Conférence des Villes de Bretagne

Bulletin n°9

Villes bretonnes et développement durable

- **Avant propos :**

La ville a été faite pour les voitures. Elles ont d'ailleurs sû plus que se faufiler : elles ont pris une place quasiment démesurée. Pas simplement dans l'espace mais aussi dans nos esprits et nos mentalités. Demain, et c'est infiniment plus qu'aujourd'hui, la voiture devra partager cet espace avec le bus, le vélo, le piéton.

Ce rééquilibrage est devenu pour la ville un enjeu primordial. Nos mentalités enfin, peu à peu, se transforment et s'ouvrent vers cet espace partagé et, plus en encore, pacifié.

Suivons à cet égard l'expérience de Bruz qui, sans rejeter la voiture individuelle a engagé un changement profond, concerté, bien pensé et voulu aujourd'hui par la population.

Au cœur de l'action, en dehors des zones de transit (50 km/h), ce sont la majorité des voies de desserte de l'agglomération qui sont passées à 30 km/h…

Le Directeur

Jacques Lescoat

L'espace public à pied, à vélo, à bus et en voiture, un enjeu de partage équilibré : Bruz Citézen, un exemple pour chacun

Un plan de déplacement urbain (PDU) à l'échelle d'une commune de 17 000 habitants.

La commune de Bruz a engagé un travail en profondeur sur la réhabilitation de la circulation urbaine de la ville basée essentiellement sur la promotion de la qualité de vie pour chaque citoyen. Le message est clair : "partageons notre ville" avec une volonté de favoriser un meilleur usage de l'espace public afin que, prioritairement, les piétons et les cyclistes soient plus en sécurité. L'ensemble de l'action est basé sur le pari audacieux des changements de comportement. L'enjeu est d'importance en sachant de surcroît que la population de cette commune de Rennes Métropole va fortement augmenter et se situera entre de 20 000 et 25 000 habitants d'ici 2015 / 2020.

Le nouveau plan de déplacement urbain (PDU) s'est affiché sous le nom de Citézen. Un constat de départ : une étude a révélé que les Bruzois avaient un sentiment d'insécurité sur la route et même dans les rues alors que la ville n'est pas accidentogène... C'est pourquoi "nous devions trouver des solutions pour pacifier l'utilisation de l'espace public" précise le Directeur Général des Services de la mairie.

La commune, concrètement, a décidé de privilégier les liaisons douces en créant des zones 30 en dehors des rues de transit sur pratiquement l'ensemble des rues de desserte. Elle innove également par l 'aménagement de pistes cyclables surélevées.

Plus qu'un pari, un engagement : couvrir le territoire de zones 30

La commune était déjà dans une position d'avant-garde en termes aménagement urbain pour avoir remplacé tous les feux tricolores en petits giratoires dès 1993. Elle continue ce travail en s'engageant à couvrir l'ensemble de son territoire de zones à faible vitesse. Fort du constat d'insécurité routière exprimée par les habitants, constat lié à la vitesse excessive dans les rues des zones pavillonnaires, la commune a mené une large concertation avec la population qui a permis de mettre en place des actions ciblées correspondant aux attentes réellement exprimées.

Piétons, vélos, autos : un partage équilibré de l'espace urbain . . .

L'approche tout au long du dossier a été de traiter de façon égale les différents modes de déplacements. Tout d'abord, elle a protégé le centre ville des nuisances des poids lourds par la mise en place d'une déviation obligatoire sur les axe de contournement (ouverture fin 2006). Concernant les axes structurants, la vitesse réglementaire a été maintenue à 50 km/h. Par contre 17 zones 30 ont été installées dans les quartiers dont les entrées sont équipées d' aménagements spécifiques comprenant des panneaux et des visuels au sol rappelant de façon très claire la nouvelle vitesse. Parmi les aménagements engagés signalons plus précisément que de la chaussée a été réduite à 5,80 mètres et que des bandes cyclables monodirectionnelles longeant les trottoirs ont été surélevées de 8 cm par rapport à la voie principale...

Des aménagements : dans le détail, la qualité, la concertation...

Ceci s'accompagne de la multiplication des rétrécissements de chaussées, la suppression des dos d'âne inadaptés et toujours de l'incitation des citoyens à valoriser ce nouveau contexte de circulation douce, apaisée et d'espace partagé.

Une autre perception, un autre partage de la voirie...

Les pistes surélevées apportent une sentiment réel de sécurité aux cyclistes. Elles renforcent la matérialisation de chaque espace et favorise leur mode d'utilisation. De plus, la petite hauteur de 8cm dissuade les automobilistes qui craignent d'abîmer leur véhicule et ne se sentent guère sur leur espace !

L'ensemble du PDU s'est accompagné d'un renforcement du "réseau vert" pour les modes de déplacement doux, à pied ou à vélo, entre les différents quartiers et équipements structurants de la commune. Entre autres, vers les équipements scolaires, a été mis en place un pédibus pour les enfants.

L'aménagement complet s'étale sur plusieurs années. Ainsi 7 années environ sont programmées à raison de 500 000 € d'investissements annuels. Des cofinancements sont assurés par la région Bretagne au titre de son dispositif Eco-Faur qui permet d'encourager les aménagements urbains s'incrivant dans une démarche de développement durable...

L'ensemble de ces principes doit dorénavent s'apliquer à toutes les futures opérations d'urbanisme de la commune, ainsi la future ZAC du Vert Buisson qui va accueillir à terme 2000 logements sur 80 hectares avec, tout naturellement, une priorité au transport collectif, aux piétons et aux cyclistes...

Afin d'être tous un peu plus zen...

L'ensemble du PDU s'est accompagné enfin d'une campagne de communication importante appelée "Bruz Citézen" afin d'expliquer la démarche. Pour associer au mieux la population, de nombreuses réunions publiques ont été organisées avec un cabinet d'études spécialisé dans le trafic urbain et qui a contribué à élaborer le schéma directeur de l'ensemble du programme.

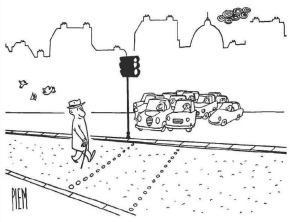
Des outils de communication adaptés

En conclusion… *Il ne faut pas négliger la concertation et ses outils. Bruz en a fait une priorité. Avec l'accord, voire même l'enthousiasme de la population, c'est sans doute aujourd'hui la commune où sont le plus présentes les zones 30. Et ce n'est pas fini !*

Ce ne sont pas les solutions techniques ni même les coûts financiers qui posent les problèmes les plus pesants. Ce sont nos propres mentalités. Doit on le rappeler ?

Ne doûtons pas que bientôt l'ensemble des voies de dessertes de nos villes se livreront, à l'image entraînante de " Bruz Citézen," à un espace public à la circulation douce, moins bruyante, moins polluante, moins dangereuse dans les faits et dans notre propre ressenti.

Ce sera là aussi une des marques fortes de la ville réellement partagée, plus durable et bien plus douce à vivre !



Sources :
Dossier de présentation du document « Bruz Citézen » de la commune

Articles: La Gazette (23/04/2007) L'info Rennes Métropole (5/2007)

Contacts
Secrétariat : Tel 02 99 86 60 20
contact@villes-de-bretagne.com
www.villes-de-bretagne.com
Collaboration: Hervelyne Guilloux Territoires,Villes & Développement Durable

Conférence des **Villes de Bretagne**