



Présentation du 15 juin 2021

Plan de référence mobilité Commune de Bruz



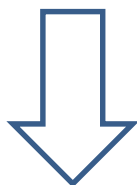


Un **plan d'orientations et d'actions**



Des cartes
stratégiques

Un plan
d'action



Fixe les orientations de la commune en termes de mobilité et déplacements à horizon 2030

Échelle
communale



Lien avec le
PDU



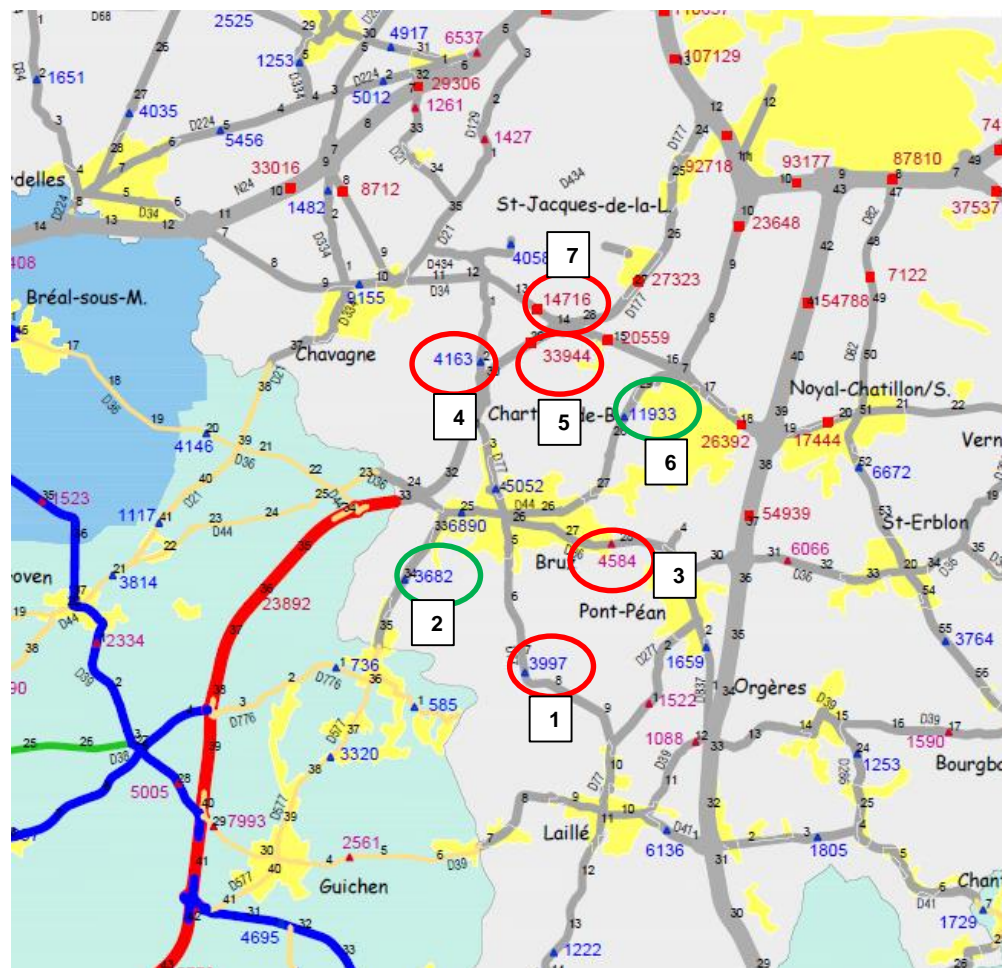
Co construit
avec les élus
et citoyens



Évolution du trafic

Commentaires :

- Une augmentation entre 2 et 3%/an sur plusieurs RD : RD77 (1), RD177 (2), RD34 (3), RD36 (4)
- Diminution du trafic sur la RD 44 (1) et la RD 577 (2)

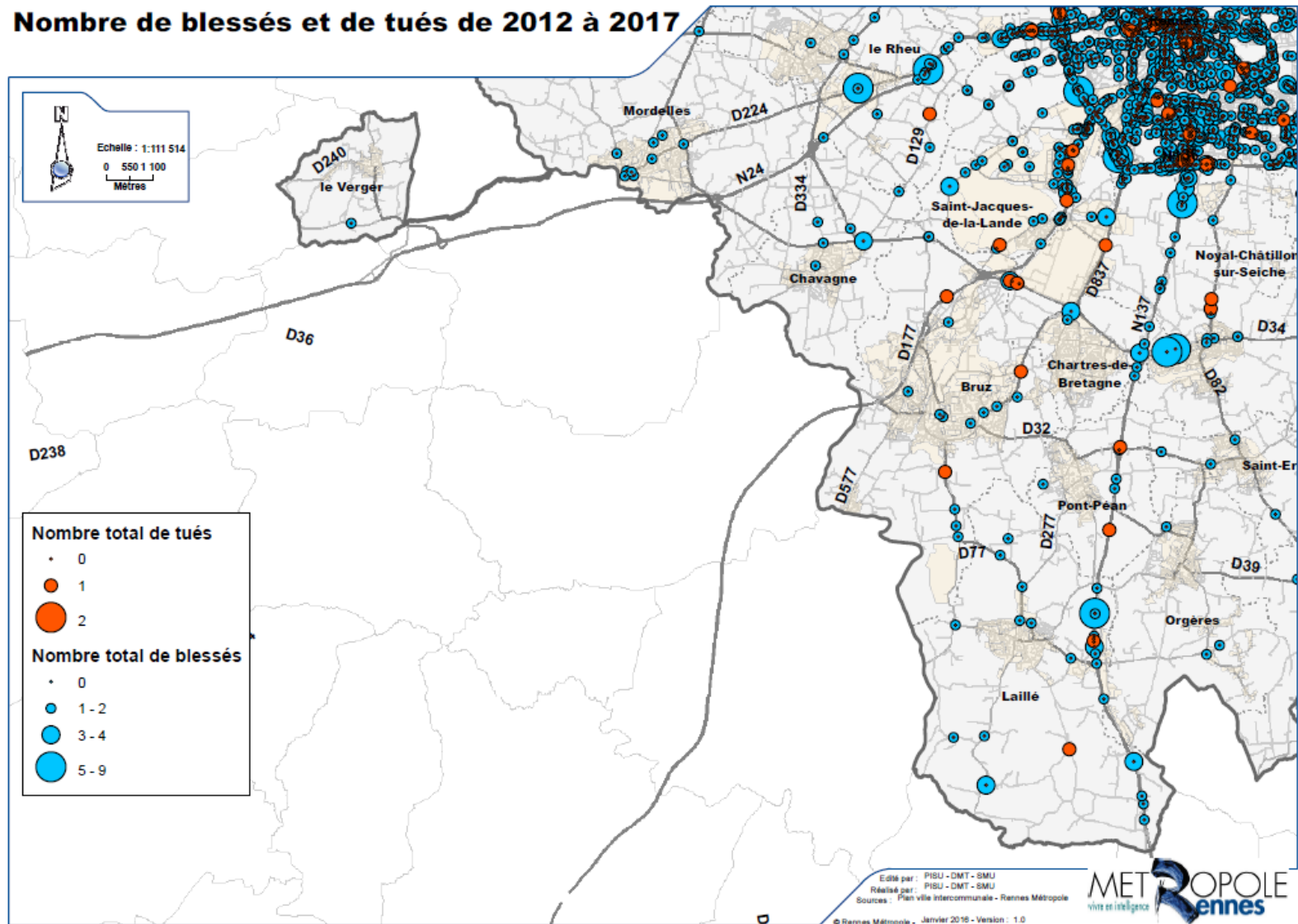


2018

	2008	2018		
1 RD77	2989	3997	34%	1
2 RD577	4452	3682	-17%	b
3 RD36	3774	4584	21%	5
4 RD77	3216	4163	29%	2
5 RD177	26499	33944	28%	3
6 RD44	14694	11933	-19%	a
7 RD34	11845	14716	24%	4

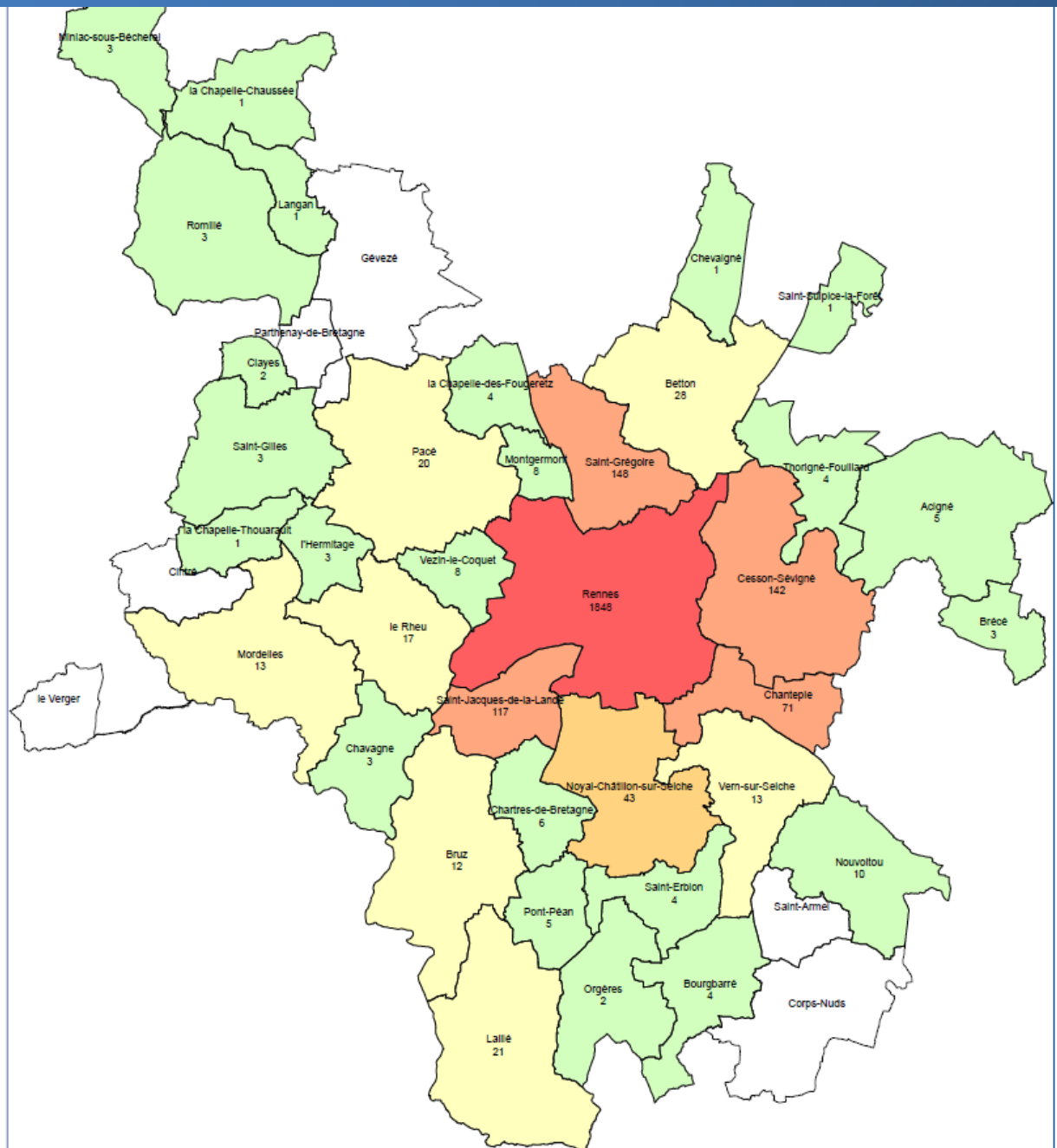


Nombre de blessés et de tués de 2012 à 2017





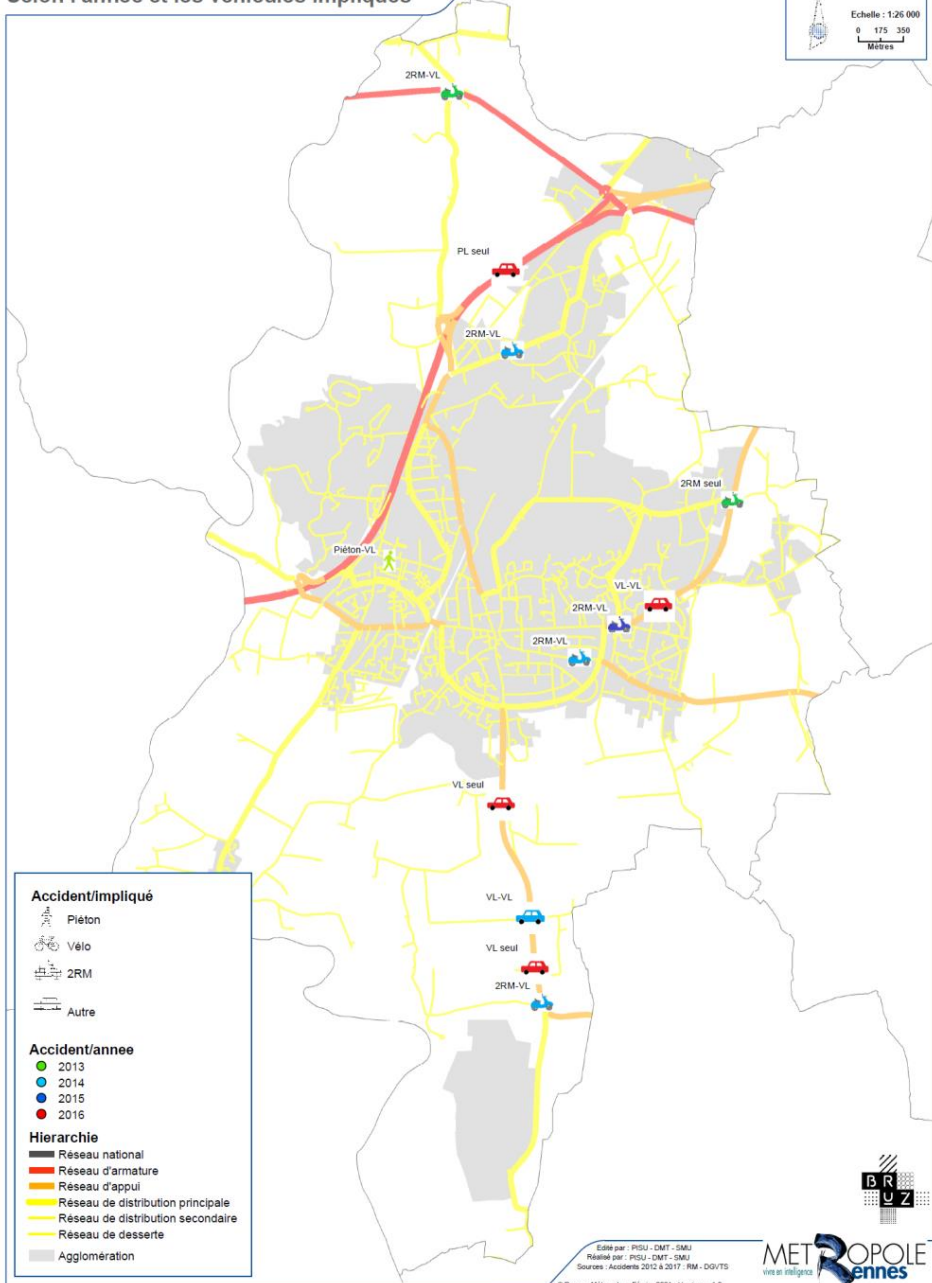
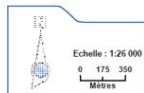
Accidentologie





Accidents (2012 à 2017) à Bruz

Selon l'année et les véhicules impliqués



Accident/impliqué

- Piéton
- Vélo
- 2RM
- Autre

Accident/année

- 2013
- 2014
- 2015
- 2016

Hierarchie

- Réseau national
- Réseau d'armature
- Réseau d'appui
- Réseau de distribution principale
- Réseau de distribution secondaire
- Réseau de desserte
- Agglomération

Établi par : PISU - DMT - SMUJ
 Révisé par : PISU - DMT - SMUJ
 Sources : Accidents 2012 à 2017 - RM - DGV/TS
 © Rennes Métropole - Février 2021 - Version : 1.0



Avec 12 accidents corporels sur la période on peut considérer que la commune de Bruz est plutôt bonne élève/RM;

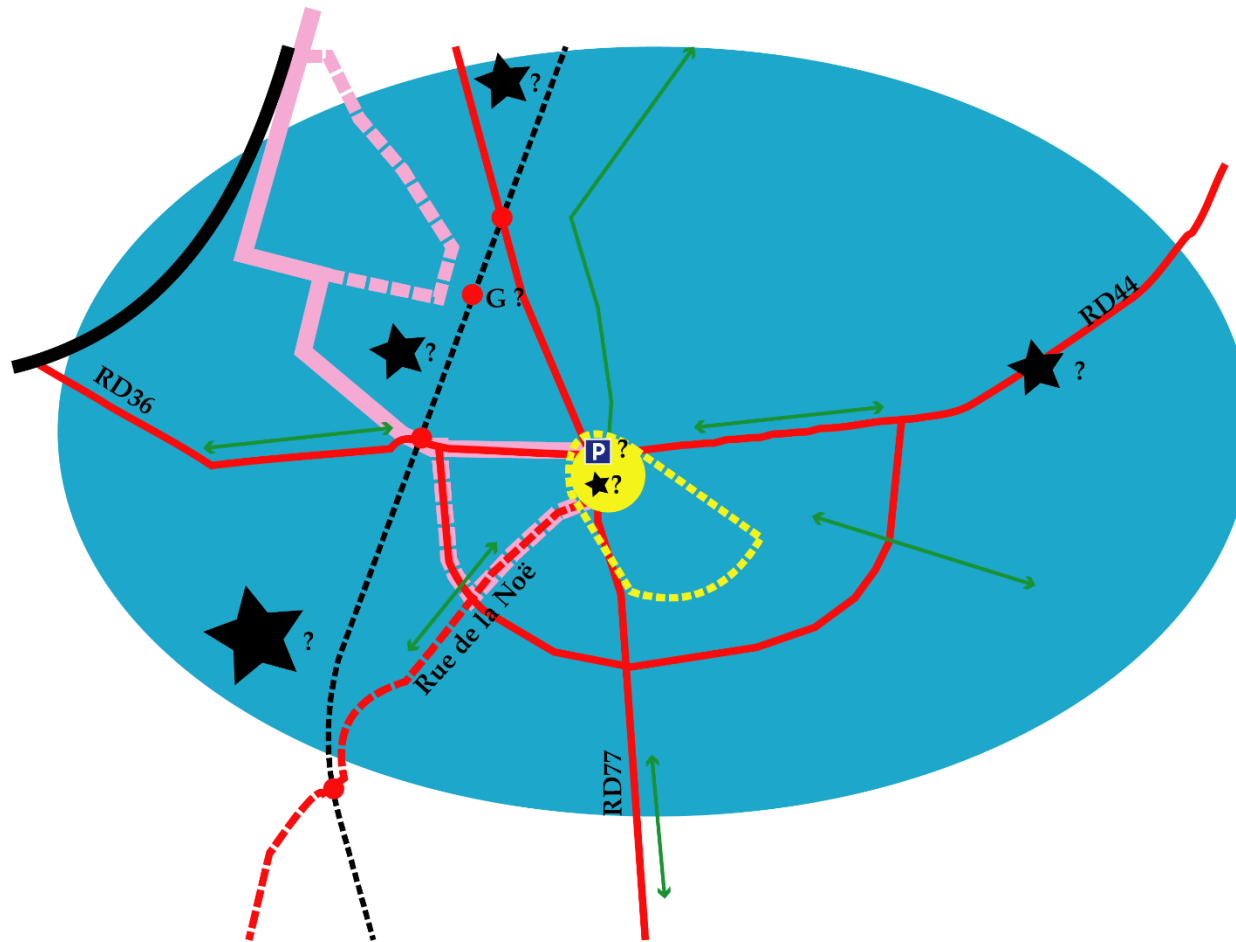
On note malgré tout 4 accidents sur la RD77 au sud de Bruz. Ce constat est à corréliser avec les + 34% de trafic sur la route départementale entre 2008 et 2018.

On note également 3 accidents sur la RD44 alors que le trafic a baissé de presque 20%;

Enfin les accidents de 2 roues motorisés sont impliqués dans 5 accidents sur 12. Ce qui est un chiffre très élevé au vu de la part modale qu'ils représentent dans les déplacements du quotidien.



Les enjeux de demain : Accessibilité multimodale à l'horizon 2030/2035



- Centre-ville actuel
- Extension du centre-ville actuel ?
- Extension/rénovation urbaine ?
- Tracé Trambus à l'étude
- Tracé bis Trambus à l'étude
- Rue de la Noë, axe structurant à aménager ?
- P ? Quelle politique de stationnement ?
- G ? Quel devenir pour le pôle d'échanges ?
- Franchissements : comment gérer la coupure urbaine liée au train ?
- Vélos et piétons ?



La méthode

Carte des élus

- Cartographie élus : hiérarchisation (actuelle + future), enjeux, les points noirs

Cartes des habitants (octobre /novembre 2021)

- Analyse qualitative des besoins en déplacements et dysfonctionnements exprimés par un échantillon représentatif de la population

Cartes techniques

- Analyse techniques des atouts faiblesses du territoire communal
- Données quantitatives des flux actuels (octobre /novembre 2021)

L analyse croisée de ces données permettra d'avoir un diagnostic global précis et objectif sur l'ensemble du territoire communal.



Plan de référence mobilité

1. Diagnostic

Octobre 2020 à septembre 2021

- Objectifs/enjeux/points noirs
- Élaboration des cartes stratégiques
- Définition précise des actions envers les vélos et les piétons

Septembre 2021 à septembre 2022

→ Etude urbaine sur la commune

Octobre / décembre 2021

- Enquêtes qualitatives et quantitatives
- Coordination des différentes études
- Analyse et synthèse du diagnostic et 1^{er} actions

2. Plan d'actions et d'Orientations

3^{ème} trimestre 2022 en lien avec l'étude d'urbanisme



Cartes stratégiques : méthode et enjeux de la hiérarchisation de la voirie

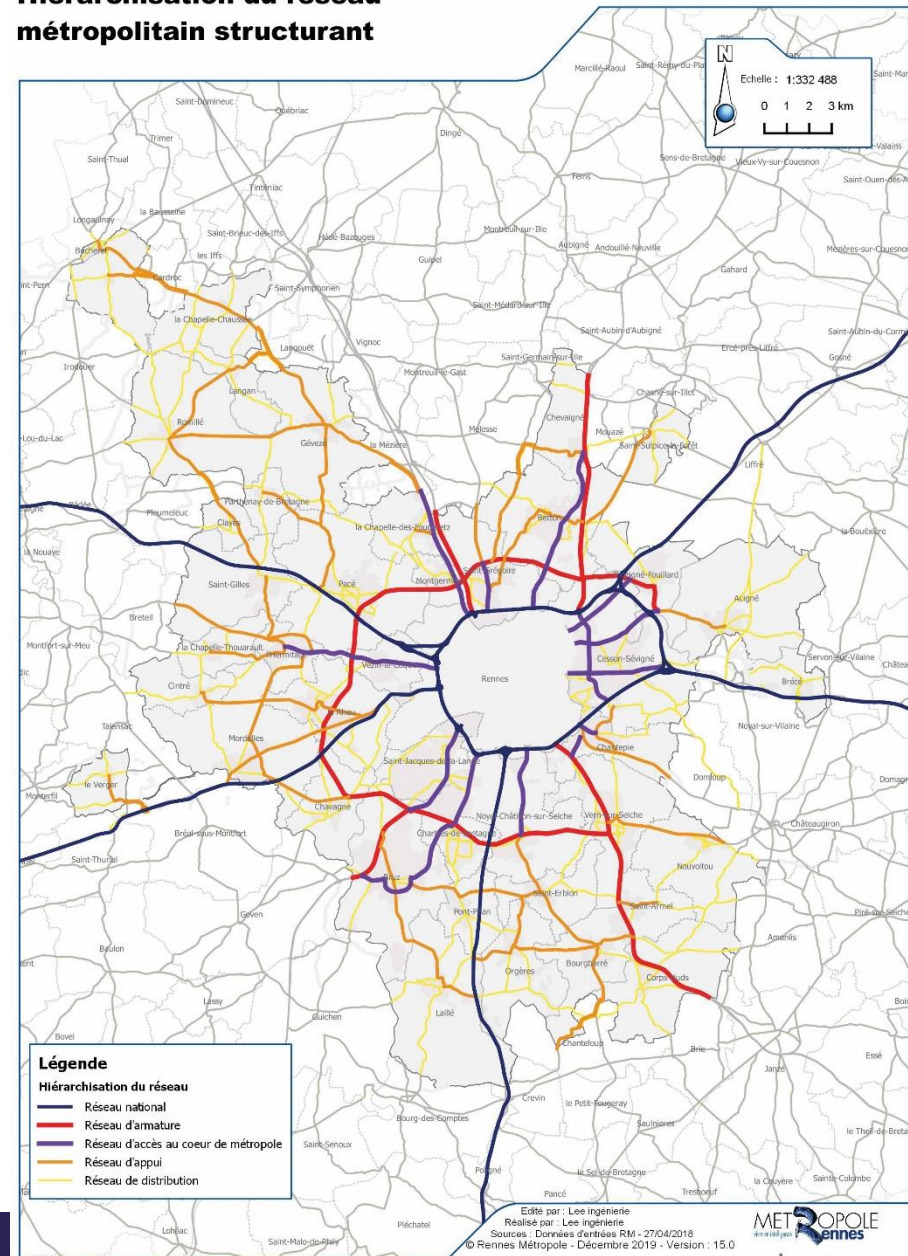
Objectifs de la hiérarchisation 2030 :

- **Sécuriser les déplacements** de tous les modes de transports sur l'ensemble du réseau métropolitain,
- **Fiabiliser les temps de parcours TC,**
- **Limiter l'usage de la voiture solo** : regrouper prioritairement les voitures sur le réseau national et sur le réseau d'armature tout en développant les aménagements pour le covoiturage,
- **Limiter les circulations proches des zones d'habitat.**

En complément du réseau national, **4 niveaux de hiérarchisation du réseau métropolitain structurant** sont définis dans le PDU :

- Réseau d'armature
- Réseau d'accès au cœur de métropole
- Réseau d'appui
- Réseau de distribution

Hiérarchisation du réseau métropolitain structurant





Niveau de service attendu selon la hiérarchisation de la voirie

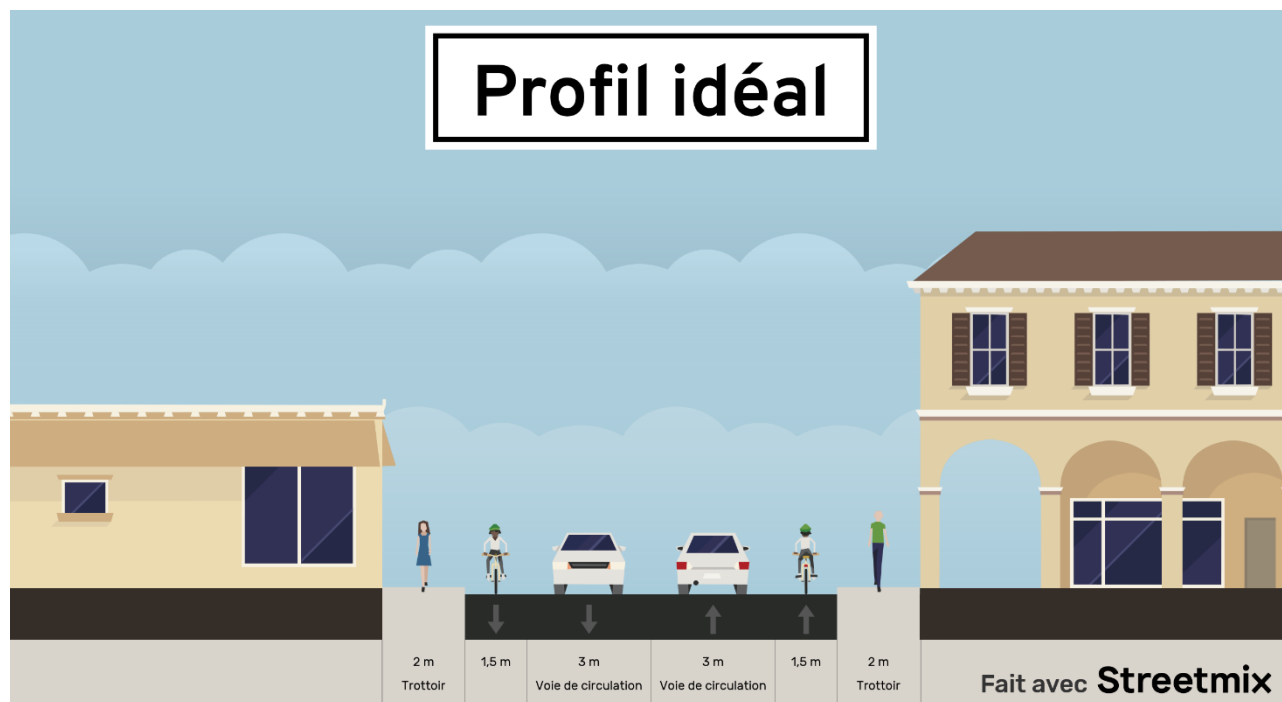
Axes principaux - critères

Vitesse limitée à 50 km/h
Largeur 6 m minimum
Pistes ou bandes cyclables
Trottoir : 2m de largeur
Transit limité en hp à 20% du trafic journée
Flux > 1500 uvp/j
Axes souvent utilisés par les TC

Axes secondaires - critères

Vitesse limitée à 30 km/h
gabarit de la voie < 6 m
Lisibilité de la réglementation
Aménagements limitant la vitesse

Profil idéal



Niveau de service du réseau principal et secondaires vélo

Bidirectionnels vélo : 2,5 ml mini
Bande cyclables : 1,5 m mini
Chemin mixte : 2,5 m mini
CVCB : 6,2 m dont 1,5 m pour les vélos

Jalonnement

Revêtement roulant

Objectifs de vitesses : 20 km/h pour les axes principaux et 15 km/h pour le réseau secondaire

Axes principaux piétons - critères

Trottoirs : 2 ml min ponctuellement 90 cm si obstacle urbain
Zone de rencontre

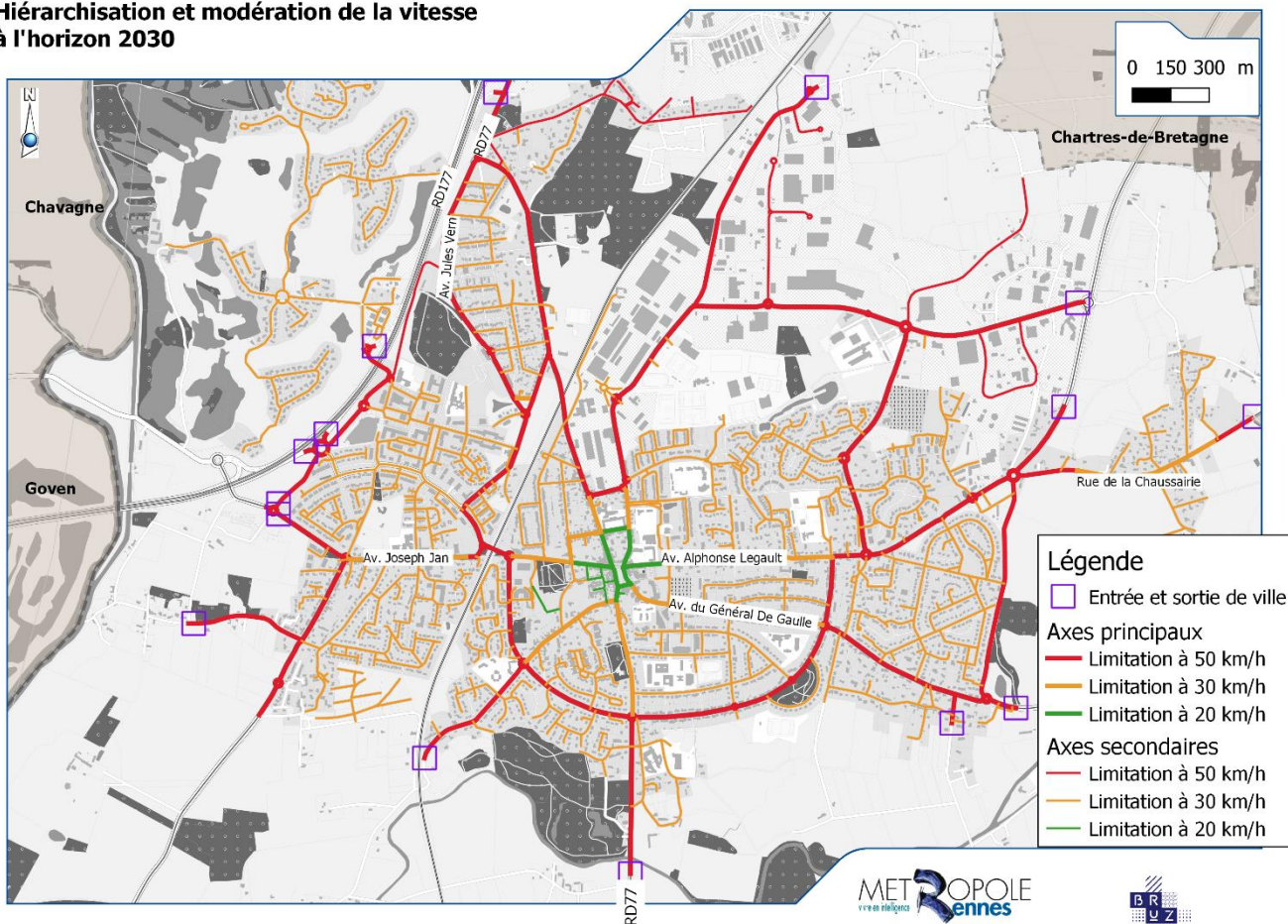
Axes secondaires piétons - critères

Trottoirs : 1,40 ml min ponctuellement 90 cm si obstacle urbain
Zone de rencontre



Hiérarchisation de la voirie : enjeux

Hiérarchisation et modération de la vitesse à l'horizon 2030



Hiérarchisation de voirie

- Report de trafic important sur la boulevard Pasteur lié au plan de circulation : évolution du plan circulation ?
- Coupure urbaine de la voie ferrée : vers la saturation des franchissements qui sont peu nombreux ?
- Accidentologie accrue sur la RD77 (problèmes de vitesse, absence de piste cyclable, ...)
- La rue de la Noë : un axe principal en devenir à aménager ?



Schéma Directeur vélo intercommunal et intra-communal à l'horizon 2030

Niveau de service du réseau principal et secondaires vélo

Bidirectionnels vélo : 2,5 m mini

Bande cyclables : 1,5 m mini

Chemin mixte : 2,5 m mini

CVCB : 6,2 m dont 1,5 m pour les vélos

Jalonnement

Revêtement roulant

Objectifs de vitesses : 20 km/h pour les axes principaux et 15 km/h pour le réseau secondaire

Plan de modération de la vitesse -

Vitesse limitée au 30 km sur 80% du réseau de voirie

Traitement des carrefours pour la sécurisation des traversées vélos

Aménagements adaptés...

Plan de circulation -

Mise sens unique de certaines voies avec contresens vélo systématique

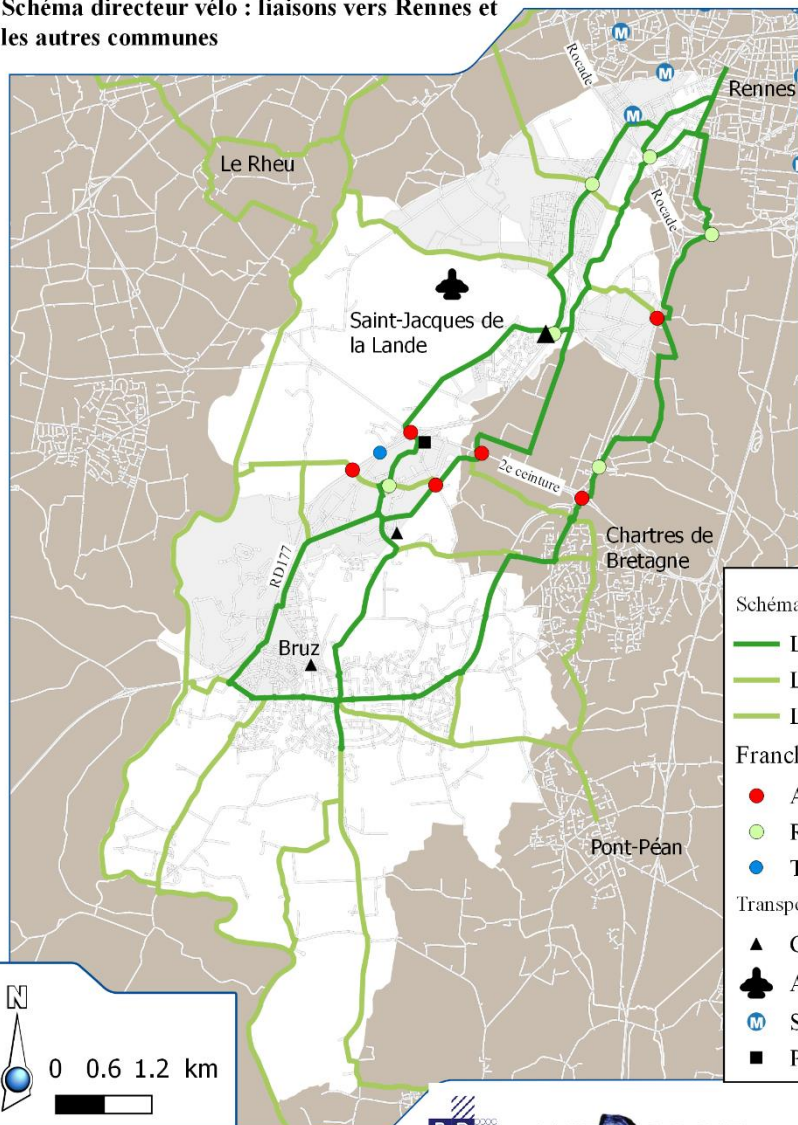
Guide d'aménagement de l'espace public

Matériaux, mobilier, traitements standardisés

PLUi

Marge de recule, emplacement réservé....

Schéma directeur vélo : liaisons vers Rennes et les autres communes



Les objectifs :

- De sécuriser les déplacements vélo notamment le « premier km » vers le réseau Métropolitain
- D'augmenter l'usage du vélo grâce à un réseau maillé et lisible
- Intermodalité : Vélo et Bus
- Renforcer les liaisons Nord/Sud vers Rennes
- Développer des liaisons Est/Ouest vers Le Rheu, Chartres-de-Bretagne et Pont-Péan

Schéma Directeur

- Liaisons vers Rennes
- Liaisons vers les autres communes
- Liaisons secondaires vers Rennes

Franchissement

- A traiter
- Réalisé
- Traitement prévu

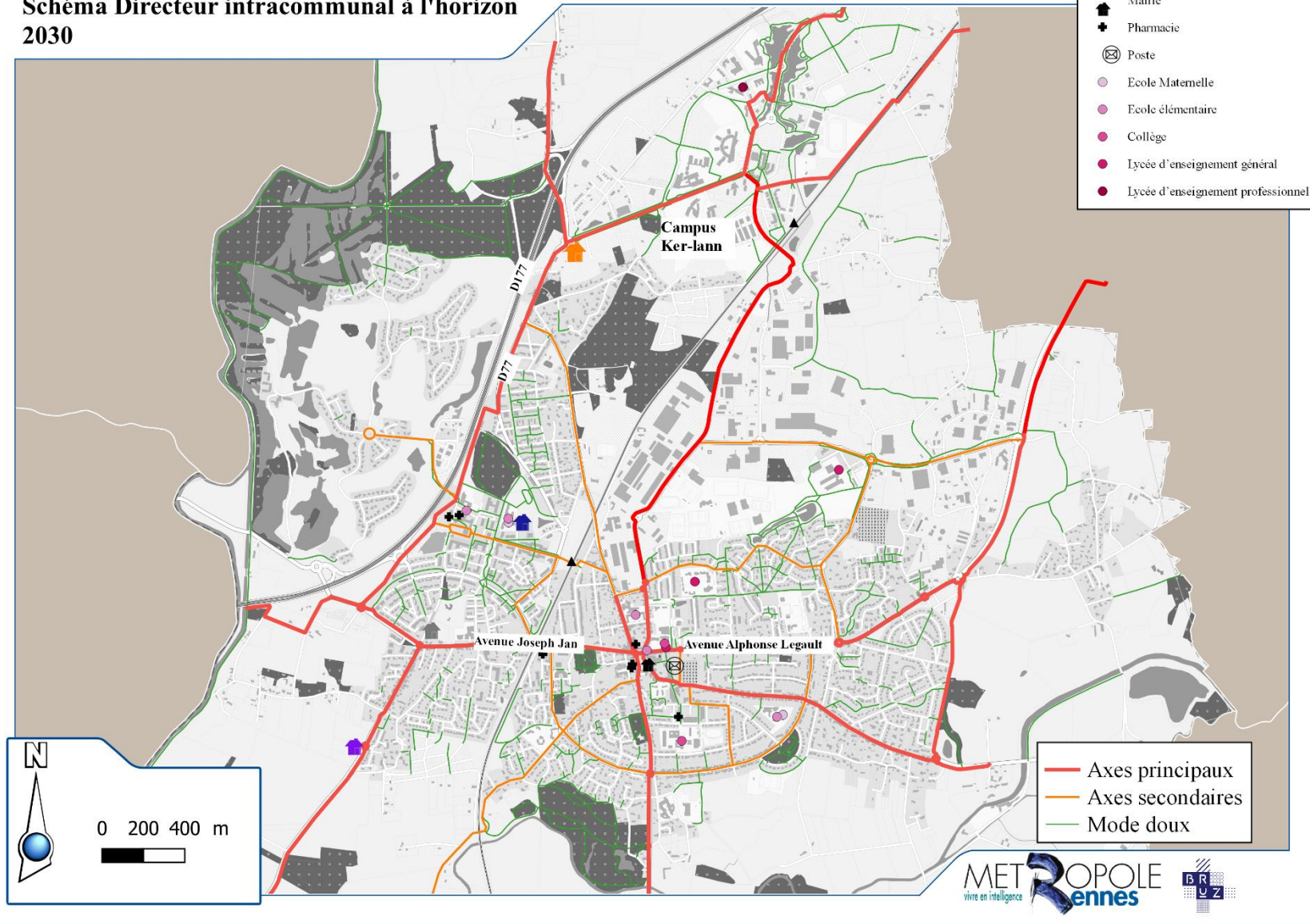
Transports

- ▲ Gare
- ✈ Aéroport
- M Station de métro
- Pôle d'échanges multimodal

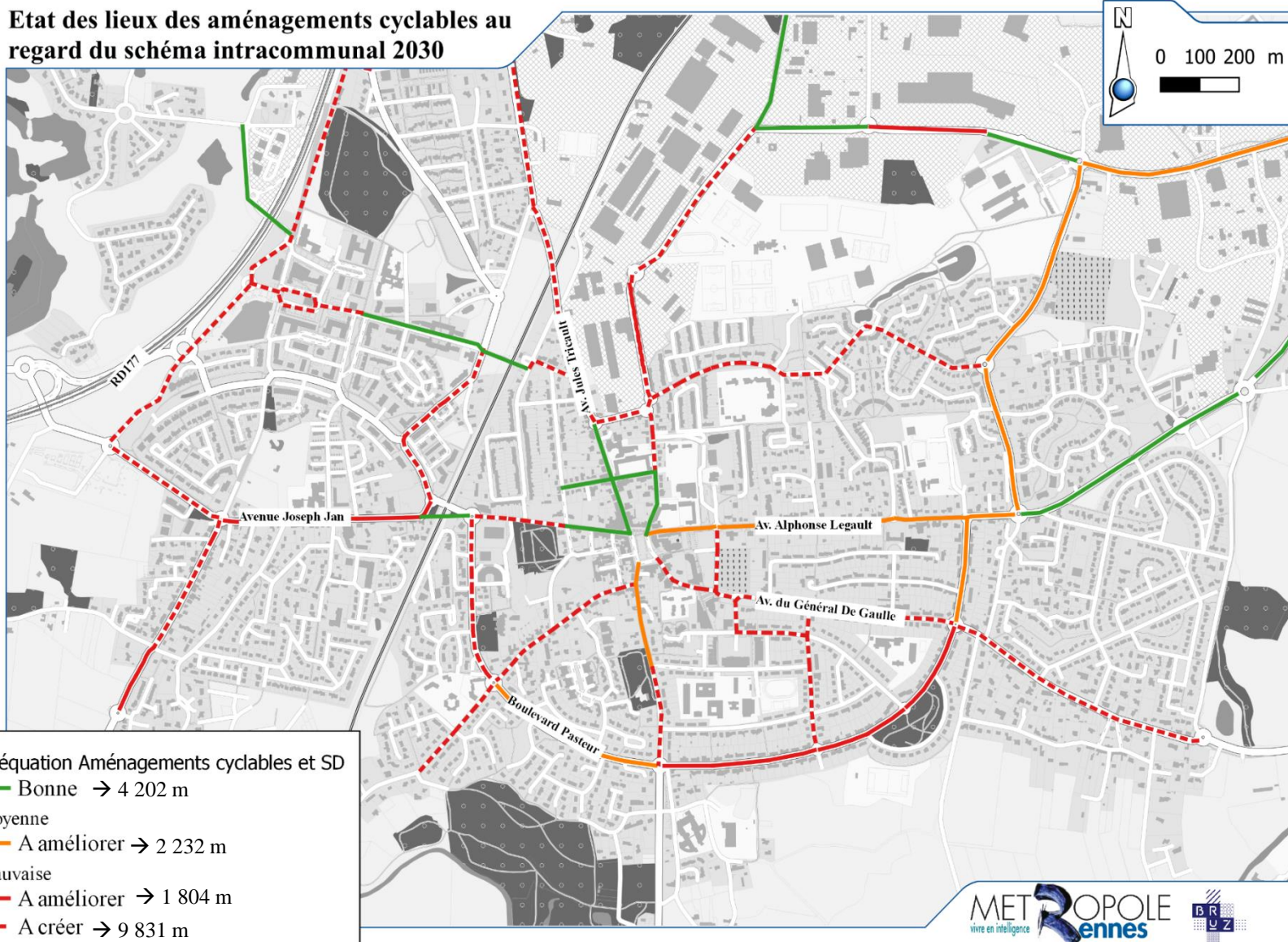
		Distance	VAE	Vélo classique
Mairie Bruz	Rocade Rennes	9,6 Km	23 min	38 min
Mairie Bruz	Mairie Chartres-de-Bretagne	4,4 Km	11 min	17 min
Mairie Bruz	Mairie Le Rheu	14,3 Km	34 min	57 min
Mairie Bruz	Mairie Pont-Péan	4,5 Km	11 min	17min



Schéma Directeur intracommunal à l'horizon 2030



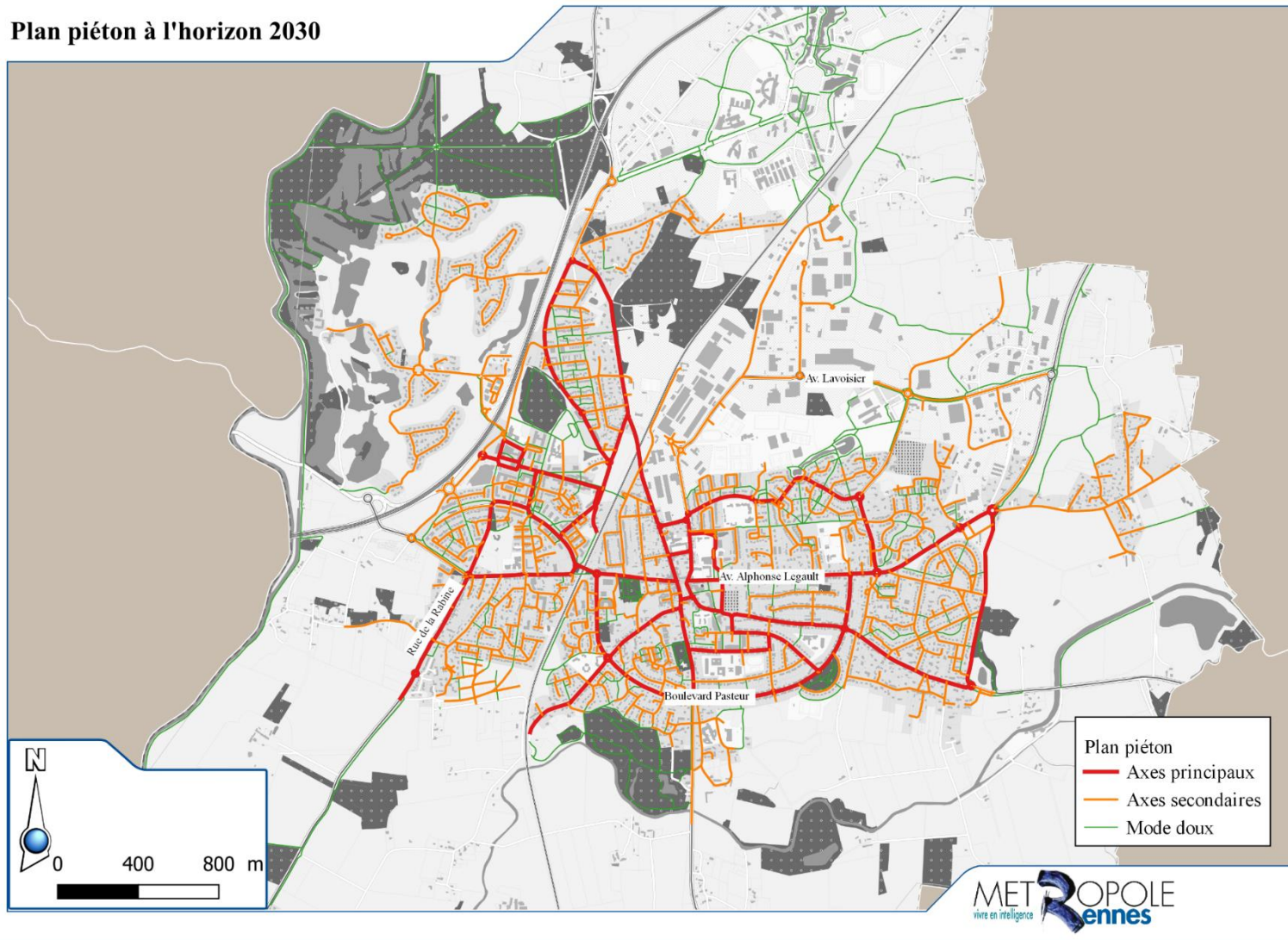
Etat des lieux des aménagements cyclables au regard du schéma intracommunal 2030





Plan piéton à l'horizon 2030

Plan piéton à l'horizon 2030



Le plan piéton

- Traitement des carrefours dangereux
- Traitement des trottoirs pour améliorer le confort des usagers
- Faciliter l'accès des commerces, services, transports en commun aux piétons

Adéquation entre les aménagements piétons en 2021 et la hiérarchisation de la voirie

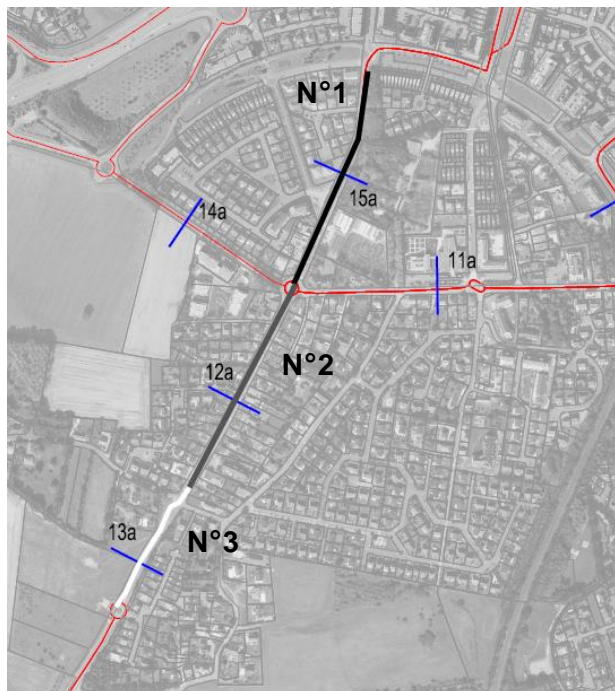




Annexes

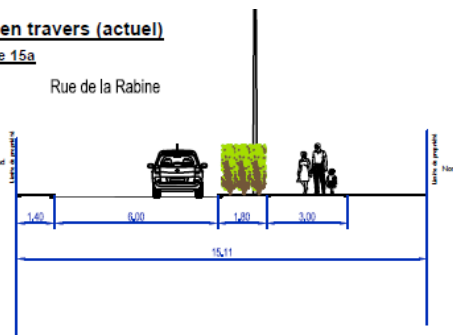


Méthode de travail à partir des coupes



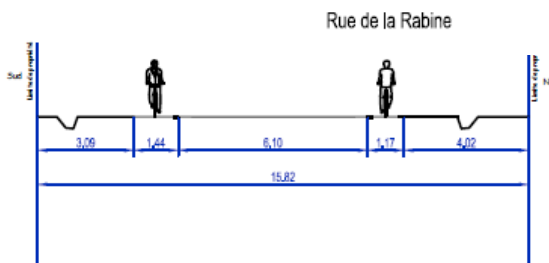
Profil en travers (actuel)

coupe 15a



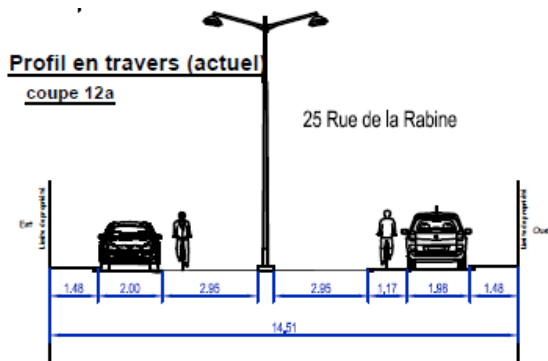
Profil en travers (actuel)

coupe 13a



Profil en travers (actuel)

coupe 12a



N°	Rue / Avenue / route	Hiérarchisation (pondérée)			Répartition des modes de déplacement sur la voirie							TC		Commentaire	
		Voiture	Vélo	Piéton	T 1	S	Vélo	Voirie	Vélo	S	T 2	Largeur totale	Bus		Trambus
1	Rue de la Rabine	Principale	R.A.S	Principale	(Sud) 1,4 m	Non	Non	6 m	Non	Non	(Nord) 3m	15,11 m	Oui	Non	
2	Rue de la Rabine	Principale	Principale	Principale	(Est) 1,48 m	2m (18 places)	Non	5,92 m	1,17 m	1,98 m (22 places)	(Ouest) 1,48 m	14,51 m	Oui	Non	Bande cyclable d'un seul côté de la voirie trop étroite (1,50 ml min est nécessaire)
3	Rue de la Rabine	Principale	Principale	Principale	(Sud) 3,09 m	Non	1,44 m	6,10 m	1,17 m	Non	(Est) 4,02 m	15,82 m	Oui	Non	Des bandes cyclables trop étroites et qui ne sont pas conformes aux recommandations du CEREMA.