

Pratique vélo et urbanisme tactique

PREMIERS ENSEIGNEMENTS DES AMÉNAGEMENTS POST-COVID

Initiative encore peu connue il y a un an, l'urbanisme tactique a pour ambition d'adapter rapidement et à moindre coût l'espace public afin de développer de nouveaux usages. De nombreuses villes ont mobilisé cette technique d'aménagement pour favoriser la distanciation physique et les alternatives plus vertueuses permettant de s'adapter aux contraintes liées à la crise sanitaire. Le vélo s'est avéré répondre à ces deux conditions et des aménagements cyclables temporaires dits transitoires ont été mis en œuvre.

Rennes Métropole a également expérimenté les aménagements cyclables transitoires déployés dans une dizaine de communes volontaires.

Conjointement au déploiement de ces dispositifs au printemps 2020, la pratique cyclable a nettement progressé de près de 30 % à l'échelle nationale par rapport à l'année 2019.

Toutefois, pour aller au-delà des seules données chiffrées, il est nécessaire de tirer les enseignements de ces aménagements. De fait, si les aménagements transitoires cyclables ont manifestement participé à la hausse de la pratique, cette réponse permet-elle d'améliorer à plus long terme la cyclabilité des territoires ? Ce processus comporte-t-il des limites et est-il adapté à toutes les situations locales ?

La présente synthèse reprend les résultats issus des travaux des étudiant.es réalisés entre septembre 2020 et avril 2021, permettant de décrire les mesures prises et leurs effets sur la pratique cyclable, avec comme terrain d'étude la métropole rennaise.



C'est quoi l'urbanisme tactique ?

Issu d'un mouvement de remise en cause de la place accordée à l'automobile aux États-Unis, l'urbanisme tactique est une technique d'aménagement de l'espace public qui passe par l'expérimentation. Elle se décline sous de nombreuses formes avec des caractéristiques spécifiques :

- > Une offre d'aménagements locaux et modulables s'adaptant à la demande à court terme.
- > Un investissement limité combiné avec un possible bénéfice élevé.
- > Une réponse rapide, créant du lien sur un territoire, qui peut se traduire par des aménagements définitifs sur le long terme.
- > Un laboratoire d'expérimentation des espaces publics grandeur nature qui permet de faire des tests pour préfigurer d'autres usages.

Le cas rennais

- Une signalétique jaune, facilement identifiable par les cyclistes et les automobilistes.
- Des aménagements représentés par des pistes ou bandes cyclables, une vélorue, en complément de dispositifs existants (zones de circulation à 30, couloirs bus...).

UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE CYCLABLE SUR LA MÉTROPOLE RENNAISE

Un territoire déjà récompensé par ses usagers

En 2019, Rennes est arrivée 3^e de sa catégorie au Baromètre "Parlons vélo" des villes cyclables¹, grande enquête nationale à destination des usagers qui évalue les besoins et les attentes sur la pratique cyclable. Un podium toutefois en demi-teinte, avec des résultats d'appréciation des usagers différents selon les communes, en raison notamment de l'insécurité routière et des discontinuités des infrastructures cyclables. Ce classement encourage donc à redoubler d'efforts pour améliorer l'appréciation des cyclistes, mais aussi pour répondre aux nouveaux objectifs fixés par le Plan de Déplacements Urbains de Rennes Métropole à l'horizon 2030. D'autant que les marges de progression de la pratique sont importantes, avec près de 70 % des trajets de moins de 3 km sur la Métropole sont effectués en voiture² et la part modale du vélo représente actuellement 4,5 % en 2018.

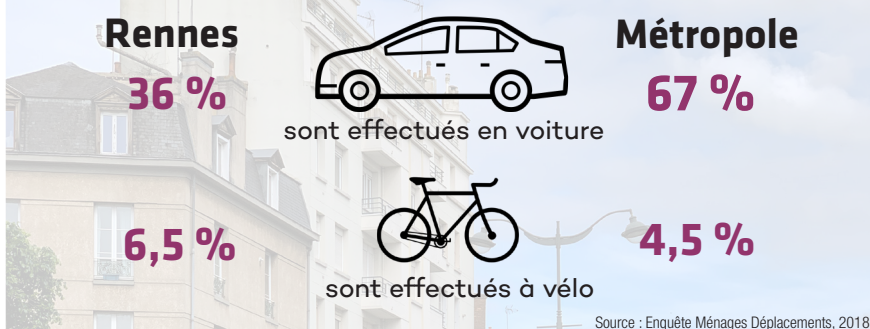
Rennes Métropole en ordre de marche pour développer les infrastructures cyclables

L'objectif affiché dans le PDU est de passer de 3,7 % à 9 % de parts modales pour le vélo à l'horizon 2030. Pour y parvenir, une des actions phares est la mise en œuvre du Plan Vélo Métropolitain avec à terme 500 km de liaisons cyclables dont 100 km sur le Réseau Express Vélo (REV), réseau de liaisons sécurisées continues entre Rennes et les communes de première couronne. Les 23 km d'aménagements transitoires réalisés s'intègrent dans cette dynamique et la volonté de :

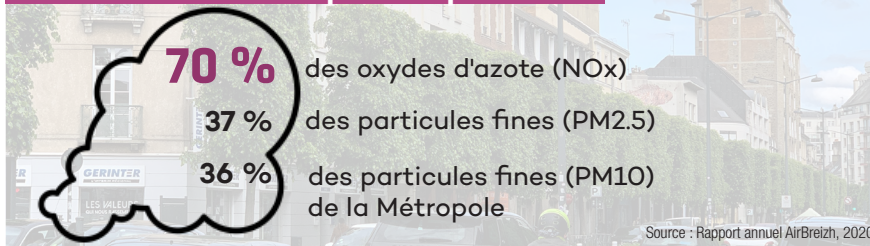
- renforcer les continuités cyclables,
- homogénéiser des itinéraires clairs,
- sécuriser au maximum des aménagements de qualité.

¹ Retrouvez l'ensemble des résultats commune par commune sur : <https://palmares.parlons-velo.fr/>
² Enquête Ménages Déplacements, 2018.

Sur les trajets de moins de 3 km



Le secteur des transports représente



Piste bidirectionnelle sur la Chaussée du Sillon à Saint-Malo - juin 2021
 © Nicolas Bourgeais

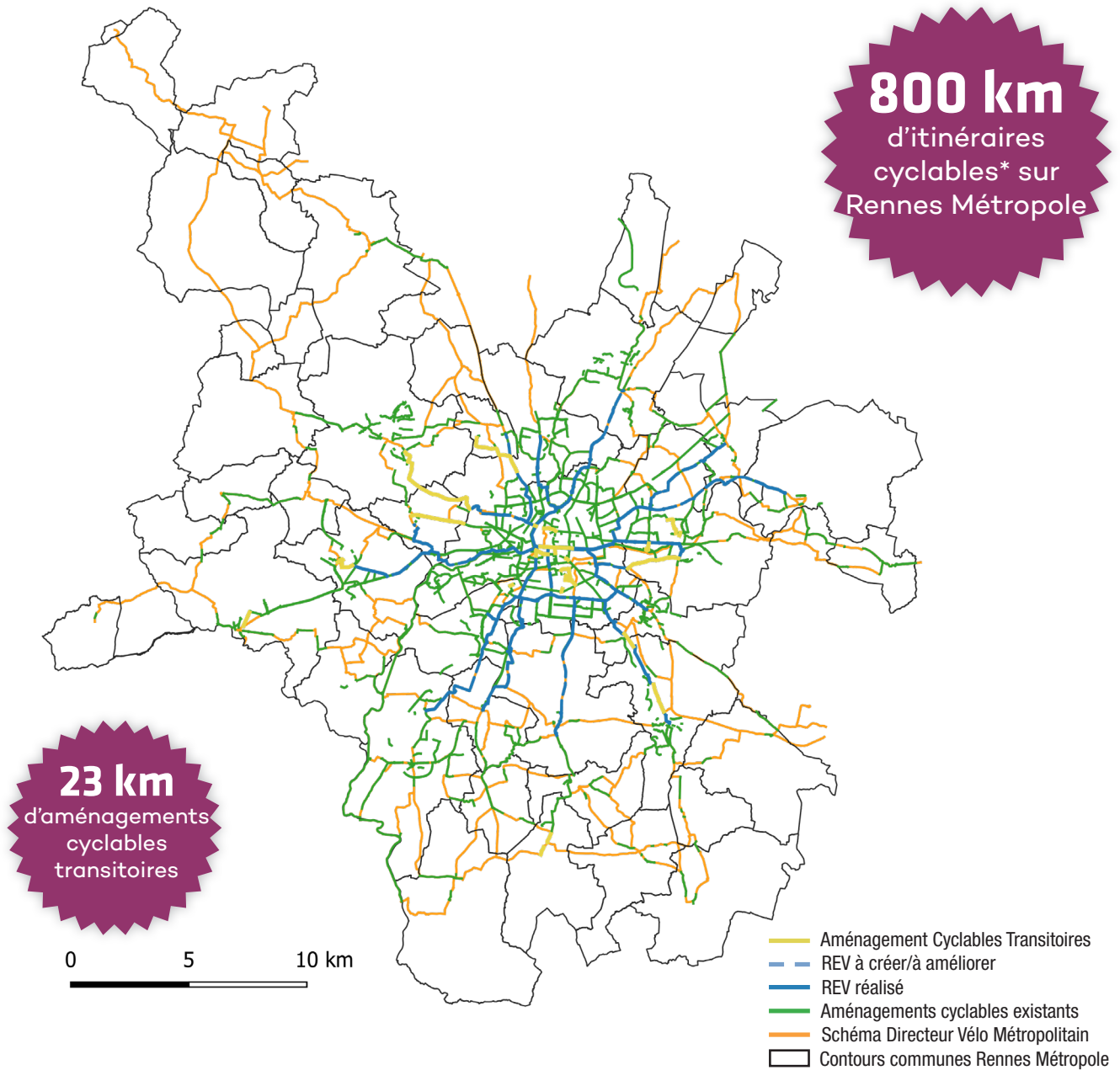


Expérimentation d'un giratoire cyclable à Rennes au niveau du parc des Gayeulles - mars 2021
 © Nicolas Bourgeais



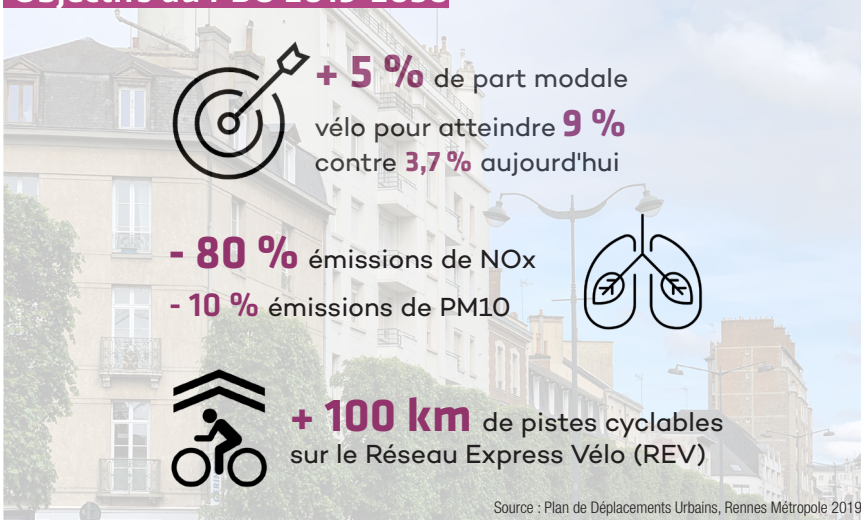
Jonction du futur Réseau Express Vélo métropolitain entre Rennes et Cesson-Sévigné - mars 2021
 © Nicolas Bourgeais

Des aménagements cyclables transitoires inscrits dans le futur schéma directeur vélo métropolitain



Source : Data Rennes Métropole, « Aménagements et zones de circulation apaisée sur Rennes Métropole » et « Schéma Directeur Vélo Métropolitain 2018 de Rennes Métropole » - 2021.

Objectifs du PDU 2019-2030



* Itinéraires cyclables comprenant :
360 km de pistes cyclables,
200 km de bandes cyclables,
150 km de voies vertes et 80 km d'autres types
d'aménagements.

La déclinaison locale de l'urbanisme tactique sur le territoire métropolitain

Tirant profit du contexte particulier, la Métropole de Rennes a souhaité accompagner les collectivités volontaires dans la mise en place d'aménagements temporaires dé-

diés au vélo. Ce sont d'abord une dizaine de communes qui ont répondu présentes à l'appel de la Métropole, avant d'être rejointes par cinq autres. Cet atelier s'est focalisé sur 4 com-

munes ayant déployé des aménagements cyclables transitoires et fait l'objet d'une étude terrain plus approfondie : Cesson-Sévigné, Le Rheu, Montgermont et Rennes.

Communes volontaires lors de la première phase (été 2020) pour l'expérimentation d'aménagements cyclables transitoires (en orange) et ayant fait l'objet d'une étude terrain plus approfondie (en violet).



Montgermont

Pistes unidirectionnelles sur la " route du meuble " entre Rennes et Montgermont qui préfigure le futur tronçon du REV...



Le Rheu

Piste bidirectionnelle dans un quartier résidentiel qui relie le centre-bourg au tronçon du REV conduisant à Rennes.



Rennes

Piste bidirectionnelle dans un quartier résidentiel proche d'un ensemble scolaire au sud de la gare.



Cesson-Sévigné

Piste bidirectionnelle dans une zone d'activités reliant le centre-ville de Cesson aux quartiers Sud-Gare de Rennes.

UNE PRATIQUE CYCLABLE EN HAUSSE À L'ISSUE DU PREMIER CONFINEMENT

Le recours au télétravail et les restrictions sanitaires entraînent une diminution globale des déplacements quotidiens et réguliers lors du premier confinement. Les modes dont l'usage diminue le plus fortement sont la voiture individuelle et les transports en commun au profit de la pratique cycliste.

Une augmentation globale des déplacements et de la distance à vélo

Cette augmentation de la pratique du vélo s'est également vérifiée auprès des personnes enquêtées. Elle se traduit par un accroissement général de la pratique (+ 22,5 %) et des distances parcourues (+ 21,8 %) allant de 10 à 30 km hebdomadaires. Cette augmentation de la pratique cyclable se mesure aussi bien à Rennes qu'en périphérie, avec une évolution plus importante en périphérie (+ 20 %), à Rennes (+ 20 %). Enfin, cette augmentation se constate davantage pour les usagers moins réguliers que pour les cyclistes se déplaçant très régulièrement.

Une évolution durable pour les trajets réguliers

D'après l'enquête, le vélo n'est pas seulement un(e) mode de circonstance et ne se limitera pas à la crise sanitaire, l'ensemble des répondants l'a adopté comme un véritable moyen de déplacement. L'augmentation des déplacements à vélo devrait donc se poursuivre à l'avenir et préfigure de forts potentiels de mobilités domicile-études/travail.



© Nicolas Bourgeois, Le Rhuu - octobre 2020



FOCUS MÉTHODOLOGIQUE

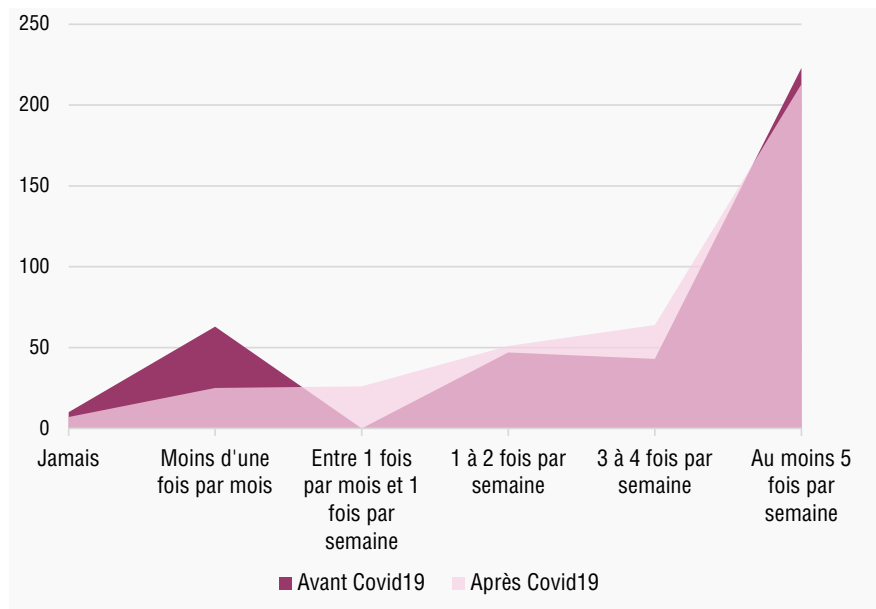
La présente étude repose sur une enquête diffusée en ligne entre mars et avril 2021, complétée par une enquête qualitative menée auprès de 4 élus et de 6 agents/techniciens de la Métropole.

Ces deux enquêtes, l'une par l'entrée usagers, l'autre par le volet institutionnel, ont permis d'appréhender ce processus de manière duale et complémentaire.

L'enquête usagers vise à comprendre dans quelle mesure les aménagements transitoires ont permis une évolution de la pratique cyclable sur le territoire de Rennes Métropole. 500 personnes ont répondu à cette enquête dont les résultats du questionnaire en ligne montrent une forte proportion de cadres et d'habitants de la ville de Rennes dans notre échantillon, cette donnée est à prendre en compte dans l'interprétation des résultats.

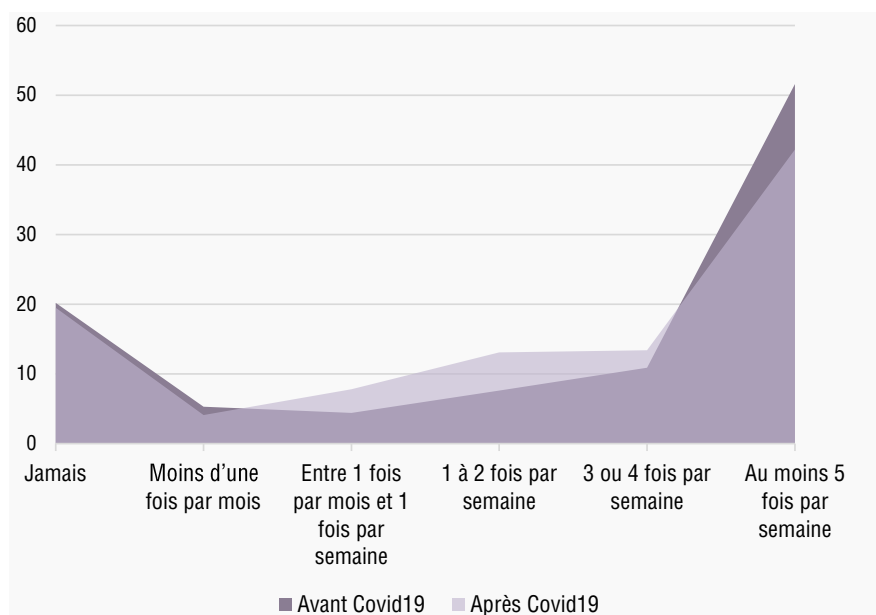
Les entretiens qualitatifs auprès des élus et référents des services techniques des communes sélectionnées permettent de comprendre la traduction concrète des aménagements transitoires au sein de la politique cyclable de leur territoire.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DE LA PRATIQUE DU VÉLO



Source : Enquête en ligne Atelier Vélotactique, mars-avril 2021

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DE LA PRATIQUE DU VÉLO SUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL/LIEU D'ÉTUDES



Source : Enquête en ligne Atelier Vélotactique, mars-avril 2021

LE VÉLO PERÇU COMME MODE DE DÉPLACEMENT CRÉDIBLE

Plus qu'un sport ou qu'un simple loisir, le vélo est perçu comme un outil de déplacement à part entière au même titre que les autres modes. Ses usagers mettent en avant ses bénéfices écologiques, mais aussi sa praticité, les temps de trajet ou encore le fait d'être actif dans ses déplacements. En revanche, ils pointent dans ses inconvénients la sécurité individuelle, le facteur météo, la sécurité du matériel et enfin la problématique du transport de charges lourdes.

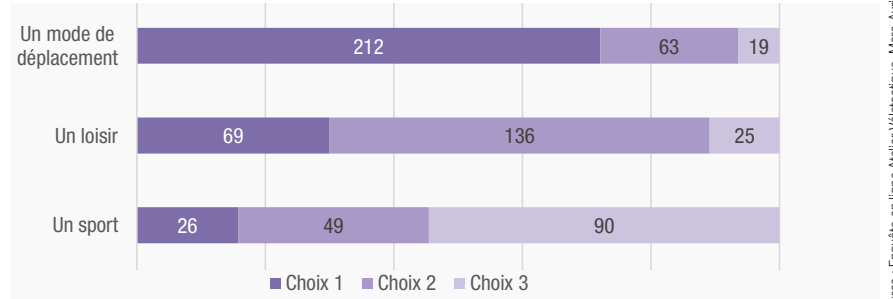
La sécurité comme préoccupation principale des usagers

La sécurité personnelle (risque d'accident corporel) comme matérielle (risque de vol) reste un sujet majeur pour les usagers. Si la séparation avec les motorisés est une demande de nombreux cyclistes, le respect des aménagements cyclables (stationnement, franchissement) est également une problématique récurrente. Toutefois, parmi les usagers qui ne se sentent pas en sécurité dans leurs déplacements à vélo, c'est la discontinuité des aménagements cyclables qui arrive en premier motif.

Le confort, un élément indispensable pour développer la pratique régulière

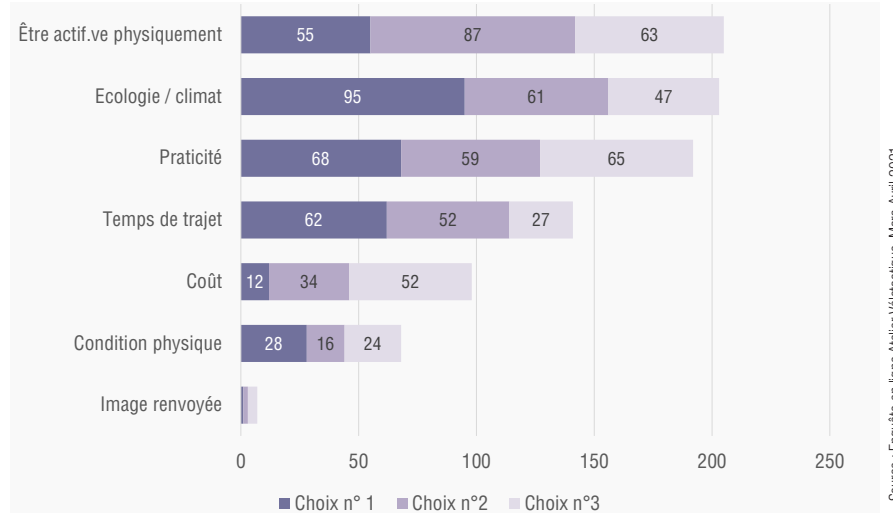
La cyclabilité d'un territoire dépend aussi des revêtements et de leur entretien. Les usagers accordent une attention certaine à la qualité de la voirie. Ceci est d'autant plus vrai pour les usagers réguliers, qui utilisent par exemple le vélo pour se rendre au travail et qui souhaitent arriver à destination à l'heure, sans un vélo ou un équipement vestimentaire endommagé.

LE VÉLO SELON VOUS C'EST ?



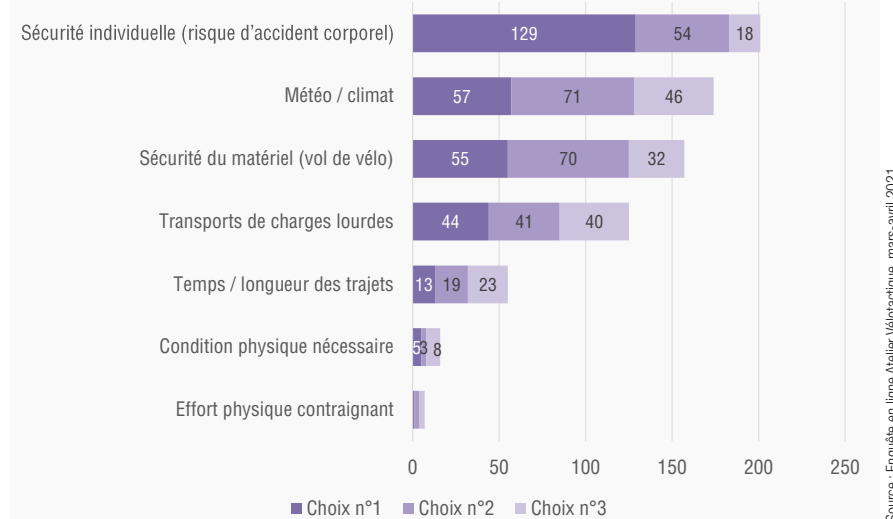
Source : Enquête en ligne Atelier Vélotactique, Mars-Avril 2021

QUELS ÉLÉMENTS CONSIDÉREZ-VOUS COMME DES "AVANTAGES" DANS VOTRE PRATIQUE ?



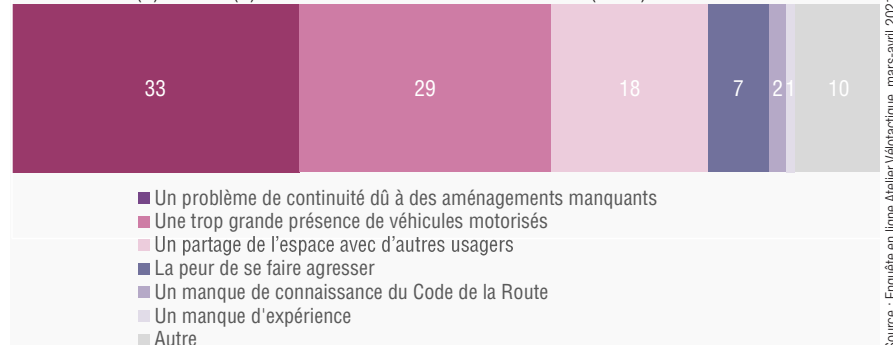
Source : Enquête en ligne Atelier Vélotactique, Mars-Avril 2021

QUELS ÉLÉMENTS CONSIDÉREZ-VOUS COMME DES "CONTRAINTES" DANS VOTRE PRATIQUE ?



Source : Enquête en ligne Atelier Vélotactique, mars-avril 2021

POUR QUELLE(S) RAISON(S) VOUS SENTEZ-VOUS EN INSÉCURITÉ ? (EN %)



Source : Enquête en ligne Atelier Vélotactique, mars-avril 2021

DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES JUGÉS POSITIFS POUR PRATIQUER LE VÉLO

Avant même leur pérennisation, les aménagements transitoires ont été intégrés comme de véritables aménagements par les cyclistes. Globalement, les aménagements cyclables transitoires impactent de manière positive les déplacements à vélo, une large majorité des répondants s'accordent ainsi sur leur intérêt pour développer la pratique. Leur implantation a modifié l'itinéraire de nombreux usagers qui seraient prêts à réadapter leur trajet si d'autres aménagements venaient à être installés à proximité.

Des aménagements pertinents pour les néo-pratiquants...

Les aménagements cyclables transitoires permettent plus particulièrement d'augmenter la pratique des néo-cyclistes tout en leur donnant un bon sentiment de sécurité. Avec leur couleur jaune, ces nouveaux aménagements interpellent et leur signalisation est bien visible des nouveaux usagers. Toutefois, les autres catégories de cyclistes sont plus partagées sur ces aménagements.

... mais moins adaptés pour les usagers plus réguliers

Les aménagements cyclables transitoires facilitent aussi la pratique des cyclistes plus réguliers et expérimentés, mais ils ne sont pas complètement satisfaisants à plusieurs égards. Leur largeur, la qualité des revêtements et leur entretien sont jugés insuffisants pour une majorité d'entre eux. Une pratique plus régulière ou pour des motifs professionnels implique des attentes supérieures sur la finition des infrastructures.

Une séparation avec les motorisés jugée insuffisante

Des balisettes ont été installées sur certains aménagements transitoires pour renforcer la séparation avec le flux motorisé. Bien que cette forme de séparation convienne à un public de néo-pratiquants, les usagers plus réguliers et plus âgés estiment qu'elle n'est pas suffisante pour leur donner un véritable sentiment de sécurité. C'est particulièrement le cas des pistes qui longent des places de stationnement, où les motorisés doivent traverser la piste entre les balisettes pour rejoindre leur emplacement.



Amenagement transitoire pour les vélos - Rennes Ville et Metropole-2020-09-13-RM-629551 © Stephanie Priou

Bilan des aménagements cyclables transitoires



Points positifs

93 %

des usagers estiment que ces aménagements facilitent la pratique du vélo

87 %

des néo-cyclistes envisagent de modifier leur itinéraire avec des aménagements à proximité

66 %

des usagers estiment que ces aménagements sont suffisamment larges



Points de vigilance

60 %

des usagers estiment que les aménagements ne sont pas suffisamment séparés de la circulation motorisée et que les revêtements ne sont pas assez confortables

Source : Enquête en ligne Atelier Vélotactique, mars-avril 2021

LES NÉO-CYCLISTES, PUBLIC CONQUIS PAR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES TRANSITOIRES

Les aménagements cyclables transitoires semblent bénéficier de manière très prononcée à la pratique des néo-cyclistes. En effet, ils apparaissent rassurants pour ce type d'usagers qui considère à 62,5 % que ces aménagements sont suffisamment séparés de la circulation motorisée, alors que les autres catégories semblent plus mitigées.

A contrario, plus le cycliste est expérimenté, plus son jugement sur les aménagements cyclables transitoires est critique. Ce dernier relate le manque de séparation avec les motorisés, de visibilité de la signalisation des aménagements et l'entretien de la voirie.

Des périurbains plus critiques sur la qualité des dispositifs

85 % des enquêtés habitant la première couronne déclarent que ces aménagements incitent à prendre davantage le vélo. En revanche, la qualité de la voirie enregistre un fort taux de réponses négatives. Par rapport à l'ensemble de l'échantillon, les enquêtés de la périphérie sont plus critiques sur l'entretien, la largeur et la visibilité des aménagements cyclables transitoires. En effet, la pertinence et la sécurité de ce type d'aménagements déployées sur les tronçons interurbains et périurbains sont à nuancer au regard d'un environnement urbain plus routier.

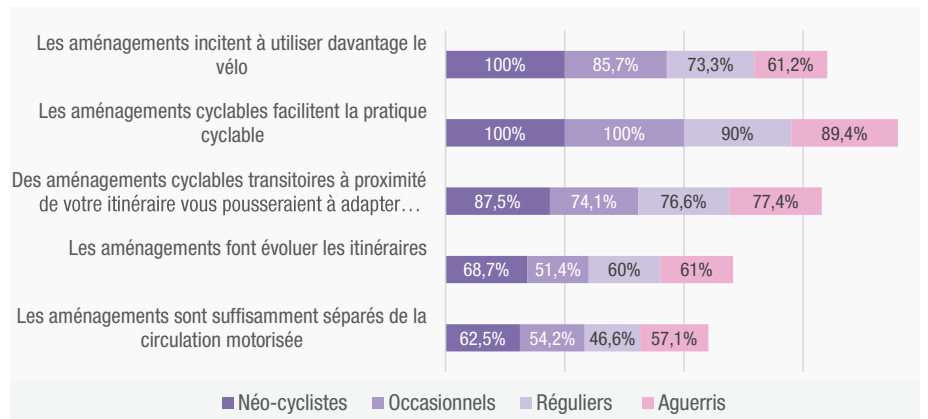
Une intensification de la pratique cyclable à moyen terme

Si la tendance marque une évolution notable des déplacements à vélo, elles préfigurent aussi des changements plus durables en matière de déplacements.

Près de 70 % des répondants déclarent, en effet, poursuivre leur pratique à l'issue de la crise sanitaire et près de 30 % envisagent même d'augmenter leur pratique actuelle.

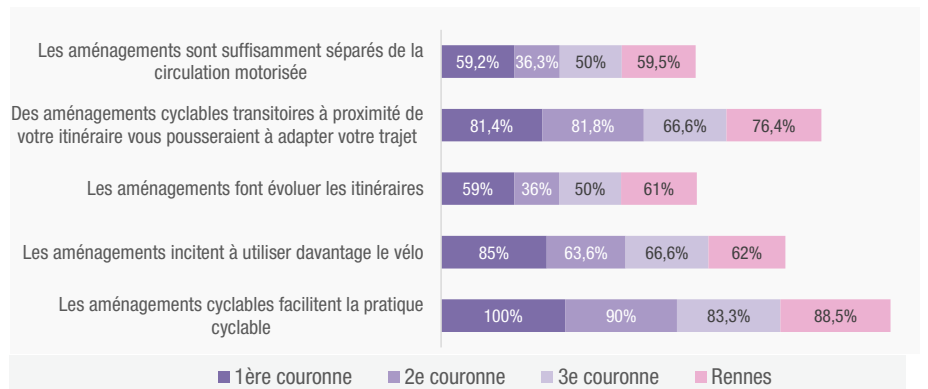
Les futurs aménagements devront donc répondre à un nouvel accroissement des flux vélo, d'autant plus que les déplacements liés aux activités professionnelles et de formation sont aussi en augmentation.

APPRÉCIATION DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES - SELON LE PROFIL-TYPE



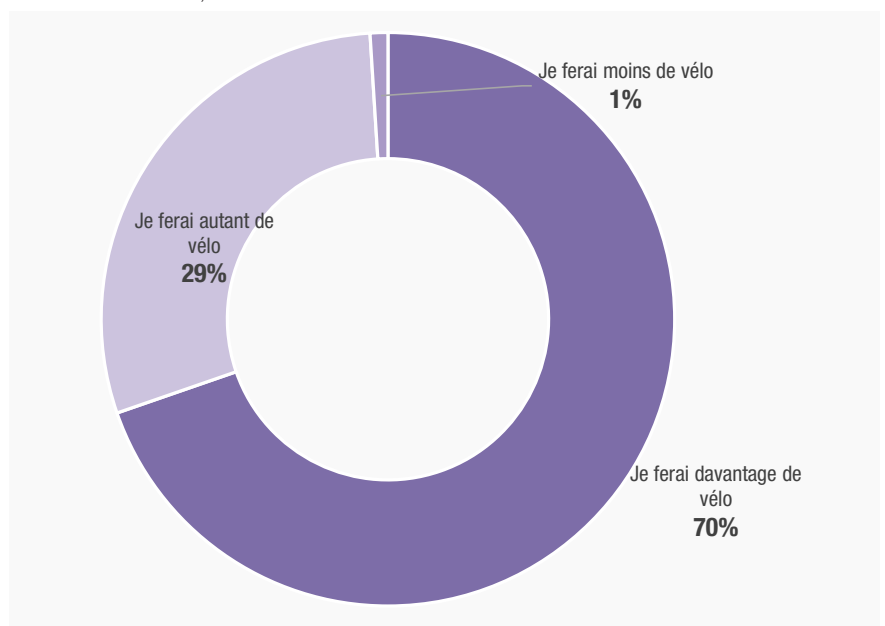
Source : Enquête en ligne Atelier Vélotactique, Mars-Avril 2021

APPRÉCIATION DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES - SELON LA COMMUNE DE RÉSIDENCE



Source : Enquête en ligne Atelier Vélotactique, Mars-Avril 2021

À L'ISSUE DE LA CRISE, QUELLE SERA VOTRE PRATIQUE ?



Source : Enquête en ligne Atelier Vélotactique, Mars-Avril 2021

UNE MÉTHODE RAPIDE, ÉCONOMIQUE ET SOUPLE POUR LES AMÉNAGEURS

Les caractéristiques de l'urbanisme tactique ont suscité l'enthousiasme des élus et services ayant mis en œuvre des aménagements cyclables transitoires. Bien souvent, les dispositifs légers (simples marquages au sol ou balisettes) ont permis une avancée spectaculaire sur le calendrier initial de mise en œuvre, le tout avec des coûts réduits.

Une agilité autorisant les erreurs

La rapidité d'implantation de l'urbanisme tactique ne permet pas toujours d'anticiper tous les usages et situations habituellement réfléchies en phase avant-projet. Plusieurs aménagements tactiques ont ainsi posé des problèmes de conception pour les services d'entretien, de ramassage de déchets ou encore pour les cyclistes eux-mêmes. La légèreté du mobilier et les marquages ont permis de rectifier facilement et rapidement les aménagements pour s'adapter aux besoins avec un minimum de contraintes. Cette dimension nécessite tout de même une certaine réactivité et un suivi régulier.

Expérimenter n'est pas tout à fait concerter

Mis en place en quelques heures, les aménagements tactiques ont parfois suscité de l'incompréhension pour les riverains, bouleversant leurs habitudes. La sortie de confinement a obligé les collectivités à réagir vite, dans une période où les réunions de concertation ne pouvaient se tenir. L'aménagement urbain étant régulièrement soumis à la concertation, la rapidité de mise en œuvre de ces dispositifs peut créer des frustrations. La dimension expérimentale est assez récente en urbanisme et n'est pas totalement assimilée par les citoyens. Pour se prémunir d'éventuelles critiques, il est important pour les collectivités d'insister sur la dimension exploratoire et agile des aménagements tactiques. Cela suppose qu'ils peuvent être revus, adaptés, voire supprimés s'ils ne répondent pas aux attentes et aux besoins.

« On se réveille avec une piste cyclable en bas de chez nous. »

Des potentiels divers pour repenser les espaces publics

Les aménagements tactiques peuvent par ailleurs être bien plus "parlants" pour des personnes non familières des plans de voirie et être le support d'une concertation de terrain. D'autre part, l'urbanisme tactique dépasse les seuls aménagements dédiés au vélo et, à l'avenir, pourrait être mobilisé par les collectivités pour de nombreux usages : événements ponctuels (extension de ter-

rasses et commerces), chantiers, diverses manifestations sur l'espace public (festivals, brocantes, marchés de Noël...).



Témoignages d'élus et de leurs services

« La grosse surprise c'est que l'on peut transformer la ville très rapidement. Les habitants n'étaient pas habitués. »

« C'était une bonne expérience et nous souhaitons généraliser ce mode de fonctionnement. »



Aménagement tactique à Rennes pour sécuriser les piétons et cyclistes avec la neutralisation par l'emprise d'un chantier du trottoir et de la bande cyclable. Rennes - avril 2021.



Pistes cyclables provisoires déconfinement, St-Jacques-de-la-Lande - juin 2020 © Nicolas Bourgeais

Un bilan positif et quelques pistes pour l'avenir

Processus novateur, rapide et souvent déployé pour la première fois, l'urbanisme tactique est un dispositif intéressant pour la Métropole rennaise, lui permettant d'expérimenter des aménagements peu coûteux avec une réversibilité qui assure une agilité de l'organisation urbaine. Les aménagements cyclables transitoires, comme réponse formulée en matière de mobilité par la Métropole à la crise sanitaire, sont un bon exemple des possibilités de l'urbanisme tactique.

Cette étude a ainsi permis d'évaluer un phénomène d'actualité dont les potentiels sont grands pour la pratique cyclable et de façon plus générale, pour l'aménagement expérimental. C'est aussi, une formidable opportunité pour Rennes Métropole d'anticiper les attentes du futur Réseau Express Vélo et ainsi prioriser les facteurs qui feront d'elle un ambitieux territoire cyclable.

L'urbanisme tactique est un levier intéressant et pertinent pour développer de nouveaux usages, mais il doit être mobilisé avec précaution pour ne pas donner l'impression de décisions autoritaires. Il faut sensibiliser la population à cette nouvelle manière d'aménager pour dissiper les craintes.

La tendance nationale de l'augmentation des déplacements à vélo se décline au niveau local et après avoir encouragé l'essor de nouveaux usagers, l'un des défis à relever est d'entretenir ce "vivier" de cyclistes et favoriser durablement leur pratique. Si l'urbanisme tactique dans sa forme actuelle a pu développer la pratique des novices, il reste un aménagement transitoire qui ne satisfait pas entièrement des usagers réguliers plus exigeants. Afin d'atteindre les objectifs de 9 % de part modale vélo d'ici 2030, Rennes Métropole doit maintenant miser sur la sécurité et, a fortiori, sur le confort de ses aménagements pour rivaliser avec les déplacements motorisés.

La route est encore longue et les changements de comportements n'opéreront pas d'eux-mêmes. Mais la tendance actuelle est encourageante et les mentalités évoluent peu à peu. La tranquillité, la sécurité, le bien-être ou encore la santé deviennent des sujets incontournables dans l'aménagement des villes. Et si le vélo n'est pas la seule solution aux besoins de mobilité, ses effets positifs sur la qualité de vie sont incontestables.



© Nicolas Bourgeois, Boulevard de la Tour d'Auvergne - Rennes - mai 2021



© NB

© Nicolas Bourgeois, ACT La Hallerais - Vern-sur-Seiche - juillet 2021



© Nicolas Bourgeois, Rue Pierre Martin, Rennes - janvier 2021

Étude réalisée par :

Romain Berly, Nicolas Bourgeais,
Lucas Henry et Léa Tourdot-Carponcy

Commanditaires :

Audiar et Rennes Métropole

Suivi par : Séverine Grould et
Frédérique Baudouin

Encadrement :

Benoît Feildel et Maëlle Lucas
Université Rennes 2 et Laboratoire
Espaces et Sociétés
UMR CNRS 6590 ESO



**AGENCE D'URBANISME
ET DE DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL
DE L'AGGLOMÉRATION RENNAISE**

3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz - CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2
T : 02 99 01 86 40 - www.audiar.org - [@Audiar_infos](https://twitter.com/Audiar_infos)

Contact

Séverine Grould
02 99 01 86 49
s.grould@audiar.org