



**CHARTRE**

# GESTION DES DÉPLACEMENTS PENDANT LES TRAVAUX DE VOIRIE & RÉSEAUX sur le territoire de Rennes Métropole







## **GESTION DES DÉPLACEMENTS PENDANT LES TRAVAUX DE VOIRIE & RÉSEAUX** sur le territoire de **Rennes Métropole**

**L**e Plan de Déplacements Urbains définit des enjeux et objectifs se traduisant par des actions visant en autres à favoriser les modes alternatifs et à valoriser les modes de déplacements de proximité.

Par ailleurs, Rennes Métropole s'est engagée depuis de nombreuses années pour favoriser la pratique des modes de déplacements actifs: la marche à pied et le vélo.

Ces différentes actions doivent être maintenues lors des travaux de voirie et réseaux pour éviter tout report modal vers l'utilisation de la voiture.

Ce document vise à définir les principaux enjeux et objectifs qui doivent s'appliquer dans la gestion des travaux de voirie et réseaux pour garantir des conditions de déplacements satisfaisantes pour les utilisateurs des réseaux de transport et les modes actifs.

Ce document s'impose aux Maîtres d'ouvrage qui prendront financièrement en charge les aménagements et dispositifs nécessaires définis lors de la phase de préparation de chantier.

Dans le cas particulier où il y aurait incompatibilité à traiter de manière satisfaisante les 2 enjeux, il sera donné priorité à l'enjeu minimisant le risque de report modal vers l'utilisation des véhicules particuliers.

## EVITER LE REPORT MODAL DES USAGERS DE TRANSPORTS EN COMMUN VERS L'UTILISATION DE VÉHICULE PARTICULIER

Les travaux sur la voirie sont une source de gêne pour les riverains et les usagers de la voirie. Cependant, tous les usagers de la voirie ne sont pas impactés de la même façon suivant les conditions de circulation maintenues et leur mode de déplacement.

Un automobiliste est souvent attaché à sa voiture pour des raisons de flexibilité (dans les horaires et dans ses trajets), il va alors s'adapter assez facilement à une déviation de voirie.

A l'inverse, un usager des transports en commun doit lui, s'adapter à son mode de déplacement : il doit se rendre au point d'arrêt et déterminer l'horaire adapté à son motif de déplacement.

Il attend notamment du système de transport, des qualités de service qui lui permettent de se détacher de sa voiture :

- de la lisibilité (connaissance du tracé de la ligne, du lieu des arrêts),
- du confort (dans les véhicules, aux arrêts),
- des temps de parcours attractifs,
- de la fiabilité dans le service (ponctualité et régularité du service, gestion de ses correspondances),
- des horaires et une offre compatibles avec ses activités.

Ces différentes exigences peuvent être détériorées par des travaux de voirie jusqu'à provoquer chez certains utilisateurs l'abandon de l'usage des transports en commun. Or, il est observé qu'un usager perdu sur le réseau de transports en commun ne revient que difficilement voire pas du tout sur ce mode de déplacement car il reste sur une impression de défaut du service et un ressenti négatif est toujours très difficile à combattre.

Or l'abandon de l'usage des transports en commun par une part significative d'usagers serait de nature à générer plus de voitures en circulation sur des itinéraires de déviations, à dégrader les conditions générales de circulation et à augmenter la gêne des riverains et les mécontentements.

Rappelons que le réseau STAR représente en 2017, 83,9 millions de voyages annuels, soit environ 230 700 voyages en jour de semaine. Par ailleurs, des travaux lourds (type Transports en commun en Site Propre, aménagement de l'axe Nord-Sud à Rennes) génèrent d'après notre exploitant (données groupe) entre 5 et 10% de fréquentation en moins pour l'ensemble des lignes concernées (entre 12 000 et 23 000 voyages non réalisés en transports en commun par jour de semaine).

Cet enjeu est donc d'une grande importance et anime l'ensemble de la démarche. Il se décline en quelques objectifs.

## Objectif 1

### FAVORISER LA CIRCULATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

La mise en œuvre des travaux ne doit pas privilégier la circulation des automobiles au détriment des transports en commun.

D'une manière générale, si les bus ne peuvent plus passer dans une rue, les voitures ne passent pas dans la rue car, si l'itinéraire Véhicule Particulier est plus simple et plus lisible, le risque de report modal des transports en commun vers la voiture particulière est grand.

A l'inverse, la suppression d'un sens de circulation pour les voitures ne doit pas s'appliquer systématiquement aux bus et aux cars. Leur nombre de passages étant réduit, la gestion d'un sas voitures + bus dans un sens et bus dans l'autre peut être envisageable. Il est à noter que ces prescriptions s'appliquent différemment pour les riverains et les pompiers, étant entendu que les accès pompiers sont toujours maintenus pendant les chantiers.

## Objectif 2

### GARANTIR UN NIVEAU DE SERVICE DU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN ACCEPTABLE

Toutes les contraintes de chantier sont examinées pour permettre aux bus et aux cars de circuler sur leur itinéraire et dans les meilleures conditions possibles.

Dans le cas contraire, il est privilégié les solutions hiérarchisées de la manière suivante :

- réalisation des travaux durant les périodes de vacances scolaires et en dehors des événements majeurs du réseau (braderie de juin, jours de début des soldes, week-ends d'achat pour Noël, rassemblement populaire d'ampleur particulière dans la ville...),
- maintien de la desserte des arrêts actuels,
- déviation d'un sens de circulation bus sur des voiries au gabarit adapté, au plus près de l'itinéraire initial et ayant des caractéristiques permettant le report de l'arrêt de bus,
- déviation des deux sens de circulation dans les mêmes conditions que précédemment.

Les temps de parcours sont appréciés par les usagers sur la globalité de leur ligne avec des gains et des pertes de temps

tout au long du tracé, l'objectif étant de rester constant avant et pendant les travaux. De ce fait, des dégradations de temps de parcours sur un tronçon de ligne, des compensations doivent être recherchées par la maîtrise d'œuvre et l'entreprise en concertation avec les gestionnaires de voirie et du réseau de transports, et notamment par des mesures d'amélioration (réglage des feux, suppression de stationnement, couloir bus provisoire...) sur un autre tronçon et/ou sur l'itinéraire de déviation pour qu'il soit le plus rapide et le plus régulier possible.

Cette régularité est directement soumise à la bonne tenue du chantier. Le maître d'œuvre et, si besoin les forces de l'ordre, s'impliquent pour faire respecter l'emprise du chantier et les mesures particulières prises (suppression de stationnement pour permettre la circulation des bus ou autres).

Dans la mesure où l'ouverture d'un couloir-bus à la circulation générale apporte globalement plus d'avantages que d'inconvénients (saturation Bus/VL sur les axes environnants), cette option peut être envisagée après concertation avec les

services gestionnaires de la voirie et du réseau de transport.

L'arrêt de bus constitue la porte d'entrée du réseau, il se doit donc d'être exemplaire notamment pendant les périodes de perturbations. Plus les perturbations sont longues, meilleure doit être la qualité des services (qualité de l'accueil, de l'information statique et dynamique), et au minimum équivalente à celle des arrêts situés hors zone de travaux.

En fonction de la configuration des lieux et de la fréquentation des arrêts, Rennes Métropole peut demander

qu'un abri voyageurs soit remplacé par un abri voyageurs provisoire équipé de façon équivalente (borne d'information dynamique, signalétique...) et fourni par Rennes Métropole. Si des branchements électriques sont alors nécessaires, ils seront réalisés dès la mise en service de l'arrêt provisoire et financés par l'opération. Ce dispositif peut s'appliquer aux chantiers de longue durée supérieure à deux mois.

Si l'arrêt n'est pas équipé d'un abri voyageurs mais d'un poteau, l'exploitant du réseau STAR se chargera de la fourniture et de son implantation.

## Objectif 3

# MAINTENIR EN PERMANENCE DES ACCÈS PIÉTONS SÉCURISÉS, ACCESSIBLES DEPUIS ET VERS LES POINTS D'ARRÊTS DES RÉSEAUX STAR ET BREIZHGO

### (MAINTENIR L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT ACCESSIBLE)

L'allongement des trajets d'approche ou de correspondance dégrade le temps de déplacement global des usagers des transports en commun, au même titre qu'une augmentation des temps de parcours des itinéraires bus et/ou cars.

L'accessibilité et la visibilité d'un arrêt définitif ou provisoire doivent être maintenues notamment vis-à-vis des pôles générateurs pour tous les voyageurs, notamment les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) lorsque l'arrêt impacté était accessible aux PMR sauf impossibilité technique avérée.

La qualité des cheminements et les conditions d'accès aux bus permettent donc le cheminement des PMR et évitent de dégrader la propreté des bus. Les sols meubles mobilisables (boue, sable...) sont donc à proscrire sur les chantiers d'une durée supérieure à deux mois.

L'accessibilité au métro (ascenseurs, escaliers...) est maintenue dans tous les cas, notamment les correspondances avec les autres modes (bus, bus de substitution, cars Breizhgo, TER Bretagne, TGV) ainsi que pour les véhicules d'intervention et de maintenance du réseau STAR.

De la même façon, la proximité des différents arrêts physiques des principaux pôles de correspondances est préservée.

Sur les itinéraires de déviation et de délestage, la sécurité des piétons doit être prise en compte notamment aux abords des établissements scolaires ainsi que pour les personnes à mobilité réduite.

## Objectif 4

# GARANTIR LE FONCTIONNEMENT ET LA COMPRÉHENSION DES RÉSEAUX STAR ET BREIZHGO

Si la pose d'un jalonnement provisoire s'avère nécessaire dans la ville, il doit indiquer la position des arrêts modifiés et notamment lorsque les arrêts définitifs ne sont pas accessibles ou maintenus. Ce jalonnement est mis au point avec l'exploitant du réseau, mis en place et financé par l'opération. Dans le cas contraire, l'exploitant affiche le report d'arrêt à l'arrêt existant et sa durée.

Lorsqu'un arrêt est déplacé, son emplacement provisoire ne doit pas être modifié au cours du chantier pour éviter de désorienter les usagers, sauf contrainte impérative de chantier.

Des réunions régulières en phase chantier sont organisées par le maître d'œuvre, elles associent autant que de besoin l'exploitant du réseau STAR.

Des comptes-rendus sont rédigés et diffusés suffisamment tôt avant la mise en œuvre des solutions afin d'assurer l'information des clients et des personnels d'exploitation du réseau STAR.

L'exploitant du réseau STAR désigne un interlocuteur unique pour gérer les urgences liées à la mise en œuvre des chantiers (aléas de chantier, etc).

Le Poste de Commande Centralisé (PCC) de l'exploitant assure ce support. Sauf cas d'urgence, les chefs de chantiers disposent du numéro de téléphone du PCC et doivent l'appeler avant de mettre en œuvre des solutions qui vont contraindre la circulation des bus. Cela évite de créer des situations de blocage très pénalisantes pour les usagers.

La communication travaux est portée par le maître d'ouvrage ou son maître d'ouvrage délégué, l'exploitant ayant en charge la communication liée aux déviations du trafic bus. Il est donc nécessaire que ces deux communications soient complémentaires (moyens, forme...). L'exploitant doit pouvoir transmettre l'information nécessaire aux usagers du réseau (durée de la perturbation, raison des travaux,...).

À noter que toutes les informations nécessaires au fonctionnement du réseau Breizhgo sont transmises par l'exploitant du réseau STAR à la Région Bretagne. Une information vers le poste central de régulation du trafic sur les conditions de fonctionnement du réseau bus, pourra s'avérer utile à l'exploitation des carrefours à feux.

## Objectif 5

# GARANTIR LE PASSAGE DES BUS SUR L'AMÉNAGEMENT RÉALISÉ

En rappelant que les simulations de giration de bus sont réalisées au moyen de logiciels adaptés au stade des études, des essais de giration et/ou de roulement des bus sont, si besoin, réalisés avant la mise en œuvre de la couche de finition.

Le Maître d'ouvrage prévient le service Réseau de Transports de Rennes Métropole le moment venu qui juge de la nécessité ou non de réaliser ces essais bus. Le cas échéant, Rennes Métropole organise ces essais.



## Enjeu 2

### EVITER LE REPORT MODAL DES MODES ACTIFS VERS L'UTILISATION DE VÉHICULE PARTICULIER ET GARANTIR LA SÉCURITÉ DE CES CHEMINEMENTS

Les cheminements des modes actifs doivent être maintenus en parfait état de propreté et ne pas être utilisés à des fins de stockage de matériaux ou de stationnement de véhicules.

#### Objectif 1

### FAVORISER LA CIRCULATION DES PIÉTONS ET CYCLISTES

La circulation des piétons et des cyclistes doit être maintenue aux abords du chantier. Une déviation de la circulation générale ne doit s'appliquer ni aux cyclistes ni aux piétons sauf cas exceptionnel (exemple des travaux de construction de la trémie Claude Bernard).

Lorsque seule la circulation des modes actifs aux abords du chantier peut être maintenue, les cyclistes autorisés à circuler sur un même espace avec les piétons devront leur céder la priorité.



## Objectif 2

# ASSURER LA CONTINUITÉ DU CHEMINEMENT DES MODES ACTIFS

**Pour les piétons :** Assurer une continuité du cheminement avec une largeur minimum de 1,40 ml, ou ponctuellement 0,90 ml en cas de difficultés techniques.

Le cheminement piétons doit être lisible, balisé et accessible aux personnes à mobilité réduite. Lorsque le cheminement n'est pas accessible aux déficients moteurs, un cheminement de substitution devra être étudié et réalisé (sauf contraintes techniques avérées).

S'il s'avère nécessaire de réaliser des passages piétons provisoires, ceux-ci devront respecter les différentes réglementations en vigueur, notamment celles relatives à la prise en compte de personnes à mobilité réduite.

La co-visibilité entre les piétons et les autres usagers du domaine public, y compris les véhicules accédant au chantier devra être assurée.

**Pour les vélos :** Assurer une continuité des couloirs vélos existants.

Lorsque le couloir vélo est supprimé au droit du chantier, l'intégration des vélos à la circulation générale devra s'effectuer en toute sécurité par une limitation de la vitesse au droit du chantier.

Lorsque la circulation générale est déviée sur une longue distance, un itinéraire de déviation de proximité devra être mis en place spécifiquement pour les vélos.

## Objectif 3

# MAINTENIR À PROXIMITÉ L'OFFRE DE SERVICE AUX CYCLISTES

**Pour les chantiers de courte durée :**  
(moins de deux mois)

Les exploitants des stations STAR, le vélo, des parcs vélos sécurisés et des supports vélos devront être informés 1 semaine avant le début des travaux pour prendre les dispositions nécessaires en matière d'information auprès des usagers impactés par cette mesure.

**Pour les chantiers de longue durée :**  
(plus de deux mois)

Le Maître d'ouvrage du chantier se concertera avec les exploitants des stations STAR, le vélo, des parcs vélos sécurisés et des supports vélos pour définir le cas échéant les modalités de déplacement temporaire des ouvrages concernés et de communication aux usagers impactés par cette mesure.



**GESTION DES DÉPLACEMENTS  
PENDANT LES TRAVAUX DE VOIRIE & RÉSEAUX**  
sur le territoire de **Rennes Métropole**

**Le 24 janvier 2019, pour Rennes Métropole**

Jean-Jacques Bernard  
Vice-Président,  
en charge des transports et des déplacements





**Pôle Ingénierie et Services Urbains**

Direction de la Voirie

Tél 02 23 62 10 10

Direction de la Mobilité et des Transports

Tél 02 99 86 64 70

ÉDITION 2019