

Pour une ville ouverte & plus sûre pour toutes et tous, Rostrenen met en place un plan de circulation apaisée

- // Être à l'écoute des besoins de toute la population pour tendre vers l'intérêt général
- // Améliorer le cadre de vie quotidien de toutes et tous & à tout âge
- // Favoriser la fréquentation, la visibilité et l'attractivité des commerces de proximité
- // Développer l'attractivité de Rostrenen en s'adaptant aux évolutions sociétales
- // Partager les espaces de vie publics pour réduire les nuisances (bruit, vitesse, pollution...)
- // Assurer une meilleure sûreté des usagers les plus vulnérables
- // Faciliter l'usage de la marche et du vélo sans exclure la voiture
- // Rendre la ville plus conviviale en favorisant les rencontres dans des rues où chacun.e a sa place

Rouler moins vite = une demande issue de la population & au bénéfice de la population

Lors des permanences de concertation organisées par la Municipalité dans le cadre de la Redynamisation du Centre-Ville et du programme "Petites villes de demain", la demande de réduction de la vitesse automobile en ville a été soulevée à de nombreuses reprises par les habitantes et habitants, particulièrement par les familles, les personnes âgées et la clientèle des commerces.

En cause, les contraintes vécues pour se déplacer quotidiennement en ville pour les publics non-motorisés ou dits « vulnérables » : personnes à mobilité réduite, seniors, enfants et adolescents, cyclistes, piétons, poussettes...

« Les rostrenoises et rostrenois de tout âge nous font régulièrement part de la vigilance nécessaire pour aller acheter son pain, son journal ou un goûter après l'école, ou simplement pour se promener ou déjeuner en terrasse, qui plus est avec des enfants. »

Stellane Breton-Anjot

Adjointe au Maire en charge de la commission « Concertation, Enfance-Jeunesse, Tourisme & Transitions »

Afin de répondre à cette demande et à ces enjeux de sécurité routière, de mobilités, d'accessibilité et de partage des espaces publics, la commission municipale « Technique, Voies, Urbanisme & Bâtiments » a travaillé pendant un an pour aboutir à l'élaboration d'un plan de circulation apaisée, comme de nombreuses communes les mettent désormais en œuvre partout en France et en Europe.

Par l'adaptation du comportement routier des automobilistes, il s'agit de retrouver un équilibre entre la circulation en voiture, les pratiques de la vie locale et commerciale, l'accessibilité et la sûreté des déplacements pour tous les publics, sans exclusion.

« Tout le monde sera tour à tour, dans sa vie, enfant, cycliste, piéton, automobiliste, senior... Ce sont les mêmes personnes qui ont les mêmes besoins mais à des moments différents. Opposer ces usages est particulièrement absurde, surtout en milieu rural où la voiture reste indispensable. Il faut coordonner et équilibrer les usages pour que chacun.e trouve sa place en ville, sans exclure. »

Guillaume Robic, Maire

Le seul code de la route n'est plus adapté aux villes dont l'enjeu est de trouver l'équilibre entre la vie quotidienne et le trafic automobile, indispensable sur notre territoire. Les espaces publics ne sont plus seulement des voies de circulation mais des lieux de vie qui doivent être plus égalitaires et plus protecteurs de chacune et chacun, quelque soit son choix de mobilités.

Moins vite = en vie

Depuis 2011, le Parlement Européen engage les autorités à limiter la vitesse dans les zones urbaines afin de mieux protéger les usagers vulnérables.

Cette résolution a été suivie en France dès 2013 par la campagne "*Redonnons vie à nos villes !*" soutenue par de nombreuses associations dont La Fédération des Conseils de Parents d'Élèves (FCPE), La Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT), France-Autopartage, France Nature Environnement, L'Union Nationale des Associations Familiales (UNAF)...

Aujourd'hui, en France, près de 30% de la voirie communale est en zone 20 ou 30 selon l'Association Prévention Routière, premier soutien de cette démarche de réduction de la vitesse en ville afin d'inciter les automobilistes à adopter le principe de prudence : « *A 30 km/h, le champ de vision s'élargit, le conducteur a davantage le temps de réagir en cas d'évènement inopiné, qu'il s'agisse d'un enfant qui traverse ou d'un vélo qui fait un écart pour éviter un obstacle* ».

. À 50 km/h en zone urbaine, la distance d'arrêt est en moyenne de 30 mètres, alors qu'elle se situe à moins de 15 mètres à 30 km/h.

. Dans un choc à 50 km/h, un piéton a une probabilité d'être tué à 60 % ; à 30 km/h, ce risque tombe à 15 %.

La réduction de la vitesse maximale autorisée en ville constitue avant tout une mesure prioritaire pour la sécurité, notamment celle des enfants et des personnes âgées, mais aussi des automobilistes.

« L'objectif est de créer des espaces publics qui soient accessibles à toutes et tous, à tout âge, et qui soient plus sécurisants pour tout le monde : véhicules, cyclistes, piétons, jeunes, seniors et personnes à mobilité réduite. »

Christophe Jagu

Adjoint au Maire en charge de la commission « Technique, Voies, Urbanisme & Bâtiments »

Tout le monde fait un effort = Tout le monde y gagne !

Afin de réduire la vitesse en ville, plusieurs solutions plus strictes auraient été envisageables comme installer par exemple des ralentisseurs permanents de type "dos d'ânes" dans toutes les rues de Rostrenen.

Le choix qui a été fait est de tenter, par l'engagement de chacune et chacun, de limiter le recours à ces solutions qui peuvent s'avérer pénalisantes pour la fluidité du trafic, inadaptées à certains véhicules et surtout inégalitaires en termes d'accessibilité.

« Ces équipements permanents peuvent complexifier la circulation et être contre-productifs, notamment en perturbant la venue dans les commerces tout en coûtant beaucoup d'argent public car un seul plateau surélevé coûte en moyenne entre 15 et 20 000 €. »

David Roulleau

Adjoint au Maire en charge de la commission « Budget, Finances, Foncier & Vie économique »

"Si chacun fait l'effort de lever le pied, tout le monde y gagne et on évite de gaspiller des dizaines de milliers d'euros publics car les priorités sont ailleurs et que nos budgets ne sont pas extensibles. Nous estimons que le plus grand nombre n'a pas à payer pour l'incivisme d'une minorité incapable de respecter le code de la route et qui met en danger l'ensemble de la population."

Guillaume Robic, Maire

La démarche entreprise à Rostrenen vise donc, à travers un effort réparti et partagé, à proposer un plan de circulation apaisée où tous les usagers, motorisés comme non-motorisés, bénéficieront de conditions améliorées.

Rouler moins vite = Mieux rouler

« Réguler la vitesse permet aux automobilistes d'évoluer dans une circulation plus fluide, moins hachée et plus sécurisante grâce à une meilleure visibilité des voies, des véhicules et des personnes présentes dans les rues et sur les trottoirs. Réduire la vitesse diminue ainsi le risque d'être en situation de mise en danger de la vie d'autrui. »

Sébastien Tasset, Agent de surveillance de la voie publique à Rostrenen (ASVP)

Après de nombreuses expériences, il est désormais prouvé que les déplacements en ville ne sont pas ralentis de façon importante en limitant la vitesse maximale à 30 km/h car la vitesse moyenne de déplacement en ville est régulièrement inférieure à 20 km/h à cause des nombreux arrêts, à-coups et congestions qui entraînent par ailleurs une consommation supplémentaire de carburant.

En ville, la vitesse moyenne est très différente de la vitesse de pointe : limiter la vitesse maximale à 30 km/h vise à supprimer les pointes de vitesse mais une baisse de 40 % de la limitation de vitesse entraîne seulement une baisse de 10 % de la vitesse moyenne et donc une hausse de 10 % des temps de parcours (soit par exemple, 30 secondes de plus pour un trajet de 5 minutes).

Plus de vie en ville = Un atout pour nos commerces de proximité

En facilitant l'ensemble des modes de déplacement et en améliorant le cadre de vie et la sûreté des rues, un plan de circulation apaisé est également un atout pour la fréquentation, la visibilité et l'attractivité des commerces de proximité.

D'abord, en roulant moins vite, les automobilistes voient davantage les vitrines et font plus facilement le choix de s'y arrêter.

Ensuite, une vitesse amoindrie facilite et encourage la fréquentation commerciale de loisirs :

« Nous avons toujours défendu une piétonisation ponctuelle, sur des temps où elle est pertinente : pendant les marchés ou les dimanches pour les terrasses par exemple. À Rostrenen, la voiture est indispensable. Réduire un peu sa vitesse permet de ne pas exclure des rues commerçantes tout en permettant de faire tranquillement du lèche vitrine, de se balader sans avoir à trop se soucier des voitures et en étant donc plus disponibles pour faire des achats. »

Christian Morzédec

Conseiller municipal délégué aux commerces et aux festivités

Statistiquement, il est démontré que les piétons sont de bons clients pour les commerces de proximité car ils achètent moins mais plus souvent et en moyenne trois fois par semaine.

On assiste par ailleurs à un retour de l'attractivité des centres villes et des rues commerçantes du fait du changement de comportement des consommateurs qui veulent conserver et soutenir leurs vitrines.

« La modération des vitesses en ville doit renforcer notre tissu commerçant, rendre plus visibles nos vitrines, rendre plus attractives les rues commerçantes et accompagner le soutien d'une grande partie de la population à nos commerces de proximité. »

Julie Cloarec, Maire-adjointe

En charge de la commission « Communication, Égalité, Sports & Numérique »

Un cadre de vie plus serein et plus attractif

Une ville où les rues sont plus sûres et plus apaisées est également une ville en phase avec les attentes sociétales, qui renforce donc son attractivité auprès des nouvelles populations comme des touristes, à l'image des pôles urbains qui ont développé depuis plusieurs années des espaces publics partagés et conviviaux.

« Attirer de nouvelles familles en milieu rural, c'est aussi leur assurer les mêmes conditions dans nos rues que dans les places, parcs et squares des plus grandes villes. Une ville où l'on roule moins vite est aussi une ville où l'enfant retrouve sa place. »

Stellane Breton-Anjot

Adjointe au Maire en charge de la commission « Concertation, Enfance-Jeunesse, Tourisme & Transitions »

« Ce qui vaut pour les jeunes vaut aussi pour nos seniors, qui ont aussi besoin de pouvoir se déplacer en sécurité dans des espaces publics qui soient accessibles et adaptés »

Marie-Noëlle Sieza

Adjointe au Maire en charge de la commission « Santé, Social, Seniors & Solidarités »

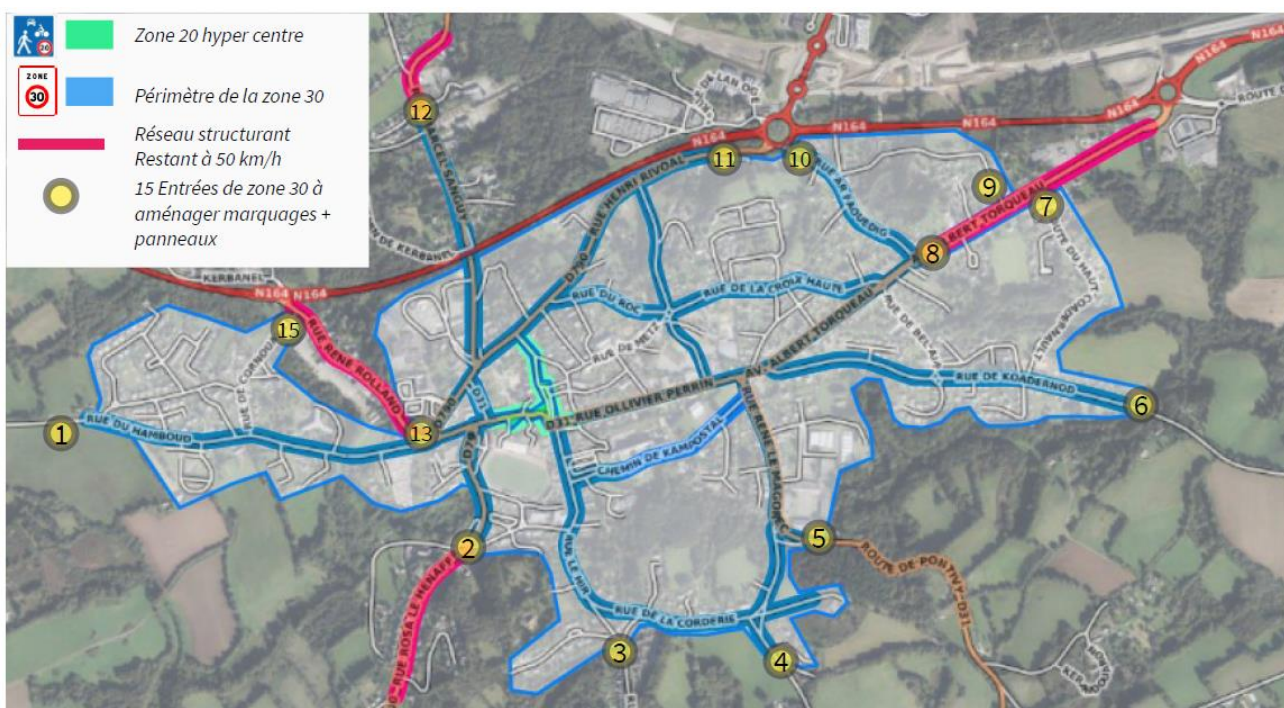
En plus de devenir plus agréables et attractives pour toutes et tous, les villes qui font ce choix de modération de la vitesse constatent également une réduction des nuisances telles que l'impact du bruit pour les riverains, ou l'amélioration de la qualité de l'air.

"C'est un défi collectif que de faire cohabiter tous les modes de déplacement en tenant compte des enjeux de santé, de sécurité, d'efficacité, d'attractivité, d'économie et d'environnement. Ce ne sera pas simple, cela demandera des efforts mais l'enjeu est de réunir les conditions favorables à la vie et aux activités de toutes et tous, en veillant à la qualité et au partage équitable de l'espace public, en assurant le respect de la diversité des besoins quotidiens et de mobilité."

Guillaume Robic, Maire

Une stratégie globale & sur le long terme

Le Conseil Municipal du 1er juin a validé à l'unanimité le travail mené en collaboration avec l'Agence Départementale d'Appui aux Collectivités des Côtes-d'Armor (ADAC 22) et qui va désormais être mis en œuvre à Rostrenen à travers notamment l'extension de la « Zone 30 » et l'instauration d'une « Zone de rencontre » en centre-ville, un dispositif qui donne la priorité et protège les personnes circulant à pied ou à vélo, en assurant le partage de la chaussée et l'amélioration de l'accessibilité.



. Zone 30 en ville

En novembre, la Zone 30 du centre-ville sera étendue à l'ensemble de la zone agglomérée, hormis les principales entrées de ville.

Comment ça marche ?

La vitesse de circulation est limitée à 30km/h.

Les rues sont à double sens pour les cyclistes, sauf indication contraire validée par arrêté municipal.

. Zone de rencontre en cœur de ville

En cœur de ville, une « Zone de rencontre » concernera la rue Abbé Gibert, la place du Général de Gaulle, les places de la République et du Martray ainsi que la rue de Verdun. Ce dispositif sécurise la cohabitation entre les piétons, les cyclistes et les véhicules et valorise la fréquentation et l'activité des commerces.

Comment ça marche ?

Les piétonnes et piétons sont prioritaires sur les véhicules motorisés et peuvent circuler librement sur la chaussée, sans y stationner toutefois.

Les véhicules motorisés doivent respecter une vitesse dite « au pas », équivalente à 20 km/h.

Le double-sens cyclable est instauré dans les voies à sens unique, sauf indication contraire.

**Budget de mise en œuvre des zones de circulation apaisées sur l'ensemble de la zone agglomérée :
18 000 € (tracés, marquages au sol, panneaux de signalisation)**

. Un programme d'investissement 2023 - 2026

En parallèle de ces dispositifs de modération de la vitesse, plusieurs rues du centre-ville accueilleront à partir de cet automne des dispositifs de réduction de vitesse tels que des coussins amovibles, des réductions de chaussées ou des stationnements réorganisés.

En effet, une circulation à moins de 30 km/h permet aussi de réduire sereinement la dimension des chaussées et donc de réorganiser voire d'augmenter les zones de stationnement tout comme elle permet de développer les espaces dédiés au mobilier urbain, à la revégétalisation ou au fleurissement...

Afin de mieux profiter du centre-ville et de ses commerces, des cheminements piétons vont également être progressivement délimités par la pose de potelets, de bancs, le repositionnement de certaines places de stationnement et le traçage de passages piétons afin de mieux sécuriser les déplacements de toutes et tous.

Les actuelles 1 500 places de stationnement présentes aujourd'hui à Rostrenen seront également complétées de dispositifs favorisant la fluidité du trafic commercial (zones bleues, arrêts minutes et places de livraison)

En complément, deux radars pédagogiques supplémentaires et un dispositif de verbalisation électronique ont été acquis afin d'encadrer la mise en œuvre de ce dispositif auprès des personnes qui ne participeraient pas à cet effort collectif et civique de réduction des vitesses en ville.

**Budget de mise en œuvre des équipements de sécurité :
55 000 € dont 15 000 € de participation financière de l'État**

. Des entrées de ville progressivement réaménagées

Rue René Le Magorec

La Rue René le Magorec a fait l'objet d'aménagements pour la sécurité et les mobilités douces en 2023. Ces travaux ont consisté en premier lieu à la réalisation d'un quai pour les bus desservant le lycée Rosa Parks et sécurisant l'accès des élèves à l'établissement. En second lieu, la rue a fait l'objet d'aménagements pour diminuer la vitesse dès l'entrée de ville et favoriser les mobilités douces : plateaux surélevés, écluses et piste cyclable.

Rue Marcel Sanguy et Rue des Martyrs

Dans le cadre des plans d'actions liés à la Redynamisation du Centre-Ville et au programme "Petites villes de demain", la Municipalité a mandaté le cabinet *ARBOREA Paysages* afin d'élaborer un programme d'aménagements des rues Marcel Sanguy et des Martyrs.

Ce large linéaire routier sera réduit et repensé avec la création d'une piste cyclable en site propre, en continuité de la voie verte et jusqu'au centre-ville, avec une intégration paysagère essentielle pour renaturer l'espace public mais aussi récupérer les eaux pluviales de manière naturelle.

Prochainement, les riverains seront consultés sur ces projets d'aménagements, dont les premiers travaux préparatoires devraient pouvoir débuter en 2024 pour un aménagement en 2025.

Rue Henri Rivoal

La rue Henri Rivoal est la principale porte d'entrée de Rostrenen depuis l'ouverture à 2x2 voies de la RN 164 et la stratégie adoptée dans ce cadre est de la valoriser par des aménagements paysagers, une piste cyclable, plusieurs aménagements de sécurité et une réduction de chaussée afin de mettre en valeur et de développer les espaces paysagers. Le cabinet *ARBOREA Paysages* travaille sur plusieurs esquisses en cohérence avec les aménagements prévus dans les rues Marcel Sanguy et des Martyrs. Les réseaux souterrains (eau potable, assainissement eaux usées et eaux pluviales, effacement de réseaux aériens) devant faire l'objet d'une rénovation, le calendrier reste à fixer.