



Ville de **Saint-Avé**

Dossier de candidature
« LAB PERIURBAIN »

Saint-Avé, en marche pour une mobilité durable !



2016

Sommaire

I – INTRODUCTION

1.1. La Ville de Saint-Avé et son environnement péri-urbain

1.1.1. La Ville de Saint Avé

1.1.2. Son positionnement géographique

1.2. Une mobilité en question

II – AGIR POUR UNE MOBILITE DURABLE

2.1 Une volonté municipale

2.1.1 D'une approche par la problématique

2.1.2 A une réflexion continue et partagée

2.1.3 La mise en œuvre d'une mobilité durable

2.1.4 Une dynamique de territoire

2.2. Réalisations et projets

2.2.1 Des réalisations concrètes

2.2.2 Des réalisations à venir

2.2.3 Des actions qui visent à un changement de comportement

III – EVALUATION

3.1 Les questions évaluatives

3.2.1 Les outils

3.2.2 Instance ad hoc

IV - CONCLUSION

ANNEXES

- /// Annexe 1 : Le schéma de déplacements doux
- /// Annexe 2 : Le Plan de Mobilité Urbaine
- /// Annexe 3 : Le Plan de Déplacement Entreprise
- /// Annexe 4 : La Semaine de la Mobilité
- /// Annexe 5 : Le Pôle d'Echange Multimodal
- /// Annexe 6 : Le futur pôle sportif
- /// Annexe 7 : La Ville à 30
- /// Annexe 8 : La sécurité aux abords des écoles
- /// Annexe 9 : Le Portail Famille

I. INTRODUCTION

1.1 La Ville de Saint-Avé et de son environnement péri-urbain

1.1.1 La ville de Saint-Avé

Saint-Avé, avec 11 000 habitants, est la 8e ville du département du Morbihan et la seconde de Vannes aggro. Elle se situe au sein du jeune Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan.

La ville mène depuis de nombreuses années une politique d'urbanisation soutenue et soutenable, visant à limiter le phénomène de périurbanisation, grâce à un recentrage autour des unités urbaines et le recours aux principes de renouvellement urbain.

Cette politique d'urbanisation est d'autant plus cruciale que la population continuera à croître sur ce rythme soutenu pendant encore plusieurs années et que la taille moyenne des ménages diminue insatiablement depuis 1968 (3,4 personnes/ménages) pour arriver aujourd'hui à 2,2 occupants par résidence principale.

Les perspectives de développement du SCOT de Vannes aggro misent sur un fort accroissement démographique dans les années à venir, avec plus de 30 000 nouveaux habitants par rapport à 2016. Saint-Avé doit y tenir sa place.

Si la ville affirme désormais son aspect urbain, elle préserve sa ruralité, inscrite dans son PLU avec seulement 25% de son territoire en zone constructible. C'est, de fait, une ville archipel, avec un centre-ville bipolaire (le bourg d'en haut, le bourg d'en bas) qui grandit et de très nombreux villages dispersés.

La ville dispose d'un vrai tissu économique avec plus de 450 entreprises, soit plus de 4400 emplois et autant d'actifs. Les entreprises, commerces et services se répartissent dans le centre-ville et dans les 4 parcs d'activités, à vocation commerciale, artisanale ou de bureaux. Son fort dynamisme associatif avec plus de 250 associations, contribue à la richesse de la ville. Un accueil permanent avec 40 logements de type T1 de 24 m2 et 20 logements de type T1 bis de 34 m2 loués non meublés.

1.1.2 Son positionnement périurbain

Au sud, Saint-Avé jouxte la ville de Vannes, ville centre de l'agglomération qui, bordée par le golfe du Morbihan, ne peut trouver son développement que vers le nord.

Au nord, la commune s'appuie sur les premiers contreforts des Landes de Lanvaux. La commune présente une topographie accidentée, ne facilitant pas la pratique du vélo.

A quelques encablures de la mer, Saint-Avé ne bénéficie pas de l'attractivité touristique des communes littorales. Par contre, En ouvrant au nord sur les balcons du Golfe, elle offre de nombreuses ballades avec près de 60 km de sentiers de randonnée qui sillonnent des nouveaux quartiers pour se perdent entre les vallons remarquables de qualité paysagère.

Plus marquant, Saint-Avé est contrainte par plusieurs coupures urbaines qui limitent son extension avec la voie ferrée à l'est, la RN165 et RN166 au sud et à l'est, puis la RD767 à l'ouest. Cependant, la présence de ces voies structurantes est nécessaire pour desservir les parcs d'activités qui génèrent d'importants flux de circulation, notamment poids lourds. Elle se trouve aussi à proximité de nœuds d'échangeurs routiers importants (axes 2x2 voies Rennes-Vannes, Nantes-Lorient et Vannes Pontivy), ce qui lui assure une position stratégique en matière de flux, mais avec le trafic et les shunts induits.

Enfin, l'organisation en étoile du réseau de bus de Vannes aggro, avec une convergence vers le centre de Vannes et une absence de TCSP (transport commun en site propre), n'offre pas une desserte et un cadencement suffisant pour répondre à l'attractivité des bassins économiques vannetais.

Ces éléments conjugués confèrent à la ville une répartition des parts modales exceptionnelle en faveur de la voiture : 87,1 % des actifs utilisent leur voiture pour aller travailler, 3,5 % les transports en commun et 4,1 % un deux roues. (Insee 2013)

Pourtant, près d'un quart des habitants travaillent à Saint-Avé, 25% des déplacements en voiture font moins d'un km et par ménage le nombre moyen de véhicules est de 1.43.

1.2 Une mobilité en question

Dans ce contexte, l'augmentation constante du trafic routier sur le pays vannetais a vu naître, dans les années 90, le spectre d'une déviation nord de Vannes, avec pour effet d'arracher à la commune de Saint-Avé son côté rural, scindant son territoire. Ce projet, qui n'atténuait que partiellement les flux pénétrants vers la ville centre, n'a pas été reconduit par l'Etat dans le cadre du dernier SNIT (schéma national d'infrastructures de transport).

Il n'en demeure pas moins que les **flux pénétrants, comme sur la RD126, vont connaître à l'horizon 2024 une forte saturation (trafic en hausse de 20 %) et, à l'horizon 2034, une totale congestion (trafic en hausse de 31 %)**, comme mis en avant dans le rapport d'étude du réseau routier structurant de l'aire urbaine vannetaise de mai 2014 du conseil départemental du Morbihan.

La saturation de certains axes d'ici quinze ans et une part modale, qui laisse peu de place aux modes de déplacements alternatifs à la voiture, sont les ingrédients pour une mobilisation maximale des élus avéens.

Au fil du temps, les élus ont fait évoluer leurs approches :

- ▀ d'abord, par la recherche de solutions purement techniques à des problèmes de déplacements, mais qui, dans un territoire en développement, trouvent leurs limites en termes d'efficacité, de multiplication et de coûts.
- ▀ aujourd'hui, par **la recherche d'une mobilité durable qui s'appuie à la fois sur la sensibilisation et la participation de chacun comme acteur de sa mobilité, et sur la volonté d'innover sur la commune et d'impulser cette approche sur l'agglomération.** En visant le changement des comportements, le management de la mobilité présente une vision renouvelée de la gestion des déplacements des personnes et des biens, **centrée sur la demande plutôt que sur l'offre.** Il s'agit d'influencer la demande de mobilité plutôt que d'augmenter systématiquement l'offre de transports. Cela implique des mesures de communication, de sensibilisation, d'éducation, d'adaptation, d'organisation de l'offre déplacement et transport.

Changer les comportements de mobilité ne peut pas être un processus soudain et radical, mais demande, au contraire, de passer par des étapes successives avant d'aboutir à un changement véritable et pérenne. Saint-Avé dispose d'une solide réputation de « ville aux priorités à droite », avec, aussi, un grand nombre de zones à 30.

Comment rendre les citoyens acteurs de leur mobilité, lorsque le positionnement péri-urbain paraît être une contrainte : c'est ce travail collectif et foisonnant des élus, services, citoyens et associations, qui est ici synthétisé, pour une nécessaire évolution des comportements vers un réel partage de la rue dans une approche beaucoup plus intégrée et interdisciplinaire.

II. AGIR POUR UNE MOBILITE DURABLE

2.1 Une volonté municipale

2.1.1 D'une approche par la problématique

En 2001, la ville de Saint-Avé lance une première étude sur le schéma directeur des déplacements doux en 2001 [Annexe 1]. Elle doit répondre à la problématique majeure de relier les villages et le centre-ville en favorisant les déplacements doux et sécurisés. Cette étude aboutit à un schéma de principe avec deux axes majeurs de pistes cyclables nord-sud et ouest-est. Avec une programmation triennale d'aménagements, il se révélera difficile à faire concorder avec les travaux de voirie ou de réseaux s'y rattachant. Aussi, les prochaines réflexions s'appuieront sur une définition de principes généraux et de fiches techniques qui serviront au fur et à mesure des aménagements.

L'approche de la mobilité est ici inscrite dans tout projet urbain, travaux de voirie ou de réseaux. Mais le constat sur le terrain montre que les tronçons réalisés ne présentent pas toujours de continuité cyclable / piétonnière ou de cohérence, du fait des coûts d'aménagement ou d'intervenants divers (voirie non communale). De même, suite aux sollicitations de riverains, des travaux d'amélioration de la sécurité routière sont réalisés ponctuellement, sans pour autant pouvoir être duplicables à volonté.

L'accessibilité est aussi au cœur des préoccupations pour chaque opération d'aménagement, avec pour objectif le confort des usagers, l'aménagement de l'espace public pour répondre à 3 critères : offrir de larges trottoirs avec un revêtement de qualité, assurer la bonne visibilité des piétons et instaurer des passages piétons conformes aux extrémités des tronçons.

2.1.2 A une réflexion continue et partagée

Un travail de définition des politiques municipales est réalisé par les élus et validé en conseil municipal le 20 novembre 2009 : <http://saint-ave.fr/politiquemunicipales.pdf>

Politique de la mobilité : permettre à l'ensemble des usagers de circuler dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et de confort, quel que soit le mode de locomotion choisi. Pour cela, il convient de prioriser la logique de déplacement, en prenant en compte l'ordre de priorité suivant : personne à mobilité réduite, piéton, vélo, transport collectif, automobile, poids lourd - selon les possibilités et la typologie de la voie concernée.

Ce travail de réflexion fixe, en novembre 2011, les orientations de l'Agenda 21 de la commune (http://www.agenda21france.org/agenda-21-de-territoire/fiche.html?r_id=537&list) qui vient d'obtenir le prolongement de sa reconnaissance « Agenda 21 Local France » jusqu'en 2018. Saint-Avé est, dorénavant, la seule commune de l'agglomération à soutenir et persister dans sa démarche Agenda 21 de territoire, intitulée Saint-Avé 2030 (http://agenda21.saint-ave.fr/agenda_21_saintave_2030.html). Son action n°8 vise à la mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine – PMU - [Annexe 2] et d'un plan de déplacement entreprise pour la collectivité (commune et CCAS) - PDE-[Annexe 3]

Le Plan de Mobilité Urbaine instaure 3 axes forts :

- /// la garantie d'un cadre de vie sain et apaisé
- /// la possibilité de relier les quartiers au centre-ville en privilégiant les déplacements doux
- /// les aménagements assurant la sécurité des déplacements.

Le PMU a également pour objectif d'encourager les modes de déplacement alternatifs à la voiture et de proposer une cohabitation harmonieuse de tous les usagers. Pour cela, **le PMU anticipe un aménagement de la voirie et des espaces publics à long terme.**

Il vise aussi à mettre en cohérence la politique de déplacements de la Ville avec les initiatives intercommunales. Vannes agglomération gère les transports à l'échelle de l'agglomération (Plan de Déplacement Urbain, Schéma Directeur des Transports Collectifs, Plan de déplacements doux, Plan Climat Energie Climat ...).

2.1.3 La mise en œuvre d'une mobilité durable

La volonté politique se traduit dans les faits, avec des moyens humains et financiers, qui ramenés à la taille de la ville témoignent d'un fort engagement de la collectivité, avec aussi des structures de réflexion, de concertation et de décision :

- /// poste d'un technicien « Mobilité », à mi-temps
- /// planification budgétaire pour les études et les travaux d'aménagement
- /// mise en place d'un groupe coordonné de travail sur la mobilité, associant services de la collectivité et élus : adjoint délégué à la mobilité, adjoint délégué à la gestion et l'entretien de l'espace public, adjoint délégué à l'urbanisme, élu référent Sécurité Routière, élu référent Vélo
- /// concertation avec la population sur les travaux d'aménagement de sécurité et réalisation
- /// actions des élus communautaires pour disposer d'une desserte de bus performante
- /// implications régulières des acteurs : services, citoyens, commerçants ... par des actions de sensibilisation aux différentes formes de mobilité. -[Annexe 4]

C'est aujourd'hui, et avant tout, la mise en œuvre d'une politique globale et cohérente.

2.1.4 Une dynamique de territoire

Au-delà son territoire, Saint-Avé a la volonté d'aborder la problématique des déplacements à une échelle intercommunale. Cela se traduit par l'association des élus et services des communes et de Vannes agglo aux travaux du comité de pilotage Agenda 21 de la ville. Mais aussi par la participation active des élus communautaires aux différents projets de l'agglomération, compétente en matière de transport. Les élus de Saint-Avé œuvrent de façon constante, au sein de Vannes agglo pour la mise en œuvre d'une organisation de transport équitable pour tous, au travers par exemple de l'élaboration du Schéma Directeur des Transports Collectifs. Ils portent une attention particulière à l'adaptation des services périurbains aux déplacements des actifs à destination des pôles d'emplois de l'agglomération. En effet, les services actuels, essentiellement structurés en termes d'horaires et d'itinéraires pour assurer le transport scolaire, ne permettent pas de répondre de manière satisfaisante à ces besoins. Il apparaît également primordial de mieux prendre en compte les déplacements de proximité entre communes périurbaines, principalement pour assurer l'accès à des services et équipements locaux et pour lesquels, là encore, la structuration de l'offre existante ne permet pas de répondre de manière satisfaisante. En effet, c'est avant tout sur les transports en commun que des parts modales peuvent se gagner.

Par sa position géographique, Saint-Avé est une porte d'entrée de la ville de Vannes. Ainsi, elle délivre, de facto, un message fort - car visible - sur la « ville à 30 » - que Saint-Avé met en place au 1er octobre 2016. Enfin, elle est aussi une fenêtre ouverte sur la campagne du Parc Naturel du Golfe du Morbihan (<http://golfe-morbihan.fr/le-territoire-en-action>). Elle s'implique concrètement (politique foncière, entretien) dans la réalisation et la gestion de la voie verte et des chemins.

2.2 Réalisations et projets

D'une approche ponctuelle, visant à traiter de manière séparée un mode de déplacement, un aménagement de sécurité, une signalétique verticale ou horizontale, la démarche de la ville a évolué vers un projet de mobilité durable intégrant ces différentes actions au sein d'une approche globale, telle que définie par le Plan de Mobilité urbaine.

La mobilité évolue progressivement du monomodal à l'intermodalité, de l'infrastructure au service; de la logique d'offre à la qualité d'usage.

2.2.1 Des réalisations concrètes

La pertinence d'aménagement doux est systématiquement évaluée, en respect du plan de mobilité urbaine, lors de projets de travaux de voirie ou réseaux. De nombreux travaux ont récemment été menés : Rue de la Fontaine, Rue Griffon ... Ces réalisations permettent, conformément à l'étude du Schéma de Déplacements Doux, de disposer de tronçons cyclables et piétons significatifs, bien que perfectibles, en privilégiant un axe est - ouest (Tréalvé, rue de la Fontaine, Le Poteau) et un axe nord-sud avec la voie verte.

Une nouvelle ligne de bus permet depuis septembre 2014 de desservir de nouveaux quartiers, et en particulier l'éco quartier de Beau Soleil qui accueillera, à terme, plus de 1 000 logements. La planification des tranches

constructibles et la densité associée ont contribué à l'arrivée de cette ligne, telle qu'anticipée dans le Plan de Mobilité Urbaine et le Plan Local d'Urbanisme.

Disposant de plusieurs lignes de bus, de parking, d'abris vélos, la commune a centralisé en un lieu la rencontre de ces différentes modalités de transport pour favoriser l'intermodalité. C'est la mise en œuvre du Pôle d'Echange Multimodal de la ville [Annexe 5].

En matière de stationnement, le passage en zone bleue à disque européen de certains parkings a permis de limiter la pression sur l'offre de stationnement en centre-ville et d'améliorer la rotation des véhicules, notamment au droit des commerces de proximité.

Des aménagements ponctuels de sécurité sont réalisés sur les points noirs identifiés.

2.2.2 Des réalisations à venir

Un projet de nouveau pôle sportif, prévu à l'horizon 2019, intègre, dès aujourd'hui, la réflexion sur les déplacements alternatifs à la voiture [Annexe 6]. La mobilité durable force à anticiper les flux de déplacements à venir sur la décennie et même au-delà.

2.2.3 Des actions qui visent à un changement de comportement

Pour modifier les comportements, des projets innovants sont à mettre en œuvre, en s'appuyant sur la communication, la pédagogie, la sensibilisation. La ville développe constamment les démarches participatives et les outils de communication.

Ainsi, la ville s'est dotée d'un Plan de Déplacement Entreprise, élaboré par les agents de la collectivité. [Annexe 3]. La question de la mobilité induit celle de l'immobilité. Nous devons réduire les déplacements. Au-delà des incitations classiques en faveur de la mobilité douce, il s'appuie sur une approche élargie, par exemple la tisanerie a été agrandie et aménager pour améliorer le confort des agents, faciliter la prise de repas sur place et, ainsi, limiter les retours au domicile le midi. C'est aussi la mise en œuvre, depuis 2015, d'une expérimentation sur le télétravail. Le suivi du bilan Carbone des déplacements des agents, trajets personnels domicile/travail et professionnels, sera désormais intégré au bilan Carbone de la collectivité dont la réalisation va démarrer cet automne. Ce bilan s'inscrit dans l'engagement des communes du Parc Naturel du Golfe du Morbihan à agir en faveur de la réduction des émissions CO2.

Après une concertation des Avéens sur la mobilité en 2012 et 2013, Saint-Avé lance le 1er octobre 2016, la Ville à 30 sur toute sa partie agglomérée. Il s'agit de répondre au principe de Ville apaisée tel que défini dans le PMU. [Annexe 7].

Les travaux d'aménagement en matière de sécurité s'inscrivent dans le cadre d'une procédure pour assurer une réelle priorisation. Ces travaux font l'objet d'une concertation avec les riverains. Il s'agit de répondre au principe de Ville Sûre tel que défini dans le PMU.

De manière plus spécifique, un comité consultatif « Sécurité aux abords des écoles » est à l'action. [Annexe 8].

Le développement des démarches en ligne contribue également à la réduction des déplacements. La mise en œuvre, à la rentrée 2016, d'un Portail Famille permet aux parents de gérer, à distance, les inscriptions, modifications, annulation de leurs enfants aux activités péri et extra-scolaires (restauration, accueil de loisirs...) [Annexe 9]

Dans le cadre de la semaine de la mobilité, la ville organise systématiquement des actions de sensibilisation : démonstration de vélo à assistance électrique, présentation du réseau de bus, journée sans voiture ... - [Annexe 4]

Un travail pédagogique autour de « La Ville à 30 » avec les enfants des écoles est en cours de réflexion et paraît incontournable.

III. EVALUATION

La durabilité en matière de mobilité s'accompagne d'une démarche évaluative. Il est important d'analyser les résultats, l'efficacité du projet, le ressenti quantitatif mais aussi qualitatif, par des enquêtes, l'exploitation des données recueillies par la mise en place des radars pédagogiques.

3.1 Les questions évaluatives

La question évaluative majeure retenue ici pour l'évaluation concerne le réel partage de la rue, avec la volonté de faire bouger les parts modales entre les différents modes de déplacement.

3.2 Modalités d'évaluation

3.2.1 Les outils

Un état zéro sur l'ensemble du territoire a été élaboré : sur une carte communale sont reportés les vitesses moyennes (V85) observées. Pour la sécurité routière, la vitesse V85 est la référence : elle définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules légers (VL) libres donc non contraints par la circulation des autres véhicules. Son suivi sera annuel sur de nombreux lieux de la zone agglomérée.

Des outils et méthodes d'évaluation pourront être proposés à la collectivité par le CEREMA. L'évaluation se fera au travers d'indicateurs qu'il conviendra de construire avec l'instance ad-hoc, avec les objectifs assignés et les principes d'obtention afférents.

- // des indicateurs de moyens :
 - // nombre de marquages au sol 30, nombre de stops et cédez-le-passage
 - // nombre de mises en place de radars pédagogiques avec smiley (rôle de « témoin », parlant pour les enfants)
 - // nombre d'aménagements de sécurité : chicanes, plateaux,..., le nombre de contrôles/verbalisations devant les écoles ?

- // des indicateurs de pratique : vitesses automobiles avant/après la mise en place du projet (moyennes des comptages témoins) avec des critères cumulés : V85 < 40km/h, -5 % des véhicules > 50 km/h et 0% des véhicules > 60km/h
 - // nombre de vélos devant les équipements publics (salles de sport, écoles, marché) par un comptage manuel, ou des compteurs automatiques
 - // fréquentation des transports en commun : + 5 % de voyageurs sur les lignes 4 et 7

- // des indicateurs de résultats :
 - // accidentologie : matérielle, de personnes
 - // impression, perception sur le cadre de vie, par observation du sentiment de sécurité des modes doux (questionnaire)
 - // parts modales pour les trajets domicile-travail = automobile : - 5 % ; vélo et marche : + 1 %
 - // nombre d'élèves à venir à pied à l'école : 10 % ?
 - // fréquentation commerces
 - // ...

3.2.2 Instance ad-hoc

Un comité de suivi de la Ville à 30 sera mis en œuvre et activé, chaque année, lors de la semaine de la mobilité. Il sera ouvert à toute personne intéressée par la réflexion sur la ville à 30. Une réunion publique de présentation du dispositif s'est tenue le 16 septembre dernier ; à cette occasion, les personnes souhaitant participer au comité de suivi étaient invitées à s'inscrire.

IV. CONCLUSION

Saint-Avé est une ville à taille humaine, entre terre et océan, où les gens se connaissent, se respectent. Péri-urbaine, à la fois ville et campagne, elle est animée par une dynamique d'actions, une volonté d'anticipation, s'accorde le droit à l'expérimentation et à l'amélioration.

Incubateur environnemental et social de la mobilité durable, elle entend donner l'impulsion pour un développement harmonieux du territoire, pour le bien-être et le bien-vivre ensemble. Il est nécessaire de mobiliser tous les leviers d'action et tous les acteurs locaux. La mobilité durable fait nécessairement appel au changement de comportement de chacun. Elle impose une multiplication d'actions cohérentes. La Ville à 30 est en marche.

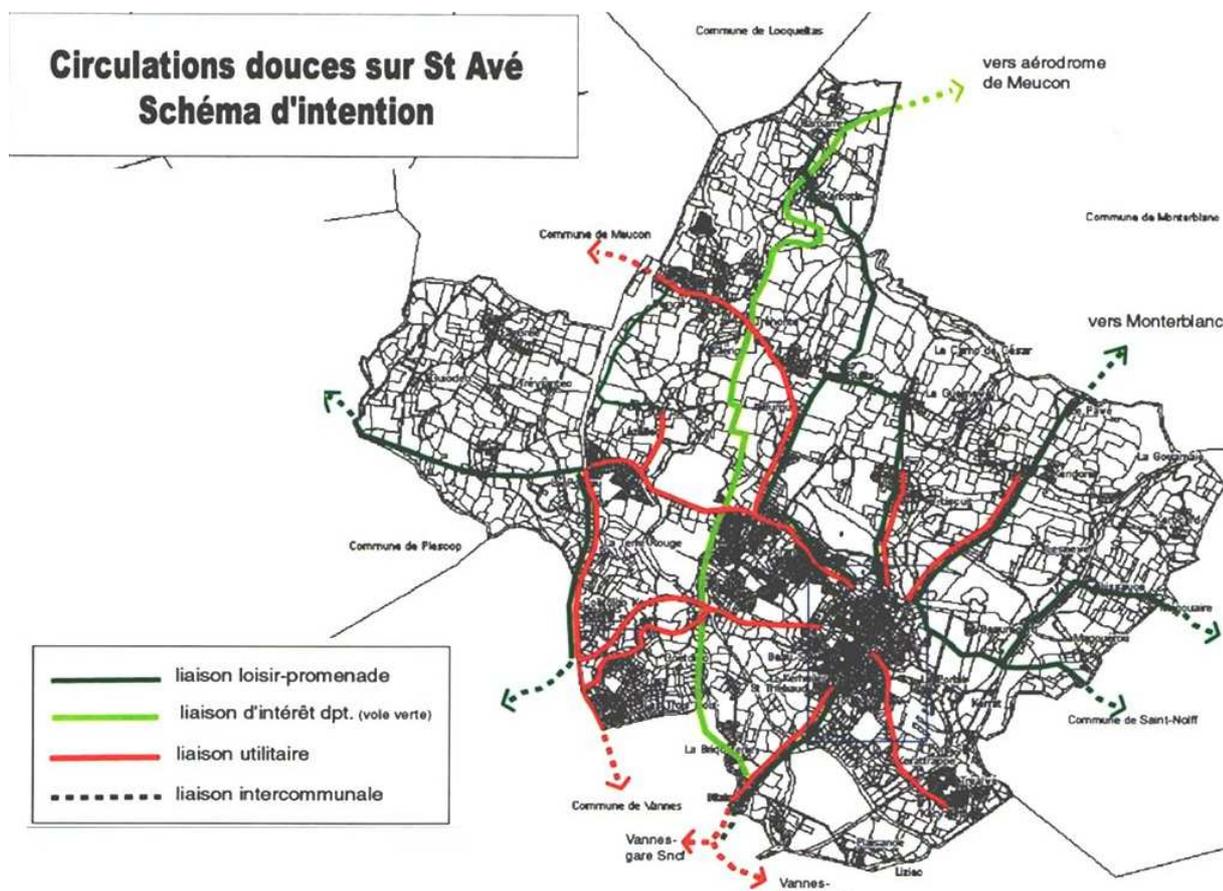
ANNEXE 1 : LE SCHEMA DE DEPLACEMENTS DOUX

Elaborée entre 2001-2003, cette étude confiée au cabinet Altermodal a été financée à hauteur de 80 % par l'ADEME.

Elle définit un schéma de principe sur le territoire communal pour « se déplacer autrement », avec des axes majeurs pour les pistes cyclables orientés Nord-Sud et Ouest-Est. Elle précise aussi les usages principaux, les aménagements à réaliser sur 10 ans, dans le cadre d'une programmation triennale. La dernière phase du projet vise à l'accompagnement de la mise en œuvre de l'axe Le Poteau –Tréalvé, qui sera partiellement réalisé, sur plusieurs exercices budgétaires.

Ce schéma d'intention vise à :

- /// développer l'usage du vélo et de la marche, dans une perspective plus large que le loisir, englobant les déplacements domicile-travail,
- /// donner du plaisir à se déplacer en vélo ou à pied
- /// renforcer la sécurité routière
- /// permettre l'accessibilité des personnes à mobilité réduite
- /// construire un véritable équilibre entre les trajets automobiles et les cheminements doux
- /// préserver les sentiers existants
- /// conforter l'identité avéenne



Cette programmation de travaux se révélera, par la suite, difficile à faire concorder avec les travaux de voirie ou de réseaux s'y rattachant.

ANNEXE 2 : LE PLAN DE MOBILITE URBAINE



L'Agenda 21 local de la Ville de Saint-Avé, par son action n°8, impulse la mise en œuvre d'un Plan de Mobilité Urbaine. Il est fait appel à un cabinet d'études spécialisé en 2011, SCE, pour définir les conditions de mise en œuvre d'une mobilité durable sur le territoire communal.

Pour élaborer ce PMU, l'étude est menée en concertation avec les habitants. Le questionnaire proposé aux Avéens, durant la semaine de la mobilité en septembre 2012, a permis de relever deux informations principales :

- ✓ valider les ressentis et les statistiques de l'INSEE à propos des modes de déplacements des Avéens, notamment dans le cadre des mouvements domicile/travail et domiciles/études.
- ✓ explorer les leviers d'intervention pour faire évoluer les pratiques de déplacements, et vers quels modes.

Une réunion de concertation s'est tenue le 13 mars 2013 auprès de différents acteurs locaux (particuliers, institutionnels et professionnels) de la mobilité.

Ce plan est un outil au service des déplacements : se rendre au travail en bus, profiter du marché à pied, aller chercher son pain à vélo, se balader en famille à rollers... Chaque mode de déplacement doit trouver sa juste place dans la ville. C'est en ce sens que le conseil municipal a approuvé, en octobre 2013, un Plan de Mobilité Urbaine (PMU).

Dans les faits, à Saint-Avé, l'usage de la voiture est prépondérant ! Plus de 87 % des Avéens vont travailler en voiture.



Mettre en place un Plan de Mobilité Urbaine

/ mesures concrètes

- prioriser une logique de déplacements
- mettre en cohérence toutes les formes de mobilité
- améliorer la sécurité des déplacements
- promouvoir un maillage efficace des transports en commun

/ indicateur

- mise en œuvre d'un plan d'actions dédiées à la mobilité

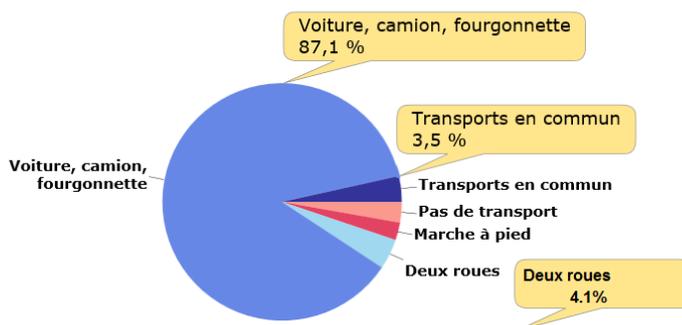
/ partenaires

Etat - Conseil général - Vannes agglo

/ calendrier



ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2013



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.
Source : Insee, RP2013 exploitation principale.

Cette réflexion interroge l'ensemble des actions de la ville. Car chaque décision en matière d'urbanisme, d'environnement, d'habitat ou d'économie, par exemple, peut avoir des conséquences sur nos déplacements.

Elle a permis de faire émerger les trois axes forts du Plan de Mobilité Urbaine :

- // la garantie d'un cadre de vie sain et apaisé, c'est le principe de **la ville apaisée** : généralisation en zone agglomérée des zones 30 et zones de rencontre pour sécuriser les déplacements, restituer des voies de quartiers plus calmes, plus confortables et plus accueillantes. La limitation à 50 km/h devient l'exception, réservée aux voies de transit.
- // la possibilité de relier les quartiers au centre-ville en privilégiant les déplacements doux, c'est le principe de **la ville reliée** : pour pouvoir choisir un mode de déplacement alternatif à la voiture sur de plus longues distances : liaisons douces (bandes ou pistes cyclables, voie verte,...) pour rejoindre le centre-ville et chaque village du territoire communal, meilleure desserte du territoire par le réseau de bus (ligne régulière ou à la carte).
- // les aménagements assurant la sécurité des déplacements, c'est le principe de **la ville sûre** : pour se déplacer en toute sécurité : aménagements de voirie pour limiter la vitesse, aménagement de secteurs prioritaires devant les écoles et sur des axes et carrefours stratégiques.

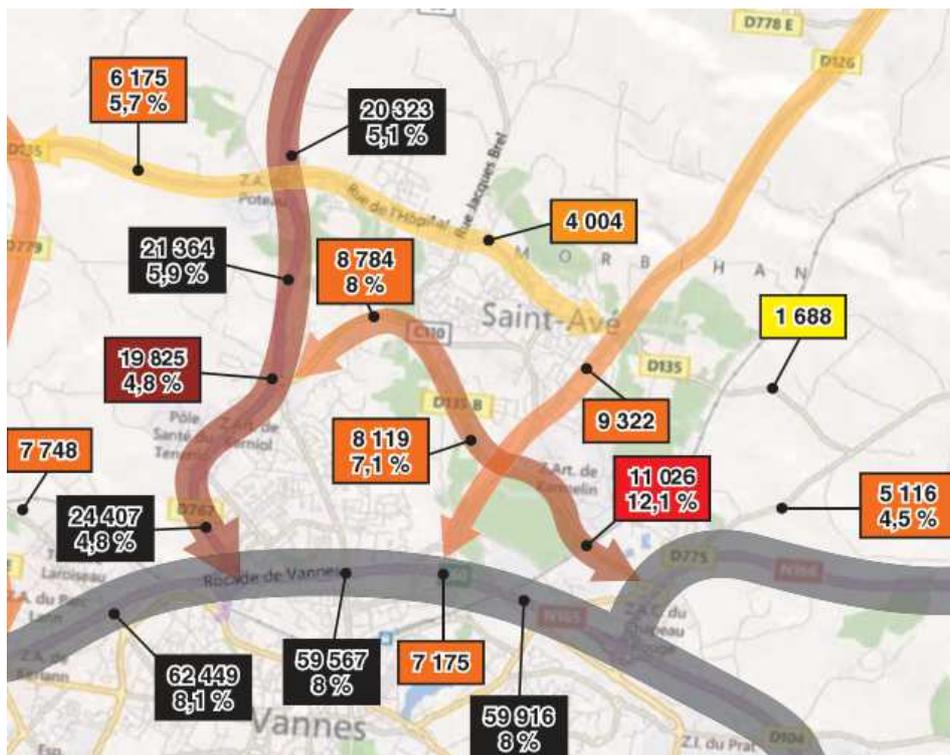
Le PMU vise à mettre en cohérence la politique de déplacements de la Ville avec les initiatives intercommunales. Vannes agglomération est, en effet, en charge des transports en commun à l'échelle de l'agglomération. Il a également pour objectif d'encourager les modes de déplacement alternatifs à la voiture et proposer une cohabitation harmonieuse de tous les usagers. Pour cela, **le PMU anticipe un aménagement de la voirie et des espaces publics à long terme.**

Rapprocher les quartiers, garantir la sécurité des déplacements, favoriser les modes doux pour protéger l'environnement, sont autant de défis que cible le Plan de Mobilité Urbaine, pour un meilleur partage de l'espace public.

Il est accessible sur le site internet de la ville http://www.saint-ave.fr/plan_de_mobilite_urbaine.html et a fait l'objet d'un dossier dans la revue municipale de mars-avril 2014 : <http://fr.calameo.com/read/000659925b5733cd147ef>



Chiffres 2010 : flux routiers moyens journaliers à Saint-Avé (Source : PMU 2013)



ANNEXE 3 : LE PLAN DE DEPLACEMENT ENTREPRISE

Impulsé par l'Agenda 21, il est le fruit d'un travail collectif mené par le personnel municipal, en lien avec les élus. Un séminaire dans le cadre du château de Kerguehenec (Bignan) a permis, le 29 août 2011, d'élargir encore la concertation et de dégager bon nombre de propositions d'actions.

Après une introduction du séminaire par le maire, le diagnostic réalisé par l'équipe projet, composée d'agents des différents services, avec la participation des agents municipaux (par le biais d'une enquête) a été présenté en début de séminaire.

Il a notamment permis de mettre en lumière les atouts (une volonté politique forte de la Ville, et des agents dont plus de 50 % habitent à Saint-Avé et plus de 80 % sur le territoire de Vannes aggro...) et les freins (une forte culture de la voiture individuelle et un manque de liaisons douces et de transports en commun).

La journée a été consacrée à la réflexion, en groupe de travail, sur les moyens d'améliorer les déplacements domicile / travail et les déplacements professionnels ainsi que sur la sensibilisation des collègues. Cette journée conviviale et constructive ainsi que la richesse des propositions des agents témoignent de leur forte implication sur ce sujet. Le plan d'actions finalisé, voté par le Conseil municipal, émane des propositions faites par les agents lors du séminaire. Ce plan s'accompagne d'une évaluation annuelle et d'un journal interne sur les déplacements. Le bilan carbone déplacement est désormais intégré dans le bilan carbone Services de la collectivité.

Plan de déplacements de la Ville de Saint-Avé



Parmi les actions présentées ci-dessous, 12 concernent les déplacements professionnels et 18 les déplacements domicile / travail. 3 actions font référence aux deux catégories de déplacements.

Les objectifs du plan d'actions sont de trois ordres : environnemental, social et économique. L'enjeu environnemental vise une réduction de 10 % du bilan carbone pour les déplacements domicile / travail et de 20 % pour les déplacements professionnels. L'enjeu social doit favoriser le bien-être, l'amélioration des conditions de travail et de transport (évaluable par un questionnaire satisfaction). Enfin, l'enjeu économique vise une diminution des coûts liés aux transports (coût annuel en carburant/nombre de kilomètres).

1 Mettre à disposition des tickets de bus TPV pour les déplacements dans l'agglomération de Vannes	1 Faciliter l'achat groupé de vélos par les agents ou négocier des remises
2 Acheter et mettre à disposition un abonnement au dispositif « Vélocéa » pour la collectivité	2 Mettre à disposition des vélos de service le midi
3 Prévoir des vélos pour le retour du midi au Centre Technique Municipal des agents en intervention sur la commune (ex : mettre un vélo sur l'épaveuse)	3 Encourager la mise en place des activités sur le temps du midi
4 Augmenter le parc de Vélos à Assistance Electrique (VAE) et vélos classiques et diversifier leur localisation	4 Mettre à disposition des vélos de service le soir avec autorisation de remisage à domicile
5 Développer le parc de véhicules propres adaptés aux usages	5 Offrir un kit vélo (casque, cape de pluie, gilet réfléchissant, pince, rustine, pompe...)
6 Regrouper les achats entre les différents services	6 Offrir une révision annuelle des vélos des agents (freins, optique, pneumatiques...)
7 Regrouper les déplacements réguliers des services	7 Offrir un kit « marche » (sac à chaussures, cape de pluie, gilet réfléchissant...)
8 Augmenter les stocks et en améliorer la gestion	8 Proposer des essais de Vélos à Assistance Electrique pour les trajets domicile / travail
9 Favoriser la livraison du matériel et des fournitures, éventuellement sur site	9 Mettre à disposition un outil de mise en relation des covoitureurs (site du Conseil général 56 / Intranet de la Ville)
10 Améliorer la préparation, la gestion et la coordination des chantiers	10 Prendre en charge la moitié des abonnements aux transports en commun
11 Privilégier le recours à des prestataires en transports propres (navettes préfecture, Vannes agglomération...)	11 Etudier les possibilités d'harmonisation des horaires des différents services
12 Etudier la faisabilité et l'opportunité de la Visio conférence	12 Etudier la faisabilité de mettre en place le télétravail
	13 Etudier la faisabilité de mettre en place la semaine de quatre jours pour certains services
	14 Améliorer les conditions financières de restauration collective des agents dans les services
1 Former les agents à l'éco conduite	15 Installer des abris à vélos sécurisés
2 Mettre à disposition une fiche d'utilisation des vélos de service à assistance électrique et former les agents à leur utilisation	16 Installer des vestiaires, douches et casiers
3 Favoriser les formations sur les sites de la collectivité	17 Améliorer les conditions matérielles de restauration des agents dans les services

Annexe 4 : La Semaine de la mobilité

Tous les ans, cette semaine de sensibilisation, avec des actions et partenaires multiples, vise, par une communication innovante et la répétition de l'action, à sensibiliser sur les diverses mobilités alternatives à la voiture.

En 2012, une journée sans voiture a ainsi été organisée. Une communication forte et originale vise à questionner le citoyen sur ses modes de déplacements.

Ce sont aussi des actions de contrôle des équipements de sécurité sur les vélos de nos scolaires cyclistes, avec la fourniture gracieuse des équipements qui font défaut.

En 2016, le dimanche 18 septembre, le village de la mobilité avait pour thème la « Ville à 30 », Sur le marché dominical, de 9h à 13h, devant la mairie et rue Joseph Le Brix (section barrée) :



- /// stand élus : information sur le projet de Ville à 30 et sur les projets mobilité en général
- /// stand Kicéo (transports en commun de Vannes agglomération) : information sur le réseau, présentation des nouveautés de la rentrée, jeux,.... Trois lignes de bus desservent Saint-Avé et sont en correspondance avec les autres lignes du réseau Kicéo. Le service à la carte Créabus et le Mobibus pour les personnes à mobilité réduite ont été également présentés.
- /// stand association Vélo Motive : réparations et gravage de vélos <http://velomotive.fr/blog/>
- /// stand Chedaleux : essais de vélos à assistance électrique
- /// stand Université Bretagne Sud : présentation du projet d'appli mobile « Dat'Access » (recensement des conditions d'accès des espaces et équipements publics et des événements sur le Pays de Vannes)
- /// stand Mon coursier à vélo : service de transport de proximité en triporteur à assistance électrique.

ANNEXE 5 : LE POLE D'ECHANGE MULTIMODAL

Le PEM (Pôle d'échange multimodal) est un espace dédié aux déplacements, situé près du centre culturel le Dôme. Il a été inauguré le 18 septembre 2015, à l'occasion de la semaine européenne de la mobilité.

Depuis la rentrée 2015, les abords du Dôme sont aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements doux et les transports en commun. À pied ou à vélo, en transport en commun ou en voiture, ce nouvel espace permet de faire converger plusieurs modes de déplacement et offre ainsi aux utilisateurs de nombreuses alternatives à la voiture. Après le prolongement de la ligne de bus du réseau urbain Kicéo (ligne 7), cinq emplacements ont été aménagés pour les cars scolaires et le transport de groupes pour desservir le centre de loisirs L'Albatros, la salle de spectacles du Dôme, la médiathèque et les équipements sportifs. La réfection des cheminements piétons du Dôme vers L'Albatros et l'école Anita-Conti, et l'implantation d'un abri à vélos et voyageurs sont venus compléter le dispositif. La limitation de vitesse à 30 km/h assure la sécurité de tous.



Inauguration du PEM'
Vendredi 18 septembre
16h - 20h
Parvis du Dôme

Renseignements :
Ville de Saint-Avé - www.saint-ave.fr
02 97 60 70 10 - mairie@saint-ave.fr

Gratuit
Ouvert à tous

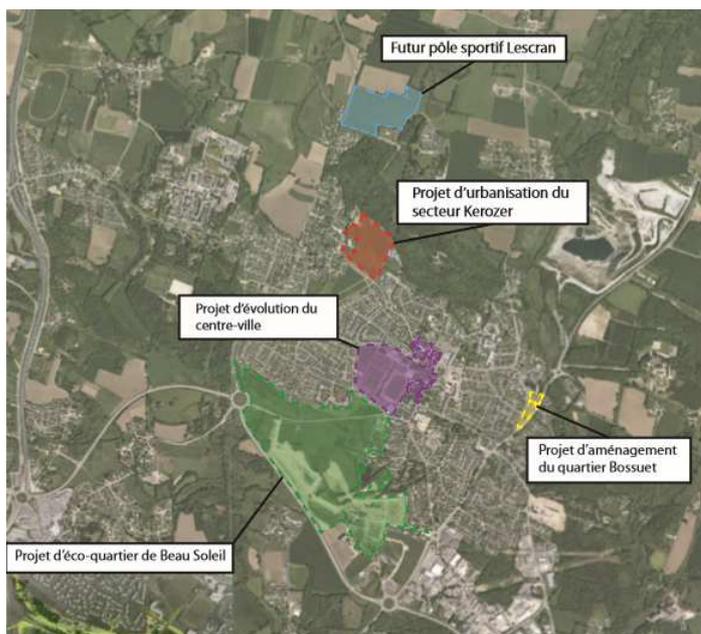
An infographic titled 'Inauguration du PEM' showing various transport modes. It features a stylized path with icons for a bus, a bicycle, a car, a pedestrian, and a car-sharing car. The path is color-coded: blue for bus, green for bicycle, yellow for car, purple for pedestrian, and red for car-sharing. The infographic also includes contact information for the City of Saint-Avé and a logo for 'LA SEMAINE EUROPEENNE DE LA MOBILITE BOUGEZ AUTREMENT'.

ANNEXE 6 : LE FUTUR POLE SPORTIF

La création d'un nouveau pôle sportif est en réflexion, à l'horizon 2019, à environ 800 m du centre-ville actuel. Un aménagement lourd sera effectué sur deux rues, pour permettre aux vélos et piétons des déplacements en toute sécurité.

L'actuel pôle sportif est situé au centre-ville. Pour certains, il s'agit par cet éloignement du centre-ville, d'une future augmentation des déplacements sur la commune.

Cependant, les pratiques actuelles sont majoritairement des trajets voiture, avec dépose ou récupération des enfants à leurs activités, ou un flot de voitures sur des créneaux horaires spécifiques. Ces flux se reporteront sur le nouveau pôle, mais avec des voies douces plus présentes, ce report ne sera sans doute pas intégral.



Il est difficile à ce niveau d'effectuer un bilan purement comptable des déplacements. La création du nouveau pôle sportif, répondant mieux aux attentes des sportifs en matière d'équipements, va permettre en place d'une partie de l'actuel site, de développer du logement, des commerces et des services. Faute de quoi, ces logements nouveaux, nécessaires pour accueillir la population à venir, auraient dû se faire à l'extérieur et ramener de ce fait vers le centre-ville des flux supplémentaires pour accéder aux commerces et services. C'est aussi renforcer l'attractivité commerciale de la ville et donc éviter des déplacements pour le commerce de proximité et services d'une partie de la population.

Pour la majorité des associations sportives, les installations sportives sur le futur site ne sont pas perçues comme un inconvénient si cela permet une amélioration des infrastructures. Il faut pour cela proposer des équipements aux normes, permettant la compétition et établis en cohérence avec les suggestions des associations. Il n'y aurait qu'un faible impact en termes de licenciés. Les préconisations consistent néanmoins à favoriser les cheminements doux pour accéder au futur site, perçu par certaines associations comme bénéficiant d'un cadre agréable et « champêtre ».

Une étude menée par des étudiants de l'Université Rennes 2 en 2011/2012 montre que le rapport entre habitants de Saint-Avé et les usagers des équipements sportifs non avéens est relativement équilibré. On constate ainsi que 57% des personnes interrogées déclarent habiter Saint-Avé contre 43 % provenant de l'extérieur.

Concernant les modes de déplacements, la voiture apparaît comme le principal moyen de locomotion (67 %), très loin devant la marche (18 %), le vélo (9 %). L'utilisation des transports en commun comme des autres moyens de locomotions est très minoritaire (3 %).

La proximité du site avec la commune voisine de Meucon permet aussi d'envisager une mutualisation de ces équipements. Des cheminements doux et sécurisés seront réalisés pour faciliter l'accès au nouveau pôle.

Il est certain qu'à long terme, le bilan global des déplacements se trouvera minoré. La mobilité durable se doit d'intégrer les évolutions futures de la ville. C'est ici un enjeu à long terme, mais primordial.

Genèse

Le plan de mobilité urbaine de la ville de Saint-Avé, approuvé en octobre 2013 s'appuie, entre autres, sur le principe de la **ville apaisée**. Le diagnostic de la circulation routière à Saint-Avé a permis de distinguer deux échelles de réflexion pour la définition des principes d'intervention :

- ▀ hors zone agglomérée : c'est un transit extra-communal, c'est la desserte des villages, avec une vitesse limitée à 50 ou 70 km/h
- ▀ en zone urbaine : zones de circulation apaisée, avec des dispositifs d'accompagnement pour une vitesse limitée à 30 km/h et des zones de rencontre.



En pratique, on constate que les différentes demandes des citoyens parvenant à la mairie concernent, en premier lieu, les petits entretiens, en second lieu un problème de vitesse : cela roule trop vite partout, avec des besoins de ralentisseurs pour chaque rue, voire impasse. Les gens veulent des aménagements dans leur rue. Ce sont aussi des invectives : *Si vous ne faites rien, vous serez responsable d'un accident avec un enfant, il sera trop tard alors !*

La multiplication des aménagements ne peut faire que décaler le problème, avec une tentative de ré-accélérer entre deux équipements pour rattraper ce qui est considéré comme du temps perdu ; de plus, elle n'est pas tenable financièrement.

Une approche globale s'avère nécessaire. C'est ce que propose le plan de mobilité.

Principe de la Ville à 30

Il s'agit de faire cohabiter les différents modes de déplacements, de partager la rue. Cela passe aussi par une prise en compte du stationnement automobile, des transports collectifs et des modes doux de déplacement. C'est donc rendre à la ville son identité réelle et avoir des rues plus sûres, plus agréables à vivre.

Au sens de la zone 30, avec l'*Article R.110-2-II du Code de la route*, le régime général de priorité s'applique, la signalisation doit être réduite au minimum, les aménagements cyclables ne sont pas recommandés et des mesures techniques d'accompagnement doivent être mises en œuvre afin de limiter réellement les vitesses, en particulier en entrée de zone. C'est aussi le principe de prudence sur les modes vulnérables et le partage de la voie.

Ces zones 30 doivent aussi trouver une certaine cohérence entre elles et avec le reste du réseau de voirie. Leur périmètre doit être lisible par l'ensemble des modes de déplacements.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, adoptée le 17 août 2015, permet désormais au maire de généraliser une limitation de vitesse inférieure à celle prévue par le code de la route, pour nécessités de sécurité et de circulation routière, de mobilité ou de protection de l'environnement. Les zones à 30 km/h, jusque-là considérées comme des dérogations, peuvent ainsi devenir la norme et le 50 km/h l'exception.

C'est l'anticipation des futures politiques nationales liées à la lutte contre le réchauffement climatique. La mobilité future sera aussi faite de sobriété énergétique, de moindres émissions de gaz à effet de serre, de pertinence modale, de solidarité territoriale à l'heure où la dépense publique est fortement contrainte. Ce sont autant de défis à relever pour les acteurs multiples de la mobilité.

Impulsion

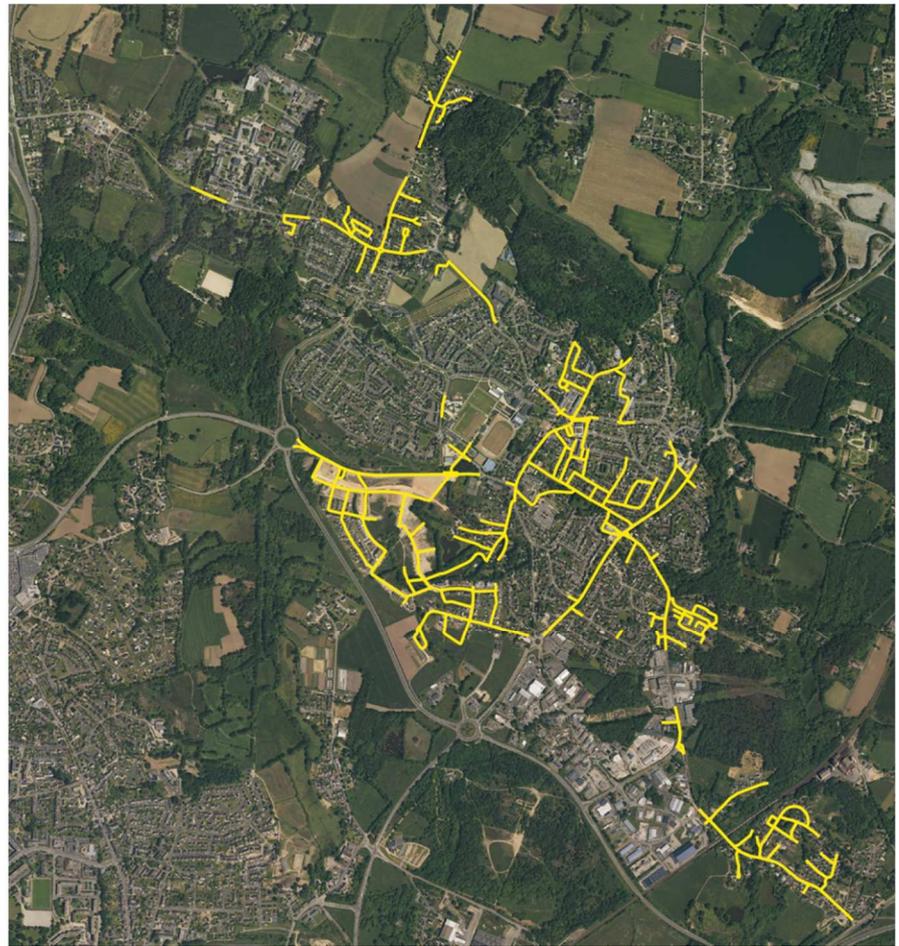
Avec de nombreuses zones à 30, Saint-Avé est déjà bien engagée sur le chemin de la Ville à 30, avec de nombreux tronçons à 30 km/h, qui alternent avec des tronçons à 50 km/h. Cela s'inscrit dans la continuité des choix faits en matière de signalisation routière : pas de feux tricolores, priorités à droite.

Avec les derniers travaux de voirie réalisés ou en cours de réalisation, sans programmation majeure à venir (hormis la rue Jacques Brel pour le futur pôle sportif), il n'y aura pas de conditions plus propices pour se lancer dans la Ville à 30. Attendre pour passer à la ville à 30 n'apporterait rien. Si des aménagements de sécurité sont à faire, ils seront alors plus marqués pour faire respecter le 30 km/h.

Pour les élus de Saint-Avé, c'est aller vers une logique de circulation à 30 km/h avec des exceptions à 50 ou 70 km/h. Dans un premier temps, le dispositif sera appliqué, au 1^{er} octobre 2016, à la partie agglomérée, où la vitesse se trouvera limitée à 30 km/h, voire 20 km/h pour les impasses.



Zones 30
avant « La Ville à 30 »



Zones 30
préexistantes



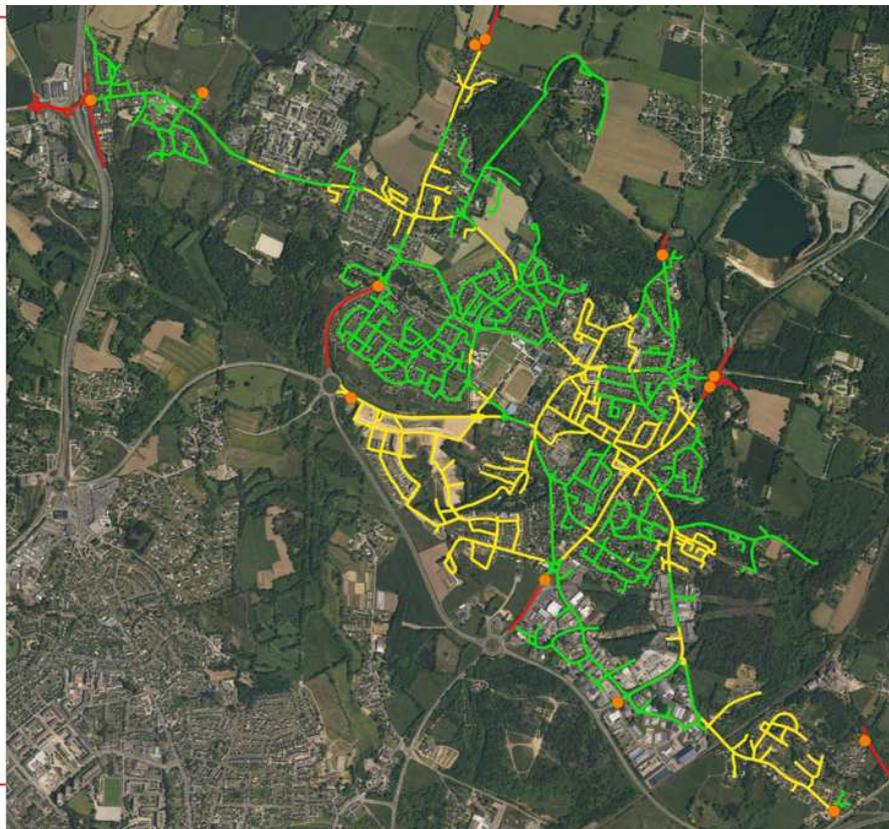
Nouvelles
Zones 30



Axes à 50



Portes
d'entrée



Mais c'est avant tout une démarche progressive

La généralisation de la Ville à 30 n'est qu'une étape, le PMU prévoit aussi le développement de zones apaisées dans les villages et de zones de rencontre (limitation à 20 km/h) dans l'hyper centre et les zones résidentielles en impasse. Il conviendra de traiter prioritairement les lieux accentogènes.

Dispositif

Il est avant tout nécessaire, pour toute personne pénétrant la ville agglomérée, d'identifier le message d'une ville à 30. Le déploiement de la Ville à 30 s'effectue sur toute la partie agglomérée de la ville (périmètre panneaux EB10) au 1er octobre 2016.



Ainsi, 12 portes d'entrées sont définies, avec une signalétique verticale et horizontale pour bien attirer l'attention. Des rappels Ville à 30 et 30 seront portés au sol. L'objectif est de marquer l'esprit dès l'entrée, puis d'entretenir cette perception, par rémanence, lors des passages successifs.



Des travaux d'aménagement de voirie et de renouvellement de réseaux sont programmés, également hors agglomération. En termes de réalisations récentes, on peut citer : rue Léon Griffon, carrefour de Fontenon, Lézellec, prochainement Liscuit,...) avec des passages à 30 : Kerbotin, Plaisance,...

La suppression de près de 150 panneaux d'indication de vitesse ou de « cédez le passage » fera place aux priorités à droite. Il ne faut pas oublier que l'incertitude crée la prudence.

La ville sûre nécessite le maintien des investissements en équipements de sécurité. La collectivité maintient un effort constant de 75 000 € / an en la matière. S'il est possible, avec 10 à 20 k€ de réaliser un équipement, une sécurisation maximale de la ville s'inscrit dans le temps. Cela passe aussi par des actions moins coûteuses, comme des travaux de peinture (exemple : marquage 30 à Beausoleil) et autres signalétiques qui peuvent être mis en œuvre.

Quel choix en politique d'aménagement de sécurité ?

Soit on multiplie les équipements, au risque de perdre en lisibilité, de multiplier les coûts, d'être efficace sur l'aménagement mais pas ailleurs ; soit on mène une politique globale et on réalise des aménagements pour réduire la vitesse à 30 km/h plutôt qu'à 50 km/h. Ceux-ci sont à penser au fil du temps et des besoins, il faut se laisser la possibilité de corriger, d'où l'importance du suivi. La ville à 30 témoigne d'une volonté de continuer les aménagements. Ce choix est relayé par de plus en plus de villes qui imposent progressivement le 30 km/h comme vitesse de référence.

Afin de faire respecter les règles de conduite, des dispositifs ponctuels seront aménagés de façon stratégique sur le réseau. L'enjeu est ici de contraindre concrètement le transit routier et de réduire globalement les vitesses en ville.

Ce type d'aménagement est à implanter en entrée de ville ou de zone de circulation apaisée, aux croisements dangereux ou sur certaines sections de routes où la prise de vitesse est le plus souvent observée et inadéquate avec la vie locale. Il s'agit généralement de plateaux, de chicanes, de giratoires, d'écluses, etc...

Enfin, outre les dispositifs de réduction des vitesses, le traitement de l'environnement général est le principal facteur d'apaisement de la circulation et de l'acceptation de la réglementation urbaine de la part des automobilistes. Plusieurs types d'aménagements qualitatifs de l'espace urbain peuvent être envisagés pour servir la nouvelle hiérarchisation du réseau urbain et l'ambiance apaisée qu'elle souhaite instaurer.

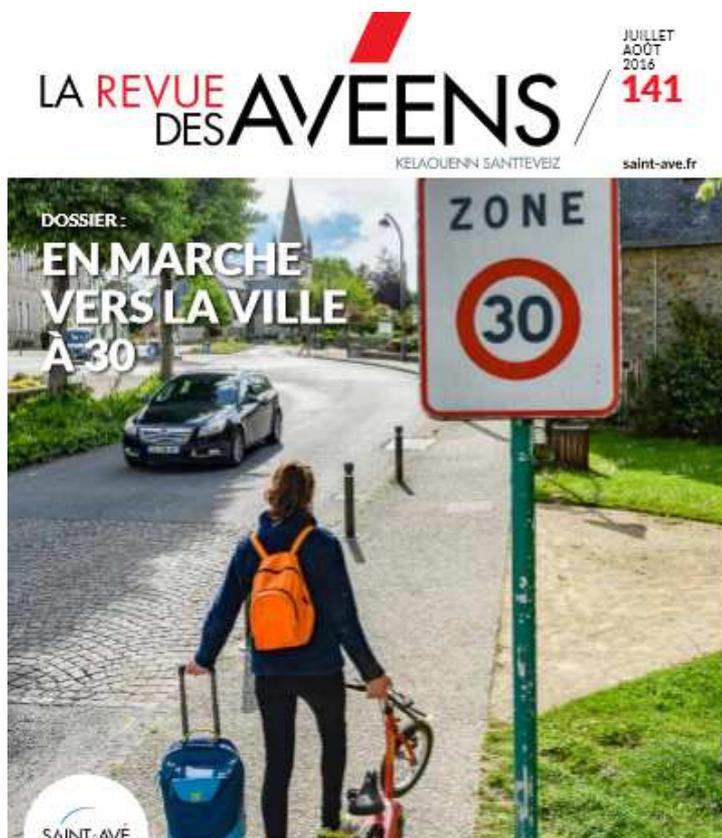
Stationnement et fluidité

Depuis 2011, la Ville de Saint-Avé a mis en place un stationnement en zone bleue, dans l'hyper centre. Il permet une meilleure rotation des véhicules tout en favorisant la déambulation piétonne. Il est limité à 1h30 et s'applique chaque jour de la semaine, hors samedi après-midi, dimanche et jours fériés.

Ce périmètre concerne sept parkings signalés par un panneau : place François Mitterrand, place de l'Eglise, place de l'Hôtel de Ville, place des Anciens Combattants, place Du Guesclin, place Notre-Dame du Loc et place des Vénètes. À noter que le parking du Dôme, proche du centre est dénué de réglementation. Les nouveaux disques européens sont disponibles en mairie.

Retours d'expériences

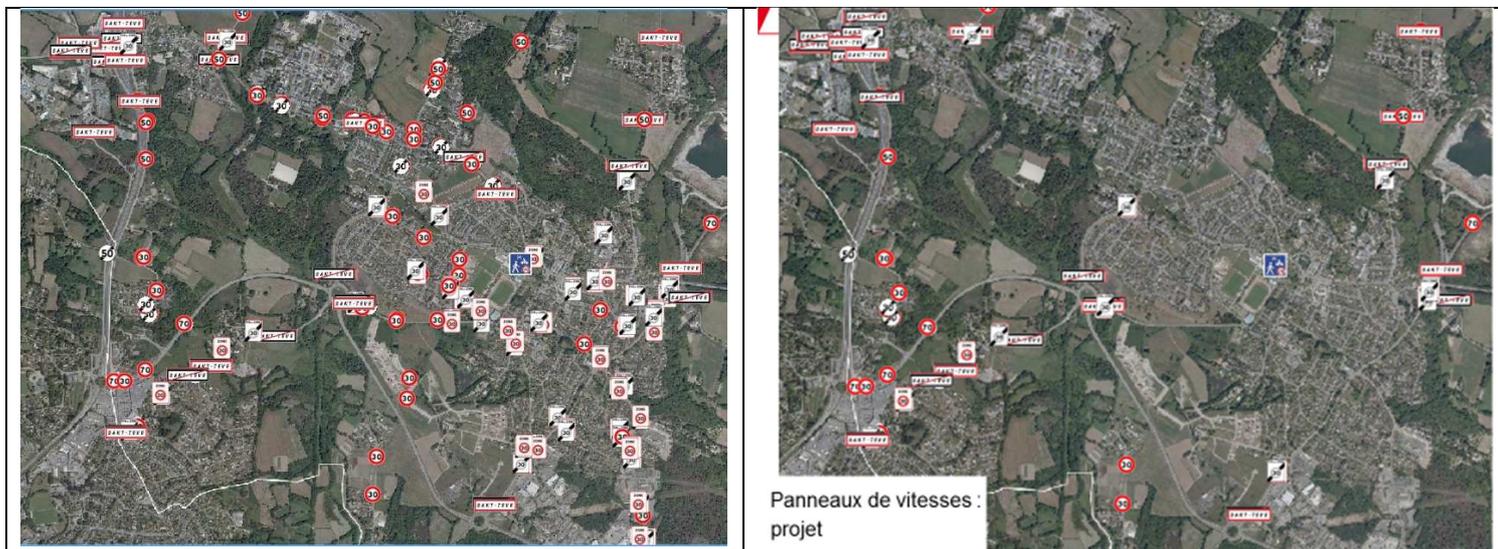
Depuis 10 ans, un développement en France des zones 30 est observé avec un positionnement fort de villes qui revendiquent la généralisation de ces aménagements : Angers et plus récemment Grenoble avec l'application de la démarche au niveau de la métropole (plus de 40 communes). Plus localement, on peut citer l'exemple de Lorient (qui constate une baisse des vitesses en ville d'en moyenne 10 km/h et 2 fois moins d'accidents), Rennes, Bruz, Ploeren, Pluvigner, Auray qui ont également adhéré à la démarche, mais aussi partiellement Vannes, La Trinité-Surzur et Monterblanc sur son axe principal.



Les arguments

Mise en cohérence pour une meilleure lisibilité

L'utilisation d'un outil d'infographie pour localiser les panneaux signalétiques liés à la vitesse montre combien il est difficile de s'y retrouver sur le territoire communal avec une alternance de limitations à 30 km/h et 50 km/h, résultats des aménagements progressifs en matière de sécurité. Sur la commune, au 1^{er} octobre 2016, c'est 50 panneaux de signalétique verticale en moins. Le marquage au sol sera renforcé selon les besoins (30, Ecole ...)



Avant et après le 1^{er} octobre 2016

C'est plus de sécurité.

Réduire la vitesse améliore la sécurité de tous les usagers. Il y a moins d'accidents car il a moins de risques. Les variables sont connues : à 50 km/h, il faut 28 mètres pour freiner totalement sur route sèche, contre 13 mètres à 30 km/h. Et 15 mètres de gagnés, c'est moins de danger pour tous et en particulier pour les piétons et les cyclistes. Les accidents sont beaucoup moins fréquents du fait que la distance de freinage est moindre et que le champ de vision est plus large : c'est une meilleure lisibilité des espaces pour une meilleure anticipation des événements. Les accidents sont moins graves : en cas de choc avec un véhicule à 30 km/h, le risque de décès est divisé par neuf par rapport à un choc à 50 km/h.

Un coût des travaux à répartir dans le temps

Il est vrai que les panneaux seuls ne servent à rien, mais les aménagements se font progressivement et ne sont pas si coûteux.

Comment assurer le respect de la vitesse

Même si les gens ne roulent pas à 30 km/h, la vitesse moyenne baissera quand même. Et c'est l'objectif dans un premier temps (Lorient a observé -10 km/h en moyenne). A Saint-Avé, on roule à 45 km/h en moyenne dans les quartiers aujourd'hui à 30 km/h. En fait, on inverse la règle 50/30 car la vitesse de 30 km/h est la mieux adaptée sur 80 % de la surface de la ville. On conserve le 50 km/h ou 70 km/h sur les axes de transit (avant Toulbao, avant les étangs, hors des zones urbanisées et résidentielles).

Bien sûr, il faudra faire de la pédagogie. Si ça ne fonctionne pas, des contrôles de vitesses pourront être faits par la police municipale (ou la gendarmerie).

Une circulation plus fluide

En ville, la vitesse moyenne de la circulation automobile est généralement inférieure à 20km/h en raison de nombreux arrêts. Lorsque la limitation est à 30, nombre de stops et de cédez le passage deviennent inutiles. Les déplacements en centre-ville s'en trouvent fluidifiés. Les grands axes de circulation restent, par ailleurs limités, à 50 km/h. Les villes à 30 ont donc un impact négligeable sur la vitesse globale de la circulation automobile.

Ville30.org : la vitesse moyenne de déplacement en ville s'établit à 18,9 km/h. Avec une limitation à 30 km/h, cette vitesse moyenne passe à 17,3 km/h, ce qui représente dix à quinze secondes de plus par kilomètre parcouru (Grenoble).

Cela commence par inviter les gens à essayer par eux-mêmes.

Vers moins de bruit

C'est un argument partagé par tous : la limitation de la vitesse diminue la pollution sonore. Les nuisances liées aux bruits d'accélération, de changement de régime, ou du moteur à la vitesse maximale, sont réduites.

Et moins de pollution

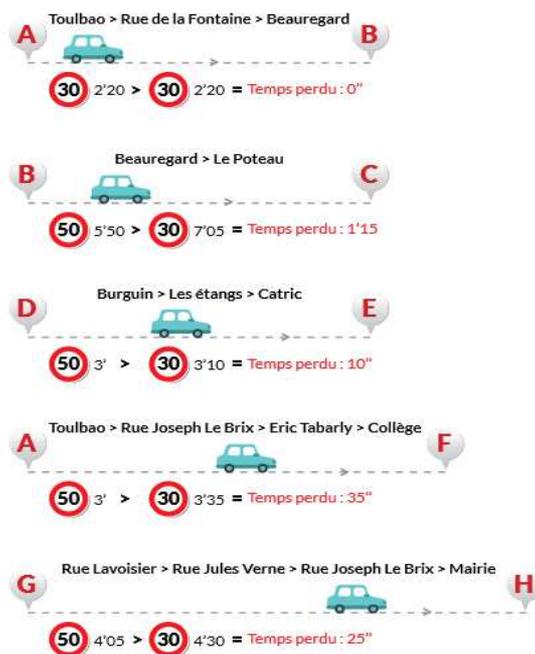
Si à vitesse constante, une voiture peut polluer davantage à 30 km/h qu'à 50 km/h (car plus loin de son régime optimal), avec une limitation à 30 km/h, la consommation du véhicule diminue de 70 % et passe en moyenne de 8,8l/100 km à 5,2l/100 (La Vie à Vélo). Tout se joue sur l'importance des accélérations et des freinages. «*Un aménagement bien pensé doit dissuader l'automobiliste de reprendre de la vitesse sur toute la longueur de la voie*».

Mieux pour les déplacements doux

La ville à 30 est une aubaine pour les modes de déplacement tels que le vélo ou le vélo à assistance électrique : car ceux-ci deviennent d'autant plus performants.

Il n'est pas possible de développer des pistes cyclables sur chaque rue. Des axes sont à privilégier, ouest-est et nord-sud et des travaux ont été menés (rue Griffon, Rue de la Fontaine, Tréalvé, voie verte, projet vers Plescop ...) et doivent être poursuivis. En zone agglomérée, la ville à 30 favorise le partage de la rue.

Créer une grande zone 30 unique, avec la priorité à droite de vigueur à chaque carrefour (hors giratoires) incite les automobilistes à se montrer plus attentifs aux autres usagers de la rue. C'est une culture de la prudence et de la cohabitation qui se diffuse.



A 30 km/h, les associations de cyclistes préfèrent que le cycliste soit sur la chaussée, il est moins vulnérable car les automobilistes sont plus prudents. Les enfants jusqu'à 8 ans peuvent circuler sur le trottoir.

Au final, c'est de la convivialité

Moins de danger, moins de bruit, moins de stress, moins de pollution... la ville à 30 améliore la qualité du cadre de vie en tous points. Elle rend la ville plus agréable à vivre pour les riverains, plus accueillante pour les visiteurs et plus adaptée aux usagers les plus vulnérables (personnes âgées, enfants...). Les habitants sont incités à se reporter vers des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, avec tous les effets positifs qui y sont associés : santé, sécurité, attractivité des commerces, convivialité, lien social...

La concertation

En 2012 et 2013, les avéens ont été appelés à s'exprimer sur leurs déplacements et, notamment, leurs freins en matière de mobilité alternative à la voiture. Ces avis ont été intégrés dans le diagnostic de la circulation routière à Saint-Avé.

Pour chaque demande d'aménagements spécifiques de sécurité (ralentisseurs, coussins, chicanes, écluses...) une procédure est mise en œuvre : à réception d'une demande motivée de citoyen(s), une opération de comptage est programmée sur une semaine, avec la pose d'un radar pneumatique. Les mesures sont analysées en termes de fréquentation (nombre de véhicules), de vitesse (vitesse maximale, V85). Une priorité est alors définie par rapport aux autres demandes et s'inscrit, en conséquence, dans une planification technique. Les services étudient la meilleure solution de sécurité à mettre en œuvre. L'étude technique d'aménagement est réalisée en lien avec l'arbitrage budgétaire. Le ou les projets sont alors mis à discussion auprès des riverains : ils ont l'expertise d'usage. Le projet est discuté, arrêté puis réalisé. Une nouvelle pose de radar est ensuite effectuée pour s'assurer de la pertinence et de l'efficacité des réalisations.

Le groupe de travail déplacement qui accompagne cette procédure est composée, outre les services, des adjoints délégués aux déplacements, à l'espace public, à l'urbanisme, des élus référents Vélo et sécurité routière.

Communication, sensibilisation, pédagogie et changement de comportement

La ville de Saint-Avé organise des rencontres sur le thème du partage de la rue, avec une approche extra communale, les « **Perspectives Avéennes** » : la dernière édition s'est tenue le 16 septembre 2016. Elle a fait intervenir divers experts pour un meilleur éclairage. Le soir, une réunion publique a été ouverte à tous, pour présenter la démarche, échanger et recueillir les remarques.

PERSPECTIVES AVÉENNES

Perspectives Avéennes est un lieu de rencontre et de débat autour de la ville et de son développement.

Cette seconde édition réunira acteurs du territoire et décideurs locaux autour de la problématique des déplacements en agglomération.

Face à la demande croissante des citoyens de limiter les vitesses automobiles, comment réussir la cohabitation entre les modes de transports ? Comment permettre à tous de se déplacer de façon sereine et agréable, dans des espaces publics sûrs et de qualité ?



PROGRAMME

- Introduction : la rue, un espace à partager
Anne Gallo, Maire de Saint-Avé
Hervé Pellois, Député du Morbihan
- Vers de nouvelles pratiques de déplacements ?
Stéphane Chevrier, Agence MANA, sociologue
- La ville à vivre - De la nécessaire réduction de l'excès automobile
François Prochasson, Association Rue de L'avenir
- Les outils d'une circulation apaisée
Gilles Blanchard, CEREMA, Service sécurité des déplacements
- Rennes, les trois quarts des voies en zones apaisées d'ici 2020
Sylviane Rault, Ville de Rennes, Maire-adjointe déléguée à la mobilité
Gildas Bourven, Rennes Métropole, Service mobilité urbaine
- Saint-Avé, toute la Ville à 30 km/h au 1^{er} octobre
Thierry Eveno, Ville de Saint-Avé, Maire-adjoint délégué à la mobilité et au développement durable

Débat animé par Xavier Debontride, journaliste

Invitation Pedadenn

Vendredi 16 septembre 2016 – Saint-Avé

En matière de pédagogie, il est nécessaire de transmettre une information claire et de qualité aux usagers sur les modes et itinéraires de transports alternatifs à la voiture

Les modes de déplacement sont de plus en plus nombreux et diversifiés, les trajets plus complexes, les déplacements plus minutés. L'existence et la visibilité de l'information sont clés pour inciter à l'utilisation des transports en commun : « la moitié de la mobilité, c'est de l'information. » La qualité de l'information et son instantanéité sont aujourd'hui facilitées par l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication. La présence de Kicéo (le prestataire en matière de bus pour l'agglomération) sur les opérations de mobilité de la ville est donc à cet effet primordial en matière d'explication. Pour Saint-Avé, c'est bien sur la part modale des transports en commun qu'une évolution significative peut s'opérer au détriment de la part modale voiture, la marge de progression est considérable, en regard de villes comparables.

30
Saint-Avé, ville à
Partageons la rue !
A pied, plus de tranquillité
A vélo, plus de sécurité
En voiture, plus de fluidité
Réunion publique
Vendredi 16 septembre - 18h30
Espace Jean Le Gac
SAINT-AVÉ
saint-ave.fr

La ville à 30 n'est pas contre les automobilistes : L'objectif est de préserver la sécurité des piétons et des cyclistes, qui sont très vulnérables en ville, et de limiter les nuisances du trafic routier. La priorité d'un centre-ville n'est pas d'assurer un trafic rapide. La voiture n'est pas nécessaire pour un grand nombre de déplacements quotidiens répétitifs en ville. L'objectif est donc de maîtriser son usage aujourd'hui trop systématique, en régulant sa vitesse et l'espace qui lui est accessible. Les automobilistes sont aussi des citoyens, ils ont tout à gagner à un meilleur fonctionnement et à une humanisation de la ville.

Cela passe aussi par une exemplarité, élus compris. C'est un vrai changement d'habitude qui vient en opposition au sentiment de liberté que peut susciter une voiture. C'est tout comme la ceinture de sécurité, qui s'est peu à peu imposée et qui est maintenant évidente pour (presque) tous.

Evaluation

La démarche d'évaluation est nécessaire. Un comité de suivi, ouvert aux personnes souhaitant travailler sur les résultats et les points à améliorer, sera mis en place et activé, en particulier, lors de la semaine de la mobilité. Ce sera aussi l'occasion de communiquer sur un bilan, de partager les efforts réalisés, et les marges de progrès attendues. Il est nécessaire de se laisser la possibilité de corriger, d'où l'importance du suivi.

ANNEXE 8 : LA SECURITE AUX ABORDS DES ECOLES

Dans le cadre de la charte de la participation citoyenne, adoptée par le conseil municipal, un travail participatif est en cours sur la sécurité aux abords des écoles,

« En offrant la possibilité à chacun de s'impliquer dans la vie de sa commune, cette démarche place les habitants au cœur des actions menées par la collectivité. Ils sont alors considérés non pas comme des consommateurs de services publics, mais bien comme des citoyens-usagers, actifs dans le processus de fabrication des politiques publiques. Pouvant réunir à la fois élus, citoyens et personnes expertes, ces démarches invitent chacun à passer de l'expression de ses besoins à la compréhension de ceux des autres, de la confrontation des intérêts à l'indispensable prise en compte de l'intérêt général. Garants de ce dernier, les élus restent nécessairement décisionnaires. »



Au nombre de trois en 2016, les premiers comités consultatifs ont planché sur l'aménagement du cimetière, la sécurité aux abords des écoles et le partage des bonnes pratiques en matière de développement durable.

Comment améliorer la sécurité des déplacements aux abords des écoles ?

- Sensibiliser les usagers : le diagnostic posé par le comité consultatif a mis en lumière des défauts dans les aménagements mais aussi des problèmes de sécurité liés aux comportements individuels des parents et des usagers. Le comité préconise donc de mettre en place des mesures de sensibilisation des publics.
- Parking et stationnement : étudier la possibilité de créer un sens de circulation sur le parking de l'école Anita Conti et à l'école Notre-Dame, mener une réflexion sur la vocation des emplacements de stationnement à proximité de l'école primaire Julie Daubié.
- Créer un passage piéton entre l'école Anita Conti et le parking de l'espace Jean Le Gac.
- Positionner du personnel municipal ou des bénévoles avec des gilets jaunes à proximité des écoles aux heures d'entrée et de sortie de classe.
- Revoir l'aménagement paysagé à l'école Notre-Dame pour améliorer la visibilité aux abords du giratoire.

ANNEXE 9 : LE PORTAIL FAMILLE

La Ville s'est engagée depuis plusieurs années dans un processus de dématérialisation des procédures, et développe, progressivement, la possibilité pour les usagers des services d'effectuer des démarches en ligne portées par la collectivité et des démarches en co-marquages via l'interface publique en ligne de Mégalis pour Mon Service Public

Le portail citoyen a été ouvert sur le site internet de la ville en 2014 et propose de nombreux services en ligne, accessibles 7/7 et 24/24, pour faciliter la vie des usagers : billetterie du centre culturel, actes d'état-civil, demandes d'urbanisme ou réservations de salles...

Une nouvelle étape a été franchie avec l'ouverture du Portail. Ce nouveau service permet aux familles, qui le souhaitent, de planifier les activités de leurs enfants en quelques clics.

<http://www.saint-ave.fr/espacefamille.html>

The screenshot shows the 'Espace Famille' page on the Saint-Avé website. At the top, there is a navigation bar with the city logo 'SAINT-AVÉ' and a search box. Below the navigation bar, there are several menu items: 'Vie municipale', 'Découvrir Saint-Avé', 'Saint-Avé Pratique', 'Loisirs et Culture', and 'Economie / Emploi'. The main content area is titled 'Espace Famille' and features a sub-header 'Un unique interlocuteur pour toutes vos démarches'. Below this, there is a paragraph explaining the service: 'L'Espace Famille simplifie les démarches liées aux activités de loisirs, scolaires et périscolaires. Toutes les démarches administratives, depuis l'inscription jusqu'à la facturation des activités, s'effectuent auprès d'un seul interlocuteur et en un lieu unique.' To the left of the main content, there is a vertical menu with various categories like 'Formalités générales', 'Urbanisme', 'Mobilité', etc. To the right, there is a grid of icons representing different services: 'Agenda21', 'Démarches en ligne', 'Carte interactive', 'Annuaire', 'Le dôme', 'Agenda', and 'Book'.

Il permet de limiter les déplacements des parents pour les inscriptions dans les activités extra-scolaires ou la restauration scolaire.