



# Projet\* de Plan de déplacements urbains 2007/2017

(PDU)

Avis et préconisations

Le Plan de déplacements urbains (PDU) détermine pour les dix ans à venir les objectifs et actions à mettre en œuvre en terme de déplacements sur l'agglomération rennaise.

Le Codespar se félicite d'avoir été informé de l'avancement du projet de Plan de déplacements urbains<sup>1</sup> et propose une contribution écrite suite à la mise en débat du projet au sein de son instance<sup>2</sup>. La question des déplacements et plus globalement de la mobilité est une préoccupation récurrente au sein du Conseil de développement qui a récemment formulé des préconisations d'actions sur le thème « mobilité et temps »<sup>3</sup>.

Si Rennes Métropole est l'autorité compétente pour réaliser le Plan de déplacements urbains, les questions ou préconisations formulées dans cet avis interpellent également d'autres acteurs ou autorités compétentes en matière d'organisation territoriale des transports. Le Codespar diffusera donc cet avis auprès de l'ensemble des partenaires concernés (Rennes Métropole, Etat, Conseil Régional, Conseil Général, Syndicat mixte SCoT Pays de Rennes, communes...).



## Sommaire

Remarques préalables _____	p. 2
Avis général _____	p. 2
Questions et préconisations _____	p. 4
Suivi/évaluation _____	p. 11

\* Projet arrêté le 21/09/06 par le Conseil communautaire.

<sup>1</sup> Réunion en juillet 2006 entre membres du Codespar, M. DELAVEAU et services techniques de Rennes Métropole.

<sup>2</sup> Bureau du Codespar du 20/02/07 et Assemblée Générale du Codespar du 1/03/07.

<sup>3</sup> « Mobilité et temps : quels enjeux sur le Pays de Rennes ? », novembre 2004, synthèse téléchargeable sur le site [www.paysderennes.fr](http://www.paysderennes.fr).

## Remarques préalables

- Certes, le PDU est un document de planification et non de programmation financière, pour autant, le Codespar estime nécessaire que les orientations proposées soient rapidement traduites en termes de mise en œuvre (fiches-actions opérationnelles). L'enchaînement des actions entre elles mériterait également d'être précisé et une affectation financière plus précise est souhaitable.
- Par ailleurs, le Conseil de développement regrette l'absence de bilan et d'évaluation de la mise en œuvre du PDU précédent. Un bilan précis aurait permis d'évaluer l'efficacité des résultats obtenus au regard des objectifs fixés initialement (parcs relais et capacité d'accueil nécessaire par exemple). Un bilan concret pourrait également éclairer les priorités d'actions à mener dans le cadre du nouveau PDU.

## Regard sur le document et avis général

**Le Codespar partage globalement le diagnostic, les enjeux et les objectifs fixés dans le cadre du projet de PDU. Il insiste plus particulièrement sur les défis à relever pour garantir une mobilité durable sur l'agglomération rennaise :**

→ **L'enjeu 3 du projet de PDU « confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur du dynamisme économique »**

Le Codespar souhaite mettre l'accent sur ce défi. Il est en effet indispensable d'offrir une accessibilité performante, condition sine qua non du rayonnement économique de la capitale régionale. Cette accessibilité concerne le territoire dans son ensemble, le centre-ville, les emplois, les commerces, les services, les biens et marchandises aussi bien que les personnes.

La mise en œuvre du PDU passe par une intermodalité exemplaire (mise en harmonie de transports en commun complémentaires entre eux et concurrentiels par rapport à la voiture, de stationnements suffisants en centre-ville, de nouveaux parcs-relais et d'aires de covoiturage aux entrées de ville, de nouvelles haltes ferroviaires en parallèle d'une optimisation des infrastructures existantes, de pôles d'échanges stratégiques, des modes doux...).

Au-delà des infrastructures et des aménagements, cette accessibilité passe également par une coordination et une synergie entre les différentes Autorités organisatrices des transports (AOT). A ce titre, le Codespar appuie fortement le projet de création d'un Syndicat mixte des transports et souhaite qu'il voie le jour sous les meilleurs délais. Une coordination avec les territoires voisins de Rennes Métropole devra également prendre une place au sein de cette structure.

→ **L'enjeu 1 du projet de PDU « accompagner le développement équitable et solidaire »**

Le Codespar a pleinement conscience de l'enjeu majeur de la mobilité : source de liberté pour les uns, des difficultés de mobilité peuvent être source d'exclusion pour d'autres.

La mise en œuvre du PDU doit garantir à chacun de bonnes conditions de mobilité et ce, quelque soit son âge, son sexe, son état de santé et ses capacités physiques, son lieu d'habitation, son activité, son rythme de vie, ses ressources financières... En amont de chaque action menée, l'impact sur tous les publics doit systématiquement être évalué dans la mesure du possible (exemple : accessibilité des haltes ferroviaires pour tout public).

→ **L'enjeu 2 du projet de PDU « Préserver un environnement et un cadre de vie de qualité »**

Le Codespar met l'accent sur l'organisation originale de l'agglomération en ville-archipel. Cette spécificité du territoire rennais offre un cadre de vie lié à une alternance ville-campagne largement plébiscité. Pour autant, cette organisation spatiale n'est pas sans poser des questions et des défis en terme de déplacements vers le centre urbain et entre pôles secondaires. A titre d'exemple, le mode de développement de l'agglomération rennaise maillant finement agriculture et ville, la problématique des déplacements professionnels des agriculteurs<sup>4</sup> doit faire partie intégrante du PDU.

La mise en œuvre du PDU doit innover en matière de transports en commun ou d'alternative au « tout voiture » adaptés à l'urbanisme de la ville-archipel : offre pour la demande diffuse de transports en commun, offre pour les liaisons de périphérie à périphérie sans passer par le centre urbain... Faciliter les usages collectifs de la voiture doit également être une priorité (co-voiturage, auto-partage). Enfin, la coordination avec la politique de l'habitat<sup>5</sup> doit être très étroite. De plus, elle doit s'envisager au-delà du périmètre des transports urbains c'est-à-dire à l'échelle du Schéma de cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Rennes voire à l'échelle du bassin d'emploi.

**Ces défis étant globalement relayés dans les 6 axes d'action proposés dans le document, le Codespar soutient l'esprit général du projet de PDU arrêté le 21 septembre 2006. Le Codespar estime néanmoins que des précisions et compléments sont nécessaires avant l'adoption du projet définitif. (voir ci-après)**

---

<sup>4</sup> Voir la contribution du Codespar « Agriculture(s) périurbaine(s) : Quelles perspectives dans le Pays de Rennes ? », décembre 2006.

<sup>5</sup> Via le Programme Local de l'Habitat (PLH).

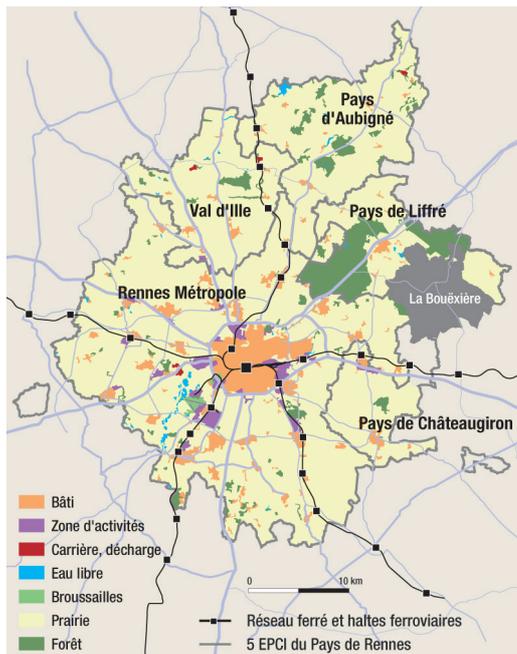
## Certains éléments du projet de PDU mériteraient d'être approfondis ou complétés

Deux thèmes de préconisations sont proposés ci-dessous :

### ① « Offrir une accessibilité et une intermodalité performantes au service du rayonnement de la capitale régionale »

- Le Codespar estime que les études sur les potentiels réels de développement et de création de haltes ferroviaires pour les TER sont à mener très rapidement. C'est une priorité.
- Le trafic de proximité doit en effet trouver sa place à côté des déplacements voyageurs à longue distance (TGV) et des transports de marchandises.
- N'y a-t-il pas un risque de saturation des infrastructures actuelles<sup>6</sup> ? Quelles sont les potentialités de développement de nouvelles infrastructures ?
- Au delà des infrastructures et des haltes, l'offre ferroviaire doit être pensée en terme de cadencement, d'amplitudes horaires dans la journée... ce qui suppose des trains en nombre suffisant et adaptés pour garantir une desserte périurbaine efficace.
- A priori, le projet de PDU n'envisage pas la création de la halte de Vezin-le-Coquet à l'horizon 2017<sup>7</sup>. Le Conseil de développement met l'accent sur la nécessité d'étudier rapidement les conditions de création d'une halte ferroviaire à l'entrée de Rennes, à hauteur de la zone industrielle de Lorient, étant donné les problèmes récurrents de congestion (rappel : 6 000 emplois sur la zone).
- Le Conseil de développement souhaite être informé des analyses et propositions issues de l'étude en cours sur l'avenir du pôle gare de Rennes.

Etoile ferroviaire du Pays de Rennes



Source : BdCarto©IGN 2003 - AUDIAR 2006

### Garantir l'accessibilité au centre ville de la capitale régionale

Le positionnement de Rennes comme capitale régionale doit être conforté. Cela implique de développer une accessibilité facilitée au centre ville, à ses services, ses commerces et ses équipements. Cette accessibilité est garantie par une capacité en nombre de places de stationnement suffisantes et par une accessibilité performante en transports en commun.

On ne saurait concevoir une réduction de l'offre de stationnements existante sans la mise en place préalable et effective de solutions alternatives permettant un report modal de la voiture vers les transports en commun. Parmi les actions nécessaires : axes lourds de transports en commun (liaison est-ouest), nouveaux parcs relais en périphérie de Rennes, aires de co-voiturage sur les entrées de ville

<sup>6</sup> Cf page 32 du projet de PDU signalant que les capacités limitées des infrastructures ferroviaires réduisent les marges de manœuvre de la Région Bretagne.

<sup>7</sup> Page 34 du projet de PDU.

classées routes départementales, création de places de stationnements supplémentaires aux abords de l'hypercentre...

A noter également le besoin de mieux orienter les automobilistes qui ne connaissent par le territoire rennais vers les parcs relais lorsqu'ils arrivent sur le périphérique (actuellement défaut de signalisation qui n'incite pas à abandonner sa voiture pour les transports en commun).

### Développer des pôles intermodaux aux portes de la ville

#### ► Le prolongement de la ligne de métro existante ?

Le terminus nord de la ligne<sup>8</sup> ne joue pas son rôle d'intermodalité assez efficacement. En effet, le parking-relais est apparemment sous-utilisé en lien avec une accessibilité et une signalétique peu performantes. Ne serait-il pas pertinent de prolonger la ligne afin de desservir le quartier de Beaugard d'une part et de constituer un véritable pôle d'échange intermodal avancé et extrarocade d'autre part ? (accessibilité facilitée, sans entrer dans la ville). Si cette option de prolongement du métro n'était pas envisageable, il n'en reste pas moins que la desserte en transports en commun du quartier de Beaugard est à améliorer (zone importante d'habitats et d'emplois).

#### ► Des gares routières au nord et au sud de la ville ?

La gare routière actuelle est à proximité immédiate de la gare SNCF/TER. Est-il indispensable que les cars du réseau Illenoo viennent jusqu'au cœur de la ville ? Le temps passé à rejoindre le centre depuis l'entrée de ville et les problèmes d'accessibilité engendrés se justifient-ils ? Ne peut-on pas imaginer une gare routière à l'entrée de la ville-centre au nord (et intégrée dans le pôle d'échange cité dans le paragraphe ci-dessus) et une gare routière au sud, également connectée au métro ?

Dans les deux cas suggérés, la ligne de métro existante ne doit pas être victime de son succès. Si la ligne seule, et à terme les deux lignes, ne suffisent pas à absorber le flux d'usagers, une réflexion devra être menée sur des transports en commun complémentaires des métros et connectés au(x) pôle(s) d'échange.

### Améliorer la desserte des zones d'activités en transports en commun

La desserte en transports en commun de certaines zones d'activité pourrait être améliorée (ZI sud-est par exemple). Véritable alternative à la voiture et facteur de cohésion sociale pour les salariés n'ayant pas de véhicules, l'offre de transports en commun peut se traduire par la mise en place de navettes reliées à la gare, aux parcs-relais, aux stations-val avec des horaires adaptés.... Afin de faciliter l'organisation des déplacements et des temps de vie des salariés, cette réflexion sur les transports doit également être menée en coordination avec l'offre globale de services sur zone pour les salariés (restauration, accueil et garde d'enfants, commerces, loisirs...).

---

<sup>8</sup> Station JF Kennedy.

### Maison du vélo à Grenoble

*Finalité : offrir en un seul lieu des informations et services utiles à la pratique du vélo afin d'en encourager les différentes utilisations.*

*Créée en septembre 2006, cette initiative privée est soutenue par l'agglomération. Il s'agit d'une plateforme d'activités dédiée au vélo, avec différents niveaux de service : livraison et distribution de colis et plis à vélo, transports de personnes en tricycle-taxi, marquage antivol, conseils, réparations, prêt de vélo de courtoisie, locations vélos de ville, cyclotourisme et VTT...*

*A noter que de nombreuses initiatives de ce genre se sont développées depuis quelques années dans plusieurs agglomérations françaises (Maison du vélo et des modes doux à Lyon, Maison des cyclistes et de la mobilité à Strasbourg, projet à Nantes...).*

### Optimiser l'intermodalité pour le transport marchandises

- Appliquer les principes de la multimodalité au fret marchandises dans un objectif de développement durable. Cela passe par exemple par le maintien et l'entretien des raccordements fer existants (ZI des Cognets à Saint-Jacques, La Courrouze, ZI Lorient, ZI Sud est).
- Le PDU pourrait être l'occasion d'innover sur le transport de marchandises vers le centre ville.
- Zone de Saint-Hélier dédiée au fret marchandises<sup>9</sup>: cette zone « cœur de ville » est bien placée et stratégique pour le fret marchandises. Quels sont les projets à moyen et long terme sur cette zone ?

### Faciliter les déplacements, l'intermodalité et le stationnement pour les cyclistes

- Afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, développer quand cela est possible les pistes cyclables séparées du flux des automobiles (exemple de la piste cyclable Vezin-Le-Coquet /Rennes).
- Il est nécessaire de développer davantage les possibilités de transporter les vélos dans les bus, les TER... facilitant ainsi l'intermodalité vélos/transports en commun.
- La réflexion sur les accès et stationnements pour les vélos doit être systématiquement intégrée dès l'amont des études et des projets d'aménagements. L'aspect visuel ne doit pas être prépondérant au détriment de l'aspect fonctionnel (attention aux prescriptions architecturales sur des places publiques par exemple empêchant l'installation de parkings vélos faciles d'accès).
- Comment évaluer le nombre de cyclistes non utilisateurs de leurs vélos à cause des problèmes de sécurité sur la voirie ? (cf. bandes cyclables à hauteur des commerces utilisées par les automobilistes comme des arrêts-minute, cohabitation entre bandes cyclables et stationnements de voitures avec les risques liés aux ouvertures de portières...).
- Se rapprocher des agglomérations dont la part modale des modes doux progresse significativement : quelles sont les actions à l'origine de ces résultats ?

### Préciser le projet de raccordement de la route de Lorient aux rocadés

Le maintien du projet initial de raccordement de la Route de Lorient (Route nationale 24) aux rocadés semble incertain : le nouveau projet de PDU pourrait faire état des réflexions en cours avec les principaux partenaires et évoquer les alternatives envisagées.

### Optimiser la desserte de l'aéroport

Une nouvelle voie d'accès directe entre la route départementale et l'aéroport (déviation) était prévue au PDU précédent avec une réserve foncière dans le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Jacques. Le nouveau projet de PDU devrait intégrer cette possibilité.

<sup>9</sup> A proximité du pont de Saint-Hélier et de la Vilaine, aux alentours des « bonnets rouges ».

## ② « Mieux connaître les déplacements et mieux sensibiliser les usagers pour mieux agir »

### Evaluer l'impact potentiel du projet de la 2<sup>ème</sup> ligne de métro

Le Conseil de développement attendait plus de précisions dans le nouveau PDU sur le projet de la deuxième ligne de métro et de ses impacts potentiels sur l'organisation générale des transports et plus particulièrement sur les transports en commun. Etant donné les impacts significatifs de la mise en place de la première ligne de métro sur l'organisation des transports en commun et la modification des habitudes des usagers, il semble incontournable de prendre en compte à minima le projet de deuxième ligne dans le PDU 2007-2017.

### Mettre en place une campagne de sensibilisation offensive pour un meilleur partage de la voirie

- Apparemment, les actions d'information et sensibilisation proposées dans le projet de PDU sont principalement destinées aux Autorités Organisatrices des Transports et aux collectivités. Il est nécessaire de penser une communication/sensibilisation forte en direction des usagers.
- Rennes Métropole pourrait organiser davantage d'actions de sensibilisation (campagne d'affichage, journées de sensibilisation...) afin de faire évoluer les comportements de conduite pour aller vers plus de respect mutuel entre les usagers des différents modes de transports. En effet, si la création d'aménagements adaptés pour un meilleur partage de la voirie est nécessaire, elle est rarement suffisante.
- Une analyse de retours d'expériences (benchmarking) sur les politiques menées en ce sens par certaines agglomérations dans le cadre de leur PDU pourrait être riche d'enseignements (Bordeaux<sup>10</sup>, Lille, Aix-en-Provence...).
- Contrairement à d'autres préconisations envisageables à court terme, cette action est à mener sur le long terme (PDU 2007-2017 et suivants) car elle relève d'une évolution des mentalités et des comportements.

### Exploiter les résultats de l'enquête « ménages » afin d'obtenir des informations plus qualitatives et sociologiques<sup>11</sup>

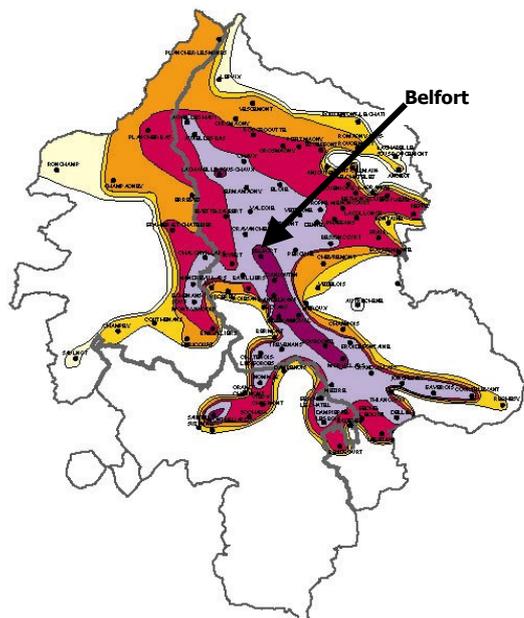
- Dans la mesure du possible, exploiter l'enquête « ménages » afin d'approfondir les profils sociologiques des ménages : en savoir plus sur les comportements, les stratégies de déplacements, la part des déplacements subis ou les choix subis en terme de modes de déplacement, le risque d'exclusion de certaines catégories de population...

---

<sup>10</sup> Exemple du PDU de la Communauté Urbaine de Bordeaux, cf. axe 4 « Partager autrement l'espace public » et campagnes de sensibilisation sur les comportements civiques menées par l'exploitant du réseau des transports en commun.

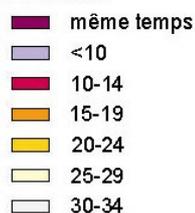
<sup>11</sup> Par rapport à l'enquête « ménages » de l'année 2000.

### Comparaison de temps de trajet à partir de Belfort



Source : CTRB-CTPM-CG 70  
Base de données et cartographie : AUTB,  
avril 2002

différence de temps  
voiture - autocar  
en minutes



- Les déplacements « domicile-travail » représentent une part de moins en moins importante de l'ensemble des déplacements des ménages. Dans l'exploitation de l'enquête, il conviendra de ne pas trop focaliser sur ce motif même s'il reste très structurant pour les déplacements. Il est utile de développer la connaissance et la compréhension des autres motifs de déplacements (achats, loisirs, accompagnement...).
- Si des problématiques précises de déplacements des ménages sont repérées au cours de ses travaux, le Conseil de développement souhaite qu'il soit possible de demander des exploitations ponctuelles de la base de données de l'enquête ménages.

### Mieux connaître et prendre en compte la dimension temporelle de la mobilité

- Les transports en commun ont actuellement un tarif attractif sur Rennes Métropole. Pour autant, le critère financier ne suffit pas à concurrencer facilement la voiture personnelle. Il faut avant tout que les transports en commun soient concurrentiels en terme de temps, l'un des critères déterminants dans le choix des usagers.
- Développer une observation novatrice et une recherche/action sur le chrono-aménagement.
- Cette prise en compte de la dimension temporelle permet de mieux appréhender la réalité territoriale et le quotidien des usagers en illustrant le territoire en distance-temps et non plus uniquement en distance géographique.
- Intégrer la prise en compte de cette dimension temporelle de la mobilité dans la mesure du possible dans les indicateurs de l'observatoire des déplacements.

### Anticiper le vieillissement et l'augmentation du nombre de personnes âgées

- Anticiper dès à présent l'augmentation du nombre de personnes âgées sur le territoire rennais à l'horizon 2020 et a fortiori à l'horizon 2030 : sur le Pays de Rennes<sup>12</sup>, les personnes âgées de 80 ans et plus seront 18 000 en 2010, 22 000 en 2020 et 35 000 en 2030<sup>13</sup>.
- L'accès à la mobilité concerne aussi bien des personnes âgées dépendantes pouvant bénéficier du service Handistar que des personnes âgées non dépendantes qui ne peuvent plus conduire leur véhicule, ou ayant besoin d'être accompagnées (problème d'orientation...).
- Quelles connaissances précises de ces besoins qui vont se développer ? Quelle anticipation du service de transport en commun pour ce public croissant ?

<sup>12</sup> Voir travaux de la commission « santé et territoire » du Codespar sur les enjeux du vieillissement menés en 2005.

<sup>13</sup> Prévisions INSEE, scénario central.

- La réflexion sur l'accès aux services<sup>14</sup> pour les personnes âgées doit être menée conjointement à celle sur la mobilité (portage de repas, aide à domicile, soins...).

### Organiser régulièrement une journée de rencontre sur les plans de déplacements d'entreprises (PDE)

- Une rencontre entre entreprises ayant développé un plan de déplacements d'entreprise et d'autres entreprises et administrations susceptibles de se lancer dans cette démarche paraît pertinente. Ce RDV permettrait de faire le point sur les expériences innovantes et d'essayer les bonnes pratiques localement.
- Il existe déjà une réunion annuelle sur les PDE organisée par Rennes Métropole. Le Codespar, lieu multipartenarial de concertation et de propositions pourrait apporter sa contribution dans l'organisation de ce RDV, en partenariat avec Rennes Métropole.

### Observer les lieux spontanés de stationnements non organisés, non officialisés

Ces signaux faibles peuvent parfois matérialiser des points de regroupement d'automobilistes utilisant le covoiturage et limitant ainsi l'usage individuel de l'automobile<sup>15</sup>.

Après une observation fine de ce phénomène à l'échelle de l'agglomération et une évaluation des besoins pérennes, structurer des aires de stationnements adaptées aux besoins des usagers, initiative contribuant au développement du co-voiturage.

### Quelques questionnements relatifs aux données de l'observatoire des déplacements

- ▶ **Les données disponibles permettent-elles de mesurer précisément le taux d'occupation des lignes de bus périurbaines ?**
- N'observe-t-on pas une augmentation forte de la fréquentation uniquement à l'arrivée en ville sur les derniers arrêts avant le terminus ?
- Existe-t-il une observation permanente de ce phénomène (via l'Observatoire des déplacements) ?
- Par souci d'efficacité, ne peut-on pas adapter la taille des véhicules en fonction du taux de fréquentation moyen des lignes sans que cela remette en cause la qualité du service public de transport proposé (permettre un accès à tous) ?

### Agglomération bordelaise et vieillissement

Exemples d'action envisagées sur le thème de la mobilité des personnes âgées :

- Un plan de cheminement protégé dans la ville-centre et sur les communes de l'agglomération,
- Une signalétique adaptée aux déficiences sensorielles et à la perte d'orientation,
- Des espaces publics accueillants (revêtements non glissants, bancs, ombres végétales...),
- Des déplacements motorisés, facilités et partagés (mini-bus et navettes, service de co-voiturage organisé par un organisme gérontologique...).

Source : Complex'cité, n°2 Juin 2006  
« Vieillir dans la métropole bordelaise »

<sup>14</sup> Voir la contribution du Codespar « Accès aux services, comment faire rimer proximité et accessibilité ? », avril 2005.

<sup>15</sup> Exemple du rond-point de la porte des Longs-champs.

► **Les données disponibles permettent-elles de mesurer précisément le taux d'occupation des minibus du service handistar ?**

- Si la fréquentation du parc des minibus n'est pas à un seuil de saturation, n'est-il pas envisageable d'expérimenter l'utilisation de quelques véhicules pour du transport à la demande ?
- Expérimentation qui pourrait être envisagée dans des zones périphériques de Rennes Métropole peu denses et au delà du public des personnes handicapées (en direction des jeunes, des personnes âgées, des personnes sans moyen de locomotion...).

► **Les données disponibles prennent-elles en compte la dimension temporelle des déplacements ?**

- A-t-on des informations sur les temps de trajet en transport en commun selon les heures de la journée, des comparaisons avec le temps de trajet en automobile ?, les différentiels entre les heures de pointe et les heures creuses... ?
- Si ces données existent, est-il possible de les visualiser ? (cf. page 8, cartographie de territoire avec des cartes isochrones) ?

► **Les données de l'observatoire permettent-elles d'estimer la part de transport en commun choisie et la part subie ? (et inversement la part de déplacement en voiture subie faute de transports en commun adaptés ?)**



► **Egalité hommes/femmes dans l'accès à la mobilité : les données centralisées au sein de l'observatoire sont-elles sexuées ?<sup>16</sup>**

- Observer l'accès des femmes aux transports en commun et leur accès à la mobilité : 59,7% des usagers des transports en commun de l'agglomération rennaise sont des femmes<sup>17</sup>.
- Il est nécessaire de disposer de statistiques sexuées sur l'utilisation des transports en commun et de pouvoir faire un suivi de son évolution. En effet, l'absence de moyen de locomotion peut être pour les femmes un obstacle majeur à l'accès à l'emploi et au maintien dans l'emploi.

► **Quel lien entre les indicateurs de l'observatoire des déplacements et le baromètre du développement durable ?**

Veiller à une bonne coordination et un enrichissement réciproque entre les indicateurs de suivi du PDU et les indicateurs du baromètre du développement durable de Rennes Métropole (attention à la cohérence des indicateurs et de leurs messages).

<sup>16</sup> Voir par exemple le document CERTU réalisé pour la Communauté urbaine du Grand Lyon « La mobilité quotidienne des femmes, différente, durable ? », juin 2005.

<sup>17</sup> Source : Enquête Origine-destination Rennes Métropole, 2003.

## Impulser une véritable mission de suivi-évaluation de la mise en œuvre du PDU

### Un suivi-évaluation nécessairement participatif...

Au delà des principaux maîtres d'ouvrage<sup>18</sup>, quels sont les acteurs qui seront associés au comité de suivi du PDU ? Quand et comment seront-ils associés (quelles possibilités de propositions, de décisions) ?

Etant donné le nombre et la diversité des actions menées et les échéances variées, il est indispensable de mettre en place une gouvernance efficiente du PDU. Le comité de suivi doit être le lieu partenarial privilégié de ce suivi. Ce comité pourrait également être le lieu de coordination des politiques de transport avec les territoires voisins de Rennes Métropole (coordination des actions dans le cadre du SCoT Pays de Rennes et plus largement à l'échelle du bassin d'emploi). Quelle place par exemple pour le Codespar, Conseil de développement de l'agglomération et du pays de Rennes ?

### ...et itératif

Cette mission de suivi-évaluation doit permettre d'évaluer chemin faisant si les actions menées atteignent les objectifs fixés initialement. Si des différences sont constatées, si de nouveaux éléments apparaissent ou si les objectifs évoluent, ce suivi doit permettre un recadrage rapide des actions si cela s'avère nécessaire. Cette capacité de réaction et de remise en cause partielle en cours de réalisation optimiserait l'efficacité générale du PDU. Ce suivi doit également permettre de réaliser des arbitrages financiers si besoin (choix de certaines actions à réaliser en priorité si le budget disponible ne permet pas de mener l'ensemble des actions programmées).

**Dans le cadre de sa mission de suivi des politiques mises en œuvre sur son territoire, le Codespar souhaite être destinataire de l'état d'avancement des différentes études et expérimentations proposées dans le projet de PDU (par exemple, étude sur la demande diffuse de transport en commun (page 30), expérimentation transports en commun en cas de congestion (page 50)...) et des réflexions et publications de l'observatoire des déplacements. Le Codespar sollicite une rencontre (annuelle) avec Rennes Métropole afin d'échanger sur la mise en œuvre du PDU ou plus particulièrement sur le suivi-évaluation de certaines actions plus ciblées.**

### Le suivi du PDU de la Communauté du Pays d'Aix.

Quatre mots-clés guident le suivi du PDU de la communauté du Pays d'Aix : transparence et concertation, interactivité et partenariat.

Les objectifs du suivi sont les suivants :

- Evaluer les déplacements (mesurer les impacts des actions réalisées, quantifier les déplacements, recenser les opérations et études...);
- Concerter en prolongeant la démarche partenariale avec les associations ;
- Diffuser une nouvelle « culture des déplacements » (favoriser les bonnes pratiques, valoriser les initiatives citoyennes...).

Cela se traduit concrètement par des réunions publiques dans les communes, des groupes de travail thématiques, un colloque annuel ouvert à un public spécialisé, l'observatoire des déplacements...

<sup>18</sup> Rennes Métropole, Région Bretagne, Conseil Général Ille-et-Vilaine, Etat.

Contact :  
Gaëlle CHAPON  
02 99 01 85 13  
[g.chapon@audiar.org](mailto:g.chapon@audiar.org)

Note téléchargeable  
sur le site  
[www.paysderennes.fr](http://www.paysderennes.fr)

**CODESPAR**

39 rue Capitaine  
Maignan  
CS 46911  
35069 RENNES Cedex  
Tél. 02 99 01 86 57  
Fax 02 99 01 86 69