

# Diagnostic de territoire

## PLUi DE RENNES MÉTROPOLE

Démographie / Habitat  
Économie / Commerce  
**DÉPLACEMENTS**  
Morphologie urbaine  
Environnement  
Paysage  
Équipement



VERSION PROVISOIRE - FÉVRIER 2017

DES CLEFS POUR COMPRENDRE

## LES DÉPLACEMENTS ET LEURS ENJEUX

**Aborder l'organisation des déplacements, à l'échelle des 43 communes de Rennes Métropole, est un défi majeur pour l'aménagement du territoire de la ville archipel. En cinquante ans, le développement de l'automobile a profondément modifié l'agencement des territoires. La mobilité doit désormais être envisagée dans un système global, intégrant les transports collectifs et les modes doux.**

**La planification urbaine doit permettre de limiter l'impact des déplacements sur l'environnement et construire une armature urbaine adossée à un système de mobilité performant. Pour concilier ces objectifs, il est nécessaire de comprendre la nature et la fréquence des déplacements, la distance parcourue, les modes de déplacement choisis. Une telle connaissance repose sur des enquêtes (dont l'enquête ménage-déplacements de 2007 bientôt réactualisée) mais aussi sur des données actualisées régulièrement (cf. *tableau de bord du PDU 2015 - Rennes Métropole / Audiar*).**

### UNE MOBILITÉ QUI ÉVOLUE

#### L'accroissement des déplacements

Même si la fluctuation du prix des carburants influe sur les pratiques des mobilités, il existe néanmoins une constante : les habitants de Rennes Métropole se déplacent de plus en plus. En 2007, on comptait 4 déplacements journaliers, contre 3,77 en 2000. De plus, la croissance démographique de l'agglomération implique un volume de déplacements plus important.

54 % de ces déplacements sont effectués en voiture mais ils représentent 75 % des kilomètres parcourus. On observe un accroissement de + 37 % des déplacements dans le périurbain, imputable en partie à la croissance démographique, mais aussi à l'accroissement des mobilités individuelles. La dilution de l'urbanisation éloigne les habitants de leur lieu de travail et augmente le budget transport des ménages. De plus, avec l'évolution des modes de vie, les habitants parcourent de plus longs trajets et en plus grand nombre afin d'accéder à des services qu'ils ne trouvent pas à proximité.

#### Des trajets courts, des temps de déplacement stables

Chaque habitant de la métropole effectue en moyenne 13 km par jour. Quant à la distance moyenne d'un déplacement, elle est de 3,2 km. À l'échelle de l'agglomération, près de 40 % des trajets accomplis font moins d'1 km. Ils se font principalement à pied ou à vélo, mais dans 30 % des cas, ils se font encore en voiture (notamment parce que le déplacement s'inscrit souvent dans une chaîne de déplacements).

À l'autre extrémité, les périodes de plus de 10 km représentent 10 % des déplacements. Ils se font majoritairement en voiture.

#### Des changements de pratiques

À l'extérieur de la ville-centre, plus de 90 % des ménages possèdent une ou plusieurs voitures, seulement 8 % n'en ont aucune, alors qu'à Rennes, le taux des sans voiture est de 30 %, en raison du vieillissement de la population et du nombre d'étudiants. À Rennes, les citadins modifient leur comportement pour se déplacer autrement. Dans la ville centre, le métro et le

développement du réseau bus a eu un impact évident, avec une hausse de l'usage des transports en commun et un recul de l'usage de la voiture. À Rennes, 37 % des déplacements s'effectuent à pied, 16 % en transports collectifs et 40 % en voiture.

Dans le périurbain, les choses sont différentes. Près de 70 % des déplacements se font en voiture et en grande majorité avec une seule personne à bord. La part du transport collectif est stable entre 2000 et 2007 (de 7,2 à 8,6 %).

#### QUELS ENJEUX ?

La part du transport individuel dans les émissions polluantes est importante. Si l'enjeu environnemental est décisif, l'enjeu sociétal, compte-tenu des temps de déplacements dédiés au trajet domicile-travail, est loin d'être négligeable. La réponse à apporter face à ces enjeux est forcément multiple. L'amélioration des transports collectifs (avec notamment la ligne b du métro) ne peut être l'unique réponse. Le transport multimodal, l'émergence de nouvelles pratiques (co-voiturage, nouveaux modes de travail) et à plus long terme la planification urbaine nous invite à un nouveau regard sur les mobilités.

## Les déplacements du domicile au travail

Les déplacements du domicile au travail constituent un des principaux motifs de déplacements. Ce sont aussi les déplacements les plus longs. Dès lors la réduction de leur impact (par un nouvel usage de la voiture, des modes actifs et en rapprochant les lieux de résidence et de travail) est un levier majeur pour atteindre les objectifs de réduction de GES. D'autre part, les déplacements journaliers, qui se font dans un temps resserré aux heures de pointe du matin et du soir, majoritairement en direction de Rennes, sont à l'origine des phénomènes de congestion routière.

**89 000**

actifs dans Rennes Métropole (hors Rennes), en 2010

**90 %** travaillent sur Rennes Métropole dont :

- 24 % sur leur commune
- 40 % sur la ville-centre
- 26 % dans les communes de Cesson-Sévigné, Bruz, Saint-Grégoire, Chartres-de-Bretagne et Saint-Jacques-de-la-Lande

**79 000**

actifs sur Rennes, en 2010

- dont :
- 72 % travaillent sur Rennes
  - 23 % dans une autre commune de la métropole (Cesson-Sévigné en tête)
  - 5 % travaillent hors métropole

## LE TRAFIC ROUTIER : UNE CROISSANCE CONTINUE

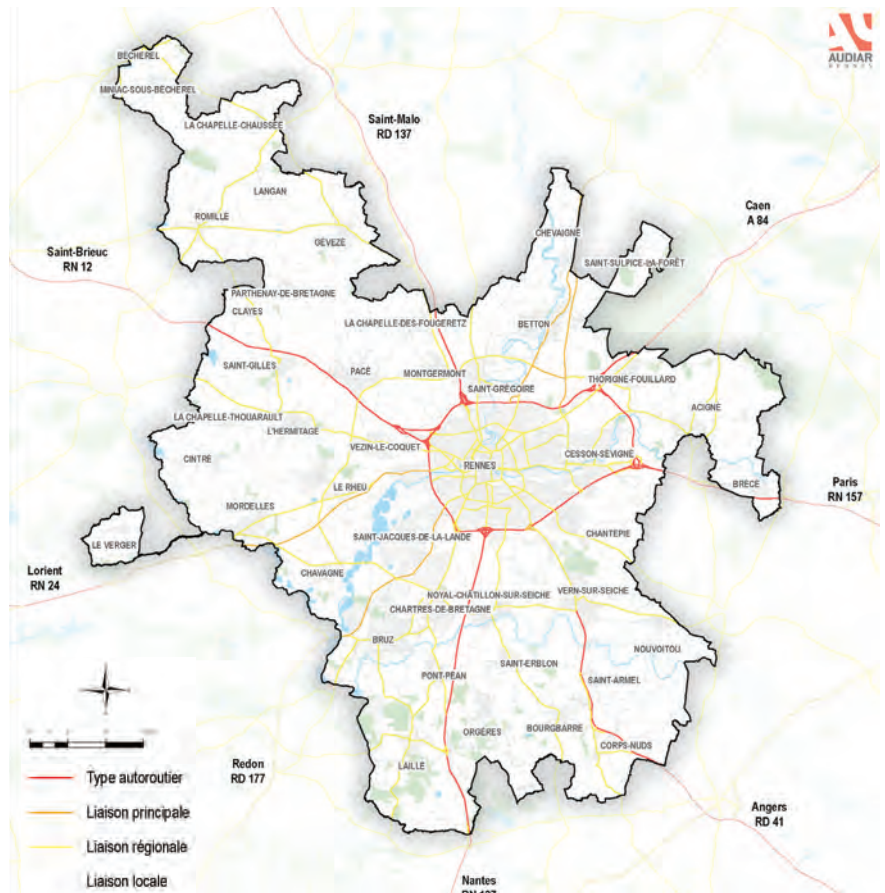
### Un réseau performant

La rocade de Rennes est le point de convergence d'une majeure partie du réseau routier régional et national desservant le Grand Ouest. Neuf voies y convergent. La qualité du réseau routier a largement contribué à l'épanouissement économique de l'agglomération. Ce système viarie très performant a aussi encouragé la périurbanisation. En complément, la deuxième ceinture de routes départementales, quoiqu'inachevée, permet de mettre en réseau les communes du proche périurbain.

### Un trafic qui continue de croître

Le trafic a continué de croître malgré une pause liée à l'augmentation des prix du carburant. Les volumes de trafic à l'intérieur de la rocade restent dix fois moins élevés que sur la rocade. Sur cette dernière, le trafic varie d'une section à une autre, avec des points de congestion liés aux heures de pointe. Par exemple, la fréquentation de la rocade augmente dans le sens de l'aiguille d'une montre, depuis Thorigné-Fouillard et l'échangeur de l'A84, en direction de la route de Lorient.

## INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX DE TRANSPORT PUBLIC RM



Sources : BD TOPO IGN, BDCARTO IGN - Réalisation : Audiar, décembre 2016.

Globalement, sur la rocade on observe une augmentation moyenne du trafic de 0,7 % par an, avec des variations selon les sections. Sur les dix grandes voies menant à Rennes, l'évolution du trafic est en moyenne de plus 1 % par an, avec des disparités selon les axes.

### Des voitures trop souvent en « solo »

La pratique de la voiture avec une seule personne à bord est encore dominante mais des leviers existent pour faire évoluer ces compor-

#### QUELS ENJEUX ?

Dans un contexte de limitation de l'investissement public dans les aménagements routiers, la nécessité d'optimiser l'usage du réseau tout en assurant la sécurité des usagers est un objectif prioritaire. Il convient d'assurer la fluidité de la circulation sur les voiries principales pour garantir la performance économique de la métropole. Si globalement, la circulation autour de Rennes reste fluide, certains signaux indiquent des risques de dégradations des conditions de circulation.

La question de la mobilité impacte aussi la qualité de vie. L'enjeu de l'espace public et de son partage est aussi majeur pour le PLUi :

- la modération de la vitesse pour éviter les coupures urbaines, frein au lien social de voisinage ;
- un meilleur partage de certaines voies urbaines favorisant la vie locale, l'usage de la marche à pied et du vélo ;
- la réduction des nuisances sonores.

tements et notamment la contrainte du stationnement ainsi que l'usage des nouvelles technologies pour favoriser la voiture partagée.

## UN TRANSPORT PUBLIC OPTIMISÉ

Environ 90 % de la population de l'agglomération rennaise ont accès aux transports publics et 92 % des emplois sont accessibles depuis un transport en commun. À Rennes, la quasi-totalité de la population est desservie. La notion de desserte recouvre l'ensemble des habitants situés à moins de 600 mètres d'une station de métro, 300 mètres d'un arrêt de bus et 450 mètres d'un arrêt de bus en ligne métropolitaine.

### Le réseau de transport urbain

Les transports collectifs urbains constituent un point fort du système de déplacements. La couverture territoriale est bonne malgré un territoire étendu. Avec l'arrivée de la deuxième ligne de métro, le réseau de bus urbains et interurbains va être amélioré avec une meilleure accessibilité à l'emploi mais aussi le désenclavement de quartiers universitaires et des grands ensembles de Maurepas, Gayeulles et Cleunay. Le réseau de bus va aussi être impacté dans son organisation par la nouvelle infrastructure.



## SERVICE DE TRANSPORT PUBLIC RENNES MÉTROPOLE

**5<sup>e</sup>**  
rang national

**330 000** voyages par jour en moyenne  
77 millions de voyages en 2015, dont 43 % en métro  
21,7 millions de km parcourus en 2015 (bus + métro)

**Handistar**  
transport pour usagers en situation de handicap

**146** lignes pour desservir la métropole de Rennes :  
**1** ligne de métro  
**20** lignes urbaines  
**45** lignes métropolitaines  
**37** lignes complémentaires  
**43** lignes scolaires

**910** vélos STAR, en libre service  
**82** stations dans la ville-centre

**5** parkings relais, **1 900** places et **3** nouveaux parkings relais (2020, ligne b)

**43** communes desservies par **1 650** arrêts

**1 000** vélos, location longue durée

### QUELS ENJEUX ?

Le PLUi n'a pas vocation à définir la politique des transports. Toutefois, par l'environnement urbain qu'il contribue à créer, il permet d'optimiser les choix de la collectivité. Le PLUi devra permettre :

- d'assurer aux transports collectifs des bonnes conditions de circulation, une bonne visibilité et une bonne accessibilité aux pôles d'échange .
- de favoriser, autour des pôles d'échange, une mixité des usages, une densité d'habitants et d'emplois.
- de limiter l'usage de l'automobile par une restriction du stationnement résidentiel et à l'inverse, assurer une gestion du stationnement de rabattement.
- de veiller à la performance des aménagements et des infrastructures pour garantir la performance des lignes de bus.
- de mieux prendre en compte la demande « transport » dans la planification pour évaluer les impacts économiques et environnementaux et optimiser le transport public en terme de coût global.

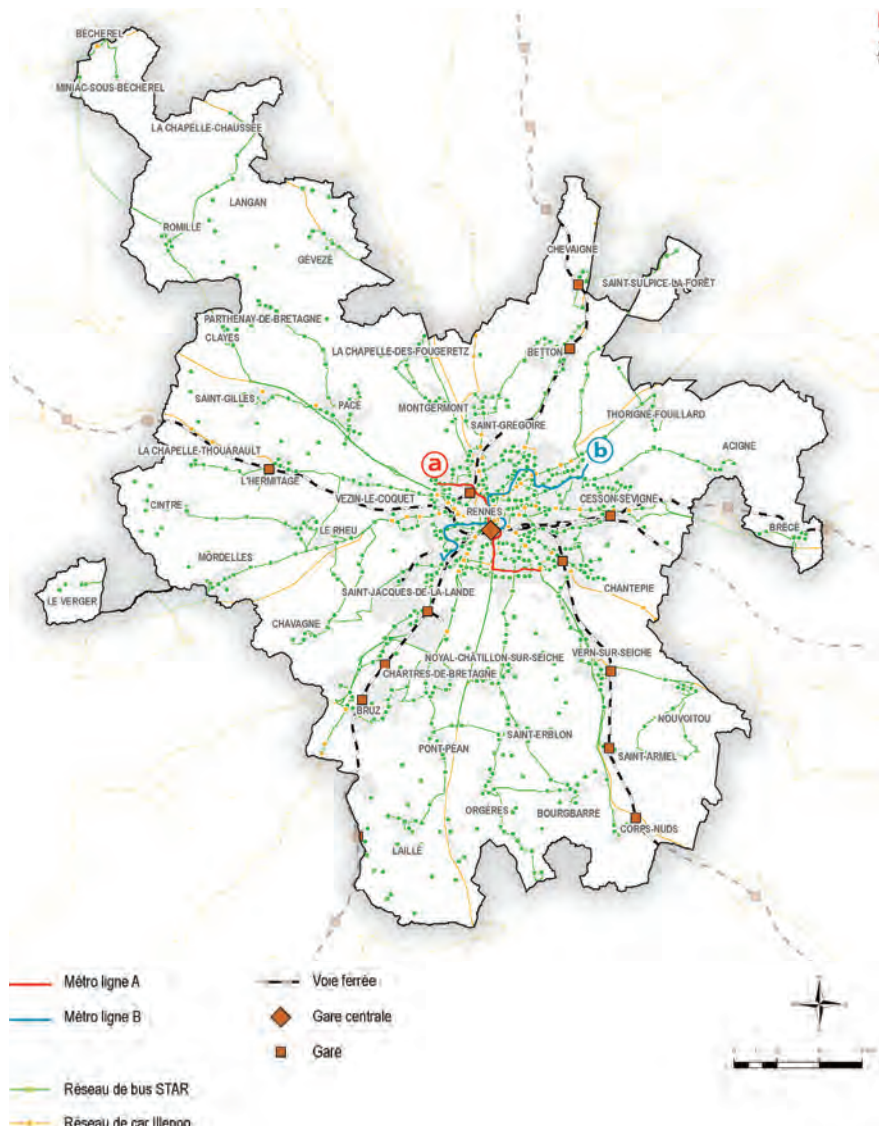
### Le rôle modeste du réseau ferré

Le réseau ferré qui dessert treize gares de la métropole se compose de cinq branches : l'axe Retiers-Rennes, Rennes-Messac, Rennes-Brohinière, Rennes-Montreuil, Rennes-Vitré. Le volume de déplacement reste modeste même si on constate une augmentation de la fréquentation des trains ces dernières années.

### La gare de Rennes : Pôle d'échanges majeur

La gare de Rennes constitue un Pôle d'échanges multimodal, intégré dans le centre-ville, en articulation avec les quartiers Sud. Le PEM associe l'ensemble des modes de déplacement : train, métro, bus, car, voiture, cycles motorisés, vélos, marche à pied. Avec le prolongement de la Ligne à Grande Vitesse, rapprochant Rennes de Paris, et la croisée des lignes de métro, les flux de voyageurs sur le site de la gare vont fortement progresser. En 2007, près de 63 000 voyageurs ont accédé à la gare de Rennes, en 2020, le flux attendu est de 128 000 personnes. La gare est appelée à devenir un nœud majeur d'échanges de la Bretagne, avec le projet de liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays-de-Loire.

### RÉSEAUX DE TRANSPORT PUBLIC RM



Sources : Illeneo, Réseau STAR, RIFF, BD TOPO IGN - Réalisation : Audiar, décembre 2016.

## UNE MÉTROPOLE FAVORABLE AUX MODES ACTIFS

### La ville à courte distance, ville des proximités

La marche à pied concerne 80 % des déplacements de moins de 1 km. La distance moyenne est de 600 mètres. Au-delà du kilomètre, plus de 8% des usagers prennent leur vélo. Il reste donc une marge de manœuvre pour réduire la part de la voiture dans les déplacements de moins de 2 km. Un changement des pratiques qui ne s'opèrera qu'avec une offre de services de proximité, dans un périmètre resserré.

### Un indice de « marchabilité »

Le bureau des temps de Rennes Métropole a réalisé une étude et une cartographie des temps d'accès à pied aux commerces et services du quotidien dans la ville-centre et dans la métropole. Cette étude définit un indice de « marchabilité » pour se rendre à un ensemble de services, en premier lieu « les locomotives », commerces et services nécessaires au quotidien. Cette représentation du territoire « vécu » offre une autre lecture de la ville. Celle-ci peut contribuer à définir les centralités des espaces urbains, dans les documents d'urbanisme.

### Vers une ville « intuitive »

Dans les pratiques urbaines, l'habitant de la métropole « fonctionne à l'intuition ». Le marcheur ne calcule pas précisément son itinéraire, ni les différences de temps, mais regarde la météo et l'agrément des espaces traversés. C'est en cela qu'une approche uniquement rationnelle des déplacements trouve ses limites. Une liaison piétonne entre un quartier récent et le centre-bourg sera fortement encouragée par un paysage agréable, par une perspective ou par des aménagements plaisants pour le marcheur.

#### QUELS ENJEUX ?

Pour améliorer la pratique de la ville des proximités, la question de la trame urbaine et de sa perméabilité est au cœur des réflexions. Résorber les difficultés de parcours et identifier les zones de rupture sont les prérequis nécessaires pour connecter différents quartiers d'une ville.

L'espace public doit irriguer la ville, la rendre lisible et visible par tous les modes de déplacement actifs. La ville doit être qualifiée par un système de maillages qui ne favorise plus seulement la voiture, mais bénéficie d'une qualité paysagère incitatrice à la marche à pied et au vélo.

### La place du vélo dans la ville archipel

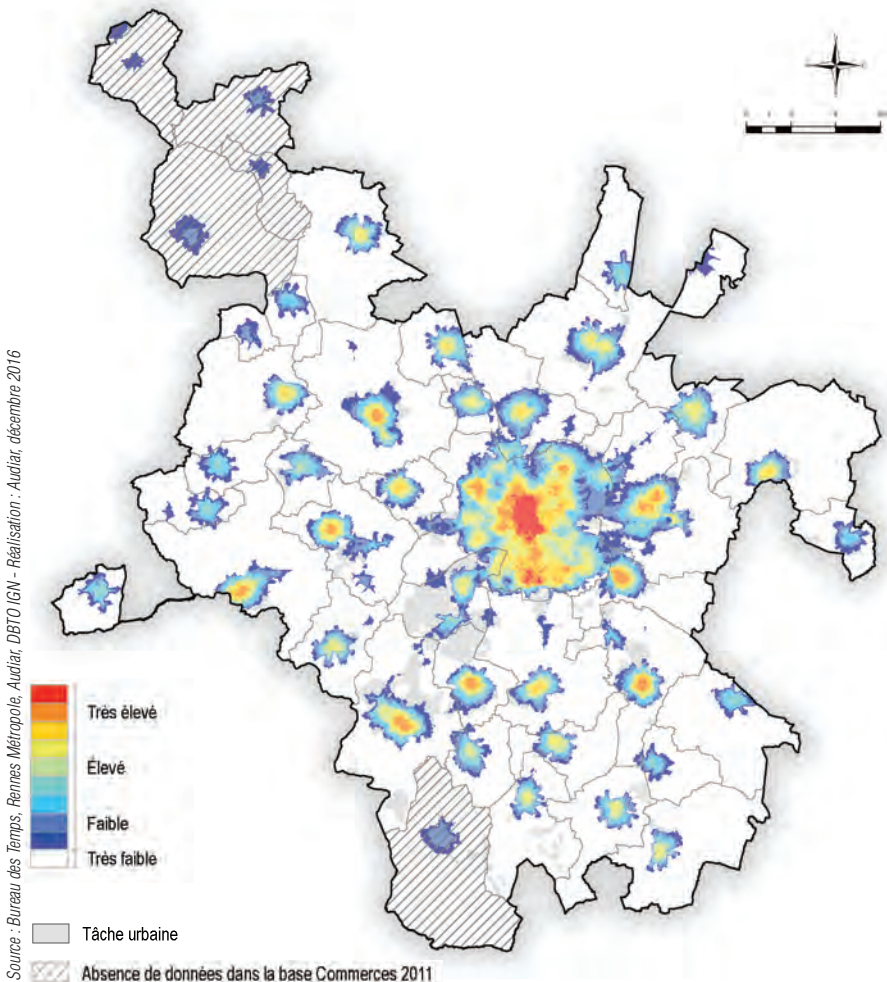
La fréquentation des itinéraires et les usages du vélo sont encore mal connus, sauf à Rennes où la Ville a mis en place un dispositif de comptage, depuis 2011. Il en ressort une évolution positive de l'usage du vélo de + 11 %. Au-delà de la rocade, la traversée de la ceinture verte pénalise les migrations journalières en vélo, en raison des distances à parcourir et des difficultés de franchissement de l'infrastructure. Un déplacement en vélo dépasse rarement 6 km, soit 20 minutes, voire 8 km, avec un vélo électrique. La proportion de cyclistes est naturellement plus forte dans la ville centre (76 %) que dans le reste de la métropole (55 %). Pourtant, la part du vélo pourrait évoluer positivement avec une offre multimodale, combinant plusieurs modes de transport. La création d'une trentaine de parcs vélos sécurisés sur la métropole, soit 700 places, à proximité de pôles d'échanges vise à faciliter cet usage combiné vélo et transports en commun ou pratique intermodale.

### Un réseau cyclable encore discontinu et hétérogène

Dans le Plan de déplacements urbains en révision, le diagnostic fait état d'un réseau cyclable discontinu et hétérogène, freinant le développement des pratiques, avec des maillons manquants du réseau et l'insécurité des déplacements à vélo. Il est aussi noté le manque de liaisons vers Rennes, des équipements intercommunaux mal reliés, les difficultés à traverser les infrastructures routières.

Sur les 415 km planifiés par le schéma directeur vélo, révisé en 2009, 145 km ont été réalisés. Dans la ville centre, hors du cadre du schéma directeur vélo, la Ville de Rennes a aménagé 250 km en faveur du vélo et 180 km de zones de modération de la vitesse.

#### INDICE D'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE AUX COMMERCES ET SERVICES DU QUOTIDIEN



Contact : Jean-Michel Marchand

02 99 01 85 20 / jm.marchand@audiar.org

Synthèse : Christine Barbedet



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