

EVALUATION DES ACTIONS MENEES SUR LE TERRITOIRE DE RENNES METROPOLE EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VELO

SYNTHESE DES RESULTATS

I. PRESENTATION DE LA DEMARCHE ADOPTEE

La commande, le champ couvert par l'évaluation et les questions posées

Inscrite au sein de différents plans structurants du territoire (Plan Climat Energie Territoriaux, PLU, Plan de Déplacements Urbains 2007-2017...), la promotion des déplacements à vélo au sein de Rennes Métropole constitue un axe marquant de l'action publique locale.

La révision à venir du Schéma Directeur Vélo, la révision du PDU ainsi que le contexte local de transfert de la compétence de voiries des communes vers l'échelon métropolitain ont amené Rennes Métropole à conduire une évaluation sur sa politique en faveur de la promotion du vélo. Celle-ci a été confiée au groupement de prestataires ITINERE Conseil – ExtraCité.

Les **différents volets d'actions** développés entre 2006 et 2014 ont été analysés, à savoir : les **investissements réalisés** (aménagement cyclables), les **services développés** (ex : vélo star) et les **opérations de communication et de sensibilisation** auprès de différents publics.

Quatre questions évaluatives, validées par le comité d'évaluation¹ lors de la phase de lancement de la mission ont structuré les travaux :



1. Dans quelle mesure les actions menées sur le territoire de Rennes Métropole en faveur du vélo ont-elles contribué à développer la pratique du vélo sur le territoire ? (**Efficacité**)
2. En quoi les actions menées sur le territoire de RM en faveur du vélo sont-elles en adéquation avec les besoins des parties prenantes ? (**Pertinence**)
3. En quoi les actions menées sur le territoire de RM en faveur du vélo constituent-elles un tout cohérent et articulé avec les autres actions de Rennes Métropole ? (**Cohérence interne**)
4. Dans quelle mesure la stratégie de Rennes Métropole en faveur du vélo est-elle articulée avec celle des acteurs infra-métropolitains et supra-métropolitains ? (**Cohérence externe**)

L'évaluation a également donné lieu à l'élaboration de **recommandations** en vue de la future stratégie de promotion du vélo au sein de la métropole.

La méthode adoptée

Données de **bilans** fournies par Rennes Métropole

60 entretiens qualitatifs avec des acteurs du territoire

Benchmark auprès de 3 autres Métropoles

8 réunions avec les communes sur les différents secteurs de Rennes

Un **atelier de coproduction** centré sur l'usager

Une large **enquête auprès des habitants** cyclistes ou non (2159 répondants)

¹ Le comité d'évaluation était composé de plusieurs élus de de Rennes Métropole, d'une élue de la Ville de Rennes, du cabinet du Président de Rennes Métropole, des services de Rennes Métropole concernés par la thématique et de l'AUDIAR.

II. BILAN DES PRINCIPALES ACTIONS CONDUITES SUR LE TERRITOIRE

Les aménagements et les équipements

421 Kms

de **voies cyclables** (pistes, bandes et voies mixtes) peuvent être dénombrées sur le territoire de Rennes Métropole en décembre 2015

147 Kms

de ces voies sont des **liaisons cyclables intercommunales** permettant un maillage plus dense du territoire.

7800

places de stationnements dont 12 parcs sécurisés à Rennes et 22 parcs sécurisés en dehors de Rennes. Le taux d'occupation des parcs sécurisés hors Rennes est de 12 % seulement.

L'accompagnement des communes et les actions de communication

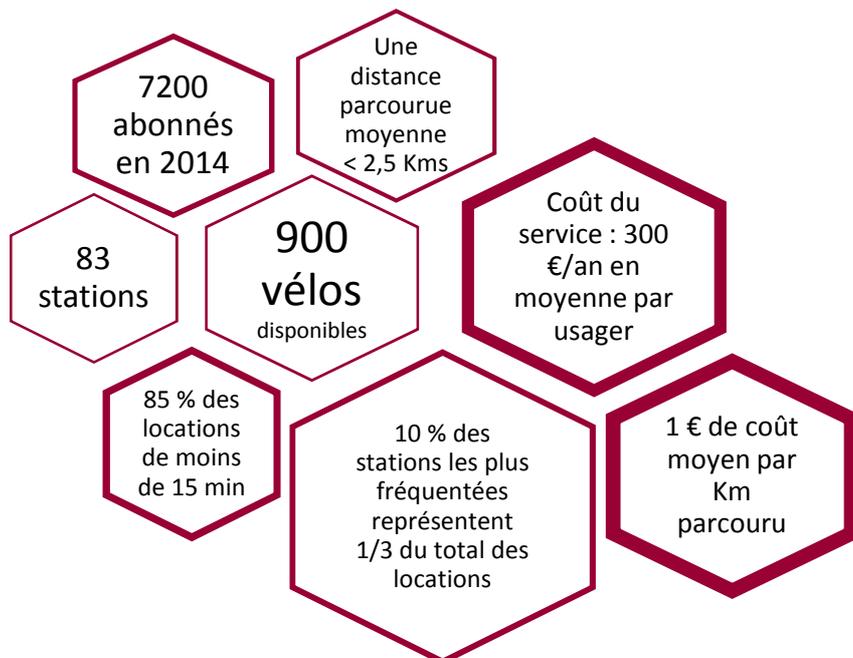
25

Plans communaux de déplacements élaborés par Rennes Métropole en partenariat avec les communes du territoire.

4

Principaux **temps forts** programmés chaque année sur le territoire pour promouvoir le vélo : Challenge Vélo-école ; Apprentissage du vélo dans les écoles et centres de loisirs ; Fête du vélo ; La Semaine de la mobilité. Plusieurs actions ponctuelles s'y ajoutent (ex : « Opération Mobil' Acteurs - le Défi ! »)

Le Vélo Libre-service



La location de vélos à assistance électrique

La Métropole a souhaité développer un service de location de vélo longue durée (vélo de ville, vélo pliant et vélo à assistance électrique) mais seul le VAE a trouvé son public. Ce dernier a été fortement plébiscité, se traduisant par la mise en place d'une liste d'attente.

Après une montée en charge initiée en 2013 et face à ce succès, **1 000 VAE** ont été proposés à la location par Rennes Métropole à partir de **2016**.

III. LES PRATIQUES CYCLISTES SUR LE TERRITOIRE



22 500 mouvements cyclistes ont été recensés en moyenne par jour sur la ville de Rennes en 2015. Ce chiffre marque une

progression de 53% par rapport à 2011 et ce, principalement dans le centre-ville (+ 80% de déplacements entre 2011 et 2015 dans l'hyper-centre) et aux abords de la ville (+ 90 % entre 2011 et 2015 le long du canal d'Ille et Rance).

Le trafic sur les pistes intercommunales est quant à lui assez réduit même s'il est en hausse sur 7 des 10 parcours sur lesquels des comptages sont réalisés.

L'enquête menée auprès des habitants du territoire par le cabinet d'évaluation a également permis d'identifier les caractéristiques des déplacements sur le territoire.

Dans la métropole rennaise, la fréquence d'usage du vélo est avant tout dépendante de la distance à parcourir. Le vélo est surtout utilisé lorsque le trajet est supérieur à 1 km et inférieur à 10 km : en deçà de 1 km la distance est trop courte et l'utilisation du vélo n'a pas de sens, au-delà de 10 km le recours au vélo ne semble pas approprié. Le vélo est donc un mode de transport adapté à des distances relativement courtes, mais pas pour des déplacements à proximité immédiate pour lesquels la marche à pied est privilégiée.

De ce fait, la proportion de cyclistes évolue fortement selon le territoire de résidence. En effet, parmi les répondants, la proportion de cyclistes est la plus forte chez les Rennais (76 %) et la plus faible pour ceux qui habitent en dehors de Rennes Métropole (55%).

Les déplacements à vélo le sont principalement **pour des questions utilitaires domicile-travail** ou courses, sorties, etc. Toutefois le déclenchement de la pratique lui, ne l'est pas, puisque les raisons évoquées pour la pratique du vélo sont les suivantes : pratiquer une **activité physique**, contribuer à la **protection de l'environnement** et une dimension de **plaisir**.

Le **vélo personnel est très largement privilégié par les cyclistes de l'échantillon.** Certains utilisent toutefois LE Vélo STAR, principalement les Rennais compte tenu de l'implantation des stations, mais en complément de l'usage de leur vélo personnel.

« La grande majorité des cyclistes utilisent les aménagements cyclables dédiés »

Lors des entretiens qualitatifs conduits auprès de cyclistes la quasi-totalité de ceux-ci ont évoqué le vélo à assistance électrique comme un **levier au développement de la pratique du vélo.** Les cyclistes évoquent le confort de ce vélo, permettant plus aisément une utilisation régulière pour se rendre sur son lieu de travail, y compris pour des distances relativement longues (autour de

« Le sentiment de vulnérabilité à vélo est un des principaux points d'explication avancé par les personnes ne se déplaçant pas à vélo »

10 km).

Enfin le **sentiment de vulnérabilité** à vélo est un des principaux points d'explication avancé par les personnes ne se déplaçant pas à vélo parmi d'autres raisons telles l'**insatisfaction des aménagements** disponibles ou encore le fait que les **distances à parcourir soient inadaptées** à ce mode de transport.

IV. L'EFFICACITE ET LA PERTINENCE DES ACTIONS CONDUITES

Les acteurs rencontrés soulignent que, de leur point de vue, **l'engagement de la Métropole en faveur du vélo a connu une progression ces dernières années** mais que cette **volonté reste peu valorisée et manque de lisibilité**.

La **question de la sécurité** est une question centrale qui a été soulignée tout au long de l'évaluation par les interlocuteurs rencontrés. Elle est liée pour les habitants du territoire métropolitain à deux problématiques : **l'absence de pistes cyclables sécurisées** sur certains des trajets empruntés par les cyclistes et le non-respect du code de la route (circulation ou stationnement sur les bandes cyclables, non-respect des limitations dans les zones 30, etc.) ou le **manque d'attention des automobilistes**. La **cohabitation entre les usagers et le partage de la route** sont donc des questions importantes.



Lors des entretiens qualitatifs, la question des aménagements est également régulièrement revenue comme un sujet de préoccupation. Derrière cette question des aménagements se posent deux problématiques majeures régulièrement relevées :

- Celle de **l'entretien des pistes cyclables** (traitement des défauts de la chaussée, nettoyage des feuilles à l'automne, marquage au sol qui a tendance à s'effacer avec le temps...) ;
- La **discontinuité des aménagements** cyclables lors d'un même trajet et la lisibilité des itinéraires cyclables.

Autre point évoqué : le vol. Si les modalités de stationnement apportent satisfaction, **le vol du matériel reste une préoccupation** assez importante pour les répondants sans qu'il ne soit jugé comme un frein à la pratique toutefois.

L'intermodalité est jugée plus complexe par les cyclistes qui utilisent leur propre vélo que par les cyclistes mobilisant un VLS. Ceci s'explique notamment par la proximité des stations de Vélo STAR avec les infrastructures de transports offrant d'autres modalités (métro, bus, train,...). Le VLS jouit par ailleurs d'une reconnaissance assez importante sur le territoire.

La communication de Rennes Métropole sur le vélo et sa stratégie de développement est, quant à elle, jugée comme insuffisante. Ainsi, si les dispositifs en faveur du vélo (VLS, aménagements de voies et pistes,...) sont parfaitement identifiés, il apparaît que **la stratégie qui les sous-tend est, elle, peu connue et reconnue**. A la question de savoir si Rennes Métropole déploie une stratégie forte et affirmée en faveur du vélo, la réponse a régulièrement été négative.

Les différentes catégories d'acteurs rencontrées (établissements scolaires, entreprises et équipements) indiquent avoir peu d'occasions d'échanges avec Rennes Métropole et les communes sur la thématique du vélo. Le soutien aux Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) est perçu comme une initiative intéressante de ce point de vue. Les entreprises impliquées dans ce type de démarche se montrent en effet davantage engagées dans l'incitation de leurs personnels à la pratique cycliste. En ce qui concerne les établissements scolaires, ceux-ci se montrent peu actifs sur la question du vélo. La raison avancée se situe du côté de la sécurité (risques perçus des trajets à vélo pour se rendre dans l'établissement).

En conclusion, malgré des réponses assez négatives de la part des répondants qui évoquent de l'insécurité pour les cyclistes, des aménagements encore insuffisants tant en qualité qu'en quantité, des itinéraires peu lisibles, une mauvaise cohabitation entre usagers et une crainte massive du vol, la majorité considère toutefois que la Métropole de Rennes est adaptée à la pratique du vélo.

L'absence de communication, tant sur le vélo que sur la stratégie employée par Rennes Métropole constitue un vrai frein au développement de la pratique du vélo sur le territoire. En effet, les acteurs locaux (entreprises, établissements scolaires, associations) peuvent être de réels partenaires contribuant à impulser une dynamique et permettre de répondre aux craintes suscitées par la pratique quotidienne du vélo.

V. LA COHERENCE DES ACTIONS CONDUITES

Cohérence interne

Les investigations réalisées auprès des différentes directions de Rennes Métropole ont permis de mettre en avant que la thématique de l'usage du vélo **était clairement identifiée comme une thématique mise à l'agenda au sein de la collectivité**. Ainsi, les directions ont conscience qu'il s'agit d'une orientation politique et estiment unanimement qu'un revirement concernant la proactivité de Rennes Métropole concernant la promotion de l'usage du vélo est inenvisageable.

Toutefois, la **connaissance de la stratégie détaillée de développement de l'usage du vélo reste quant à elle relativement limitée**. Deux niveaux d'appropriation peuvent notamment être distingués :

- Une appropriation forte de la part des directions et services dont les prérogatives sont directement connectées aux enjeux du vélo ;
- Une appropriation plus limitée de la part des directions aux sujets d'intervention de prime abord plus éloignés (ex : tourisme, cohésion sociale, commerce...), mais qui pourraient pourtant intégrer le sujet « vélo » dans les actions qu'ils pilotent

Du côté des communes et autres institutions du territoire, tous mettent en avant l'engagement de la collectivité en faveur du vélo. Ainsi, **Rennes Métropole est perçu comme un acteur pertinent et légitime** sur le sujet. Cependant, les acteurs interrogés ne disposent que **d'une vision partielle** des actions mises en place et la **stratégie d'ensemble manque de lisibilité**.

Cohérence externe

Concernant **l'articulation entre les actions conduites par les communes du territoire**, celles interrogées sont toutes convaincues de la nécessité de faire progresser l'usage du vélo même si toutes n'y souscrivent pas pour la même raison. Ainsi, si certains mobilisent des arguments relevant d'une durabilité forte (nécessité de supprimer ou de réduire la voiture, cause de pollutions), d'autres vont souscrire à des arguments qu'ils qualifient de « pragmatiques ».

Les communes estiment cependant que la politique de Rennes Métropole **gagnerait à être davantage concertée** afin de prendre en compte les besoins spécifiques des communes, notamment de celles de la 2^{ème} couronne.

Aussi, les relations de travail intercommunales sont peu développées sur la question du développement des déplacements à vélo. Ce **défaut de collaboration sur les territoires** peut parfois conduire ainsi à des **situations contreproductives** : discontinuité des pistes cyclables, maillage inexistant, pistes cyclables entrecoupées de zones non sécurisées,...

En ce qui concerne **l'articulation avec les interventions des autres institutions du territoire** (Pays de Rennes, Conseil départemental, Conseil régional, DREAL/DDTM, Comité régional du tourisme), les actions conduites sont nombreuses mais sans réelle coordination.

« Le déficit de connaissance des usagers combiné au manque d'interconnaissance des actions de chacun des partenaires ne permettent pas suffisamment aux acteurs de mettre en place une communication, coordonnée, ciblée et différenciée »

VI. LES CONCLUSIONS EVALUATIVES ET RECOMMANDATIONS

Question 1 : Dans quelle mesure les actions menées sur le territoire de RM en faveur du vélo ont-elles contribué à développer la pratique du vélo sur le territoire ?

Les 6 conclusions à retenir

1. Les usagers jugent les aménagements insuffisants tant quantitativement que qualitativement et le sentiment de vulnérabilité est fort. Améliorer la situation en la matière est prioritaire.
2. Le manque de jalonnement et les discontinuités cyclables ne facilitent pas les usages.
3. Peu de réflexions ont été conduites en termes de qualité paysagère des itinéraires dans le cadre du schéma directeur vélo. Or, pour les cyclistes la dimension « plaisir » est importante. Développer la pratique cycliste implique de se mettre à la place des usagers qui souhaitent pouvoir circuler « facilement » et dans un « cadre agréable ».
4. Le Vélo à Assistance Electrique (VAE) est perçu comme un réel levier pour développer les usages entre Rennes et les communes alentour.
5. La communication reste limitée et ne mobilise pas tous les relais potentiels. Les messages ne sont pas élaborés au regard des perceptions des usagers (ex : dimension plaisir, activité physique, gain de temps...).
6. Si des outils ont été développés pour, entre autres, faciliter ou contribuer à l'intermodalité (ex : parcs sécurisés, VLS), ils ne constituent pas des leviers suffisants. Le vélo reste un moyen de locomotion plutôt « exclusif » (selon l'enquête Star OD, 0,25 % des usagers combinent transports et commun + vélo).

Question 2 : En quoi les actions menées sur le territoire de RM en faveur du vélo sont-elles en adéquation avec les besoins des parties prenantes (usagers, non usagers, équipements...) ?

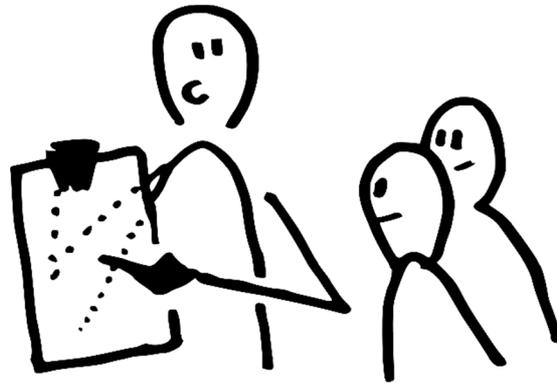
Les 4 conclusions à retenir

1. Les **moyens financiers alloués** par Rennes Métropole ont fortement été **axés sur le VLS**. Si ce service dispose d'une bonne notoriété et constitue un outil d'intermodalité intéressant, **la préoccupation majeure** des parties prenantes est de « **disposer d'aménagements exemplaires** ».
2. Les actions conduites **ne prennent pas suffisamment en compte les spécificités des différentes communes** et des usages / attentes de leurs habitants.
3. En dehors de la ville centre, les **actions conduites mobilisent insuffisamment les relais et ressources** du territoire (associations, équipements, établissements scolaires, entreprises). Aussi, les initiatives existantes sont mal connues.
4. **Peu de mesures contraignantes** ont été mises en place (contrairement à d'autres Métropoles comme Strasbourg). Le souhait de « contenter » tous les usagers de la route (notamment ne pas contraindre les automobilistes, hors Rennes) trouve ses limites.

Question 3 : Dans quelle mesure les actions menées sur le territoire de RM en faveur du vélo constituent-elles un tout cohérent et articulé avec les autres actions de RM ?

Les 3 conclusions à retenir

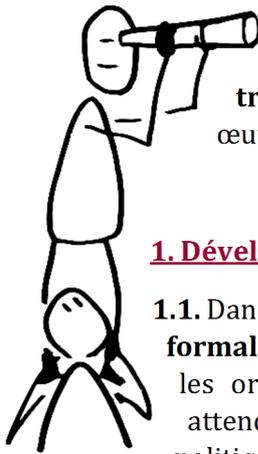
1. L'appropriation de « l'enjeu vélo » par différents services de Rennes Métropole (transports urbains, études urbaines, espace public/ingénierie/bâtiments, commerce) et des pratiques de travail inter-services reste à **conforter par une politique plus affirmée**.
2. Le vélo est une **préoccupation peu prise en compte par les services moins directement concernés** (tourisme, cohésion sociale, commerce) alors même que des réflexions conjointes pourraient être menées (ex : vélo comme outil d'attractivité touristique, vélo comme outil facilitant le déplacement des publics isolés...).
3. **Penser les conditions de développement de l'intermodalité reste difficile**: les acteurs rencontrés dans le cadre de l'évaluation constatent la faible pratique intermodale mais n'identifient pas aisément les leviers pour « faire mieux ».



Question 4 : Dans quelle mesure la stratégie de RM en faveur du vélo est-elle articulée avec celle des acteurs infra-métropolitains et supra-métropolitains ?

Les 2 conclusions à retenir

1. Les **réflexions entre communes** sur la question du vélo ont été **relancées récemment** à l'occasion du séminaire PDU (2014/2015). Jusqu'alors les **projets intercommunaux** ont été **peu nombreux**. **Malgré l'existence du schéma directeur vélo**, les communes rencontrées lors de l'évaluation estimaient ne pas disposer d'un cadre commun de travail suffisant pour s'engager plus fortement en faveur du vélo. Le **transfert de la compétence voirie** à la Métropole pourrait constituer une opportunité pour déployer une stratégie globale sur le territoire, selon le mode de gouvernance adopté.
2. Au niveau supra-communal, une **diversité d'acteurs** mène des actions diversifiées en faveur du vélo (notamment les différents niveaux de collectivités) **sans que des réflexions conjointes aient été engagées**. L'intérêt de **développer des collaborations et projets commun** est pourtant affirmé par tous.



Les recommandations

Les recommandations issues de l'évaluation sont organisées autour de **trois grandes parties** : stratégie, actions à privilégier et modalités de mise en œuvre à développer.

1. Développer une réelle stratégie en faveur du vélo

1.1. Dans le contexte du transfert de la compétence voirie à la Métropole, construire et **formaliser une stratégie opérationnelle** en faveur de l'usage du vélo en définissant les orientations politiques, les actions en découlant, les résultats quantitatifs attendus, les publics cibles et les connexions avec les partenaires et les autres politiques de Rennes Métropole.

1.2. Tenir compte des spécificités des territoires et des autres politiques conduites en impliquant les communes de Rennes Métropole dans la territorialisation de la stratégie et en développant les connexions avec les autres politiques conduites par Rennes Métropole (tourisme, social, ESS, éducation, commerce).

1.3. Rééquilibrer les moyens alloués en fonction des priorités redéfinies et notamment accorder des moyens plus conséquents aux aménagements et réinterroger la place et le volume budgétaire dédié au VLS au regard de la nouvelle stratégie.

2. Les actions à privilégier

2.1. Mettre prioritairement l'accent sur les aménagements et la sécurité : sécurisation des itinéraires, qualité paysagère, continuité des parcours et jalonnements, développement de liaisons vers les équipements (sportifs, culturels, scolaires) de secteurs, développement des zones à vitesse modérée en zones agglomérées (zones à 30 km/h) et sensibilisation des cyclistes et des autres usagers de la route sur le respect des règles de sécurité.

2.2. Développer et diversifier les services aux cyclistes : renforcer le service de vélo à assistance électrique, développer les outils numériques permettant de faciliter les déplacements à vélo, développer les services de réparation / entretien en mobilisant les ressources du territoire.

2.3. Elaborer un plan de communication en adéquation avec la stratégie préalablement définie qui repose sur des **supports et messages diversifiés et adaptés selon les cibles** : logique santé, logique loisir, logique économies, logique gain de temps...

3. Les principes d'actions à développer

3.1. S'appuyer sur les relais locaux, notamment mobiliser les forces vives et les infrastructures du territoire pour promouvoir le vélo (entreprises, acteurs du social, structures sportives et culturelles, établissements scolaires, corps médical...) et développer les partenariats avec les associations (mobiliser leur expertise d'usage, développer une logique d'appels à projets pour le développement des services.)

3.2. Renforcer la coordination et la mise en cohérence entre institutions du territoire (collectivités territoriales des différents niveaux, services de l'Etat).

Contact Rennes Métropole : d.bruno@rennesmetropole.fr – Mission évaluation et suivi des politiques publiques - Direction des Coopérations métropolitaines, de la Veille territoriale et de l'Evaluation