

Service de Presse

Rennes, Ville et Métropole

Tél. 02 23 62 22 34

 [@Rennes_presse](https://twitter.com/Rennes_presse)

Jeudi 31 janvier 2019

Transports et mobilités

Révision du Plan de déplacements urbains (PDU) 2019-2030

**Sommaire**

- Communiqué de presse
Déplacements quotidiens : le défi du changement des comportements
- Le contexte de la révision du PDU
- Le calendrier
- Les axes d'action
- 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](https://twitter.com/Rennes_presse)

Jeudi 31 janvier 2019

Plan de déplacements urbains 2019-2030

Déplacements quotidiens : le défi du changement des comportements

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 des 43 communes.

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 :

→ Le climat

Inscrire la mobilité dans l'objectif de diminution de la pollution et de baisse de 40 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030.

→ L'accessibilité

Répondre aux besoins croissants de mobilités, liés à l'arrivée de nouveaux habitants et au développement économique du territoire.

→ La priorisation

Définir des leviers d'actions permettant de répondre aux problématiques de pollution, de congestion et de sécurité, tout en intégrant les contraintes budgétaires des différents acteurs publics.

→ La territorialisation

Mettre en place des offres de déplacements alternatives à l'usage de la voiture solo, en développant un « mix » de solutions de mobilités, adaptées à chaque territoire (ville centre, cœur de métropole, périphéries).

Une mobilité durable, solidaire et performante

Le nouveau PDU s'attache également à promouvoir une mobilité solidaire, durable et performante :

- pour tous les publics et pour l'ensemble du territoire, en tenant compte des enjeux de mobilité inclusive ;
- en s'appuyant sur la mise en œuvre de multiples solutions de déplacements, y compris la voiture, pour répondre aux attentes et aux besoins de mobilité ;
- en plaçant le covoiturage de proximité et l'intermodalité au cœur du projet par des actions incitatives fortes ;
- en incitant aux changements de comportements par le développement de

nouvelles solutions de mobilité ;

- en engageant les partenaires publics/privés autour des questions de mobilités, à l’instar du secteur de la logistique urbaine ;
- en promouvant la co-élaboration avec un projet qui donne sa place au citoyen et lui permette de suivre les actions menées.

Une politique volontariste en faveur des transports publics

Socle de la politique de mobilité de la Métropole, le PDU entend renforcer l’attractivité des transports publics :

→ d’une part, **en confortant l’offre des lignes de bus métropolitaines** : à la mise en service de la ligne b du métro en 2020, 1 million de km de lignes de bus intrarocades seront redeploysés sur les communes en extra rocade.

Globalement, à horizon 2024 :

- chaque commune bénéficiera d’une desserte en bus le dimanche ;
- pour les quinze communes les plus importantes en termes de démographie, l’amplitude de desserte sera étendue progressivement jusqu’à 21 h 45 (2020) puis 22 h 45 (2024) en semaine.

→ d’autre part, **en matière ferroviaire**, en participant financièrement, aux côtés des autres acteurs publics, à la **rénovation de la ligne ferroviaire Rennes-Châteaubriant** (participation de 2 millions d’euros) et en affirmant la volonté de travailler avec la Région, autorité organisatrice en matière de transport ferroviaire, pour **conforter l’offre de TER sur les axes Rennes-Vitré – partiellement libéré du trafic TGV avec la mise en service de la LGV – et sur l’axe Rennes-Redon.**

→ Par ailleurs, **de nouvelles solutions de transports performantes sur le cœur de Métropole** seront recherchées : la réalisation d’une étude d’opportunité et de faisabilité pour le prolongement de la ligne b du métro sera engagée, ainsi qu’une étude pour la réalisation de liaisons de transports collectifs en sites propres (TCSP) en approche de Rennes, notamment sur le secteur sud-est.

Encourager le covoiturage du quotidien avec la création de voies réservées et de parcs-relais

Le PDU s’attache à **déployer des solutions pérennes de mobilités vers les communes au-delà du cœur de Métropole** et même au-delà, sur l’aire urbaine. C’est pourquoi il propose la **création de voies de circulation réservées aux bus, cars et aux covoitureurs sur 11 routes (actuellement en 2X2 voies) qui permettent d’accéder à la rocade et au cœur de Métropole. Cela représente la création de 35 kilomètres de voies réservées** (cf. carte en annexe).

Ces voies réservées permettront de fluidifier et d’augmenter la rapidité de lignes de cars BreizhGo et de lignes métropolitaines du réseau STAR, notamment aux heures de pointes du matin.

En les ouvrant également aux automobilistes qui pratiquent le covoiturage, elles leur offriront un avantage concurrentiel en terme de temps de parcours.

La réalisation de parcs-relais ou de parcs de rabattement, à proximité de la deuxième ceinture d’agglomération, et en amont des voies réservées, permettra aux automobilistes qui le souhaitent, soit d’y stationner leur voiture pour emprunter un moyen de transport public ou de faire du covoiturage, soit de prendre en charge des usagers en recherche de covoitureurs.

Grâce à cette politique de soutien actif à la pratique du covoiturage courte-distance, la Métropole entend donner corps à l'**objectif de covoiturer au moins 1 jour par semaine**, permettant ainsi de réduire la circulation automobile, la congestion et ainsi la pollution atmosphérique générée par ce trafic.

Agir à la bonne échelle : une étude pour développer une offre de transports à l'échelle des 77 communes du Pays de Rennes

En partenariat avec la Région Bretagne, et associant les communautés de communes du Val d'Ille-Aubigné, de Liffré-Cormier Communauté et du Pays de Chateaugiron ainsi que le Pays de Rennes, Rennes Métropole engage une étude pour la **mise en place d'un système cohérent et interconnecté de mobilité à l'échelle des 4 intercommunalités et des 77 communes** qui forment le Pays de Rennes.

Transports collectifs, covoiturage, vélo... tous les modes de déplacements sont étudiés, avec l'objectif de rechercher l'articulation des différents systèmes et offres de transport – y compris l'offre de transports publics développée par la Région Bretagne - et de mettre en œuvre une offre de transports lisible et une tarification intermodale attractive pour les 500 000 habitants des quatre EPCI.

En lançant cette réflexion, **la Métropole et la Région Bretagne souhaitent poser les bases d'une coopération nouvelle avec les EPCI du territoire, dans l'exercice de leurs compétences transport.**

Un Réseau Express Vélo (REV) de 102 kilomètres pour doper les déplacements vélos

Afin de sécuriser les déplacements vélos, et notamment afin de favoriser l'usage du vélo et du vélo à assistance électrique pour les déplacements domicile-travail, un **Réseau Express Vélo de 102 km sera réalisé dans le cœur de Métropole**, de Rennes jusqu'aux communes de la 2^e ceinture (cf. carte en annexe). Il sera en cohérence et en complémentarité avec le Schéma directeur vélo qui vise à la réalisation d'un réseau cyclable intercommunal de plus de 500 kilomètres.

En parallèle, Rennes Métropole poursuit son effort, avec la mise à disposition – et au moins jusqu'en 2024 – de 1800 vélos à assistance électrique chaque année.

L'enquête ménage déplacement, réalisée au printemps 2018 a démontré le fort développement de la pratique du vélo pour les trajets de plus de 5 km, et notamment les déplacements domicile-travail.

Des « Ambassadeurs des mobilités » pour inciter aux changements de comportements

Dès 2019, Rennes Métropole déploiera un nouveau dispositif d'animation territoriale : les « **ambassadeurs des mobilités** ». Ces femmes et ces hommes auront pour mission d'accompagner le plus grand nombre d'usagers aux changements de comportements en matière de mobilité.

Présentation des offres de transports existantes alternatives à la voiture individuelle, accompagnement d'entreprises, d'écoles ou d'associations à la recherche de solutions performantes et pertinentes, proposition d'offres tarifaires pour « tester » de nouveaux modes : les ambassadeurs de la mobilité ont vocation à inciter les habitants à modifier leur comportement en matière de mobilité.

Logistique urbaine : réduire les déplacements diesel

L'activité logistique génère environ 30 % de la pollution atmosphérique émise sur le territoire par le trafic routier. Réduire les nuisances générées par cette activité, qu'il s'agisse du bruit ou des émissions de polluants s'impose. Le PDU entend susciter le développement de l'usage de modes plus propres par les professionnels de la livraison, par la promotion d'une logistique urbaine plus durable.

Le PDU affirme un double objectif à l'horizon 2030 :

- zéro livraison réalisée en véhicule diesel dans le centre-ville de Rennes ;
- une réduction de 30 % des déplacements réalisés en diesel sur le reste de la Métropole.

Une « **charte d'engagement pour une logistique plus durable** », établie en lien avec les professionnels, permettra de travailler aux solutions opérationnelles (ainsi qu'à leurs modalités de mise en place) pour atteindre ces objectifs. La démarche sera engagée dans un contexte d'amélioration de la connaissance des flux de déplacement des marchandises sur le territoire. [Des engagements mutuels ont déjà été pris entre la Ville de Rennes et Rennes Métropole et des acteurs logistiques majeurs comme la Poste et l'enseigne de commerces « U ».](#)

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.
- Rennes Métropole, autorité organisatrice de la mobilité, dispose d'un PDU approuvé en 2007. Le PDU 2007-2017 a été mis en révision et évalué en 2014. Un nouveau PDU 2019-2030 sera approuvé fin 2019. Il concerne le périmètre des 43 communes de la Métropole.
- 1 300 métropolitains ont participé aux 9 réunions publiques organisées sur le territoire pendant la période de concertation menée d'avril à octobre 2018.
- Le plan d'actions du PDU est estimé à un coût total d'investissement de 543,5 millions d'euros sur 10 ans.

Le contexte de la révision

Contexte externe

- loi d'Orientation sur les mobilités (LOM)
- évolution des compétences du Conseil Régional et du Conseil Départemental
- partenariats locaux et à la grande échelle

Contexte métropolitain

- compétence voirie métropolitaine
- PLU intercommunal
- décentralisation du stationnement payant sur voirie
- engagements pour le climat



Assurer l'accessibilité de
500 000 métropolitains
à horizon 2030

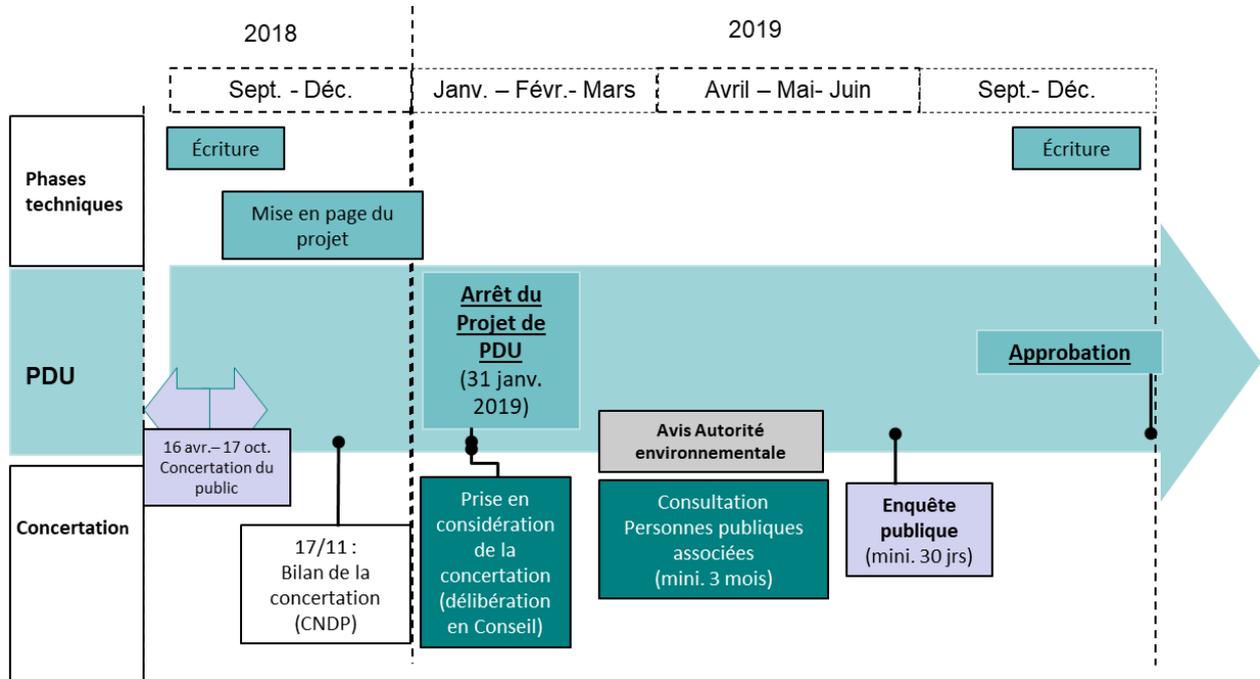
Arrivée de services de mobilités plus performants

- LGV
- ligne b du métro
- développement du vélo à assistance électrique
- axes prioritaires pour les bus

Évolutions technologiques

- nouveaux modes (VAE, moteurs électriques...)
- nouveaux véhicules (navettes autonomes)
- nouveaux services (digital)...

Calendrier



- > **janvier 2019** : arrêt du projet en Conseil de Rennes Métropole
- > **fin 2019** : approbation du PDU

Axes d'actions

Le Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 entend inciter à un fort report modal depuis la voiture solo. Ainsi, il vise à faire évoluer les parts modales d'usage :

- pour les transports collectifs : de 13,7 % (2018) à 16 % en 2030 ;
- pour la marche : de 34,1 % (2018) à 35 % en 2030 ;
- pour le vélo : de 3,7 % (2018) à 9 % en 2030 ;
- pour la voiture particulière et les deux-roues motorisés : de 48,5 % (2018) à 40 % en 2030.

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

① **Mettre en œuvre des cocktails de solutions de mobilité alternative** ; accompagner les publics au changement de comportement ; faciliter l'expérimentation :

Action 1 : communiquer, sensibiliser tous les publics.

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.

Action 6 : promouvoir les liaisons vélos du Schéma directeur vélo 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"** ; 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, 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 : sécuriser les points noirs de circulation.

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 plus durable 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 accessible le territoire 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 : aménager des liaisons TCSP (transports en commun en site propre) bus entre la 2^{ème} ceinture d'agglomération et Rennes.

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 : mettre en place des expérimentations dans les pôles d'échanges de proximité et 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.

Annexes

Voies réservées

