

# Parlons Vélo ! Municipales 2020 Rennes (35)

## Réponses de Enora Le Pape, au nom de la liste « Rennes En Commun »

– le 27/02/2020 à 21:14 –

### Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

#### Action n°1 : je m'engage

Dès le début de mandat, remettre à jour le plan vélo

- en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 6 fois par an ;
- en établissant un budget annuel de minimum 25 euros

*par an et par habitant pour financer le développement de l'usage du vélo au quotidien sur votre commune.*

*Nous vous invitons à préciser en commentaire ci-dessous le montant du budget annuel par habitant que vous appliquerez au cours de votre mandat.*

*Affirmer le vélo comme mode de déplacement porte à porte pertinent pour une proportion importante de nos déplacements (65 % des déplacements dans la métropole font moins de 3km)*

*Assumer le rééquilibrage de l'espace public, aujourd'hui majoritairement dévolu aux véhicules motorisés, en faveur des modes de déplacements actifs et de la qualité de vie.*

Nous nous engageons à établir un budget vélo de 25 euros par habitant.e dans un premier temps. Si cela s'avère nécessaire notamment suite aux recommandations du comité de suivi opérationnel, il pourra être augmenté les années suivantes. Nous engagerons, dès le début du mandat, en lien avec les associations d'usagers du vélo, une étude précise des actions de sécurisations des voies et pistes actuelles, carrefours et rond-points. Nous entamerons en interne auprès des services techniques, une formation conséquente sur les nouvelles orientations.

Nous aurons également à faire passer dans les têtes que l'usage du vélo ne correspond pas qu'à une petite ballade du dimanche matin mais bien à un moyen de déplacement, urbain, quotidien et rapide.

#### Action n°2 : je m'engage

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 6 fois par an.

*Puis mettre en place à l'échelle de la Métropole, une instance de concertation sur les enjeux de la mobilité assurant le suivi de la mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain. Créer un service vélo au sein des services de la Métropole, garant de l'atteinte des objectifs métropolitains en faveur du vélo, assurant la montée en compétences des services de voirie et d'aménagement urbain*

Un ou une responsable vélo sera désigné.e à la ville de Rennes et sera chargé.e de mettre en place un comité vélo régulier formé d'élu.e.s, de cyclistes, d'associations de cyclistes, usagers d'autres mobilités douces (piétons, trottinettes, rollers etc...) mais aussi conducteur.trices de bus et de taxis.

Un service vélo sera aussi créé au sein de la Métropole afin de favoriser les liaisons cyclables entre les différentes communes et créer un réseau cohérent sur la métropole.

#### Action n°3 : je m'engage

Former l'ensemble des technicien-ne-s en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement.

*Faire du benchmark avec les villes françaises en avance sur le sujet (Grenoble, Strasbourg) et en Europe du nord, pour capitaliser les expériences et réaliser des aménagements de qualité "Bon du 1er coup !!"*

Nous mettrons en place des plans de formation pour les agents territoriaux mais aussi de la SPL territoire en favorisant la coopération et les échanges de pratiques avec d'autres villes de France et d'Europe. Nos choix politiques en faveur du vélo seront assumés en toute transparence et avec détermination.

## Développer un réseau cyclable cohérent

### Action n°4 : je m'engage

Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation suivants : L'objectif consistera à relever le niveau qualitatif des aménagements cyclables pour permettre à tout à chacun de s'y déplacer, quelque soit son âge (enfants et personnes âgées notamment), quelques soient ses capacités physiques et son véhicule (vélo classique, VAE, vélo cargo, draisiennne, tricycle pour personnes âgées, PMR, trottinettes, etc.)

Ainsi que de renforcer le niveau de service des aménagements cyclables (entretien, éclairage, etc.).

Faire évoluer le [Guide des aménagements cyclables] afin de sécuriser tous les cyclistes et notamment les plus fragiles dans les intersections, dans les couloirs de bus, etc.

Les parcours vélo actuels de Rennes doivent être sécurisés. Cela signifie l'urgence d'en finir avec les voies cyclables en pointillé et mettre en place un plan d'urgence de sécurisation d'abord pour les carrefours dangereux puis tous les autres. Certaines personnes ont délaissé le vélo à Rennes car ils/elles avaient peur et ne sentaient pas en sécurité. Notre objectif sera qu'ils/elles se remettent en selle et que d'autres les suivent y compris les enfants et les personnes âgées.

L'équipe vélo, en concertation avec le comité de suivi, sera chargée de faire évoluer le guide des aménagements cyclables afin de sécuriser la circulation en séparant nettement les différents modes de déplacements (marquer d'une couleur, privilégier les pistes cyclables aux bandes, meilleure signalétique, itinéraires de contournement...)

### Action n°5 : je m'engage

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : en périphérie [zone d'activités, écoles, commerces / zones commerciales, équipements municipaux, stade, etc.]

*Assurer une meilleure prise en compte de la continuité des itinéraires cyclables en cas de travaux sur la chaussée, ou en bordure de chaussée.*

*Faire évoluer le [Guide de la continuité cyclable durant des travaux] et l'imposer dans les cahiers des charges auprès des entreprises de Travaux Publics et Voiries. L'imposer également aux entreprises du Bâtiment qui réalisent des travaux en bord de voirie avec des empiètements sur les espaces, piétons, cyclables et automobiles.*

En complément de l'action 4, les parcours vélo doivent être garantis même en cas de travaux débordant sur la chaussée. Une des premières missions de l'équipe vélo de la ville sera de faire évoluer le "guide de la continuité cyclable durant les travaux" et de l'imposer aux entreprises de BTP en les accompagnant dans leur changement de pratiques.

### Action n°6 : je m'engage

Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération. Mettre en œuvre un plan de résorption des discontinuités cyclables sur le mandat (sur la base des signalements des usagers cf. carte issue du baromètre 2019 - points noirs et tronçons prioritaires).

Cf. commentaire sur action 4. Le plan vélo doit être global pour mettre en place un circuit vélo cohérent sur la ville et non par tronçon.

### Action n°7 : je m'engage

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines.

Il s'agit d'une action qui peut s'effectuer entre Rennes et ses communes limitrophes mais aussi à l'échelle de la Métropole (cf action 2). Nous agissons pour que le PDU soit plus acquis au développement du vélo sur Rennes métropole. Nous n'avons pas approuvé le PDU en janvier 2020.

## Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

### Action n°8 : je m'engage

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Axes principaux (20%) = pistes cyclables séparées de la circulation générale. Axes secondaires (80%) = un maillage de rues apaisées avec un faible volume motorisé

Les déplacements doivent être possibles sur des zones vélo sécurisées du départ à l'arrivée, c'est à dire les pistes cyclables bien séparées de la circulation sur les 20% d'axes structurants qui composent la ville comme la rue de St Malo, rue de Nantes, boulevard de la Liberté... Quant aux axes secondaires, le maillage doit être travaillé en concertation avec tous les usagers afin de sécuriser les mobilités douces. L'efficacité de ces objectifs découlera aussi d'un décongestionnement de la rocade que nous voulons obtenir par le déploiement d'un RER métropolitain et de la gratuité des transports en commun. Moins de voiture en ville permettra de mieux organiser les axes de déplacements pour tous.

#### Action n°9 : je m'engage

Pour lutter contre les accidents imputables au phénomène des angles morts, interdire - dès que la législation le permettra - les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons.

Oui, nous y sommes favorables. Nous tâcherons de les déployer dès que possible dans le parc camion de la ville et de la métropole.

#### Action n°10 : je m'engage

Afin d'améliorer la sécurité de toutes et tous, la qualité de l'air et de favoriser les mobilités douces, en application de l'article L. 2213-2 1° du Code Général des Collectivités Territoriales, interdire la traversée de la ville aux camions de plus de 3,5t.

Oui, nous avons signé cet engagement dans le Pacte pour la Transition.

#### Action n°11 : je m'engage

Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

Comme beaucoup de nos mesures, ce plan de circulation ne doit pas se dessiner dans un bureau. Il se fera en concertation avec les usagers afin d'être cohérent et accepté.

#### Action n°12 : je m'engage

Mettre en place une Zone à Faibles Émissions ambitieuse dans le centre-ville

Oui, une zone où la circulation et le stationnement des véhicules motorisés (suppression du parking Vilaine) sont exceptionnelles. Il ne s'agit pas forcément que des zones piétonnes car les vélos doivent y avoir leur place avec un espace dédié. Sinon la cohabitation vélo/piétons peut être problématique.

Un accès temporaire à la zone piétonne peut être maintenu pour les véhicules motorisés des riverain-es et les livreur-ses qui disposent d'un badge pour passer les bornes automatiques, qui doivent rouler au pas.

#### Action n°13 : je m'engage

Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés.

Cela va de soi ! Construire un contournement routier est un non-sens écologique, une aberration de notre époque. Par contre, le flux transit Nord/sud et Est/ouest butent sur des échangeurs mal conçus, notamment porte de Nantes et bien entendu accès RN 24 par la ZI route de Lorient. Ces problèmes nécessiteraient des solutions rationnelles.

#### Action n°14 : je m'engage

Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos. exemples : Boulevard de la Tour d'Auvergne, Bld de la Liberté, rue St-Héliier, rue de Brest, rue de St Malo, etc.

Cela concerne également les 2 voies ou plus d'accès aux carrefours et giratoires (voies multiples de tourne-à-gauche et tourne-à-droite), ainsi que le nombre de voies sur les giratoires qui accélèrent de manière injustifiée la vitesse des automobiles. Ces aménagements de conception ancienne (années 80) ne sont évidemment plus adaptés pour partager l'espace et sécuriser la mobilité cyclable.

Bien entendu, tous ces aménagements devront être intégrés dans le plan vélo et évalué par le comité de suivi. De plus, cela créera des zones plus apaisées pour les riverains et des quartiers plus agréables à vivre.

#### Action n°15 : je m'engage

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité.

Tous ces aménagements devront être intégrés dans le plan circulation et évalué par le comité de suivi.

#### Action n°16 : je m'engage

Créer des zones à très faible circulation dans certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles.

En effet, il est fondamental de sécuriser les abords des écoles et de permettre à tous les enfants d'y aller en vélo en toute sécurité.

### Action n°17 : je m'engage

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Ce sera fait en complément de l'action 16.

### Action n°18 : je m'engage

Mener une réflexion sur la place du stationnement automobile en centre ville et dans les quartiers résidentiels pour libérer de l'espace et créer des aménagements cyclables sécurisés.

Nous voulons supprimer le parking Vilaine afin de rendre la place de la République complètement réservées aux mobilités douces et en transport en commun avec des pistes cyclables, espace piétons et voie de bus bien définies afin d'éviter les conflits d'usage. Pour les autres endroits, une réflexion aura lieu avec tous les acteurs concernés.

### Action n°19 : je m'engage

Étendre la zone de stationnement payant pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

C'est une piste de réflexion à envisager quand les alternatives à la voiture seront mises en place, notamment la sécurisation des parcours vélo et le libre accès des transports en commun par la gratuité pour tous et le RER métropolitain.

### Action n°20 : je m'engage

Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin d'y orienter les visiteurs, et d'alléger le trafic en centre-ville.

Bien entendu ! Des parkings relais doivent être mis en place en dehors de la rocade et notamment près des haltes ferroviaires, (actuelles et nouvelles) des arrêts de bus ou des pistes cyclables.

## Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

### Action n°21 : je m'engage

Offrir du stationnement vélo sécurisé à la halte ferroviaire de la Poterie avec des aides au financement, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Nous sommes favorables au développement des parkings vélo sécurisés et gratuits près de toutes les haltes ferroviaires. Celle de la Poterie n'est actuellement connectée à aucune station de métro, contrairement à celle de Pontchaillou. Cela permettrait à des usagers non rennais de prendre le train (le RER métropolitain à plus long terme) puis leur vélo pour circuler dans Rennes.

### Action n°22 : je m'engage

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Renforcer l'offre de stationnement vélo (objectif 1 stationnement pour 15 habitants contre 1 stationnement pour 39 habitants actuellement sur la métropole)

Oui, les parkings vélo doivent être adaptés, faciles d'utilisation et fréquents afin d'éviter le stationnement sauvage. Des parkings vélo bien situés (près des commerces, établissements culturels etc...) favorisent l'utilisation du vélo.

### Action n°23 : je m'engage

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.

Oui, des espaces vélo sécurisés doivent être inclus dans les PDE des entreprises mais aussi dans les logements sociaux en concertation avec les bailleurs et associations de locataires. Beaucoup de personnes n'ont pas de vélo personnel car n'ayant pas de lieu suffisamment sécurisé elles craignent les vols. La question de la prise en compte par les assurances bailleur et locataire constitue un blocage essentiel.

### Action n°24 : je m'engage

Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.

*Permettre aux jeunes générations d'adopter la mobilité à vélo dès l'entrée au collège (assurer l'accessibilité cyclable sécurisée des établissements scolaires selon la carte scolaire)*

Il existe actuellement quelques parkings vélo mais qui sont vite saturés dans les écoles publiques. Une consultation pourrait avoir lieu au sein des écoles afin d'en évaluer les besoins. En ce qui concerne les abords des collèges, les mêmes actions que 16 et 17 doivent être mises en place.

### Action n°25 : je m'engage

Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.

Oui, cela permettra à la fois de sécuriser les piétons et d'avoir des stationnements vélos supplémentaires.

### Action n°26 : je m'engage

Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

Cf. commentaires action 23

Cette obligation doit être intégrée dans tous permis de construire. Même si c'est déjà en partie le cas, nous sommes quand même confrontés à un gros problème avec les assurances qui refusent d'indemniser lorsque des vols ont lieu dans les parties communes. Les vols n'étant pas toujours réalisés par des gens extérieurs aux copropriétés ou immeubles HLM.

### Action n°27 : je m'engage

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.

Une action qui doit être faite en concertation avec les livreurs. ses à vélo et un circuit vélo cohérent afin de situer au mieux ces aires logistiques.

### Action n°28 : je m'engage

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).

Nous serions plutôt favorables d'aider financièrement des petits entrepreneurs et artisans tout en les accompagnant dans leur démarche.

### Action n°29 : je m'engage

Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée de vélos (incluant vélos pliants, vélos cargo, VAE) et proposer une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

*Les 1.800 vélos électriques en location longue durée sont un vrai succès et les listes d'attente sont pleines. Une augmentation du nombre de vélos semble une évidence pour répondre à la demande. (2.000, 3.000 ou + ?) De plus, certains vélos spéciaux, dont les vélos cargos peuvent également intéresser des familles en location longue durée, avant de procéder à l'acquisition et remplacer la 2ème voiture (ou la voiture principale). Les entreprises pourront également bénéficier des ces locations de vélos cargos, en longue durée pour essayer des nouveaux services et de nouvelles pratiques avec leurs salariés ...*

Oui, nous sommes favorables à l'élargissement de l'offre de location de vélo avec une tarification solidaire.

### Action n°30 : je m'engage

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville. *Actuellement, la maison du vélo est consacrée uniquement aux seules activités de location Vélo STAR. Des synergies peuvent émerger en faisant cohabiter les activités de services et activités associatives autour du vélo, comme pratiqué dans d'autres métropoles (Caen, Bordeaux, etc.)*

Bien entendu, la Maison du Vélo ne doit pas être seulement la vitrine d'une entreprise. Les associations doivent également y avoir leur place pour favoriser la coopération/des projets en commun entre les acteurs et la visibilité auprès du public. Nous pensons également que la notion de "maison du vélo" pourrait être déclinée dans les principaux quartiers afin de ne pas entretenir l'idée que la pratique du vélo ne concernerait que les habitant.e.s du centre.

## Promouvoir une culture vélo

### Action n°31 : je m'engage

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires.

Oui, car actuellement ce programme n'est pas mis en place dans les écoles rennaises. L'enfant apprend à circuler à vélo grâce au bon vouloir de ses parents.

### Action n°32 : je m'engage

Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.

Cela permettrait de favoriser l'action 31.

### Action n°33 : je m'engage

Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à toutes et tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

Oui, cela semble nécessaire. A mettre en place dans les différents quartiers.

### Action n°34 : je m'engage

Donner l'exemple : en tant que maire et élu-e-s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

C'est déjà le cas de notre binôme de tête de liste et de nombreux candidat.e.s sur notre liste ! Ils/elles n'abandonneront évidemment pas ce mode de transport une fois élu.e.s !

### Action n°35 : je m'engage

Équiper les services municipaux de vélos-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

*Développer la mobilité à vélo (pour les personnes et les marchandises) au sein des services de la collectivité*

Une action qui devra être mise en place avec les agents de la ville et la formation nécessaire.

### Action n°36 : je m'engage

Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

Certaines écoles ont voulu mettre en place des pédibus et on leur a répondu que les parents devaient les mettre en place. C'est une action qui demande un accompagnement et qui doit être promu dans toutes les écoles de Rennes par la municipalité.

### Action n°37 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture". ou plusieurs dans l'année.

Oui cela permettra d'inciter les rennais.e.s à changer de mode de transport.

### Action n°38 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable, ainsi que les excès de vitesse beaucoup trop nombreux, notamment dans les rues et zones à 30 km/h.

Pour cette action, nous recruterons des agents de police municipale supplémentaires pour créer une police de l'environnement qui sera chargée de faire respecter le code de l'environnement (extinction des vitrines la nuit, dépôts sauvages d'ordure etc...) mais aussi la circulation des vélos.

### Action n°39 : je m'engage

Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.

*Objectif zéro mort*

*Conduire un plan de prévention bâti sur l'analyse partagée de l'accidentologie (apprentissage, sensibilisation, respect des aménagements cyclables)*

Oui, un plan vélo doit s'accompagner d'une sensibilisation massive au code de la route spécifique au vélo. Trop de conflits sur la route résultent d'un manque d'infrastructures mais aussi de cette méconnaissance.

Objectif zéro mort: C'est l'objectif numéro 1 ! Plus jamais cela ! Toutes les mesures doivent être engagées au plus vite pour éviter de nouveaux drames. A ce propos, nous ne comprenons pas que le carrefour Rochester/Patton n'ait pas reçu une signalétique spécifique à la dangerosité évidente du "haricot" en plein dans l'axe des voies cyclables Rocherter/Armorique. Une enquête n'interdit pas de signaler un danger. Il aurait dû générer une action dès le jour même.

### Action n°40 : je m'engage

Inciter financièrement les entreprises à organiser des animations pro-vélo : et à mener une réflexion globale sur la mobilité de leurs salarié.e.s, sous forme d'un Plan de Mobilité en Entreprise. Les inciter également à remplacer leurs flottes de véhicules de service par des flottes de vélos électriques et/ou de vélos cargos. les vélos cargos offrent effectivement une très grande souplesse de circulation et de rayonnement à l'échelle de la métropole. Ils peuvent aussi faire émerger la création de nouvelles prestations de services.

C'est une réflexion qui doit être globale et les entreprises doivent participer pleinement au plan vélo. Notre programme inclut également la création du FPRM (Fonds Public de Rennes Métropole) en charge de la transition écologique des filières sur le territoire, du développement des zones d'éco-activités et de la répartition des aides aux entreprises et aux start-up en fonction d'une grille globale RSE (responsabilité sociétale des entreprises). Tout financement, direct ou indirect, de structures liées au développement des pôles d'activité et de compétitivité passerait donc par cet organisme public. Un comité citoyen d'évaluation, d'observation et de préconisation serait intégré à la structure et serait amené à se prononcer sur les moyens et

les dotations versées. Parmi les nombreux éléments que pourrait contenir cette grille et qui serait à étayer par le comité citoyen : Il y a favoriser la consommation locale, les circuits courts et le commerce équitable Nord/Nord; favoriser le bien-être et la santé au travail et oeuvrer à la réduction des déchets et des pollutions.

Sur les Plan de Déplacement d'Entreprise, Rennes en a très peu sur son territoire contrairement à Nantes. Les entreprises, notamment grandes, insistent beaucoup plus sur le covoiturage ou les transports en commun que sur le vélo. Leur réticence tient principalement sur les risques d'accidents de trajets et les mauvaises statistiques en matière d'accidents de travail. Le lien entre vélo et accidents prend là toute sa dimension. C'est pourquoi, notre action n°1 sera de sécuriser et de compléter, améliorer et créer des parcours vélo cohérents.

### **Commentaires généraux**

Bon pour la santé et l'environnement, rapide, apaisant, ce mode de déplacement doit être plébiscité par la puissance publique.