

Rennes : faut-il y mettre les pieds ?



La politique des déplacements de l'agglomération

Le choix osé du métro

Rennes Métropole, avec ses 415000 habitants répartis sur 43 communes (210 000 à Rennes), est de loin la plus petite agglomération française ayant opté pour une desserte par métro. Lille et Toulouse ont aussi fait le choix du même métro automatique VAL, mais elles ont plus du double d'habitants. La justification donnée pour Rennes est que le métro dessert d'un bout à l'autre un noyau urbain dense et compact, avec des rues particulièrement étroites et très fréquentées dans le centre historique. Ce noyau est séparé de la plupart des autres localités par une "ceinture verte" : Rennes est une "ville sans banlieue" ou une "ville-archipel" entourée d'un océan de nature et de zones agricoles.

Ce choix du métro n'a malgré tout pas échappé à la critique : pour la même dépense, disent ses détracteurs, au lieu des 23 km de métro de la ligne A et de la future ligne B qui sont limitées toutes deux à la rocade ceinturant le noyau on aurait pu réaliser entre 65 et 90 km de tramway, soit trois ou quatre lignes qui auraient irrigué l'agglomération.

La **ligne A** du VAL, en service depuis 2002, relie Kennedy (Nord-ouest) à la Poterie (Sud-Est), sur 15 stations. Elle transporte 44% des voyageurs du réseau. Une deuxième **ligne B** reliant le Nord-Est au Sud-Ouest - formant donc un X avec la première - avec 15 stations et 3 parcs relais verra le jour en 2019. Elle desservira notamment l'université, cinq quartiers de rénovation urbaine et la ZAC des Champs-Blancs avec ses 3000 salariés, première tranche du vaste projet d'aménagement Via Silva (40 000 habitants à terme). Les deux lignes se croiseront notamment au niveau de la gare TGV, où une vaste ZAC va être créée en prévision de l'arrivée en 2016 de la ligne ferroviaire à grande vitesse en provenance de Paris. Le Cityval, matériel fonctionnant sur voie béton qui équipera la B, permettra l'adjonction d'une troisième voiture pouvant s'intégrer dans des stations de 35 m.

Un réseau de bus performant

L'agglomération s'est employée à soigner ses bus en complément de son métro, pour éviter d'avoir un réseau à deux vitesses. Elle a mis en place dans le noyau urbain des "lignes majeures" offrant des fréquences élevées et la même amplitude que le métro, et aux heures de pointe des liaisons express entre centre et périphérie. Plus de la moitié du parc est en articulés. La vitesse moyenne des bus est supérieure à 19 km/h et dépasse même 21 km/h sur le site propre de l'axe est-ouest. Les bus rennais assurent aujourd'hui près de 60% des déplacements en transport collectif dans l'agglomération.

Le **STAR**, Service des transports en commun de l'agglomération rennaise dont l'exploitation a été confiée par délégation de service public à Keolis, gère, outre le métro :

- 8 lignes "majeures" (1 à 6, 8 et 9), lignes structurantes avec une offre importante
- 1 ligne "urbaine" (11) reliant les deux zones industrielles est et ouest
- 6 lignes inter-quartiers (30 à 35), lignes de rocade à l'intérieur de Rennes
- 29 lignes métropolitaines reliant les communes entre elles
- 20 lignes express reliant directement le centre-ville aux campus et communes
- 31 lignes complémentaires aux horaires adaptés aux équipements scolaires mais accessibles à tous
- 38 circuits scolaires
- 1 ligne de nuit circulant les trois nuits du jeudi au dimanche
- Des lignes spéciales desservant la zone de loisirs des étangs d'Apigné, la zone de la Touche Tizon de l'usine PSA de Rennes, le MusikHall, le Stade Rennais
- Handistar, service destiné aux personnes à mobilité réduite, qui offre la même gamme tarifaire que les autres bus.

Une championne de la multimodalité

Le réseau comporte trois pôles bus + cars (départementaux ou régionaux) : République, Anatole France, Gares, indiqués sur le plan général. Les horaires des cars sont affichés aux arrêts communs. En 2020, une nouvelle gare routière sera aménagée sous la gare ferroviaire.

Le STAR utilise depuis 2006 le système de billettique multimodal **KorriGo**, carte sans contact valable dans le bus, le métro, pour le vélo en libre-service et l'autopartage, dans les bibliothèques et piscines de l'agglomération... Ce n'est pas tout : elle héberge aussi les titres de transport achetés auprès des cars départementaux d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor, du réseau TER breton, des réseaux de Vannes, Quimper, Brest, Lorient, enfin sur certains navires assurant des liaisons maritimes à Lorient : un véritable porte-cartes électronique, les différents titres étant rechargeables sur Internet.

Dans le même esprit, le site **breizhgo.com** informe sur toutes les possibilités de déplacement en région Bretagne.

Un précurseur du vélo en libre-service

Dès juin 1998, Clear Channel avait mis en place à Rennes un système de vélos à la carte. Ce service permettait d'emprunter, pour une durée maximale d'une heure, l'un des 200 vélos répartis sur 25 stations disséminées dans la ville. C'est la seconde opération de location de vélos de type vélopartage lancée en France après La Rochelle en 1974, et le "premier libre-service vélo informatisé au monde". Les premières bornes à vélo ont vu le jour 10 ans avant le Vélib' parisien.

En juin 2009, le service a changé de nom, de système et d'opérateur. Intégré désormais dans STAR, il a pris le nom de **Vélostar** et comporte aujourd'hui 83 stations offrant plus de 900 vélos.

L'exploitant Keolis gère également un service de location de vélos moyenne et longue durée (3 mois à 1 an), incluant des vélos à assistance électrique.

Quels résultats ?

Le **métro**, ainsi que la réorganisation des lignes de **bus** urbaines et suburbaines qui l'ont accompagné, ont fortement stimulé la fréquentation des transports. Sur les dix dernières années, le nombre de voyages effectués sur le réseau a doublé, pour arriver à plus de 180 voyages par habitant et par an (on n'est pas encore au niveau de Nantes : 218 !). La part des déplacements réalisés en transports en commun est passée de 10 % à 12 %, une augmentation de 20 % similaire à celle observée dans d'autres agglomérations françaises ayant fortement investi dans les transports en commun dans les années 2000 (Grenoble, Strasbourg, Marseille, Lyon) ; Rennes reste toutefois deux points en dessous de Grenoble et trois en dessous de Lyon. C'est pour les étudiants et les captifs que l'augmentation de la part modale est la plus forte. Le redéploiement de l'offre bus a aussi eu des effets visibles : en particulier, la fréquentation du réseau le weekend et la nuit a très fortement augmenté en 10 ans. (*chiffres 2013*)

Keolis s'est engagé, pour les cinq ans du contrat signé fin 2012, sur une augmentation de la fréquentation de 25%, et des kilomètres offerts de 18%.

L'**usage de la voiture** est, sinon dissuadé, du moins endigué à l'intérieur de la rocade entourant Rennes. L'offre de stationnement stagne depuis 1994, autour de 12 000 places, mais elle a fortement changé de forme dans les années 2000, se déplaçant en périphérie du centre-ville. Les quatre parcs relais disposés à proximité des stations de métro périphériques, qui offrent aujourd'hui plus de 1 600 places, ont visiblement permis de réduire le trafic en centre-ville et l'ont maintenu constant à l'intérieur de la rocade ; il n'en reste pas moins que le trafic automobile extra-rocade a, lui, beaucoup augmenté : sur l'ensemble de l'agglomération, le problème s'est donc déplacé plus qu'il ne s'est résorbé.

On peut aussi s'inquiéter :

- de la forte croissance attendue de l'habitat sur les communes périphériques : il faudrait s'assurer qu'elle ne génère pas des déplacements supplémentaires en voiture, et adapter en conséquence l'offre de transports collectifs,

- de l'afflux important de circulation que génèrera le site d'aménagement "Gare de Rennes", appelé à devenir un puissant pôle économique.

Que pensent de tout cela les usagers ?

Il ne s'agit pas ici de présenter une étude détaillée, mais plutôt un ressenti de la part de différents types d'utilisateurs : pour chacun d'entre eux, nous présentons les aspects "positifs" et "négatifs", et concluons, comme nous le faisons pour toutes les études urbaines, par l'attribution par un jury de **pièdes** (appréciations globales positives) et de **pots d'échappement** (appréciations globales négatives).

Déplacements quotidiens

Aspects positifs

Le métro est rapide et efficace, avec une offre très satisfaisante en amplitude et en fréquence : 19 heures de fonctionnement par jour avec une rame toutes les deux minutes aux heures de pointe, les intervalles de passage descendant à une minute 40 secondes en "ultra pointe" et ne dépassant jamais 5 minutes en soirée.

Le réseau de bus n'est pas en reste : il irrigue toute l'agglomération par un maillage bien conçu. Les 8 lignes "majeures" se croisent toutes à République, et chacune a une seconde correspondance avec au moins une autre. Elles circulent 19 heures par jour (20 heures les jeudi, vendredi et samedi), avec un bus

toutes les 10 minutes en moyenne pendant 12 heures. Les autres lignes métropolitaines principales fonctionnent 14 heures par jour.

Le métro est 100 % accessible aux personnes à mobilité réduite : ascenseurs présents à chaque station, pas de marche à franchir, quai et rame au même niveau. La majorité des bus sont également accessibles, grâce à des palettes de montée / descente entre véhicule et trottoir qui se déploient à la demande. Un élément important à mettre à l'actif de Rennes Métropole est le souci de l'accueil du voyageur : la très grande majorité des arrêts de bus sont équipés d'un abri avec parois latérales, trottoirs rehaussés, banc, plan du réseau, indication des horaires de passage, nom de l'arrêt très lisible ; assez souvent même l'abri est doublé. La plupart des abris sont éclairés la nuit.

À bord du métro comme des bus, l'annonce sonore est systématique et elle est toujours très claire. Les bus sont équipés d'un écran d'affichage des arrêts sur lequel sont indiqués les noms des cinq prochaines stations, les centres d'intérêt qu'elles desservent, et même le nombre de vélos disponibles aux stations avec une offre Vélostar (dommage qu'on n'indique pas les correspondances, comme dans les bus de Dijon). Des bornes d'information voyageur ont été mises en place aux pôles d'échanges bus + métro. Les possesseurs de smartphone disposent d'une application leur permettant d'accéder à l'information en temps réel sur les horaires de passage. Enfin, Keolis Rennes met ses informations à disposition dans le cadre d'une démarche d'open data.

Aspects négatifs

Les déplacements non radiaux en périphérie restent difficiles et assez lents, les bus inter-quartiers faisant – et c'est normal - de nombreux détours. Il manque, mise à part au nord-est, une ligne rapide de rocade intérieure à proximité du centre-ville, empruntant par exemple les boulevards circulaires (Combes, Clémenceau, Mendes-France, Claude Bernard, Malakoff, Vaneau, Verdun, Trois-Croix, Armorique, Motte-Brulon, Volney, Metz, Strasbourg, Villebois-Mareuil, Léon Bourgeois...). Ceci à l'image d'une ville comme Lille, où on trouve même deux lignes complètes de rocade : "Citadine" dans le centre et "Corolle" en périphérie.

Toutes les communes ne sont pas reliées à Rennes par une ligne métropolitaine : c'est le cas de Bécherel, Mignac-sous-Bécherel, La Chapelle-Chaussée, Langan, pourtant rentrées à leur demande dans Rennes Métropole.

Il faudrait plus de sites protégés (35 kms à ce jour) à l'instar de celui de l'axe est-ouest emprunté notamment par les lignes 4 et 6. À défaut de tramway, les associations ont réclamé des aménagements de type "Bus à haut niveau de service" qu'elles n'ont pas obtenus. Il est notamment dommage que certains élargissements de rues n'aient pas été accompagnés de la création de sites propres, par exemple rue de l'Alma tout récemment. Ces sites propres manquent également cruellement en périphérie, notamment le long des axes de plus en plus saturés qu'empruntent les lignes métropolitaines, voire les lignes express, axes sur lesquels les bus sont englués dans les embouteillages.

Les principales zones d'activité n'ont pas été conçues pour être desservies par les transports en commun, ce qui génère des flux automobiles importants.

Les automobilistes disposent de 4 parcs relais seulement, sous-dimensionnés et fermés le dimanche, situés uniquement à des stations du métro. Il en faudrait aussi sur des lignes de bus majeures.

En tant que lieu public, le métro pourrait offrir des toilettes ainsi que des relais de téléphone mobile, ce qui n'est pas le cas.

La plupart des abribus ne disposent pas d'écrans d'affichage des temps d'attente.

Enfin, côté pollution, les bus ne montrent pas l'exemple : ils sont tous diesels.

Points particuliers

Le 1^{er} mai, ni bus ni métro ne fonctionnent : la fête du travail se traduit par une punition infligée aux habitants, privés ce jour-là de service public.

La qualité de l'accueil est aussi un critère de qualité : ainsi, 6 places assises au terminus de Kennedy, c'est insuffisant.

Aux distributeurs de billets Illenoo (cars Ille-et-Vilaine), il n'est pas possible de régler en numéraire pour l'abonnement mensuel.

La gratuité des transports pour ceux disposant de faibles ressources est accordée au niveau de la famille et non de la personne ; de ce fait, un jeune de moins de 26 ans au chômage n'est pas indemnisé s'il vit chez ses parents et si les ressources de la famille ne justifient pas la gratuité, ce qui a pour effet de limiter considérablement son autonomie.

Déplacements occasionnels

Ils sont le fait de visiteurs professionnels, de touristes ou même de Rennais effectuant un trajet qui n'est pas celui qu'ils font d'habitude. Ils impliquent une information pratique et facilement accessible, mais aussi des échanges commodes entre modes : T.C., voiture, vélo, ...

Aspects positifs

La gamme tarifaire est très souple : formules 1, 10, tickets et même au-delà ; pass 1 à 7 jours, 1 à 12 mois ; formules jeunes, handicapés, personnes âgées, gratuité pour les familles à faibles ressources. De nouveaux titres de transport sont apparus avec la carte KorriGo, permettant de voyager à tarif réduit aux heures creuses ainsi qu'en groupe.

Le plan du réseau est très clair, avec des lignes bien dissociées par leur couleur. À chaque arrêt de bus sont affichés, outre le plan général des lignes urbaines (et lignes métropolitaines proches de Rennes), un mini-plan de chaque ligne en correspondance à cet arrêt. Un grossissement des lignes du centre-ville est également affiché (la dissociation des trajets entre Hôtel Dieu et Sainte-Anne complique un peu la lisibilité).

Le site Internet du STAR est très complet (horaires, plans du réseau, plans de quartiers, titres et tarifs, calcul d'itinéraire (mais dont le fonctionnement laisse à désirer !), soirée, multimodalité, accessibilité, infos trafic, perturbations ...).

Aspects négatifs

Les abribus ne contiennent pas de plan de quartier, qui permettrait de s'orienter mais aussi de savoir où se trouve l'arrêt d'autres lignes de bus éventuelles. Le pôle de République où se croisent les 8 lignes "majeures" ne fournit aucune information sur l'emplacement de leurs arrêts, lesquels sont éparpillés : allez, tiens, si vous ne connaissez pas, trouver l'arrêt de la ligne 8 en direction de la Poterie ! Il faut descendre dans le métro, ou disposer d'un smartphone, pour visualiser un plan de situation (d'ailleurs bien fait).

On affiche aux arrêts le plan général des "lignes urbaines", mais non pas celui des "lignes métropolitaines" qu'on trouve au dos de la version papier fournie par STAR. Il y aurait pourtant en général la place de le mettre.

Les plans affichés ne sont pas toujours à bonne hauteur (trop hauts ou trop bas).

Points particuliers

Les soirs de match, 12 lignes "Bus de stade" passant toutes par République font la navette entre le stade et diverses communes ou quartiers de Rennes.

Les soirs de concert, des bus "MusikHall" desservent la salle de concert du même nom.

La ligne Api'Bus dessert en période estivale la base de loisirs des étangs d'Apigné.

Côté négatif : les distributeurs ne prennent pas les billets de banque. Pour pouvoir consulter le plan à l'arrêt République des bus 1, 5 et 9 direction sud, il faut mesurer au moins 2 mètres 10 !

Jeunes

Aspects positifs

Des titres spéciaux existent pour les jeunes : 2 trajets, loisirs, Unipass.

La mise en place de dessertes nocturnes pour les étudiants est très appréciée.

25 communes se sont engagées dans l'opération Pédibus (ramassage scolaire effectué à pied, par des parents ou bénévoles prenant les enfants à des arrêts bien déterminés). Près de 700 enfants en bénéficient dans l'agglomération (*chiffres 2013*). Rennes Métropole met à disposition un guide méthodologique, des modèles de formulaires d'enquête, des plans, un film, une plaquette d'information, une exposition. La Ville de Rennes, où 6 écoles participent, fournit des cartes du périmètre de l'école, prête chasubles et brassards, met en place une signalétique sur les différents circuits, propose la présence d'un policier municipal lors de l'expérimentation.

Aspects négatifs

Il existe certes des limitations à 30 km/h dans les rues bordées par des écoles, mais pas de vraies zones 30 autour des établissements. Il n'y a pas de politique affirmée visant à faciliter les trajets à pied des écoliers.

On laisse se développer le stationnement illicite devant les écoles, empêchant le passage des bus et cars (par ex. à l'école de la Palestine), et rien n'est fait pour faire respecter les bandes cyclables.

Il faudrait interdire le dépose-minute, hélas courant au pied de l'école : il évite à l'enfant de marcher, ce qui ne favorise pas son éveil ; il crée aux abords des écoles toute une circulation source de dangers, qui incite par là-même à emmener l'enfant en voiture, d'où un cercle vicieux.

À pied

Aspects positifs

25 % de la voirie de Rennes est aménagée en zone de circulation apaisée (30 km/h), l'objectif annoncé étant de passer à 30 km/h les trois quarts de la ville d'ici 2020. Le développement de ces zones apaisées est en général apprécié.

La volonté d'augmenter l'agrément et la sécurité de l'espace urbain s'est traduite par une *Charte code de la rue* (hélas très peu diffusée au niveau tant local que national en ce qui concerne les changements par rapport au code de la route, dont la rédaction date de juillet 2008), par l'élargissement de nombreux trottoirs et par l'institution de "zones de rencontre". De grandes aires piétonnes comme la place de la Mairie ont également été aménagées.

Et il est vrai qu'on n'a pas l'impression, quand on marche dans Rennes, d'une ville envahie par la voiture, comme c'est le cas souvent ailleurs.

Aspects négatifs

En certains endroits, les bus roulent... trop vite selon l'association Espace Piéton, notamment aux abords de République, et plus précisément rues du Maréchal Joffre ("fausse zone piétonne" pour les associations tant de piétons que de cyclistes), de Nemours, de l'Horloge, où des accidents avec les bus ont été à déplorer. Attachée à l'utilisation de ce mode, l'association pense qu'il faut axer la qualité du transport sur la fréquence et la fiabilité des horaires plutôt que sur des vitesses de pointe. Elle note par ailleurs que les bus à soufflets posent des problèmes dans les rues étroites du centre-ville.

La marche n'est pas que du loisir, c'est un déplacement à part entière. Il ne faut pas se satisfaire de "faire du beau" au centre-ville, il faut aussi permettre des parcours qui allient l'agrément et la sécurité avec la trajectoire la plus courte pour le piéton. Il faut généraliser la limitation de vitesse à 30 km/h, et non pas se contenter comme on le fait ici de zones 30 "confettis", de "patchworks" séparés par des discontinuités, et en certains endroits de trottoirs minimalistes comme rue de l'Horloge. Et de fait, selon certain rapport (Planète publique, 1911) les zones de circulation apaisée n'ont pas réussi sensiblement à rendre plus confortables et plus sûrs les déplacements à pied.

Une interrogation : pourquoi attendre l'arrivée de la ligne B pour commencer à mettre en place le schéma d'extension des zones 30 en 2019 ?

Les réunions avec la mairie, avec trois ateliers distincts sans qu'il y ait transversalité entre eux, sont plus des instances d'information que de concertation.

Points particuliers

À suivre : les éco-quartiers de La Courrouze et de ViaSilva en cours d'aménagement. Ils se veulent "préservé l'espace et la biodiversité" en favorisant les transports collectifs et les modes doux.

À vélo

Aspects positifs

120 km d'itinéraires cyclables ont été réalisés sur les 415 prévus au schéma directeur vélo. À Rennes même, les cyclistes bénéficient d'aménagements sur 40% du réseau viaire - dont 90 double-sens sur voie à sens unique -, de nombreux sas réservés à l'entrée des carrefours et d'appuis-vélos un peu partout. Ils peuvent rouler sur la plupart des couloirs de bus (les lignes à haut niveau de service étant exclues). Certains itinéraires ont commencé à être fléchés.

L'accès au service Vélostar avec ses 83 stations et ses 900 vélos est bon marché : 1 € pour 24 heures, tarifs dégressifs sur des périodes plus longues, 20 € l'année pour un abonné STAR ou Ilenoo. Les vélos disposent de 29 parcs sécurisés hors Rennes, 7 parcs sécurisés dans Rennes (service Vélo Park) et plus de 500 parcs ouverts.

La Ville de Rennes distribue un document où sont cartographiées les itinéraires cyclables, les zones 30 et les zones de rencontre.

Aspects négatifs

Le réseau est constitué essentiellement de bandes cyclables ; la rareté des pistes protégées ne permet pas des déplacements à vélo sécurisés, notamment pour les enfants. À Rennes, les bandes en question s'arrêtent généralement 20 mètres avant un carrefour à feux, si bien que très souvent le cycliste ne peut accéder au sas lorsqu'il existe à l'entrée du carrefour. Enfin, les bandes cyclables ne sont pas toujours respectées, notamment dans les virages.

Le réseau souffre de discontinuités entre Rennes et les autres communes, et dans Rennes même. Si jusqu'à Pacé le cycliste bénéficie d'un cheminement continu, ce n'est pas le cas jusqu'à Bruz où le chemin est souvent en très mauvais état. Dans La Courrouze - un "écoquartier" ! -, les bandes cyclables sur le trottoir se terminent souvent sur une marche ou un tas de gravats. D'une manière générale il n'y a pas de suivi de l'entretien des itinéraires cyclables.

Quelques exemples de manque d'attention vis-à-vis du vélo : boulevard Franklin Roosevelt, du fait du rétrécissement de la chaussée par un refuge piéton on a été "obligés" de mordre sur la bande cyclable, mais surtout pas sur l'espace dédié aux voitures ! Les voitures se garant en épi débordent sur cette bande cyclable. Boulevard de Metz, une bande cyclable (en mauvais état) été bricolée sur le trottoir ; les bandes sur trottoir, qu'on trouve aussi à Cesson, rue de l'Alma, ... ne sont appréciées ni par les cyclistes ni par les piétons. Rue de la Tour d'Auvergne, la réinsertion dans la circulation est mal faite ; rue Cuccillé, elle s'accompagne d'une perte de priorité du cycliste. Avenue Henri Fréville, la bande cyclable est envahie par les voitures. Il est à noter aussi que la distance de 50 cm à assurer entre stationnement de voitures et bandes cyclables est de moins en moins respectée.

D'une manière générale, il y a certes une volonté manifestée de favoriser la bicyclette, mais sans véritable plan concerté ni communication claire. Nombreux sont les automobilistes ou cyclistes ignorant des règles attachées au double-sens cyclable ou à la "zone de rencontre". Et il y a un manque de volonté de faire respecter les bandes cyclables, qui sont trop souvent utilisées comme parking (entre autres exemples, aux abords des écoles, ou de la gare à certaines périodes).

Points particuliers

Pour pouvoir utiliser Vélo Park, il faut un abonnement particulier pour chaque parc, payant même si l'on est abonné STAR (dans l'agglomération lilloise au contraire, les 28 abris à vélos sécurisés et automatisés sont gratuits pour les abonnés au réseau de transports en commun Transpole).

La zone industrielle du Sud-est est dépourvue de station Vélostar, qui pourrait permettre par exemple de joindre à bicyclette la Halte ferroviaire de la Poterie, ou celle de Cesson-Sévigné.

Livraisons

Le transport de marchandises représente en moyenne dans nos villes 20 % du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et les taux de pollution augmentés en conséquence.

Des villes françaises en ont pris conscience : Lyon, La Rochelle, Saint-Étienne ont mis en place des espaces logistiques urbains ; Monaco, qui interdit l'accès de son territoire aux véhicules de plus de 8,5 tonnes, a créé deux plates-formes de distribution ; Toulouse a rédigé une "charte des livraisons" engageant les différents acteurs du transport de marchandises ; Paris utilise le rail, la voie d'eau et les modes doux pour le dernier kilomètre.

Et Rennes ? On recherche en vain sur le site de l'agglomération un document sur les livraisons (entre parenthèses, on ne trouve même pas le "Plan de déplacements urbains" auquel il est fait référence par-ci par-là). Pourtant, il y aurait à faire : la ville n'est pas un modèle du genre en matière de politique des livraisons et de qualité de l'air.

Un exemple à suivre

Il nous est donné par la SCOP "Tout en vélo", qui assure quotidiennement le transport de près de 200 colis "de 0 à 300 kg" sur l'agglomération par des bicyclettes avec remorques. La SCOP est constituée d'une "équipe motivée par un projet écologique et collectif" et a trois partenaires principaux : France express, Geodis Ciblex et Colis privés. Elle effectue également des déménagements.

Décisions du jury

Au vu des considérations ci-dessus et en en retenant les aspects les plus caractéristiques, le Jury populaire désigné par le réseau FNAUT Déplacements urbains a décerné à Rennes Métropole les hautes distinctions suivantes :

4 Pieds :



pour une bonne desserte de l'agglomération par une offre multimodale où métro, lignes de bus majeures, inter-quartiers, métropolitaines, express, événementielles, ... mais aussi vélos en libre-service et (hélas trop peu de) parcs relais, se complètent en un ensemble performant,



pour un souci de l'accueil des voyageurs se traduisant par des bus tous accessibles et des arrêts équipés pour la plupart d'abris souvent doublés, confortables, à trottoirs rehaussés (mais pas de plan de quartier et rarement un affichage sur écran des temps d'attente : dommage !),



pour une information bien faite sous les aspects cartographie, plan du réseau et plans de lignes apposés aux arrêts (mais pas de plan des "lignes métropolitaines" : dommage !), affichage sur écran plus annonces sonores dans les véhicules, applications pour téléphones mobiles,



pour une politique tarifaire proposant des formules multiples, avec une gratuité sociale accordée aux familles à revenu modeste et autres réductions spécifiques, et pour le support très pratique offert par la carte multimodale et multi-exploitants Korrigio.

3 Pots d'échappement :



pour l'insuffisance de sites propres réservés aux bus (malgré la mise en œuvre progressive d'un "Bus à Haut Niveau de Service" sur l'axe est-ouest), qu'il faudrait pourtant envisager en prévision d'une forte croissance attendue de la population de l'aire urbaine,



pour un manquement à la lutte contre la pollution que constituent le parc de bus tout-diesel et l'absence de politique en matière d'harmonisation des livraisons,



pour une politique d'encouragement à l'utilisation de la marche et de la bicyclette affirmée certes par des efforts conséquents, mais manquant de cohérence (parcours discontinus, aménagements faits à l'économie) et de volonté de faire respecter les aménagements par les automobilistes.

Enquête menée en collaboration avec

l'Association des Usagers des Transports en Île-et-Vilaine (AUTIV)

6 cours des Alliés 35000 Rennes,

Association Espace Piéton

Maison de la Consommation et de l'Environnement, 48 bd Magenta 35000 Rennes,

Rayons d'Action

Maison de la Consommation et de l'Environnement, 48 bd Magenta 35000 Rennes

Décisions du jury validées par la

Délégation régionale de BRETAGNE, 1 cours d'Helsinki 35200 Rennes