

AGIR - Journée thématique d'information et d'échanges

La planification des déplacements au service de la mobilité durable

mardi 25 mai 2010

Les enjeux climatiques de la politique de déplacements urbains pour Rennes Métropole

Plan de la présentation

- ⇒ 1. Quelle place des transports et déplacements dans la politique de développement durable de l'agglomération ?
- ⇒ 2. Un cadre local de la mobilité défini par le PDU de 2007
- ⇒ 3. Diagnostic du Plan Climat Energie : Identification des leviers d'action du point de vue environnemental
- ⇒ 4. Les modalités d'action de Rennes Métropole

1. Quelle place des transports et déplacements dans la politique de développement durable de l'agglomération ?

- ⇒ Une tradition ancienne de prospective s'intégrant dans une démarche de développement durable
 - un premier schéma directeur en 1974 élaboré par le District
 - dès 1984, le « schéma directeur vert » mettait l'accent, de façon innovante pour l'époque, sur la préservation de ceintures vertes au sein de son territoire

- ⇒ La démarche Agenda 21 de Rennes Métropole s'articule autour de son projet communautaire
 - Le projet communautaire se décline en documents-cadre dans ses domaines de compétence, notamment au travers du PDU

1. Quelle place des transports et déplacements dans la politique de développement durable de l'agglomération ?

- ⇒ **Rennes Métropole élabore actuellement un Plan Climat Energie**
 - il passe au crible la stratégie de développement durable du Projet communautaire,
 - fin 2008, Rennes Métropole s'est engagé, sur ses champs de compétences, à réduire d'au moins 20% les émissions de CO2 d'ici à 2020 en signant la convention des maires.
Cet engagement doit être traduit concrètement dans un plan d'action stratégique (septembre 2010)

- ⇒ **En tant qu'Autorité Organisatrice de Transports, Rennes Métropole dispose d'une compétence multiple en matière de déplacements / transports :**
 - la définition d'un cadre général à la mise en place des politiques de déplacements dans l'agglomération, au travers du PDU. Il s'adresse aux 3 autorités organisatrices de transports collectifs ainsi qu'aux gestionnaires de voirie.
 - le développement des transports collectifs urbains

2. Un cadre local de la mobilité défini par le PDU de 2007

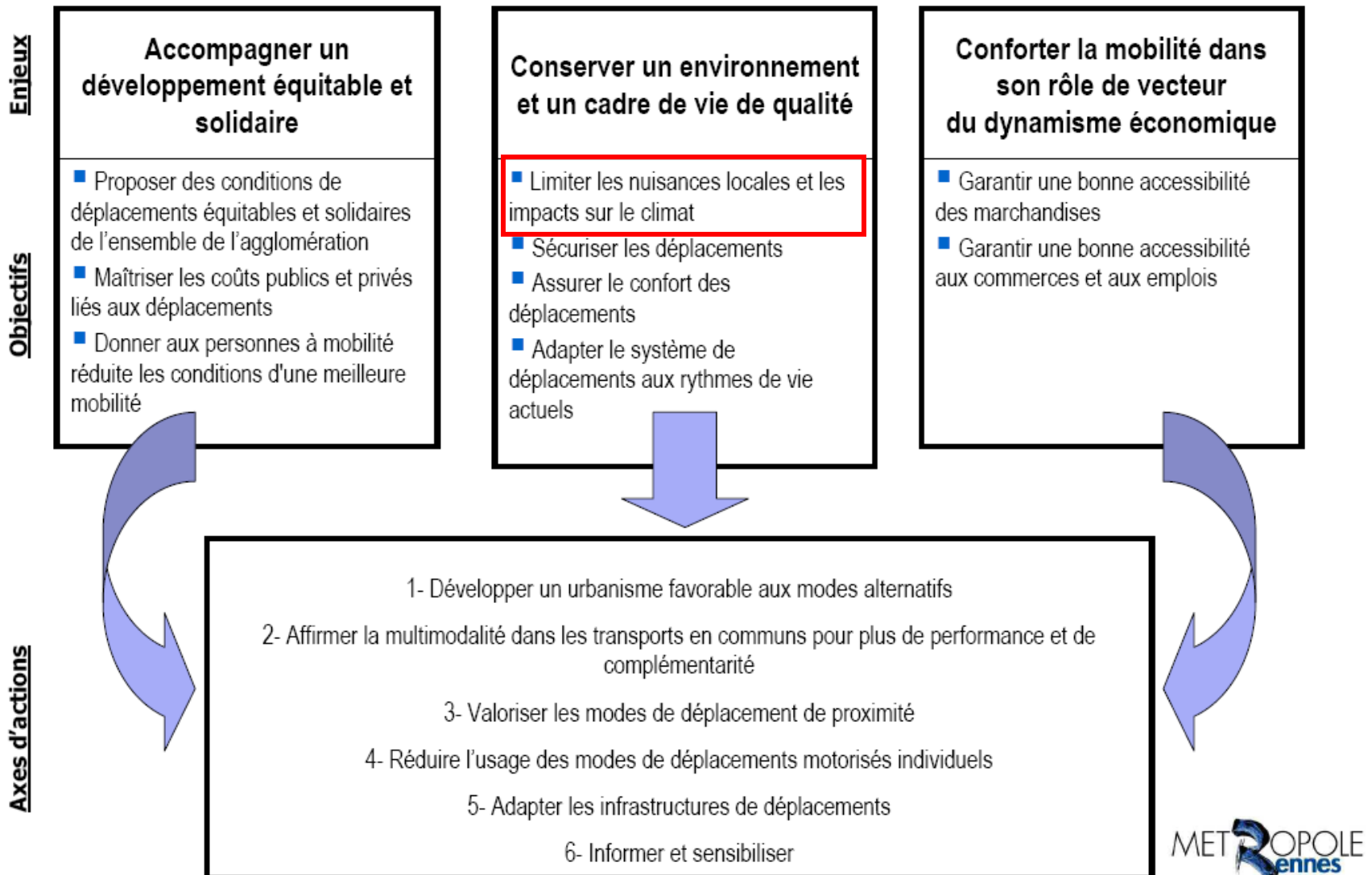
⇒ 3 démarches de PDU

- années 80 : études débouchant en 1989 sur la décision de réaliser le métro
- 2001 : 1er PDU formalisé et approuvé : préfiguration du réseau de TC après métro et volonté de développement de l'intermodalité
- 2007 : 2ème PDU, prenant acte de la structuration du territoire autour du réseau de TC et activant de nouveaux mode d'action

⇒ Le PDU de 2007 : des enjeux et objectifs structurés autour du développement durable

- Au travers du PDU, Rennes Métropole a défini une vision globale, intermodale et inter-partenariale de la mobilité locale, comme la loi l'y invite.
- La finalité du PDU : Assurer de la cohérence pour atteindre les objectifs communs des décideurs locaux : une « mobilité durable » :

2. Un cadre local de la mobilité défini par le PDU de 2007



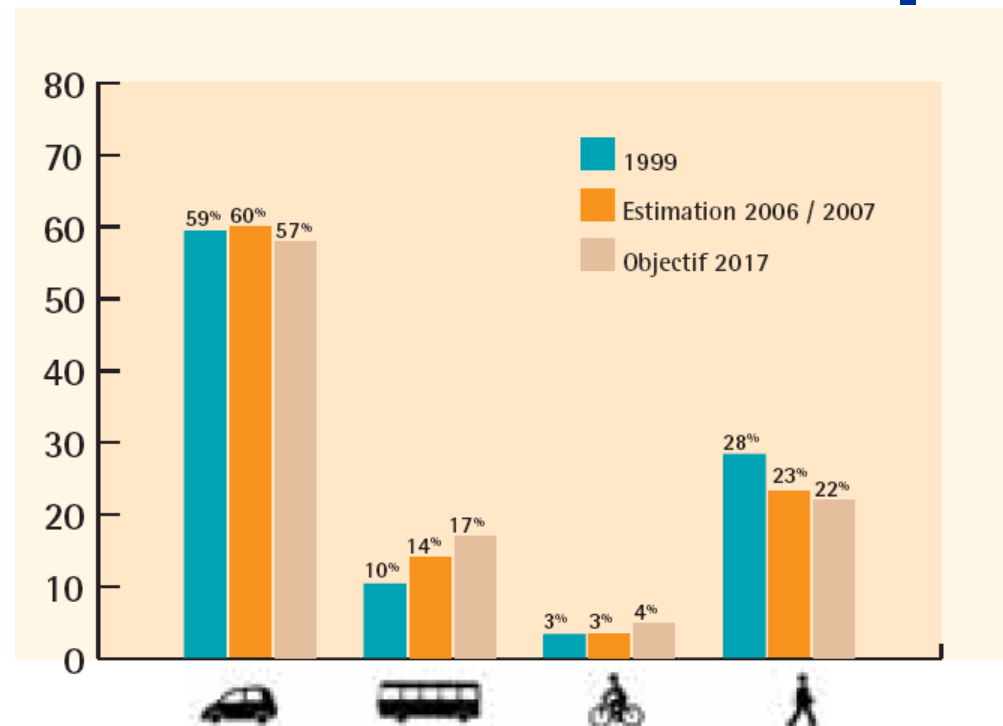
2. Un cadre local de la mobilité défini par le PDU de 2007

⇒ La détermination d'objectifs quantitatifs dans le PDU de 2007 : Une démarche hasardeuse

- Des objectifs déterminés en 2006, 7 ans après la dernière Enquête Ménages
- Des estimations basées sur un certain nombre d'hypothèses : mobilité constante, croissance des distances en modes motorisés... et sur des données (fréquentation des réseaux de transports en commun, trafic routier...)

1^{er} objectif :

De nouvelles parts modales pour 2017 :



2. Un cadre local de la mobilité défini par le PDU de 2007

2^{ème} objectif :

Une stabilisation des émissions de gaz à effet de serre par habitant pour le secteur des déplacements

(objectif retenu dans un contexte de croissance régulière, à l'époque, du trafic routier, de 1,5 % / an, ce qui donnerait tendanciellement + 10 à + 15 % sur 10 ans)

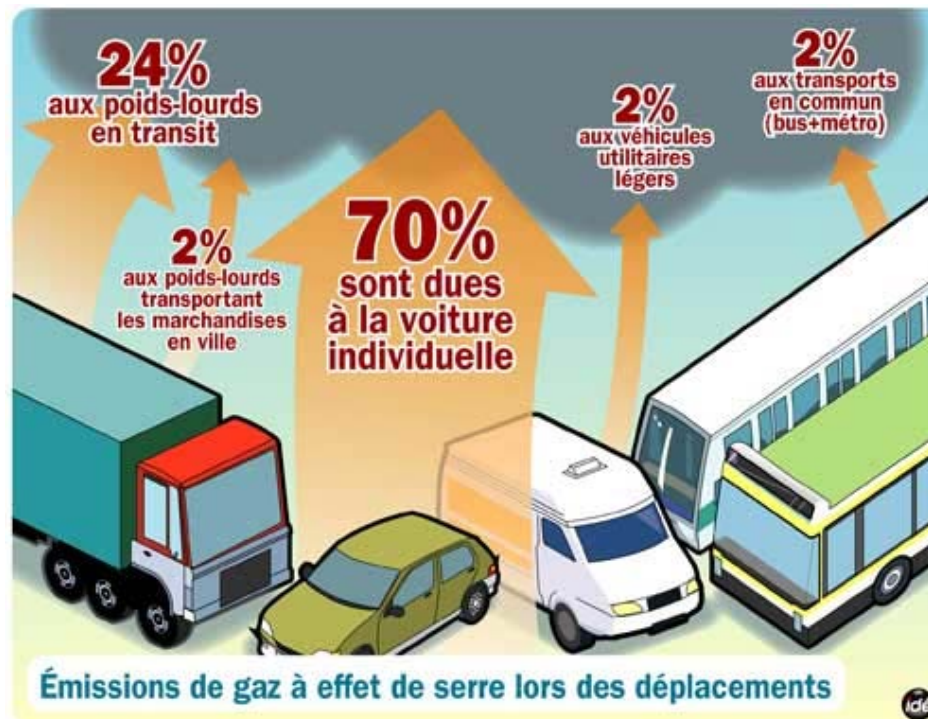
3. Diagnostic du Plan Climat Energie : Identification des leviers d'action du point de vue environnemental

- ⇒ A l'occasion de l'élaboration du diagnostic du Plan Climat Energie, la contribution carbone du secteur des transports a été mieux estimée
 - Une utilisation du modèle de simulation des trafics dans Rennes Métropole pour estimer les « véhicules x kilomètres »
 - Une estimation de la répartition des types de véhicules dans les vkm totaux
 - Un choix de valeurs unitaires d'émission par type de véhicule
 - + un examen annuel des trafics sur un « réseau de référence »

- Les émissions des transports collectifs ont été estimées sur la base des consommation réelles d'énergie (gazole et électricité)

3. Diagnostic du Plan Climat Energie : Identification des leviers d'action du point de vue environnemental

- Environ 1 Mt CO₂ / an, soit autant que le secteur des bâtiments (habitat + tertiaire)
- La contribution carbone des différents modes de transports dans l'agglomération a été précisée.



3. Diagnostic du Plan Climat Energie : Identification des leviers d'action du point de vue environnemental

⇒ Trois leviers pour réduire les émissions de CO₂ ont été identifiés :

- la réduction du trafic routier
- les progrès technologiques des moteurs
- la réduction des vitesses de circulation

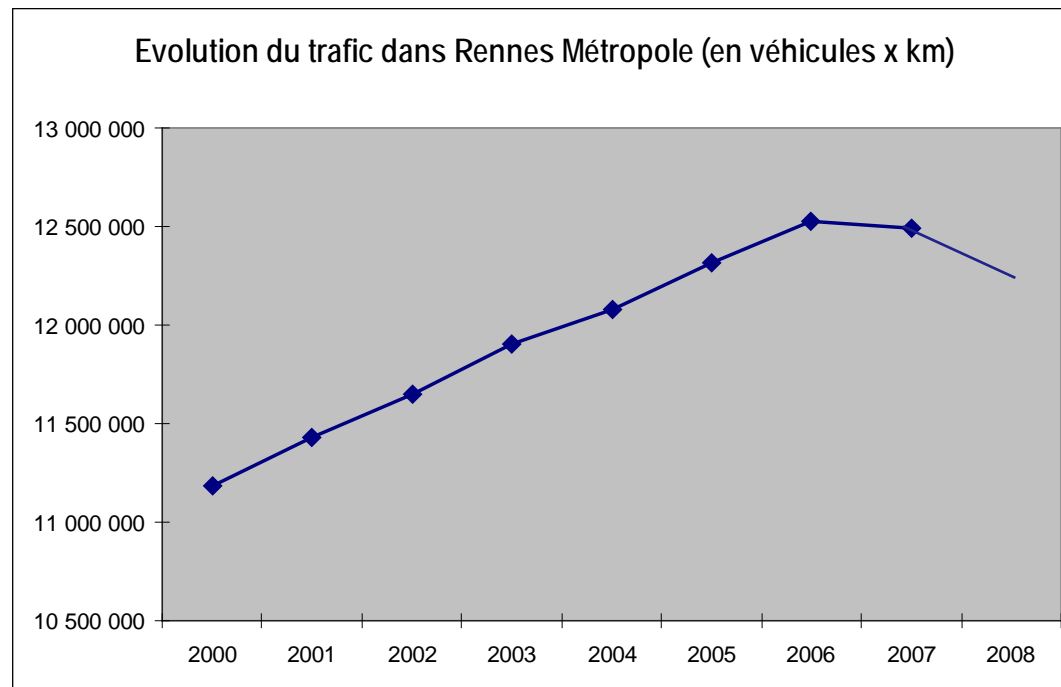
De premières « évaluations Carbone » de différentes actions ont été réalisées afin de quantifier les gains apportées par certaines actions et donc d'identifier les contributions les plus fortes :

<u>Quelques ordres de grandeur</u>	
une année de...	
... hausse de 1,5 % du trafic routier (moyenne constatée sur 2000-2006)	+ 15 000 t de CO ₂ / an
.... progrès technologiques des moteurs (moyenne constatée sur 2000-2006)	- 7 000 t de CO ₂ / an
... baisse de la vitesse réglementaire de la rocade Nord et Est à 90 km/h (au lieu de 110 km /h)	- 7 000 t de CO ₂ / an
...action de Covoiturage + (1000 covoitureurs réguliers)	- 600 t de CO ₂ / an
...réseau STAR	- 18 000 t de CO ₂ / an

3. Diagnostic du Plan Climat Energie : Identification des leviers d'action du point de vue environnemental

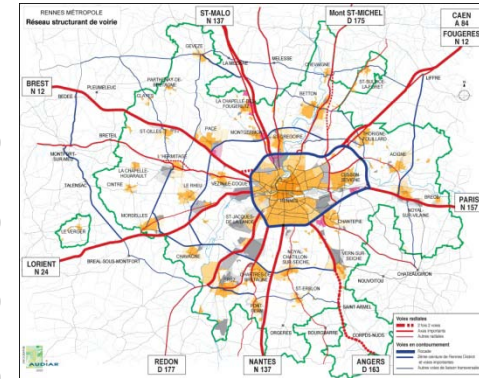
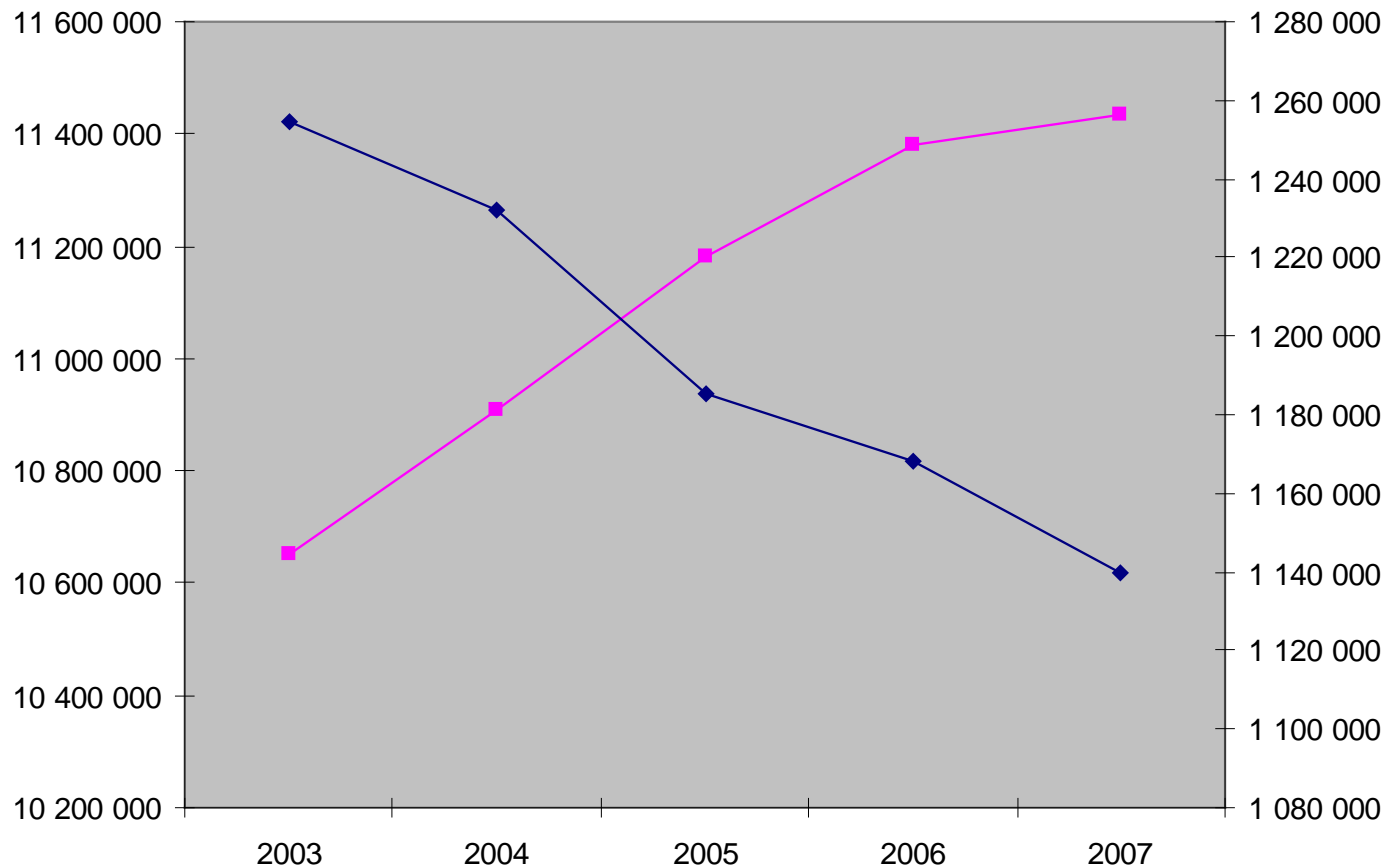
⇒ Le premier levier, en niveau de contribution, est la réduction du trafic routier. Elle est constatée à Rennes depuis peu mais elle est « fragile » à moyen terme :

- augmentation moyenne du trafic dans l'agglomération d'environ 2 % entre 2000 et 2006
- stabilisation entre 2006 et 2007 et baisse de 1,5 % entre 2007 et 2008



3. Diagnostic du Plan Climat Energie : Identification des leviers d'action du point de vue environnemental

Evolution du trafic dans Rennes Métropole



■ voies urbaines extra-rocade
◆ voies urbaines intra-rocade

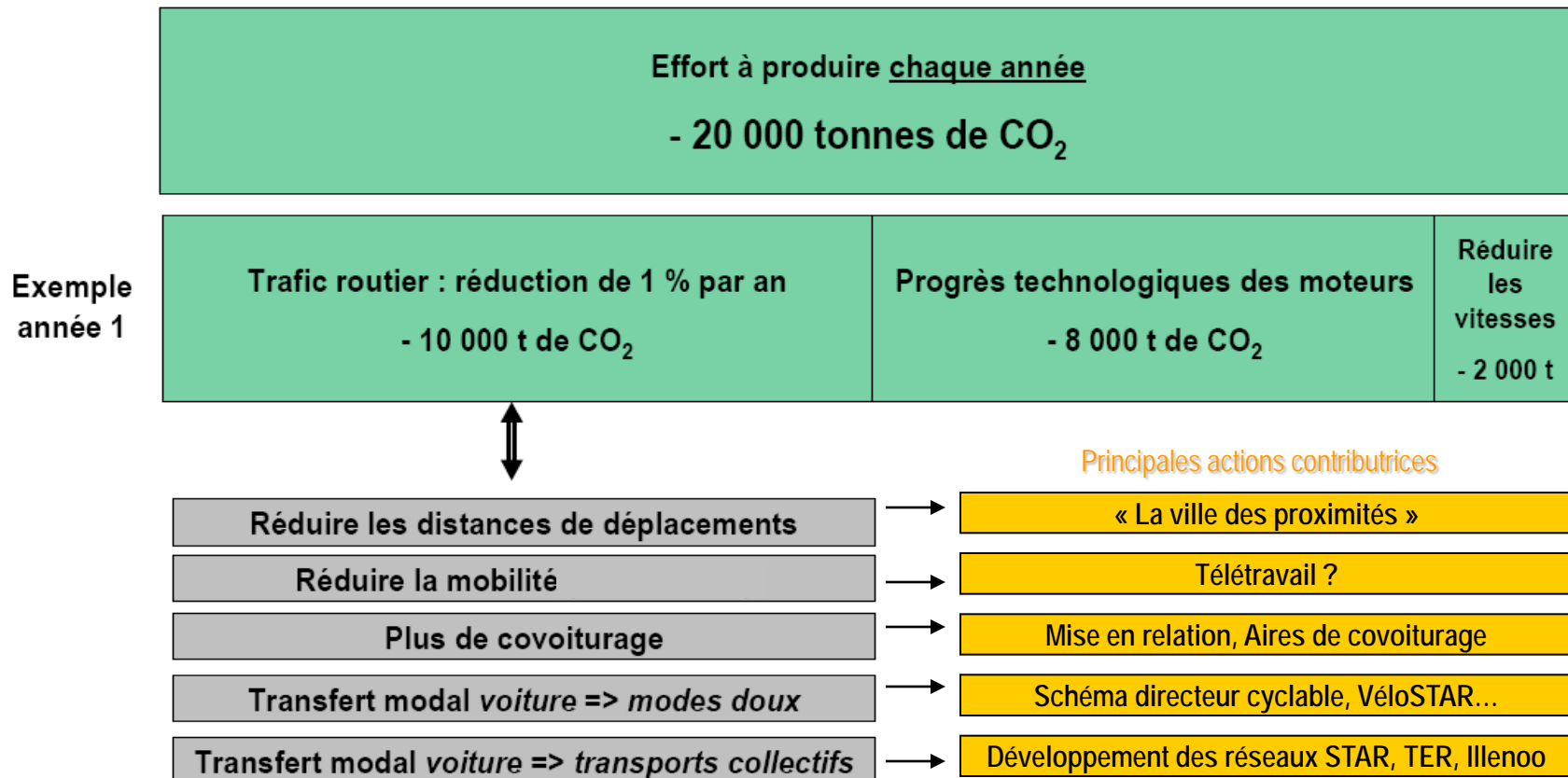
3. Diagnostic du Plan Climat Energie : Identification des leviers d'action du point de vue environnemental

- ⇒ **Le deuxième levier est « les progrès technologiques des moteurs »**
- On a constaté une évolution très régulière des émissions unitaires des véhicules particuliers depuis 2000 (environ -1 % par an des émissions du parc global).
Cela doit pouvoir contribuer entre 1/3 et 1/2 de l'effort nécessaire pour baisser de 20 % les émissions du secteur
- ⇒ **Le troisième levier est la réduction des vitesses**
- L'effet de mesure de réduction de vitesse a un effet important mais il est limité sur une voie donnée (mesure mise en place une fois pour toute).
C'est une mesure techniquement facile à mettre en en place

Rennes Métropole peut agir directement sur le premier levier

3. Diagnostic du Plan Climat Energie : Identification des leviers d'action du point de vue environnemental

- ⇒ Répartition possible de la contribution des 3 leviers pour d'atteindre un objectif de -20 % des émissions du secteur des transports dans Rennes Métropole à l'horizon 2020 (soit - 20 000 t par an, soit 200 000 t en 10 ans) :



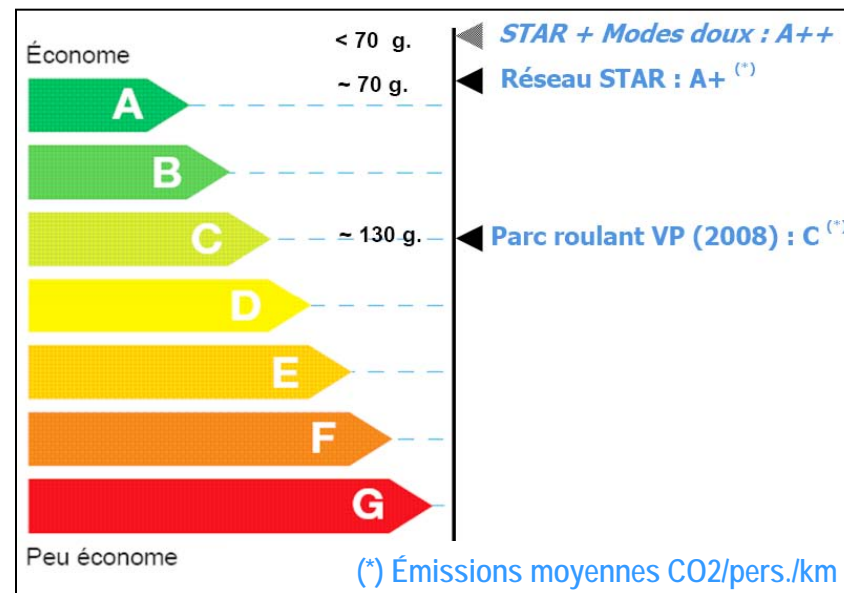
4. Les modalités d'action de Rennes Métropole

Le Plan Climat Energie ciblera spécifiquement les actions les plus contributrices que Rennes Métropole pourra entreprendre

⇒ Pour réduire le trafic routier

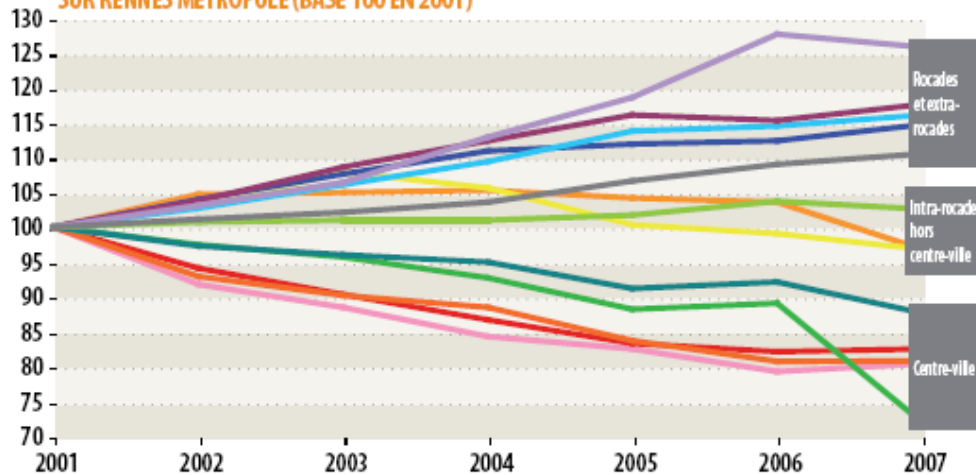
- Pour encourager le report modal vers les transports collectifs :

Rennes Métropole développe son réseau de transports (STAR : 2 % des émissions de CO₂ pour 14 % des déplacements



4. Les modalités d'action de Rennes Métropole

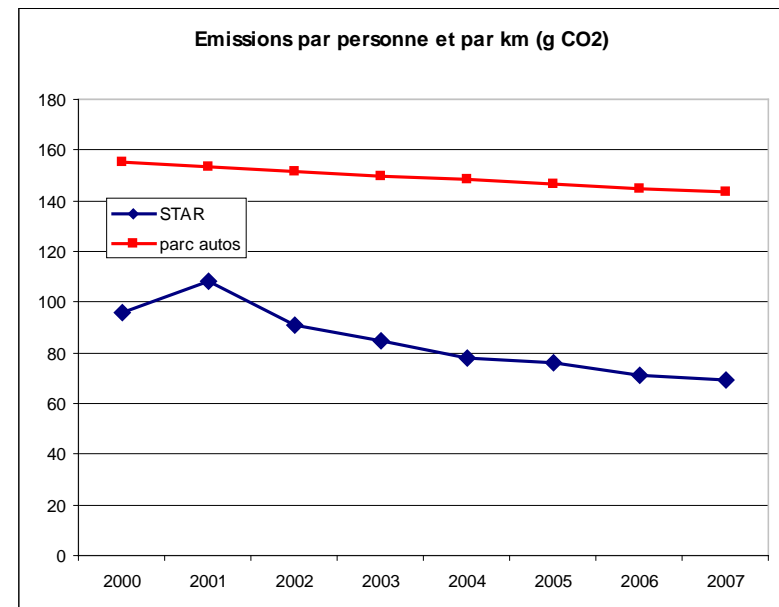
EVOLUTION DU TRAFIC (EN « VÉHICULE.KILOMÈTRE »)
SUR RENNES MÉTROPOLE (BASE 100 EN 2001)



L'amélioration du réseau STAR et la croissance de sa fréquentation (doublement en 10 ans) ont permis une baisse très significative du trafic automobile dans le cœur de l'agglomération

Impact carbone au km :

- Véhicules STAR : -28 % sur la période 2000 – 2007
- Parc automobile : - 8 %



4. Les modalités d'action de Rennes Métropole

⇒ Pour réduire le trafic routier

- Pour réduire les distances de déplacements et encourager le report modal vers les modes doux :

- Rennes Métropole élabore pour les communes, à l'occasion des révisions de PLU, un Plan Communal de Déplacements

- Rennes Métropole met en œuvre un schéma directeur des aménagements cyclables pour développer les réseaux de communes

- Pour favoriser le covoiturage :

- Rennes Métropole accompagne l'association assurant localement la mise en relation des covoitureurs (Covoiturage +)

- Rennes Métropole et ses partenaires ont défini une stratégie de développement d'aires de covoiturage

- Pour réduire la mobilité :

Rennes Métropole n'a pas encore entrepris d'action spécifique, notamment concernant le télétravail

4. Les modalités d'action de Rennes Métropole

⇒ Pour accompagner l'amélioration des motorisations

Rennes Métropole participe au projet de Véhicule Vert en Bretagne :

- un véhicule plus léger qui consomme moins d'énergie
- une énergie (électrique) moins émettrice de CO2
- un nouvel outil pour accompagner les changements de comportements et promouvoir une nouvelle mobilité (un usage mutualisé des véhicules ? un rapport à l'automobile qui évolue ?)

⇒ Pour réduire les vitesses

- Le PDU prône une gestion différente des infrastructures routières
- Rennes Métropole a mené en 2007-2008 un programme d'études visant à intégrer de nouvelles modalités de gestion de la route « la route autrement »
- Des modalités d'action restant à définir, notamment dans le cadre de la plate-forme d'échanges multimodale animée localement par l'Etat.