



Plaidoyer pour Municipales 2026 Ville de Bruz

Questions à aborder et à soumettre aux futures listes en présence

Introduction

La commune de Bruz est la commune de la métropole où l'usage de la voiture pour les déplacements intracommunaux est le plus important.

Dans l'objectif de réduction de la part modale de la voiture individuelle, comment comptez-vous agir pour pousser les Bruzois à changer leurs habitudes ?

La réduction de la part modale de la voiture individuelle passe inévitablement et prioritairement par le développement de solutions alternatives sécurisées permettant aux Bruzois d'utiliser d'autres modes de transport pour aller sur le lieu de travail et pour accéder aux nombreux services, commerces et activités de notre ville.

L'enjeu est de réussir à mieux partager l'espace disponible, pour permettre à chacun d'être en mesure d'accéder aux différents quartiers de la ville à pied, à vélo ou en transport en commun.

La mairie a ainsi un rôle fort pour favoriser le développement de moyens de transport sûrs et fiables :

- pour les piétons, nous intégrons la question de leur accessibilité aux personnes âgées, aux PMR, aux familles, en collaboration avec les Bruzois membres du Comité Piétons Vélo et du Comité Handicap
- pour les cyclistes, nous continuerons à améliorer la qualité des liaisons cyclables, en traitant en particulier la question des jonctions et les « points noirs » restants (identifiés par les usagers eux-mêmes grâce au baromètre de la FUB) et nous créerons de nouvelles pistes sécurisées pour relier les quartiers et les lieux d'activité
- pour les transports en commun, nous défendons un service de haute qualité (fréquence, amplitude horaire, confort) qui relie les différents quartiers de la ville et soit accessible au plus grand nombre de Bruzois possibles : à la fois pour le projet de Trambus en poussant son terminus le plus à l'est possible (à la Haye de Pan après une première phase à Victor Hugo), et en travaillant à l'amélioration de la ligne 59 (fréquence, tracé).

Nous sommes convaincus que le changement d'habitude ne peut se faire qu'en offrant des alternatives fiables et efficaces pour aller dans les commerces, à leurs activités, déposer les enfants à l'école, rejoindre Rennes... C'est le rôle de la collectivité que de créer ces infrastructures et les conditions favorisant le changement individuel.

Quelles grandes actions de promotion des mobilités douces comptez-vous mener ?

La deuxième édition de la Fête du vélo a été décevante en termes de participation, avec principalement des convaincus qui s'y rendent. Nous estimons que l'enjeu est aujourd'hui de trouver des vecteurs pour toucher plus largement la population, afin de faire connaître les bienfaits des mobilités actives et les infrastructures qui permettent aux Bruzois de se déplacer autrement. Nous soutiendrons différents événements en partenariat avec Rennes Métropole, avec l'opération « Cyclistes Brillez », avec le tissu associatif bruzois (associations de cyclistes et/ou engagées dans les transitions) ou encore à destination spécifique des enfants (avec le Centre de Loisirs et au moment de la Fête de l'enfance notamment).

Nous continuerons à favoriser les opérations de la Maison du Vélo, et souhaitons travailler avec les associations qui y sont partenaires pour mener des réflexions sur le meilleur moyen de toucher les différents publics. Afin de permettre aux jeunes de mieux appréhender la sécurité routière, nous

portons également un projet de construction d'une piste Vélo école pour les enfants, sur le complexe sportif sur stade Béliard. Nous souhaitons ajouter une signalétique plus claire des pistes pour se rendre aux différents lieux de la ville (centre, Ker Lann, Vert Buisson...) en indiquant des itinéraires doux méconnus, avec indication de la durée.

Pour les mobilités piétons, nous continuerons à travailler avec le Comité Piétons Vélo sur le positionnement de bancs publics (indispensables pour certains piétons pour faire des pauses lors de leur déplacement) et avec le Comité Handicap à la question de l'accessibilité des trottoirs. En termes de promotion : les actions de communication, notamment sur les travaux de ces deux Comités et les réalisations en faveur des mobilités douces et actives permettent de promouvoir ce type de déplacement dans notre ville.

Quels aménagements structurants ?

Nous sommes convaincus que l'existence d'infrastructures fiables et sécurisées est le point de départ indispensable pour permettre à chacun de se déplacer autrement. C'est avec cette conviction profonde que nous avons réalisé 6 pistes cyclables sur le mandat qui s'achève (dont 3 sont encore en travaux). Pour le mandat 2026-2030, nous avons l'ambition de poursuivre sur ce même rythme avec les projets suivants :

- Piste cyclable bidirectionnelle sur le boulevard Pasteur
- Prolongation de l'aménagement rue Botrel pour sécuriser les déplacements des collégien·nes
- Piste cyclable (et végétalisation) sur la rue Duguesclin pour desservir l'école Champ L'Evêque
- Piste cyclable rue du 8 Mai pour assurer la connexion du centre jusqu'à Ker Lann
- Aménagement rue Camus pour sécuriser les accès vers la gare pour les vélos et les piétons
- Piste cyclable vers Pont Péan pour compléter les accès cyclables vers les villes autour de Bruz (sous réserve de financements de Rennes Métropole)

L'enjeu de l'ensemble de ces aménagements est notamment d'assurer la jonction entre des pistes existantes, afin de permettre des trajets sécurisés de bout en bout entre les différents quartiers, et vers les équipements, services et commerces de la ville.

Notre ligne de conduite est de permettre autant que possible aux usagers, quel que soit leur âge et leur condition physique, de pouvoir se déplacer en sécurité à pied et à vélo dans notre ville.

Quelle part modale en 2030 ?

Les études de mobilité sont menées tous les 10 ans, la dernière date de 2018, dont voici les résultats :

Parts modales selon la distance parcourue pour les déplacements domicile - travail des habitants de Rennes Métropole hors Rennes (EMD 2018)

	1- Motorisé Conducteur	2- Motorisé passager	3- Transports Collectifs	4- Vélo, trottinette	5- Marche	Total général
- 1 km	24,1%	2,6%	1,1%	6,0%	66,2%	100,0%
1 à 3 km	73,8%	3,0%	1,7%	9,0%	12,6%	100,0%
3 à 5 km	66,4%	2,9%	10,5%	15,5%	4,7%	100,0%
5 à 10 km	83,7%	2,1%	10,0%	4,2%	0,0%	100,0%
+ 10 km	82,6%	3,5%	13,3%	0,7%	0,0%	100,0%
	78,5%	3,1%	10,8%	3,6%	3,9%	100,0%

ZTIR 2018	Part VL	Part TC	Part Velo	Part Marche	Part Autre	Taux motorisation
29	61%	8%	2%	27%	2%	1,642472282
30	64%	7%	1%	27%	1%	1,428047123
31	69%	8%	3%	20%	0%	1,175608233
32	53%	10%	5%	31%	1%	1,125607798
33	51%	12%	4%	33%	0%	1,701025944
34	65%	13%	2%	18%	2%	1,350259266
35	52%	8%	4%	35%	2%	1,242722668
36	64%	5%	2%	27%	2%	1,517595113
37	60%	8%	1%	28%	3%	1,565803745
38	69%	11%	1%	19%	0%	1,733627158

Bruz est la zone 31 et avait en 2018 une part modale de 69% pour la voiture alors qu'il y a moins de voitures par habitant que dans les autres communes avoisinantes. Notre ambition est de faire descendre ce chiffre de 10 points minimum et d'être en dessous de 59% de part modale VL d'ici 2030.

Grands axes permettant de faire progresser les mobilités douces

Nous avons identifié 3 actions qui nous apparaissent prioritaires/nécessaire car visant à apaiser les circulations, faciliter la lecture des cheminements sécurisés et touchant les plus jeunes :

1. limitation de la vitesse à 30 km/h généralisée sur la commune
2. mise en valeur des cheminements piétons (identité visuelle, signalétique au sol et verticale, temps de parcours vers les grands équipements) et voies vertes (retrait des obstacles empêchant aux cyclistes – cargos notamment – de circuler : chemin des Anglais, allée du Vau-Gaillard, mail de l'île-aux-Moines et autres voies du Vert Buisson, ...) afin d'améliorer les liaisons entre les différents quartiers de Bruz
3. rues aux écoles afin de sécuriser les abords et de favoriser la mobilité des plus jeunes

Merci de bien vouloir décrire en quelques lignes ce que vous pensez de ces actions, sous quel délai vous comptez les mettre en œuvre le cas échéant.

Ces trois actions sont parfaitement en adéquation avec notre ambition et font l'objet de mesures concrètes de notre programme :

1. Nous défendons le passage en "Ville 30", comme cela a pu être fait pour d'autres villes de la Métropole : nous estimons obtenir ce passage définitif de l'intégralité de la ville à 30 sur la première moitié du mandat. (A noter : nous avons commencé ce mouvement avec le Boulevard Pasteur, notamment sur demande des riverains, ce qui a permis de démontrer l'intérêt majeur de la limitation de vitesse pour la l'apaisement de la ville et l'adhésion des Bruzais à cette démarche)
2. Nous voulons mettre en place un « plan piéton & vélo » afin d'améliorer la visibilité et la sécurité des cheminements doux : signalétique & communication sur les itinéraires, identification des obstacles et des défauts de priorité, sécurisation des trajets et des intersections
3. Nous avons pour projet sur la première partie de mandat de déplacer le terminus des cars scolaire du Collège St Joseph : le nouveau terminus bus sera au niveau du parking du Cosec, et le terminus actuel sera transformé en parking d'une cinquantaine de places avec zone de dépose-minute accessible pour les parents du collège et des écoles. En complément, le plan de circulation sera repensé, avec possibilité d'une jonction entre le parking du Vau Gaillard et ce nouveau parking, ce qui permettra de diminuer le passage des véhicules devant l'école de la Providence, dans le haut de la rue du 8 mai et devant l'école Jacques Prévert. Ces nouveaux aménagements nous permettront de proposer la mise en place d'une « rue aux écoles » pour l'école Jacques Prévert. Concernant l'école Providence Centre et le collège Saint Joseph, si il ne semble pas possible d'y proposer une "rue aux

écoles”, l’arrivée du Trambus, couplé à la modification du plan de circulation, sera l’occasion d’améliorer fortement la sécurité de l’accès (avec un dépose-minute déplacé au niveau du parking de la Maison des Enfants et un passage direct vers le bas de la rue du 8 mai permettant une limitation du transit par la portion de l’avenue Legault située devant la Providence). Concernant l’école Champs l’Évêque et le collège Brossolette, des aménagements cyclables sont prévus (voir ci-dessus) rue Duguesclin, boulevard Pasteur et rue Botrel afin d’améliorer la sécurité des accès Sud. Enfin, concernant les écoles publique et privée du Vert Buisson, les aménagements actuels permettent déjà une gestion apaisée des entrées et sorties d’école.

Aménagements prioritaires

Vous pouvez utilement consulter la carte du tout dernier baromètre de la FUB (Fédération française des Usagers et usagers de la Bicyclette, le vélo au quotidien) recensant les points jugés les plus dangereux par les cyclistes :

<https://www.barometre-velo.fr/2025/palmares/#12.09/48.02405/-1.78316>

- L’avenue Joseph Jan est particulièrement jugée dangereuse par les usagers du vélo au quotidien.

Dans l’attente de l’arrivée du Trambus, comment prévoyez-vous d’améliorer les choses ?

Nous avons prévu de renforcer la sécurité du rond-point du Boissousel qui reste trop dangereux malgré les améliorations apportées. Pour le reste de l’avenue Joseph Jan, nous sommes d’accord avec votre analyse et celle des usagers que cette rue n’a pas été pensée pour une circulation apaisée et partagée et qu’elle n’a pas aujourd’hui les standards auxquels on devrait s’attendre pour un aménagement aussi récent. Nous subissons hélas ici les choix faits sous le mandat de l’équipe de MM Louapre & Houssin et il ne nous est pas possible de faire des travaux avant l’arrivée du Trambus, à la fois pour une question de rationalisation des moyens à disposition et pour des raisons de garantie décennale de ces aménagements. Nous avons tenté différents marquages permettant de souligner la priorité des piétons et vélos sur cet axe, et avons récemment installé une nouvelle signalétique en entrée de la zone de rencontre. Nos moyens d’actions sont hélas limités ici, mais l’arrivée du Trambus permettra de sécuriser cette zone, avec un aménagement permettant de faire gagner 50 cm de trottoir pour les piétons de chaque côté, et d’avoir un réel double-sens pour les vélos (sur la voie du Trambus, qui sera toujours en zone 20 km/h, permettant de garder une fluidité du trafic sans dépassement des cycles).

Notamment comment comptez-vous faciliter la liaison cyclable entre les avenues Jan et Legault ?

A court terme, et pour les mêmes raisons que celles indiquées dans la réponse précédente, nous ne pouvons pas prévoir de travaux sur cette portion. Toutefois, ici aussi, l’arrivée du Trambus permettra d’améliorer grandement les choses, avec une voie directe dans les 2 sens, via la voie de Trambus.

- Dans la continuité des aménagements prévus en parallèle du Trambus, afin de permettre enfin une circulation apaisée des piétons et cyclistes sur le secteur de la Croix Madame, comment celui-ci sera-t-il revu ?

Il est encore prématuré de faire des affirmations sur cette zone. Les éléments de faisabilité sont encore à l’étude. Mais notre façon de travailler restera la même, avec des décisions guidées par les deux piliers essentiels que sont les études techniques et l’expérience d’usage :

nous aborderons ce dossier en concertation avec les habitants, le Comité Piétons Vélos (dont l'antenne bruzoise de Rayons d'Actions est membre) et nos services.

En plus des travaux réalisés dans le cadre du REV, quels aménagements cyclables proposez-vous pour Ker Lan ?

Un aménagement cyclable sera prévu le long du tracé du trambus, permettant de renforcer la liaison avec le REV de Saint-Jacques.

Un aménagement sera également intégré dans le futur secteur aménagé (ZAC multisite), afin que les mobilités douces/actives soient bien parfaitement intégrées dès la conception de ces nouveaux quartiers.

De plus, nous prévoyons également d'améliorer la connexion Vert Buisson – Ker Lann, notamment vers la nouvelle école, dans notre démarche globale de permettre des liaisons sécurisées entre tous les quartiers de la ville.

- Si le boulevard Pasteur sera réaménagé en 2028 et qu'une piste cyclable est en cours de création entre Bruz et Laillé, comment prévoyez-vous d'améliorer la situation, notamment sur les secteurs : route de Bruz menant à Pont-Péan, avenue Jules Tricault, rue du 8 mai 1944, avenue Joseph Jan, avenue Lavoisier, ... ?

Plusieurs de ces projets sont intégrés à notre programme et seront réalisés sur le mandat (cf réponse à la question sur les pistes cyclables).

Il est à noter que notre équipe ayant fortement anticipé les besoins de la ville et préparé les dossiers, certains travaux ont pu être engagés plus tôt que prévu (les travaux de la rue Lavoisier sont en cours, permettant de sécuriser la liaison entre le lycée Anita Conti et le RMAT).

La piste vers Pont Péan est l'une de nos priorités : le sujet est en discussion avec Rennes Métropole.

L'avenue Jules Tricault et la rue du 8 mai constituent un secteur qui doit être repensé globalement, dans le cadre de la modification du plan de circulation et des aménagements suite au déplacement du terminus de bus du collège-lycée Saint-Joseph vers le parking du Cossec. Le double rond-point du bas de la rue du 8 mai est identifié comme un point prioritaire et l'ensemble de la rue du 8 mai constitue aujourd'hui un point noir notable qui pose un problème de jonction entre le centre-ville, le secteur de la gare et l'accès à la piste bi-directionnelle vers KerLann.

Enfin, concernant l'avenue Joseph Jan, si ce point est identifié, il ne pourra être réellement réglé de façon durable qu'avec l'arrivée du Trambus, qui permettra la mise en place d'un aménagement durable et réellement pensé pour l'ensemble des usagers (piétons, vélos, transports en commun et voitures)

- Sous quel délai vous engagez-vous à terminer la piste cyclable bidirectionnelle sur la totalité du Boulevard Pasteur ?

Les travaux débiteront en Juin 2026 par le tronçon 2 (secteur du rond-point de Laillé), puis le tronçon 3 en 2027 et le tronçon 1 (rond-point de Boissousel) en 2028 et se poursuivront ensuite jusqu'au tronçon 5 (rond-point de la MDA) pour se terminer en 2030

- Avenue du Général de Gaulle, puisque la mise en œuvre de pistes cyclables semble écartée, quelle solution allez-vous proposer pour respecter les obligations de la loi LOM (transcrit dans l'article L. 228-2 du code de l'environnement) ?

La réfection actuellement prévue concerne exclusivement la couche d'enrobé, sans toucher à l'emprise au sol, ce qui ne permet pas de positionner de piste sécurisée pour les vélos (la largeur de la piste ne serait pas réglementaire). Les autres solutions seraient une piste sur trottoir ou un marquage au sol invitant les automobilistes à rester derrière les vélos, mais ces solutions nous semblent peu sécurisées. En l'état actuel des études, nous nous orientons vers le fait de créer une piste cyclable sur la voie parallèle rue Dugesclin.

Quels aménagements dans la continuité (sur la section située entre le boulevard Pasteur et la route de Bruz vers Pont-Péan) ?

Il n'y a pas d'aménagement prévu pour le moment sur cette section (entre le rond-point de l'Orguenais et celui de Pont Péan), mais nous serons en veille en fonction des travaux de rénovation de réseaux pour continuer la piste bi-directionnelle.

Cette section comporte des écluses permettant de faire ralentir les voitures tout en laissant passer les vélos (qui peuvent générer des difficultés pour les vélos cargo, mais s'avèrent pratiques pour les autres cycles). Si cet aménagement n'est pas idéal, il nous semble toutefois plus opportun de profiter d'une phase de travaux sur les réseaux pour refaire l'intégralité de la voirie et intégrer une piste bidirectionnelle (optimisation des coûts, des durées de travaux et de la qualité finale avec une chronologie cohérente)

Carrefours

En complément, nous avons démarré l'évaluation de plusieurs carrefours, lieux où se produisent la majorité accidents. Nous avons déjà procédé à l'évaluation des ronds-points de la Bobinais, Anita Conti, Carcé, et Rabine. Force est de constater que, basé sur la grille objective de notation élaborée par Rayons d'Actions, ils n'obtiennent même pas la moyenne. Sont notamment à préciser les régimes de priorités (signalétique au sol et verticale absente engendrant des risques d'incompréhension et donc d'accidents) et à améliorer la co-visibilité entre cyclistes et motorisés.

Peut utilement être ajouté le rond-point à l'intersection du boulevard Pasteur et de l'avenue Alphonse Legault où les cyclistes sont particulièrement exposés, notamment aux cars scolaires et autres poids lourds qui les dépassent dans la montée et tournent ensuite à droite, manquant ainsi de les écraser.

Merci de nous indiquer ce que vous comptez entreprendre (et sous quel délai) pour prévenir tout drame à ces endroits.

Merci de nous alerter sur ces sujets, les ronds-points sont en effet des carrefours qui peuvent poser des problèmes, en particulier au niveau des insertions. Sur ces sujets comme sur le reste, nous sommes convaincus que l'expertise d'usage des habitants et des associations est quelque chose d'indispensable pour bien penser un aménagement. Comme le nom de notre liste le rappelle, nous souhaitons réellement penser et faire la ville avec les habitants. Sur ce sujet, nous n'avons pas de solution pré-établie et un travail sera mené en collaboration avec le Comité Piéton Vélo (qui intègre habitants et associations de défense du vélo et des mobilités actives) et les services.

Temps d'échanges

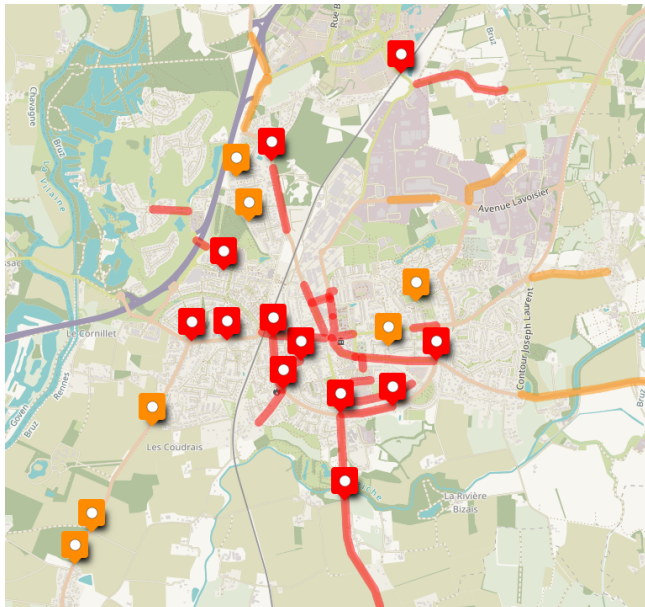
Lors du présent mandat, des réunions en salle et sur le terrain ont été menées dans le cadre du comité piéton-vélo. Si l'on ne peut que souhaiter le maintien d'un tel dispositif, nous notons que la majorité de nos observations, notamment lors des sorties terrain, n'ont pas été prises en compte faute de moyens semble-t-il.

Il est en effet difficile de tout intégrer rapidement, mais plus de 50% des observations ont déjà été prises en compte et traitées. Le résultat des actions menées est parfois imparfait et il reste des améliorations à faire (en particulier sur l'Est de la ville dont les repérages sont les plus récents). Votre analyse est exacte sur la difficulté liée au manque de moyens : nous avons utilisé toute l'enveloppe

budgétaire mise à notre disposition par la métropole et celle que nous avons alloué au Comité Piétons Vélos.

Nous souhaitons poursuivre ces repérages et l'analyse des difficultés avec les usagers, même si nous comprenons qu'il est parfois frustrant d'avoir relevé une observation qui n'est pas réglée rapidement, nous restons persuadés que ce type d'action permet d'identifier de façon fine les améliorations à planifier.

Voir ci-dessous la carte des « points noirs » réalisée en 2021 et la carte des travaux réalisés sur le site de la ville : <https://www.ville-bruz.fr/mon-quotidien/se-deplacer/velo/>



Que comptez-vous déployer en termes de moyens humains et matériels afin que de la sécurisation des cheminements et circulations cyclables, qui passe souvent par de petites améliorations toutes simples (pose d'un panneau, effacement d'une bordure, taille périodique de la végétation, retrait de masques visuels dans les carrefours, ...) soit réellement portée à l'échelle communale ?

Nous comptons convaincre la métropole de continuer la politique menée et de maintenir l'effort financier sur le prochain mandat. Nous comprenons la frustration liée au fait que, parfois, des choses pourtant extrêmement simples peuvent prendre beaucoup de temps. Nous explorerons l'idée de tenir un registre des petits travaux à mener par secteur, afin de mieux appuyer les demandes.

Pour la végétation, nous sommes conscients des problèmes qui apparaissent au printemps lors de la pousse de la végétation. Nous sommes contraints par la réglementation qui nous empêche de tailler les haies en période de nidification.

Nous continuerons à être exigeant envers la plateforme sud afin que des solutions soient trouvées pour les carrefours dangereux.

Conclusion

Pouvez-vous, en 3 lignes, nous indiquer quelle est votre vision pour Bruz en 2030 sur la question des mobilités ?

Nous voulons une ville apaisée, accessible à tous, où les mobilités douces et collectives sont favorisées. Avec un trambus comme « colonne vertébrale » de la ville permettant de connecter les quartiers ouest et les quartiers est, avec une vitesse de circulation limitée à 30 km/h, des cheminements piétons dont l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est renforcée, des aménagements sécurisés autour des

écoles et collèges, se déplacer à Bruz continuera d'être plus agréable, plus simple et plus sûr pour toutes et tous.