

Le développement de l'offre multimodale au service des pratiques intermodales

Comment assurer la complémentarité entre les différents modes de transport ?

Les comportements de mobilité changent. L'utilisateur utilise de plus en plus différents modes de transport. Il peut passer au cours d'un même déplacement d'un mode à un autre. Ces pratiques qualifiées d'intermodales ont sensiblement progressé. Toutefois, si elles restent marginales, elles représentent une piste intéressante pour enrichir la diversité des solutions à offrir aux usagers. L'objet de cette note est de présenter un état des lieux sur l'agglomération rennaise et de donner à voir quelques éléments de la boîte à outils.

Quelques définitions

L'intermodalité consiste à utiliser plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. La marche à pied est considérée dans les enquêtes ménages comme un moyen d'atteindre un mode mécanisé (cf. CERTU). Elle n'est pas prise en compte dans la description des intermodalités. Le métro et le bus ont été considérés comme deux modes. Un déplacement intégrant une « correspondance bus-bus » a été comptabilisé comme un déplacement intermodal.

Un abonnement intermodal permet à l'utilisateur avec un seul titre de transport d'emprunter au minimum deux modes différents sur un déplacement identifié. Il permet de fidéliser l'utilisateur en lui proposant des tarifs attractifs, et une facilité d'usage des modes.

L'information multimodale permet de faire connaître à l'utilisateur l'ensemble des différents modes de transports existants. Il existe deux types de systèmes : celui permettant de préparer le voyage et celui fournissant de l'information pendant le déplacement.

La multimodalité consiste à utiliser plusieurs modes de transports pour des déplacements différents (plusieurs motifs).

Contexte et enjeux locaux

Les déplacements intermodaux représentent aujourd'hui **4 % des déplacements tous modes** réalisés par les habitants de l'agglomération rennaise. Leur volume reste faible (environ 60 000 déplacements quotidiens réalisés par les habitants de l'agglomération, autour de 85 000 pour l'ensemble de l'aire urbaine) mais a progressé depuis l'enquête de 1991 où ils représentaient à peine 0,5 % des déplacements. Il convient également de préciser que l'intermodalité entre la voiture (conducteur ou passager) et le transport public constitue aujourd'hui environ 1 % de l'ensemble des déplacements de l'aire urbaine.

L'intermodalité est souvent vécue comme une contrainte en raison de la rupture créée dans le déplacement. Dans le cadre de la « ville archipel » et de ses pôles d'échanges, l'enjeu est d'améliorer le passage d'un mode à l'autre par des innovations techniques et organisationnelles car la demande de l'utilisateur est « une solution de bout en bout », lisible, fiable, performante en terme de temps de parcours. Cela suppose un dialogue et une coordination approfondie entre les différentes autorités organisatrices mais également avec les différents opérateurs de la chaîne de déplacement.

Repères législatifs

La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982 stipule que « le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation ».

L'article 27-1 de la loi Solidarité renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 oblige les autorités organisatrices de transport (AOT) de plus de 100 000 habitants à mettre en place une information continue, cohérente et multimodale à l'intention des usagers (...).

Dans la loi « Grenelle 1 », adoptée en première lecture à l'Assemblée Nationale en 2008, en matière d'intermodalité, l'État s'est engagé à soutenir la création d'une agence de l'information multimodale et de la billetterie, le développement des syndicats mixtes SRU et de l'autopartage. Des expérimentations pourront être mises en place. Elles permettront aux autorités organisatrices des transports concernées de confier à un syndicat mixte, autorité métropolitaine de mobilité durable, des compétences élargies en termes d'organisation et de coordination des transports collectifs sur un territoire.

Le métro et le bus urbain : deux modes structurant les déplacements intermodaux

Le métro et le bus du réseau urbain restent les modes structurant les déplacements intermodaux réalisés par les habitants de l'aire d'étude. Néanmoins, de nouvelles pratiques intermodales émergent. Elles optimisent l'utilisation de la voiture particulière, valorisent la pratique des transports interurbains ou révèlent un usage plus soutenu du vélo.

► Principales caractéristiques des déplacements intermodaux¹

- La quasi totalité des déplacements intermodaux réalisés par les habitants de l'agglomération combinent deux modes de déplacements (par exemple la voiture et le métro, ou le métro et le bus ou encore la voiture et le train...) ; seuls 3 % combinent plus de deux modes de déplacements. Pour les habitants de l'aire urbaine hors Rennes Métropole, la part des déplacements combinant plus de deux modes est six fois plus importante.
- 95 % des déplacements intermodaux réalisés par les habitants de l'agglomération rennaise associent le bus ou le métro ; une très large majorité recouvre des correspondances entre le métro et le bus.
- L'intermodalité entre la voiture particulière (conducteurs) et le métro est faible à l'échelle des déplacements mais correspond à un enjeu en matière de transfert de stationnement du centre vers les parcs relais. Cela représente un peu moins de 8 000 déplacements sur les 2 340 000 déplacements quotidiens. C'est en effet environ 3 500 à 4 000 conducteurs de voiture chaque jour qui font le choix de poursuivre leur déplacement en métro.
- La durée moyenne d'un déplacement intermodal varie de 36 minutes dans les déplacements réalisés par les habitants du cœur d'agglomération² à 51 minutes pour ceux résidant en dehors de Rennes Métropole.
- Les principaux motifs des déplacements intermodaux (hors retour au domicile) sont les études (32 %) et le travail (27 %). Pour le motif études, il s'agit principalement de collégiens, lycéens et étudiants. Les scolaires du 1er degré ne sont pas intermodaux ; Pour mémoire, les motifs travail et études représentent respectivement 23 et 13 % des déplacements quotidiens des résidents de l'agglomération (hors retour au domicile).

Typologie des déplacements intermodaux

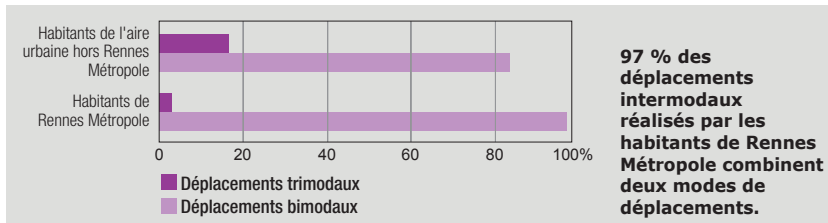
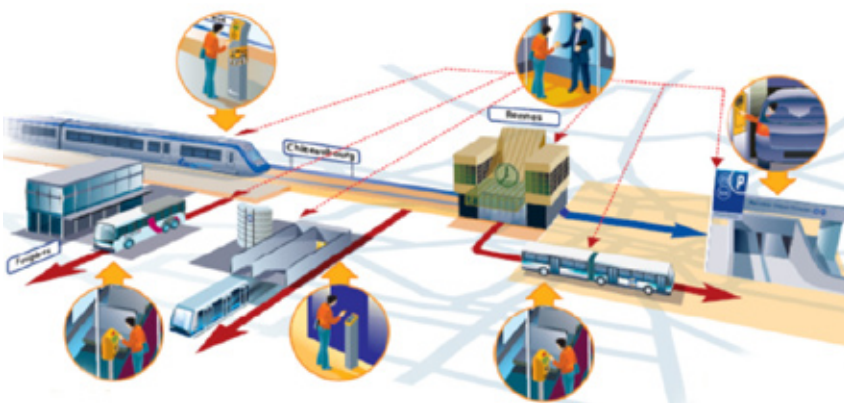


Schéma de principe de l'intermodalité bretonne



1 Source : Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2007 (EMD 2007)

2 Coeur d'Agglomération : Rennes, Cesson-Sévigné, Saint-Jacques-de-la-Lande, Chantepie et Saint-Grégoire.

Méthode

Éléments de méthode d'exploitation de l'enquête déplacements des ménages 2007 (EMD 2007)

Les déplacements intermodaux ont été calculés par la succession de plusieurs trajets utilisant plusieurs modes. Ils intègrent aussi les correspondances entre les modes, y compris au sein d'un même réseau de transport (ex : bus-bus).

L'aire d'étude correspond au périmètre de l'enquête des déplacements des ménages réalisée en 2007. Elle intègre plus de 200 communes.

► Des pratiques intermodales différentes selon les territoires

Les modes utilisés dans les pratiques intermodales observées en 2007 diffèrent selon le lieu de résidence des usagers.

Pour les habitants de l'agglomération, les principales pratiques observées sont les suivantes :

- plus de 75 % des déplacements intermodaux sont de la correspondance sur le réseau STAR : 55 % combinent « métro-bus » et 20 % « bus-bus »,
- 7 % combinent la voiture particulière (conducteur) et le métro.

Pour les habitants résidant en dehors de l'agglomération, les déplacements intermodaux sont plus diversifiés :

- 15 % des déplacements intermodaux allient trois modes de déplacements, soit « train-métro-bus », soit « car-métro-bus »,
- l'intermodalité métro et véhicule conducteur représente un peu plus de 10 % des déplacements intermodaux,
- 14 % des déplacements intermodaux sont de l'accompagnement scolaire et correspondent à une intermodalité « bus scolaire-véhicule passager ».

Les actifs et étudiants, principaux usagers de l'intermodalité

La majorité des personnes réalisant des déplacements intermodaux sont des étudiants (plus de 50 %) et des actifs (plus de 40 %). La part des retraités n'est pas négligeable, surtout sur l'agglomération rennaise (8 %).

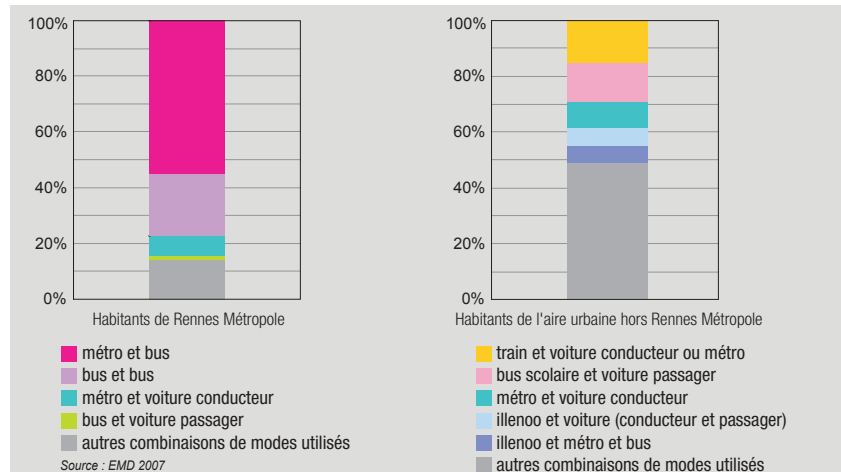
Globalement, les étudiants résidant dans l'agglomération rennaise pratiquent essentiellement une intermodalité « métro-bus », les actifs combinent « métro-bus » ou « voiture conducteur - métro ».

En dehors de l'agglomération, les actifs pratiquent une intermodalité voiture-métro ou voiture-train. Les scolaires se font accompagner à l'arrêt de bus scolaire ou combinent métro et transport interurbain (train ou car illenoo).



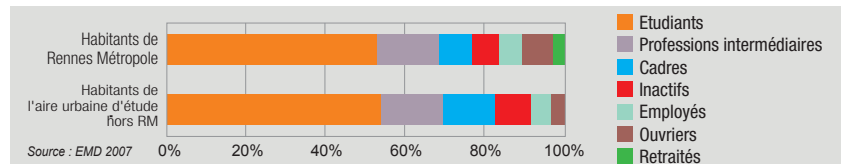
L'espace d'échanges République à Rennes constitue le lieu de correspondance majeur du réseau Star.

Modes utilisés dans les déplacements intermodaux



55 % des déplacements intermodaux réalisés par les habitants de l'agglomération rennaise utilisent le métro et le bus.

Modes utilisés dans les déplacements intermodaux



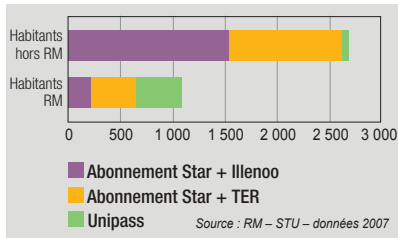
Les étudiants et les actifs sont les catégories les plus représentées dans les déplacements intermodaux.

Une fréquentation croissante des transports en commun

Les exploitants des réseaux de transport collectif ont vu le taux de fréquentation de leurs réseaux augmenter depuis 2000. À titre d'exemple, sur la période 2006-2007, on constate une augmentation de + 7 % pour le trafic TER Bretagne (périurbain de Rennes), + 6 % pour le réseau STAR et + 2,5 % en global sur le réseau de cars Illenoo (dont +13 % sur le trafic commercial et -3,2 % sur le trafic scolaire). Le lancement de nouveaux abonnements multimodaux plus attractifs, associés à l'arrivée du système billettique Korrigo, permet de fidéliser une clientèle d'habités plus éloignée.

Les abonnés intermodaux du réseau STAR

Répartition des abonnés intermodaux



Près de 90 % des abonnés du réseau STAR résident dans le périmètre des transports urbains.

En revanche, plus de 70 % de la clientèle disposant d'un abonnement multimodal réside en dehors de l'agglomération rennaise : ils sont un peu plus de la moitié à utiliser un abonnement combinant le réseau STAR et le réseau illenoo, les autres utilisent un abonnement avec le TER.

Les validations multimodales relevées sur le réseau STAR ont fortement augmenté.

La rentrée 2008 a connu un pic de croissance. Désormais :

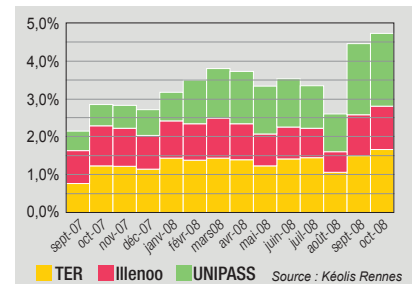
- elles représentent 6 % des validations totales en jour ouvrable de base (JOB) ;



Présence d'un point d'arrêt bus, d'une station taxis et d'un parking-relais à la station métro Henri Fréville à Rennes.

- 6 titres sur 10 combinent TER et STAR ;
- 80 % des voyages intermodaux sont localisés sur le métro et les lignes majeures ;
- la connexion avec le métro a lieu à la station « Gares », principalement entre 7h20 et 9h00 ;
- les lignes de bus connectées à la gare et desservant des zones industrielles captent des intermodaux (lignes 11, 42).

Evolution mensuelle de la part des validations multimodales sur le réseau STAR



Des pratiques automobiles nouvelles

A l'échelle de l'aire urbaine, l'utilisation combinée de la voiture (conducteur) et du métro représente 8 à 9 % des déplacements intermodaux.

Avec une offre de plus de 1 600 places dans les parkings-relais, la fréquentation n'a cessé d'augmenter depuis leur mise en service. Le parking-relais de la Poterie atteint 98 % de taux de remplissage en 2008. La baisse constatée récemment de sa fréquentation est liée à un transfert

sur le parking-relais Henri Fréville depuis son ouverture en 2007.

La pratique du covoiturage émerge. Elle permet d'optimiser les déplacements en voiture. Le principe est d'utiliser une seule voiture pour plusieurs personnes qui font le même trajet ou presque. Ils représentent un peu plus de 2 % des déplacements intermodaux sur l'aire d'étude.

Cette pratique est soutenue dans le cadre des plans de déplacements

d'entreprise (PDE) que Rennes Métropole promeut régulièrement. La croissance rapide de cette pratique a dépassé dans un premier temps la capacité des pouvoirs publics à offrir des dispositifs adaptés. Le manque d'aires de stationnement notamment ont engendré des phénomènes à corriger (parkings sauvages le long des bretelles autoroutières...).

Evolution du taux de remplissage annuel des parcs-relais depuis 2005 sur la base de relevés en jour moyen de semaine et un samedi	Taux d'occupation		
	Jeu	Samedi	
Kennedy	+ 105 %	+ 129 %	2008 46 %
Henri Fréville*	+ 33 %	+ 35 %	86 %
Poterie	- 3 %	- 17 %	98 %
Villejean Université	+ 7 %	+ 27 %	69 %

*Evolution 2007/2008

(Source : Kéolis Rennes)

L'évolution du taux de remplissage annuel des parkings-relais existants est positive aussi bien en semaine que le week-end.



Aire sauvage de covoiturage au rond-point des Longs Champs à Rennes

► La pratique du vélo valorisée

La pratique du vélo dans les déplacements intermodaux est une alternative à l'usage la voiture particulière, notamment dans les déplacements de proximité. Elle permet d'accéder facilement au métro, à un point d'arrêt de bus ou à une gare.

Ils représentent 2 % des déplacements intermodaux recensés sur l'aire d'étude.

Quelques principes pour une intermodalité vélo / transports publics facilitée

- Un maillage structuré et sécurisé des aménagements cyclables permettant d'accéder aux pôles générateurs du territoire,
- une offre de stationnement sécurisée et bien répartie à proximité de l'offre en transport collectif (métro, gare ferroviaire et routière, point d'arrêt bus...),
- des services d'accès aux transports publics facilités : l'accrochage du vélo dans le TER, des services de prêts, de réparation du vélo...



Relation entre la distance et la vocation de la liaison cyclable

(Source : Etude de faisabilité du schéma cyclable d'agglomération – 2006)

La distance de 5 km est la limite au-delà de laquelle le cycliste abandonnera son vélo au profit d'un autre moyen de transport plus rapide.

Expérience de la communauté urbaine de Lille (CUDL)

L'exemple du Vélopôle

Créé en 2002 à Tourcoing, le Vélopôle recouvre deux fonctions :

- dépôt et gardiennage gratuit de son vélo sur présentation d'un titre de transport public,
- location d'un vélo à la journée, à la semaine ou au mois.

De plus, l'usager peut bénéficier de menus services : réparation, casque, siège enfant à disposition...

Six Vélopôles existent déjà à Tourcoing, à proximité du métro. Ces nouveaux équipements financés par la Communauté urbaine de Lille contribuent à faciliter l'usage combiné du vélo et des transports en commun en ville.

La vélostation située en gare de Chambéry a été créée la même année et regroupe les mêmes services que le Vélopôle de la CUDL.



Accrochage du vélo dans les nouveaux TER Bretagne



Vélostation en gare de Rennes



Vélopôle développé à Tourcoing



Vélostation localisée à la gare de Chambéry

Témoignage

« En périphérie, le vélo doit être pensé en intermodalité avec les transports collectifs »

Interview de Nicolas Louvet, directeur du cabinet 6T dans le cadre de sa recherche sur l'avenir potentiel du vélo en banlieue pour le Club des Villes Cyclables

Si l'enjeu de l'intermodalité pouvait être pressenti, notre recherche montre que les usagers y sont déjà prêts. A mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération, les usagers des transports collectifs ont une image plus positive du vélo que les non usagers des transports publics. Un constat qui peut s'expliquer par des pratiques modales distinctes. Les usagers des transports en commun en centre-ville ont une image plus négative du vélo car ils considèrent avoir déjà une offre alternative satisfaisante en transports en commun. En périphérie, les usagers considèrent que le vélo peut les aider à rejoindre leur station de desserte en transports en commun. Cette tendance est renforcée par l'analyse de l'adjectif « rapidité » appliqué au vélo (...).

Si le vélo en libre-service répond très bien au contexte des centre-villes d'agglomération, il impose en banlieue un maillage des stations beaucoup plus compliqué pour espérer une efficacité similaire. Aussi, en périphérie, d'une part, le vélo doit être pensé en intermodalité avec les transports en commun et, d'autre part, à côté du vélo en libre-service, il faut savoir inventer, réinventer d'autres stratégies de vélos partagés. On peut par exemple imaginer des « locations » de plus longue durée avec réservation ?

L'intermodalité : des enjeux clairement affirmés dans les documents de planification

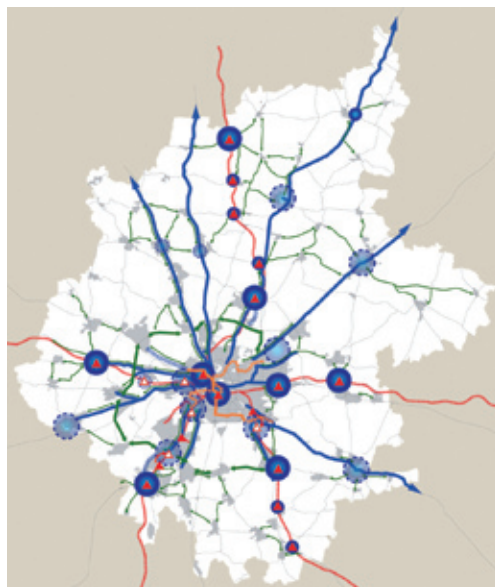
► Le Scot : Une organisation optimisée du réseau de transports en commun

Le Schéma de cohérence territoriale (Scot) du Pays de Rennes approuvé le 18 décembre 2007 a défini une organisation du réseau de transports en commun et un renforcement de sa performance en lien avec l'urbanisation future du territoire.

En matière d'intermodalité, l'organisation de transports en commun performants passe par les orientations énoncées dans le Document d'orientations générales (DOG) du Scot :

- la valorisation de la desserte existante et future par les transports en commun, avec une amélioration de sa qualité de service,
- le développement et le renforcement du rôle structurant des gares qui doivent être rendues accessibles par tous les modes de transport, y compris les modes doux,
- le développement des parcs-relais pour garantir un rabattement automobile depuis les grands axes routiers et autour des noeuds d'échanges structurants,
- la définition de pôles d'échanges à conforter ou à créer sur des axes structurants (fer et route).

Quatre types de gares sont définis selon des critères d'accessibilité, de complémentarité entre les modes et d'intégration urbaine : la gare de Rennes, les autres gares du cœur de métropole, les gares-pôles (pôles structurants) et les gares intermédiaires (ou isolées).



Le Scot a identifié des pôles d'échanges sur un territoire.

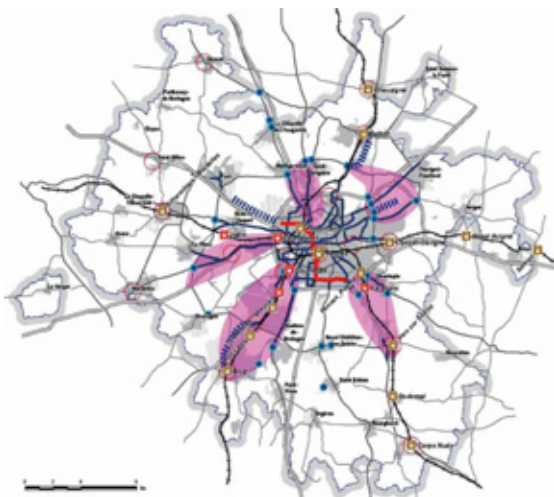
► Le PDU : une volonté d'amplifier l'intermodalité des transports collectifs

Le Plan de déplacements urbains (PDU) 2007-2017 de Rennes Métropole montre la nécessité d'améliorer l'intermodalité pour que « chaque changement de mode constitue une liberté, à la fois revendiquée et pratiquée ».

Il vise à renforcer une meilleure complémentarité entre les différents modes et une collaboration facilitée entre les différentes autorités organisatrices de transports.

Les actions envisagées en matière d'intermodalité s'articulent autour :

- de l'aménagement des pôles d'échanges majeurs et des points de contacts entre les différents réseaux notamment de proximité (les modes doux...),
- du développement des parkings-relais aux abords des principaux lieux d'échanges des transports collectifs et à proximité des axes routiers majeurs,
- de l'introduction du système billettique Korrigo dans les différents réseaux engageant de nouvelles réflexions sur l'intégration tarifaire.



Le PDU 2007-2017 a défini des lieux intermodaux à créer ou à renforcer.

Schéma régional multimodal des déplacements et des transports de Bretagne

Vers une amélioration des services aux voyageurs

Ce schéma, adopté en décembre 2008, vise à assurer la cohérence régionale et interrégionale des itinéraires à grande circulation et de leurs fonctionnalités dans une approche multimodale. Il intègre également les réflexions sur les comportements de mobilité des personnes et des acteurs économiques ainsi que sur la qualité des services.

La phase diagnostic et les objectifs du futur projet ont été validés en juin 2008. En matière d'intermodalité, la Région souhaite :

- améliorer les services aux voyageurs pour inciter au report modal vers les transports collectifs,
- encourager l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture,
- rendre accessible les transports collectifs pour tous les usagers.

Les conditions nécessaires d'une intermodalité réussie

Pour se déplacer, l'usager recherche des solutions fluides. Les projets et réalisations récentes en matière de coordination des offres de transport, d'optimisation des ruptures de charge lorsqu'elles ne peuvent être évitées et de développement de l'information illustrent les actions engagées sur le terrain ces dernières années pour améliorer l'intermodalité.

Les fondamentaux

Coordonner l'offre de transport

Cela suppose :

- la hiérarchisation et la structuration des différents réseaux,
- la synchronisation des horaires,
- un système billettique unique,
- une intégration tarifaire.

Exemples de projets et réalisations

La gare de Rennes :

réalisation d'un pôle multimodal d'ici 2025

Par différentes phases successives jusqu'à 2025, la gare de Rennes verra ses fonctions considérablement évoluer pour devenir un pôle d'échanges multimodal et urbain. L'objectif est d'accueillir, à l'horizon 2020, 71 000 voyageurs par jour dont 43 % utiliseront le métro.

Le renforcement de son rôle intermodal est une priorité. Il accueillera une offre de transports en commun ferroviaire, urbaine et interurbaine renforcée. L'aménagement devra :

- optimiser et hiérarchiser l'accès au pôle,
- assurer le bon fonctionnement de l'intermodalité au sein du pôle,
- optimiser l'intégration urbaine du pôle en le reliant aux équipements majeurs de proximité et au centre-ville.

Huit partenaires collaborent sur ce dossier : l'Etat, Rennes Métropole, la Ville de Rennes, le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, le Conseil Régional de Bretagne, le syndicat mixte gérant la gare routière, la SNCF et Réseau ferré de France (RFF).



Le parvis de la gare de Rennes

La localisation de pôles gare structurants

Le PDU a identifié les pôles gares de Bruz, Betton, Cesson, Vern et Rennes comme les pôles gares majeurs. Le réseau sera complété par la création de nouvelles haltes ferroviaires en lien avec la création de futurs pôles générateurs de déplacements à l'échelle de l'aire urbaine. La Région Bretagne a lancé un programme pluriannuel de modernisation des gares et haltes TER sur l'ensemble du réseau ferroviaire breton (34 gares et 84 points d'arrêt). Ce réaménagement des gares et haltes nécessite une importante restructuration de l'infrastructure ferroviaire (quais et voies). Le réaménagement de la gare de Betton a été inauguré en janvier 2008.

La création et le déploiement de KorriGo à l'échelle de la Bretagne

La carte KorriGo a été mise en service en mars 2006 sur le réseau Star. A l'automne 2006, elle a été étendue sur les lignes TER Bretagne dans le périmètre de transports urbains et en septembre 2007 sur le réseau interurbain Illeloo.

Après 2008, les 25 000 usagers titulaires de la gratuité transport pourront avec KorriGo accéder aux équipements publics Rennes Métropole-Ville de Rennes (Champs Libres, bibliothèques de quartier, piscines de Rennes, Musée des Beaux Arts).

En 2009, elle sera en cours de développement sur les grandes villes bretonnes (Vannes, Saint-Brieuc, Saint-Malo...).

Elle donnera également la possibilité d'emprunter un vélo en libre-service à Rennes.



Le développement de nouvelles gammes tarifaires

Depuis 1999, l'abonnement Unipass a permis aux habitants de Rennes Métropole d'utiliser avec un même titre le réseau urbain STAR, le réseau interurbain Illeloo et le réseau TER dans le périmètre des transports urbains.

La Région Bretagne a créé en 2006 une nouvelle gamme tarifaire Uzuël pour favoriser la complémentarité entre le TER et les transports urbains. Elle intéresse tous les usagers et offre une réduction sur les abonnements. Elle permet une fidélisation de la clientèle.

« L'abonnement + » proposé par le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine permet aux usagers du car Illeloo d'emprunter le réseau Star.



Bornes KorriGo et panneaux d'information en gare de Betton

Les fondamentaux

Optimiser la rupture de charge

Le transfert modal est une « perte de temps » dans le déplacement réalisé par l'utilisateur. Aussi pour accompagner et optimiser cette rupture de charge, il est souhaitable :

- de faciliter l'accessibilité au mode de transport,
- de proposer des services aux usagers,
- d'offrir un stationnement sécurisé (vélo, voiture).

Exemples de projets et réalisations

Le réseau Star entièrement accessible d'ici 2015

La Loi Handicap de février 2005 impose une mise en accessibilité de l'ensemble des réseaux d'ici février 2015.

Le Schéma directeur d'accessibilité des transports a été validé par la commission intercommunale d'accessibilité le 6 février 2008 et a été présenté aux conseillers communautaires en octobre dernier.

Plus de 500 arrêts (sur 1200) doivent être aménagés d'ici 7 ans. Rennes Métropole a programmé la mise en accessibilité de 131 points d'arrêt par an. Ces aménagements concernent l'aménagement physique du point d'arrêt, l'intervention sur le mobilier urbain et le cheminement piéton.

Un programme de rénovation des gares régionales d'ici 2015

D'ici 2015, les 126 gares et haltes du réseau de Transports express régional Bretagne seront rénovées pour améliorer l'accueil du public, le confort et l'accessibilité, l'intermodalité, la signalétique et la diffusion de l'information.

Cette disposition entre dans la mise en œuvre du schéma régional d'accessibilité des transports collectifs aux personnes handicapées et à la mobilité réduite adopté fin 2007.

La Région Bretagne souhaite en même temps optimiser les lieux d'attente en proposant en sus des services traditionnels liés à la gestion de l'attente (consommation de denrées, de boissons et lecture), l'implantation de nouveaux services (information sur la multimodalité, l'offre touristique...).

Le développement des parkings-relais



Futur parking-relais bus avenue des Préales dans le cadre du projet de prolongement de l'axe Est-Ouest

Le PDU envisage le développement des parkings-relais aux points d'entrée principaux de chaque réseau de transport collectif (La Courrouze, av des Préales). Dans le cadre du prolongement de l'axe Est-Ouest, il est prévu un parking-relais avec le bus avenue des Préales. Depuis l'été 2007, le programme des parcs-relais de la ligne a du métro est achevé. Il compte 1 624 places en parc gardienné répartie sur 4 parkings relais d'environ 400 places chacun : La Poterie, Henri Fréville, Villejean Université, J.F. Kennedy. Leur usage est réservé aux personnes munies d'un titre de transport Star en cours de validité.

D'autres parcs relais (non gardiennés) se trouvent à la station Triangle (68 places), aux gares de L'Hermitage-Mordelles (à l'Hermitage) et de Betton, à Gévezé (arrêt Bréal) et à Saint-Sulpice-la-Forêt (arrêt Cropy).



Parking-relais de la Poterie et présence d'arceaux pour le stationnement des vélos

...et des parkings sécurisés vélos

Le Schéma directeur d'agglomération des aménagements cyclables adopté en juillet 2006 a défini l'implantation de parkings-vélos sécurisés aux abords de points d'arrêts majeurs de transport en commun.



Stationnement vélo abrité au point d'arrêt bus « Haye Renault Gare » à Betton.

Les fondamentaux

Informer et communiquer sur l'offre multimodale à disposition

Le développement de l'offre multimodale doit être connue et lisible pour tout le monde. Ainsi, les responsables des transports doivent miser sur :

- l'information à l'usager par différents supports de communication, événements...
- la lisibilité et la compréhension de l'information pour tous les usagers (enfants, personnes âgées, handicapés...).

Exemples de projets et réalisations

De nouveaux supports d'information



Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) dans un bus du réseau urbain d'Evry

Le déploiement d'un Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) d'ici 2011 aux points d'arrêts majeurs du réseau STAR va permettre à la fois d'améliorer la qualité et l'attractivité des transports publics (respect des horaires malgré les aléas de circulation, sécurité), d'informer les usagers des horaires réels de passage aux arrêts et d'améliorer la gestion des correspondances notamment multimodales (bornes d'information voyageurs). Les élus ont approuvé l'avant-projet de SAEIV au conseil communautaire d'octobre 2008.

Le site Internet de la STAR



<http://www.star.fr/>

Le site du réseau bus et métro, géré par Kéolis Rennes, exploitant du réseau.

Celui-ci permet d'informer sur l'offre à disposition, les abonnements proposés et les événements à venir. Une expérimentation a été réalisée fin 2007 sur téléphone portable NFC*. Une étude de

faisabilité aura lieu en 2008 sur le NFC (portable et clé USB) permettant de définir d'éventuels nouveaux supports d'information de l'offre du réseau STAR.

Vers une information multimodale complète

Le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine a inauguré une centrale de mobilité <http://www.illenoo-services.fr/> en 2007.

À terme, l'objectif est de permettre aux usagers des transports en commun d'Ille-et-Vilaine tous réseaux confondus de pouvoir obtenir via « Illeenoo services » une proposition d'itinéraire utilisant les transports en commun les mieux appropriés à la demande. D'autres services seront proposés comme les alertes SMS en cas de perturbations et l'enrichissement du site Internet.



<http://www.illenoo-services.fr/>

Nouveau site Internet d'information multimodale créé par le Conseil Général en 2007

La Région Bretagne travaille actuellement avec l'ensemble des Autorités organisatrices de transport sur la mise en place d'un **système d'information multimodal** à l'échelle régionale**. Le projet consiste à mettre à disposition du public une information en temps réel sur les offres de transport collectif (tous modes).

* La technologie NFC (Near Field Communication) est un mode spécifique de transmission sans fil de données à très courte portée (quelques cm).

**Inscription dans le contrat de plan Etat-Région 2007-2013

► Quelques exemples de lieux intermodaux

Le PDU a identifié des lieux intermodaux à renforcer sur des gares ou haltes existantes ou à créer. Dans ce cadre, les gares actuelles de L'Hermitage-Mordelles, Bruz et Cesson-Sévigné ont été identifiées. La gare de Betton a été réaménagée depuis le début de cette année. Petit reportage photo des conditions actuelles en matière de pratiques intermodales.

Une intermodalité avec la voiture repérée...



Parking-relais complet en gare de L'Hermitage



Parking voitures devant la gare de Bruz



Parking voitures et point d'arrêt bus devant la gare de Betton

...avec le vélo également



Stationnement vélo non abrité et non sécurisé en gare de Bruz



Un cycliste attendant le TER en gare de Bruz



Parking vélo abrité attenant au bâtiment voyageurs de la gare de Betton

Des conditions d'accès à identifier



Manque de cheminements piéton devant le bâtiment voyageurs



Accès au quai par l'escalier ou par une rampe en gare de Cesson-Sévigné



Des accès à la gare de Betton facilités et identifiés

Une boîte à outils qui s'étoffe

La question de l'intermodalité est au cœur des problématiques de transport. Les déplacements se complexifient, la fréquentation des transports publics progresse constamment et le paysage institutionnel ne prend pas en compte les réalités des bassins de vie et de mobilité. Alors, comment les différents acteurs du transport doivent-ils concilier au mieux l'amélioration des conditions quotidiennes de déplacements des usagers et le développement des transports publics ? Les trois outils présentés ci-dessous (pôle d'échange, agence de mobilité, syndicat mixte) proposent des pistes pour répondre à ces questions.

► Les pôles d'échanges : une triple fonctionnalité

Les pôles d'échanges favorisent la concentration de plusieurs modes de transport sur un même site et apparaissent comme des outils adaptés à une interconnexion des déplacements. Préconisant une intégration urbaine, proposant une offre multimodale complète et des services adaptés aux usagers, le pôle d'échanges permet la structuration de la desserte en transports en commun à l'échelle d'une agglomération. Leur description permet de définir des typologies de pôles selon la hiérarchisation des fonctions associées :

Les trois fonctions caractérisant un pôle d'échanges

TRANSPORT
<p>Intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> Présence de plusieurs modes de transport individuels et collectifs Gestion cohérente des flux de circulation <p>Horaires</p> <ul style="list-style-type: none"> Fréquences et cadencements des transports collectifs Concordance des horaires entre les différents modes de transport <p>Aménagements spécifiques/Accessibilité</p> <ul style="list-style-type: none"> Parkings, parcs vélos Cheminements piétonniers et cyclables Organisation / hiérarchisation des voies Prise en compte des personnes à mobilité réduite <p>Information et communication aux voyageurs</p> <ul style="list-style-type: none"> Jalonnement extérieur Signalétique interne Information statique Information dynamique Billetique et interopérabilité



Parvis du pôle d'échanges multimodal d'Auch (Source : Certu)

AMENAGEMENT URBAIN
<p>Intégration à l'environnement urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> Maîtrise des effets de coupure (urbanisation, infrastructures transport...) Lisibilité du pôle d'échanges et de l'espace communal Aménagements physiques pour le confort du lieu d'attente <p>Densification</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitat, activités, pôle d'emplois Maîtrise du foncier et réserve de terrains disponibles aux alentours du pôle <p>Nouvelle centralité et équilibre territorial</p> <ul style="list-style-type: none"> Prise en compte de la distance du pôle d'échanges aux centres Pôle d'échanges à l'extérieur du tissu urbain si incapacité de l'urbain existant à recevoir et à développer les espaces nécessaires



Angers, pôle d'échanges de la gare (Source : Certu)

SERVICE
<p>Description des services</p> <ul style="list-style-type: none"> Services liés au temps d'attente : borne Wifi, café, pâtisserie, relais journaux, relais poste, service-minute, etc. Services à la journée : blanchisserie, développement photos... Services liés aux déplacements : location, réparation de véhicules <p>Organisation spatiale</p> <ul style="list-style-type: none"> Optimisation de la localisation des services selon les circulations de personnes Signalétique interne concernant les services et les équipements <p>Pratiques sociales</p> <ul style="list-style-type: none"> Services et commerces spécifiques pour voyageurs et / ou non voyageurs Pôle d'échanges, lieu de passage qui devient une place d'échanges



Organisation et services proposés en gare SNCF (Source : <http://www.gares-en-mouvement.com>)

Source : Les pôles d'échanges dans le Pays de Rennes – Audiar / Master 2 ACT Rennes 2 – juillet 2008

► Les agences de la mobilité

La mise en place d'une agence de la mobilité permet de faire connaître l'ensemble des solutions alternatives à la voiture particulière. Plus qu'une centrale de mobilité, elle est un lieu physique où des conseillers proposent différents services au public :

- informations et conseils sur la mobilité individuelle,
- conseils en mobilité auprès des écoles, entreprises...
- informations sur les nouveaux modes de transports durables, coordination des systèmes de transport existants,
- formation, sensibilisation, éducation,
- vente et réservation de produits relatifs à la mobilité (titres de transports, cartes...),
- promotion de nouveaux produits (billets combinés, tarifs spéciaux...) afin de valoriser les transports durables.

Expérience

Une agence de la Mobilité à Toulouse

L'agence de la Mobilité proposée par l'Autorité organisatrice des transports Tisséo-SMTC à Toulouse a pour vocation de sensibiliser les usagers et les employeurs sur les pratiques de mobilité dans un souci de développement durable.

Elle est constituée de trois conseillers en mobilité, deux lieux d'accueil du public et d'un site Internet. Courant 2009, une centrale d'information multimodale sera mise en place et de nouvelles antennes sont envisagées et seront localisées à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements.

► Les syndicats mixte SRU

L'éparpillement de la compétence transport entre les différentes AOT peut freiner l'élaboration de projets transversaux et multimodaux. La prédominance des logiques institutionnelles reste sectorielle et entraîne une certaine autonomie des autorités organisatrices dans le management de leur réseau. La loi SRU offre aux autorités organisatrices dans son article 111 la possibilité de se regrouper en syndicat mixte pour mieux se coordonner.

Ce syndicat peut bénéficier d'une ressource financière de type versement transport. La mise en commun des moyens et compétences transférées permet de créer une certaine qualité de fonctionnement pour la mise en œuvre des actions. Rennes Métropole est favorable à la création d'un Syndicat mixte des transports (inscription dans le plan d'actions du PDU 2007-2017) afin de faciliter la collaboration entre les Autorités organisatrices de transport.

Le projet de loi « Transition environnementale » (Grenelle 2) prévoit de

plus qu'un syndicat mixte de transport de type SRU pourra comprendre d'autres syndicats mixtes compétents en transports urbains.

Oise Mobilité : le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise a vu le jour en 2006. Il existe 7 syndicats de type SRU en 2007 en France.

Outil de promotion de Maison de la Mobilité proposée par l'ARENE.

Source : <http://www.arenedf.org/>

CONCLUSION

Les projets concourant à une amélioration de l'intermodalité dans l'aire urbaine rennaise existent.

Le développement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Rennes, l'aménagement des gares ferroviaires, la future mise en place d'un système d'information multimodal à l'échelle régionale, la création de stationnements vélo et voiture à proximité du réseau STAR sont autant d'actions engagées dans ce sens.

Pour autant, les différentes autorités organisatrices de transport doivent continuer à travailler ensemble pour répondre aux objectifs d'accessibilité, d'information multimodale préconisées dans les récentes lois (SRU, Handicap, Grenelle).

En parallèle, elles devront se poser la question d'une meilleure coordination et collaboration afin de mutualiser les ressources et les financements indispensables à une mise en œuvre d'un schéma de transport efficace à l'échelle de l'aire urbaine.

AUDIAR (Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise)
4 avenue Henri Fréville CS 40716 -
35207 RENNES Cedex 2
Étude réalisée par Viviane Bégoc et Séverine Grould

Contact : Bruno LE CORRE
02 99 01 86 49
www.audiar.org

