

Direction Générale : Direction de Quartiers Nord/Ouest
Dossier suivi par : Jean-Charles Auffret
Contact : Jean-Charles Auffret
Référence : DQNO/JCA/SQ



Présents :
Liste des présences.

Conseil de quartier Saint-Martin - Assemblée plénière du 26 janvier 2011

Présentation du Code de la rue.

Madame Pascale Loget, conseillère municipale déléguée aux espaces publics et au code de la rue accueille les participants et anime le débat avec les habitants. Monsieur Jean-Pierre Cadieu, ingénieur à Rennes Métropole présente la démarche du Code de la rue (cf. Powerpoint).

Remarques des participants à la réunion :

- Remarque : En ce qui concerne la réduction de la vitesse, les limitations ne sont pas respectées (ex : bas de la rue d'Echange). Dans les zones 30, la question est également posée.
Réponse : Le centre ville trouvera une cohérence en devenant à terme, une zone de circulation apaisée. Dans les autres secteurs, l'utilisation fréquente de plateaux surélevés par l'automobiliste réduit la vitesse.
Il faudrait limiter l'implantation des poteaux sur les trottoirs, éviter les ruptures dans les parcours piétons (ex : boulevard de la Tour d'Auvergne).
- En ce qui concerne le partage de la rue, l'exemple de l'espace surréglementé et de l'espace « shared space » est discuté.
 - *La zone non réglementée oblige à pratiquer l'autorégulation, la situation est inconfortable pour tous les usagers, le principe de prudence s'impose. Une difficulté pour les personnes vulnérables : il faut au minimum des rails de repérage.*
 - La zone non réglementée ne prévoit pas de stationnement pour les résidents.
 - *Elle s'inscrit dans la perspective de réduction du nombre de voitures.*
 - Le scénario n'est pas réaliste. Les habitants ne sortiront plus de leur domicile. Il n'y a plus de place pour la convivialité.
 - *Il faut trouver la place du curseur entre les deux scénarii.*
 - Les vélos à Rennes ne respectent pas le code de la route, ce qui peut s'expliquer parce que le code de la route n'a pas été conçu pour les vélos.
- En ce qui concerne les nouvelles dispositions réglementaires, l'accent est mis sur la nécessaire prudence à l'égard des personnes les plus vulnérables. Le panneau carré de couleur bleue figurant deux piétons pose question. Les automobilistes ignorent la vitesse limitée à 6km/h. Si la réglementation « zone de rencontre » s'applique demain sur les zones actuellement couvertes par le panneau bleu, les automobilistes pourront circuler à 20 km/h. L'exemple du bas de la rue d'Antrain est cité pour évoquer les difficultés d'une cohabitation véhicules/piétons sur la chaussée.
Dans les faits, les statuts de voirie vont évoluer.
- Le piéton a aussi le droit d'être statique sur un espace public. Il faudrait augmenter le nombre de bancs.
La zone de rencontre est aménagée sous forme de plateau nivelé. Dans l'attente d'aménagements définitifs très coûteux, des zones peuvent provisoirement être décrétées zone de rencontre avec chaussée et trottoirs. L'important est d'engager l'éducation des usagers. L'une des difficultés est l'absence de communication nationale sur le sujet.
 - L'affichage du « 20 km/h » sur le panneau ne correspond pas à la philosophie du projet qui promeut la rencontre.

- Les rues sans trottoir constituent un problème : les voitures rasant les murs des propriétés, et augmentent les risques d'accident avec les piétons qui sortent de chez eux sur l'espace public.

La démarche vise à faciliter la marche à pied (objectif de santé), à limiter le plus possible les reliefs ... L'espace public est conçu prioritairement pour les enfants et les personnes âgées.

- Les rehausseurs sont sources de bruit, et après une phase de ralentissement, l'automobiliste a tendance à accélérer. Est soulevé le danger que constituent les bus : un accompagnant pédibus en gilet jaune a été renversé sur un parcours vers l'école.

- Les zones de rencontre aujourd'hui apparaissent plus comme des lieux de passage que de rencontre. Un enfant ne pourrait y jouer.

Un double sens cyclable est prévu dans les zones 30 et de rencontre.

La Ville a du retard dans l'actualisation de la réglementation. Dans le secteur contour Saint-Aubin/rue de Saint-Malo, il n'y a pas de continuité de piste cyclable.

Les pistes sont signalées par des logos au sol mais non matérialisées au sol.

Une grande communication à l'échelle de la ville serait la bienvenue.

- En ce qui concerne le décret du 10 novembre 2010 : il est constaté à Rennes, que les automobilistes s'arrêtent de plus en plus souvent face à un cycliste ou un piéton même s'il existe des circonstances dans lesquelles l'automobiliste ne peut s'arrêter au risque de se faire emboutir à l'arrière par une autre voiture. Il conviendrait d'harmoniser la vitesse sur l'ensemble du territoire rennais à 30 km/h. Les bus circulant à 30 km/h ne perdraient pas en rapidité pour les passagers.

- *En ce qui concerne le « tourne à droite » des vélos au feu rouge, il faut qu'un panneau spécifique soit fixé sur le mât du feu pour opérer ce « tourne à droite ».*

Il est choquant d'autoriser officiellement un cycliste à « griller » un feu rouge.

La philosophie du code de la rue est de simplifier la vie du cycliste.

Le « tourne à droite » pourra être dangereux pour le cycliste s'il n'y a pas de piste cyclable sur la rue, une fois le mouvement réalisé.

Le code de la rue a fait l'objet d'une information dans le Rennais en 2009. Puis un travail avec les associations a été mené pour l'élaboration de la charte après un diagnostic. Le débat continue aujourd'hui sur certains sujets. Les objectifs sont le mieux vivre ensemble par la sécurité, le partage de l'espace public, les actions en faveur de la santé et de l'environnement. Il convient d'appeler à la prudence de chacun, notamment en réduisant la vitesse, de promouvoir le droit des personnes vulnérables à l'espace public, et de valoriser les modes actifs et doux. Le code vise bien les comportements.

La charte a été signée par différents organismes comme l'ADEME, l'Agence Régionale de la Santé. Avec les services de Rennes Métropole et de la Ville, un travail est mené pour définir un programme d'actions pour les prochaines années. Par ailleurs, le débat se poursuit avec les associations.

Il est précisé à Madame Loget qu'elle n'est peut-être pas représentative à 100% de l'équipe municipale, que les élus du quartier doivent se mobiliser sur le sujet.

Les aménagements s'étaleront sur plusieurs années. Dès 2011, des travaux sont prévus quai Lamartine, rue du Pré Botté, contour Saint-Aubin et rue Vasselot (section Est). Les abords de deux groupes scolaires seront aussi traités.

Des sites sont suggérés par les habitants, ou posent question :

- La rue Maréchal Joffre et les circulations de bus,
- L'accès des 40 véhicules de livraison du futur Centre des congrès, dans une zone de rencontre,
- La rue de Saint-Malo,
- L'insécurité du vélo près des bus.

Il est proposé de limiter la circulation à 30 km/h sur l'ensemble de la Ville.

Si les transports en commun sont une réponse aux problématiques de déplacement en ville, la densité des bus, à certains endroits, peut aujourd'hui interroger comme peut-être demain la densité des piétons.

Sur le quartier Saint-Martin, les réflexions sur le code de la rue seront intégrées aux études urbaines de Plaisance et Baderot.