

Le Réseau Express Départemental de l'Ille-et-Vilaine



Vélo & Territoires – 25 février 2022

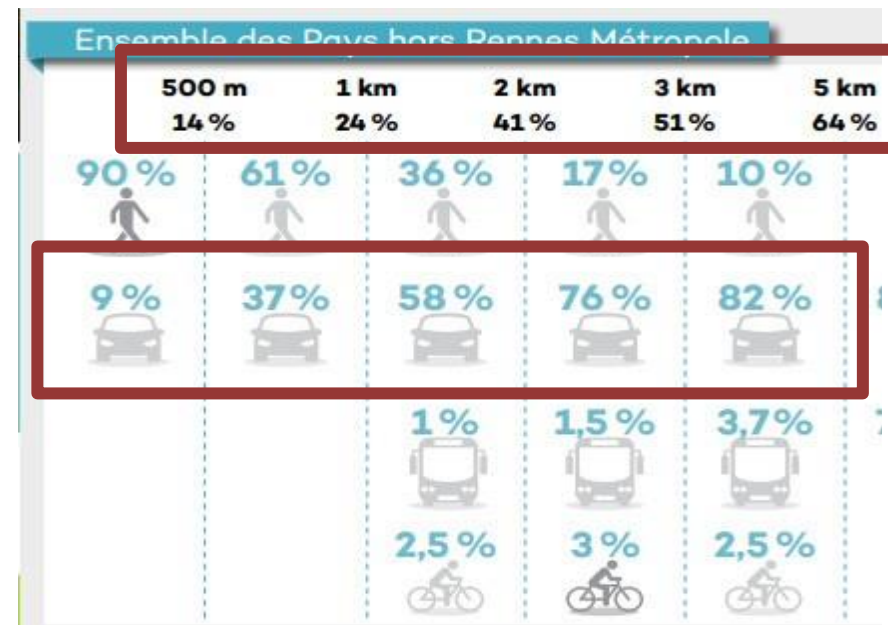
Pôle Construction et Logistique
DGTI/SET3/MD

Sommaire

- 1/ Le contexte en Ile et Vilaine
- 2/ Ambitions et questionnements
- 3/ Réaliser des infrastructures à haut niveau de service : sécurité, rapidité et confort

1) Contexte

- **1 million d'habitants et 4 millions de déplacements** chaque jour ;
- **prédominance de la voiture** : 76 % des breilliens hors Rennes Métropole utilisent leur voiture (souvent seuls) pour se déplacer jusqu'à 3 km



Source :

Enquête AUDIAR ménages-déplacements
en Ille-et-Vilaine 2018

=> **fort potentiel de développement du vélo pour réaliser les plus courts trajets**

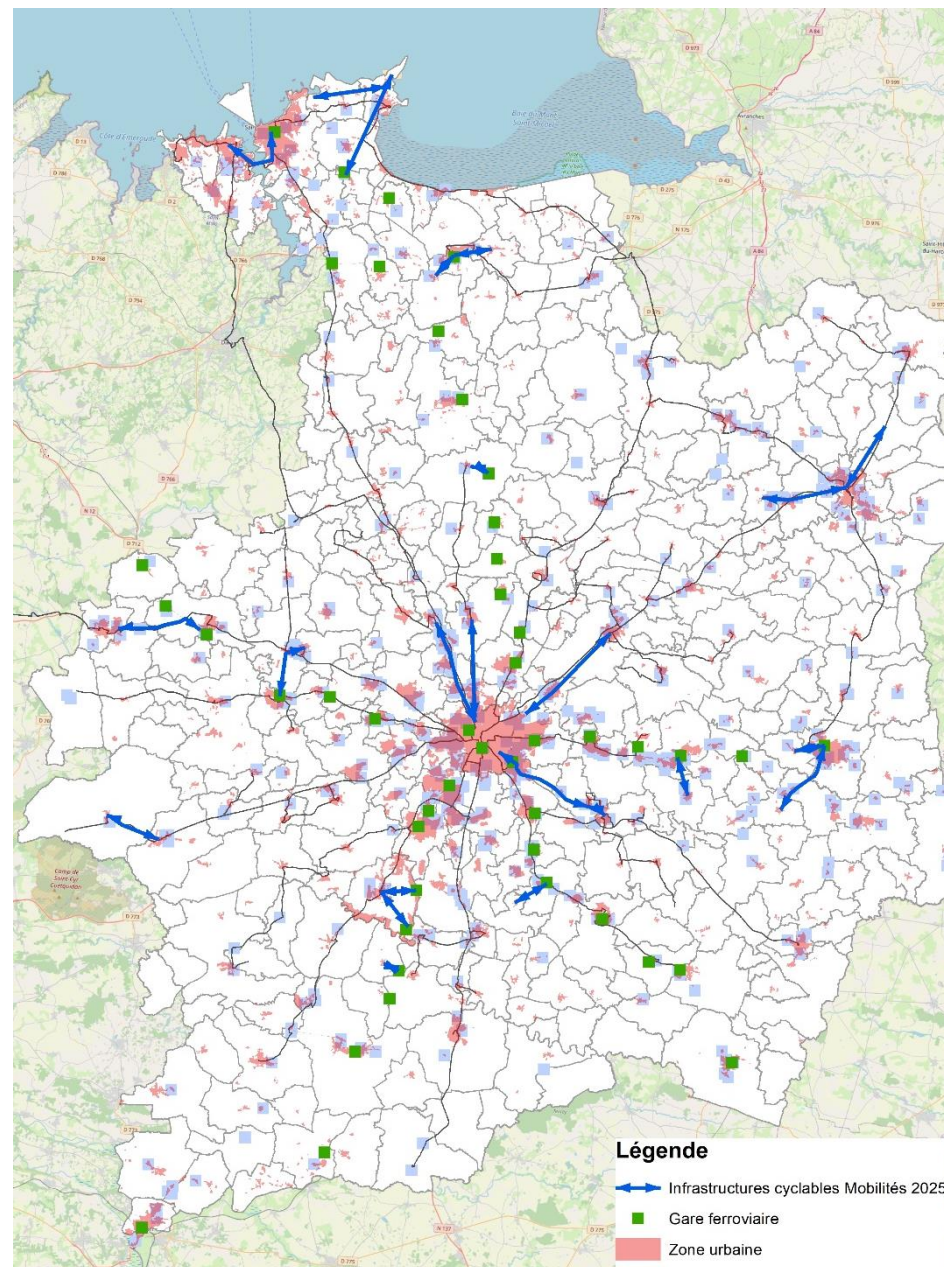
2) Ambitions et questionnements

- **Une concertation** engagée en 2017 avec les territoires (EPCI et communes) pour **recenser les besoins en infrastructures** ;
- Emergence de projets cyclables sans parfois de réel réseau hiérarchisé : **nécessité de prioriser l'intervention départementale** ;
- Choix de retenir **24 liaisons rapides (< 8 km) réalisées sous maîtrise d'ouvrage départementale** ;
- **Création d'un réseau de pistes favorisant le report modal** (liaison bourgs aux gares, aux aires de covoiturages, PEM ...) et/ou **sécurisant ou renforçant la pratique cyclable dans les zones denses**.



2) Ambitions et questionnements

- **Un réseau cyclable à haut niveau de service de 250 KM** complémentaire aux réseaux locaux ;
- **Un investissement inédit de 70 M€ sur 7 ans**
- **Les 3 premières pistes seront livrées en 2023**





2) Ambitions et questionnements

- Consommation de foncier, artificialisation des sols, impacts environnementaux et agricoles pour quelques cyclistes ?! : **impacts versus gains attendus ;**
- **Des infrastructures conçues pour une évolution des modes de déplacement à l’horizon 2050 (objectifs de la stratégie bas carbone et du plan vélo national ;**
- **La très grande majorité des liaisons cyclables sur les territoires ne justifient pas un niveau de service élevé et pourront, en règle générale, optimiser les infrastructures existantes limitant ainsi les impacts fonciers et environnementaux.**

VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000	Piste cyclable		
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

3) Réaliser des infrastructures à haut niveau de service : sécurité, rapidité et confort

«...on va faire de belles pistes cyclables pour que tout le monde ose faire du vélo. »

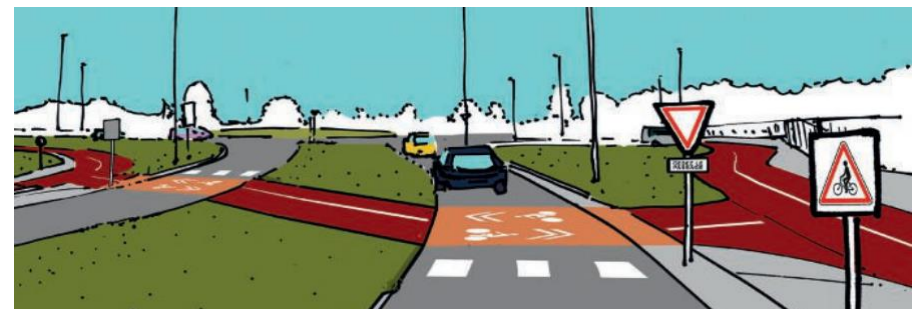
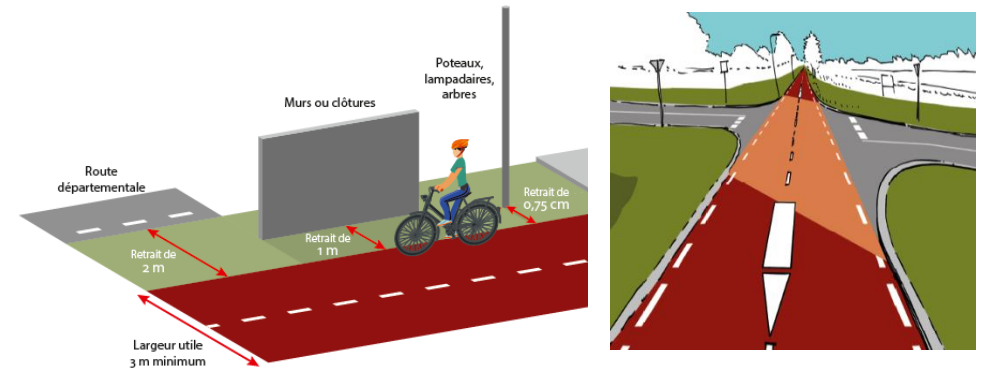
(Stein van Oosteren, diplomate néerlandais résident en France et auteur de “Pourquoi pas le vélo ? Envie d'une France cyclable ».)

Pour cela concevoir dès à présent **des infrastructures cyclables de qualité**, en capacité **d'offrir un haut niveau de service** à même **d'accueillir l'augmentation considérable** qui est attendue **du trafic vélo**
(Stratégie Bas Carbone et plan vélo national).

3) Réaliser des infrastructures à haut niveau de service : sécurité, rapidité et confort

Nos pistes seront :

- **Sécurisées** : dissociées du réseau routier, colorées (séparation et alerte visuelles des usages et des usagers, implantées selon des marges de retrait ...
- **Confortables** : largeur utile de 3 m (même dans les ouvrages d'art), géométrie et revêtement (enrobé rouge) adaptés à la vitesse d'un VAE...
- **Rapides** : prioritaires sur le trafic sécant. Pour les giratoires, circulation sera extérieure à l'anneau. Création ouvrages (passerelle, tunnel) si nécessaire.



Merci pour votre attention



Contacts :

jean-philippe.dusart@ille-et-vilaine.fr

pierre.ewald@ille-et-vilaine.fr