



CODESPAR

Anticiper, mobiliser, développer

Les expressions
du CODESPAR
MARS 2016



La révision du Plan de déplacements urbains de Rennes Métropole

Première expression du CODESPAR

-- Préambule et contexte

En 2007, le CODESPAR s'était penché sur le plan de déplacements urbains de Rennes Métropole et avait émis un avis favorable sur le PDU 2007-2017 assorti de plusieurs préconisations d'action.

En une décennie, de profondes mutations sociétales, économiques et environnementales se sont multipliées. Elles impactent significativement les transports et la mobilité des activités et des personnes. Le futur PDU de Rennes Métropole 2017-2027 s'inscrit dans ce nouveau contexte et contribuera à favoriser une mobilité durable sur la métropole.

Parmi les éléments structurants ayant fortement évolué depuis 2007, les membres du CODESPAR relèvent en particulier :

- le défi de la transition énergétique et écologique. C'est un défi à la fois économique, social et environnemental. Le transport est l'une des principales sources d'émission de CO₂ ;
- l'évolution des normes en matière de qualité de l'air et les attentions plus fortes de la société aux conséquences de la dégradation de la qualité de l'air sur la santé ;
- le vieillissement de la population et l'évolution des modes de vie ;
- la rapidité de déploiement des usages numériques dans toutes les sphères du quotidien des citoyens. Le numérique n'est plus une filière spécifique mais il s'hybride à présent à tous les domaines économiques (commerce, industrie, habitat, transport...) ;

- l'émergence de l'économie collaborative dite « économie du partage » impacte également et reconfigure rapidement la chaîne des acteurs « traditionnels » de la mobilité ;
- les contraintes budgétaires des collectivités territoriales, incitant les élus à prioriser voire réduire les investissements dans les infrastructures de transport, l'enjeu de demain est sans doute plus dans l'optimisation des usages des infrastructures existantes que dans le déploiement de nouvelles infrastructures.

Ce premier temps de réponse à la saisine de Rennes Métropole a permis de prendre connaissance des orientations définies par les élus métropolitains et a constitué un temps de partage des enjeux sur la mobilité et les transports entre les membres du CODESPAR.

Les délais de mobilisation des membres étant limités, le CODESPAR s'est appuyé sur un cycle de trois réunions plénières complété d'un questionnaire en ligne afin de faciliter la participation non présente. Deux démarches plus spécifiques ont également été organisées : l'une par ATD-Quart-Monde afin d'échanger sur la question des déplacements directement avec des personnes en situation de précarité et l'autre sur la mobilité collaborative entre autres autour des services d'auto-partage et de co-voiturage.

A ce stade du processus de révision du PDU de Rennes Métropole, cette expression est une synthèse des enjeux-clés préoccupant le CODESPAR, assortis dans la mesure du possible de suggestions de pistes d'actions pouvant enrichir l'élaboration en cours du document métropolitain.

Mobilité durable et inclusive

Attractivité et rayonnement **Plateforme**

Ville-santé et ville apaisée **Expérimenter pour changer** **collaborative**

Approche spatiale et temporelle **Co-construction avec les acteurs** **Prospective**

Intermodalité **Regard élargi numérique** **Hybridation des mobilités avec le**

et fluidité à l'aire urbaine

Usages et générateurs de mobilité

Focus sur certains enjeux-clés et préconisations d'actions

En échangeant sur la révision du plan de déplacements urbains de Rennes Métropole, les membres du CODESPAR se sont spontanément retrouvés sur un **socle commun de marqueurs** à l'horizon de 2027 :

- La question des mobilités interpelle deux dimensions-clés des métropoles de demain : celle de la **cohésion sociale** et du bien vivre ensemble d'une part et celle de l'**attractivité et du rayonnement** du territoire d'autre part. Ce serait une erreur d'opposer ces deux dimensions, les membres du CODESPAR les considèrent au contraire comme les « deux faces d'une même pièce ».
- La dimension des mobilités dépasse largement les **limites institutionnelles** de la métropole et nécessite une **coordination étroite** entre un écosystème large d'acteurs (acteurs publics, acteurs privés, usagers...). Les solutions durables de mobilité passeront certainement par une **gouvernance nouvelle** et une plateforme régionale co-construite avec l'ensemble des parties prenantes, s'appuyant sur des déclinaisons territoriales.
- Il sera indispensable de mobiliser toutes les **ressources territoriales existantes** afin de déployer des innovations à infrastructures constantes. L'un des leviers qu'il ne faut pas négliger est également celui de la dé-mobilité (par exemple mobilité évitée).

Ces différents enjeux-clés ci-dessous constituent le fil-rouge des échanges entre les membres du CODESPAR, ce sont des préoccupations qui ont fait consensus sur les mobilités de demain et les enjeux métropolitains. Ces préoccupations ne sont pas hiérarchisées, elles sont complémentaires entre elles, dans le cadre d'une approche systémique. Les préconisations pointées dans chaque axe sont partielles à ce stade de la réflexion, ce sont des pistes à enrichir, à consolider...

1. Le défi permanent d'une mobilité inclusive	p. 5
2. Partir des usages et expérimenter afin de développer de nouveaux services	p. 7
3. Prendre en compte la dimension numérique dans la mobilité et anticiper les évolutions futures (vers une smart city)	p. 9
4. Les mobilités métropolitaines : un regard élargi et une plus grande coordination des acteurs	p. 10
5. La nécessité d'une mobilité collaborative	p. 12
6. Renforcer les interactions avec les autres politiques sectorielles de la métropole	p. 14
7. Transition énergétique et écologique : une ville-santé et apaisée	p. 15

1. Le défi permanent d'une mobilité inclusive

-- Une mobilité solidaire vectrice d'insertion pour tous

Les difficultés d'accès à la mobilité constituent encore trop souvent un frein à l'insertion et à l'emploi. La métropole rennaise n'est pas épargnée par cet enjeu.

De nombreuses situations diversifiées sont autant de freins à la mobilité : les freins ne sont pas que économiques et matériels, ils peuvent également être géographiques (trajet lieu d'habitation/lieu d'emploi), cognitifs (difficulté à se repérer dans l'espace, à comprendre un plan...), temporels (travail avec horaires atypiques ne correspondant pas avec l'offre de transport en commun)...

« En 2013, 20 % de la population en âge de travailler était confrontée à des problèmes de mobilité, ce qui représente environ 7 millions de personnes. En gros, tous les demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RSA, travailleurs précaires ou pauvres. Auxquels on peut ajouter les seniors qui arrêtent de conduire et les personnes atteintes d'un handicap : physique, sensoriel, psychologique ou psychique, sans oublier le handicap ponctuel. Cette mobilité fragile, contrainte, inclusive concerne environ 30 % de la population. »

Marc Fontanès (sociologue des organisations), voir Rapport « Mobilité, insertion et accès à l'emploi », 2013 ; Laboratoire de la Mobilité inclusive/Auxilia

Préconisations CODESPAR

Afin de développer des solutions permettant de relever ce défi, les membres du CODESPAR souhaitent que des solutions innovantes se déploient rapidement et notent qu'un certain nombre d'initiatives solidaires pourraient être davantage développées dans la métropole.

→ Déployer le co-voiturage solidaire

Ehop solidaires : nouveau service de transport solidaire des personnes en insertion professionnelle, basé sur le covoiturage volontaire avec des salariés allant au travail en voiture pour covoiturer ponctuellement.

Les membres du CODESPAR notent que le service gratuit rendu constitue une démarche valorisante pour les personnes.

ehop-solidaires.fr

→ Développer les garages solidaires

Garage solidaire (à Guichen)

Le garage solidaire a toutes les caractéristiques d'un garage classique mais il se distingue par le fait que c'est un chantier d'insertion. Il permet l'accès à la mobilité, et donc à l'emploi, des personnes à faibles ressources. Ses services sont réservés aux personnes qui perçoivent les minima sociaux.

www.garagesolidaire.fr

L'atelier mécanique de la Harpe (Villejean) propose également d'initier le public à la pratique de la mécanique dans le cadre d'un atelier équipé.

→ Mettre en place une vélo-école



Nées dans les années 2000, plusieurs dizaines de structures existent au niveau national (Bordeaux, Toulouse, Brest depuis octobre 2015...). 50 % des vélo-écoles ont des formations ciblées sur les femmes et 36 % s'adressent à des seniors.

(source : www.fub.fr)

Les vélos-écoles permettent d'accéder à l'apprentissage du vélo en ville pour les adultes qui n'ont jamais pratiqué le vélo ou qui ne sont pas habitués à l'utiliser en milieu urbain.

Par exemple à Nantes, l'association Place au vélo a mis en place un dispositif spécifique « Mobilité vers l'emploi », qui est gratuit pour les personnes en recherche d'emploi ou en formation.

Le projet de la Maison du vélo dans le futur pôle d'échanges multimodal à la gare de Rennes ne pourrait-il pas être un point d'appui au développement d'une vélo-école rennaise ?

-- Les personnes à mobilité réduite

Le PDU actuel de Rennes Métropole intègre la prise en compte des déplacements des personnes à mobilité réduite, dans son réseau STAR et via le service spécifique Handistar. La fréquentation du service Handistar observe une augmentation significative du nombre de voyages entre 2007 et 2014. En effet, le nombre de voyages effectué par an est passé de 88 000 voyages en 2007 à 108 000 voyages par an 2014, soit près d'un 1/4 d'augmentation en 6 ans. Les actifs en situation de handicap soulignent une difficulté croissante à accéder au service sur certains créneaux horaires voire à une réduction d'accès sur ceux-ci.



Préconisations CODESPAR

La démarche menée par ATD-Quart-Monde dans le cadre de la saisine du CODESPAR avec des personnes en situation de précarité a par exemple permis d'exprimer les points suivants :

- ➔ **Fiche horaire des bus et plan** : face à des difficultés récurrentes pour les personnes âgées ou mal-voyantes, mettre en place un groupe représentatif de ces populations afin de valider les supports visuels.
- ➔ **Lisibilité des bornes à oblitérer** : généraliser une taille de caractères plus grands.
- ➔ **Métro** : adapter l'éclairage des escalators et des quais (le clignotement n'est pas le bon choix pour les mal-voyants).

Afin de définir au mieux les objectifs et actions du service dédié aux personnes à mobilité réduite dans le cadre du PDU 2017-2027, il serait intéressant d'approfondir :

- la connaissance des profils des bénéficiaires qui font appel à ce service et leurs évolutions récentes ;
- une prospective sur l'évolution à 10 ans de ce service (au niveau quantitatif et qualitatif).

A noter qu'en 2015 Ehop solidaires a permis à une personne au handicap non éligible au handistar d'accéder à une formation : une piste à creuser pour la mobilité et l'insertion professionnelle des personnes à handicap léger ?

-- Le point clé de l'intermodalité

Les membres du CODESPAR ont évoqué régulièrement la question de la multimodalité et de l'intermodalité. L'alternative à la voiture solo est crédible lorsque l'organisation de l'offre de transport et des services permet de réaliser **son trajet porte à porte de façon fluide, sécurisée et optimisée en temps**. Toute difficulté dans la maîtrise de cette organisation constitue potentiellement un frein à l'intermodalité.

Préconisations CODESPAR

- ➔ Mener une réflexion globale sur les aires de co-voiturage à l'échelle de la métropole et leurs lieux stratégiques d'implantation (voire au-delà, à l'échelle de l'aire urbaine).
- ➔ Développer des expérimentations sur le transport des vélos dans les lignes de bus (comme pour les TER).
- ➔ Systématiser la protection des vélos privés aux stations de bus.

- ➔ Développer une communication coordonnée et globale des AOM permettant au voyageur de construire facilement son trajet intermodal de bout en bout (comme par exemple le portail régional des transports publics en région Bretagne « BreizhGo »).

2. Partir des usages et expérimenter afin de développer de nouveaux services

-- Constats / Enjeux

Partir des besoins de mobilité générés par les activités et réaliser des expérimentations

Les membres du CODESPAR estiment que pour susciter le changement de comportements sur les mobilités, il est indispensable d'impliquer les générateurs de mobilité (ex. employeurs privés, administrations...). Il est en effet nécessaire de faire une analyse fine par les activités (travail, formation, loisirs, achats...). Ce sont elles qui génèrent les mobilités. Il est également utile de prendre le temps d'expérimenter. C'est le levier de l'expérimentation qui conduit aux changements de comportements par l'action. Des actions de communication seules ne suffisent pas, les usagers ont besoin de vivre l'expérience.

Il s'agit bien sûr d'une question à long terme touchant plus globalement à l'éducation dès l'enfance, aux évolutions culturelles.

À infrastructures constantes demain et avec des moyens contraints, il sera également judicieux de s'appuyer sur toutes les ressources territoriales. Il y a entre aujourd'hui de nombreuses « ressources latentes » qui peuvent demain être autant de « ressources révélées* » (comme par exemple des véhicules de service peu utilisés, des voitures personnelles utilisées en moyenne à moins de 30 %, des places de stationnements disponibles...). De plus, les modes de vie évoluent rapidement. Par exemple, de plus en plus de citoyens privilégient le service plus que la propriété, y compris dans la mobilité.

Préconisations CODESPAR

- ➔ Développer des innovations optimisant les ressources locales, à infrastructures constantes, y compris sur l'approche temporelle en s'appuyant sur l'expertise et les initiatives développées par le Bureau des temps de Rennes Métropole.
- ➔ Soutenir et expérimenter pour amplifier la pratique de partage de trajets (covoiturage) et aussi de véhicules (autopartage), notamment dans les démarches inter-entreprises.
- ➔ Faciliter l'émergence d'innovation dans les alternatives à la voiture solo ou au transport en commun « classique » en particulier pour les déplacements de périphérie à périphérie de la métropole où il est difficile d'atteindre des effets de seuil (y compris avec des solutions basées sur quelques places, en s'appuyant sur des taxis par exemple).

* Source : travaux de Gabriel COLLETIS, Université de Toulouse

Expérimenter à l'échelle de petits territoires ou dans des zones d'activités avec des volontaires

Les membres du CODESPAR souhaitent un plus grand développement d'expérimentations sur la métropole afin d'identifier de nouvelles solutions de mobilité. L'expérimentation permet en effet aux différentes parties prenantes de partager un diagnostic et d'identifier ensemble des solutions à tester. Cette démarche transversale implique de mobiliser toute la chaîne d'acteurs publics et privés concernée (grandes et petites entreprises, collectivités, administrations, représentants des salariés et des usagers...).

Transformer la mobilité du territoire passera par la démultiplication d'expérimentations et leur déploiement au plus près des activités de la vie quotidienne. Il sera nécessaire d'avoir un effet d'entraînement et d'apprentissage collectif.

• Le retour d'expérience de Bretagne Mobilité Augmentée (BMA)

Il s'agit d'un réseau de 37 organisations rassemblées autour de 19 lieux de démonstration pour expérimenter 54 nouvelles solutions de mobilité. L'objectif de ce projet de 3 ans soutenu par l'ADEME et les Investissements d'Avenir : rendre les déplacements moins coûteux, plus mutualisés, éco-responsables, numériques, électriques, immobiles.

Les résultats de ces différents démonstrateurs contribuent aux objectifs actuels et futurs du PDU de Rennes Métropole. Il serait utile de voir comment s'appuyer sur ce retour d'expérience pour accélérer la mise en place de services innovants de mobilité sur la métropole.

• Comment améliorer la circulation à l'échelle d'une zone d'activités ?

Une enquête réalisée en 2015 par la CFDT sur la zone d'activités Edonia-Alphasis à Saint-Grégoire, a permis de recueillir le vécu quotidien de près de 500 salariés. 100 % des questionnaires ont pointé des difficultés d'entrée ou de sortie sur le secteur. L'enquête met en avant que 41 % des personnes demandent davantage de transports en commun et 25 % souhaitent un service de covoiturage. Le développement de la zone se poursuit, le nombre d'entreprises et de salariés va continuer de croître et c'est un signe positif de l'attractivité de la métropole.

Dans un contexte contraint d'aménagement et d'urbanisme, il est sans doute possible de mobiliser les différentes parties prenantes afin d'imaginer des solutions demain améliorant durablement la circulation aux horaires de pointe sur la zone (travail par exemple dans le cadre des Plans de déplacements d'entreprise, sur les flux et la dimension temporelle, via des outils numériques, l'intermodalité, de nouveaux services ?...).

Préconisations CODESPAR

- ➔ Centraliser et capitaliser le retour d'expériences d'expérimentations récentes/en cours (non exhaustives) :
 - les démonstrateurs de Bretagne Mobilité Augmentée ;
 - l'expérience de covoiturage +, réseau de covoiturage spécialiste des trajets domicile-travail (coordination des efforts collectivité/entreprises, accompagnement au changement des pratiques...) ;
 - le PDE inter-entreprises de Rennes Atalante ;
 - l'initiative des « Mobil'acteurs » : analyse des motivations et des leviers de transformation de mobilité opérées chez les personnes engagées, y compris sur la dimension psychosociale.
- ➔ Mobiliser les parties prenantes volontaires sur une (ou des) zones d'activités afin d'identifier collectivement de nouvelles expérimentations à mener.

3. Prendre en compte la dimension numérique dans la mobilité (vers une smart city)

-- Constats / Enjeux

Les membres du CODESPAR insistent sur le fait que le numérique est une nouvelle donnée depuis 2007, mais qu'elle n'est pas anecdotique. La transformation numérique des territoires est une tendance de fond et modifie profondément le quotidien du citoyen, et en particulier ses pratiques de mobilité. Il semble indispensable que le futur PDU qui s'inscrit à l'horizon 2027 intègre pleinement cette dimension.

Plusieurs éléments sont en effet à considérer dans les mobilités d'aujourd'hui et de demain :

- La gestion et la protection des données personnelles de chaque usager, la transparence des données publiques.
- L'enjeu de la gouvernance des données par le territoire (risque de dépossession territoriale et de dé-intermédiation économique).
- Un support pour que chaque citoyen puisse évaluer, commenter et participer à co-construire sa ville et sa mobilité.
- Un levier pour l'optimisation des systèmes de transports, de la billettique et de l'information sur la mobilité en temps réel dans la ville.
- Un risque de fracture numérique dans la mobilité : le numérique doit être un facilitant de la mobilité mais ne doit pas devenir un frein à la mobilité pour les citoyens qui ne sont pas équipés d'outils numériques.
- Un support d'innovation et de développement de nouveaux services.

« Le numérique a indéniablement intégré la vie des Bretons. Les chiffres l'attestent : 78 % de personnes sont aujourd'hui connectées, dont 81 % quotidiennement ou presque. C'est 3 points de plus que la moyenne nationale. »

Source : Étude « Panorama des usages du numérique en Bretagne », Conseil régional Bretagne avec l'appui du Groupement d'Intérêt Scientifique Marsouin (février 2016)

« Trois jeunes sur cinq (63 %) utilisent leur smartphone ou leur tablette comme principal appareil pour planifier leur trajet et recevoir les informations liées à leur itinéraires ».

« A l'horizon 2025, 51 % des jeunes de la génération Z (18-24 ans) estiment que l'offre de transports sera un facteur-clé dans le choix de leur lieu de vie et de travail. »

Source : Étude européenne Xérox

Un enjeu global pour le PDU : «intégrer le digital pour faire autrement les nouveaux services de mobilité»

Préconisations CODESPAR

- ➔ Intégrer la notion de ville-intelligente (Smart city) dans le PDU.
- ➔ Bénéficier pleinement de la dynamique de la French Tech Rennes-Saint-Malo afin de développer des innovations « numérique et mobilité » spécifiques aux besoins du territoire.
- ➔ Capturer les données de proximité permettant de mieux connaître les flux et mobilité de la métropole et ainsi d'éclairer les décisions à prendre. Exemple du projet des capteurs-citoyens qui se met en place dans le cadre de la ville-santé à Rennes.
- ➔ Favoriser le développement d'initiatives permettant au citoyen de participer à la connaissance des mobilités de la ville.
- ➔ Développer davantage les supports d'information en temps réel dans la ville (ex. panneaux avec le temps d'attente dans les arrêts de bus, nombre de places de stationnement disponibles, travaux et déviations...).
- ➔ Anticiper le développement de véhicules connectés et autonomes, générant automatiquement des données pouvant être utilisées pour mieux connaître les flux et mieux organiser la mobilité (par exemple proposer du covoiturage).
- ➔ S'appuyer sur les nouveaux/futurs quartiers (ex. villes de demain) pour développer une vision prospective sur la mobilité et les usages numériques.

4. Les mobilités métropolitaines : un regard élargi et une plus grande coordination des acteurs

-- Des mobilités métropolitaines qui s'affranchissent des limites institutionnelles

Les membres du CODESPAR s'accordent très naturellement sur le fait que les dynamiques de mobilités dépassent largement le périmètre institutionnel de la métropole. Ainsi, c'est à l'échelle de l'aire urbaine qu'il convient d'appréhender les déplacements domicile-travail.

Par exemple, sur l'enjeu du développement du covoiturage, si les points d'arrivée concernent le territoire de Rennes Métropole, les points de départ des salariés dépassent largement la métropole.

-- Des fonctions de capitale et de métropole spécifiques

La métropole rennaise, capitale de la Bretagne, a des fonctions métropolitaines qui lui confèrent une spécificité à l'échelle régionale. Elle développe des activités économiques, universitaires, culturelles, ... concourant à son attractivité et à son rayonnement national et international.

Les infrastructures actuelles assurent les liaisons avec les autres territoires (aéroport, étoile ferroviaire...) et plusieurs projets structurants sont actuellement en cours de réalisation (LGV, deuxième ligne de métro, Eurorennes...) ou en projet (aéroport Notre-Dame-des-Landes) et vont intensifier les flux de mobilité à l'horizon 2020/2025.

Ex. : en 2007, 63 000 personnes accédaient chaque jour à la gare de Rennes. D'ici 2020, cette fréquentation devrait atteindre 128 000 passages, avec l'arrivée de la ligne b du métro et le développement du TER (Transport Express Régional).

En lien avec la priorité PDU de Rennes Métropole « renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie rennais par l'émergence d'une culture partagée de la mobilité entre acteurs du territoire »

-- La coordination des différentes autorités organisatrices des mobilités (AOM)

La compétence pour l'organisation des déplacements est assurée par différentes AOM ayant chacune une territorialité de référence et la responsabilité d'un mode de transport.

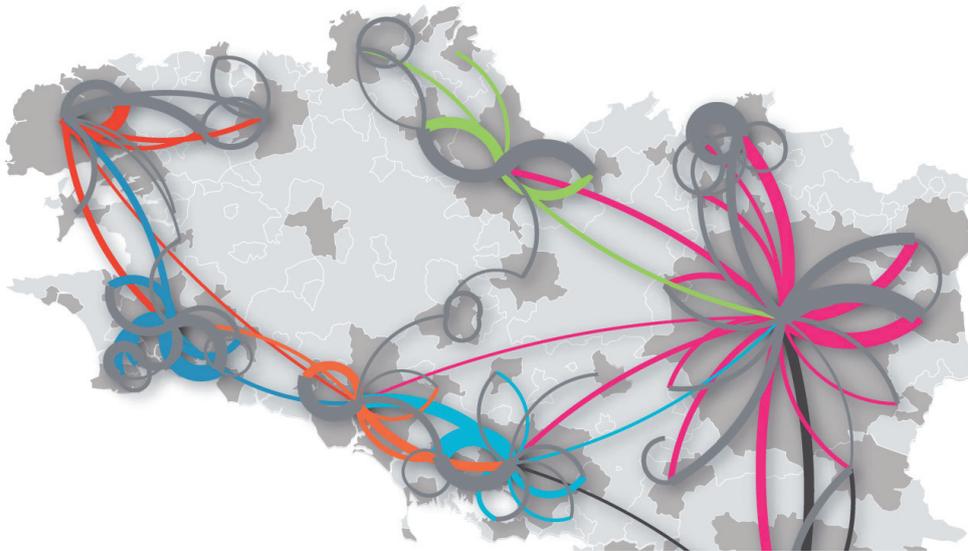
Les collaborations multiples entre les différentes AOM n'ont pas été suffisantes jusqu'à présent pour mettre pleinement en cohérence les divers services. Il s'agit d'assurer une parfaite coordination entre la tarification, les horaires et une complémentarité optimale entre les différents modes de déplacement. La première étape d'une intermodalité tarifaire initiée depuis 1999 avec Unipass doit être renforcée en s'appuyant sur le développement des services bancaires et le digital.

-- La prise en compte de la parole des usagers métropolitains

Le Conseil régional organise des comités de ligne qui offrent aux utilisateurs de son réseau de transport la possibilité de s'exprimer à l'occasion de réunions publiques de concertation. Il existe actuellement 4 comités de lignes concernant des lignes en lien avec Rennes (Saint-Brieuc, St-Malo, Vitré/châteaubriant, Redon/Vannes) mais cela ne permet pas d'évoquer en un lieu unique les problématiques à l'échelle du bassin de vie rennais.

Préconisations CODESPAR

- Mieux connaître les dynamiques actuelles de mobilité et leurs évolutions : en l'absence d'enquêtes-ménages depuis 2007, comment mieux connaître quantitativement et qualitativement les stratégies des ménages qui évoluent rapidement ?
- Au-delà de l'organisation des mobilités « intra-métropolitaines », il est nécessaire que le PDU 2017-2027 précise les ambitions et actions de la métropole sur le volet régional et international.
- Renforcer la coordination entre les autorités organisatrices des mobilités à l'échelle régionale. Pour aller au-delà de la simple collaboration entre les opérateurs, Rennes Métropole contribuera aux objectifs du schéma régional de l'intermodalité (informations, tarifications, billettiques, prise en compte des besoins de déplacements des rennais).
- Renforcer la démocratie participative en créant un comité de lignes spécifique à l'échelle de Rennes Métropole.



Source : INSEE Recensement 2008 - Réalisation : Réseau des agences de Développement et d'Urbanisme de Bretagne

Exemples ailleurs

Belfort - Une politique de mobilité concertée à l'échelle du département



Le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) est l'Autorité Organisatrice des Transports (A.O.T) du Territoire de Belfort. Il est de sa responsabilité d'organiser et de mettre à disposition un service public de transport en commun des personnes. Composé de 30 élus, il facilite la mise en œuvre d'une nouvelle politique de mobilité concertée entre tous les acteurs du département (Ville de Belfort, Communauté d'Agglomération Belfortaine, Conseil général du Territoire de Belfort, Communautés de Communes). Le SMTC propose aujourd'hui une offre unique en France, l'offre triple play (bus, vélo en libre-service et auto en libre-service) accessible avec une seule carte, le Pass Optymo. Cette offre en post-paiement, permet

d'emprunter les trois modes et d'être facturé mensuellement en fonction de sa consommation. Près de la moitié des habitants du département sont équipés de ce passeport de mobilité.

Pour en savoir plus : www.smtc90.fr

Finlande - « Mobilité » le tout compris

Finlande : L'offre « Mobility as a service » sera expérimentée à partir de la mi-2016 à Helsinki et dans d'autres villes de Finlande. Un seul abonnement pour les transports publics, les taxis, les VTC* et même la location de voiture ou les voyages longue distance en train.

L'idée? Offrir, sur une seule plate-forme – et à partir d'une seule application mobile – toutes les offres de transport disponibles dans une ville, voire un pays tout entier. Un abonnement unique, sous le nom (provisoire) de « mobility as a service », qui donnera accès aux transports en commun locaux, mais aussi à des services de taxis ou de VTC, à une offre d'auto-partage en ville et, si besoin, à des kilomètres de train ou de location de voiture pour les week-ends et les vacances. Une offre complète, conçue pour pousser les urbains à abandonner définitivement leur voiture.

Source : institut de recherche finlandais, ITS (Intelligent Transport Systems)

*Véhicule de transport avec chauffeur

5. La nécessité d'une mobilité collaborative

-- Constats / Enjeux

Le développement d'alternatives à la voiture solo en complément des offres de transports en commun et des mobilités dites actives peine à déboucher sur des offres. Pourtant, il existe de nombreuses actions du côté des applications numériques, des initiatives associatives, des initiatives privées et individuelles, des collectivités, des autorités organisatrices de ma mobilité (AOM), voire des entreprises. Des offres, des expérimentations souvent incomplètes peinent, non sans effort ni engagement, à trouver leurs modèles d'organisation, leurs modèles économiques,...

Et si la solution était dans l'agrégation de ces acteurs autour de la co-construction d'un service fondé sur un contrat de projet, de service, de territoire... ? Cette solution permettrait à chacun des acteurs sur la base de leurs savoir-faire et de leurs compétences de trouver un équilibre dans un cadre de confiance pour pérenniser à la fois leurs activités et développer ces services à la mobilité.

La préconisation ci-dessous, relative à une plateforme, semble indispensable au déploiement d'une mobilité collaborative. Cette initiative s'insérerait dans une démarche plus globale d'évolution culturelle tendant vers un développement significatif des mobilités partagées.

Préconisation CODESPAR

- Développer une **plateforme collaborative territoriale** dédiée aux mobilités facilitant une intermodalité renforcée.

Première identification des conditions de réussite de cette plateforme collaborative

Moyens et méthodes

- Partir des ressources du territoire et de leur savoir-faire.
- Co-construire avec l'ensemble des parties prenantes (AOM, développeurs, animateurs, usagers, opérateurs financiers...).
- Trouver des solutions à infrastructures constantes.
- Développer la coordination d'initiatives locales et lier différents types de mobilité, des applications, une animation...
- Un partenariat public-privé gagnant-gagnant avec un cadre de type consortium (précision sur les apports respectifs des parties prenantes : compétences, financiers, industriels...).
- L'animation* de la mobilité au cœur du dispositif avec une organisation lisible et une juste rémunération.
- Un système ne dépendant pas d'un seul opérateur.
- Une gouvernance sécurisée des données personnelles.
- Une progressivité dans la mise en place du service.

Usages et finalités

- Une assise territoriale dépassant largement les limites institutionnelles de la métropole rennaise (dimensions bassin de vie et régionale).
- Une réponse plurielle à apporter : dissocier ville et péri-urbain, entreprise et usager..
- Une qualité et une pérennité du service, condition sine qua none d'un engagement de la collectivité (obligation de continuité de service public), avec une charte garantissant la qualité du service, les tarifs...

Un point de départ possible pour cette plateforme collaborative : s'appuyer sur la plateforme KorriGo Services régionale ?

Le projet KorriGo Services, dont Rennes Métropole est le chef de file, est un consortium régional constitué d'une trentaine de partenaires. Lancé en 2011, il vise à déployer une carte de vie quotidienne à l'échelle de la région Bretagne. Il s'agit d'une innovation majeure au service des habitants de la métropole rennaise, et demain, de toute la Bretagne, qui associe sur une carte, les transports et des services à la population.

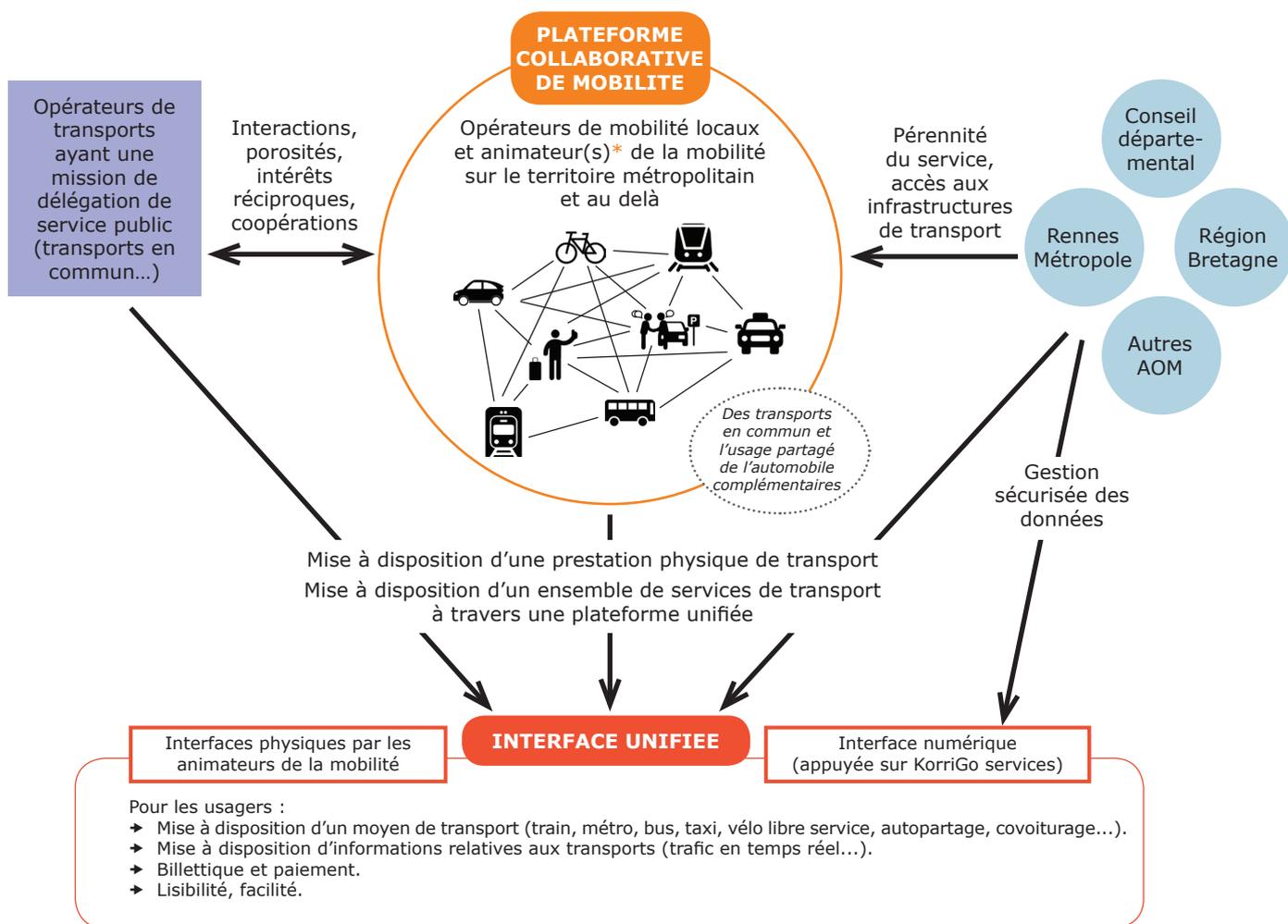
Ce projet ne pourrait-il pas évoluer à terme vers une plateforme collaborative dédiée aux mobilités régionales, au service d'une intermodalité forte et permettant à toutes les AOM de disposer du même système d'information ?

Cette proposition de « plateforme collaborative » s'inscrit en amont et en complémentarité du « pack mobilité » du point de vue de l'utilisateur développé dans l'atelier technique du PDU « covoiturage et usages partagés de la voiture ».

Proposition du CODESPAR pour la mise en place d'une plateforme collaborative territoriale dédiée aux mobilités, permettant une intermodalité renforcée.

Les étapes pour une mise en place progressive d'une plateforme de mobilité :

- ➔ identifier les ressources locales ;
- ➔ mettre en place et agréger progressivement des initiatives collaboratives locales de mobilité ;
- ➔ construire un consortium avec les acteurs locaux mobilisés ;
- ➔ animer* la mobilité.



Source : CODESPAR

*L'animation de la mobilité recouvre un certains nombre de missions clés : conseil, mise en relation, accompagnement au changement, sensibilisation au passage à l'acte...

6. Renforcer les interactions avec les autres politiques sectorielles de la métropole

Le PDU est une politique sectorielle dédiée aux déplacements urbains qui permet la déclinaison du projet communautaire global de Rennes Métropole. Le PDU vient entre autres en appui de l'orientation n°8 du projet communautaire « optimiser les déplacements et encourager de nouvelles formes de mobilités ». Il serait pertinent que les interactions avec les autres politiques sectorielles soient précisées dans le futur document du PDU.

En lien avec l'orientation PDU de Rennes Métropole « assurer la déclinaison territoriale du PDU (interaction transport/urbanisme, mieux prendre en compte les offres alternatives à la voiture solo dans la réalisation des projets d'aménagement) »

Préconisations CODESPAR

Thème de l'aménagement et de l'urbanisme

Liens avec le futur Plan Local de l'Urbanisme Intercommunal (PLUi), le Programme Local de l'Habitat 2015-2020 et l'écocité Viasilva (« Ville de demain »)

- Favoriser le développement de services innovant de mobilité par une conception adaptée des bâtiments et des quartiers.
- Croiser la question des mobilités avec une réflexion sur les lieux de travail, le télétravail, le développement des espaces intermédiaires (co-working...) tout en étant vigilant sur la question de l'isolement des salariés.
- Associer les entreprises et les salariés à l'anticipation et à la définition de l'offre de mobilités sur les zones d'activités nouvelles ou en forte extension.

Thème de la stratégie économique et de l'emploi

- Croiser les réflexions sur la mobilité de la ville avec les mutations de l'industrie automobile (évolution de la conception des véhicules, véhicule serviciel, véhicule autonome...).
- Anticiper l'adaptation des compétences du territoire à l'évolution des métiers et à l'émergence de nouveaux métiers. Exemples :
 - mobilité et gestion des données (maîtrise et exploitation des données pour optimiser les flux des données ;
 - « manager » de la mobilité à l'échelle des grandes organisations (pour transformer la mobilité en mobilisant les compétences individuelles et collectives).

Thème de la transition énergétique, écologique et de la qualité de l'air

- Coordonner pleinement les objectifs du PDU avec les ambitions et objectifs de réduction des gaz à effet de serre et de qualité de l'air du futur Plan Climat Air énergie Territorial (PCAET) de Rennes Métropole.

Thème ville intelligente (démarche « Smart city »)

- Les acteurs socio-économiques et les citoyens sont des générateurs de données sur la mobilité territoriale : ils co-construisent quotidiennement la ville et la reconfigurent également. Comment la collectivité peut-elle bénéficier de toutes ces données pour gérer et améliorer la fluidité de la ville et en retour garantir une information facilitant la mobilité des usagers en temps réel ?
- S'appuyer sur l'open data de Rennes Métropole (« Rennes Métropole en accès libre ») pour la mise en oeuvre des objectifs du PDU. Rennes Métropole et la Ville de Rennes ont en effet été pionniers pour libérer largement les données publiques notamment issues de son réseau de transport.

7. Transition énergétique, écologique : une ville-santé et apaisée

Les membres du CODESPAR aspirent à une métropole écologiquement performante et où la circulation est fluide et apaisée.

.. Transition énergétique et écologique

Le transport routier est l'une des principales sources d'émission de CO₂. Le trafic routier sur Rennes Métropole représente 46 % de part d'émission de CO₂ directes*. Par ses objectifs de mobilité durable, le plan d'action du futur PDU peut constituer un levier significatif au service de la transition énergétique et écologique de la métropole.

.. Une ville apaisée

Les membres du CODESPAR ont également mis l'accent sur le bien-être et la santé des habitants. Ils sont également préoccupés par la fluidité de la circulation et la sécurité routière. Ils estiment que le partage de la voirie est loin d'être un acquis (avec une cohabitation respectueuse des différents modes par exemple).

En lien avec la priorité de Rennes Métropole « garantir la mobilité pour tous en contribuant à l'amélioration de la santé publique, notamment par l'amélioration de la qualité de l'air, et à la transition énergétique »

Préconisations CODESPAR

Transition énergétique et écologique

- ➔ Coordonner les objectifs du PDU avec les objectifs du PCAET.
- ➔ Viser l'exemplarité de la flotte de véhicules de la collectivité (électrique et GNV avec production locale).
- ➔ Inciter les taxis à s'équiper de véhicules hybrides (par l'exonération sur 3 ans par exemple de la taxe de stationnement).

Développer les modes actifs (marche à pieds et vélo)

- ➔ Généraliser dans la ville les panneaux d'information et d'orientation précisant le temps d'accès à pied aux principaux équipements alentours, comme l'expérimentation en cours en centre-ville et à Villejean (dans le cadre du Plan piéton).
- ➔ Le « sociosport-santé » commence à être mis en place par les municipalités pour lutter autant contre la sédentarité et l'inactivité physique que contre les inégalités en termes de santé et d'accès au sport. Il serait par exemple intéressant de bénéficier en détail du retour d'expérience de l'expérimentation « Sport/santé sur ordonnance » menée à Strasbourg.
- ➔ Aboutir dans les meilleurs délais à la réalisation complète du Schéma directeur des aménagements cyclables de Rennes Métropole. A ce jour, seuls 145 kilomètres d'itinéraires sont réalisés sur les 415 kms planifiés (soit 35 % de taux de réalisation).

- ➔ Faciliter les accès à vélo au cœur de métropole en créant des liaisons directes sécurisées depuis Saint Jacques de la Lande, Cesson, Chantepie, St Grégoire, en levant partout où cela est possible l'obstacle de la rocade, en améliorant la qualité des pistes existantes, en utilisant les voies le long des berges canal d'Ille et Rance et Vilaine.
- ➔ Faciliter le (ré)apprentissage du vélo pour les adultes : mettre en place une vélo-école (voir page 5).
- ➔ Projet Eurorennes : un étage entier de 400 places de stationnement sécurisé sera réservé aux cyclistes. Au regard de l'estimation des 128 000 passages quotidiens par jour en 2020, la capacité d'accueil des vélos sera-t-elle assez suffisante ? Ne pourrait-on pas imaginer d'accueillir plus de vélos ?

Le parking de la gare de Nantes par exemple augmentera prochainement sa capacité d'accueil sécurisé pour les vélos de 1 000 à 3 000 places.

En lien avec l'orientation de Rennes Métropole « faire du vélo - et de la marche - de véritables alternatives à la voiture solo »

* Source : Audiar, « Rennes Métropole, chiffres clés 2015 »

Méthode de travail et calendrier

- Co-pilotage de la démarche par Marc POTEL (Union des entreprises 35- membre du CODESPAR) et Patrick Roullé (CFDT- Président du CODESPAR).
- Réunion de présentation de la révision du PDU par Rennes Métropole devant les membres du CODESPAR en septembre 2015.
- Réunions des trois collèges constitutifs du CODESPAR en novembre 2015 et février 2016.
- Questionnaire en ligne auprès des membres (permettant des contributions complémentaires au-delà du présentiel).
- Deux démarches spécifiques (une réunion ATD Quart monde le 26/01/16 et une réunion CODESPAR sur la mobilité collaborative le 19/02/16).
- Participation technique à deux ateliers thématiques du PDU organisés par Rennes Métropole (« covoiturage et usages partagés de la voiture » et « management de la mobilité »).

Organismes ayant contribué à cette réflexion :

ARMEC, ATD Quart Monde, Bretagne Mobilité Augmentée, BUG, CFDT, CFE-CGC, CFTC, CGT, Chambre d'agriculture 35, Chambre des métiers et de l'artisanat 35, CHRU, CNAMS 35, Collectif Handicap 35, Covoiturage+, CSAT 35/UNT, Ehop, Fédération française des banques, La Poste, Les Cigales de Bretagne, Mouvement associatif rennais, MCE, UDAF 35, UNA 35, Union des entreprises 35, Université Rennes 1, UNSA, UPA.



CODESPAR

Anticiper, mobiliser, développer

Conseil de développement économique et social du pays et de la métropole de Rennes
Agréé comité de bassin d'emploi

3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz
35200 Rennes

02 99 01 85 15
contact@codev-metropolerennes.bzh

www.codev-metropolerennes.bzh

Contact

Gaëlle CHAPON

02 99 01 85 15
g.chapon@audiar.org

**Les expressions
du CODESPAR
MARS 2016**

Toutes nos publications sur
www.codev-metropolerennes.bzh