

# AMÉNAGEMENTS VÉLO À RENNES TROP DE POINTS NOIRS !



## Constats et propositions

**Qui dit «rayonnement international» dit comparaison internationale.** Alors que dans certaines villes en Europe, le vélo représente 15, 20 voire 30 % des modes de déplacements, à Rennes la proportion atteint... 5 %. Un retard regrettable, compte-tenu des enjeux climatiques, énergétiques ou de «mieux vivre» liés aux modes actifs de déplacement.

Malgré des itinéraires cyclables en augmentation, la politique vélo à Rennes semble davantage contrainte que volontaire. Que traduisent ces aménagements souvent mal conçus, sinon un manque de volonté politique de développer la part modale de la bicyclette ?

Dans ce dossier photo, EELV relève quelques «perles» du réseau cyclable et vous présente ses propositions pour faire de Rennes une vraie ville cyclable.



en vidéo sur :  
[eelv-rennes.ouvaton.org](http://eelv-rennes.ouvaton.org)

## UN PARTAGE DE LA RUE AU DÉTRIMENT DU VÉLO



**Saint-Hélier.** Difficulté récurrente : l'occupation des voies par des usagers motorisés. Solution : des pistes en site propre (avec séparation infranchissable entre la chaussée routière et la voie cyclable).



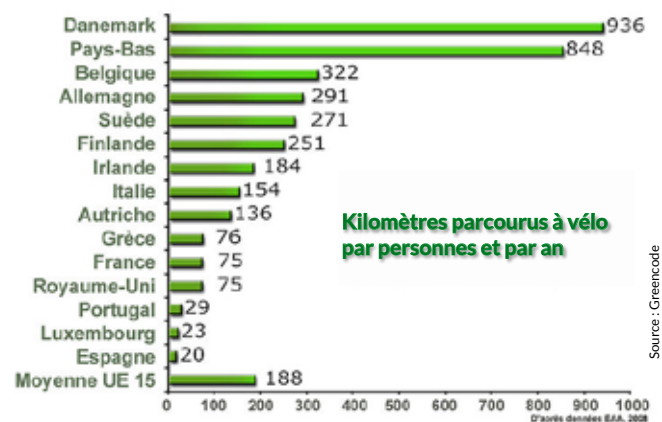
**Henri Fréville.** Bande cyclable ou arrêt de bus ? Les deux. Les cyclistes n'ont plus qu'à doubler le bus (en surveillant le flot de circulation qui les entoure) ou à rouler sur le trottoir.



**Saint-Hélier.** Une circulation vélo intercalée entre le trottoir et le stationnement aurait évité aux automobilistes de couper la bande cyclable pour se garer ou déboîter.



Visible dans le cerclage, le resserrement de la chaussée (comme ici **avenue Henri Fréville**) dégage un espace propice au stationnement double file.



Les émissions de CO<sub>2</sub> du territoire de Rennes Métropole sont évaluées à 2 millions de tonnes par an (720 000 tonnes sur le territoire de Rennes). Le trafic routier est le secteur le plus émetteur, avec 48% du total. Suivent l'habitat (27 %), les bâtiments tertiaires (16%), l'industrie (6%), l'agriculture (3%).

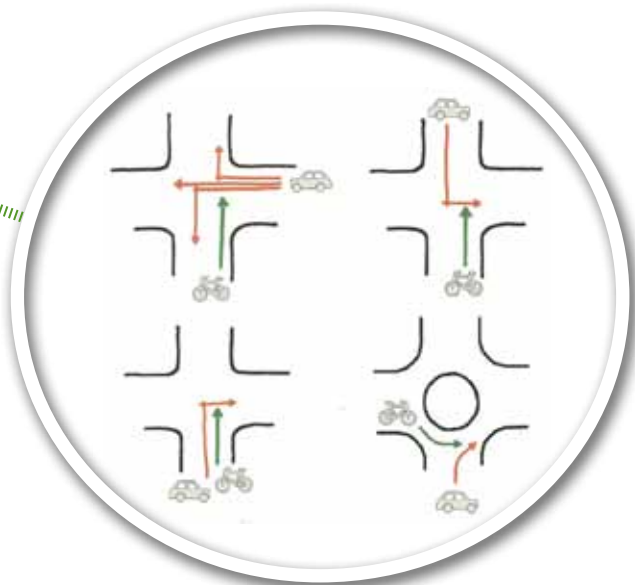
# LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES EN QUESTION

L'accident a lieu le plus souvent lorsque le cycliste circule sans changer de direction.

Exemples de situations d'accidents entre une voiture et un vélo en intersection

(source : Audiar, «Sécurité et insécurité routière»).

**Saint-Hélier.**  
Passé la ligne verte, la bande cyclable s'interrompt. Une discontinuité problématique, et qui affecte tout le réseau.



**Avenue Janvier.** Trois voitures stationnent sur la bande cyclable. Ecart obligatoire pour les cyclistes, qui se retrouvent au milieu du trafic automobile. Un problème récurrent sur ce secteur comme sur d'autres.

Alors que le vélo ne représente que 5% des modes de déplacements, 15% des victimes d'accidents de la route à Rennes sont des cyclistes.

En pratique, plus il y a de vélos et plus les cyclistes sont en sécurité. Aux Pays-Bas, par exemple, le rapport nombre de déplacements à vélo/nombre d'accidents à vélo, est bien moindre qu'en France. En Grande-Bretagne, des études ont montré que lorsque le nombre de cyclistes doublait, le risque d'accident était diminué d'un tiers.



**Saint-Hélier.** Ce type de chicane est pénalisant pour les cyclistes. Surtout lorsqu'il n'y pas de bande cyclable, comme sur cette portion de rue très fréquentée. Les choses se compliquent encore avec un enfant sur le porte bagage, avec une cariole...



**Henri Fréville.** Une circulation cyclable longeant le stationnement augmente le risque de percuter une portière. Il manque un espace intermédiaire entre ces deux zones. Une voie cyclable intercalée entre le trottoir et le stationnement ou, mieux, en site propre, aurait aussi pu être envisagée sur cette large avenue, récemment réaménagée.

# FOCUS SUR LES LIAISONS INTERURBAINES

Considérer le vélo comme un mode de déplacement à part entière, comme le propose EELV, implique notamment d'améliorer les voies cyclables métropolitaines. C'est à cette échelle que doit se penser le réseau cyclable.



## Route du meuble et route de Betton.

Les pistes cyclables séparées de la voirie s'imposent sur les axes importants où les vitesses peuvent atteindre ou dépasser 50 km/h. De simples bandes cyclables, comme ici **route du meuble**, ne constituent pas le niveau d'aménagement adapté. En médaillon : **route de Betton**, des voitures à vive allure et aucun aménagement vélo.



La pratique d'une agglomération à bicyclette est souvent contrariée par les grandes coupures qui hachent le territoire. Deux exemples opposés de traitement de ces coupures urbaines :

- ❌ **1. Liaison Rennes - Chartres de Bretagne.** L'ancien passage est coupé par un échangeur routier. Détour obligatoire pour les cyclistes. Problème : selon une étude, 50% des cyclistes choisissent le chemin le plus court.
- ✅ **2. Rennes - Vern-sur-Seiche.** Une circulation vélo directe et sûre a été prévue sur le pont qui enjambe la rocade.

Coût de revient annuel (en euros) :

**VELO**

110

**BUS** (ab. Star)

246

(jeunes)

411

(27/65 ans)

**VOITURE** (citadine)

5000

## Le meilleur du pire



### Rue Robelin.

La bande cyclable débouche sur une place de stationnement réservée.



### Bd de la tour d'Auvergne.

Bande cyclable et trottoir sont au même niveau : conflits d'usage assurés entre cyclistes et piétons.



### Place de Bretagne.

Le chantier recouvre la bande cyclable. Aucun contournement n'est prévu. Un oubli systématique.



### Rennes Métropole St-Grégoire.

Parking vélo à accrochage vertical. Pas simple...



### Place de Bretagne.

Les poubelles gênent l'accès à la bande cyclable. Une situation habituelle.



### Zone commerciale route de St-Malo - St-Grégoire.

Circuler à vélo dans une zone commerciale, un défi.

# Objectif : 20 % de déplacements «vélo» à Rennes

## Les 20 propositions prioritaires d'Europe Ecologie Les Verts

### Aménager, sécuriser, fluidifier

1. Développer un réseau cyclable global, accessible, sécurisé et confortable (déploiement de pistes cyclables en site propre, prioritairement ; bandes cyclables et espaces partagés en fonction des contraintes urbaines).
2. Recenser et traiter les «points noirs» et discontinuités du réseau cyclable.
3. Créer un garage à vélo facile d'accès au rez-de-chaussée de toute nouvelle construction (immeubles collectifs résidentiels, établissements scolaires, locaux d'entreprises...).
4. Multiplier l'offre de stationnement vélo dans les lieux publics (notamment au niveau des pôles d'échange) et les établissements privés.
5. Éviter les détours liés aux coupures urbaines et créer des franchissements spécifiques.
6. Etendre les voies vertes et véloroutes.

### Proposer un vrai code de la rue

7. Relancer la démarche code de la rue pour développer les modes doux/ actifs et apaiser la circulation des véhicules motorisés ; étendre les «zones de rencontre» et «zones 30», particulièrement devant les établissements scolaires.
8. Généraliser le tourne à droite aux feux, le stop avec priorité ainsi que les doubles-sens cyclables.
9. Proposer un jalonnement et une signalétique spécifique pour rendre le vélo visible sur la voie publique.
10. Supprimer le stationnement en épis, trop dangereux pour les cyclistes.
11. Mener des actions de prévention en direction des cyclistes (jeunes et scolaires en particulier) et des automobilistes.
12. Mettre en place des vélobus pour accompagner les enfants à l'école.

### Se doter d'une régie publique du vélo

13. Créer un service public du vélo, intégrant notamment un réseau de stations («kiosques multiservices») proposant en un même lieu : location, entretien, réparation, stationnement surveillé.
14. Etendre le système de vélo en libre service à l'ensemble des communes de l'agglomération rennaise.
15. Doubler le budget vélo municipal en passant de 3 € à 6 € par habitant et par an.

### Soutenir, faciliter, promouvoir

16. Proposer une aide conditionnelle de 400 € à l'achat d'un vélo à assistance électrique.
17. Soutenir les associations œuvrant pour la pratique du vélo ; travailler en concertation avec elles et prendre en compte leurs doléances.
18. Promouvoir les vélo-taxis.
19. Faciliter la pratique du vélo chez les étudiants grâce au prêt gratuit ou la location ; résoudre les difficultés de stationnement de leur vélo à leur domicile et sur leur lieu d'étude.
20. Mener une grande campagne annuelle de promotion de l'usage de la bicyclette ; créer des outils multisupports facilitant la pratique du vélo (site internet, applications multimédia, dépliants, panneaux d'itinéraires vélo en ville...).

### Les bons exemples : il y en a...

#### Le vélo en libre service.

EELV propose une gestion en régie et une extension du service à l'ensemble des communes de l'agglomération.



#### Bas de la rue de Nantes.

Les rollers aussi apprécient les voies séparées de la circulation automobile.



#### Axe Rennes-Cesson.

Confort et sécurité sur cette large voie interurbaine.



#### Rennes - St-Grégoire.

Piste cyclable en site propre.

Vidéos, photos, interview...  
Dossier à retrouver sur :  
[eelv-rennes.ouvaton.org](http://eelv-rennes.ouvaton.org)

