

Changer la circulation pour changer la ville

*Faire passer les enfants avant les voitures
pour faire entrer Rennes Métropole
dans le « monde d'après »*

Sébastien MARREC, chercheur en aménagement et urbanisme
AM-DVD (Ville de Paris) / ESO Rennes - UMR 6590 (Université de Rennes 2)
Florian LE VILLAIN, architecte-urbaniste, consultant politiques et urbanisme cyclable



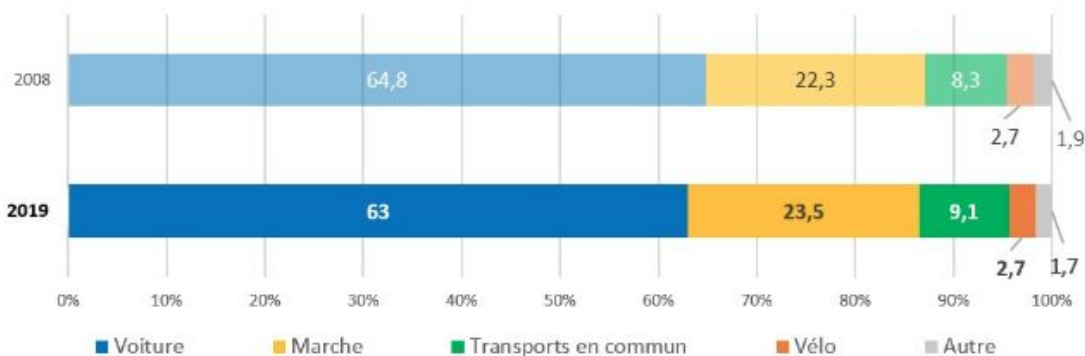
2020, des mobilités bouleversées... en synthèse

- **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**

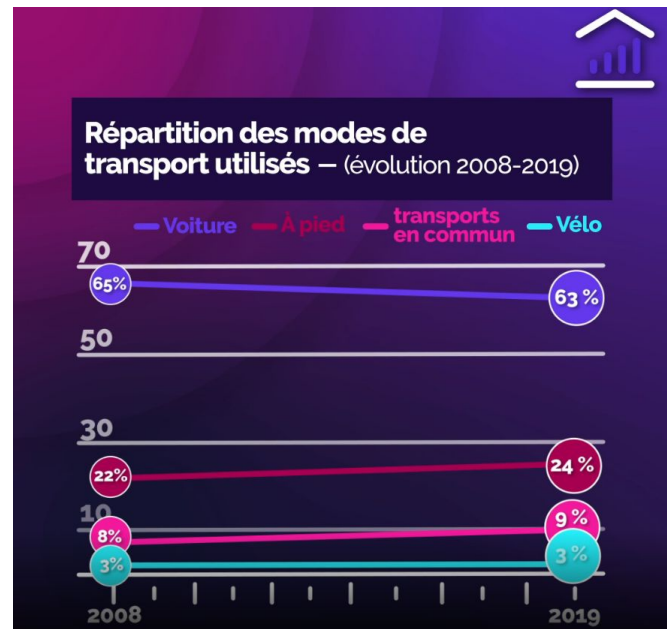
2020, des mobilités bouleversées

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).



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.

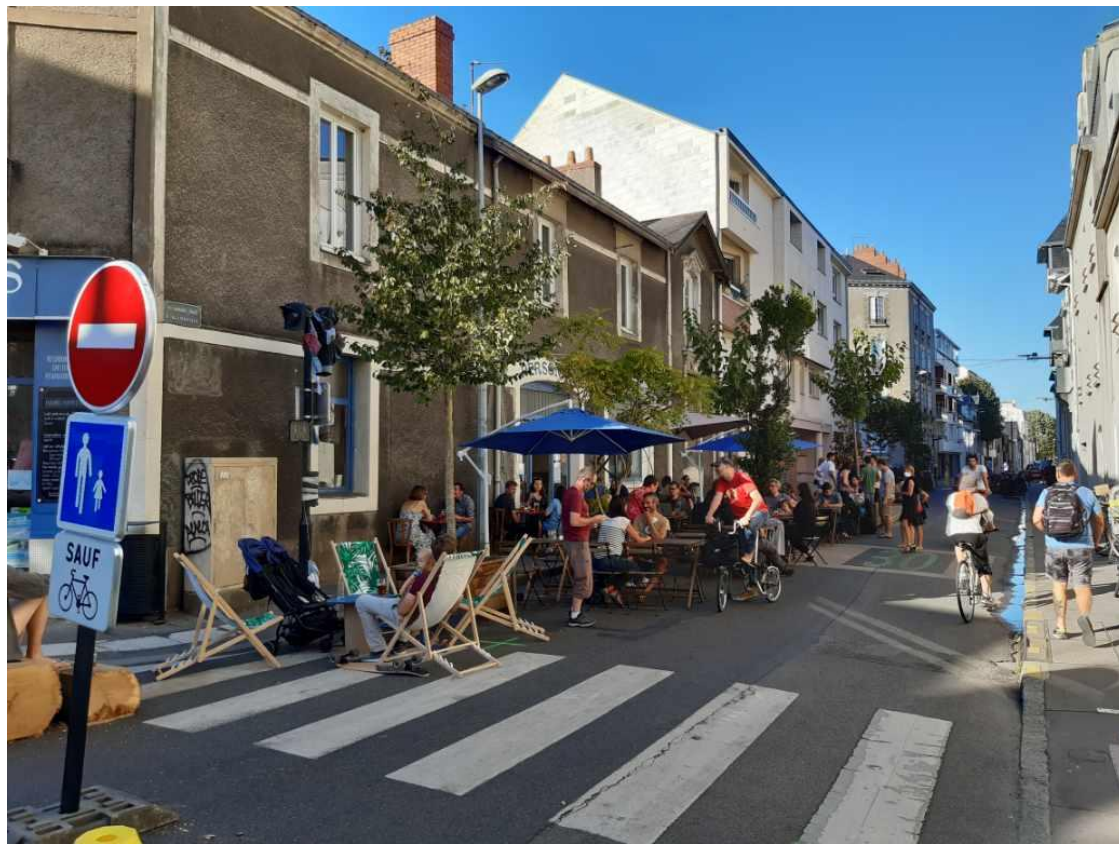
Dynamique renforcée et accélérée avec la crise sanitaire



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 !



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**

Des contraintes intrinsèques à Rennes

Rennes Métropole
au 4ème rang national en matière
de croissance démographique



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

Des menaces...

- 60 à 80% de l'espace public est encore aujourd'hui destiné à la voiture
- La mobilité est le premier secteur d'émissions de GES dans la métropole rennaise (27%)
- Dans le cadre du Plan Climat-Air-Energie Territorial,
les émissions de chaque habitant doivent baisser de pas moins de 38% d'ici 2026 / 2010
⇒ Une forte augmentation de l'usage des modes actifs
et une forte réduction de la voiture individuelle sont indispensables
- Le nombre moyen de jours dépassant le seuil pour les PM2,5
(particules fines et ultrafines) est de 11 à 15 jours chaque année à Rennes,
contre 3 recommandés par l'OMS
- Chaque année, des piétons et des cyclistes se font tuer ou sont gravement blessés,
quasi systématiquement par des véhicules motorisés

...mais aussi des opportunités

Rennes Métropole

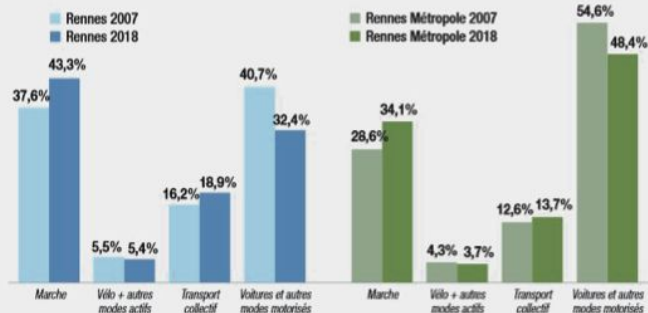
De plus en plus de ménages démotorisés

La voiture perd du terrain au profit de la marche et des transports en commun

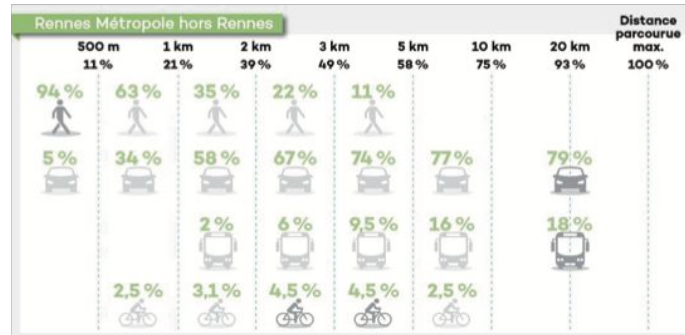
Le potentiel du vélo s'accroît mais reste un mode très secondaire

.....

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

94
SUR RENNES

160
SUR RENNES MÉTROPOLÉ
HORS RENNES

120
SUR RENNES MÉTROPOLÉ

2018

88
SUR RENNES

146
SUR RENNES MÉTROPOLÉ
HORS RENNES

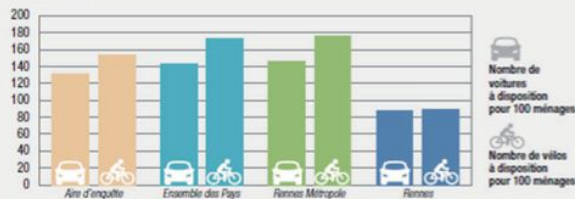
114
SUR RENNES MÉTROPOLÉ

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

14% des ménages de l'aire d'enquête ne disposent d'aucune voiture, soit 7000 ménages.

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

ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES EN VOITURE ET VÉLO



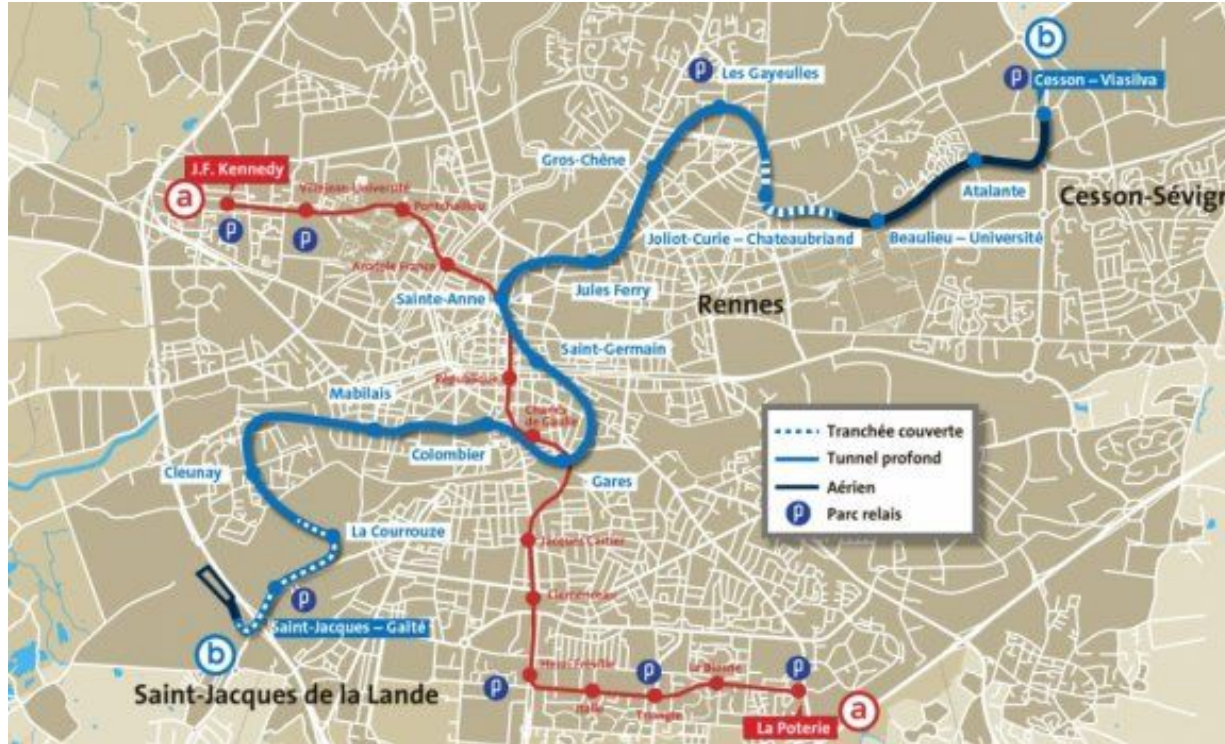
Les ménages rennais sont moins équipés en voiture et vélo que les ménages résidant dans les Pays hors Rennes Métropole.

Le Pays de Rennes est le territoire le plus équipé en voitures avec 1,6 voitures par ménage.

Un taux d'équipements en voiture en nette diminution.

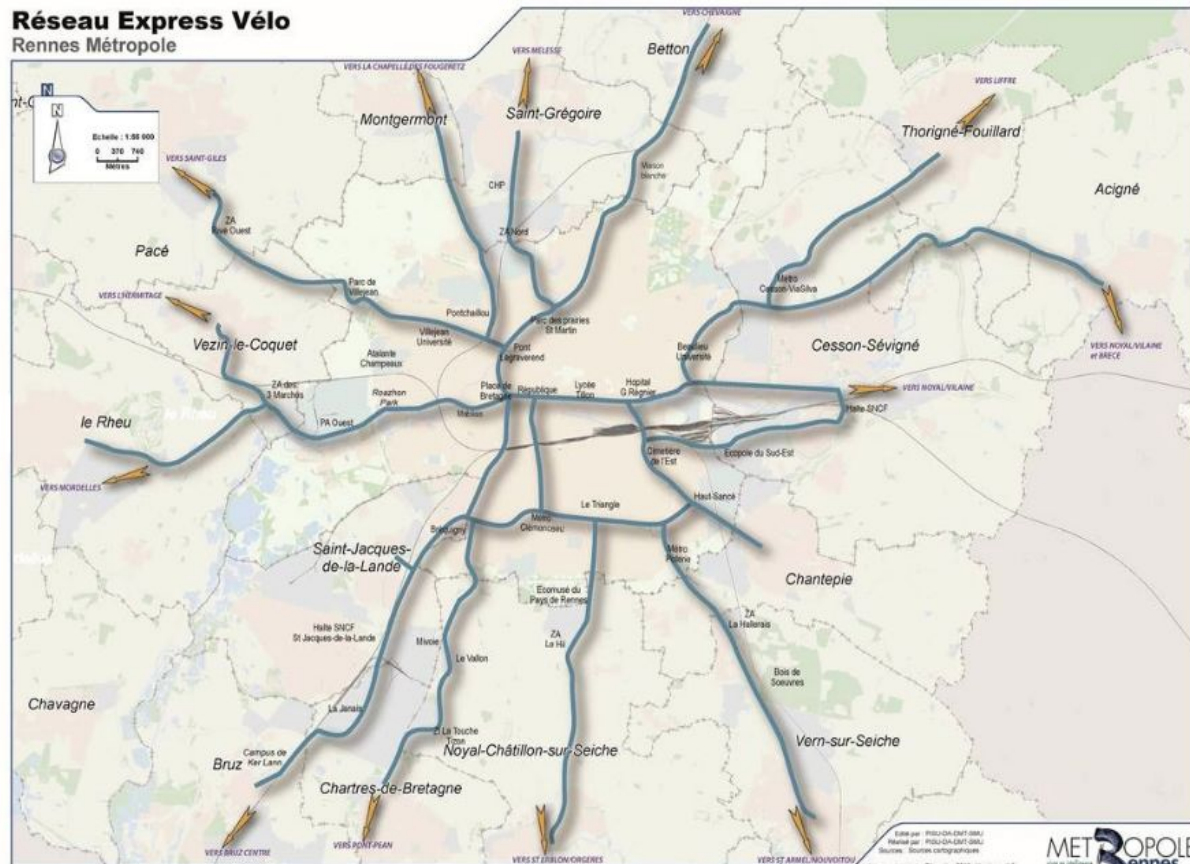
© Enquête ménages déplacements de Rennes Métropole et de l'Ille-et-Vilaine (2018)

...mais aussi des opportunités



...mais aussi des opportunités

Réseau Express Vélo Rennes Métropole



20,7 M€

inscrits au PDU pour le REV



500 km

de liaisons inscrites au
Schéma directeur vélo



104 km

de Réseau express vélo en
2024

...mais aussi des opportunités



Le RCHNS de Rennes, boulevard de Chézy



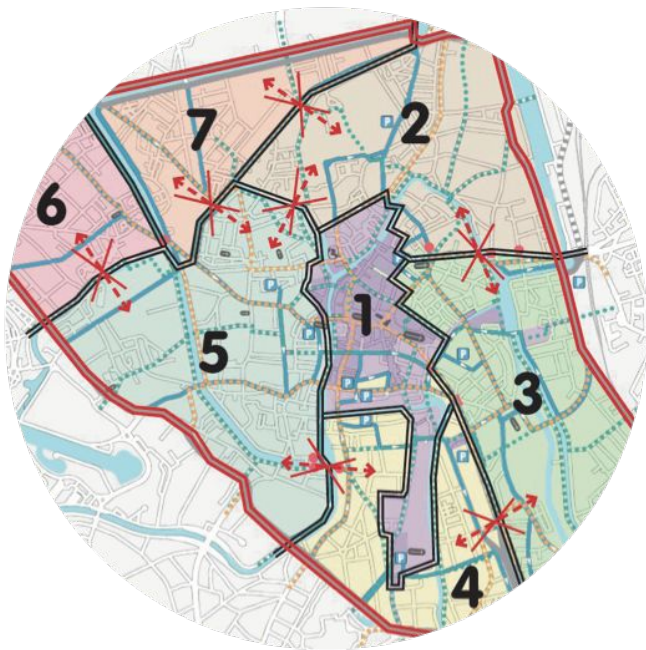
*chronovélo,
le réseau express vélo pionnier
de Grenoble-Alpes Métropole*

Comment continuer à faire de Rennes une ville vivable ?



Notre point de départ :

L'exemple de la ville de Gand en Belgique

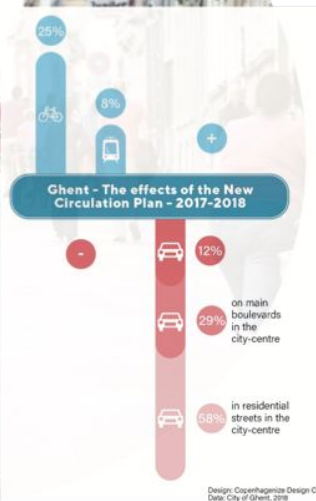


Le plan "sustainable urban mobility plan" (SUMP) de Gand, instauré en 2017, divise la ville flamande en sept secteurs distincts et étanches pour les automobilistes, mais pas pour les piétons et les cyclistes.

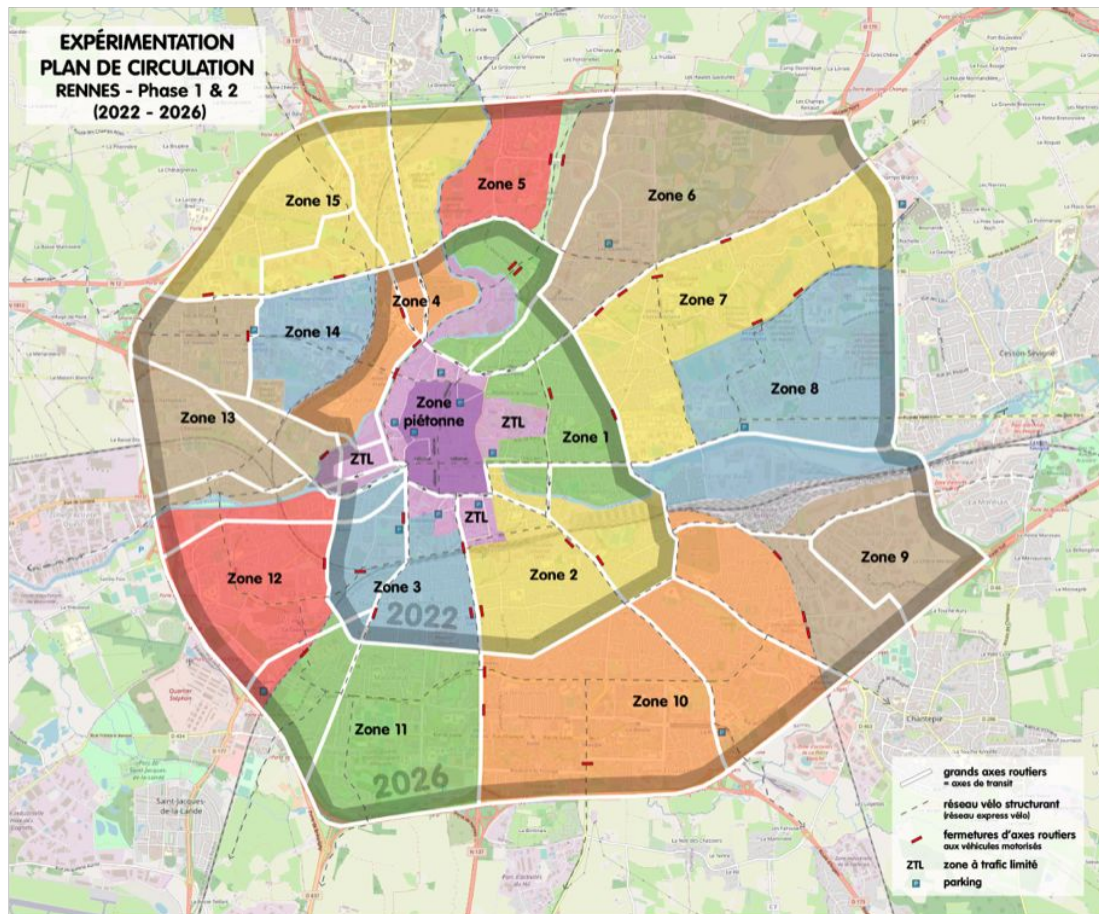


Cyclistes et piétons investissent la chaussée récemment interdite au transit motorisé, dans une rue de Gand vidée de sa circulation automobile.

© Stad Gent – Patrick Henry

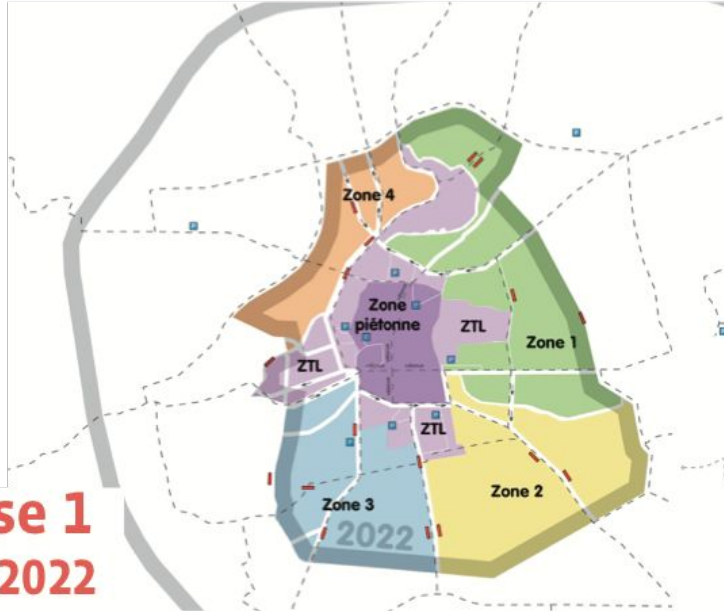


**EXPÉRIMENTATION
PLAN DE CIRCULATION
RENNES - Phase 1 & 2
(2022 - 2026)**

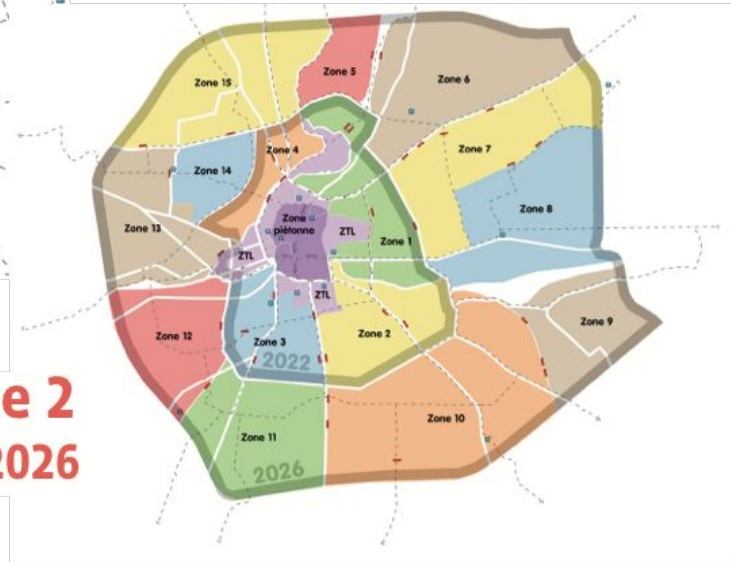


Deux grandes étapes dans la mise en place

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 »



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


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](https://twitter.com/sebbimarrec)

Florian Le Villain / florian.levillain@rennes.archi.fr / 06 89 96 01 35
 [@flolevillain](https://twitter.com/flolevillain)