



Propositions citoyennes pour une métropole marchable



RAYONS D'ACTION EN 2 MOTS

L'ASSOCIATION RAYONS D'ACTION, CRÉÉE EN 2005, A POUR OBJET LA PROMOTION DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ COMME MOYENS DE DÉPLACEMENT, SEULS OU EN COMBINAISON AVEC D'AUTRES MODES. MEMBRE DE LA FÉDÉRATION DES USAGERS DE LA BICYCLETTE (FUB) ET DE RUE DE L'AVENIR, RAYONS D'ACTION REPRÉSENTE LES INTÉRÊTS DES USAGERS DU VÉLO ET DES PIÉTONS DANS LA MÉTROPOLE DE RENNES.



Nous participons à défendre la cause de la marche et du vélo auprès des élus et des techniciens.



Nous coorganisons de la Fête du Vélo et de la Marche et participons à des événements en lien avec les mobilités actives.



Nous encourageons les déplacements actifs en zone urbaine, en toute sécurité, pour le plus grand nombre. Une attention particulière est portée aux usagers vulnérables, enfants et personnes âgées. La multimodalité des déplacements est encouragée.



RAYONS D'ACTION EN QUELQUES DATES

Une dizaine de cyclistes créent l'association **2005**

Rayons d'Action lance la Fête du Vélo et le marquage antivol Bicycode®. L'asso compte 85 adhérents. **2006**
Le schéma directeur cyclable métropolitain est voté

L'association atteint 300 adhérent.e.s **2010**

Le Plan Vélo 2020 est adopté par la Ville de Rennes.
Le Plan Piéton commence à être mis en oeuvre par la Ville de Rennes **2015**

L'association dépasse les 840 adhérents **2017**

Rayons d'Action intègre la dimension piétonne dans ses activités. **2019**

L'association compte 10 antennes dans les communes de la métropole rennaise. **2022**

POURQUOI MARCHER AU QUOTIDIEN?

RAYONS D'ACTION VOUS DONNE 6 BONNES RAISONS
DE PRATIQUER LA MARCHÉ AU QUOTIDIEN EN
LIEN AVEC LES TRANSPORTS EN COMMUN

BON POUR LA SANTÉ

Pour éviter la sédentarité, l'OMS recommande aux adultes de pratiquer chaque semaine au moins 2h30 d'activité d'intensité modérée. L'idéal est de pouvoir marcher 30 minutes chaque jour (soit entre 2 et 3 km).

NB : 1h15 d'activité plus intense (faire du vélo) peuvent également suffire.

ÉCONOMIQUE

Carburant trop cher ? Combiner la marche et les transports en commun est un bon moyen de maîtriser son budget.

CONVIVAL

Choisir la marche, c'est vivre dans la ville avec les autres.

SIMPLE ET PRATIQUE

Se déplacer à pied, c'est prévoir précisément son temps de déplacement... et être sûr.e d'arriver à l'heure sans stress.

ÉCOLOGIQUE

Le climat change, et vous ? Marcher, c'est participer à la baisse de la pollution et des nuisances.

FACILE

C'est une habitude à prendre à tout âge !

POURQUOI CHOISIR LA MARCHÉ?



CHOISIR LA MARCHÉ

C'EST RÉPONDRE AUX ENJEUX MAJEURS DE NOTRE ÉPOQUE EN
MATIÈRE DE CADRE DE VIE, D'ÉCOLOGIE ET DE SANTÉ.

C'EST FAIRE DE LA MÉTROPOLE RENNAISE UNE VILLE APAISÉE, ANIMÉE,
POUR UN « BIEN-VIVRE EN VILLE » EN PARTAGEANT MIEUX L'ESPACE
PUBLIC, EN DIMINUANT LE BRUIT ET LA POLLUTION DE L'AIR.

**CHOISIR DE MARCHER, C'EST RENDRE NOTRE VILLE PLUS
AGRÉABLE A VIVRE**

A photograph of three children walking across a street. The child in the foreground is a boy wearing a white t-shirt, blue shorts, and a red backpack. He is holding the hand of a girl walking next to him. The girl is wearing a white t-shirt and blue shorts. Another child is partially visible behind them. They are walking on a paved street with a crosswalk. The background shows some greenery and a dark car wheel in the top left corner.

NOS 4 PROPOSITIONS

POUR TRANSFORMER RENNES

EN UNE MÉTROPOLE MARCHABLE

1

LA MARCHÉ, UN HÉRITAGE À ENTREtenir ET À PERPÉTUER





Favoriser la marche comme mode de déplacement pour les **trajets de moins de 3 km** (30 minutes de marche).



Poursuivre le **Plan Piéton** pour des déplacements à pied en sécurité.



Permettre aux **jeunes générations** d'adopter la marche dès l'entrée à l'école maternelle et primaire pour leur permettre d'être **rapidement autonomes dans leurs déplacements quotidiens**, notamment en instaurant des **rues scolaires** pour **sécuriser les abords des écoles** et en mettant en place des **pédibus**.

2

OBJECTIF ZÉRO MORT





Modérer la vitesse à **30 km/h en ville**.



Sécuriser les zones de jonction (carrefours, ronds-points).



Garantir la **sécurité des passages piétons** (1/3 des accidents) en **interdisant le stationnement sur la voirie à moins de 5 mètres des passages piétons**.



Porter attention aux **aménagements provisoires et à la signalétique pendant la durée des travaux sur la voirie** pour continuer à sécuriser les déplacements piétons.



Conduire un **plan de prévention** bâti sur l'analyse partagée de l'accidentologie (correction par un aménagement, diminution de la vitesse, communication sur le code de la rue).



Mettre en œuvre une **continuité des cheminements** entre les communes.



Mettre à un niveau de sécurité minimal les itinéraires piétons des zones d'activité (par exemple : Saint Grégoire, Grand Quartier, Chantepie et autres).



3

UN RÉSEAU MARCHABLE MÉTROPOLITAIN DE QUALITÉ



Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied.



Disposer de trottoirs bien entretenus et désencombrés (poubelles, poteaux, terrasses infranchissables, véhicules divers) pour assurer l'accessibilité à tous les piétons, aux personnes à mobilité réduite (avec poussettes, valises...), aux personnes handicapées, avec des handicaps légers ou en fauteuils roulants.



Créer un cheminement continu et sécurisé entre les quartiers et vers les communes avoisinantes.



Baliser les cheminements piétons en indiquant les itinéraires et le temps de parcours.



Modérer la vitesse des véhicules à 30 km/h, favoriser les zones apaisées de circulation, avec un meilleur partage de l'espace public (zones de rencontre).



Interdire le transit des véhicules dans les zones 30km/h avec un plan de circulation pour chaque quartier.



Mettre en place un départ des feux anticipé pour les piétons dans les carrefours pour éviter les angles morts.



Développer les trottoirs traversants pour marquer la place du piéton dans les intersections.



Créer un environnement plus agréable en aménageant des espaces de repos et commodités (bancs, toilettes et fontaines).



Privilégier l'aménagement de places plutôt que des parkings.



4

UNE COLLECTIVITÉ MOTRICE ET EXEMPLAIRE

© vbaleha - Fotolia.com



Un trottoir traversant
(rue de l'Alma, Rennes)



Assumer le rééquilibrage de l'espace public, aujourd'hui majoritairement dévolus aux véhicules motorisés, en faveur des modes de déplacements actifs et de la qualité de vie.



Créer des zones à trafic limité (ZTL) pour diminuer le bruit, la pollution et permettre de développer l'usage de la marche en sécurité pour toutes et tous.



Verbaliser le stationnement motorisé sur les passages piétons, les trottoirs



Soutenir financièrement le Plan Piéton de la Ville de Rennes (dont signalétique, jalonnements depuis les stations de métro et vers les principaux sites des quartiers) en augmentant le temps et les moyens dédiés à sa réalisation, et l'étendre à la métropole.



Mettre en place une instance métropolitaine de concertation sur les enjeux de la mobilité assurant le **suivi de la mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain (2019-2030)** en lien avec le PCAET (Plan Climat Air Energie) et le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) **avec une diminution attendue de 40% des gaz à effet de serre d'ici 2030**, en évaluant régulièrement l'augmentation attendue de la part modale de la marche et le développement des intermodalités en complément de la marche(vélo, train, bus).



Assurer la coprésence des piétons et des cyclistes dans les instances de concertation de la Métropole.

SEUL.E OU ACCOMPAGNÉ.E

CHOISISSEZ DE MARCHER !



www.rayonsdaction.org

 @rayons.daction

 @Rayons_Action