





Sommaire

ÉDITO	5
1^{RE} PARTIE	6
TABLE-RONDE / Avec la loi d'orientation des mobilités, quelles coopérations à l'échelle de l'aire urbaine ?	6
Un nouveau contexte législatif pour les collectivités ?	
Des enjeux partagés par tous les territoires	
Une responsabilité collective	
La nécessité de continuer à coopérer	
ATELIER PARTICIPATIF / Attentes et enjeux en matière de mobilité, de coopérations et de gouvernance : les pistes ouvertes par l'atelier participatif	10
Une diversité d'acteurs pour réfléchir à de nouvelles coopérations	
Un enjeu environnemental fort associé aux mobilités durables	
Une vraie appétence à réfléchir à la bonne échelle à travers des coopérations à renforcer	
Un foisonnement de propositions touchant l'ensemble des modes de transports	
2^E PARTIE	13
Quelles solutions pour développer des offres de mobilité territorialisées ?	
1 - Le covoiturage, un exemple d'offre de mobilité multifacettes	
2 - Les données, un gisement stratégique pour les collectivités	
3 - Autopartage : quelles solutions pour développer son usage ?	
4 - Télétravail, coworking : des opportunités pour réduire les déplacements ?	
3^E PARTIE	17
Quelles solutions de mobilités décarbonées pour nos territoires ?	
Table-ronde : énergies renouvelables et mobilités, des enjeux croisés ?	
1 - L'hydrogène vert, un atout au service de la mobilité et des territoires	
2 - Le solaire au service de l'électromobilité	
CONCLUSION	21



Poursuite des travaux engagés autour du développement du télétravail et du coworking, ainsi que de la réalisation de schémas de mise en cohérence des aires de covoiturage et des continuités cyclables inter-EPCI

Automne 2019 > Printemps 2020

Identification et sélection des projets – études et expérimentations – portés par les EPCI de l'aire urbaine de Rennes amenés à être cofinancés par le PMI



Printemps 2017

27 novembre 2019

2^e séminaire «contrat de coopération» à Liffré



27 janvier 2017

Signature du Pacte métropolitain d'innovation (PMI) sur les mobilités intelligentes entre l'État, Rennes Métropole, la région Bretagne et la Caisse des Dépôts et Consignations



Été 2017 > Automne 2018

Mise en oeuvre des 9 projets retenus

Hiver 2018 > Été 2019

Mobilisation des EPCI dans le cadre de l'appel à projet «Territoires d'innovation de grande ambition» sur les mobilités intelligentes.

Portée par Rennes Métropole au nom de l'écosystème local, la candidature inclut une douzaine d'actions ayant vocation à se déployer sur l'aire urbaine de Rennes



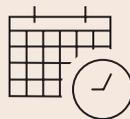
Octobre 2018

Bilan d'étape à l'occasion du 1^{er} séminaire «contrat de coopération» à Acigné



EN SAVOIR PLUS

synthèse à retrouver : frama.link/C1fPLmvh



**Contrat de coopération :
les travaux engagés depuis 2017**

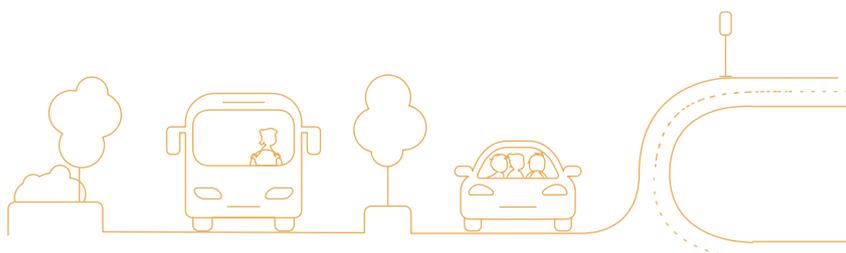


Édito

Le 2^e séminaire du Contrat de coopération métropolitaine sur les mobilités intelligentes, organisé le 28 octobre 2019 à Liffré, a marqué une nouvelle étape dans le travail d'élaboration de solutions de mobilités pour les territoires de l'aire urbaine « élargie » de Rennes, deux ans après le lancement des premières actions et réflexions collectives.

Réuni au lendemain de l'adoption par l'Assemblée nationale de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui remodèle profondément l'organisation des compétences en matière de mobilités sur nos territoires urbains, périurbains et métropolitains, ce séminaire a pris un relief particulier : celui de l'interrogation sur le rôle de chacun dans ce nouveau contexte législatif.

Autour d'environ 160 acteurs de la mobilité – élus, agents et opérateurs publics et privés – des 16 intercommunalités participant aux travaux du Contrat de coopération, ce séminaire a ainsi cherché à poursuivre la dynamique partenariale engagée institutionnellement depuis 2017 et élargie par la suite à des acteurs économiques et porteurs de projets *via* le projet Mobilités intelligentes. Cette journée a ainsi permis de défricher et d'imaginer ensemble de nouveaux champs de coopérations, de partager des initiatives et expériences en matière de mobilités – propres, solidaires, partagées – et de se préparer aux bouleversements induits par la LOM.





Participants à la table-ronde, Michèle Kirry, préfète de région, Emmanuel Couet, président de Rennes Métropole, Loïc Chesnais-Girard, président de la région Bretagne, Jean-Luc Chenut, président du conseil départemental d'Ille-et-Vilaine, Claude Jaouen, président de la communauté de communes Val d'Ille-Aubigné, et Olivier Razemon, journaliste

1^{RE} PARTIE /

TABLE-RONDE

Avec la loi d'orientation des mobilités, quelles coopérations à l'échelle de l'aire urbaine ?

37 ans après la LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs), la LOM, adoptée définitivement fin 2019, redessine le paysage de la mobilité en remettant notamment à plat l'organisation et la définition des compétences en matière de mobilité des acteurs publics. C'est dans ce nouveau cadre juridique, à la fois attendu au regard des évolutions sociétales et technologiques intervenues depuis 40 ans mais également porteur d'interrogations légitimes, que le premier temps de ce séminaire a été consacré aux enjeux et leviers qui s'offrent désormais aux collectivités publiques.



« La LOM est une invitation aux EPCI et aux régions à déployer de nouveaux outils pour développer les alternatives à la voiture solo »

Michèle Kirry



« J'ai la certitude que les problèmes que nous connaissons (congestion, prédominance de l'usage de la voiture) ne peuvent se résoudre à la seule échelle de la Métropole : il faut agir à la bonne échelle ».

Emmanuel Couët

Christophe Le Dévéhat

Un nouveau contexte législatif pour les collectivités ?

4 chapitres, 189 articles : la densité de la loi d'orientation des mobilités (LOM) témoigne de la nécessité de remettre à jour le corpus législatif en matière d'organisation des mobilités, qui n'avait pas réellement évolué depuis 1982. Une loi qui redessine ainsi profondément le paysage institutionnel (cf. ci-après), rabat les cartes et redéfinit le rôle et les responsabilités des différents acteurs publics.

« La LOM est une invitation aux EPCI et aux régions à déployer de nouveaux outils pour développer les alternatives à la voiture solo » souligne Michèle Kirry, préfète de Région, « en faisant descendre les responsabilités au niveau des territoires, qui connaissent les besoins et les spécificités qui leurs sont propres. Et si « les collectivités font mieux que l'État, ce n'est pas un problème » relève-t-elle.

Pour Emmanuel Couët, président de Rennes Métropole, la LOM « offre incontestablement une palette d'outils qui permettent de conforter le rôle de la puissance publique, des outils qui doivent nous permettre d'engager une révolution des mobilités, en capacité de nous aider à relever les enjeux auxquels nous devons collectivement faire face ».

Un propos appuyé par Loïc Chesnais-Girard, président de la Région Bretagne, pour qui,

la loi « nous oblige à nous parler : nous avons tous désormais, EPCI et régions, des responsabilités en matière de mobilité ». Un propos appuyé par la préfète qui relève que la LOM « nous invite à croiser les points de vue et à renouveler nos politiques publiques : la démarche du contrat de coopération nous donne à cet égard une avance sur d'autres territoires ». Alors, tous responsables ? Pour Emmanuel Couët, la réponse est claire : « la problématique des mobilités est une des grandes questions qui traverse nos territoires. J'ai la certitude que les problèmes que nous connaissons (congestion, prédominance de l'usage de la voiture) ne peuvent se résoudre à la seule échelle de la Métropole : il faut agir à la bonne échelle ».

Des enjeux partagés par tous les territoires

« La crise des gilets jaunes, si elle n'a pas forcément eu la même intensité sur tous les territoires, témoigne bien, avant tout, des difficultés de mobilité vécues par nos concitoyens » souligne Michèle Kirry, relevant également que « les mobilités peuvent être un frein à l'emploi, à l'embauche ». La Bretagne, à cet égard, est singulière : le dynamisme de certains territoires urbains conduit à une extension de plus en plus forte des aires urbaines et donc des distances parcourues par les citoyens : pour Michèle Kirry, « cela pose de façon plus aiguë encore la question des mobilités ».

Données et mobilités : éviter que ce soit « la jungle »

L'irruption du digital (smartphone, internet) a bouleversé le monde des mobilités et fait naître de nouveaux acteurs. Et donner de l'appétit aux géants du numérique : « regardons les usages des nouvelles générations » témoigne Emmanuel Couët, « c'est à partir du smartphone qu'ils élaborent leurs déplacements du quotidien ».

Ce qui pose pour le président

de la Métropole une question centrale : celle de la [ré]utilisation des données de transport. Pour lui, « la puissance publique doit être à l'initiative pour maîtriser l'usage de ses données et conserver l'intérêt général : ces données ne doivent pas servir à développer demain des offres de transport privés monétisables ». Un propos appuyé par Michèle Kirry, appelant à la régulation par les collectivités plutôt qu'à l'exercice de la main invisible du marché, « une jungle qui favoriserait la précarité ».

Nous devons rendre plus lisibles nos dispositifs et nos politiques, mais aussi les rapprocher des usagers et des habitants ».

Ce double enjeu de cohésion sociale et de transition écologique amène ainsi les différents acteurs publics à réorienter leurs politiques publiques : Jean-Luc Chenut, président du conseil départemental d'Ille-et-Vilaine entend ainsi revoir les priorités d'investissement du département, en s'appuyant sur le fait que « les grands investissements prévus sur le réseau routier départemental – qui concourent à favoriser les mobilités entre territoires – arrivent à leur terme ». Avec le programme Mobilités 2025, « co-construit avec les intercommunalités du département, nous voyons aussi que les attentes des territoires ont évolué : 50 % des projets déposés concernent les mobilités actives et partagées » relève Jean-Luc Chenut. Et si le volume de projets déposés va bien au-delà de la capacité d'investissement du département, celui-ci entend favoriser les mobilités actives en les faisant béné-

le mémo collectivités LOI MOBILITÉS

Permettre une meilleure coordination entre les collectivités concernées par les enjeux de mobilité

Définir un cadre de travail qui dépasse les frontières administratives en créant des bassins de mobilité et assurer une meilleure coordination entre les collectivités par la conclusion de contrats opérationnels de mobilité.

LES ESSENTIELS

Chaque bassin de mobilité regroupe les frontières administratives et les territoires sont conclus des contrats opérationnels de mobilité entre toutes les collectivités concernées.

CE QUE CHANGE LA LOI

La loi introduit le bassin de mobilité, c'est-à-dire un territoire qui dépasse les frontières administratives et qui regroupe des territoires qui ont des enjeux de mobilité communs. Ces bassins sont définis par la région après consultation des différentes collectivités concernées.

Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file de la région, le conseil régional de Bretagne a initié un processus de concertation avec les collectivités concernées pour définir les modalités de mise en œuvre de la loi. Ce processus a permis de définir les modalités de mise en œuvre de la loi et de définir les modalités de mise en œuvre de la loi.

LES OBJECTIFS

Assurer un meilleur service rendu aux usagers pour le déplacement du quotidien notamment les déplacements domicile-travail en créant des bassins de mobilité et assurer une meilleure coordination entre les collectivités par la conclusion de contrats opérationnels de mobilité.

LA MISE EN PLACE DE LA MESURE

Conclusion d'un contrat pluriannuel selon une temporalité et des modalités de révision liées par des systèmes. Le contrat détermine les résultats attendus et les modalités de suivi.

POUR ALLER PLUS LOIN

Fiche Comité des partenaires

Article 15 de la loi

Exemples de services

FRANCE MOBILITÉS

Plus de détails sur la loi : www.ecologie.gouv.fr/la-loi-mobilités

Extrait « Mémo collectivités » sur coordination entre collectivités

Un mémo relatif aux impacts de la LOM à destination des collectivités a été édité par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Celui-ci est disponible ici : frama.link/GML2MnBX

ficier d'une quotation majorée lorsque les arbitrages seront à rendre. Au-delà, le département entend être moteur dans l'élaboration, prévue par la loi, des plans d'actions en matière de mobilité solidaire qui seront à élaborer à l'échelle des bassins de mobilité.

Une responsabilité collective

Dans ce nouveau contexte législatif, quel est dès lors le rôle de l'État ? Il « continuera à être présent pour aider, accompagner, apporter une ingénierie et être moteur dans la capacité à rassembler l'ensemble des acteurs de la mobilité » affirme la préfète de Région. Pour la représentante de l'État en région, les « engagements pris à travers le Pacte d'accessibilité de la Bretagne » en témoignent, comme, demain, le futur Contrat de Plan État-Région 2021-2027.

Pour le Président de la région Bretagne, qui se trouve désormais chef de file des politiques de mobilité, « nous avons obligation de faire mieux tous ensemble ». Désormais, chaque intercommunalité peut décider d'être AOM (cf. ci-après). « Nous avons dès lors une responsabilité collective, celle de réussir » martèle Loïg Chesnais-Girard. Pour lui, « les citoyens attendent de nous des solutions, par-delà nos frontières institutionnelles et nos compétences propres : on ne peut pas raisonner en vase clos. Et la Région ne pourra pas tout régler toute seule ».

« Tout seul, on ne peut pas tout faire » concède également Claude Jaouen, président de la communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné. « Nous avons déjà des dynamiques propres entre les 4 intercommunalités du Pays de Rennes (lire ci-contre), nous avons été associés à l'élaboration du plan de déplacements urbains (PDU) de Rennes Métropole mais nous devons aller plus loin encore afin de favo-

La preuve par l'exemple : dépasser les frontières institutionnelles : une expérimentation novatrice



À l'occasion du séminaire, les présidents de Rennes Métropole, de la Région Bretagne et de la communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné ont fait état des réflexions engagées depuis plusieurs mois pour rendre plus efficiente l'offre de mobilité sur le Pays de Rennes. L'objectif ? Trouver de nouvelles solutions aptes à contenir, voire à diminuer, les phénomènes de congestion automobile.

Composé de 3 intercommunalités (Liffré Cormier Communauté, Val d'Ille Aubigné, Pays de Châteaugiron) et de Rennes Métropole, le Pays de Rennes est « singulier et nécessite des réponses adaptées » a souligné Loïg Chesnais-Girard. En effet, pour Claude Jaouen, si « nos EPCI bénéficient de la dynamique métropolitaine, cela induit néanmoins des besoins de déplacements importants »

entre le cœur de la Métropole où se situent des zones d'emplois importantes et les habitants de ces EPCI.

À l'issue d'une étude prospective cofinancée par la Région et Rennes Métropole – et associant les 3 autres intercommunalités ainsi que le Pays de Rennes – les différents acteurs ont annoncé, fin janvier, une première mesure : le renforcement de l'offre de transports publics entre 3 pôles structurants du Pays (hors Rennes Métropole) et Rennes : les communes de Châteaugiron, Liffré, Melesse bénéficieront ainsi, à compter de la rentrée de septembre 2020, d'une offre accrue de bus urbains (réseau STAR) ou de cars interurbains (réseau BreizhGo) afin d'accroître l'attractivité de ces réseaux. Cette expérimentation est prévue pour durer 3 ans.

riser le développement de l'intermodalité, soutenir le covoiturage courte-distance ou l'usage du vélo » justifie t'il.

Jusqu'à présent, « la performance des réseaux de transports de commun était la clé de voûte des politiques de mobilité des autorités organisatrices » relève Emmanuel Couet. S'il demeure convaincu qu'elles « doivent demeurer le socle de nos politiques, il convient néanmoins d'agir de manière profonde et coordonnée sur la problématique de la voiture solo ».

La nécessité de continuer à coopérer

Imaginer et porter des solutions de mobilités partagées serait donc la réponse ? Pour le Président de Rennes Métropole, « la mobilisation de l'ensemble des EPCI du contrat de coopération autour du projet "Mobilités intelligentes", porté par Rennes Métropole dans le cadre du dispositif "Territoires d'innovation de grande ambition" a démontré que la capacité d'innovation ne se trouvait pas que dans la Métropole, elle est partout sur nos territoires ». Et si la candidature rennaise n'a finalement pas été retenue, Rennes Métropole entend rebondir et poursuivre la dynamique partenariale engagée.

Pour Michèle Kirry, le choix de mettre en place un contrat de coopération en 2017 témoigne « d'une grande maturité ». Une démarche de coopération entre les territoires qui doit, selon elle, « s'enraciner, tant dans l'action collective que dans la prise de risque. Et je souhaite que l'on fasse une place aux usagers dans ces débats ».

Le futur contrat de plan État-Région (CPER) pourrait-il être un levier pour consolider cette logique de coopération entre territoires ? Pour Michèle Kirry, « l'objectif est en tout cas d'en faire un levier, en donnant la priorité à la coordination des politiques de transport, au soutien aux modes actifs et au développement des démarches associant les usagers à la définition des solutions ». Le CPER entend ainsi affirmer la dynamique de coopérations entre les métropoles, les villes moyennes et les territoires ruraux. Et pour la représentante de l'État, « la Bretagne à un temps d'avance » en la matière.



Christophe Le Dévéhat

LE POINT DE VUE DE...

Olivier Razemon, journaliste spécialiste des questions de mobilités, animateur du blog « L'interconnexion n'est plus assurée ». Dernier ouvrage : « Chronique impatiente de la mobilité quotidienne », éditions Rue de l'Échiquier (2019).

Habitué à parcourir la France et ses différents territoires, Olivier Razemon a été invité à témoigner à l'occasion de ce séminaire et à apporter son regard distancié et parfois provocateur sur les politiques de mobilités. S'il considère, lui aussi, la LOM comme « une boîte à outils » et concède les « ambitions énormes voire démesurées » de l'État en la matière, le journaliste rappelle que les politiques de mobilité ne peuvent s'entendre sans les politiques d'urbanisme. L'étalement urbain dessine selon lui des villes « popcorn », rallongeant les distances voire favorisant l'usage de la voiture au détriment des modes actifs, y compris pour des distances parfois courtes.

Considérant que les territoires - urbains et ruraux - sont interconnectés par définition, Olivier Razemon martèle

« Si elles ne sont pas accessibles, lisibles et compréhensibles, les offres de transports publics ne seront pas attractives » .

Olivier Razemon

une idée force : se déplacer n'est jamais gratuit et cela à un coût, environnemental et financier principalement. Et en arrêtant son regard sur Rennes et son aire urbaine, il pointe une relative singularité du territoire : « le revenu médian est inférieur à Rennes par rapport aux communes périphériques », y compris dans celles au-delà de la Métropole.

S'il concède qu'il faut du temps pour agir, pour retisser les liens entre des territoires voisins et dépasser les frontières institutionnelles, il a incité les acteurs publics à promouvoir plus fortement les modes alternatifs à la voiture solo : le covoiturage, la marche mais aussi le vélo, invitant à atteindre le seuil de 30 euros par an et par habitant, nécessaire selon lui pour permettre de développer et de sécuriser la pratique cyclable. Enfin, il a invité les acteurs de la mobilité à mieux prendre en considération les usagers dans la définition de leurs politiques publiques, y compris dans une logique de design du service public des transports. « Si elles ne sont pas accessibles, lisibles et compréhensibles, les offres de transports publics ne seront pas attractives » a affirmé Olivier Razemon.



ATELIER PARTICIPATIF

Attentes et enjeux en matière de mobilité, de coopérations et de gouvernance : les pistes ouvertes par l'atelier participatif

Au-delà du nouveau champ d'actions posé par la LOM et les outils qu'elle propose pour les collectivités en matière de compétence, de champ d'intervention et de modalités d'organisation, les débats de ce séminaire ont rappelé la nécessité de travailler à la bonne échelle tout en prenant en compte les spécificités locales. Si les collectivités coopèrent déjà *via* des outils réglementaires reconnus (SCOT, PLUi, PDU, PETR...), ces derniers ne sont pas suffisants pour traiter des interdépendances en matière de mobilité.

Au travers d'un atelier participatif animé par les équipes de l'AUDIAR, la volonté a été de débattre sur les conditions nécessaires pour développer ces futurs partenariats en matière de politique de transport et de mobilité.

Une diversité d'acteurs pour réfléchir à de nouvelles coopérations

Ce temps d'échanges collaboratif a rassemblé 70 personnes répartis en mini-groupes, réunissant une diversité d'acteurs : élus et agents des collectivités, partenaires institutionnels, opérateurs privés et universitaires. Les débats se sont portés autour de l'identification de pistes d'actions de mobilité nécessitant des coopérations « nouvelles » ou « innovantes » ou « à renforcer » entre les territoires et les moyens nécessaires pour les mettre en œuvre. L'apport des retours d'expériences, des projets des territoires, de leurs attentes et de l'expertise des acteurs de la mobilité ont nourri les échanges.

Un enjeu environnemental fort associé aux mobilités durables

Les contributions ont porté dans un premier temps autour de la définition même des mobilités durables. Ainsi, les termes employés ont mis en avant l'enjeu environnemental et énergétique visant à diminuer les impacts négatifs d'un usage massif de l'autosolisme réalisé par une majorité des habitants. Développer « les mobilités douces » ou les « mobilités décarbonées » a été largement mis en avant, complété par l'intérêt d'optimiser les offres existantes, en les rendant plus efficaces et interconnectées entre elles pour assurer « l'intermodalité ». Enfin, il a été rappelé l'importance de proposer des offres de mobilité accessibles à tous les habitants, des « mobilités solidaires » où le droit au transport pour tous est fondamental et nécessaire pour accéder à l'emploi et aux services offerts dans les territoires.



Une vraie appétence à réfléchir à la bonne échelle à travers des coopérations à renforcer

Les échanges ont démontré que les territoires ont déjà acquis l'intérêt de travailler au-delà de leurs limites administratives et de leur champ de compétence afin de répondre aux attentes de leurs usagers. Les coopérations, quand elles existent, apparaissent comme informelles et ne permettent pas forcément d'assurer une coordination efficace dans le temps. De plus, la diversité des acteurs et la complexité des projets ne favorisent pas la facilité des échanges entre les territoires.

Un foisonnement de propositions touchant l'ensemble des modes de transports

Les participants se sont beaucoup appuyés sur des actions existantes ou projetées mais qui démontrent la plu-

ralité des propositions dans lesquelles les interactions entre les territoires sont nécessaires. Ainsi, les propositions se sont orientées autour **des projets alternatifs à l'usage de la voiture solo** comme par exemple le développement de « *voies réservées au covoiturage et aux TC* », avec un accompagnement via « *une toile de services attractive* », en structurant des pôles d'échanges amont, facilitant ainsi l'accès aux pôles d'emplois.

La mobilité servicielle a été soulignée afin d'améliorer l'information des usagers et faciliter la pratique de la multimodalité : exemples du « *Stop numérique avec borne et panneaux lumineux* » ou du « *renforcement de la carte Korrigo qui réunit toute l'offre de transport publique et privée (taxis...) et qui intégrerait des paiements communs, mutualisés* ».

L'accompagnement aux changements de comportements a été mis en avant, avec la nécessité de collaborer davantage autant avec les usagers, les entreprises et les structures locales pour travailler sur l'acculturation aux mobilités durables, aussi bien en direction des usagers que des élus.

Si les pistes d'actions proposées fonctionnent sur des périmètres géographiques et des coopérations différenciées, elles révèlent néanmoins un point commun dans lequel il est opportun **de distinguer le périmètre de réflexion du périmètre d'expérimentation**. L'enjeu est effectivement d'avoir le cadre de réflexion approprié pour ensuite expérimenter loca-

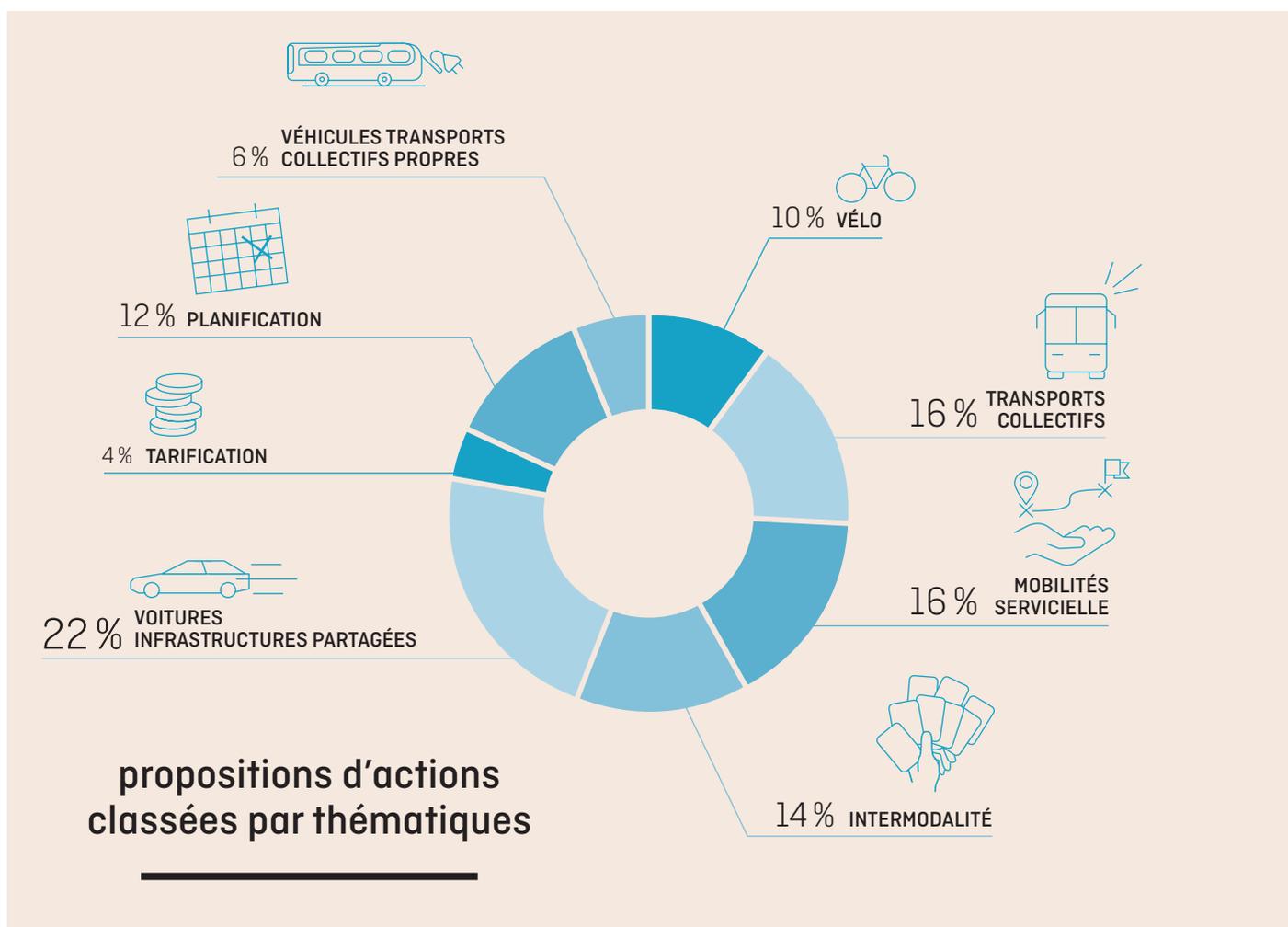
lement. Une opportunité offerte par la LOM avec la mise en place des bassins de mobilité.

Autrement dit, les participants ont souligné la nécessité de renforcer les relations à différentes échelles complémentaires :

- à l'échelle extra-territoriale, c'est-à-dire entre les acteurs institutionnels compétents dans leur domaine et les EPCI, par

exemple entre l'État, le Département, la Région et les AOM et les EPCI limitrophes ;

- à l'échelle locale, c'est-à-dire entre les communes, usagers, représentants de la société civile, entreprises et les AOM/EPCI, par exemple *via* un comité d'usagers associant les communes et les EPCI.



En conclusion,

Le Contrat de coopération apparaît aujourd'hui comme un lieu d'acculturation et de dialogue entre les EPCI de l'aire urbaine élargie de Rennes. Pour autant, le défi qui s'ouvre aux EPCI et aux acteurs de la mobilité est celui de passer en mode stratégie et gouvernance de la mobilité à grande échelle. C'est le nouveau terrain

de jeu offert par la LOM aux territoires, qui rappelle d'une part le rôle de la Région comme chef de file pour la coordination régionale mais aussi comme partenaire au niveau local. D'autre part, cet atelier participatif a mis en lumière l'importance de systématiser la présence des usagers, des associations et des entreprises dans les instances partenariales.

2^E PARTIE /

Quelles solutions pour développer des offres de mobilité territorialisées ?

Présentation et échanges autour de solutions et expérimentations d'acteurs publics et privés.



Arnaud Loubry

1/ Le covoiturage, un exemple d'offre de mobilité multifacettes

Le covoiturage de proximité ? Une expérimentation menée en Bretagne Romantique

Avec **Marie-Madeleine Gamblin**, conseillère communautaire de Bretagne Romantique et première adjointe au maire de Québriac et **Guillaume Pouteau**, responsable du projet à l'association Ehop Covoiturage

« Mobilité rime avec solidarité ! » : c'est le mot d'ordre que se sont données les communes de Québriac et de Tinténiac, en lien avec la communauté de communes de Bretagne Romantique. Dans ce territoire à la fois rural et péri-urbain, les déplacements internes pour aller chez le médecin ou faire ses courses par exemple peuvent être compliqués. Et « quand on ne peut pas se déplacer, la solidarité est un moyen essentiel pour rester mobile » affirme Marie-Madeleine Gamblin. Pourtant, ce n'est pas toujours aussi simple de solliciter un ami, un membre de la famille ou un voisin pour se faire aider. C'est pourquoi l'idée de créer un service de covoiturage de proximité à germer.

Lancé en septembre 2019, l'expérimentation pilotée par l'intercommunalité vise, dans un premier temps, à créer une ligne

de covoiturage solidaire entre Québriac et Tinténiac. L'association Ehop a été missionnée à cette fin pour co-construire et animer ce dispositif singulier. « Il faut d'abord construire un réseau, réussir à mettre en relation les conducteurs potentiels avec les candidats » témoigne Marie-Madeleine Gamblin. Un défi, certes, mais déjà expérimenté à Ploërmel et Concarneau par Ehop. « Nous sommes clairement sur du covoiturage ultra-local, qui vise à créer du lien social aussi bien qu'à répondre à des besoins de mobilité ponctuelle » indique Guillaume Pouteau, qui préfère à ce stade assurer en direct les mises en relation, avant d'envisager l'utilisation de la plateforme de covoiturage Ouest-Go. Et pour faire vivre ce partenariat, Bretagne Romantique a prévu 12 000 euros, prévu pour durer trois ans.



« Il faut d'abord construire un réseau, réussir à mettre en relation les conducteurs potentiels avec les candidats »

Marie-Madeleine Gamblin

« Nous sommes clairement sur du covoiturage ultra-local, qui vise à créer du lien social aussi bien qu'à répondre à des besoins de mobilité ponctuelle »

Guillaume Pouteau



EN SAVOIR PLUS
ehopcovoiturons-nous.fr

France Mobilités, la plateforme pour accompagner les expérimentations territoriales

Initiée par le ministère des transports, France Mobilités est une plateforme issue notamment des Assises de la Mobilité, organisées fin 2017. Accessible à tous, elle vise notamment, selon Sarah Harrault, cheffe de la division Mobilités à la DREAL Bretagne, à « *faciliter l'interconnaissance des projets et expérimentations initiées partout sur le territoire national en matière de nouvelles mobilités* ».

L'ensemble des champs de la mobilité sont ainsi couverts, qu'il s'agisse des mobilités partagées ou propres, de l'aménagement des espaces publics ou encore de l'information voyageurs. Plus de 170 projets sont ainsi présentés et détaillés via la plateforme, avec la possibilité, à chaque fois, de prendre contact directement avec le porteur de projet. Au-delà, ce sont aussi des centaines de solutions de mobilité qui sont proposées et mises

en avant, là encore dans l'ensemble des champs de la mobilité. Enfin, grâce à ses cellules régionales, France Mobilité accompagne et oriente les porteurs de projet, qu'ils soient publics ou privés, dans leur recherche de solution innovante. Une véritable offre de service qui ne demande qu'à être exploitée !

francemobilités.fr

Un schéma commun et partagé pour développer les aires de covoiturage

Avec **Patrick Manceau**, 1^{er} vice-président de Fougères Agglomération délégué aux mobilités, et **Élodie Lejeune**, responsable de la mission mobilité durable à la DDTM 35

Obligation réglementaire pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les schémas locaux d'aires de covoiturage permettent aux territoires d'engager une réflexion prospective sur l'aménagement de ces équipements, entre problématiques de transports, de mobilité durable et de planification de l'urbanisme.

Avec l'appui de la DDTM35, Fougères Agglomération a engagé en 2017 la réalisation d'un schéma des aires de covoiturage, accompagné d'une charte d'aménagement. Le but n'était pas d'acquiescer un outil précis, type système de modélisation, ou d'acquiescer des données complexes à traiter mais de développer un cadre, permettant à chaque collectivité d'approfondir les réflexions sur le développement ou l'amélioration de leurs aires de covoiturage.

Après avoir dressé un diagnostic, un schéma comportant une typologie d'aires, un programme d'actions ainsi qu'une charte d'aménagement ont été réalisés. Pour Patrick Manceau, ce travail d'identification et de classification a permis « *de cerner, au regard des usages des différentes aires, les responsabilités des aires entre*

l'intercommunalité d'une part et les communes d'autre part ». Autre enseignement de ce travail pour le vice-président, « *le secteur est bien couvert en aires de covoiturage* ».

« *La volonté de bâtir une méthode transposable, adaptée aux capacités d'investissement de chaque territoire* » était au cœur du projet, rappelle Elodie Lejeune. Des réflexions qui se poursuivent d'ailleurs désormais, avec l'ensemble des EPCI du contrat de coopération, dans le cadre d'un groupe de travail animé par l'AUDIAR et Rennes Métropole avec l'objectif de réaliser une cartographie et une classification commune des aires de covoiturage à l'échelle de l'aire urbaine élargie, et d'identifier des pôles de connexion ou d'intermodalité et l'intérêt d'y lier le covoiturage.



EN SAVOIR PLUS

ille-et-vilaine.gouv.fr

- > Politiques publiques
- > Transports déplacement et sécurité routière
- > Retours d'expériences de coopérations des territoires et d'études sur la mobilité
- > Aires de covoiturage en Ille-et-Vilaine



« *La volonté de bâtir une méthode transposable, adaptée aux capacités d'investissement de chaque territoire* »

Élodie Lejeune

« *de cerner, au regard des usages des différentes aires, les responsabilités des aires entre l'intercommunalité d'une part et les communes d'autre part* »

Patrick Manceau

2/ Les données, un gisement stratégique pour les collectivités

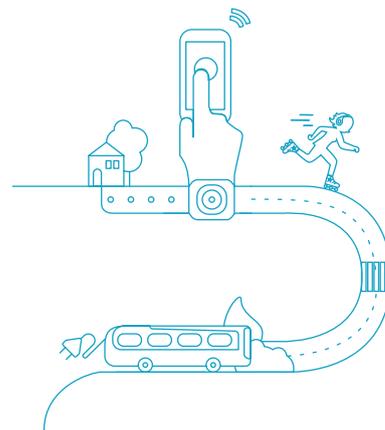
Avec **Laurent Le Breton**,
fondateur de la société Eegle

Enquêtes ménages, recensement, billettique... les sources de données sont multiples. Les maîtriser est une chose. Réussir à les exploiter et à les corréler afin de définir ou d'améliorer la pertinence d'une politique publique, notamment en matière de transport et de mobilité, en est une autre. C'est ce que s'attache à réaliser l'entreprise Eegle : en mobilisant différents jeux de données, elle les « donne à voir » selon l'expression de Laurent Le Breton, sous une forme lisible et utilisable par tout utilisateur. L'objectif ? D'une part, aider à comprendre des données parfois complexes et faciliter ainsi l'élaboration d'un diagnostic. « *L'approche collaborative est essentielle* » rappelle le fondateur d'Eegle : les données proviennent de multiples sources – acteurs publics, délégataires ou

fournisseurs privés – et restent leur propriété.

Le projet « Virtual Archipel », mené par Eegle pour le compte de Rennes Métropole et 3DS Dassault Systèmes, a ainsi cherché à valoriser les données issues de l'enquête ménages déplacements sur le territoire métropolitain : flux quotidiens domicile-travail, utilisation des transports en commun... l'ensemble de ces données a été valorisé au sein d'un démonstrateur donnant à voir sous forme de cartographie interactive leur traduction. L'intérêt pour les collectivités ? « *Mieux utiliser les données pour favoriser la décision politique* » indique Laurent Le Breton.

Dans le cadre du contrat de coopération, Eegle a proposé aux intercommunalités membres de travailler avec celles qui le



« Mieux utiliser les données pour favoriser la décision politique » Laurent Le Breton

+
EN SAVOIR PLUS
eegle.fr

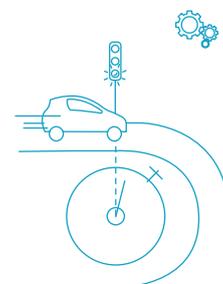
souhaitaient pour traiter les données de mobilités – dont celles issues de l'enquête ménages déplacements réalisée par Rennes Métropole – pour les mettre en visibilité. Un travail qui permet de se rendre compte par exemple des discontinuités de services – voies cyclables par exemple – entre communes ou entre EPCI.

3/ Autopartage : quelles solutions pour développer son usage ?

Avec **Alexandre Fournier**,
directeur marketing chez Mobility Tech Green

L'enquête ménages déplacements menée en 2018 sur Rennes et son aire urbaine a démontré la baisse de l'usage de la voiture au quotidien. Au-delà, c'est le découplage entre la possession d'un véhicule et son usage qui s'observe : un terreau favorable au développement de nouveaux usages du véhicule, tels que l'autopartage. S'appuyant notamment sur l'expérimentation, menée en 2017 dans le cadre du contrat de coopération, d'une solution d'autopartage sur le territoire du Val d'Ille-Aubigné, le thème de « la voiture en partage » avait fait l'objet d'une table-ronde à l'occasion du séminaire organisé en 2018 à Acigné. Malgré le constat d'une pratique encore limitée de l'autopartage, l'expérimentation témoignait d'une certaine acculturation à ces nouvelles pratiques auprès des usagers et habitants.

Si l'autopartage résidentiel peine encore à trouver ses marques hors des cœurs urbains, son développement au sein des zones d'activités ou intra-entreprises s'affirme progressivement : « *l'optimisation de l'usage des flottes de véhicules d'entreprises est un réel enjeu* » confirme Alexandre Fournier, qui relève que « *l'impact financier est immédiat* » pour les entreprises qui ont développées l'autopartage. La solution logicielle développée par MTG équipe ainsi déjà 7000 véhicules à travers l'Europe. L'enjeu est également d'accompagner les entreprises : si la décision d'optimiser les dépenses relève des sièges sociaux, c'est au plus près du terrain que le changement s'opère. « *L'accompagnement est essentiel et nécessite d'entraîner les services RH et*



« L'accompagnement est essentiel et nécessite d'entraîner les services RH et communication pour réussir cette transition »

Alexandre Fournier

+
EN SAVOIR PLUS
mobilitytechgreen.com

communication pour réussir cette transition » témoigne Alexandre Fournier. Autant de leviers donc à activer pour réussir ce changement de comportement et réussir le développement de l'autopartage.

4/ Télétravail, coworking : des opportunités pour réduire les déplacements ?

Avec **Amandine Le Bras**, responsable du pôle économie-emploi à Roche-aux-Fées Communautés ;
Maud Bataille, manager du tiers-lieux « La Canopée » ;
André Crocq, vice-président de Rennes Métropole

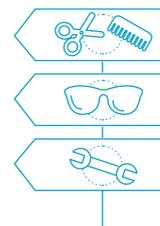
En 2017, l'AUDIAR réalisait, dans le cadre du Contrat de coopération, une étude sur les espaces de coworking. Présentée lors du 1^{er} séminaire, celle-ci analysait les pratiques et le profil des usagers de ces lieux au travers des 35 tiers-lieux recensés alors sur le territoire départemental. Avec une tendance forte : la motivation première des usagers de ces lieux était alors non pas de réduire leurs déplacements domicile-travail, mais avant tout de rompre l'isolement professionnel du télétravail à domicile et de « réseauter ».

En décembre 2019, une actualisation du recensement portait à 76 le nombre de tiers-lieux de travail en service ou en projet sur le département, dédiés uniquement au coworking ou adossés à un autre tiers-lieu (incubateur, pépinière, centre d'affaires).

Alors, pourquoi ce foisonnement ? À la Roche-aux-Fées Communauté, la volonté de créer un tiers-lieu est venue répondre à plusieurs enjeux, témoigne Amandine Le Bras : « *permettre de travailler autrement – éviter la congestion urbaine par*

exemple – et développer une offre tertiaire qui était déficitaire sur le territoire ». Saisissant une opportunité foncière en cœur de ville, l'intercommunalité a ainsi ouvert la Canopée, à Janzé, en janvier 2020. Le cahier des charges, co-construit avec les acteurs économiques du territoire, a permis de définir les besoins et les missions de cet espace. Pour Maud Bataille, l'objectif était en effet de savoir « *ce que ce tiers-lieu pourrait apporter aux entreprises et salariés du territoire* ». C'est pourquoi la Canopée est tout à la fois un lieu d'animation économique du territoire et d'accompagnement des porteurs de projet. Le coworking apparaît donc avant tout comme une opportunité de développement économique des territoires.

André Crocq croit également davantage au levier du télétravail pour réduire les mobilités. Outre la sensibilisation et l'accompagnement des acteurs économiques, la Métropole entend ainsi, par exemple, travailler sur le « lissage » de l'heure de pointe : ce qui impose d'agir auprès des « générateurs de temps », par exemple les



« Permettre de travailler autrement – éviter la congestion urbaine par exemple – et développer une offre tertiaire qui était déficitaire sur le territoire »

Amandine Le Bras

écoles : « *tout le monde dépose son enfant à la même heure et part ensuite au travail : si on permet de décaler le départ de l'école, on allège d'autant les flux automobiles sur l'hyper-pointe* ». Comment ? « *en travaillant soit au décalage des horaires d'école, soit en facilitant une pratique du télétravail en heure de pointe* » : cela participerait à lisser l'hyper pointe. Une expérimentation en ce sens est menée courant 2020 sur 2 communes volontaires de la Métropole.



À NOTER

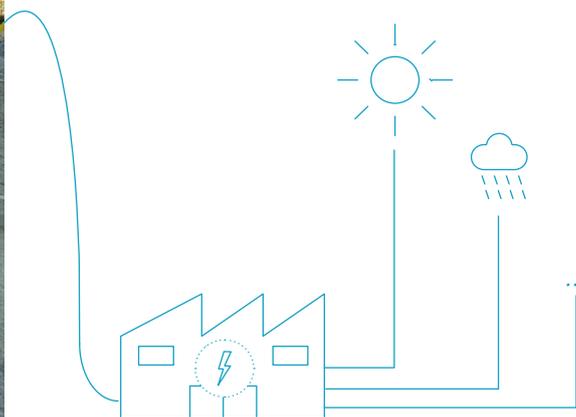
Dans le cadre du contrat de coopération, un groupe de travail dédié au coworking et au télétravail a été initié et s'est réuni à deux reprises depuis décembre 2019, animé par le Bureau des Temps de Rennes et Rennes Métropole.



POUR ALLER PLUS LOIN

- LA CANOPEE : LACANOPEE.BZH

◀ LES ESPACES DE COWORKING EN ILLE-ET-VILAINE – ÉTUDE AUDIAR



3^E PARTIE /

Quelles solutions de mobilités décarbonées pour nos territoires ?

TABLE-RONDE

Energies renouvelables et mobilités, des enjeux croisés ?

Avec **Didier Nouyou**, président du SDE 35 ;
Jean-Michel Guerre, directeur adjoint de l'ADEME Bretagne ;
David Clause, directeur du SDE 35

Les enjeux de la mobilité sont étroitement liés à ceux de l'énergie. Ce qui était – et demeure – valable pour la dépendance des véhicules thermiques au pétrole sera demain la clé également pour propulser les véhicules décarbonés.

Dans une région extrêmement dépendante aux énergies fossiles et qui ne produit que 3% de l'énergie qu'elle produit, la problématique de productions d'énergies propres pour répondre notamment aux futurs besoins en matière de mobilité décarbonée est essentielle, autant que celle d'une moindre consommation d'énergie pour alimenter nos mobilités.

Cet enjeu croisé, le syndicat départemental d'énergie d'Ille-et-Vilaine (SDE 35) s'en est saisi et s'est doté des outils pour développer des réponses adaptées aux territoires. Avec la création de la SEM Energ'IV en 2018, le SDE35 et ses partenaires fondateurs entendent « *mettre en œuvre des actions volontaristes en faveur de la mobilité bas-carbone* » indique Didier Nouyou. De là à parler d'une révolution à engager ? Plutôt « *un changement de paradigme* » invite Jean-Michel Guerre : « *l'impact environnemental de la mobilité est désormais pris en compte par les citoyens et les entreprises* ». L'acquisition d'un véhicule



« Mettre en œuvre des actions volontaristes en faveur de la mobilité bas-carbone »

Didier Nouyou

« L'impact environnemental de la mobilité est désormais pris en compte par les citoyens et les entreprises »

Jean-Michel Guerre

à propulsion propre demeure cependant un frein important au changement pour celles et ceux qui n'ont d'autres choix que de disposer d'un véhicule. « *Aujourd'hui, le coût d'usage d'un véhicule hydrogène est bien plus important, y compris sur le long terme, que celui d'un véhicule thermique* » relève-t-il. Afin de doper la filière hydrogène et de lancer un effet d'entraînement, l'ADEME accompagne les porteurs de projets via différents appels à projets. Un engagement qui se traduit dans le budget de l'agence en 2020 : 12% est désormais consacré aux politiques de mobilité.

« Électricité, hydrogène ou gaz, nous travaillons sur ces trois vecteurs.

L'interrogation sur ce que sera la réalité du parc de véhicules demain et notamment la part de l'électricité nécessite que nous soyons en capacité de répondre à cette problématique »

David Clausse

C'est aussi pour cette raison qu'il ne faut négliger aucune technologie : « *électricité, hydrogène ou gaz, nous travaillons sur ces trois vecteurs* » précise David Clausse. « *L'interrogation sur ce que sera la réalité du parc de véhicules demain et notamment la part de l'électricité nécessite que nous soyons en capacité de répondre à cette problématique* » précise-t-il. La présentation (cf. ci-après) des initiatives des différents territoires et de leurs démarches respectives démontre la dynamique en cours sur l'aire urbaine de Rennes.



À NOTER

energiv.fr

sde35.fr

bretagne.ademe.fr

1/ L'hydrogène vert, un atout au service de la mobilité et des territoires



Avec **Thierry Restif**, vice-président de Roche-aux-Fées

Communauté en charge de l'environnement ;

Sébastien Benoist, responsable du pôle énergie à Roche-aux-Fées Communauté ;

Christophe Bidaud, directeur général en charge du développement à Redon Agglomération

Si la fabrication de l'hydrogène classique repose majoritairement sur l'utilisation d'énergies fossiles, la production d'hydrogène « vert », produit à partir de ressources renouvelables, ouvre de nouvelles perspectives. Une étude réalisée par la Région Bretagne a ainsi confirmé le fort potentiel breton. Et dessine la capacité de bâtir une véritable filière hydrogène.

Deux intercommunalités membres du Contrat de coopération, Roche-aux-Fées

Communauté et Redon Agglomération, ont déjà saisi cette opportunité pour bâtir de véritables écosystèmes territoriaux.

Lauréate en 2016 du label Territoire à Énergie positive pour la croissance verte, Roche-aux-Fées Communauté a fait du développement des énergies renouvelables une stratégie complète et intégrée. Et entend mobiliser tous les vecteurs : parcs éoliens (4 à l'horizon 2025), réseau

Le circuit le plus court : quand l'eau du robinet produit de l'hydrogène vert

Pourquoi ne pas créer de l'hydrogène, par électrolyse de l'eau, à partir directement des usines de production d'eau ? C'est l'idée du SDE 35 et d'ENGIE, en lien avec la Collectivité Eau du Bassin Rennais (CEBR) qui produit et fournit l'eau du robinet à 56 communes d'Ille-et-Vilaine dont celles de la Métropole.

Le principe : récupérer l'énergie disponible dans les réseaux d'eau potable grâce à des micro-turbines, afin de produire de l'hydrogène avec de l'électricité verte et de l'eau. Le tout sera relié à une station de distribution située à proximité. Celle-ci alimenterait par exemple la flotte de véhicules d'Eau du Bassin

Rennais, mais aussi d'autres entreprises et collectivités intéressées pour tester la mobilité hydrogène, dont Citiz, le service d'auto-partage de la Métropole. L'idée est de faire de cette station un modèle de démonstration. « *Nous sommes sur un modèle à faible investissement qui pourra voir le jour rapidement, nous travaillons ainsi déjà à en faire un modèle reproductible,* » indique David Clausse, directeur du SDE 35. Pour Guillaume Desmier, référent hydrogène chez Engie, ce projet « *sert véritablement d'amorceur permettant de déployer une filière hydrogène globale* ». Et de convaincre, à terme, les acteurs économiques de s'y investir.

« Nous travaillons également avec Gazelle Tech pour élaborer un véhicule plus léger, moins consommateur encore d'hydrogène »

Christophe Bidaud

« Notre développement se fait sur la mobilisation des acteurs locaux et en valorisant les matériaux locaux »

Thierry Restif

« Les partenariats, y compris industriels, sont à construire [...] l'ambition est là et nous avons les atouts ».

Sébastien Benoist

de gaz en extension... et bientôt, l'hydrogène. « Notre développement se fait sur la mobilisation des acteurs locaux et en valorisant les matériaux locaux » indique Thierry Restif, qui entend s'appuyer notamment sur les acteurs économiques et industriels « pour appuyer cette transition ». « Sur un site comme Janzé, nous avons une importante zone industrielle et logistique, un site de production d'ENR... et la proximité de la ligne ferroviaire Rennes-Châteaubriant actuellement non électrifiée » précise Sébastien Benoist, qui ambitionne de donner un modèle économique à l'hydrogène. Au profit de la filière logistique donc, mais également pour les usages individuels et les transports en commun, grâce aux trains hydrogènes. Cette technologie permettrait de décarboner la ligne sans avoir besoin de l'électrifier. De tels trains circulent déjà en Allemagne et la SNCF a annoncé son intention de mettre en circulation des trains hydrogènes à l'horizon 2022. « Les partenariats, y compris industriels, sont à construire » précise Sébastien

De la mer à la terre : comment Energy Observer entend être acteur de la filière hydrogène

Véritable laboratoire flottant, le navire « Energy Observer » écumé les mers pour tester la capacité à dessiner une flotte maritime plus respectueuse de l'environnement, en mixant l'éolien, le solaire, l'hydrolien et l'hydrogène. Début mars 2020, le navire a ainsi quitté la cité corsaire pour ce qui se doit être un tour du monde de 4 années, visant à éprouver toutes les capacités du bateau. Et à porter un message, celui de la réussite de la transition écologique face au changement climatique.

L'enjeu est immense pour la filière maritime : « les bateaux sont à la fois de gros consommateurs d'hydrocarbures et d'importants émetteurs de polluants ainsi que de nuisances sonores » souligne Thibault Menny, responsable

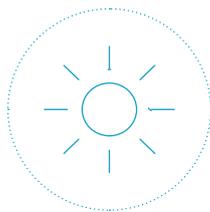
du développement d'Energy Observer. L'équipe entend ainsi adapter des solutions déployées à bord de l'Energy Observer sur des navires « classiques », ce qui suppose, d'une part, de pouvoir leur donner accès à des stations de recharges d'hydrogène et d'électricité propre ; et d'autre part, de proposer des solutions de mix énergétique sur un même bateau. « Par exemple des récupérateurs de chaleur embarqués, qui restituent de l'énergie » témoigne Thibault Menny. Des solutions qui pourraient ainsi se décliner sur la terre ferme, pour d'autres usages. En attendant, l'entreprise travaille déjà un double projet de stations d'avitaillement, une à Saint-Malo et la seconde à Rennes. Avant d'aller plus loin dans un maillage du territoire.

Benoist, mais « l'ambition est là et nous avons les atouts ».

Donner corps à la création d'une véritable dynamique industrielle territoriale, c'est également le projet de Redon Agglomération. L'agglomération a ainsi lancé une étude avec le SDE 35 et le SDE 56 pour la réalisation d'un site de production et de distribution d'hydrogène. Un investissement de 4,5 millions d'euros qui pourrait être opérationnel en 2022 et aurait vocation, en premier lieu, à répondre aux besoins propres de l'intercommunalité : flotte de collecte des déchets ménagers et de véhicules, autocars scolaires... « Ce qui pose un sujet industriel puisqu'il n'existe encore aucun autocar à propulsion hydrogène » précise Christophe Bidaud, qui entend donc travailler avec les autocaristes locaux pour engager cette transition. Avec les SEM EnR d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan, l'agglomération envisage de s'associer à la société H2X Systems. L'objectif : mettre en place

à la fois une unité de production – à partir des ressources issues du territoire – et de distribution d'hydrogène vert, ainsi qu'un site d'assemblage de véhicules. Les entreprises et collectivités seraient donc les premières cibles. « Nous travaillons également avec Gazelle Tech pour élaborer un véhicule plus léger, moins consommateur encore d'hydrogène » indique Christophe Bidaud. Un véhicule qui, selon lui, pourrait venir remplacer la 2^e voiture, aujourd'hui thermique, des foyers. Redon Agglomération entend également s'appuyer sur ses établissements d'enseignement supérieur – Campus Esprit, lycée de l'automobile et de l'aéronautique – pour développer des formations spécifiques aux besoins de la filière hydrogène. En somme, un projet qui génère une véritable dynamique industrielle pour le territoire.

2/ Le solaire au service de l'électromobilité



Avec **François Guérin**, cofondateur de l'entreprise See You Sun

Développer des sources de productions locales d'ENR au profit de l'électromobilité ? C'est le principe des solutions développées par l'entreprise bretonne See You Sun. Avec une ressource clé, l'énergie solaire et un concept simple : « *solariser des espaces, tels que des parkings* » précise François Guérin. En disposant des ombrières équipées de panneaux photovoltaïques, See You Sun propose ainsi une offre permettant différentes options, notamment celle de raccorder la production photovoltaïque à une infrastructure de recharge de véhicule électrique. Grâce à une gestion intelligente, le système adapte en temps réel la production affectée à l'infrastructure de recharge, et de celle qui est réinjectée sur le réseau public d'électricité – et donc revendu. Inversement, en cas d'insuffisance de production d'ENR, le réseau électrique alimente autant que de besoin l'infrastructure de recharge.

Afin de massifier ces micro-installations d'ENR liées à l'électromobilité, See You Sun s'est associée à la SEM

« *Solariser des espaces, tels que des parkings* »

François Guérin

Energ'IV afin de créer Brete Sun Park. La cible prioritaire ? Les parkings publics et privés de 200 à 600 mètres carrés en Ille-et-Vilaine. « *C'est un potentiel de développement très important* » indique le cofondateur. Et qui permet de cibler des zones déjà urbanisées.

Le premier projet engagé est celui de l'installation et de l'exploitation d'une centrale photovoltaïque sur ombrières qui prendra place sur le futur arrêt de connexion intermodale en cours de réalisation par Liffré-Cormier Communauté sur Saint-Aubin-du-Cormier. Celle-ci devrait couvrir 37 places de parking, avec une production estimée à 108 MWh/an qui sera réinjectée sur le réseau électrique.



Energ'IV

Vue du futur arrêt de connexion intermodale de Saint-Aubin-du-Cormier, qui disposera d'ombrières photovoltaïques.

Conclusion

André Crocq, vice-président de Rennes Métropole en charge du suivi du SCOT, du développement durable et de l'animation territoriale

Ce second séminaire du Contrat de coopération métropolitaine traduit pleinement la pertinence de la démarche engagée voilà 3 ans par la Métropole en lien avec l'État et auxquelles concourent seize intercommunalités.

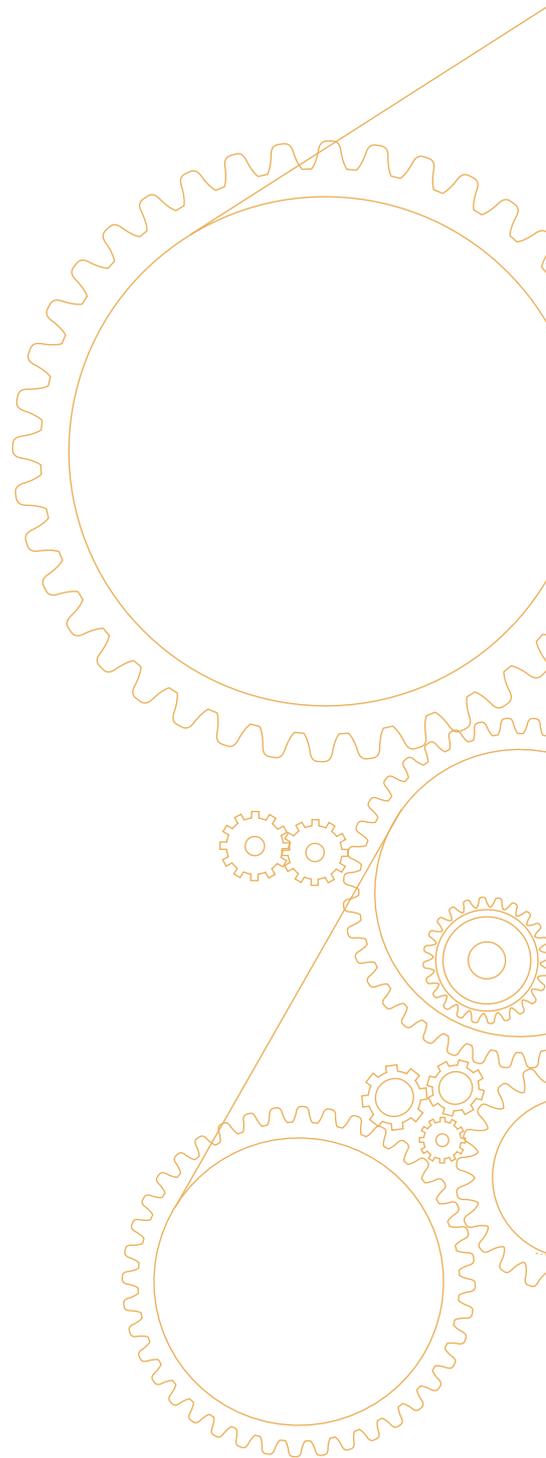
Cette ambition, qui dépasse désormais le cadre breillien avec l'élargissement en 2019 du périmètre du contrat à Dinan Agglomération, témoigne de l'intérêt à réfléchir et avancer ensemble autour des sujets de mobilité.

Nos concitoyens sont en attente de solutions de mobilité. De mobilités plus propres, plus économes, plus solidaires. Les travaux engagés dans le cadre du Contrat de coopération ou les expérimentations initiées sur nos territoires et présentées à l'occasion de ce séminaire démontrent l'existence de solutions opérationnelles concrètes, qui n'attendent plus, pour certaines, qu'à être déployées.

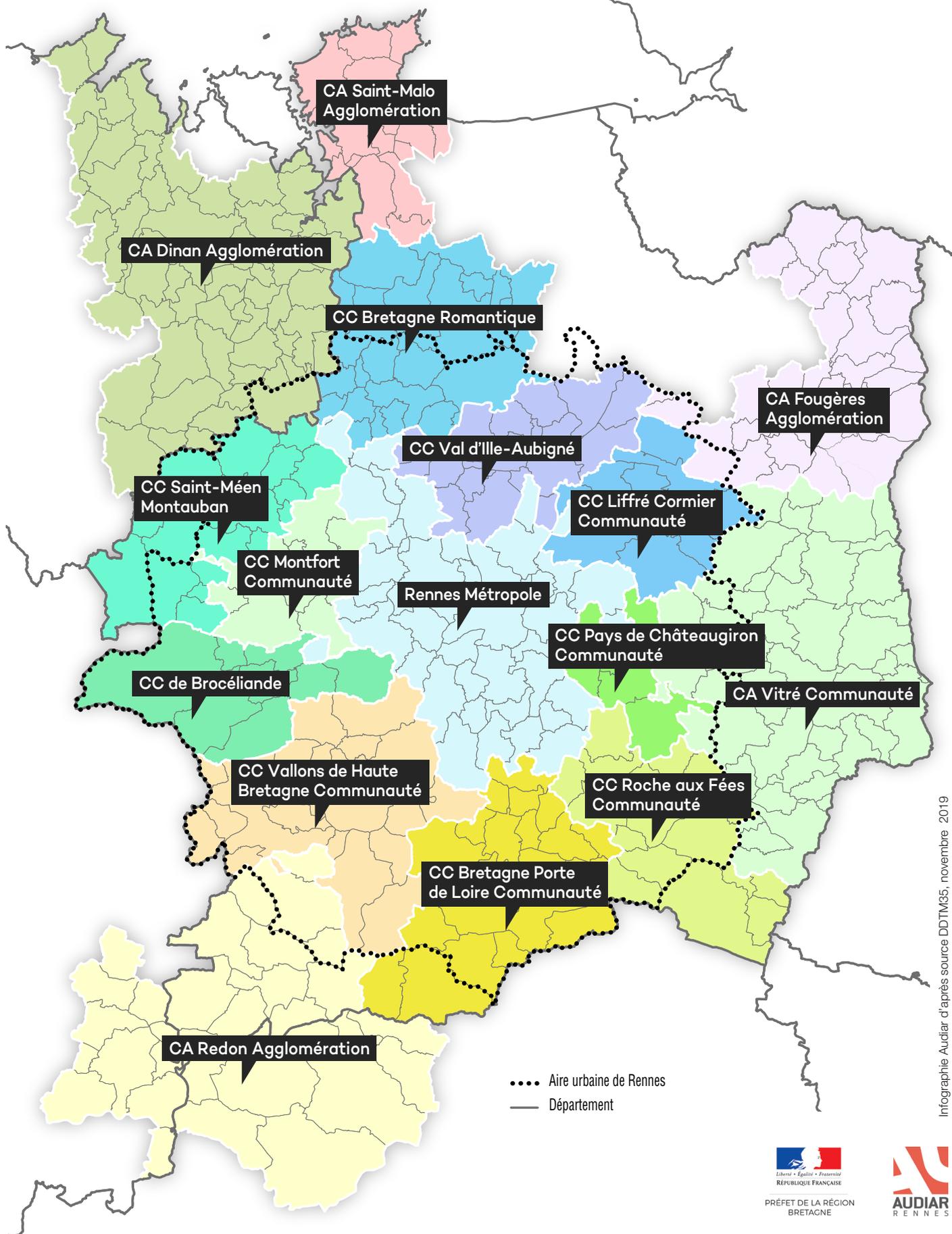
Cette collaboration territoriale fait d'autant plus écho au moment où la loi d'orientation des mobilités invite les collectivités locales à s'emparer de cet enjeu des mobilités du quotidien qui, par essence, transcende les frontières institutionnelles. La décision de prendre ou non la compétence mobilité, par les intercommunalités, ne pourra ainsi se faire que dans le cadre d'un dialogue étroit avec la Région et en articulation avec les intercommunalités voisines.

La dynamique des coopérations territoriales se trouve également réaffirmée au sein des futurs Contrats de Plan État-Région, à travers un volet cohésion sociale et territoriale qui ne peut se construire que par le dialogue entre territoires urbains, péri-urbains et ruraux. Ces nouveaux CPER doivent, de ce point de vue, tout autant nous permettre d'appuyer et de renforcer les démarches déjà engagées que d'en bâtir de nouvelles.

Dans cette optique, le Contrat de coopération prend tout son sens. Il participe à faire germer l'alliance des territoires et témoigne que ceux-ci sont confrontés aux mêmes enjeux. Et en premier lieu, celui de l'exigence environnementale. J'ai, pour ma part, la conviction qu'une large part des réponses à ces défis communs ne pourra se trouver que dans le dialogue inter-territorial et la co-construction des politiques publiques.



Contrat de coopération de l'aire urbaine de Rennes élargie aux CA de Redon, Saint-Malo, Fougères, Vitré et Dinan





EN SAVOIR PLUS

Supports présentés lors du séminaire
sont disponibles ici :

frama.link/GML2MnBX



**Les organisateurs tiennent à remercier :
l'ensemble des intervenants,
la ville de Liffré,
Xavier Debontride,
les équipes de l'AUDIAR
et du SDE 35**

Pour plus de renseignements :

Rennes Métropole
Direction des Coopérations Métropolitaines,
de la Veille Territoriale et de l'Évaluation
02.99.83.63.46 – dircove@rennesmetropole.fr

