ADEME
et du ministère de
l'Aménagement du
territoire et de la
Décentralisation

