

Service de Presse

Rennes, Ville et Métropole

Tél. 02 23 62 22 34

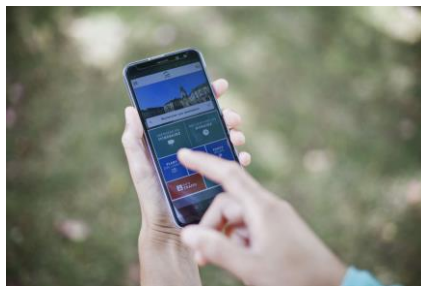


@Rennes_presse

Jeudi 30 janvier 2020

Transports et mobilités

Nouveau Plan de déplacements urbains 2019-2030



Sommaire

- Communiqué de presse
Organiser les déplacements de plus de 500 000 habitants à horizon 2030
- Les actions du PDU
- L'enquête publique de 2019
- Annexes

Interlocuteur

Jean-Jacques Bernard

Vice-Président de Rennes Métropole
délégué aux transports et aux
déplacements

Service de Presse

Rennes, Ville et Métropole

Tél. 02 23 62 22 34



@Rennes_presse

Jeudi 30 janvier 2020

Plan de déplacements urbains 2019-2030

Organiser les déplacements de plus de 500 000 habitants à horizon 2030

Le nouveau Plan de déplacements urbains (PDU) pour la période 2019-2030 vise à doter la métropole rennaise d'une politique ambitieuse en matière de transports et de mobilités, à l'échelle de ses 43 communes.

Document de planification, le PDU fixe les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour satisfaire les besoins de déplacements des personnes et des marchandises, avec comme objectif de garantir la mobilité pour toutes et tous et de protéger l'environnement et la santé publique

D'un montant d'investissement de 575,4 millions d'euros sur 10 ans, le PDU de Rennes Métropole se compose de 26 actions avec pour objectif majeur d'inciter à un fort report modal de la voiture solo vers d'autres moyens de transport.

Rennes Métropole a engagé la révision de son PDU en 2013. Après un travail de concertation et d'écriture [séminaire des élus communaux (2015), ateliers thématiques partenariaux et ateliers quadrants (2016), échanges avec les communes (2016 et 2017) et avec les associations (2017), concertation auprès de la population (2018) avec 9 réunions publiques réunissant près de 1 300 participants], un nouveau projet de PDU pour la période 2019-2030 a été arrêté en janvier 2019. Assorti des avis des personnes publiques associées, le projet de PDU a ensuite fait l'objet d'une enquête publique du 19 août au 20 septembre 2019. La commission d'enquête a rendu son rapport de conclusions sur le projet en novembre 2019, en émettant un avis favorable sans réserve et en formulant 6 recommandations à Rennes Métropole.

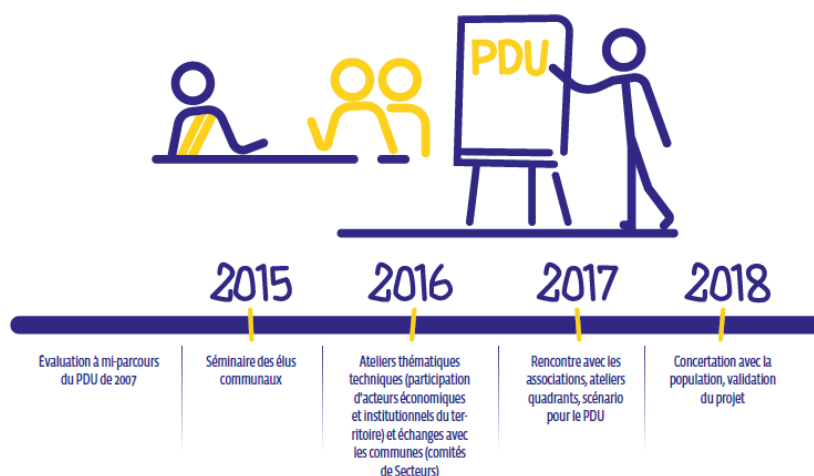


Schéma des étapes de construction du projet pour la révision du PDU de Rennes Métropole

« Le Plan de déplacements urbains de Rennes Métropole s'inscrit dans une démarche globale qui dessine le nouveau visage de Rennes Métropole : celui d'une métropole apaisée, fluide et décarbonée. Issue d'une longue phase de concertation avec les habitants des 43 communes, cette feuille de route ambitieuse et réaliste nous permettra de faciliter les déplacements du quotidien pour toutes et tous. C'est bien évidemment une offre renouvelée de transports en commun, qui reste au cœur de notre stratégie, avec un objectif d'accueillir 40% de voyageurs supplémentaires à horizon 2025. C'est aussi des voies réservées au covoiturage, l'aménagement et l'agrandissement de parcs-relais, ou encore la création d'un réseau express vélo sécurisé de plus de 100 km. Un mix de solutions concrètes et ambitieuses pour répondre à l'urgence climatique tout en confortant l'attractivité de notre territoire ! »

Emmanuel Couet, Président de Rennes Métropole

Quatre enjeux / quatre priorités

Ce nouveau PDU doit permettre d'apporter des réponses concrètes et pertinentes aux quatre grands enjeux du territoire en matière de mobilités et de transports :

→ L'environnement et le climat

En cohérence avec le [Plan Climat Air Énergie Territorial](#) (PCAET) et le [Plan de Protection de l'Atmosphère](#) (PPA), la mobilité doit s'inscrire, à l'échelle locale, dans l'objectif de baisse de 38 % d'émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) d'ici 2030 et de diminution de la pollution.

→ L'accessibilité

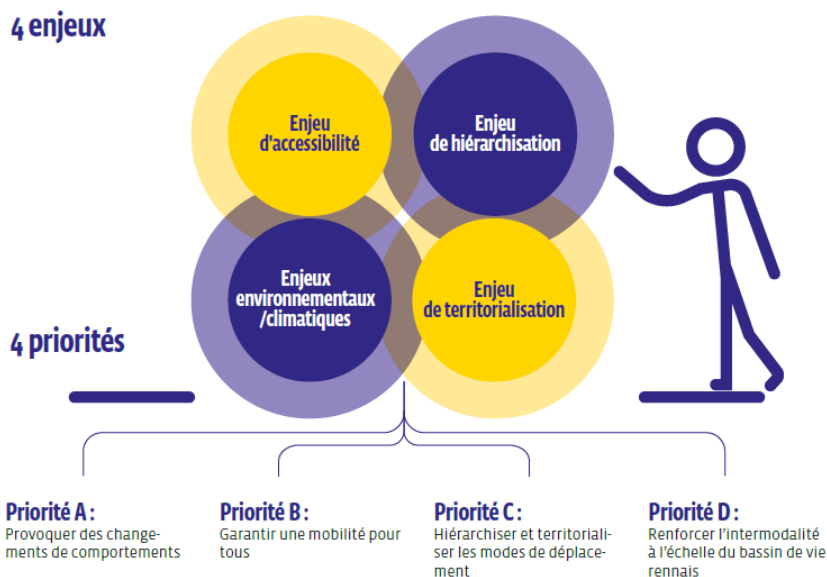
Le PDU doit permettre de répondre aux besoins croissants de mobilités sur le territoire de la métropole, liés notamment à l'arrivée de nouveaux habitants et au développement économique (en cohérence avec le schéma de cohérence territorial - SCoT).

→ La hiérarchisation

Le PDU doit proposer un plan d'actions hiérarchisé, en fonction des capacités d'investissement des acteurs publics et des spécificités des territoires. Il doit permettre de cibler les actions sur les problématiques prioritaires.

→ La territorialisation

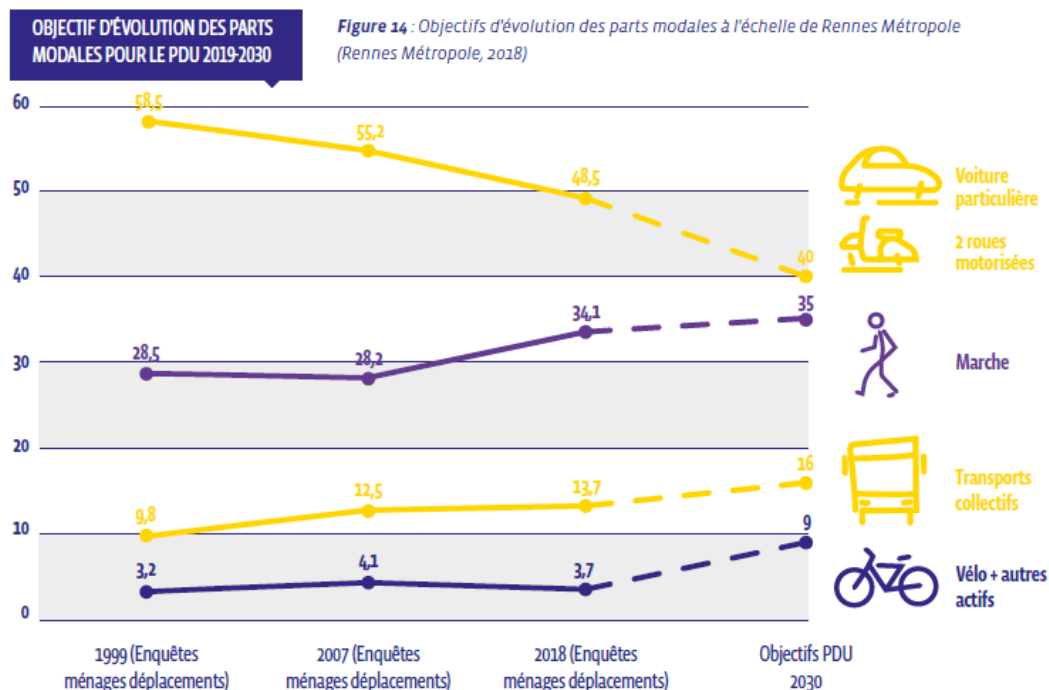
S'il vise à mettre en place des offres alternatives à l'usage de la voiture solo, le PDU, en développant un "mix" de solutions de mobilités, précise la mise en œuvre des solutions adaptées à chaque territoire (Rennes, cœur de métropole, pôles structurants et pôles de proximité). Les solutions apportées doivent être territorialisées et s'adapter aux usages observés sur la métropole.



Objectif : mettre en place des offres alternatives à la voiture solo

Pour répondre à ces enjeux, le PDU décline une série d'actions, qui répondent aux besoins de déplacements en accordant une plus grande place au covoiturage et à l'autopartage, aux transports collectifs, aux modes actifs, aux pratiques d'intermodalité et en accompagnant le changement des comportements.

Grâce à ces actions, le PDU 2019-2030 entend inciter à un fort report modal depuis la voiture solo.



Trois grands axes de réalisation

1/ Un effort important en faveur des transports en commun

→ + 40 % de voyageurs dans les transports en commun à horizon 2025 grâce :

- **à la ligne b du métro** : 75 % des Rennais à moins de 600 m d'une station
 - > prévisions de trafic sur la ligne b : 112 000 voyages par jour
 - > 50 000 déplacements automobiles quotidiens évités.
- **au redéploiement de l'offre de bus urbaine vers l'extra-urbain** :
 - > renforcement de l'offre en 2020 ;
 - > plus d'un million de kilomètres de déplacements en bus seront redéployés au profit des communes de la Métropole.
- **à l'amélioration de la performance des transports collectifs**:
 - > réalisation de 4 lignes de trambus en site propre en prolongement des deux lignes de métro;
 - > renforcement de l'attractivité de l'axe Est-Ouest pour améliorer la performance de la desserte;
 - > augmentation de la capacité de la ligne a du métro (réaménagement de l'arrière gare Kennedy et achat de rames).

→ 100 % de bus propres à horizon 2030

2/ La massification du covoiturage de proximité et le développement de l'intermodalité

→ Covoiturer au moins 1 jour sur 5, grâce à :

- des voies réservées aux bus, cars et covoitureurs (8 axes – 35 km).
- la création de parcs-relais en amont des voies réservées et de véritables pôles d'échange multimodal (PEM) :
 - > en intra-rocade: PEM Gare et pôles d'échanges métro + bus ;
 - > en extra-rocade: aménagement des gares de Bruz et Cesson, des haltes de Betton, Chevaigné et L'Hermitage, 8 parcs de rabattement créés à proximité de la 2^{ème} ceinture en lien avec les voies réservées.
- au stationnement : priorité aux covoitureurs pour le stationnement sur voirie mais également dans les parcs-relais existant intra-rocade, en tendant vers un objectif de 100 % de places réservées aux covoitureurs en 2030 sur les parcs-relais de la ligne b.
- un accompagnement aux changements de comportements par le déploiement de services ("STAR, l'Appli", ambassadeurs de la mobilité, plateforme OuestGo, campagnes d'animation locale, de communication...).

3/ Le développement des mobilités douces

- Création du Réseau express vélo (REV) en cœur de Métropole élargi, par l'aménagement de 105 km de voies sécurisées, lisibles, continues et confortables.
- Un REV qui s'inscrit dans un schéma directeur vélo d'environ 500 km.
- Développement des services aux cyclistes :
 - > 1800 Vélos à assistance électrique (VAE) proposés à la location chaque année ;
 - > développement des services de la Maison du vélo et déploiement d'une maison du vélo itinérante ;
 - > pôles de services locaux, actions de formation et communication...
- Sécurisation des points noirs de circulation.

Pratique

- Le PDU est un document réglementaire, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il fixe l'organisation des mobilités et les programmes d'actions en matière de transports-déplacements des personnes et des marchandises sur un territoire, pour une période de 10 ans. Ce document vise à préparer l'évolution des transports de demain en traitant l'ensemble des modes de déplacements pour satisfaire les besoins en mobilité de toute la population, tout en assurant un équilibre avec l'environnement.
- Le plan d'actions du PDU est estimé à un montant total d'investissement de 575,4 millions d'euros sur 10 ans.
- Le PDU de la métropole rennaise pour la période 2019 - 2030, modifié de façon à tenir compte des résultats de l'enquête publique comprend :
 - Le document cadre, expliquant le diagnostic et les objectifs stratégiques, le plan d'actions, la déclinaison territoriale du projet, les modalités de suivi et d'évaluation du PDU ;
 - Le rapport environnemental, qui analyse notamment les effets potentiels attendus pour la mise en œuvre du PDU sur l'environnement ;
 - L'annexe accessibilité qui détaille les actions à mener pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.
- Conformément à la loi, le PDU fera l'objet d'une évaluation en 2024 – 2025 aux côtés des partenaires pour réorienter son action si besoin.

Les actions du PDU

Objectif

Atteindre les parts modales suivantes en 2030 sur le territoire de Rennes Métropole

- 40 % de déplacements en voiture / moto
- 9 % de déplacements à vélo
- 35 % de déplacements à pied
- 16 % de déplacements en transports collectifs

Concrètement, le Plan de Déplacements Urbains s'articule autour de 12 axes d'interventions, déclinés en 26 actions principales :

① **Mettre en œuvre un mix de solutions de mobilités alternatives** ; accompagner les publics au changement de comportement ; faciliter l'expérimentation :

Action 1 : communiquer, sensibiliser tous les publics (ambassadeurs de la mobilité, application mobile, plate-forme OuestGo...)

Action 2 : coordonner les offres de solutions de mobilité, mettre en relation les usagers.

Action 3 : faciliter l'expérimentation en faveur de l'éco-mobilité / des nouvelles solutions de mobilité.

Action 4 : faciliter l'expérimentation en faveur des systèmes de transports par véhicules autonomes.

② **Faire la métropole à vélo** ; créer le réseau express vélo ; développer l'usage des vélos à assistance électrique, les services et l'animation relatifs à la promotion de ce mode :

Action 5 : mettre en œuvre le Réseau express vélo en cohérence avec le schéma directeur vélo (105 km de voies sécurisées dans Rennes et entre Rennes et le passage de la 2^e ceinture)

Action 6 : promouvoir les liaisons vélos du Schéma directeur vélo (500 km) en lien avec les actions locales.

Action 7 : développer les services de mobilité en vélo et l'usage des vélos à assistance électrique.

③ **Covoiturer "un jour sur 5"** pour les déplacements domicile-travail ; se déplacer autrement *via* un panel de solutions de mobilités alternatives à la voiture solo :

Action 8 : affecter des voies pénétrantes de l'agglomération aux covoitureurs dans le cadre d'expérimentations.

Action 9 : établir une politique de stationnement en faveur du covoiturage.

④ **Adapter la politique de stationnement**, notamment sur le cœur de Métropole, pour améliorer la cohabitation des usages et encourager des pratiques moins polluantes (transports collectifs, voitures partagées, modes peu polluants...) :

Action 10 : renforcer la rotation des véhicules dans l'hyper-centre (Rennes).

Action 11 : développer une politique de stationnement en faveur des usages les moins polluants.

⑤ **Maîtriser la congestion** sur les voies à trafic de transit national/régional, et sur la 2^{ème} ceinture d'agglomération en privilégiant l'optimisation de l'existant à la création de nouvelles infrastructures :

Action 12 : résorber la congestion routière sur les points noirs de circulation.

Action 13 : réduire les besoins de mobilité en expérimentant de nouvelles organisations de temps de vie.

⑥ **Hiérarchiser les voies** pour mettre en sécurité et partager la voirie ; mettre en œuvre une limitation des vitesses localement :

Action 14 : améliorer la sécurité routière et la prévention.

Action 15 : réaliser et mettre en œuvre des référentiels techniques d'aménagements, notamment en faveur des modes actifs.

⑦ **Accélérer la transition énergétique** (vers une logistique urbaine et des modes motorisés individuels/collectifs plus durables) :

Action 16 : participer au développement d'une logistique urbaine plus durable.

Action 17 : développer une flotte de bus 100 % "propre".

Action 18 : lancer les études pour une future mise en place d'une zone à Faibles Émissions (ZFE) à Rennes.

⑧ **Rendre le territoire accessible pour tous** (handicap, vieillissement, populations socialement fragiles) :

Action 19 : mettre en œuvre une stratégie métropolitaine en matière d'accessibilité.

⑨ **Structurer un réseau de transports publics autour des besoins de l'armature urbaine** ; créer de nouvelles facilités pour les transports collectifs à Rennes, dans le Cœur de Métropole et dans les espaces périphériques :

Action 20 : améliorer les liaisons bus et la performance des transports collectifs (cœur de Métropole).

Action 21 : améliorer l'accès en transports collectifs au cœur de la métropole.

⑩ **Faire des pôles de proximité des relais de mobilité en périphérie**, améliorer les rabattements vers les pôles d'échanges de Rennes :

Action 22 : aménager des pôles d'échanges multimodaux principaux.

Action 23 : améliorer le rabattement vers les transports collectifs grâce aux parcs relais.

⑪ **Renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie rennais** :

Action 24 : structurer les partenariats à grande échelle (covoiturage, intermodalité).

⑫ **Coordonner les acteurs de la mobilité à l'échelle de l'aire urbaine**, notamment en facilitant leur mise en réseau par un plus grand partage de l'information et plus globalement des données :

Action 25 : animer les réseaux d'acteurs.

Action 26 : structurer et favoriser le partage des données publiques mobilités/transports entre les acteurs du territoire.

L'enquête publique de 2019

Le projet de PDU a fait l'objet d'une enquête publique du 19 août au 20 septembre 2019.

La commission d'enquête a transmis à Rennes Métropole son procès-verbal de synthèse de l'enquête publique en date du 30 septembre 2019, assorti de questions, auxquelles Rennes Métropole a répondu dans un mémoire en date du 14 octobre 2019.

Le 13 novembre 2019, Rennes Métropole a reçu le rapport de la commission d'enquête relatant le déroulement de l'enquête et examinant les observations recueillies ainsi que, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées.

La Commission d'enquête a émis un avis favorable sans réserve et formulé six recommandations à Rennes Métropole.

Six thèmes ont donné lieu à des observations et recommandations de la commission d'enquête, qui ne modifient pas l'économie générale du PDU, mais donnent lieu à des ajustements ou précisions.

Les observations relatives au vélo (61 % des observations du public) donnent lieu à :

- une accélération de la réalisation du REV pour une mise en service d'ici 2024 (sous réserve des difficultés foncières).
- une augmentation de 3 M€ par an de l'enveloppe dédiée aux aménagements cyclables sur 2020-2026.
- un schéma directeur du vélo a été établi et validé avec les communes, et sa cartographie sera intégrée au PDU.
- le développement des stationnements vélo est déjà inscrit aux actions 6 et 11 du PDU, et sera repris dans les actions 22 et 23.

Les observations relatives aux bus et cars (47 % des observations du public) se traduisent par :

- l'ajout d'une cartographie pour préciser les différents types d'aménagements bus.
- l'exclusion des véhicules propres utilisés en solo des voies réservées.

Les observations concernant les véhicules motorisés (33 % des observations du public) n'ont donné lieu qu'à des précisions concernant les hypothèses retenues pour le covoiturage.

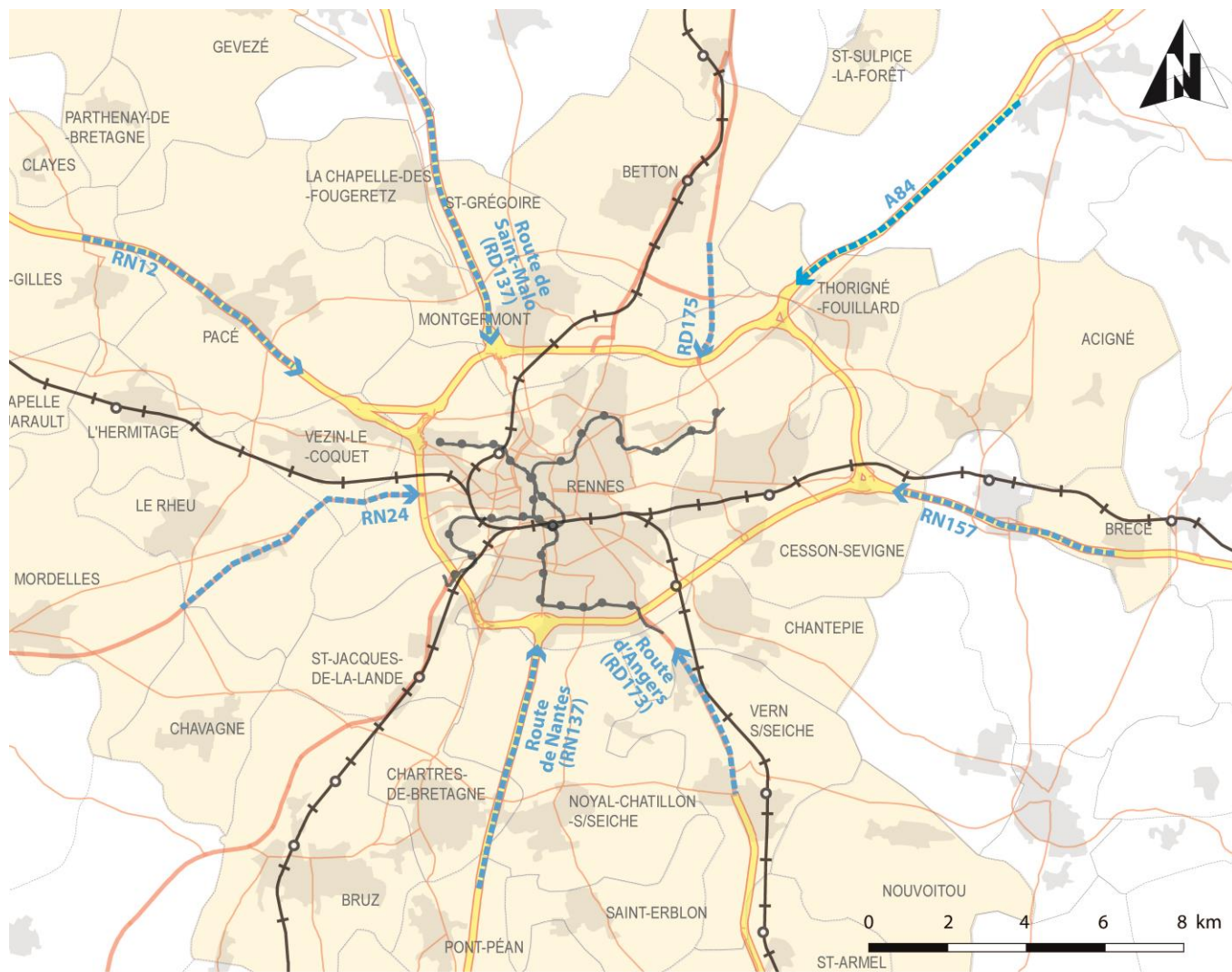
Les observations concernant l'environnement (27 % des observations du public) ont donné lieu à des confirmations de la cohérence avec le PCAET et le PLUI et à une réaffirmation des objectifs de performance environnementale sur la logistique urbaine.

Les observations concernant la communication et sensibilisation (22 % des observations du public) n'ont donné lieu qu'à une précision des actions déjà menées et une explication des mesures effectuées concernant la pollution.

Les observations relatives au train (17 % des observations du public) ont conduit à l'intégration dans le PDU du projet innovant "2 trains sur la même voie" (9 M €).



Corridors à l'étude pour l'aménagement des voies réservées au covoiturage et transports en commun



Zones d'étude

- Rennes Métropole
- Limites communales

Réseau viaire

- Liaison magistrale
- Liaison régionale
- Liaison principale

Réseau ferré

- Voies ferrées
- Gares
- Stations de métro
- Lignes de métro

Covoiturage

- Etude et création voies covoiturage

SYNTHESE DES PROJETS 2020 - 2030

Rennes Métropole

