



CONTRAT DE COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE

SYNTHÈSE DE LA RENCONTRE
DU 18 OCTOBRE 2018

SOMMAIRE

ÉDITO

par Michèle Kirry, Préfète de Bretagne et d'Ille-et-Vilaine et

Emmanuel Couet, Président de Rennes Métropole

OUVERTURE DU SÉMINAIRE

par Henri-Noël Ruiz, Directeur de l'Audiar

TABLES-RONDES

« LA VOITURE EN PARTAGE »

animée par Henri-Noël Ruiz, Directeur de l'Audiar

- Dominique Auberger, Directeur de Citédia
- Claude Jaouen, Président de la CC du Val d'Ille-Aubigné
- Didier Houal, Directeur Général de Mobility Tech Green
- Katell Kerdudo, Cheffe du service mobilité trafic à la DIR Ouest
- David Moy, Directeur des Services Technique à Vitre Communauté
- Émilie Plochocki, Directrice Transports à Saint-Malo Agglomération
- Marion Steunou, Chargée du conseil en mobilité à Rennes Métropole

« MAINTENANT, COMMENT PASSONS-NOUS À LA VITESSE SUPÉRIEURE ? LA MOBILITÉ COMME SERVICE »

animée par Bruno Le Corre, Directeur d'études mobilité à l'Audiar

- Stéphane Schultz, Consultant, fondateur de « 15 Marches »
- Henri-Noël Ruiz, Directeur de l'Audiar
- Sergio Capitao Da Silva, Directeur général d'ID4car
- Laurent Sénigout, Directeur de Kéolis Rennes

CONCLUSION

par André Crocq, Vice-Président en charge du suivi du SCoT, du développement durable et de l'animation territoriale

MOBILITÉS PARTAGÉES, MOBILITÉ SERVICIELLE, QUELLES OPPORTUNITÉS FACE AUX NOUVEAUX ENJEUX DE MOBILITÉ DURABLE ?

ÉDITO

En 2017, Rennes Métropole et l'Etat signaient le Pacte Métropolitain d'Innovation. Dédié aux nouvelles mobilités, ce Pacte visait à consacrer Rennes et sa Métropole comme territoire de référence en matière de solutions de mobilités intelligentes. En corollaire, il visait à conforter la capacité de la Métropole à relever les défis de la transition énergétique, des mobilités propres et de la réduction de la congestion et de la pollution atmosphérique.

Relever ces défis nécessite d'agir à la bonne échelle : c'est le sens du Contrat de coopération entre l'Etat, la Métropole et les EPCI qui forment l'aire urbaine élargie de Rennes, initié dans le prolongement du Pacte Métropolitain d'Innovation. Ce contrat repose in fine autour d'un constat : les problématiques de mobilités, de déplacements et d'accessibilité dépassent et transcendent les frontières institutionnelles.

Le Contrat de coopération offre ainsi un cadre pertinent pour renforcer les coopérations entre les EPCI de l'aire urbaine de Rennes. Le 1er séminaire qui s'est tenu en octobre 2018 a permis de restituer les études et projets initiés à travers ce Contrat de Coopération sur les différents EPCI. Au-delà, il a également offert l'opportunité de poser les bases d'un engagement plus durable à agir et à construire de nouvelles solidarités de proximité entre nos territoires.

Michèle Kirry, Préfète de Bretagne et d'Ille-et-Vilaine
Emmanuel Couet, Président de Rennes Métropole



PRÉFET DE LA RÉGION
BRETAGNE



[OCTOBRE 2019]



INTRODUCTION

PAR HENRI-NOËL RUIZ, DIRECTEUR DE L'AUDIAR

Les problèmes de mobilité sont globalement identiques dans de nombreux territoires urbains, périurbains et ruraux appartenant à une même grande aire urbaine :

- la croissance du volume des déplacements en voiture crée de la congestion et de la pollution, en particulier en Cœur d'agglomération ;
- le transport collectif ne permet pas à lui seul d'offrir une alternative à la voiture. Son développement coûte cher, surtout dans les zones périurbaines où les populations, emplois, équipements et services sont plus dispersés ;
- Les offres alternatives à la voiture solo restent à la marge et n'ont pas ou peu d'effets. Elles ne permettent pas à ce jour des changements de comportement significatifs.

Or, la révolution des mobilités est lancée sous l'effet de plusieurs facteurs :

- L'essor du numérique avec le développement à la fois d'applications pour guider et faciliter les déplacements et du numérique embarqué, annonceur du véhicule autonome ;
- Le progrès technique qui permet le remplacement progressif des motorisations thermiques par une propulsion électrique entraînant un bouleversement de l'économie des transports et des fournisseurs d'énergie ;
- Une transformation des attentes sociétales et des habitudes de consommation avec l'apparition notamment de l'économie de partage.

Face à ces grands défis, comment mettre en place les mobilités de demain dans les territoires peu ou non dotés d'offres de transports

mais où la demande est tout aussi importante ? Comment les collectivités territoriales peuvent-elles intervenir ? Quels moyens nécessaires et quelles réponses apporter aux citoyens ?

C'est ce type de questions que le séminaire a abordé en faisant état des réflexions et actions expérimentales menées dans le cadre du Contrat de Coopération. Il ne s'agit bien sûr que d'une première étape. Outre ces avancées, elle a cependant permis de poser les prémices de ce qui pourrait devenir une instance pérenne de dialogue, de réflexion, et de définition de politiques partagées des EPCI composant les futurs bassins de mobilité mis en avant par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

Une gouvernance pérennisée de la démarche de coopération avec la mise en place :

- d'un Comité de pilotage (copiloté par le Président de Rennes Métropole et la Préfète, associant la Région, le Département et l'ensemble des EPCI) ;
- d'un Comité technique (copiloté par la SGAR et Rennes Métropole - Direction des coopérations, de la veille territoriale et de l'évaluation) avec l'ensemble des partenaires membres du Comité de pilotage.

1 Cf. article 4 du projet de la LOM : Des contrats opérationnels de mobilité seront conclus entre les Régions et les AOM à l'échelle des « bassins de mobilité ». Ces bassins constitueront le périmètre de contractualisation de l'intermodalité avec la définition des modalités de coordinations avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructure, telles les gares ou pôles d'échanges multimodaux.

LES 9 PROJETS MENÉS DANS LE CONTRAT DE COOPÉRATION ÉTAT-RENNES MÉTROPOLÉ 2018 :

1. Plateforme et application pour un covoiturage dynamique de proximité – Consortium Grand Ouest
2. Enquête Ménages Déplacements – Rennes Métropole
3. Étude sur les aires de covoiturage – AudiAR
4. Étude sur les espaces de coworking – AudiAR
5. Étude sur l'autopartage des flottes de véhicules des entreprises / administrations – AudiAR
6. Expérimentation de l'autopartage – Communauté de Communes Val d'Ille-Aubigné
7. Étude opérationnelle sur le stationnement intelligent – Vitre Communauté
8. Étude sur les pôles d'échanges multimodaux – Saint-Malo Agglomération
9. Séminaire de capitalisation des apprentissages et partage d'expériences - AudiAR

L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS POUR MIEUX COMPRENDRE LA MOBILITÉ DES BREILLIENS

L'Enquête Ménages Déplacements² réalisée tous les 10 ans offre une photographie des pratiques et des comportements de mobilité des habitants. En 2018, son périmètre a été élargi à l'échelle du département d'Ille-et-Vilaine et quelques communes du Morbihan et des Côtes-d'Armor. Elle démontre des pratiques différenciées entre la mobilité des métropolitains et ceux résidant dans le reste du Département d'Ille-et-Vilaine. En revanche, elle met en évidence la complexité des flux de déplacements entre les territoires, avec des interdépendances dépassant les périmètres de compétences des EPCI d'Ille-et-Vilaine.

Globalement, on constate une mobilité plus importante des non métropolitains, avec une dépendance certaine à l'usage de la voiture en comparaison des habitants de Rennes Métropole.

En effet, plus de 60 % des déplacements sont réalisés quotidiennement par les non métropolitains, ce qui représente 4,02 déplacements par jour et par personne. Ces territoires étant moins pourvus en offres de transports collectifs, l'utilisation de la voiture dans leurs déplacements est prédominante avec près de 7 déplacements sur 10 effectués en modes mécanisés sur des distances plus importantes (environ 30 % font plus de 10 km contre 20 % sur Rennes Métropole).

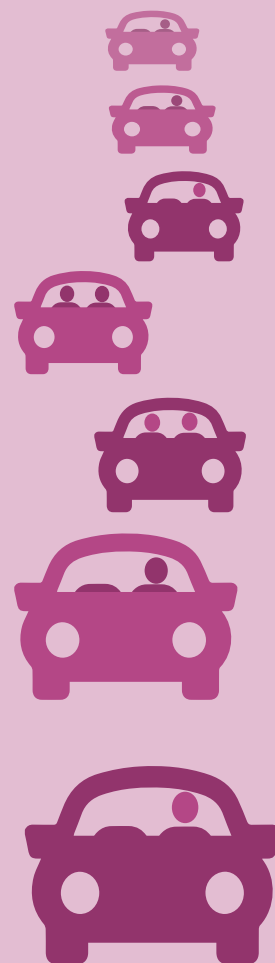
Même si la majorité des flux de déplacements sont réalisés au sein d'un même territoire (par exemple 93 % des déplacements réalisés dans la métropole rennaise le sont par ses habitants), des dynamiques territoriales plus locales s'observent :

- 321 000 déplacements quotidiens s'opèrent entre Rennes Métropole et le reste de l'aire du Département,
- 10 % des déplacements des habitants des Pays d'Ille-et-Vilaine sont des échanges entre Pays hors Rennes Métropole.

À l'échelle de Rennes Métropole, de nouvelles tendances sont apparues sur le rapport à la voiture depuis 10 ans, offrant des perspectives intéressantes en matière de développement de nouveaux services à la mobilité :

- Une croissance démographique de la population métropolitaine d'environ 8 % pour une augmentation de 6 % du nombre de déplacements (soit 1,5 million) sur la même période,
- Une stagnation de leur mobilité, avec 3,87 déplacements par jour et par personne,
- Une baisse des déplacements réalisés en voiture (- 7 points par rapport à 2007), voire une baisse de l'équipement des ménages en voiture (30 % des ménages rennais ne disposent pas de voitures).

Face à cette « dichotomie » des comportements de mobilité, et notamment face à cette « dépendance » à l'usage de la voiture particulière des habitants dépourvus de solutions alternatives ; un des enjeux dans les solutions de mobilité à développer, est d'optimiser l'usage de la voiture, ce qu'on appelle « la voiture partagée ».



+ de 60 %
des déplacements sont
réalisés quotidiennement
par les non métropolitains,
ce qui représente
4,02
déplacements par jour et
par personne

2 Enquête réalisée par Rennes Métropole, co-financée par l'État, Région Bretagne et la Caisse des Dépôts avec une méthodologie contrôlée par le CEREMA.

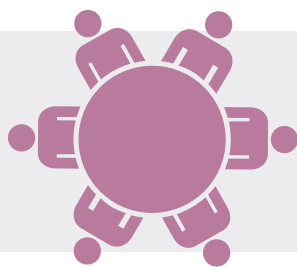


TABLE RONDE 1

Dominique Auberger (Citedia), Didier Houal (MTG), Claude Jaouen (Président de la CC du Val d'Ille-Aubigné), Katell Kerdudo (DIR Ouest), David Moy (Vitré Communauté), Émilie Plochocky (St-Malo Agglomération), Marion Steunou (Rennes Métropole)

THÈME

LA VOITURE EN PARTAGE - NOUVEAUX DISPOSITIFS ET EXPÉRIENCES EN COURS DANS L'AIRE URBAINE

« Ça bouge dans le covoiturage »

Des études et des expérimentations ont été conduites sur le partage de voitures pour comprendre le fonctionnement des aires de covoiturage et les pratiques de ses usagers. L'autopartage a été testé sur le territoire (Val d'Ille Aubigné) et étudié au sein d'une flotte de véhicules d'entreprises.

En parallèle, des études ont également mis en avant des outils technologiques et numériques en matière de stationnement intelligent, de plateforme mutualisée pour le covoiturage, ainsi que des travaux pour l'amélioration des pôles d'échanges multimodaux, facilitant la complémentarité entre les offres de transport.

Des pratiques émergentes mais encore mal coordonnées

Les observations et enquêtes sur le covoiturage ont démontré des infrastructures bien présentes avec un réseau développé et dense d'aires de covoiturage couvrant la majeure partie du territoire (soit 215 aires recensées). Pour autant, la moitié d'entre elles sont des aires informelles, montrant ainsi une demande non satisfaite. D'autre part, les usages recensés ne reflètent pas la majorité des pratiques observées en matière de covoiturage. 30 % des aires recensées sont sous-occupées (en moyenne à 30 %) avec de fortes disparités selon leur localisation, avec un profil-type du covoitureur atypique : covoiturage entre collègues pour se rendre au travail, sur des distances moyennes de 54 km.

L'expérimentation d'un service d'autopartage a été lancée sur le territoire de la Communauté de communes du Val d'Ille Aubigné dès le début 2017 en mettant à disposition en autopartage trois véhicules en libre-service (dont deux électriques) sur trois communes (Melesse,



Guipel, Saint-Aubin-d'Aubigné). Son bilan fait état de 75 personnes inscrites à ce service pour un nombre d'utilisateurs ne dépassant pas 30 personnes.

Si les pratiques observées semblent encore limitées, les résultats ont démontré une certaine acculturation à de nouvelles pratiques, la découverte de nouveaux équipements (la voiture électrique), un dialogue élargi entre élus, techniciens, associations et covoitureurs. Ont été associés à cette démarche, les communes membres des EPCI partenaires, la DDTM 35 qui intervient sur cette question depuis plusieurs années et mène en parallèle une étude sur la mise en place d'un schéma de développement des aires de covoiturage en Ille-et-Vilaine, l'association éhop et les services de Rennes Métropole. Des propositions ont émergé lors d'un groupe de travail commun aux EPCI puis déclinées sur les territoires du Val d'Ille-Aubigné et de Vitré Communauté et qui reposent dans l'organisation d'un schéma cohérent des aires de covoiturage, le développement de la communication, de l'information, de l'accompagnement au changement, le confort des aires et l'amélioration de la gestion du service d'autopartage (accès au véhicule, trajets vers Rennes).

Les quinze entretiens réalisés auprès des entreprises de la Zone Industrielle Sud-Est de Rennes pour étudier le potentiel de développement de l'autopartage pour les flottes d'entreprises a démontré que cette pratique n'était pas du tout développée entre les entreprises, et qu'elle n'existait qu'à l'état d'ébauche en interne à celles disposant d'un public conséquent. En effet, l'idée reste encore en état de « concept », pas comprise et associée au panel de solutions permettant de faciliter la mobilité de leurs salariés. Elle n'est donc pas une priorité pour les entreprises. Pour autant, l'intérêt serait de développer ce système à une échelle inter-entreprises, ce qui permettrait de réaliser des économies et de conserver un fonctionnement souple. L'expérience a démontré qu'il y aurait besoin pour le développement de cette pratique d'avoir une structure de gouvernance partagée et de coordination à l'échelle de la zone.

Des nouveaux outils facilitant la voiture en partage

La nouvelle plateforme de mise en relation Ouestgo développée à l'échelle du Grand Ouest, est pointée comme un outil pertinent pour accompagner la politique de covoiturage

de proximité et constitue un support technique facilement accessible pour les collectivités qui souhaitent s'emparer du sujet.

Ouverte en mai 2018, gratuite pour ses utilisateurs, elle est un outil d'animation pour les collectivités, un outil de promotion et d'incitation au covoiturage (à leur échelle et selon leurs compétences). Elle permet la création de communautés pour que les utilisateurs (entreprises, établissements culturels, etc.) puissent faire leur propre animation et communication sur le covoiturage. L'outil est interopérable avec d'autres systèmes de mobilité (transports en commun, autres outils de covoiturage...).

Trois modules sont disponibles en front office et adapté à différents besoins : un module domicile/travail ou domicile/étude pour faciliter le covoiturage récurrent ; un module covoiturage solidaire, nécessairement animé en back office, pour proposer des solutions de mobilité aux personnes en recherche d'emploi, de stage ou pour favoriser la solidarité locale au quotidien et un module événementiel pour faciliter le covoiturage vers les événements publics ou privés.

Au-delà de l'outil technologique, l'échange a montré qu'il est primordial de placer l'humain au cœur de ce dispositif. Ils s'appuient pour cela sur l'expérience et le savoir-faire de l'association éhop qui travaille activement sur le covoiturage de proximité depuis 2002 en Ille-et-Vilaine.

Le coworking, pour réduire la mobilité quotidienne ?

Apparus en France depuis une dizaine d'années, les tiers-lieux de travail et espaces de

coworking se développent fortement depuis près de 5 ans alors que leurs offres, leurs clientèles et leurs impacts potentiels sur les mobilités du quotidien sont peu connus. L'étude a rassemblé 10 EPCI³, deux organismes (ARACT Bretagne et DIRECCTE Bretagne), le Bureau des Temps de Rennes Métropole et la Junior-Entreprise Science Po Rennes (pour réaliser les enquêtes).

Avec la réalisation d'un recensement exhaustif de 35 tiers-lieux de travail en Ille-et-Vilaine, les enquêtes ont démontré une fréquentation de 0,12 % des actifs occupés (550 personnes maximum) avec des profils de coworkers variés tant dans le domaine d'activité, le genre ou l'âge. La motivation première des usagers de ces tiers-lieux n'est pas de réduire leurs déplacements obligés (déplacement domicile-travail) mais davantage de rompre l'isolement professionnel (les salariés en télétravail cherchent un espace en dehors de chez eux) et de « réseauter ».

Pour autant, les pratiques de coworking peuvent permettre un changement chez les actifs en mobilité longue distance (salariés breiliens d'entreprises extérieures en télétravail ou inversement). Et les tiers-lieux de travail peuvent être un atout pour le dynamisme économique local.

³ Rennes Métropole, St-Malo Agglomération, Fougères Agglomération, Vitré Communauté, Bretagne Porte de Loire Communauté, Communauté de communes de la Bretagne Romantique, Liffré-Cormier Communauté, Montfort Communauté, Pays de Châteaugiron Communauté, Pays de la Roche aux Fées Communauté et Val d'Ille-Aubigné.

Intégrer les nouvelles mobilités dans les stratégies territoriales

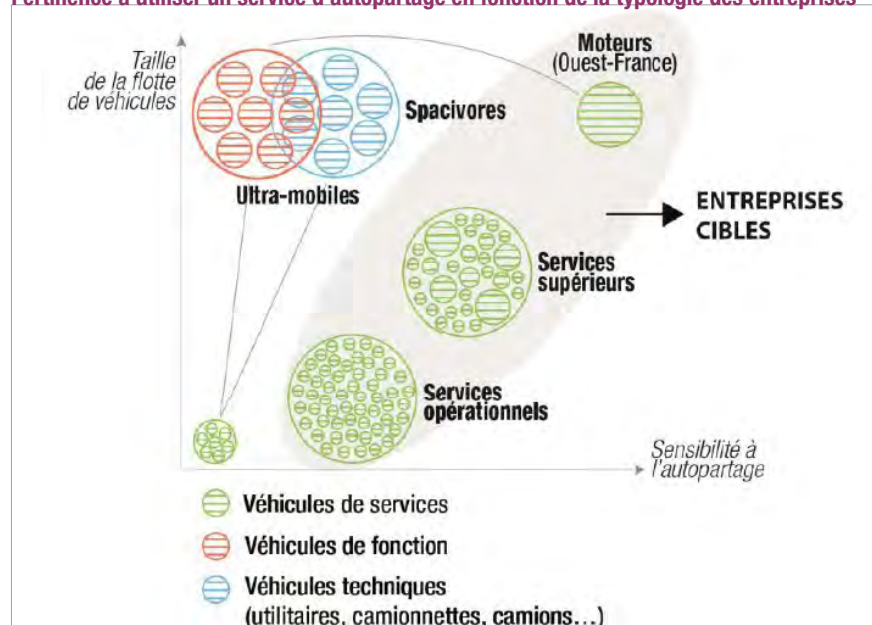
Les deux études réalisées sur Vitré Communauté et St-Malo Agglomération ont, elles, mis en évidence l'importance de traiter la question des nouveaux services de mobilité dans une approche globale et cohérente de la mobilité.

En effet, l'étude de jalonnement dynamique du stationnement réalisée à Vitré, s'inscrit dans une réflexion plus globale de repenser et mieux organiser les déplacements à l'échelle de l'Agglomération de Vitré, engagée depuis 2015. La sécurité, le confort des usagers et l'accessibilité pour tous aux espaces publics en sont les grands enjeux de la stratégie de mobilité à mener. À partir d'enquêtes d'occupation des espaces de stationnement réalisés dans le centre-ville et à proximité de la gare (soit 1 400 places enquêtées). L'analyse a établi un fort potentiel de mutualisation de l'offre de stationnement en favorisant la rotation des places (taux d'occupation relevé de 40 % avec une sur-occupation dans les espaces de stationnement gratuit).

Des scénarios d'accès au centre-ville ont été élaborés, s'appuyant sur une réglementation du stationnement adaptée aux usages et sur des solutions techniques de jalonnement dynamique. Il s'agit de mettre à disposition des usagers sur un site web et/ou application smartphone, l'éventail des places disponibles à proximité de l'endroit où ils se situent.

Dans le même objectif mais sous un autre angle, les études de dimensionnement et d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux (PEM) pilotées par St-Malo Agglomération ont permis d'alimenter les réflexions en matière de politique de transport dont la collectivité a la charge. Les analyses ont été menées sur trois sites (le PEM actuel de la gare de St-Malo, le secteur Atalante en entrée de ville à Saint-Jouan-des-Guérets et la halte ferroviaire de La Gouesnière/ Saint-Méloir/ Cancale à Saint-Méloir-des-Andes). Les conclusions ont débouché sur l'identification de fonctions différentes pour chaque site mais l'étude a mis en avant également l'importance d'intégrer dans la réflexion l'ensemble des modes de déplacement pour faire jouer au mieux leur association aux transports publics. Elle a de même mis en évidence la nécessité d'une prise en compte des différents échelons territoriaux, notamment entre EPCI et Région afin d'assurer des complémentarités entre les offres de transports.

Pertinence à utiliser un service d'autopartage en fonction de la typologie des entreprises



Extrait de l'étude de potentiel de l'autopartage pour les flottes d'entreprises - Audiar

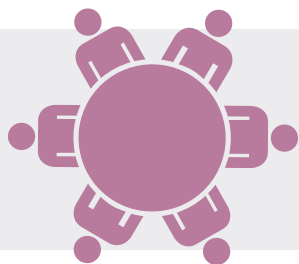


TABLE RONDE 2

Sergio Capitao (ID4car), Henri-Noël Ruiz (Audiar), Stéphane Schultz (15 Marches), Laurent Sénigout (Kéolis)

THÈME

MAINTENANT, COMMENT PASSONS-NOUS À LA VITESSE SUPÉRIEURE ?

LA MOBILITÉ COMME SERVICE !

Des nouvelles mobilités en mutation

L'irruption du numérique dans le domaine de la mobilité a changé la manière de concevoir nos déplacements et s'accompagne de plusieurs bouleversements en cours et à venir : l'électromobilité, les services partagés et les véhicules autonomes. À partir de ce constat, Stéphane Schultz, consultant en stratégie et innovation et fondateur de la société « 15 marches », a décrypté la diversité des écosystèmes de la mobilité, du numérique et de l'innovation, afin de mieux comprendre les enjeux à venir dans le développement des nouvelles mobilités de demain.

La mobilité de demain n'est plus dictée par un partage des modes, mais par un partage des usages, qui pose la question des périmètres et des opérateurs compétents. Les acteurs privés sont porteurs d'innovations et se positionnent sur les marchés de la mobilité laissés vacants par les services publics. Ce changement de paradigme invite la collectivité à anticiper et à accompagner ces mutations, l'enjeu étant de créer les conditions favorables à ces nouveaux usages en termes de réglementation, d'infrastructures et de services. Il pose également la question des modèles économiques pertinents et appelle à repenser les partenariats publics-privés dans l'intérêt de l'utilisateur.

Face à ces bouleversements dont personne ne connaît le rythme futur, l'enjeu principal à venir est bien de **préparer, consolider et développer l'infrastructure** qui sera le support de l'essor des nouvelles mobilités. Cette infrastructure sera à la fois matérielle - des routes, espaces publics, émetteurs et capteurs - **et immatérielle** - règles, données et services.

La mobilité comme service (MaaS) ?

Les frontières entre transports publics et privés, collectifs et individuels disparaissent petit à petit. Les plateformes de services numériques se positionnent sur le marché de la mobilité. Elles ne sont pas présentes sur l'ensemble des services de mobilité. C'est enfin la plus grande promesse offerte par la mutualisation des données de mobilité : le MAAS (comme « Mobility as a service », ou « mobilité comme service »). Il s'agit d'une révolution dans la mobilité permettant à une collectivité de faire office d'acteur global fédérant toutes les bases de données. « *L'enjeu majeur, c'est de contraindre tous les opérateurs à ouvrir l'accès à leurs données pour pouvoir mettre en place de vrais services multimodaux* », a prévenu Jean-Marc Zulesi, député des Bouches-du-Rhône et président du groupe de travail sur l'innovation lors des Assises de la mobilité.

Demain, dans la région rennaise, quel peut être la traduction de cette vision de la mobilité comme plateforme de services ? Avec quels acteurs ? À quelle échelle territoriale ? Quelle gouvernance politique et opérationnelle ?

La révolution « MaaS »

La vision la plus répandue reste probablement celle d'un service proposant sur une seule interface une panoplie d'offres de mobilité,

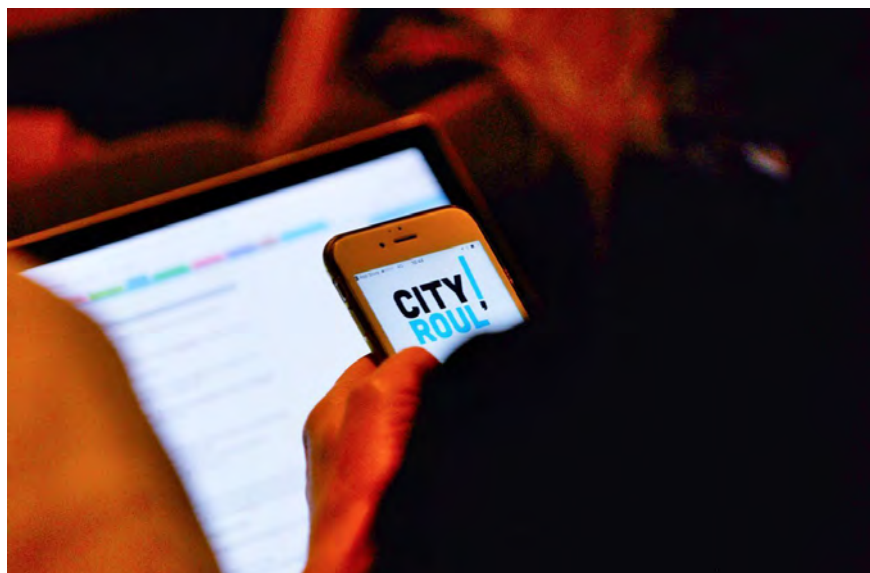
4 *Mobility as a Service.*

combinant les transports publics (transport en commun, autopartage, vélo-partage, stationnement) et les offres de transport privé (covoiturage, location de véhicules par des professionnels ou entre particuliers, taxi, VTC, etc.). L'exemple le plus connu est celui d'Hel-sinki, précurseur, avec son service Whim. Il comprend tous les modes existants dans la ville : transports publics, taxi et Uber, covoiturage, vélo en libre-service etc. De cette manière, il n'est plus nécessaire de détenir une demi-douzaine d'applications différentes et les trajets proposés sont bien plus fins et personnalisés. Plus encore, l'application est l'interlocuteur unique pour celui qui veut se déplacer en ville. Elle permet autant de s'abonner aux transports publics, que de louer une voiture ou de louer une trottinette en libre-service.

Le projet de loi d'orientation des mobilités (loi LOM) prévoit de s'attaquer au sujet du MaaS. Il annonce pour 2021 la mise en commun de toutes les données de transport.

Innovation et nouveaux usages de l'automobile et des transports publics

La performance environnementale des véhicules est toujours l'une des grandes priorités des constructeurs et des différentes parties prenantes avec l'objectif de réduire les émissions de CO₂ pour lutter contre le réchauffement climatique, en application de l'Accord de



Paris sur le Climat et du Plan Climat du Gouvernement. Il s'agit d'un enjeu global pour la planète, qui se traduit par des exigences réglementaires européennes très strictes, avec une échéance majeure dès 2021, et de nouvelles échéances à venir pour 2030.

La multiplication des offres, bien que bénéfique, amène des problématiques en termes d'interopérabilité, d'intermodalité et de gouvernance, pour préserver une cohérence territoriale au regard d'enjeux plus globaux (environnement, sécurité, expérience usager, modèle économique...).

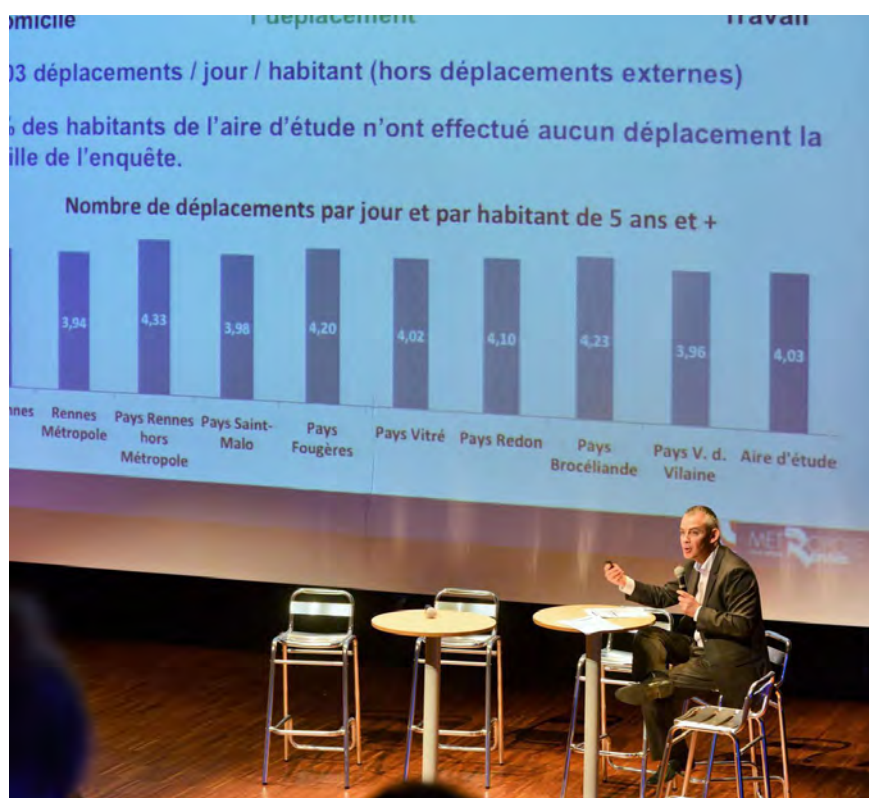
La plupart des grands constructeurs mondiaux se sont lancés dans la course au véhicule connecté et autonome. Les grands enjeux à venir touchent en particulier leur capacité à gérer l'intégralité et l'acceptabilité des cas d'usages (expérimentations...), et à insérer le véhicule connecté et autonome dans les schémas de mobilité à venir. Accélérateur des acteurs des filières Véhicules & Mobilités du Grand Ouest, ID4CAR interconnecte les différents acteurs des filières, donneurs d'ordre et sous-traitants, porteurs de projet et financeurs, et favorise ainsi l'émergence des solutions de demain.

La faisabilité technique de l'utilisation en situation réelle des navettes autonomes (avec l'expérimentation sur le Campus de Baulieu à Rennes) étant désormais démontrée ; il s'annonce pour les années à venir une phase traitant de l'intégration de ce « nouvel objet » dans les réseaux de transport existants, en veillant à quantifier son réel impact et son acceptabilité.

Dans une métropole qui fonde son développement sur l'innovation, Kéolis, opérateur du réseau de transport urbain STAR de Rennes Métropole depuis 1998, doit réinventer en permanence le transport public au gré des évolutions technologiques et des modes de vie des usagers, « **pour une mobilité connectée, autonome et plus écologique** ».

À l'heure du numérique, les usagers des transports publics ont trois attentes principales révélées par l'Observatoire international des mobilités digitales de Kéolis et Netexplo : **le temps réel, la personnalisation de l'offre et la possibilité d'être guidés durant leurs trajets.**

Testée en version pilote à l'occasion de la première édition du salon InOut, l'application STAR a été lancée en septembre 2018. Avec cette nouvelle application, la métropole rennaise fait un pas en direction du MaaS. De nombreux services de mobilité ont été intégrés dans cette application : métro, bus, vélo et même du covoiturage. Les horaires sont transmis en



temps réel ainsi que la disponibilité dans les parkings de la ville ou des vélos disponibles. « L'application ne traite pas uniquement de la finalité du déplacement mais de l'activité que va générer le déplacement », explique Laurent Sénigout directeur de Kéolis Rennes.

La métropole a la « volonté que cette application soit évolutive et que d'autres services soient intégrés », et qu'il faut aller vers la complémentarité des offres. Allant dans ce sens, Kéolis assure que « Le digital bouleverse les

opérateurs de transport qui doivent proposer une offre facile à comprendre et intégrer un bouquet de services plus large comprenant des offres de mobilité proposées par d'autres acteurs. » À terme, le but serait donc d'y ajouter les VTC, taxis, loueurs de voitures et autres acteurs de la mobilité.



CONCLUSION

PAR ANDRÉ CROCQ, VICE-PRÉSIDENT EN CHARGE DU SUIVI DU SCOT, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ANIMATION TERRITORIALE

Dans cette période de grande mutation, la question des mobilités de demain est au carrefour de multiples enjeux :

- Un enjeu environnemental avec la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les effets de la pollution sur la santé,
- Un enjeu social d'amélioration de l'accès aux services pour tous les usagers, dans un souci de rééquilibrage du budget transports des ménages,
- Un enjeu territorial de trouver des solutions de nouvelles mobilités dans les zones périurbaines, peu denses voire rurales.

Face à ces défis, les acteurs publics doivent réfléchir aux meilleurs moyens de répondre aux nouvelles attentes de la population en lien avec les nouvelles possibilités qu'offre la révolution numérique et technique dans la sphère de la mobilité.

Les futures mobilités se développeront dans le contexte dessiné par trois grandes tendances lourdes :

- L'impératif environnemental qui engage les pouvoirs publics à aller vers une décarbonation massive des déplacements.
- Le foisonnement d'innovations qui rend nécessaire de favoriser les expérimentations (tester vite et s'adapter ensuite si nécessaire).
- Le dépassement du cadre modal qui passe par le déploiement de solutions de « mobilité de service », permettant d'offrir une palette large et adaptable d'offres de mobilités.

Les travaux d'études et les expérimentations conduites dans le cadre du Contrat de coopération présentés au cours de ce séminaire confirment la nécessité de se coordonner

au-delà des périmètres institutionnels. Il y a en effet un vrai enjeu de dialogue, d'échange et d'acculturation entre les EPCI de l'aire urbaine élargie de Rennes.

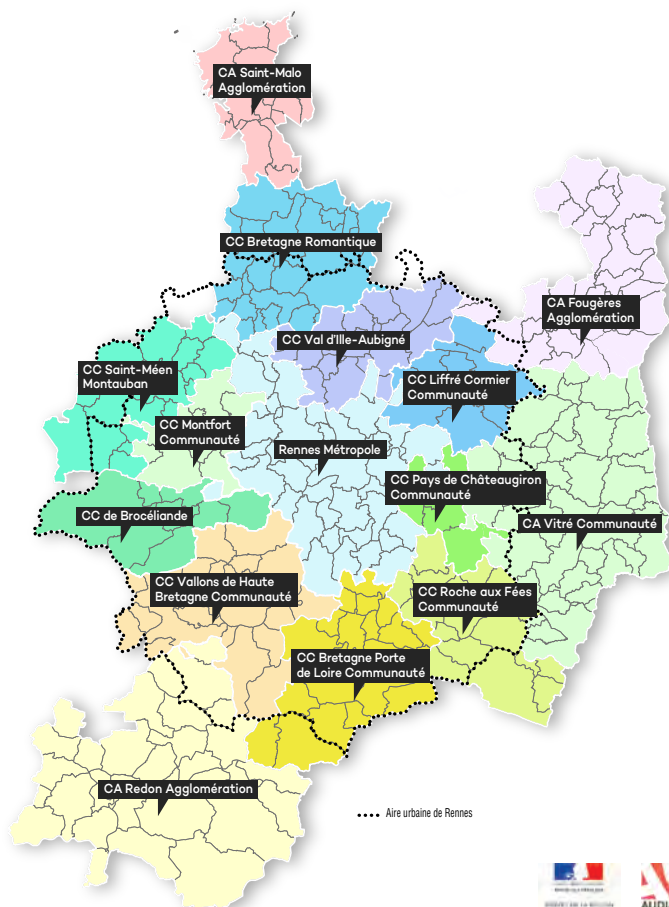
La coopération territoriale engagée sur l'aire urbaine élargie sur la thématique « mobilités intelligentes » offre donc une chance de développer des collaborations innovantes, collaborations de projets intégrant les nouveaux défis impactant la mobilité, en matière d'innovation technologique, de transition numérique et énergétique.

Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), (adopté depuis en nouvelle lecture à l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019), devrait offrir un nouveau cadre législatif pour « améliorer concrètement les déplacements au quotidien pour tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des transports plus faciles, moins coûteux et plus propres ». Elle proposerait en premier lieu un cadre d'organisation de la compétence mobilité à la bonne échelle et sur l'ensemble du territoire : 100 % du territoire serait couvert par une autorité organisatrice de la mobilité afin que des solutions soient apportées à tous et partout. Elle intégrerait également l'émergence des nouvelles solutions de mobilité (covoiturage, flotte en libre-service, véhicules autonomes...) et les nouvelles offres multimodales, tenant compte des innovations possibles à réaliser dans ce domaine.

Plus concrètement, de nombreuses initiatives et expérimentations sont portées dans le cadre d'Appels à projets nationaux, notamment la démarche France Mobilités (« French Mobility »). Elle participe (et accompagne) à la promotion de l'innovation française portée par de nombreux acteurs institutionnels et s'appuie sur les démarches existantes (French Tech, France expérimentation, Plan d'Investissement d'Avenir...). Dans ce cadre, une dynamique forte de concertation avec les acteurs de la mobilité s'est développée localement autour de la mobilité et de l'innovation. Des rencontres comme l'évènement In Out organisé par Rennes Métropole depuis deux ans en sont un parfait exemple.

Ce futur cadre institutionnel, les démarches de co-construction de solutions innovantes sont désormais engagées et concourent à poursuivre le dialogue entre les territoires. Un des enjeux importants à venir est la manière dont va se poursuivre les coopérations entre les territoires. C'est tout le débat qui va s'ouvrir dès maintenant entre acteurs de la mobilité, pour trouver des réponses d'ici 2021.

Contrat de coopération de l'aire urbaine de Rennes élargie aux CA de Redon, Saint-Malo, Fougères et Vitré



Infographie Audiar d'après sources DDTMA5, mai 2019



**AGENCE D'URBANISME
ET DE DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL
DE L'AGGLOMÉRATION RENNAISE**

3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz - CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2
T : 02 99 01 86 40 - www.audiar.org

Contact

Séverine GROULD

s.grould@audiar.org

Infographie Audiar - Photos Rennes Métropole