



## Retour sur l'atelier mobilité du 24 mai 2019

L'interSCoT d'Ille-et-Vilaine, animé par la DDTM et l'AUDIAR, s'est réuni pour discuter de la problématique des mobilités au sein du département. Cet atelier a permis aux élus et techniciens des SCoT d'échanger avec Rennes Métropole sur son Plan de Déplacement Urbain soumis à enquête publique et de s'exprimer sur les inter-dépendances existantes entre les politiques de déplacements de la métropole rennaise et les pratiques de mobilités au sein de leurs territoires. Ces liens ont été confirmés par les premiers résultats de l'enquête Ménages-Déplacements départementale présentés ensuite. Cet atelier a en outre permis d'informer ses participants sur les différentes pratiques innovantes en cours en Bretagne. Enfin, le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine a présenté sa démarche de prospective territoriale et les trois scénarios actuellement soumis à la concertation des citoyens et des partenaires.

### SOMMAIRE

[1] Le PDU de Rennes Métropole par Jean-Jacques Bernard

[2] Les principaux résultats de l'enquête Ménages-Déplacements

[3] Actions et expérimentations relatives à la mobilité sur la région Bretagne et en Ille-et-Vilaine

[4] Ille-et-Vilaine 2035 par Bernard Marquet



Jean-Jacques Bernard  
4<sup>e</sup> Vice-Président en charge des transports et des déplacements à Rennes Métropole

© Rennes Métropole

### [1] LE PDU DE RENNES MÉTROPOLE

Le nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Rennaise pour la période 2019-2030 s'inscrit aujourd'hui dans un contexte globalement favorable aux réflexions sur la/les mobilités, et ce, à toutes les échelles. On peut citer le contexte national avec la prochaine LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), le contexte institutionnel local avec les récentes évolutions des compétences entre Région, Département et métropoles sur le volet « Mobilités » avec les lois MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) et NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République), le contexte métropolitain avec la prise de compétence « voirie » par Rennes Métropole sur son territoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Ce nouveau document s'inscrit aussi en résonance avec le SCoT du Pays de Rennes, le futur PLUi de Rennes Métropole, le PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial)

de Rennes Métropole et prochainement le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires). Comme pour l'ensemble des documents de planification, l'élaboration du PDU s'est enrichi notamment par un processus de concertation élargi. Ainsi, entre 2015 et 2018, se sont succédés à l'issue de l'évaluation du précédent PDU, un séminaire des élus communaux, des ateliers techniques, des rencontres avec des associations et enfin une concertation/présentation avec la population via des réunions publiques. De plus, l'arrivée et le déploiement de nouveaux services, soit en termes d'infrastructures (ligne B du métro), soit en termes technologiques (nouveaux véhicules, nouveaux modes, nouveaux services digi-

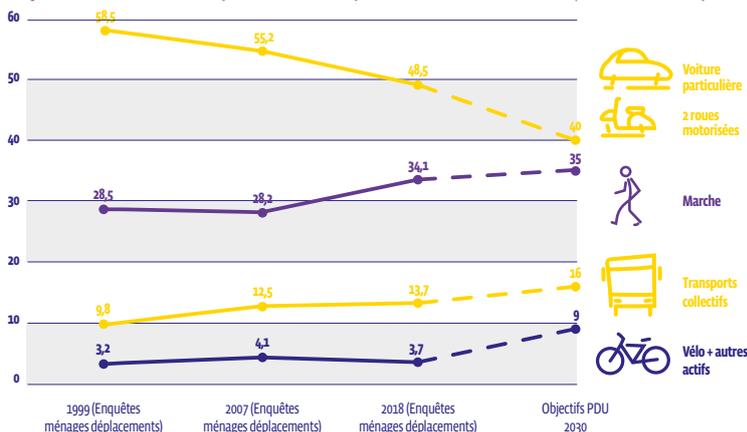
taux liés à la mobilité) ont favorisé et enrichi les réflexions de ce nouveau PDU.

Avant de construire précisément les ambitions et actions du nouveau PDU, le PDU de 2007-2017 a donc fait l'objet d'une évaluation en 2014 complétée plus récemment par l'enquête Ménages-Déplacements menée à l'échelle du département de janvier à avril 2018. Les grandes conclusions mettent en avant un changement de comportement au regard des modes de mobilités utilisés par les habitants. Ainsi, la marche, le vélo, les transports collectifs présentent tous des indicateurs à la hausse tandis que l'usage de la voiture et des autres modes motorisés passent en dessous de la barre des 50 %. Pour autant, la voiture « solo » aux heures

### Schéma des étapes de construction du projet pour la révision du PDU (Rennes Métropole)



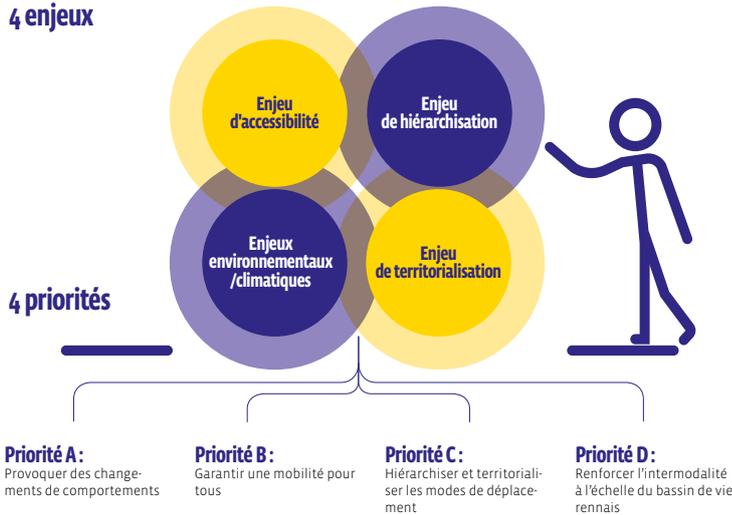
### Objectif d'évolution des parts modales pour le PDU 2019-2030 (Rennes Métropole 2018)



Source : Extrait du PDU de Rennes Métropole 2019-2030

Des enjeux aux 4 grandes priorités

4 enjeux



Source : Extrait du PDU de Rennes Métropole 2019-2030

de pointe reste prépondérante (« 103 personnes pour 100 véhicules en heure de pointe ») entraînant des congestions sur les grands axes.

Fort de ces résultats, le nouveau projet du PDU veut amplifier ces phénomènes et réduire l'usage de la voiture solo par la même occasion en proposant la mise en œuvre de multiples solutions de mobilités, le développement et la facilitation du covoiturage de proximité et de l'intermodalité, le développement d'une politique volontariste en faveur du réseau des transports publics, de nouvelles solutions de transports performantes sur le cœur de métropole (PEM Gare/ Ligne b du métro).

En termes plus opérationnels, le PDU révisé s'articule autour de 4 grandes priorités définissant 12 axes d'interventions eux-mêmes déclinés en 26 actions principales. À chaque action correspond un calendrier prévisionnel de mise en œuvre suivant 2 temporalités (2019-2024 et 2024-2030) et des objectifs chiffrés.

On peut citer parmi les priorités du PDU l'objectif de provoquer les changements de comportement par une animation dédiée, de réaliser un Réseau Express Vélo (100 km) au sein du Schéma Directeur Vélo (500 km), de donner l'avantage au covoiturage et aux bus/cars par des voies réservées (sur la rocade rennais et les grandes pénétrantes routières), de conforter les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) existants et créer des parcs de rabattement à proximité de la 2<sup>nd</sup>e ceinture rennais... Les coûts estimés des investissements pour la mise en œuvre du PDU sont de 544 millions d'euros.

Le PDU 2019-2030 a été arrêté le 31 janvier 2019 et sera en enquête publique entre mi-août et mi-septembre. Il est attendu une ap-

probation du document pour la fin d'année et l'évaluation du PDU à mi-parcours (2024) est déjà actée afin de réorienter si besoin les priorités et actions opérationnelles. Pour chacune des priorités et actions du PDU, des indicateurs quantitatifs (« ex-post » ou « in itinere ») ont été bâtis et permettront de rendre compte de la pertinence et de l'efficacité des actions opérationnelles du PDU.

**[2] LES PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MÉNAGES-DÉPLACEMENTS**

L'enquête Ménages-Déplacements est réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de Rennes Métropole, co-financée par l'État, la Région Bretagne, la Banque des Territoires, avec le soutien méthodologique du CEREMA et l'expertise technique de l'Audiar.

L'aire d'enquête comprend l'ensemble du département d'Ille-et-Vilaine et quelques communes limitrophes du Morbihan et des Côtes-d'Armor.

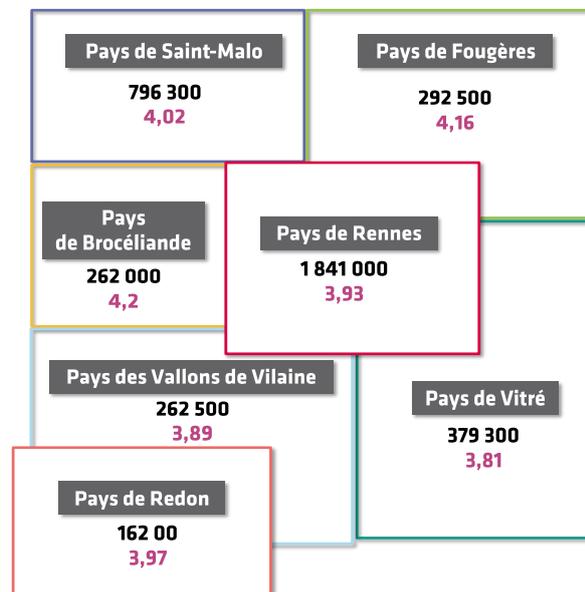
Les habitants de l'aire d'enquête réalisent 4,1 millions de déplacements quotidiennement. Parmi ceux-ci, 2 millions sont réalisés hors du Pays de Rennes, et 1,5 million ont lieu au sein de Rennes Métropole. Les échanges de la Métropole avec le reste de l'aire d'enquête représentent, quant à eux, 321 000 échanges quotidiens.

Les Pays sont des bassins de déplacements pertinents, la majorité des déplacements s'effectuant en leurs seins. On note par exemple, que 90 % des déplacements des résidents du Pays de Saint-Malo se font à l'échelle intra-Pays. Bien que minoritaires, on remarque que les flux d'échanges entre les différents pays d'Ille-et-Vilaine sont loin d'être négligeables. Les flux les plus importants sont à destination de Rennes Métropole et les pays à proximité immédiate de celle-ci sont ceux qui enregistrent le plus d'échanges avec elle. Respectivement 16 et 18 % des déplacements des résidents des Pays de Brocéliande et des Vallons de Vilaine se font avec Rennes Métropole. Les habitants du Pays de Rennes (hors Rennes Métropole) se démarquent avec 44 % de leurs déplacements quotidiens effectués avec l'extérieur (23 % vers Rennes Métropole et 21 % vers les autres pays).

Bien que Rennes Métropole polarise une part importante des flux de déplacements des habitants du département, il convient de ne pas négliger les

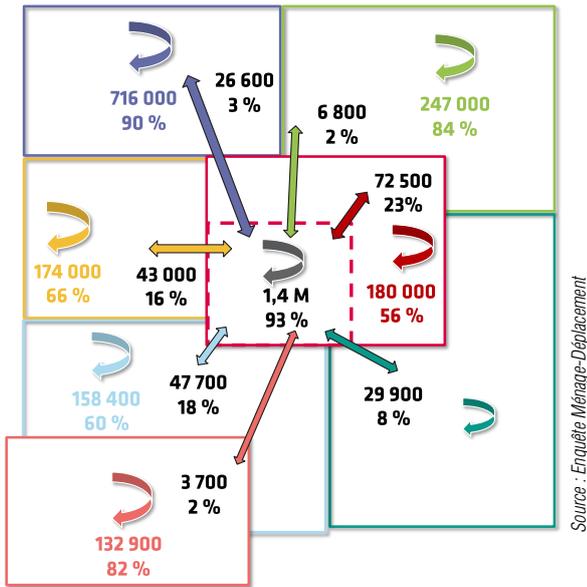
**Nombre de déplacements quotidiens des habitants**

Nombre de déplacements quotidiens moyen par habitant (5 ans et +)

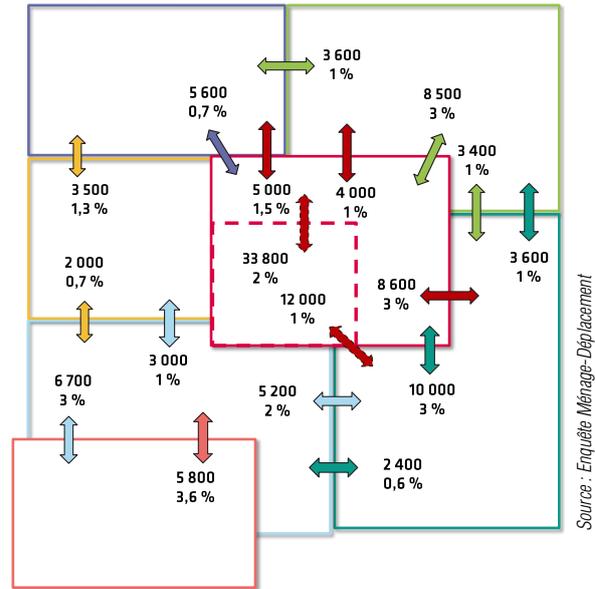


Source : Enquête Ménage-Déplacement

Flux des déplacements des habitants des Pays avec Rennes Métropole et en leur sein



Flux de déplacements des habitants entre Pays selon le lieu de résidence



échanges entre les pays sur l'ensemble de l'Ille-et-Vilaine. On note par exemple que les habitants du Pays de Fougères ont plus d'échanges avec le Pays de Rennes qu'avec Rennes Métropole (3 % contre 2 %) et que les habitants du Pays de Redon échangent plus avec les Vallons de Vilaine qu'avec le territoire de la métropole rennaise (3,6 % contre 2 %). De plus, 3 % des déplacements des résidents des Vallons de Vilaine sont à destination du Pays de Redon.

Selon les résultats de l'enquête Ménages-Déplacements, la voiture conducteur et passager reste le principal mode de transports au sein de l'aire d'enquête avec 59 % de part modale. On note également la part importante de la marche (29 % de part modale) et ces déplacements sont de « grande proximité ». La distance parcourue à pied étant de 700 m pour une durée de 10 mn en moyenne. La ville de Rennes est le territoire où la voiture conducteur a la part modale la plus faible. Elle représente 1 déplacement de ses habitants sur 4, contre 1 sur 2 pour l'ensemble de l'aire d'enquête.

Concernant les motifs de déplacements, les motifs contraints (travail et études) totalisent un tiers des déplacements et 70 % des trajets liés au travail sont effectués en voiture conducteur solo. Sur l'ensemble de l'aire d'enquête, le taux d'occupation moyen des voitures est de 126 passagers pour 100 voitures pour tous les motifs déplacements, contre 104 passagers pour 100 voitures pour les trajets liés au motif travail. Hormis pour ce dernier motif, la marche se distingue là aussi, avec plus d'un déplacement sur 5 en moyenne.

### [3] ACTIONS ET EXPÉRIMENTATIONS RELATIVES À LA MOBILITÉ SUR LA RÉGION BRETAGNE ET EN ILLE-ET-VILAINE

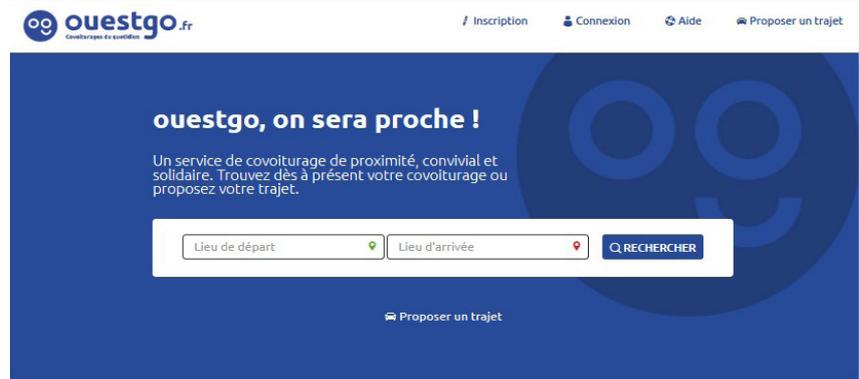
En Bretagne et plus particulièrement sur le département d'Ille-et-Vilaine, de nouveaux modes de mobilité commencent à émerger peu à peu, pour certains avec un relatif succès pour d'autres avec plus de difficulté. Certaines des actions et expérimentations en cours sur le territoire proposent des réponses diverses aux besoins de mobilité que

ce soit en termes d'échelles, de solutions de transports, de gouvernance et de pilotage.

En termes d'évolutions des modes de transports qui connaissent une attractivité et un succès grandissant, le VAE (Vélos à Assistance Électrique) prend une place de plus en plus importante. Ainsi, de nombreuses collectivités, communes et EPCI s'emploient à développer ce mode.

Depuis 2012, la Communauté de Communes Val d'Ille-Aubigné propose un service

#### Les différents services proposés par Ouestgo



#### Les différents services proposés par Ouestgo



public de locations de VAE. En septembre 2019, l'intercommunalité fera l'acquisition de 30 nouveaux vélos pour répondre à la forte demande et réduire les délais d'attente. Cela portera à 200 le nombre de VAE achetés par l'EPCI dont une centaine disponible à la location, les autres ayant été rachetés par les utilisateurs après 2 ans de location. D'autres initiatives similaires existent sur d'autres EPCI, comme Vitré Communauté, Rennes Métropole, connaissant également un fort succès.

L'émergence et le développement du covoiturage de proximité apparaît peu à peu dans le paysage des offres de mobilité. La plateforme publique régionale de covoiturage « Ouestgo » est opérationnelle depuis mai 2018 et a pour objectif de centraliser et de maximiser les offres de covoiturage régulier, de proximité, solidaire... Elle remplace l'offre précédemment existante en Bretagne qui était assez fragmentée. Elle donne, également, à toutes les collectivités souhaitant adhérer au service un portail web commun, des outils de communication adaptables, l'accès aux bases de données, aux statistiques et au service de « back office » permettant de développer l'animation territoriale locale autour du service. À ce jour, 43 collectivités sont adhérentes, avec 45 000 abonnés et 5 000 offres actives. Au-delà de ces données quantitatives, une analyse qualitative de l'opérationnalité de la plateforme et de l'efficacité du service rendu dans le développement du covoiturage serait intéressante à mener.

À une échelle intercommunale, des expériences en cours et à venir peuvent être citées. Ainsi, les EPCI de Ploërmel Communauté et Concarneau Cornouailles Agglomération sont actuellement les territoires d'application de l'expérimentation portée par l'association « éhop Solidaires » dans la mise en place d'un covoiturage de proximité et solidaire. Sur le département, la Communauté de Communes de Bretagne Romantique, avec l'appui et l'animation de la même association, commence à expérimenter une solution de covoiturage de proximité intergénérationnel générateur de mobilité en milieu rural afin d'aider aux déplacements et faciliter l'accès aux services.

Dans le cadre du Contrat de coopération métropolitain entre Rennes Métropole et les intercommunalités de l'aire urbaine de Rennes et au-delà, avec les agglomérations de Fougères, de Redon, de Vitré et de Saint-Malo, une étude sur le covoiturage a

été réalisée par l'Audiar. Les conclusions de l'étude insistent sur le fait que le développement d'outils de mise en relation et l'amélioration des infrastructures doivent être nécessairement complétés par des actions de sensibilisation et d'accompagnement au changement pour intéresser un public plus large au covoiturage.

Ainsi, s'il est nécessaire de mieux sécuriser/aménager les aires informelles de covoiturage, de faciliter l'intermodalité (vers les TC, les voies cyclables), de mutualiser les espaces de stationnements existants, il est tout aussi nécessaire que la collectivité accompagne les habitants, aide à un plus grand rapprochement inter-entreprises et mette en place une animation ciblée et continue sur ce mode de transport.

Prochainement, une étude d'un schéma directeur du covoiturage sur le département intégrant une dimension « servicielle » à l'échelle de l'aire urbaine élargie poursuivra ces premières réflexions et analyses avec une visée opérationnelle.

Ces actions et réflexions vont être prochainement complétées par les résultats d'un certain nombre d'études et de démarches exploratoires. On peut citer :

- l'étude sur le « RER Rennais » (réalisée en 2016) ;
- l'étude exploratoire des mobilités du Pays de Rennes ;
- l'étude pour la mise en place d'une offre de TCSP (Transport en commun en site propre) entre Fougères et Rennes ;

- l'étude prospective sur les mobilités de demain dans le Pays de Fougères ;
- les schémas de déplacements des EPCI du Pays de Brocéliande, de la Communauté de Communes de Couesnon-Marches de Bretagne et de la Communauté de Communes Val d'Ille-Aubigné ;
- l'élargissement de l'offre de TC au-delà de Vitré Communauté ;
- les démarches du Pays de Saint-Malo sur les schémas cyclables.

### Poursuivre les coopérations entre les territoires

Les actions de mobilités alternatives et études exploratoires sur les mobilités sont donc nombreuses mais nécessitent d'être coordonnées à des échelles plus larges que celles des EPCI. L'échelle des SCoT et de l'InterSCoT apparaît donc comme pertinente pour mieux prendre en compte les problématiques des territoires voisins. Ceci nécessite donc des rapprochements et concertations entre territoires, les mobilités vécues s'affranchissant régulièrement des périmètres institutionnels trop réduits. Ce changement d'échelle, pour appréhender les nouveaux enjeux de mobilité, doit aussi pour certains territoires d'Ille-et-Vilaine aller même au-delà du département.

Ces coopérations à approfondir pourraient par exemple porter sur le schéma des aires de covoiturage à l'échelle de l'aire urbaine élargie, l'harmonisation des schémas des pistes cyclables, ou entamer une réflexion pour articuler les différentes politiques de mobilités des territoires.

### Association Éhop solidaire

Idée reçue n°2

"Si mon covoitreur a un imprévu, je suis coincée pour rentrer chez moi..."

"L'équipe éhop t'aide\* à trouver un covoiturage de dépannage ou te rembourse jusqu'à 50€ de taxi grâce à la garantie retour."

\*dans le respect des conditions d'application



Entreprises



Collectivités



Particuliers



**Bernard Marquet**

*Vice-Président en charge de l'économie, l'agriculture, de l'innovation, du développement durable et des contrats départementaux de territoire au Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine*

© Conseil Départemental 35

#### [4] ILLE-ET-VILAINE 2035

La démarche prospective Ille-et-Vilaine 2035 repose sur l'analyse des dynamiques territoriales et des tendances fortes à l'œuvre dans le département. Elle balaie l'ensemble des thématiques comme l'économie, la démographie, les mobilités ou encore la ressource foncière. Ce travail mené avec l'Audiar, a permis l'élaboration de trois scénarios contrastés : le territoire des expérimentations ; le territoire compétitif ; et le territoire en réseaux. Ces trois scénarios sont le socle de la concertation actuelle menée par le Conseil Départemental et permettront d'aboutir au choix d'un scénario cible en septembre 2019.

#### Présentation de la démarche Ille-et-Vilaine 2035



Source : Extrait de la présentation de la démarche prospective : Ille-et-Vilaine 2035

#### Les trois scénarios

##### Le territoire en réseaux :

Dans ce scénario, les grandes entreprises se maintiennent et des petites entreprises innovantes émergent pour valoriser les ressources et répondre aux demandes locales. Les activités économiques et l'emploi se développent dans la métropole mais aussi dans les petites et moyennes villes, dans lesquelles se retrouve un grand nombre de services.

Les villes se développent mais d'importants espaces naturels sont préservés entre elles, ce qui offre aux habitants une relative proximité des espaces verts. La densification des villes, y compris petites et moyennes, est nécessaire pour assurer ce développement préservant les espaces naturels alentours.

##### Le territoire compétitif :

L'économie est portée par des entreprises produisant des biens à haute valeur ajoutée, localisées essentiellement sur le territoire de la métropole rennaise. Elles contribuent au rayonnement national voire international du territoire, qui est très attractif sur un plan économique. La métropole se développe ; elle accueille la majorité des nouveaux habitants du territoire et concentre une grande partie de la population.

Le fort développement économique concentré sur la métropole a conduit à une importante consommation foncière et énergétique, malgré les efforts des entreprises concernant le développement du-

table. Le fort accroissement démographique de la métropole rend central l'enjeu de la fluidité des mobilités ; un système de transport collectif performant - type RER- est mis en place.

##### Le territoire expérimental :

L'économie est basée sur un système d'échange et de production utilisant le plus possible les ressources locales tout en diminuant l'impact sur l'environnement. Les activités ainsi que les habitants sont répartis sur l'ensemble du territoire.

Les initiatives citoyennes sont à la base du développement des territoires, accompagnées et facilitées par les pouvoirs publics dès lors qu'elles vont dans le sens d'une évolution vers davantage de développement durable. Le modèle de développement est basé sur la réduction des impacts sur l'environnement. Les espaces naturels sont donc préservés, voire renforcés. Les citoyens prennent en charge eux-mêmes l'organisation de leur déplacement, par exemple en mettant en place un système de covoiturage performant.

Ces trois scénarios de prospective permettront à l'assemblée départementale de sélectionner un scénario cible en septembre 2019. La question de réalisation des actions qui permettront de mettre en œuvre ce choix de développement se posera ensuite. À cet effet, l'articulation et l'association des politiques départementales avec l'InterSCoT et les SCoT du département seront nécessaires pour coordonner et inscrire ces orientations de la façon la plus efficace possible dans les territoires. Il sera également essentiel de prendre en compte le SRADDET de la Région Bretagne en cours d'élaboration.





**Infographie** Audiar  
**Rédaction** DDTM 35 et Audiar  
**Contacts :**  
**Audiar** Basile Martineau  
 b.martineau@audiar.org

**DDTM 35** Emmanuel Perez  
 emmanuel.perez@ille-et-vilaine.gouv.fr

