Changer la circulation pour changer la ville : quelles mobilités en 2030 pour la rue/route de Lorient ?

Florian Le Villain et Sébastien Marrec

IAUR institut d'aménagement et d'urbanisme de Rennes

Université Rennes 2

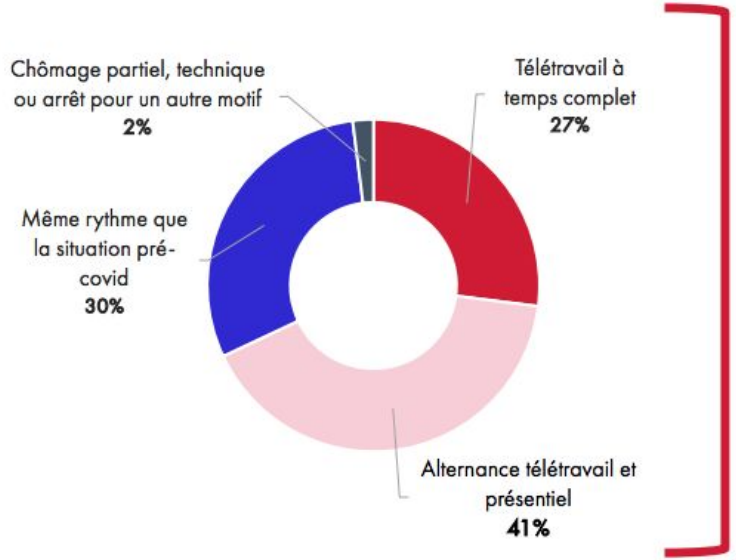
Marrec + Le Villain
Consultants en mobilités actives

ENS AB

Panorama post-2020 : des mobilités bouleversées
Le télétravail amené à se prolonger

Quelle est votre situation professionnelle actuelle ?
Base : actifs occupés ayant la possibilité de travailler à distance, n = 1074

42% des actifs peuvent réaliser tout ou partie de leur profession à distance

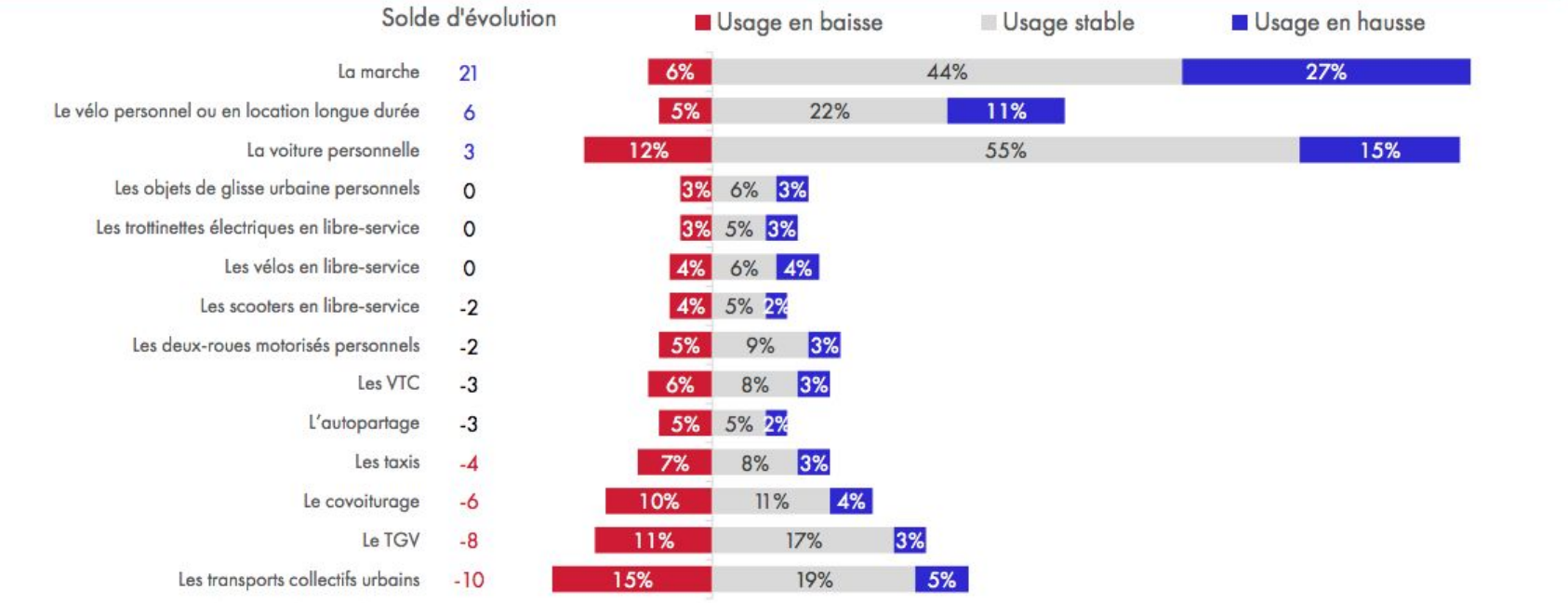


68% ont poursuivi le télétravail

Source : L'ObSoCo/Chronos/ADEME/SNCF, Observatoire des mobilités émergentes 2020

Panorama post-2020 : des mobilités bouleversées
Une redistribution au profit des modes individuels

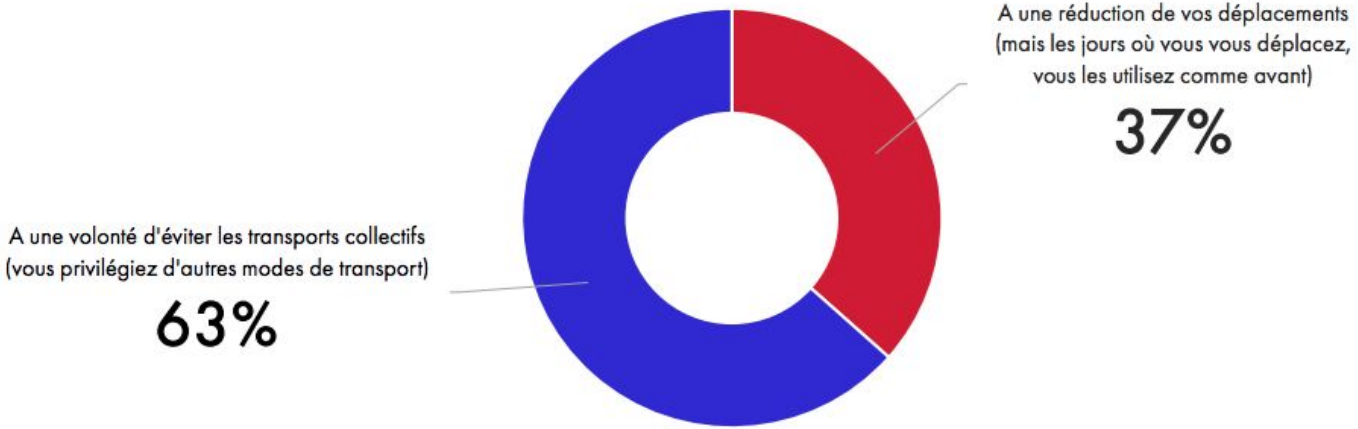
Quel impact la crise sanitaire a-t-elle eu sur votre usage des modes de transport et services de mobilité suivants dans vos déplacements du quotidien ?
Base totale, n = 4504



Source : L'ObSoCo/Chronos/ADEME/SNCF, Observatoire des mobilités émergentes 2020

Panorama post-2020 : des mobilités bouleversées
La désaffection persistante à l'égard des transports en commun

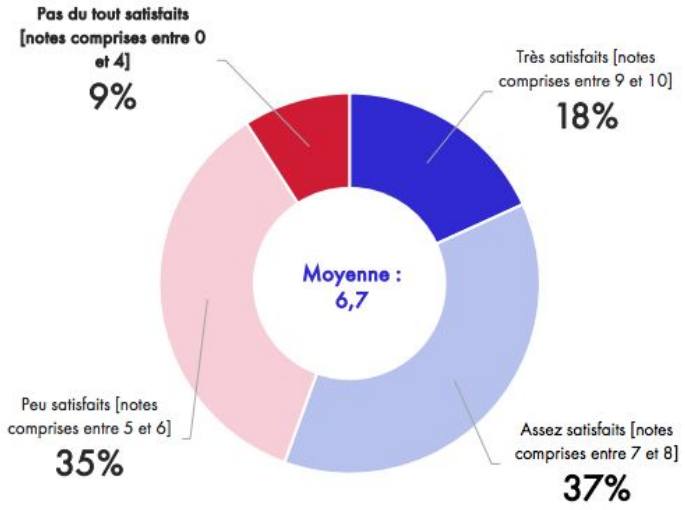
Vous avez déclaré avoir réduit votre usage des transports collectifs urbains. Cette réduction de votre usage des transports collectifs est-elle avant tout due… ?
Base : répondants ayant réduit leur usage des transports collectifs urbains, n = 544



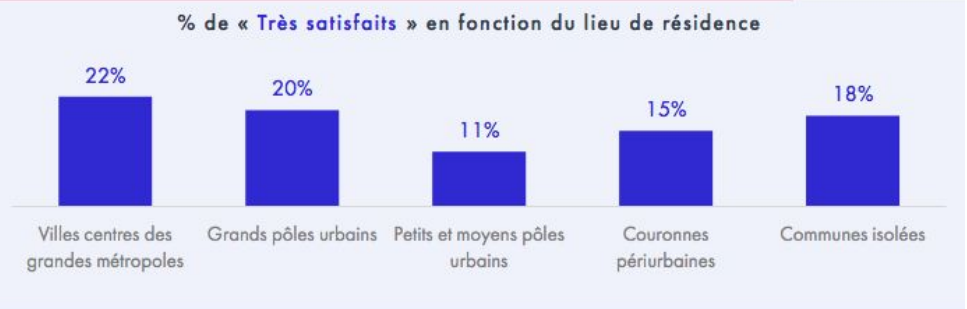
Panorama post-2020 : des mobilités bouleversées
Un changement plutôt bien ressenti

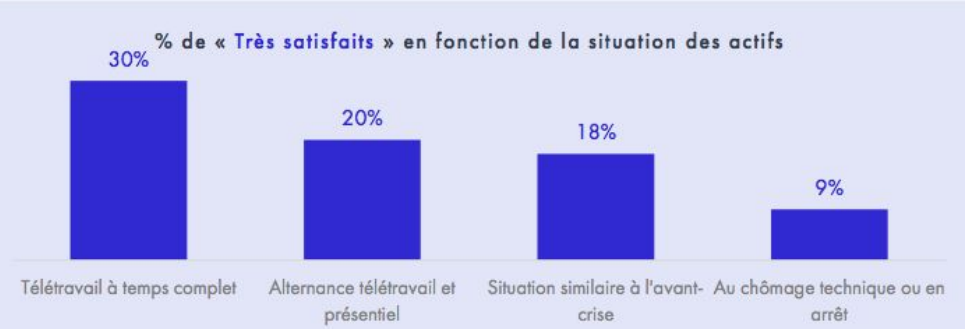
Vous avez déclaré avoir modifié (réduit ou augmenté) votre usage des modes de transport du fait de la crise sanitaire. Sur une échelle de 0 à 10, comment évaluez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces changements ?

Base : individus ayant modifié leur usage des différents modes de transport du fait de la crise sanitaire, n = 2580



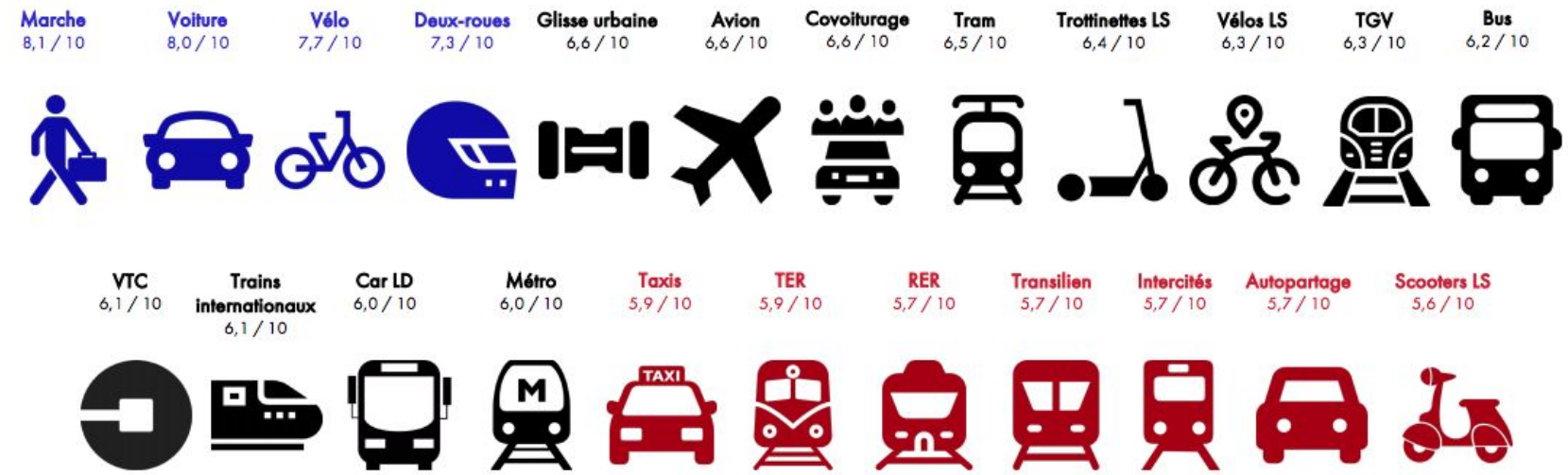
Source : L'ObSoCo/Chronos/ADEME/SNCF, Observatoire des mobilités émergentes 2020





2020, des mobilités bouleversées
Les modes individuels et privatifs plébiscités

Veuillez donner une note de 0 à 10 selon votre degré de satisfaction à l'égard de votre usage des modes de transport suivants pour vos déplacements.
Bases respectives des personnes ayant recours aux modes de transport dans leurs déplacements du quotidien, n = 96 à 3348

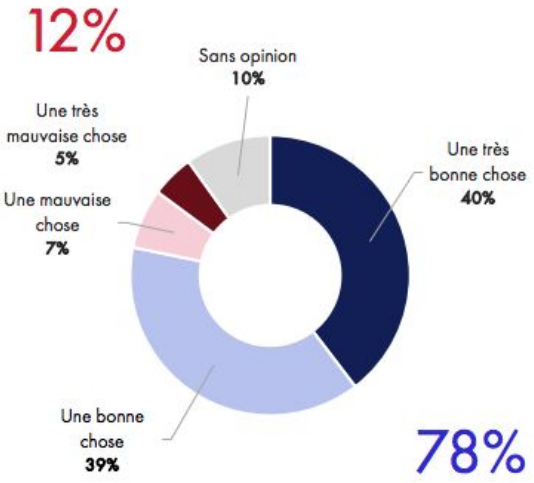


Source : L'ObSoCo/Chronos/ADEME/SNCF, Observatoire des mobilités émergentes 2020

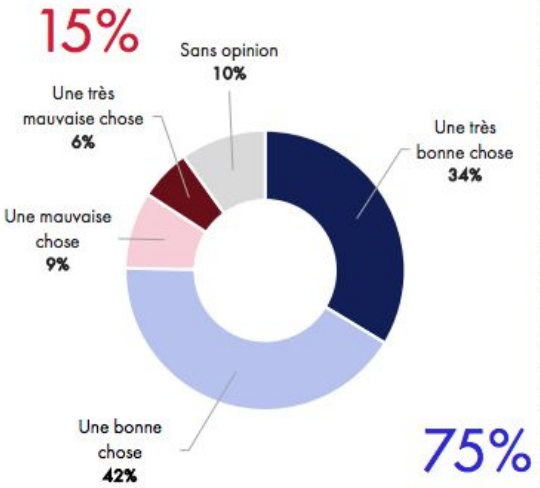
2020, des mobilités bouleversées
Les aménagements de transition perçus positivement

Depuis le 11 mai, l'espace public s'est réorganisé pour offrir davantage de place aux piétons et aux vélos [...] Vous-même, considérez-vous que ces aménagements de la voie publique sont... ?
Base totale, n = 4504

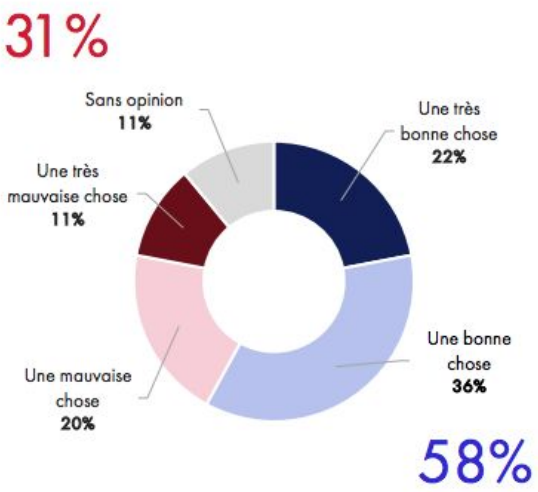
Le développement des pistes cyclables



La piétonnisation de certaines zones des villes



La limitation à 30km/h en ville



Source : L'ObSoCo/Chronos/ADEME/SNCF, Observatoire des mobilités émergentes 2020

2020, des mobilités bouleversées
Vers une démobilité à long terme ?

Dans les mois qui viennent, pour chacun des motifs de déplacements suivants et par rapport à votre situation habituelle avant la crise sanitaire, vous pensez vous déplacer... ?
Base totale, n = 4504

	Anticipation de l'évolution de la fréquence des déplacements	Anticipation de l'évolution de la distance parcourue
Aller sur votre lieu de travail / d'études [actifs occupés uniquement]	-11	-2
Effectuer des déplacements professionnels [actifs ayant des déplacements professionnels uniquement]	-19	-6
Rendre visite à votre famille / vos amis	-34	-15
Partir en vacances	-42	-22
Aller dans les magasins	-45	-20
Vous rendre sur vos lieux d'activités	-43	-17

Source : L'ObSoCo/Chronos/ADEME/SNCF, Observatoire des mobilités émergentes 2020

2020, des mobilités bouleversées
L'avenir des mobilités, la poursuite accélérée des évolutions récentes ?

Dans les années à venir, pour vos **DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN**, pensez-vous que votre usage des modes de transport suivants va augmenter, va rester stable ou va diminuer ?
Base totale, n = 4504

	Solde d'évolution à venir
La marche	+27
Un vélo personnel ou un vélo en location longue durée	+10
La voiture personnelle	0
Les vélos en libre-service	0
Un objet de glisse urbaine qui vous appartient	-1
Un deux-roues motorisé (motos, scooters...) personnel	-2
Les trottinettes électriques en libre-service	-2
Le covoiturage	-2

	Solde d'évolution à venir
L'autopartage	-4
Les scooters en libre-service	-4
Les transports collectifs urbains	-4
OUIGO	-5
L'Intercités	-5
Les VTC	-6
Le TGV/TGV Inoui	-7
Les taxis	-8

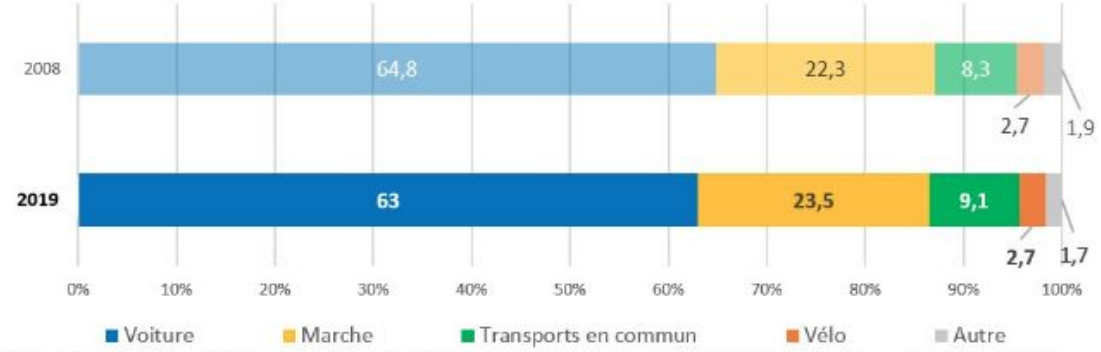
Source : L'ObSoCo/Chronos/ADEME/SNCF, Observatoire des mobilités émergentes 2020

2020, des mobilités bouleversées... en synthèse

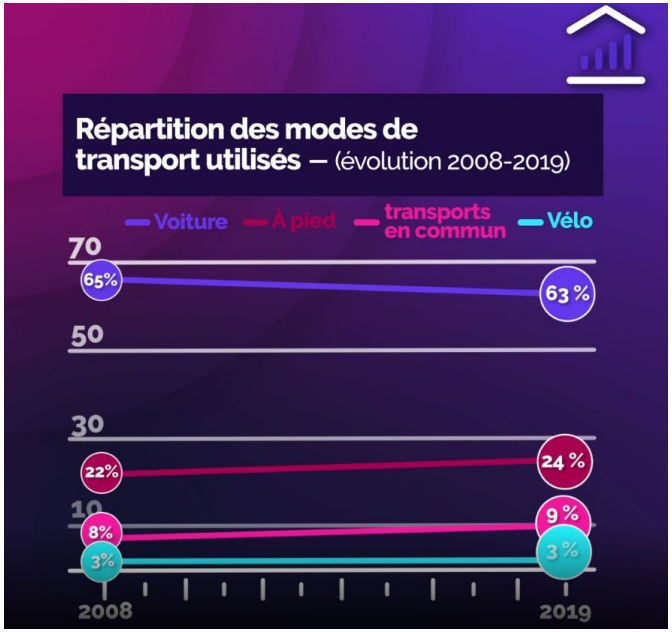
- Des déplacements encore réduits qui pointent une reprise très progressive
- Le télétravail et les achats en ligne s'ancrent dans les habitudes
- Une mobilité en proximité qui induit une hausse de la marche et du vélo
- Une expérience plutôt positive de la démobilité
- D'importantes évolutions des représentations au profit des transports individuels
- Anticipations en matière de mobilité : une poursuite de la trajectoire actuelle

2020, des mobilités bouleversées
L'avenir des mobilités, la poursuite accélérée des évolutions récentes ?

Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) entre 2008 et 2019



Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine. - © Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018–2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007–2008 (SOeS – Insee – Inrets).



En France, une dynamique extraordinaire en faveur des modes actifs

Plan vélo 2015 - 2020

Développer les zones 30

Ajout de double-sens cyclables

Ex : rue Dauphine, rue du Château d'eau

Paris en Selle
@ParisEnSelle

Dans le 10ème arrondissement LE CONTRESENS CYCLABLE DU CHÂTEAU D'EAU EST ARRIVÉ #Châteauneuf #wxglglbzgg

Il est large 📏↔️, doux et soyeux 🍃🦮, et déjà adopté 🤩🎉🎉

Passage à 30 km/h de la rue Dauphine (6e) – 2015
(Christophe Belin / Ville de Paris)

En France, une dynamique extraordinaire en faveur des modes actifs

Plan vélo 2015 - 2020

Transformer l'ambiance des rues

Perméabilité filtrée place Adolphe Max (depuis la rue de Bruxelles, 9e – 2017)

Placette végétalisée au carrefour de l'avenue de Villiers et de la rue de Prony (17e – 2017)

Piétonisation de la rue du Pélican (1er - 2016)

En France, une dynamique extraordinaire en faveur des modes actifs

Piste cyclable bidirectionnelle du boulevard de Sébastopol (ouverture : 2019)
Photos : Ville de Paris

En France, une dynamique extraordinaire en faveur des modes actifs

Piste cyclable bidirectionnelle de la rue de Rivoli (ouverture : 2019)

Photos : Ville de Paris

Dynamique renforcée et accélérée avec la crise sanitaire

Bogota
(Colombie)

Dynamique renforcée et accélérée avec la crise sanitaire

Berlin
(Allemagne)

Dynamique renforcée et accélérée avec la crise sanitaire

Paris
Porte de Saint-Cloud

Aménagement d'un giratoire "à la néerlandaise"

Dynamique renforcée et accélérée avec la crise sanitaire

Paris

Piste cyclable
avec quai bus déporté,
place Saint-Michel

Dynamique renforcée et accélérée avec la crise sanitaire

Neuilly-sur-Seine
Pont de Neuilly

Aménagement d'une piste bidirectionnelle sur le pont de Neuilly

Dynamique renforcée et accélérée avec la crise sanitaire

Paris
Rue de Rivoli

Réservation aux ayants-droits, fermeture de la rue pour le trafic motorisé de transit

Dynamique renforcée et accélérée avec la crise sanitaire

Nice

Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle colorée avec mise en sens unique pour les véhicules motorisés

Ce réaménagement profite aussi aux piétons qui bénéficient d'un trottoir plus large

Dynamique renforcée et accélérée avec la crise sanitaire

Le Havre

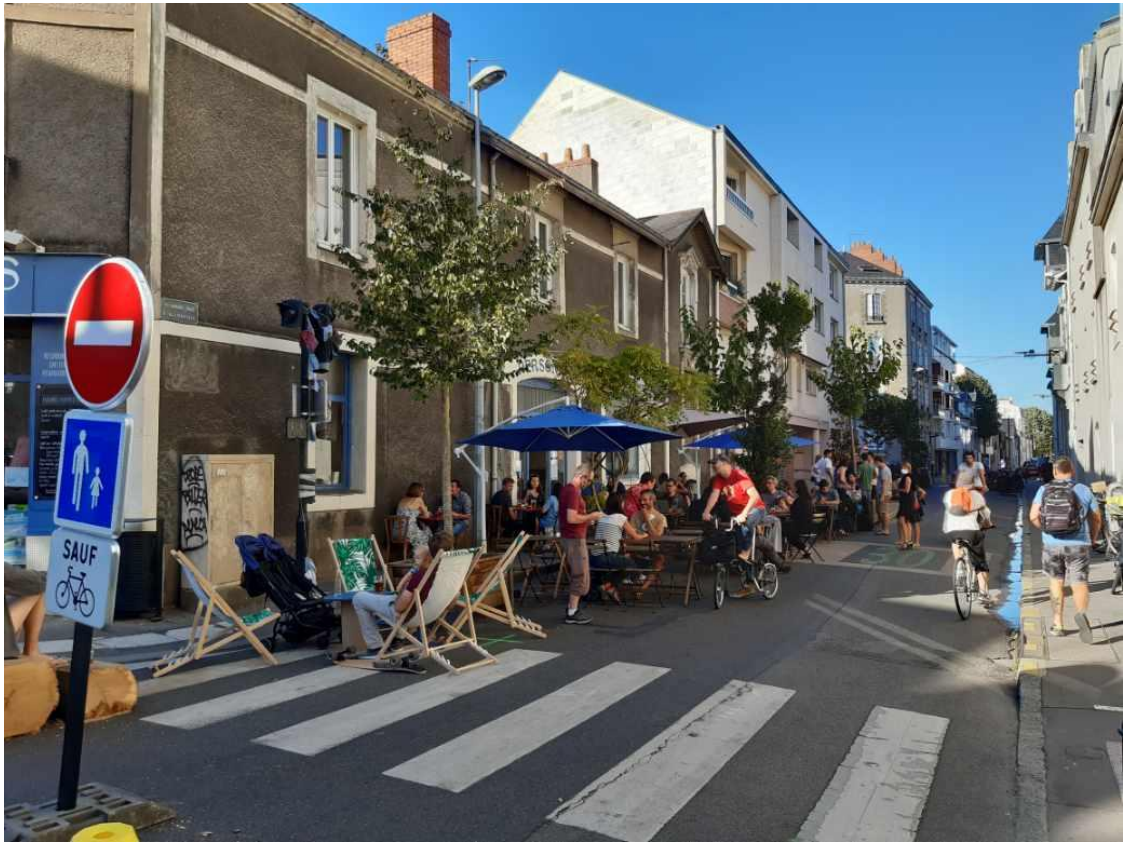
Expérimentation d'un carrefour "à la néerlandaise" avec création d'îlots protecteurs pour les cyclistes permettant d'améliorer la covisibilité au niveau des croisements.

Dynamique renforcée et accélérée avec la crise sanitaire

Dinan

Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle dans un site patrimonial remarquable

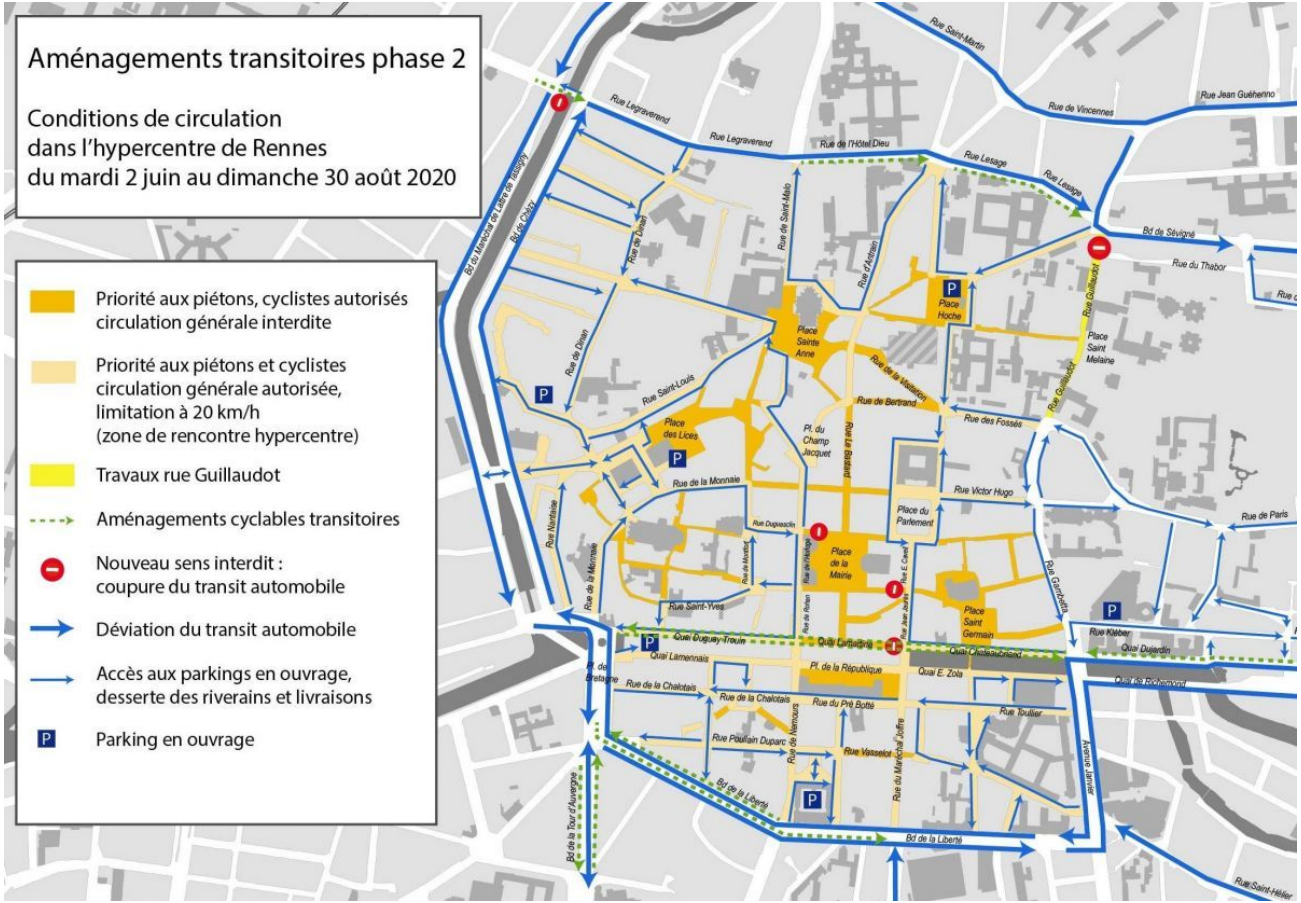
Dynamique renforcée et accélérée avec la crise sanitaire



Nantes

Création d'une vélorue et d'une zone piétonne dans une rue résidentielle permettant de créer une centralité de quartier animée

… et à Rennes aussi !



Carte des aménagements transitoires mis en place à Rennes à partir du 2 juin

(Rennes Métropole)

… et à Rennes aussi !

Bd de la Tour d'Auvergne

Aménagement de 2 pistes unidirectionnelles
(pérennisées depuis avec du marquage et des plots blancs)

Rue de l'Hôtel Dieu

Aménagement d'une piste unidirectionnelle
(effacée durant l'été 2020 au profit d'une voie mixte bus/vélos)

… et à Rennes aussi !

Avenue Aristide Briand

Aménagement d'une piste unidirectionnelle - réduction de la largeur de la chaussée pour les véhicules motorisés

Quartier Sud-gare

Expérimentation d'un plan de circulation visant à réduire le trafic de transit pour les véhicules motorisés

… et à Rennes aussi !

Quais nord - centre-ville

Création d'une vélorue visant à réduire le trafic de transit pour les véhicules motorisés et à offrir un itinéraire plus sécurisé pour les cyclistes

Trafic cycliste :
- 1500 cyclistes / jour avant la vélorue
- 4000 à 5000 cyclistes / jour après la mise en place de la vélorue

+ ***150% de trafic et une inversion du rapport vélos/VL***

Le bilan des aménagements de transition

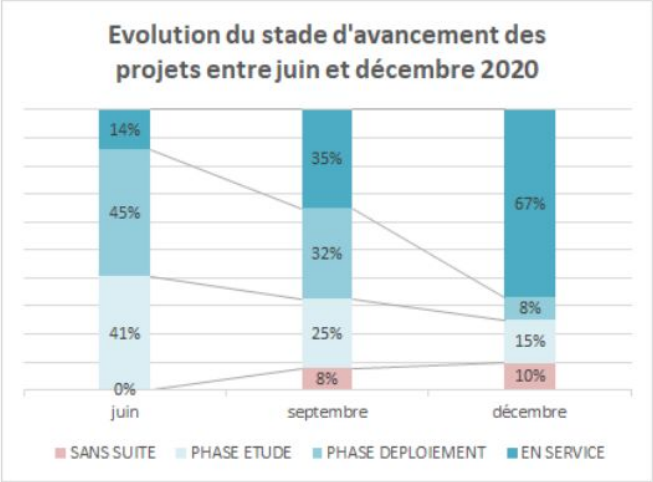
- Entre 600 et 700 km de pistes réalisées, mais la dynamique touche visiblement à sa fin

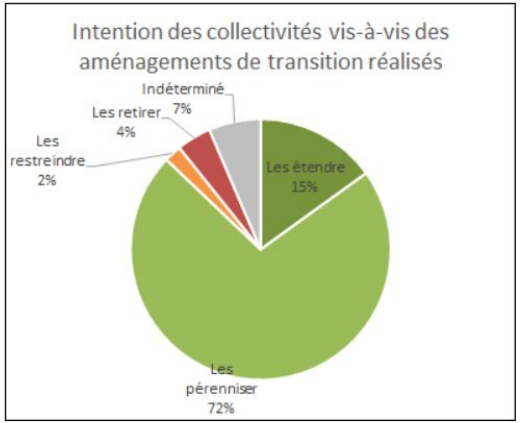
- En France : selon l'étude du Club des villes et territoires cyclables, 84% des collectivités se sont engagées dans un ou plusieurs projets d'aménagements.

  87% des 93 collectivités sondées ayant déjà des aménagements de transition ont pour projet de les pérenniser voire même de les étendre de manière durable (raccordement au reste du réseau cyclable, extension des linéaires…). De nombreuses villes ont déjà annoncé / commencé la pérennisation de ces aménagements, comme Rennes.

  La crise a renforcé et accéléré leur politique cyclable de 65 % des collectivités ; pour 32%, la crise sanitaire a créé l'opportunité de lancer une réflexion sur la manière d'accorder une meilleure place aux mobilités actives.

  Les projets abandonnés ou supprimés ne représente pas plus de 10% des collectivités interrogées.





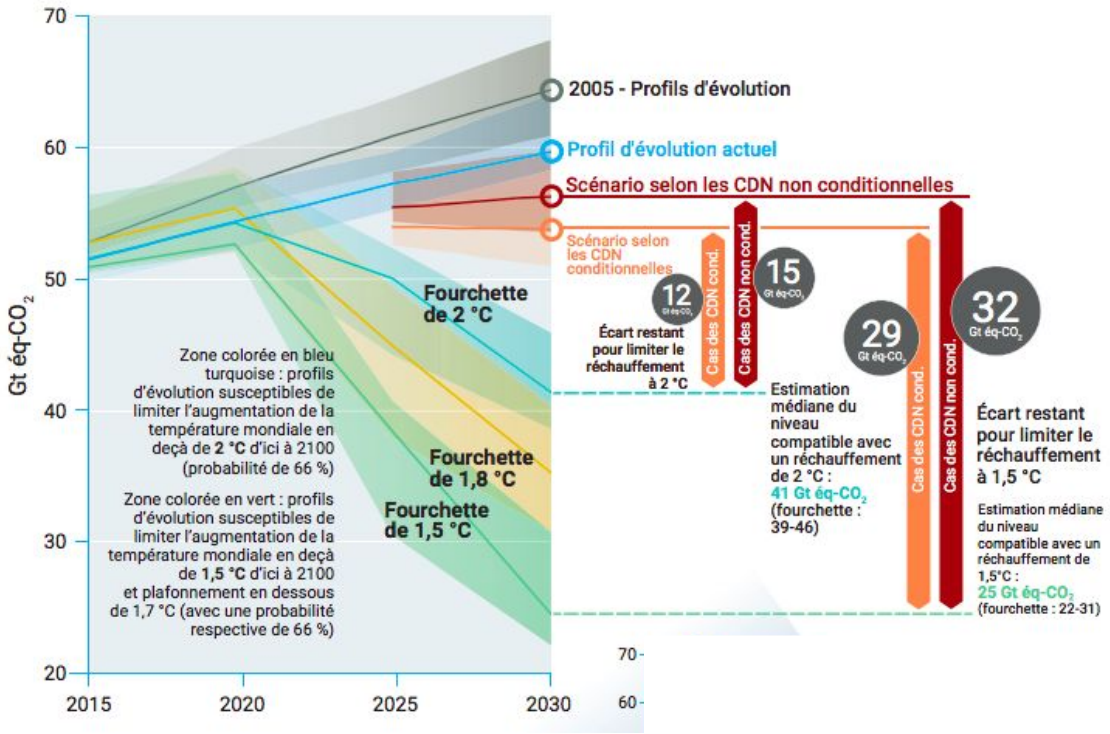
Vers un système vélo abouti ?

Sources : www.FUB.fr - parlons-velo.fr - inspiré de : Bundesministerium für Verkehr, Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012

La double contrainte : le dérèglement climatique

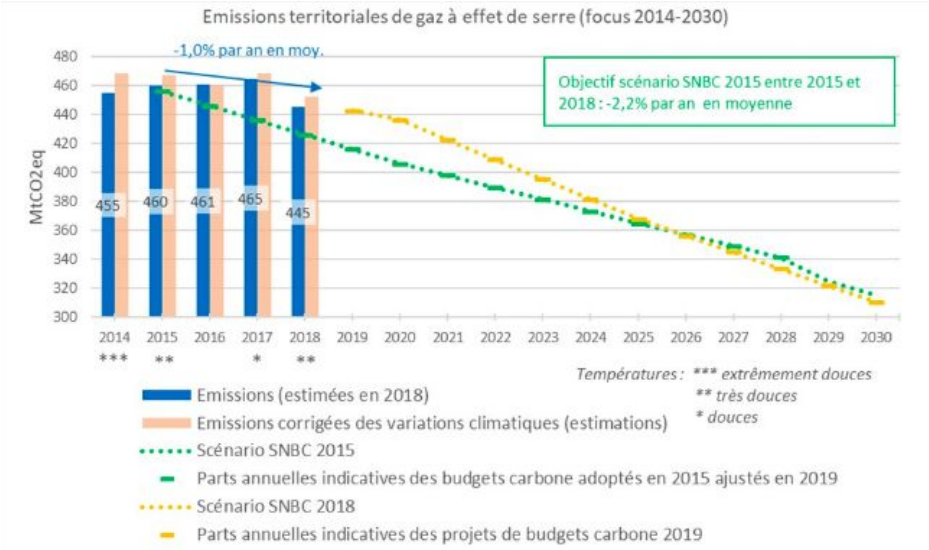
Les trajectoires et les CDN déterminées au niveau mondial ne semblent pas permettre de contenir sous 2° C le réchauffement climatique : l'écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions est très important

Figure ES.4. Émissions mondiales de gaz à effet de serre selon différents scénarios et écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions en 2030

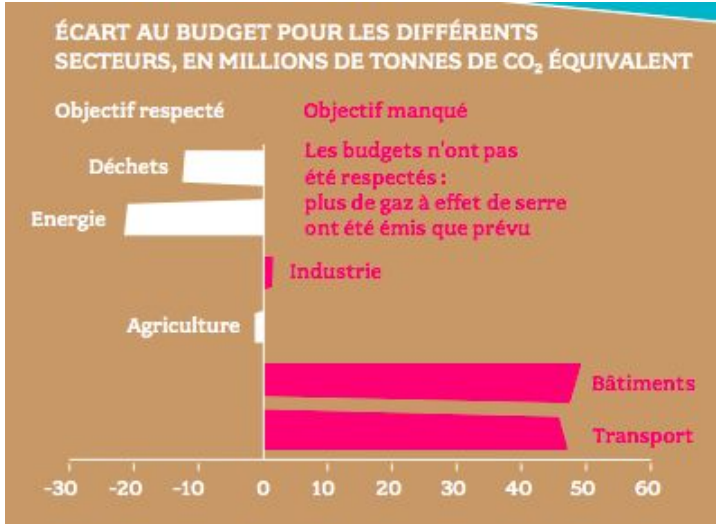


Source : PNUE, 2019

La double contrainte : le dérèglement climatique



Source : Ministère de la transition écologique et sociale



Source : Haut Conseil pour le Climat

Source : objectifs de la BreizhCop, Région Bretagne

Réduire la mobilité de 18% à 2040,
-baisse du nombre de déplacements quotidiens
-rapprochement domicile/emploi

Augmentation de 50% du taux de remplissage des voitures à 2050

Doublement de la part des déplacements effectués en transports en commun

Multiplication par 4 des déplacements effectués à vélo.

Développement des motorisations alternatives

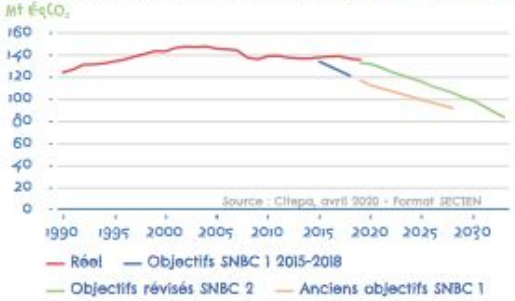
La double contrainte : la raréfaction de l'énergie abondante et bon marché

Transports

1

Situés au cœur de l'économie, les transports véhiculent des valeurs sociales et identitaires extrêmement fortes. Depuis 1990, c'est le seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté : la part des transports dans les émissions nationales totales est passée de 22,7 % à 30,6 %. Le secteur routier représente 94 % des émissions des transports — et les véhicules particuliers 51 %.

Évolution des émissions de GES du secteur des transports domestiques en France (métropole et outre-mer UE)



Les émissions des transports de surface ont été réduites de 60 % pendant le confinement. L'impact économique sur le secteur est majeur.

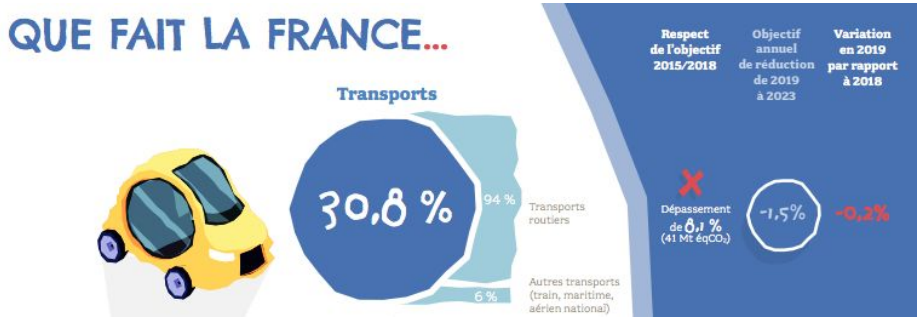
Les plans de soutien au secteur des transports doivent être abordés dans une logique de cohérence avec la stratégie nationale bas-carbone, notamment à travers la mise en place d'éco-conditionnalités. D'autres critères pourraient aussi être retenus :

- ✓ **Automobile :** introduire un critère de poids, évaluer l'impact environnemental et social des mesures de soutien à la demande.
- ✓ **Aviation :** élaborer une stratégie et une feuille de route de décarbonation contraignante pour l'ensemble du secteur. Privilégier le soutien aux salariés. Evaluer les progrès de la décarbonation des avions.
- ✓ **Transports urbains :** valoriser les transports publics. Développer les infrastructures de mobilité douce. Réaffecter l'espace routier.
- ✓ **Transport ferroviaire :** mettre en place un soutien massif pour rattraper le retard structurel, pour les voyageurs et pour le fret.

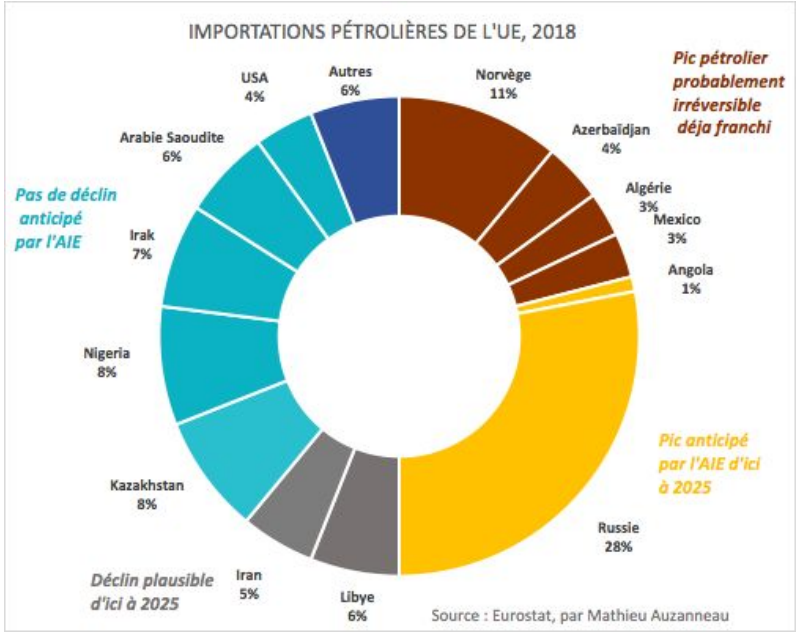
La double contrainte : la raréfaction de l'énergie abondante et bon marché

Des territoires énergivores, dont les transports et l'approvisionnement reposent sur une grande importation de pétrole...

90% des énergies du secteur des déplacements reposent sur les importations de pétrole.



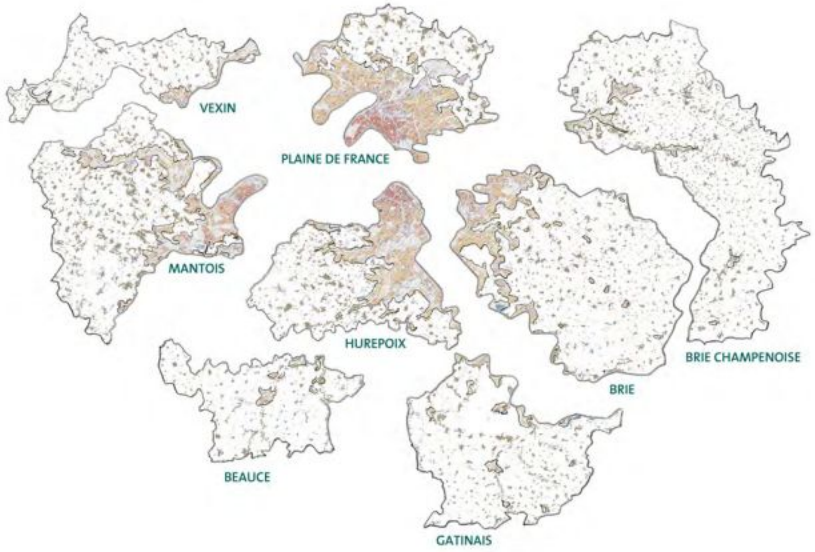
… dont le pic de production mondiale se rapproche.



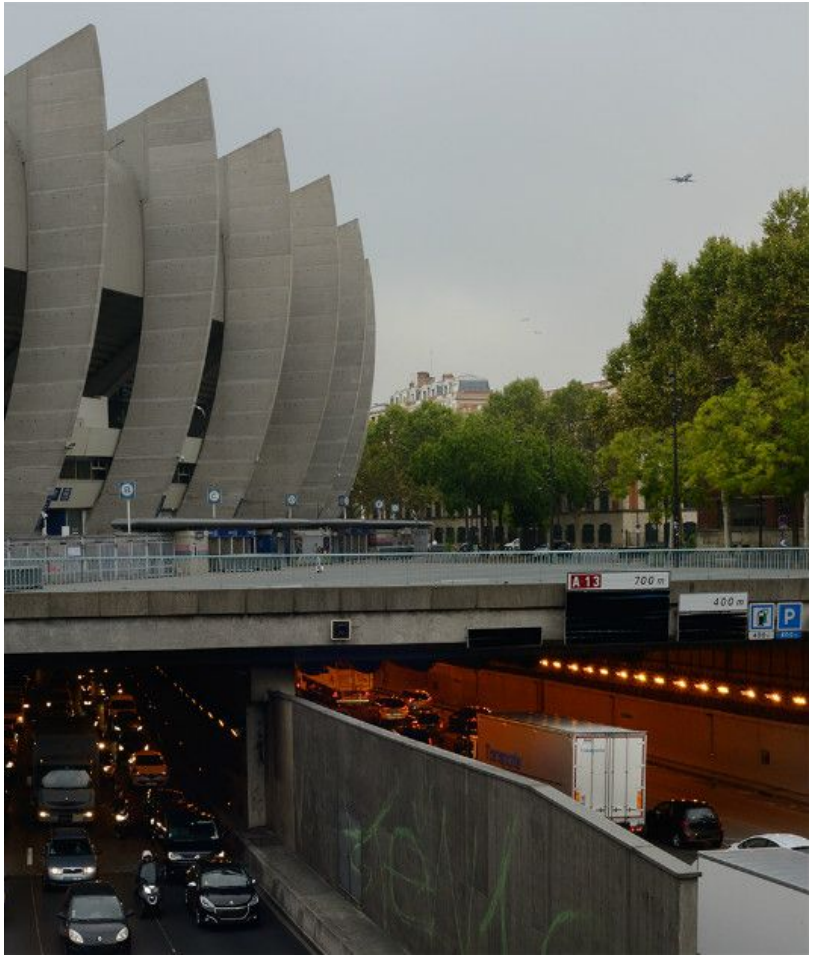
Virage mobilitaire, transformation territoriale

La mobilité dans le scénario Paris biorégion 2050 (Institut Momentum - Forum Vies mobiles)

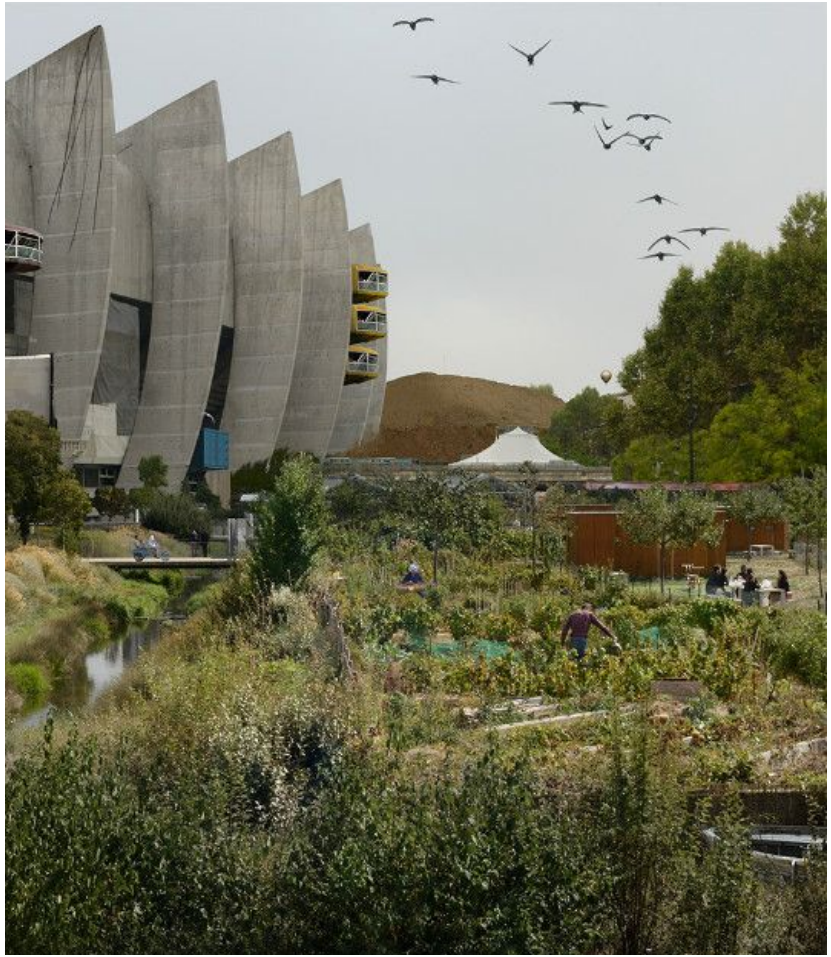
- Disparition progressive de la voiture (renchérissement du prix des carburants, réaction des populations face aux risques pour la santé de la congestion et de la pollution).
- Réduction de la demande en mobilité pour l'autosuffisance énergétique de la région
- Réorganisation territoriale et recherche de proximité
- Maillage de chemins, sentiers piétons et vélo-routes
- Tramways et trains (moins rapides, et mixtes passagers-marchandises) pour garantir les échanges et la solidarité entre les régions
- Meilleur partage et apaisement de l'espace public



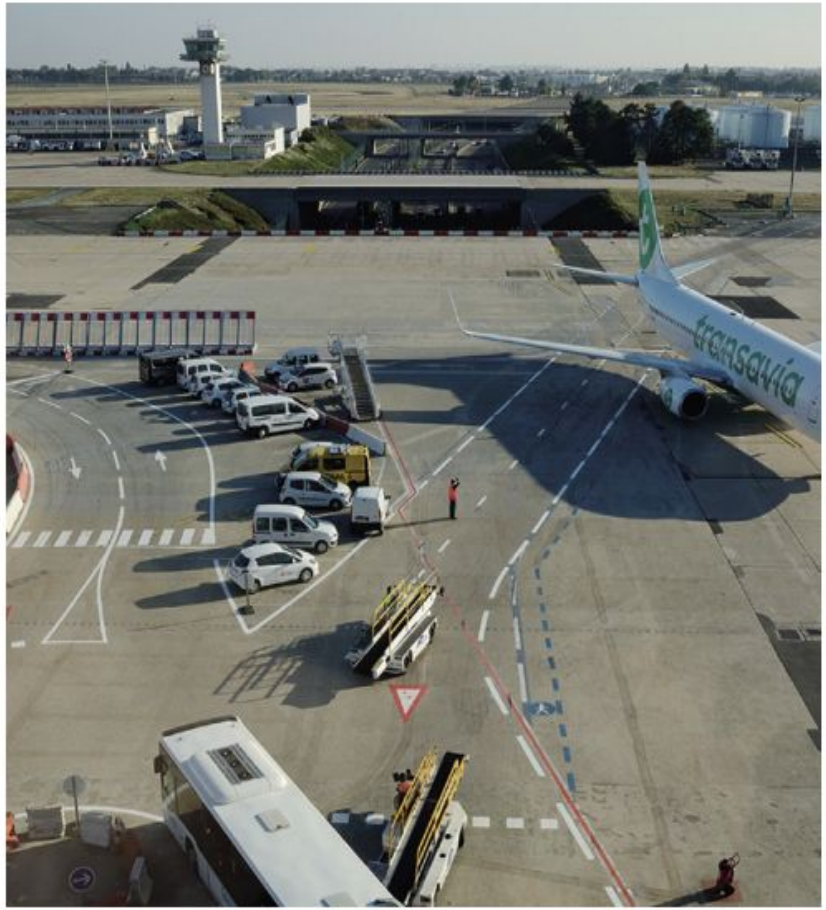
LES HUIT BIOREGIONS FRANCILIENNES EN 2050
Creative Commons, Fair, Momentum.



Porte de Saint-Cloud, région Île-de-France, 2016



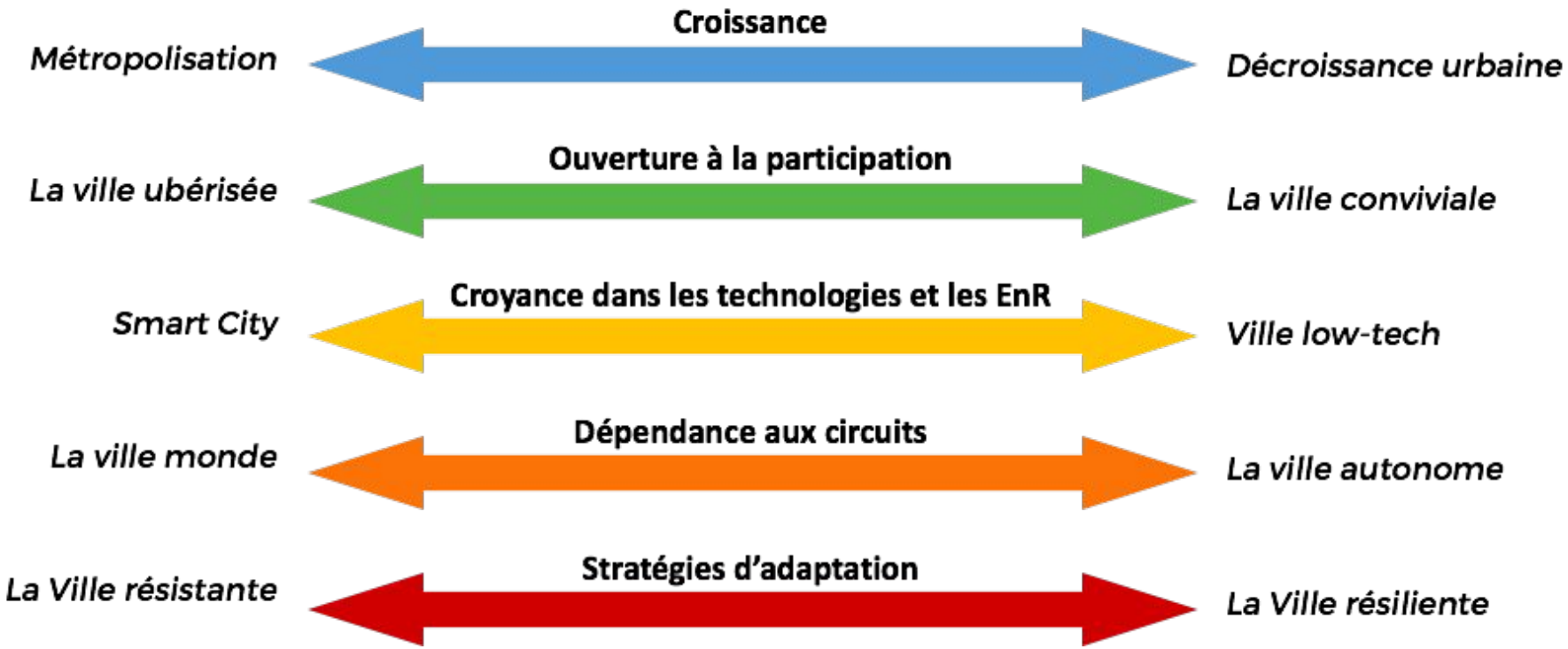
Jardins partagés de la Porte de Saint-Cloud, biorégion de Paris-Mantois, 2050



Aéroport d'Orly, région Île-de-France, 2016

Bocage de Gonesse, biorégion de la Plaine de France, 2050.

Des politiques de mobilité à redéfinir au prisme de la prospective



Des contraintes intrinsèques à Rennes

Paysage de grues dans le quartier de Beauregard à Rennes.
© Florian Le Villain

Des menaces...

Rennes Métropole

Et pourtant, le volume de véhicules en circulation continue à augmenter, en lien avec l'augmentation démographique
Le risque : une thrombose du système routier

Dans de nombreuses rues de la capitale bretonne, la voiture occupe une place largement majoritaire laissant peu de chances aux autres usages de se développer.
© Ouest-France

Saturation du trafic motorisé sur la rocade rennaise
© Ouest-France

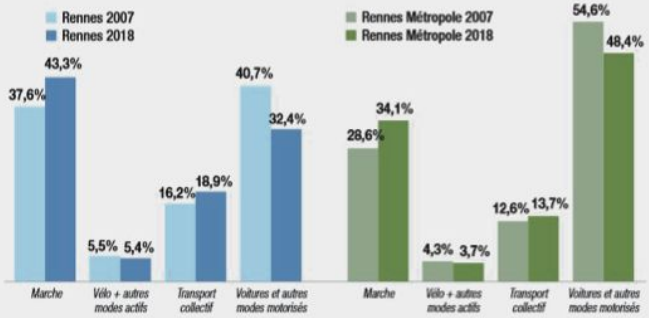
Marrec + Le Villain
Consultants en mobilités actives

...mais aussi des opportunités

Rennes Métropole

De plus en plus de ménages démotorisés
La voiture perd du terrain au profit de la marche et des transports en commun
Le potentiel du vélo s'accroît mais reste un mode très secondaire

Évolution des parts modales des déplacements des habitants de Rennes Métropole



Que ce soit sur Rennes ou Rennes métropole, **en 10 ans, la pratique de la marche a augmenté de façon significative au détriment des modes motorisés. La part de ces derniers est passée de 55 % en 2007 à 48 % en 2018.**

...mais aussi des opportunités

Rennes Métropole

De plus en plus de ménages démotorisés
La voiture perd du terrain au profit de la marche et des transports en commun
Le potentiel du vélo s'accroît mais reste un mode très secondaire

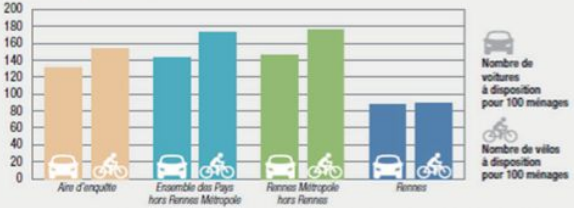
Équipement des ménages, en voiture, en vélo

NOMBRE DE VOITURES À DISPOSITION POUR 100 MÉNAGES

2007	2018
94 SUR RENNES	88 SUR RENNES
160 SUR RENNES MÉTROPOLE HORS RENNES	146 SUR RENNES MÉTROPOLE HORS RENNES
120 SUR RENNES MÉTROPOLE	114 SUR RENNES MÉTROPOLE

Quel que soit le territoire de résidence, **les ménages disposent de moins de voitures qu'en 2007.**

EQUIPEMENT DES MÉNAGES EN VOITURE ET VÉLO



Les ménages rennais sont moins équipés en voiture et vélo que les ménages résidant dans les Pays hors Rennes Métropole.
Le Pays de Rennes est le territoire le plus équipé en voitures avec 1,6 voitures par ménage.

14 % des ménages de l'aire d'enquête ne disposent d'aucune voiture, soit 70 000 ménages.

30 % des ménages rennais ne disposent d'aucune voiture en 2018. Ils étaient 22 % en 2007.

Un taux d'équipements en voiture en nette diminution.
© Enquête ménages déplacements de Rennes Métropole et de l'Ille-et-Vilaine (2018)

Comment continuer à faire de Rennes une ville vivable ?

16h18
Enseignant tué : l'assaillant aurait contac

Le Télégramme

Rechercher

Accueil Actualités Bretagne Chez vous Économie Sports Loisirs Services Coronavirus

Publié le 26 mai 2020 à 13h46

Rennes : ce plan radical qui ve
tionner l'usage du vélo... et de

À Rennes, des couloirs à vélo provisoires ont été installés durant le confinement entre mars et avril 2020. (Le Mensuel de Rennes/Vincent Michel)

Podcasts Saint-Brieuc Météo

ouest france

Le Journal Newsletters Suivez-nous

Actualité Premium Régions Départements Communes Sport Loisirs Annonces Vidéos RDV sur LaPlace

Réservé aux abonnés

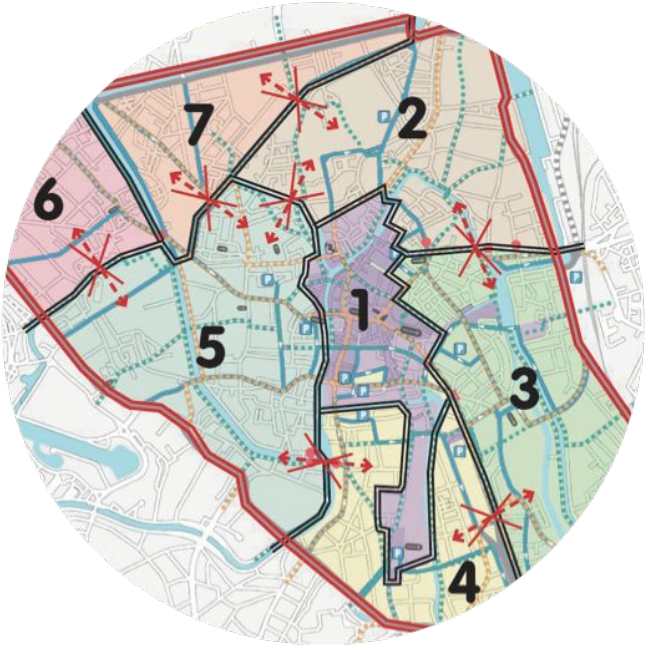
Plan de circulation. Et si Rennes s'inspirait de la ville de Gand et de ses 30 % de trajets vélo ?

Le nouveau plan de circulation transitoire de Rennes entre en service ce mardi 2 juin 2020, en accélérant le déploiement de rues piétonnes et cyclables dans le centre-ville. Certains voient déjà plus loin.

Dès mardi 2 juin 2020, le quai Dujardin ferme aux voitures pour devenir la première véloroute rennaise. Un test jusqu'au 30 juin. | OUEST-FRANCE

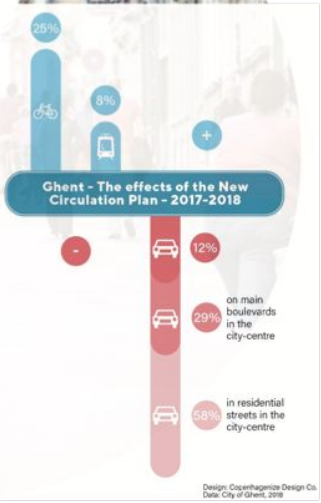
Notre point de départ :

L'exemple de la ville de Gand en Belgique



Le plan "sustainable urban mobility plan" (SUMP) de Gand, instauré en 2017, divise la ville flamande en sept secteurs distincts et étanches pour les automobilistes, mais pas pour les piétons et les cyclistes.

Cyclistes et piétons investissent la chaussée récemment interdite au transit motorisé, dans une rue de Gand vidée de sa circulation automobile.
© Stad Gent – Patrick Henry



Les plans de circulation : un outil à remettre au goût du jour

RENNES-Ville et Comp. 15 SEPTEMBRE 1960

Que devient le projet de couverture de la Vilaine?

Sa réalisation apporterait-elle une solution au problème de la circulation et du stationnement à Rennes?

25 mètres

Projet de M. Pierre Duthel, architecte D.P.L.G. : principe de construction de l'autoroute sur la Vilaine. Vue axonométrique.

Une ville neuve !

Les avantages du projet

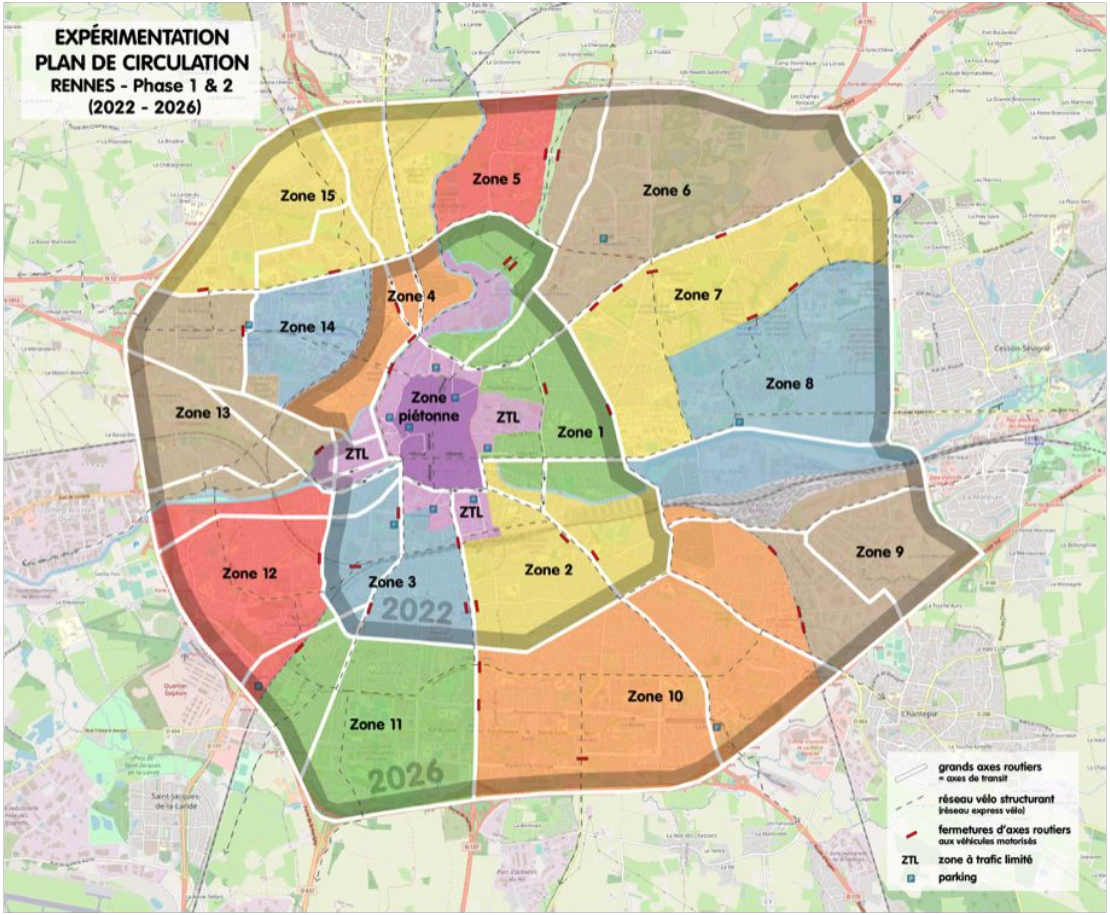
Les objections

Une autoroute sur la Vilaine ?

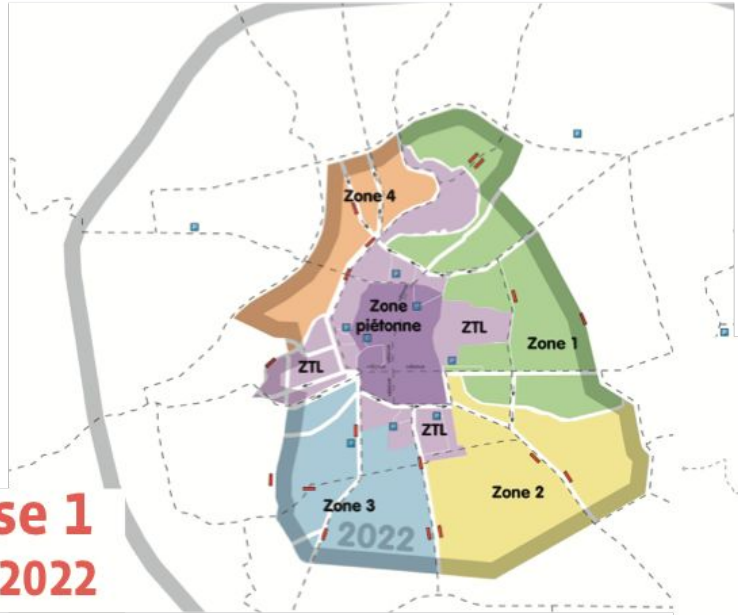
Un architecte parisien édite une plaquette avec plans et projet financier précis

Article du journal Ouest-France du 15 septembre 1960 présentant le projet d'un architecte parisien de couverture de la Vilaine pour l'aménagement d'une voie rapide urbaine pour les voitures.

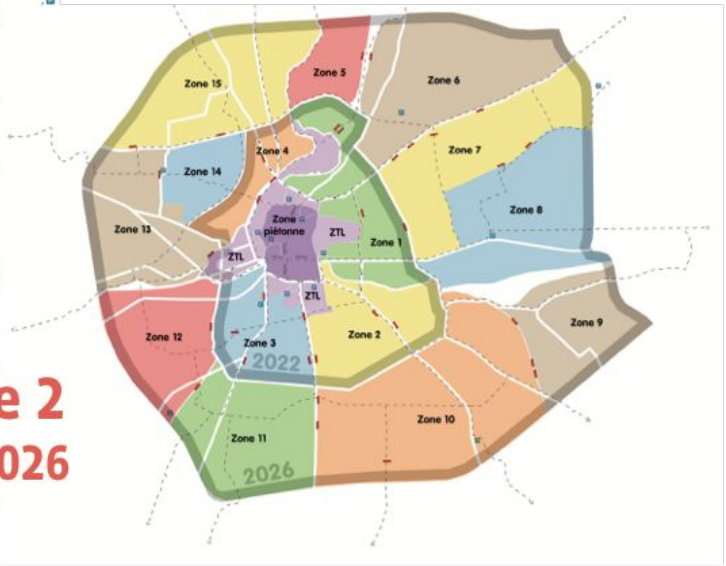
© Forum pss-archi/Rennes (https://www.pss-archi.eu)


EXPÉRIMENTATION
PLAN DE CIRCULATION
RENNES - Phase 1 & 2
(2022 - 2026)
Zone 15
Zone 5
Zone 6
Zone 4
Zone 7
Zone 14
Zone 8
Zone 13
Zone piétonne
ZTL
Zone 1
ZTL
ZTL
Zone 9
Zone 12
Zone 3
Zone 2
2022
Zone 10
Zone 11
2026
grands axes routiers
= axes de transit
réseau vélo structurant
(réseau express vélo)
fermetures d'axes routiers
aux véhicules motorisés
ZTL zone à trafic limité
parking

Deux grandes étapes dans la mise en place



phase 1
2020-2022



phase 2
2022-2026

Pourquoi faire un plan de circulation rennais à la gantoise ?

Les bénéfices d'un tel plan :

> évaporation de dizaines de milliers de véhicules au profit des autres modes de déplacement, plus sobres, et une diminution des embouteillages

> amélioration de la sécurité et du confort des déplacements à pied et à vélo

> généralisation des rues adaptées au quotidien des enfants et des personnes âgées

> diversification des usages de l'espace public au profit de la vie locale : végétalisation, jeux pour enfants, terrasses etc.

> moins de trafic, c'est moins de nuisances et une meilleure santé pour tous

> moins de trafic, c'est moins d'émissions de gaz à effet de serre

État actuel

Rue de l'Horloge

Phase 1 (2020>22)

Vélorue dans la rue de l'Horloge

État actuel

Carrefour du Pont de Nantes

Phase 1 (2020>22)

Réaménagement du carrefour de Pont de Nantes

État actuel

Rue Anatole France

Phase 1 (2020>22)

Création d'une vélorue en parallèle de la mise en place d'un plan de circulation

État actuel

Rond-point entre la rue A. France et Ducoudray

Phase 1 (2020›22)

Création d'une place vivante et végétalisée traversée par une piste cyclable

État actuel

Rue de la Pompe

Phase 1 (2020>22)

Réaménagement de la rue de la Pompe avec dispositif de « perméabilité filtrée »

La ZI Ouest : un héritage de l’urbanisme de la 2nde moitié du XXe siècle

Une zone pauvre en aménagements cyclables

Quelques aménagements cyclables peu efficaces et sûrs

Quelques aménagements cyclables peu efficaces et sûrs

Quelques aménagements cyclables peu efficaces et sûrs

Quelques aménagements cyclables peu efficaces et sûrs

Quelques aménagements cyclables peu efficaces et sûrs

Un axe Rennes-Le Rheu problématique au niveau de la RN24, hors Z.I.

Un axe Rennes-Le Rheu problématique au niveau de la RN24, hors Z.I.

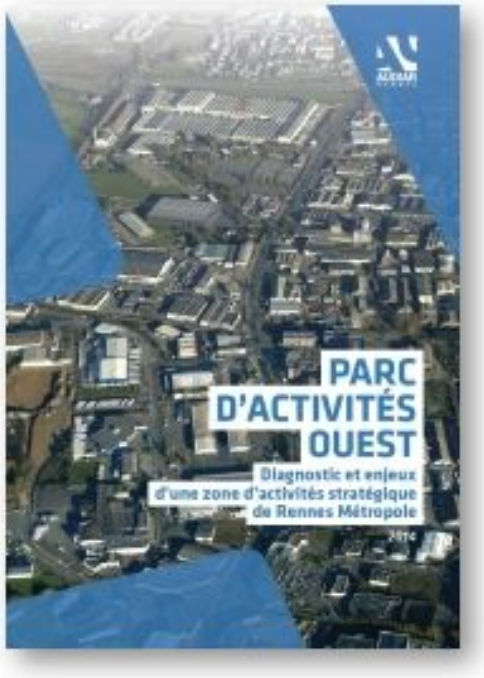
Un sévère diagnostic de l’espace public dans la Z.I. (AUDIAR, 2014, p.11)

- “La ZI Ouest présente les caractéristiques des anciennes zones d’activités dont l’ évolution progressive, par processus d’accumulation / superposition, a entrainé une certaine obsolescence du territoire. Ainsi, le tissu urbain porte les traces de l’histoire industrielle du site avec la permanence de grandes emprises foncières enclavées, le tracé reliquaire des anciennes voies ferrées logistiques et un maillage inachevé rattrapé par le tissu hétérogène des activités de commerces de gros et artisanat”

- “L’espace public se réduit à de l’espace fonctionnel sans aucune centralité ou espace de référence ne fait office de repère pour les usagers”.

- “Le traitement sommaire et homogène des voiries confère à l’espace public un aspect très routier, banal et peu contextualisé. Les déplacements actifs sont malaisés du fait du manque de lisibilité, de sécurité, de confort et de continuité des itinéraires”

>> Héritage problématique de l’aménagement en zonage pour une entrée de ville, peu favorable à la multimodalité, incompatible avec un plan de circulation ambitieux



Etat des lieux de la place du vélo dans la Z.I.

- De forts volumes de véhicules, dissuasifs pour les modes actifs
- Une zone à 50 km/h, aucun dispositif de modération de la circulation
- L’itinéraire longeant le RN est très désagréable, la traversée de la RN dans la direction du Rheu à Rennes inconfortable (absence de passage dénivelé). Des bandes et pistes globalement mal entretenues, vieillissantes dans la zone. Le tronçon le long de la Vilaine entre l’arrière du Roazhon Park et la Z.I amélioré mais qui reste en stabilisé
- Les bandes de la route ont été supprimées entre le passage sous la rocade et les pistes entre la Z.I. et la bretelle en direction des Landes d’Apigné : l’accessibilité par des aménagements cyclables a disparu
- Des aménagements parcellaires, peu sécurisés, efficaces et lisibles, y compris dans les rues autour de l’axe. Les trottoirs sont souvent très dégradés, les passages piétons effacés.

Etat des lieux des itinéraires intercommunaux

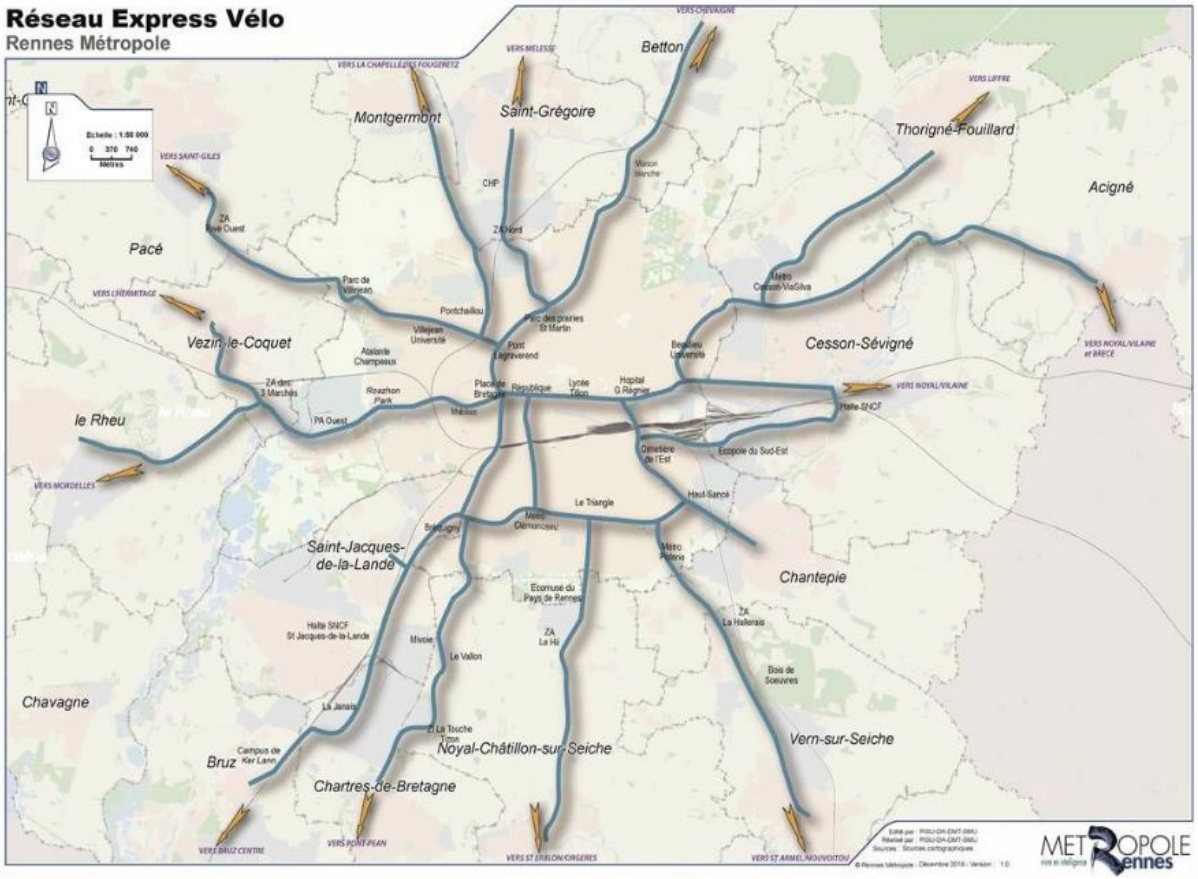
- Rappel : la dessert La desserte à vélo de L’itinéraire vers Le Rheu pose problème car la piste le long de la RN24 est bien séparée mais elle longe de près cette route à grande circulation. L’itinéraire pourrait être beaucoup plus agréable en suivant la Vilaine, et en rejoignant les Landes d’Apigné par la Planche, la Heuzardière, et la route des Hauts Ruisseaux.

- L’itinéraire vers Vezin est beaucoup plus évident en venant de l’est ou du sud et vient en continuité de la desserte de la Z.I. Il justifie aussi des aménagements cyclables qualitatifs sur la RN.

- Les liaisons marchables entre le quartier Moulin du Comte (intra-rocade) et la Z.I. sont peu nombreuses et qualitatives, l’accessibilité et le confort des piétons peut être améliorée notamment au niveau du passage sous la rocade, le long de la Vilaine rive nord (emprise manquante), vers la future halte ferroviaire, vers les futurs parkings relais et aires de covoiturage (La Piverdière ? Parkings du stade ? P+R du futur trambus ?), sur les anciens embranchements ferroviaires. Les trottoirs pourraient être élargis dans de nombreuses rues et les traversées de la RN améliorées.

>> Enjeu plus global : assurer une articulation cohérente et efficace entre desserte de l’ouest rennais / transformation de la Z.I. et réussite de ce plan de circulation à l’horizon 2026

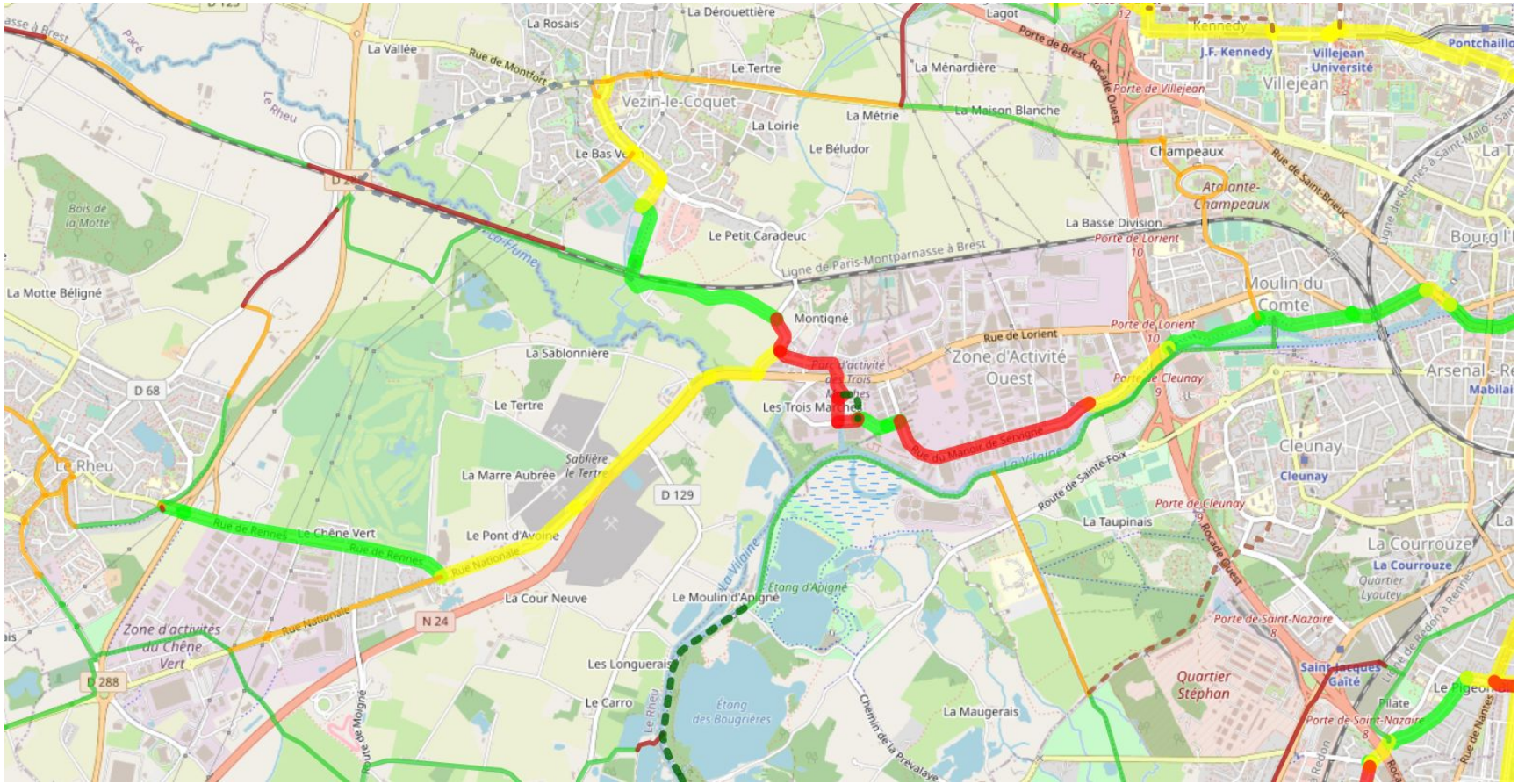
Bientôt, un réseau express vélo à Rennes Métropole



Bientôt, un réseau express vélo à Rennes Métropole

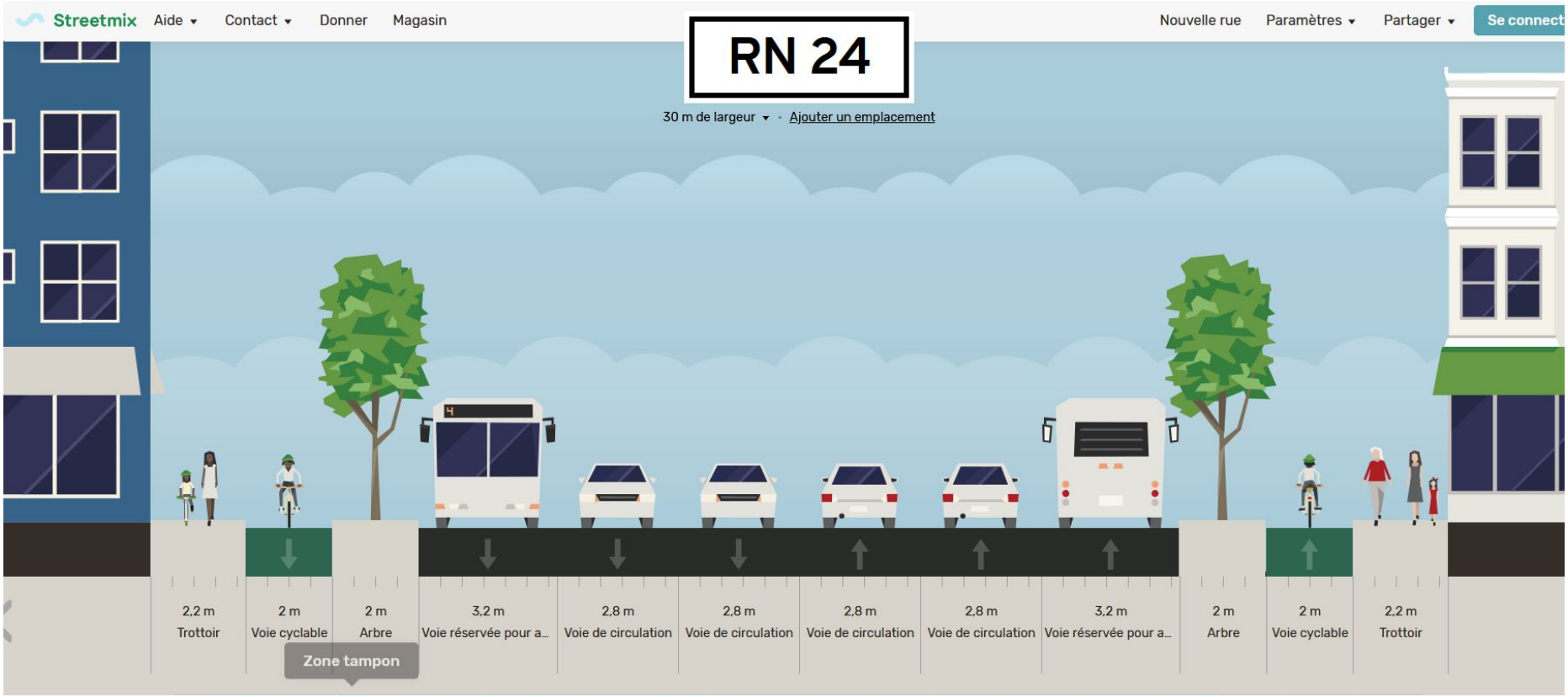
réseau express vélo à Grenoble (“Chronovélo”)

L’itinéraire du réseau express vélo envisagé vers Le Rheu et Vezin

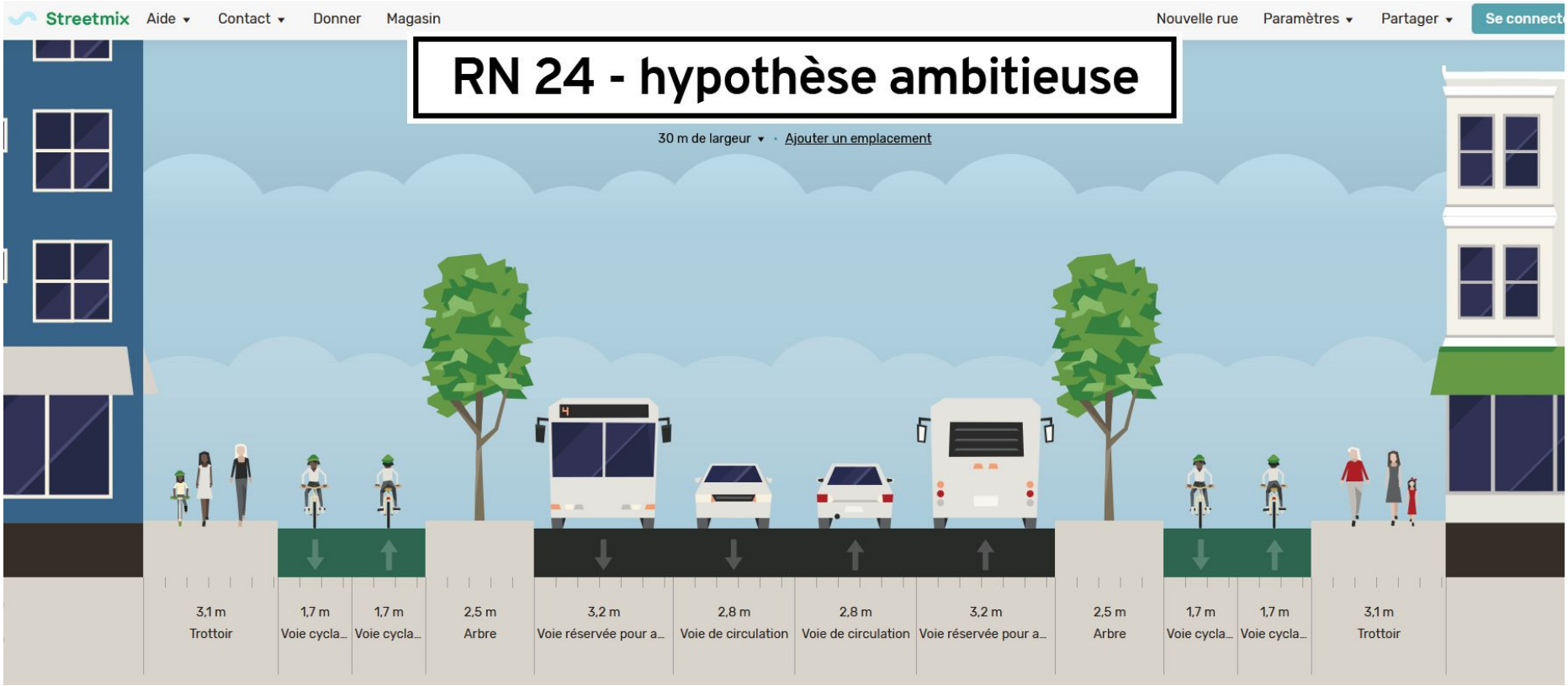


Quels scénarios pour “cyclabiliser” la RN ?

Quels scénarios pour “cyclabiliser” la RN ?



Quels scénarios pour “cyclabiliser” la RN ?



Quels scénarios pour “cyclabiliser” la RN ?

- Transformation en boulevard urbain, scénario 1 : Pistes cyclables unidirectionnelles larges et séparées par des terre-pleins dans la ZI, jusqu’à la rue du Petit Pré / rue de Montigné (liaison avec Vezin) - avec traversées facilitées pour les cyclistes, à toutes les intersections. Cette proposition est conditionnée à la disponibilité spatiale

- Transformation en boulevard urbain, scénario 2 : Pistes bidirectionnelles, sur un seul côté (plutôt en rive sud ?), avec traversées facilitées pour les cyclistes, à toutes les intersections, pour rejoindre les rues sécantes aboutissant sur l’autre rive. Deux pistes bidirectionnelles ne semblent *a priori* pas possibles étant donné la largeur disponible.

- En cas d’aménagement d’une halte à Atalante Champeaux, à l’extrémité nord de la rue Léon Berthault ou au sud de Vezin : aménagement d’une piste longeant la voie de chemin de fer entre Atalante-Champeaux, l’ancien embranchement vers l’intérieur de la Z.I. et l’emplacement de la nouvelle halte

- Quels que soient les objectifs retenus, aménager des voies en site propre pour assurer l’accessibilité à la zone et éviter aux cyclistes le passage par des rues hostiles et circulées par des camions est nécessaire
  Exemples :
  1/ Aménager des pistes sur les voiries suffisamment larges, avec différence de niveau / trottoir / à la chaussée
  2/ Réaménager les bords de la Vilaine pour des aménagements plus qualitatifs et attractifs
  3/ Profiter de l’ancienne emprise ferroviaire et de ses branchements pour aménager une traversée nord-sud de la Z.I. pour permettre des cheminements aisés à pied et à vélo, et une liaison entre l’itinéraire de Vezin et celui du Rheu (grâce à une nouvelle passerelle sur la Vilaine)

Merci de votre attention

Marrec + Le Villain
Consultants en mobilités actives

CONTACTS

Sébastien Marrec / sebastien.marrec.35@gmail.com / 06 40 83 47 72
@sebbimarrec

Florian Le Villain / florian.levillain@rennes.archi.fr / 06 89 96 01 35
@flolevillain