

Liaisons cyclables intercommunales : Retour d'expérience sur le territoire de Rennes Métropole.

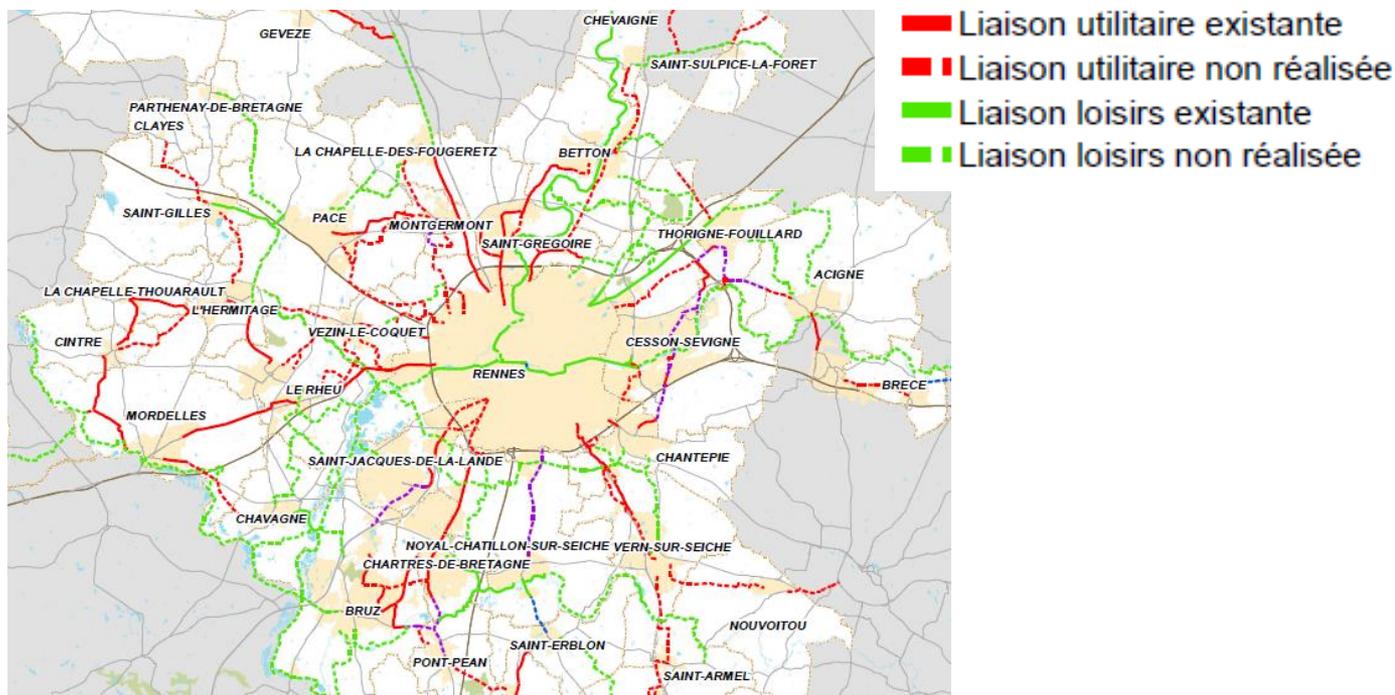
Bruded – Jeudi 24 mai 2018

Liaisons cyclables intercommunales : retour d'expérience à Rennes Métropole

2006 : 1er schéma directeur vélo métropolitain.

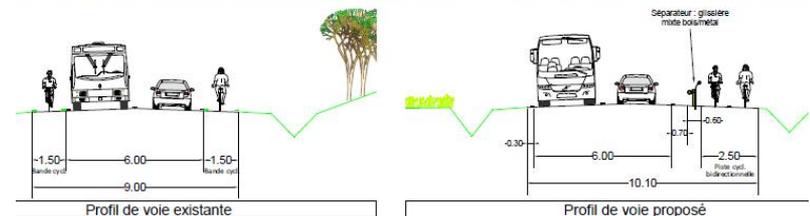
Objectif : Aménager des liaisons cyclables entre les communes ; desserte des équipements communaux/intercommunaux, des principaux pôles d'échanges multimodaux (gare, ligne express STAR) + conforter et développer les liaisons loisirs/touristiques.

En tout, 415 km de liaisons recensées (~ 70 km déjà existantes en 2006) : 206 km de liaisons utilitaires ; 209 km de liaisons loisirs.



Liaisons cyclables intercommunales : retour d'expérience à Rennes Métropole

Maîtrise d'ouvrage communal jusqu'en 2015. Cofinancement type : 50% Rennes Métropole ; 30% Contrat de territoire ; 20% commune
Réalisation préalable d'étude de pré-faisabilité par Rennes Métropole (ex : liaison Betton – St-Grégoire via la VC2)



▶ Liaisons cyclables intercommunales : retour d'expérience à Rennes Métropole

Les enseignements :

- La question du foncier : point de blocage majeur sur certains projets.
- L'importance du jalonnement et de la communication/animation en direction des publics cibles
- La prise en compte des attentes des cyclistes et l'adaptation de l'infrastructure à l'usage réel et/ou souhaité : piste cyclable, voie verte, chaussée à voie centrale banalisée, route partagée/apaisée, etc...



Liaisons cyclables intercommunales : retour d'expérience à Rennes Métropole

Pour des usages prioritairement orientés loisirs ou à vocation touristique, des infrastructures « mixtes » semblent à ce jour plus opportunes que des pistes dédiées aux vélos :

- **Voie verte**
- Chaussée à voie centrale banalisée
- Route partagée (ssi trafic motorisé faible ET apaisé)
- Cheminement mixte piéton/cycliste (ssi risque de conflit maîtrisé)

Dans tous les cas, consulter les associations d'usagers afin de prendre en compte la « spécificité » du vélo en tant que mode de déplacement à part entière (traitement des intersections, choix des revêtements, jalonnement, etc...

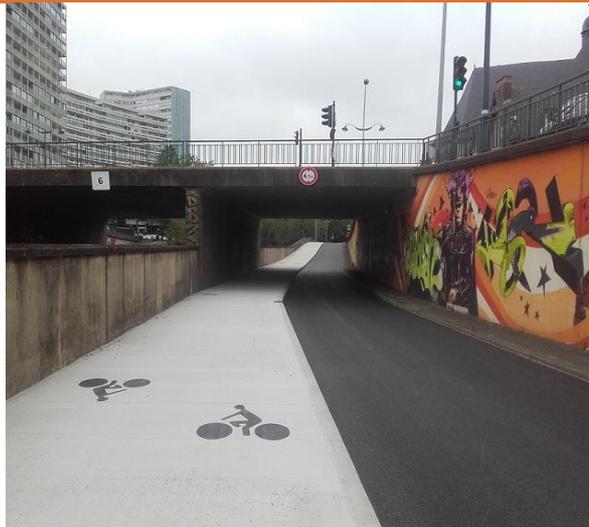
En zone urbaine comme en milieu rural, nécessité de faire preuve d'audace et de pragmatisme afin de s'affranchir de certaines contraintes géographiques et/ou réglementaires...

Liaisons cyclables intercommunales : retour d'expérience à Rennes Métropole

Depuis le 1er janvier 2015, compétence voirie métropolitaine.
Actualisation du SDV Métropolitain en lien avec les objectifs du futur PDU.

- ⇒ Affirmer la stratégie métropolitaine en faveur du vélo, en s'appuyant sur les recommandations de l'évaluation réalisée en 2016.
- ⇒ Territorialisation des actions en faveur du vélo (Réseau Express Vélo)
- ⇒ Traitement des discontinuités cyclables et des coupures urbaines, amélioration qualitative des aménagements et sécurisation des itinéraires.
- ⇒ Prise en compte de la qualité paysagère et environnementale des itinéraires, notamment pour les liaisons cyclables situées en dehors des zones agglomérées.

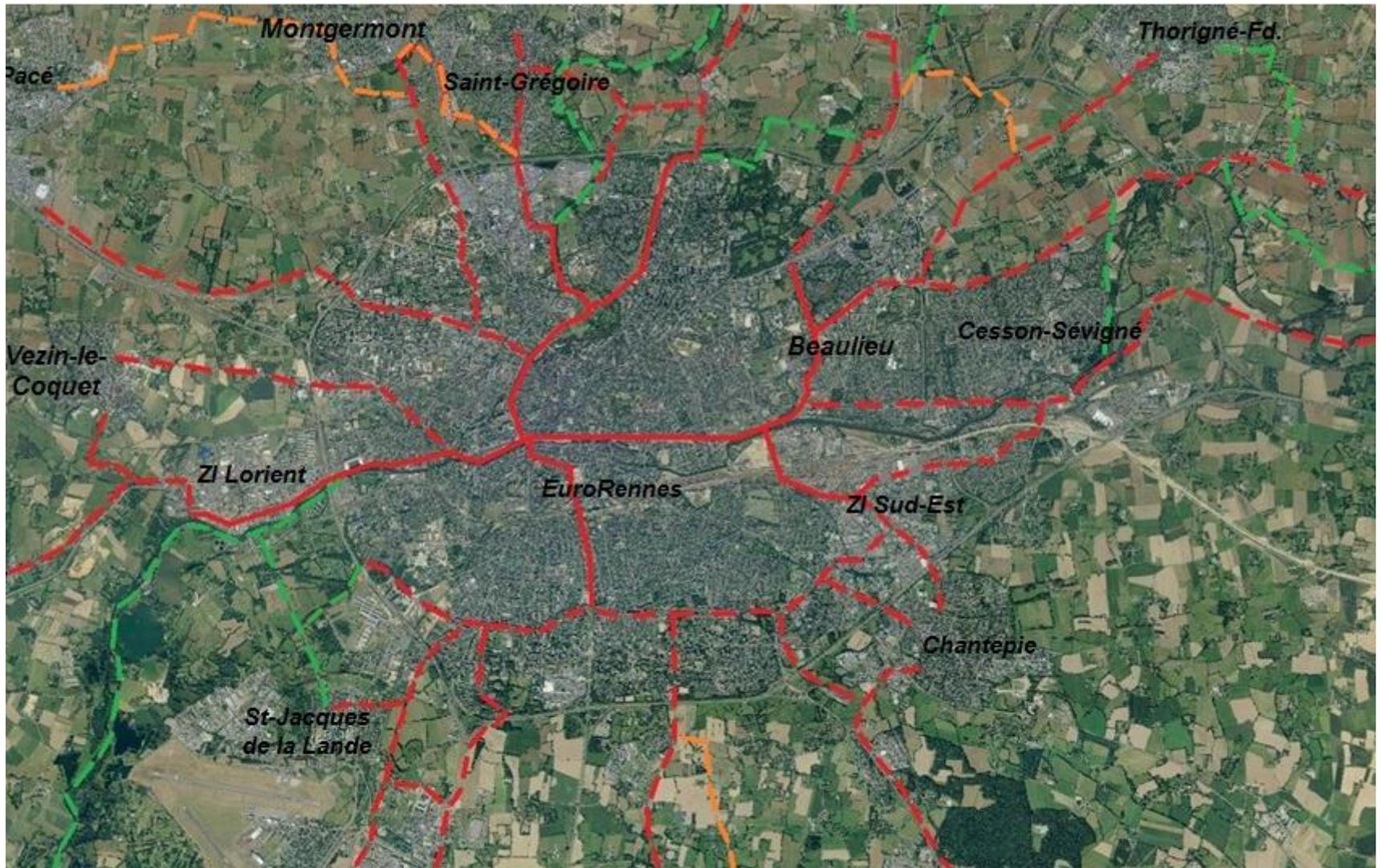
N.B : le schéma directeur vélo métropolitain n'a pas vocation à se substituer aux éventuels plans vélos communaux existants ou à venir mais bien à les compléter, notamment en dehors des zones agglomérées.



Futur Schéma Directeur Vélo Métropolitain : *Vers un réseau express vélo métropolitain...*



Vers un réseau express vélo métropolitain...



En rouge, les itinéraires du Réseau Express Vélo Métropolitain

Le vélo : des usages très variables selon les territoires et les modes de vie...

D'une manière générale, sur la métropole rennaise, la fréquence d'utilisation du vélo est très liée à la distance à parcourir.

Le vélo est utilisé pour des trajets compris **entre 1 et 10 km**.

< à 1 km, la distance est souvent jugée trop courte pour utiliser le vélo.

> à 10 km, le vélo n'est plus considéré comme pertinent (le VAE est toutefois perçu comme 1 levier bien réel pour développer les pratiques)

Pour les déplacements de proximité, nette préférence pour la marche à pieds (ou la voiture...). Compte tenu de la diversité des communes de la Métropole, la part des cyclistes est donc très variable selon le lieu de résidence et le niveau de contrainte associée à l'usage de la voiture.

Quelques exemples de liaisons intercommunales



Liaison Betton - St-Grégoire



Liaison St-Erblon – Noyal-Chatillon / Seiche



Liaisons Mordelles – Le Rheu



Liaison Pacé – St-Gilles

Quelques exemples de liaisons intercommunales



Liaison Betton Rennes via Pluvignon (non aménagée pour les cycles mais interdite à la circulation des véhicules motorisés sur certains tronçons)



Piste piéton-vélo (Bourgbarré)



Liaison St-Grégoire - Rennes