Le Réseau Express Vélo : genèse, état d'avancement, évolution des usages

Guillaume PORCHER
Service Mobilité Urbaine

Rennes, une Métropole à taille humaine

Rennes Métropole en quelques chiffres :

43 communes / 465 000 habitants / 705 km²
Rennes ~ 225 000 habitants. Capitale régionale

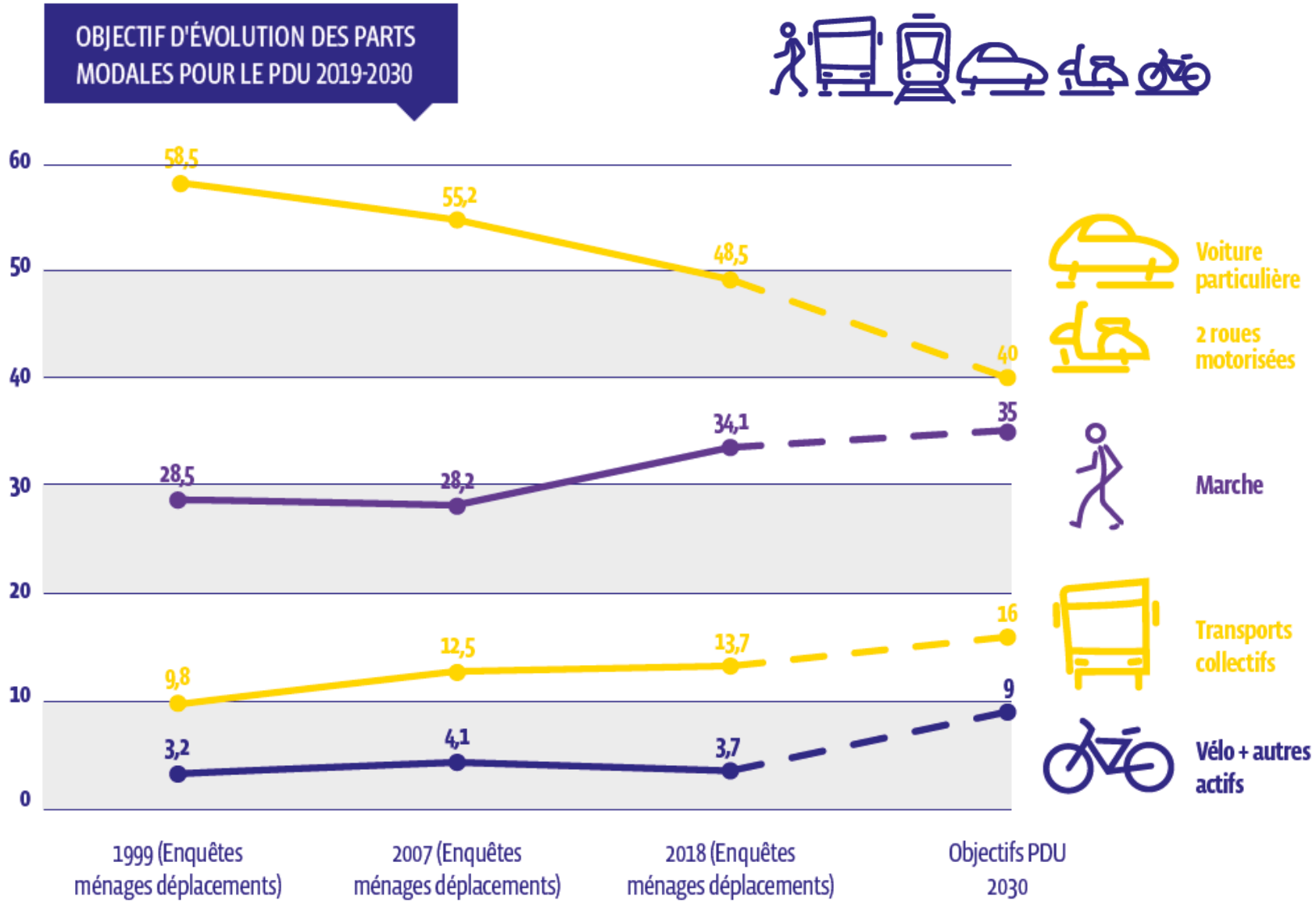
Alternance ville / campagne très marquée : les espaces agro-naturels représentent 78% du territoire

Toutes les communes sont desservies par le réseau STAR (Bus + Métro)

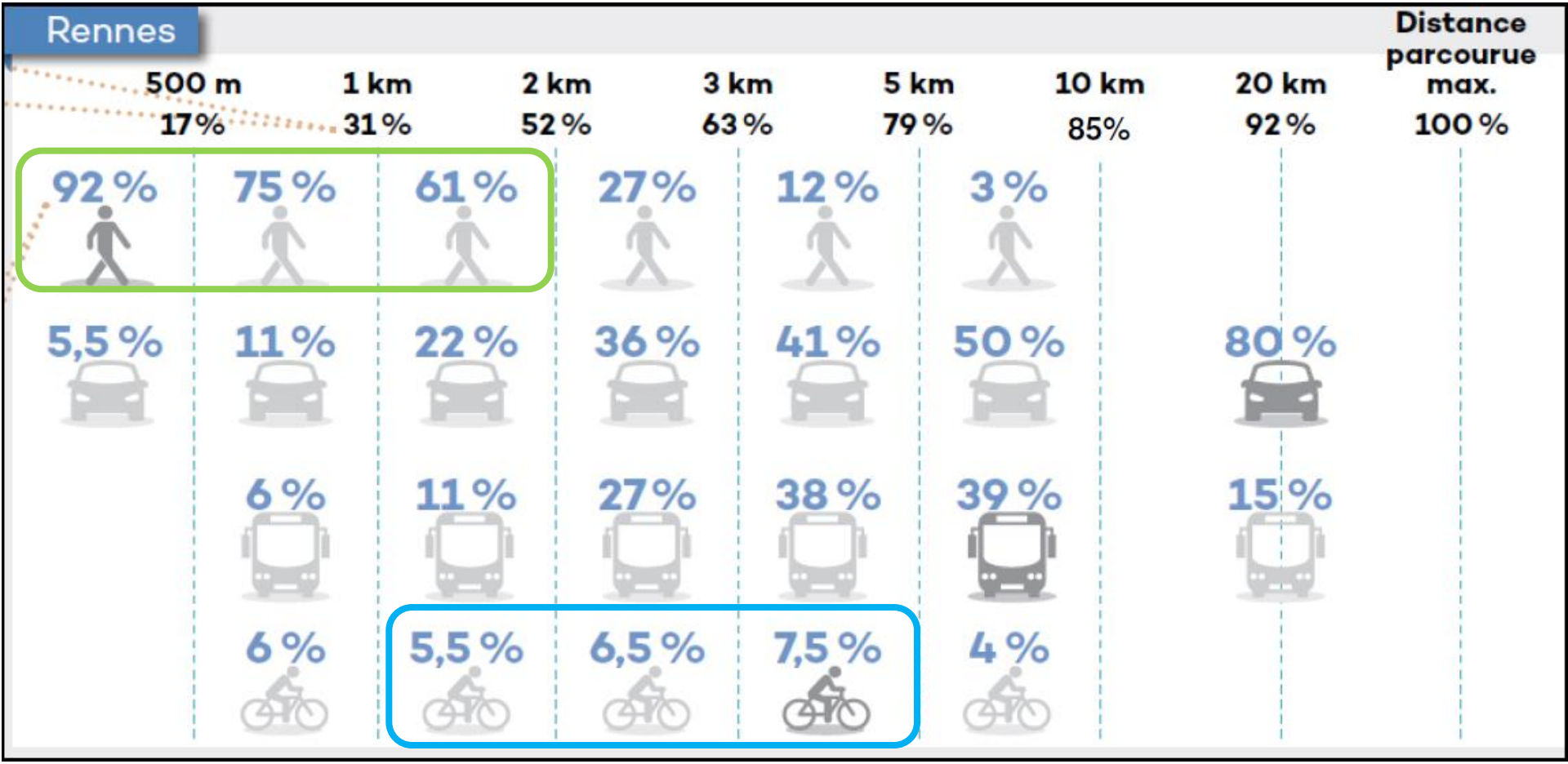
1 gare TGV (Rennes), 13 haltes TER

1 Schéma Directeur Vélo (2018) en cours mise en œuvre

Réduire l'usage de la voiture solo : un objectif prioritaire du PDU

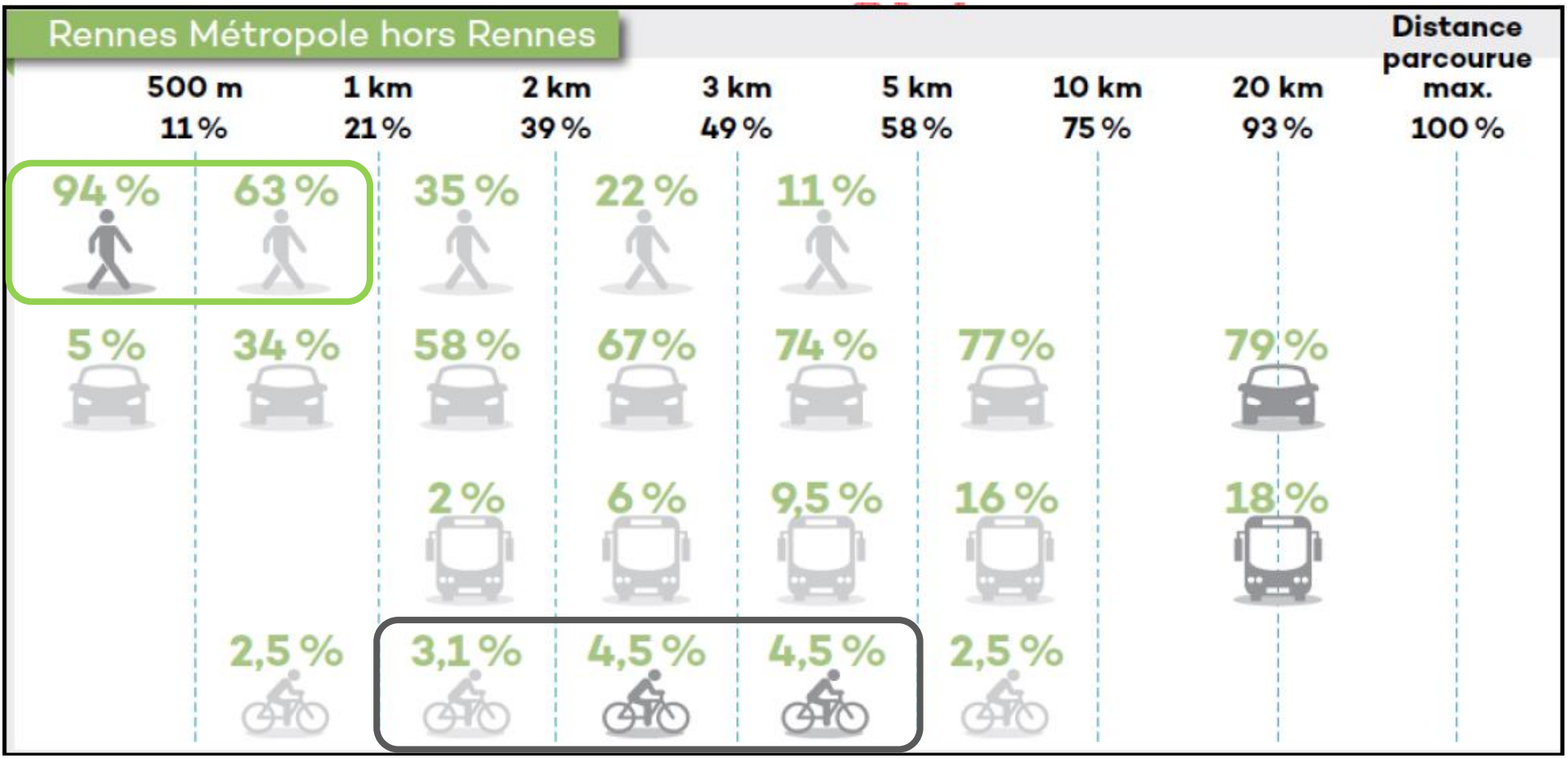


Le vélo : un mode à fort potentiel en réponse à plusieurs enjeux



Sur la ville de Rennes, le potentiel d'usage du vélo sur les déplacements compris entre 2 et 5 km reste très important.

Le vélo : un mode à fort potentiel en réponse à plusieurs enjeux



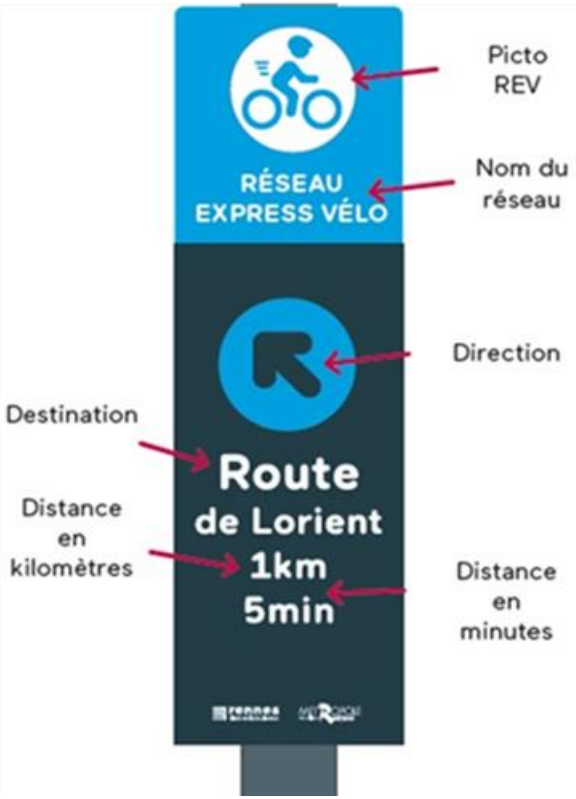
Sur le reste de la Métropole, le constat est encore plus marqué. L'usage du vélo reste << à la voiture ou à la marche, yc sur les déplacements entre 1 et 3 km.

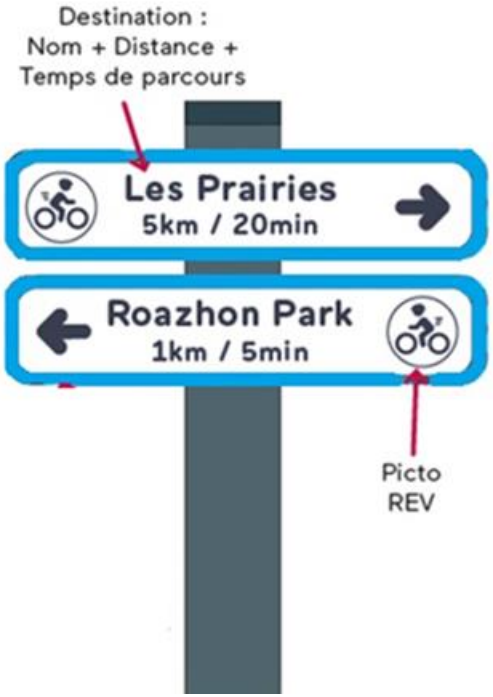
LE RESEAU EXPRESS VELO

- **14 liaisons cyclables « express » entre Rennes et les communes de la 1ère couronne**
- **105 kilomètres d'itinéraires dont 42 kilomètres intra – Rennes (maillage intra-Rennes à améliorer au grès des opportunités)**
- **Un réseau majoritairement constitué de pistes cyclables en site propre, notamment pour les tronçons situés hors agglomération**
- **1 signalétique spécifique (identité visuelle du réseau)**
- **https://www.youtube.com/watch?v=9ggw3Alm-mw**

LE REV : ARMATURE (URBAINE) DU SDV METROPOLITAIN

Linéaire REV total ~ 100 km (horizon 2025) ; Linéaire SDV dont REV ~ 500 km





Marquage au sol

(logo vélo + double chevron bleu)

Signalétique verticale dédiée au Réseau Express Vélo

OBJECTIFS ET ENJEUX

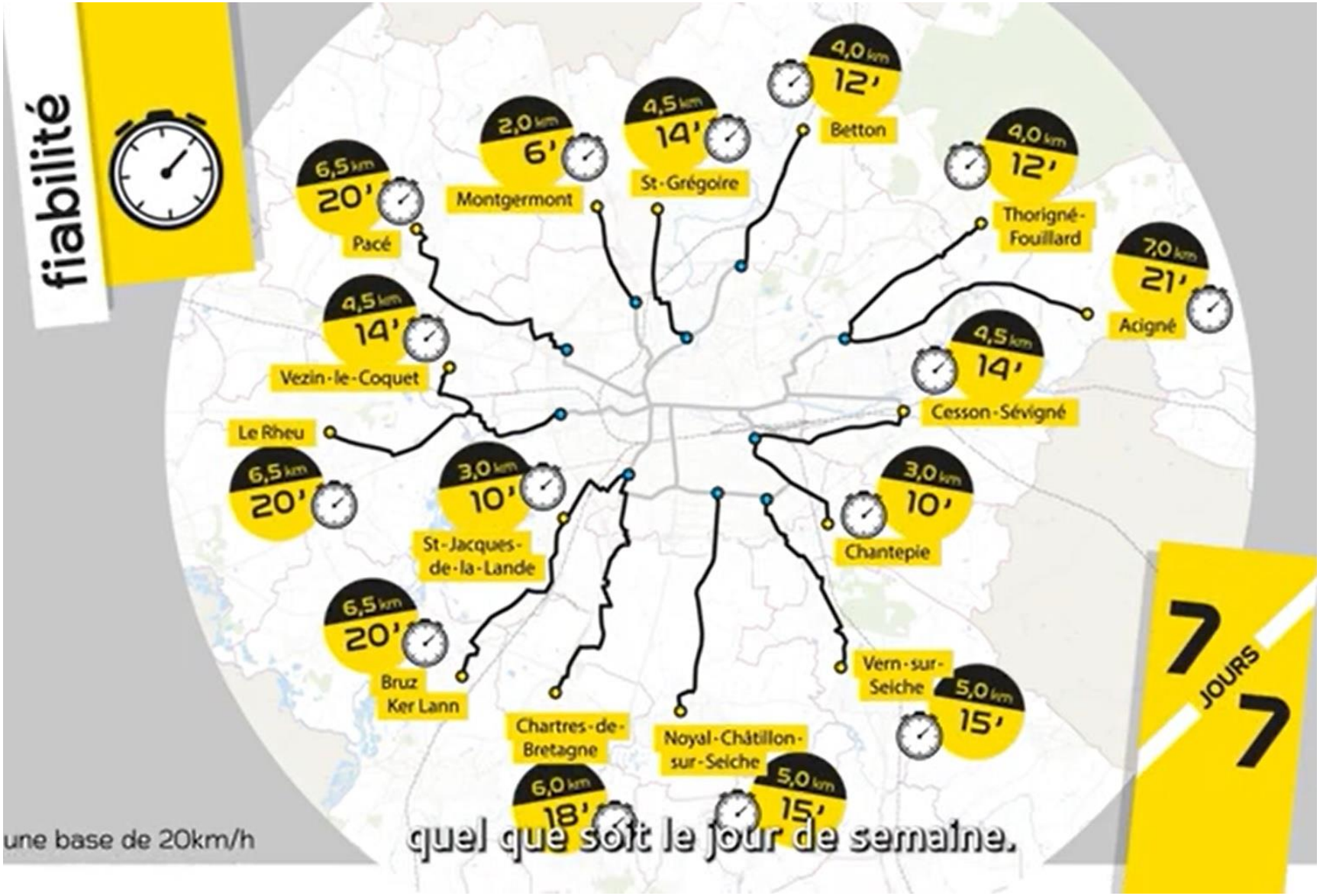
Levier d'action prioritaire du PDU, le **réseau express vélo** a pour ambition :

- De faire du vélo et plus encore du vélo à assistance électrique, une **alternative à part entière** pour réduire la congestion et le trafic motorisé sur le cœur de Métropole

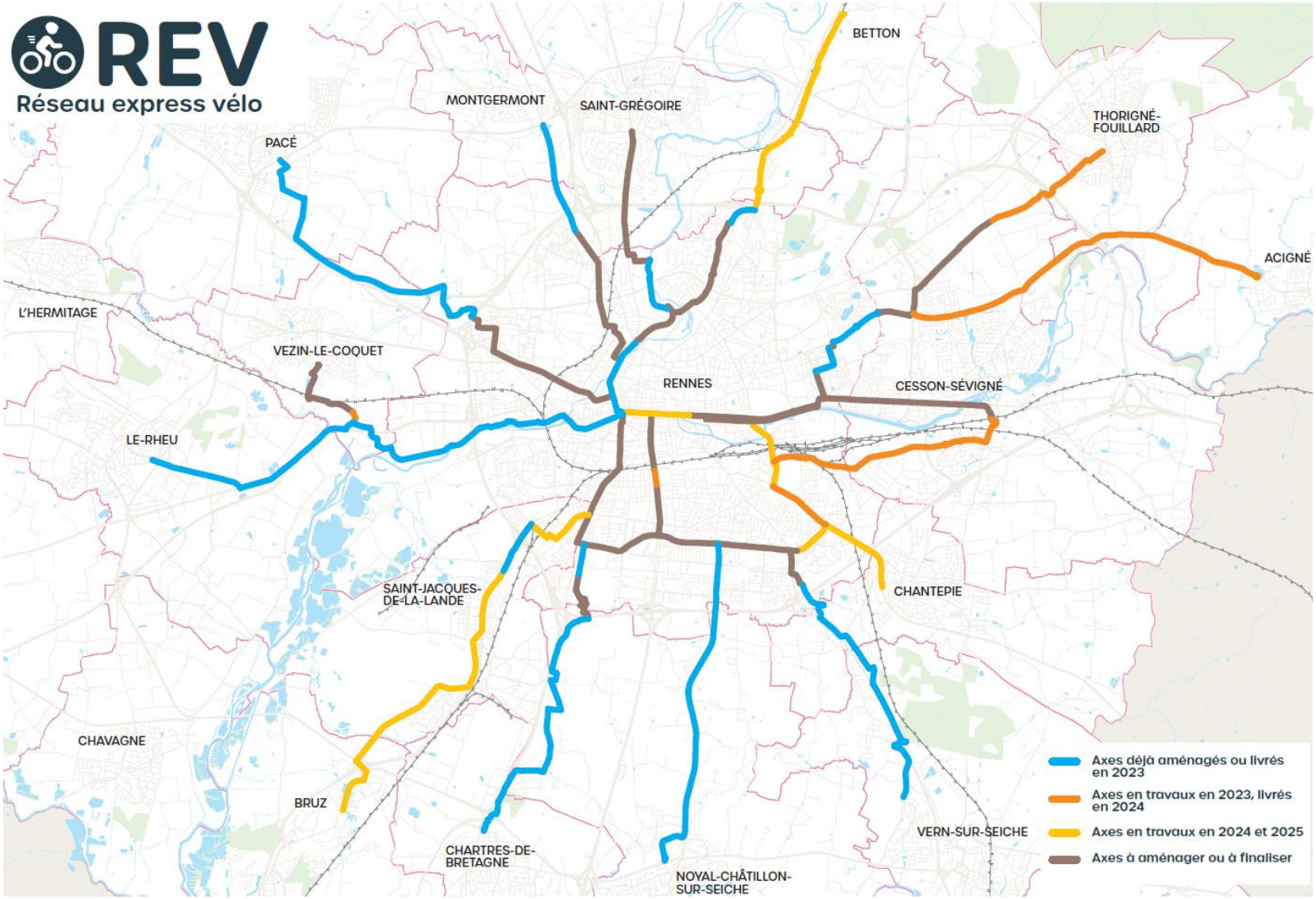
- **De renforçer la sécurité** des déplacements à vélo via des itinéraires cyclables sûrs, attractifs et continus.

- **De développer les usages et d'accompagner les mutations en cours** en améliorant et en diversifiant les services associés : stationnement sécurisé, multi-modalité, EDPM, cyclo-logistique, etc…

La promesse : la fiabilité des temps de parcours



Etat d'avancement du réseau au 31/12/2023



6 liaisons déjà en service. 6 autres en cours ou déjà programmées d'ici la fin du mandat

Faire connaitre le réseau aux nouveaux usagers

Déplacements

Et si on se mettait au vélo ?

Pourquoi de plus en plus d'habitants de la métropole, et notamment de son cœur urbain, décident de laisser leur voiture au garage et préfèrent le vélo pour leurs déplacements quotidiens ? Comment Rennes Métropole, aux côtés d'associations militant pour le développement du vélo et la sécurité des cyclistes, soutient ce mouvement vertueux qui contribue à diminuer les émissions de gaz à effet de serre ?

Cyndie Gueutier, Pierre Mathieu de Fossey, Françoise Rouxel-Le Nigen | Photos Arnaud Loubry

Les 9 et 10 mars, Rennes accueillait le congrès de la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette). L'occasion pour les participants de découvrir les nouvelles infrastructures déployées ces dernières années par Rennes Métropole pour encourager ce mode de déplacement particulièrement vertueux d'un point de vue environnemental. Aux côtés de la capitale bretonne, qui s'est de nouveau classée 3e ville de plus de 100 000 habitants « la plus cyclable de France », selon l'enquête 2021 de la FUB, Acigné, Cesson-Sévigné, Le Rheu, Saint-Grégoire et Saint-Jacques-de-la-Lande comptent aussi parmi les communes en haut du classement, considérées comme « plutôt favorables » à l'usage du vélo. S'il reste des marges de progression importantes pour rivaliser avec Strasbourg et Grenoble – les deux villes françaises les plus en avance en termes d'aménagement cyclables et de pratique de la bicyclette –, la Métropole se donne les moyens, notamment *via* la réalisation de son Réseau express vélo (REV), dont plusieurs nouveaux tronçons ont été inaugurés en mars. Explications.

Interview

« Notre objectif : multiplier par trois la part des déplacements à vélo d'ici à 2030. »

Matthieu Theurier,
vice-président de Rennes Métropole en charge de la Mobilité et des Transports

Pourquoi investir dans le développement du vélo ?
Parce qu'on a deux grands enjeux liés aux mobilités : le premier, c'est l'enjeu environnemental et climatique. En France, les déplacements représentent un tiers des émissions de gaz à effet de serre. Au niveau de la métropole, c'est 40 %. Il est donc essentiel de les décarboner.
Le second enjeu est social. Avec la hausse des prix du pétrole, utiliser une voiture de manière individuelle devient très cher. Forcément, ce sont les ménages les moins aisés qui sont le plus impactés.

D'accord, mais le vélo ne peut pas résoudre seul ce problème ?
Non, bien sûr ! Mais ce qui est certain, c'est que pour répondre à ces deux enjeux, il faut réduire la part de la voiture dans les déplacements. Pour cela, il y a deux leviers sur lesquels on investit : le développement des transports en commun (deuxième ligne de métro, redéploiement du réseau de bus, projet en cours de trambus), et le dévelop-

Suite page 16 ▶

Faire témoigner les néocyclistes, donner envie

Suzie Nzekwu
Noyal-Châtillon-sur-Seiche

« C'est génial ces nouveaux aménagements ! Avant c'était hyper dangereux, il n'y avait pas d'éclairage public pour rentrer jusqu'à Noyal. Je mets 30 mn de porte à porte entre chez moi et mon travail à Cleunay. À vélo, tout est plus rapide, surtout aux heures de pointe. Bien sûr, je privilégie également le vélo pour des raisons écologiques : prendre la voiture toute seule, je ne vois pas l'intérêt ! Et d'un point de vue santé, c'est intéressant aussi !

Une fois qu'on commence, difficile de s'en passer. Entre l'entretien de la voiture, le prix de l'essence, il n'y a pas photo. Rennes est bien pensée pour les vélos et avec les villes limitrophes, ce n'est pas si loin que ça... Il faut se lancer ! »

A la campagne, conforter la place du vélo

Desserte des ZI/ZA : vigilance dans le traitement des intersections

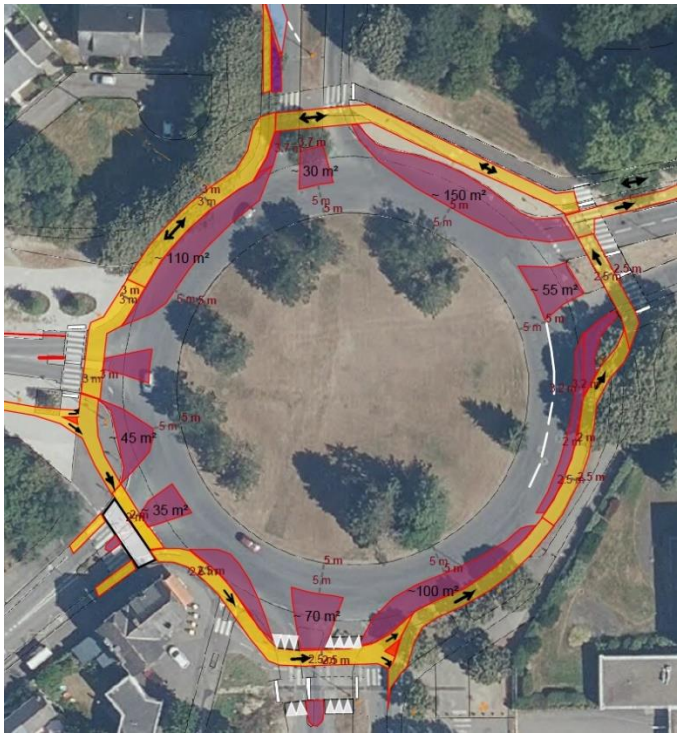
Transformation des RD existantes

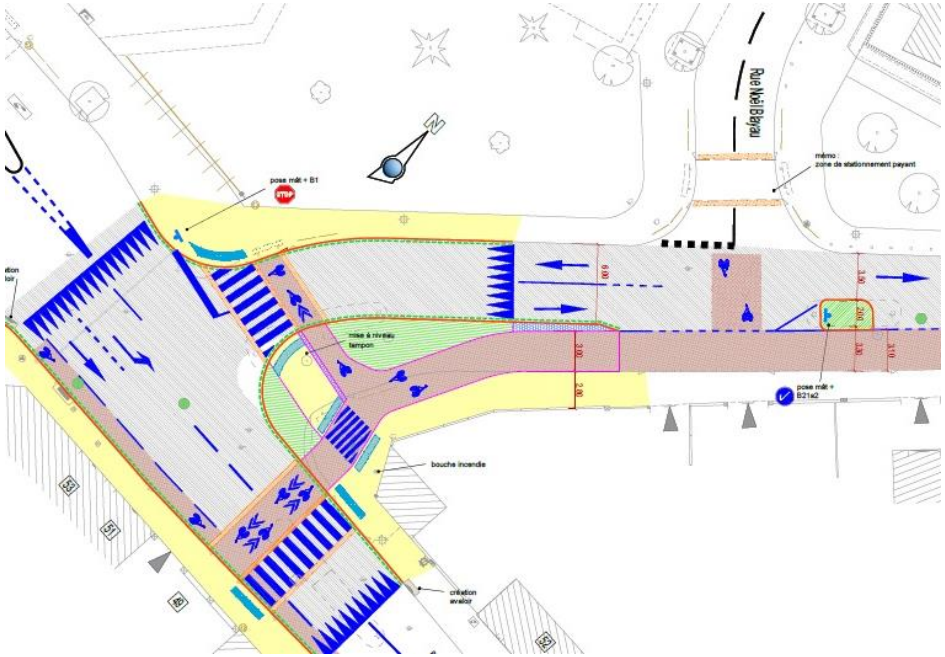
La sécurité, une attente forte des usagers (séparateur de voie, éclairage, signalisation dynamique, réduction de la vitesse des véhicules motorisés, etc…)

Limiter l'imperméabilisation des sols en faisant évoluer les pratiques

Une collaboration étroite avec Rayons d'Action (FUB)

Présentation systématique (en visio) de tous les projets d'aménagements en faveur des cycles au stade AVP aux membres de la commission aménagement de l'association Rayons d'Action (1 à 2 réunions par mois)





Des infra à adapter au contexte et au potentiel d'usage

Tableau d'aide à la décision (source : CEREMA, adaptée aux réalités du territoire de la Métropole)

VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC SUPÉRIEUR À 2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue
	2000 À 4000		Bande cyclable / trafic mixte / CVCB	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	<1500	Trafic mixte ou CVCB		
	1500 À 6000	Piste / bande cyclable ou CVCB		
	> 6000	Piste cyclable	Piste cyclable	

Réseau Express Vélo

Merci de votre attention