

Contribution de Rennes Métropole aux Assises de la mobilité

Rennes, territoire métropolitain dynamique, se projette vers l'avenir en faisant appel à sa capacité d'innovation pour prendre le tournant des transitions qui influent sur le bien-être individuel, les modes de vie, les modèles économiques et les sources de valeur.

C'est aujourd'hui le territoire tout entier qui mobilise ses ressources pour faire face aux défis majeurs de la transition énergétique, de la transition numérique et des nouvelles attentes en termes de démocratie.

Au cœur du projet de territoire de la Métropole réside l'ambition de faire de Rennes une métropole entreprenante et innovante, accueillante, solidaire et éco-responsable, et une capitale régionale attractive.

Les problématiques de mobilité sont au cœur de cette ambition. Engagée dans la Convention des Maires, notre intercommunalité est pleinement mobilisée pour atteindre les objectifs de la COP21 et de la Stratégie nationale bas carbone.

Les 43 communes de la Métropole constituent un territoire à la fois étendu et peu dense. La seule offre de transports en commun, malgré les efforts et moyens déployés par la collectivité, ne saurait aujourd'hui répondre à l'enjeu de réduire l'usage de la voiture individuelle.

C'est pourquoi la Métropole poursuit une trajectoire d'innovation, engagée depuis de nombreuses années. Notre territoire dispose en cela de précieux atouts :

- des acteurs porteurs de dynamiques d'innovation : une activité de recherche et de formation de niveau international, un tissu économique riche, avec un potentiel d'innovation matérialisé par de nombreux centres de recherche privés, notamment dans le domaine des technologies et usage du numérique ;
- des expériences réussies de projets collaboratifs multi-acteurs, une culture de la co-construction très largement répandue, une tradition forte de participation de la part des différentes composantes de la société civile ;

Outre l'expérience accumulée en matière d'innovation croisant les compétences des différents acteurs économiques et académiques du territoire, Rennes a également développé dans les années récentes et avec le soutien de l'Etat des dispositifs innovants de soutien à l'innovation et des projets structurants susceptibles de soutenir à leur tour d'autres projets.

La richesse et le foisonnement de ces initiatives constituent un terreau très favorable pour faire de Rennes Métropole un territoire d'innovation et d'expérimentation. Afin de tirer pleinement profit de cette richesse et ne pas perdre en lisibilité auprès des acteurs recherchant un accompagnement à leur projets innovants, la volonté de l'intercommunalité est de mettre en

cohérence ces démarches, pour doter le territoire de tous les instruments nécessaires pour soutenir dans la durée la dynamique d'innovation et assurer la bonne coordination des acteurs et des dispositifs développés.

L'engagement de Rennes Métropole dans une démarche Smart city témoigne également de la volonté d'intégrer des innovations dans l'espace public et dans les politiques publiques, tant dans leurs résultats que dans leurs modes de production. La ville devient ainsi un terrain de jeu permettant de favoriser des démarches d'innovation et d'expérimentation avec les acteurs du territoire au service des mobilités intelligentes.

C'est le sens également de la candidature de Rennes Métropole à l'appel à manifestation d'intérêt « Territoire d'Innovation de Grande Ambition ». Rennes Métropole ambitionne en effet de devenir le laboratoire métropolitain français de référence pour construire de nouvelles mobilités reproductibles à d'autres territoires. Les 18 projets portés par les acteurs du territoire à travers cet appel à projets doivent nous permettre de franchir une nouvelle étape, en agissant à la bonne échelle, en permettant la massification et en concrétisant les projets et les innovations que nous portons.

Cette contribution vient ainsi s'inscrire concrètement dans le prolongement des réflexions et projets engagés par notre Métropole pour répondre aux enjeux de mobilité quotidienne du territoire.

1 / Une mobilité plus propre

Favoriser la transition des flottes de véhicules

Rennes Métropole a ainsi fait le choix, dès 2015, d'arrêter l'acquisition de bus diesel pour équiper son réseau de transports en commun. La métropole rennaise s'inscrit ainsi pleinement dans les nouvelles perspectives de la loi de transition énergétique.

En parallèle, Rennes Métropole a pris l'initiative de proposer aux industriels un partenariat d'innovation afin d'aider à l'émergence de solutions innovantes en matière de bus électriques, notamment pour le développement du bus articulé tout électrique. Dès 2018, les premiers bus standard 100% électriques seront ainsi insérés sur le réseau de transports STAR, avant l'insertion du premier bus articulé 100% électrique courant 2019.

La Métropole a fait le choix de participer à la naissance d'un produit, alors inexistant sur le marché. Ce partenariat d'innovation doit permettre à la Métropole d'engager la transition complète de la flotte de son réseau de bus vers des modes propres à l'horizon 2025.

- Cependant, nous appelons à une évolution de la réglementation relative aux problématiques de d'entreposage et d'alimentation des bus électriques dans les dépôts de bus. La réglementation actuelle emporte en effet des contraintes organisationnelles et financières conséquentes pour le délégataire.

De la même manière, c'est l'ensemble de la flotte de véhicules que Rennes et sa Métropole entendent basculer des modes de propulsion propre. L'absence sur le marché de produits – et

notamment de véhicules utilitaires – en capacité de répondre à cet objectif ne permet cependant pas aujourd’hui à notre intercommunalité de réussir pleinement cette mutation.

- Afin de favoriser la transition de l’ensemble des flottes de véhicules des administrations, nous appelons à favoriser les politiques de recherche et le développement permettant la mise sur le marché d’une large gamme de véhicules propres permettant aux collectivités d’assurer la transition de leur flotte.

Développer le covoiturage dans les déplacements du quotidien

La Métropole rennaise, comme la plupart des métropoles françaises, doit faire face à une congestion routière importante, principalement aux heures de pointe du matin et du soir. Or, il n’y a que 1,05 personnes par véhicule circulant à ces heures de pointe, contre 1,29 personnes par voiture sur la journée. Le défi du covoiturage du quotidien pour les trajets domicile-travail est donc réel.

L’actualisation du plan de déplacements urbain de Rennes Métropole en cours pose un objectif ambitieux : atteindre 1,6 personnes par véhicule à l’horizon 2025.

Pour atteindre cet objectif, la Métropole entend activer différents leviers : réserver la circulation sur certaines voies pénétrantes au cœur urbain aux seuls bus et covoitureurs ; conditionner progressivement l’accès aux parcs-relais aux covoitureurs ; développer une plateforme numérique de covoiturage dynamique, etc.

Cependant, cette ambition se heurte à deux freins :

- d’une part, la législation ne permet pas actuellement d’expérimenter la circulation des covoitureurs sur les bandes d’arrêts d’urgence aménagées à cette fin. Cette solution permettrait, là où il est possible de la déployer, d’éviter la création de nouvelles infrastructures routières et ainsi l’artificialisation de terres agricoles ;
- d’autre part, l’absence de dispositifs incitatifs au bénéfice de la pratique du covoiturage nuit à son développement.

Pour Rennes Métropole, les priorités sont les suivantes :

- permettre une évolution réglementaire offrant la possibilité à la Métropole d’expérimenter la circulation des covoitureurs sur les bandes d’arrêts d’urgence aménagées ;
- donner la possibilité aux autorités organisatrices des mobilités de réaliser des contrôles automatisés du respect des voies de covoiturage, des vitesses, des zones à circulation restreintes, des couloirs bus ou encore des pôles d’échanges ;
- engager une réflexion sur les incitations fiscales pouvant être déployées pour rendre le covoiturage - et plus largement l’ensemble des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Développer l'usage du vélo à assistance électrique

L'usage du vélo est en forte hausse dans la ville-centre depuis plusieurs années. Les collectivités ont accompagné ce développement en développant un schéma directeur vélo visant à faciliter et sécuriser ces usages.

Parallèlement, Rennes a été, en 1999, la première ville équipée de vélos en libre-service.

Rennes Métropole a souhaité, dès 2013, poursuivre cette dynamique en proposant la location avec option d'achat de vélos à assistance électrique (VAE). La Métropole est désormais le premier loueur de France de VAE : 2900 VAE ont été mis en circulation par la Métropole sur le territoire. Dès 2018, 1800 VAE supplémentaires seront mis en circulation chaque année, contre 1000 en 2017.

Le VAE s'impose comme une alternative crédible et sérieuse à l'usage de la voiture pour les trajets domicile-travail. Plus d'un utilisateur sur deux des VAE de la Métropole n'utilise ainsi plus sa voiture au quotidien.

Rennes Métropole ne peut cependant faire bénéficier à l'utilisateur qui acquiert un VAE, au terme de la période de location (1 an ou 2 ans), de la prime nationale à l'achat d'un VAE.

- Si le crédit d'impôt en faveur de l'acquisition d'un VAE devait être prolongé par l'Etat, une modification des clauses d'exclusivité du décret de 2017 permettant aux acquéreurs de VAE de bénéficier de cette prime constituerait un atout pour accompagner le développement de l'usage du VAE.

Conforter le levier de la politique du stationnement

La dépénalisation du stationnement sur voirie a ouvert la possibilité aux territoires de disposer d'un nouvel outil de politique publique au service de la mobilité. Cette disposition offre en effet l'opportunité de mieux utiliser l'espace public (rare) dans les centres urbains en optimisant l'espace dédié au stationnement, à travers la modulation du montant du forfait post-stationnement en fonction des contextes et des situations.

- A cet égard, afin de conforter l'opportunité qu'offre la dépénalisation du stationnement aux AOM, une évolution de la réglementation pour permettre le contrôle automatisé par lecture de plaques d'immatriculation et par l'utilisation d'un traitement automatique des données simplifierait le contrôle et la verbalisation.
- Dans cet esprit, le rattachement à la plaque d'immatriculation du véhicule des droits de stationnements (PMR, GIG-GIC, CMI), tout en préservant la vie privée, simplifierait le contrôle automatisé des véhicules et l'application du droit de stationnement adapté.

2 - Une mobilité plus intermodale

Favoriser la mutualisation des usages des parcs-relais

5 parcs-relais offrant 1900 places de stationnements sont aujourd'hui en service sur Rennes Métropole. 3 parcs-relais offrant 2000 places supplémentaires seront mis en service en 2020 dans la perspective de l'ouverture de la ligne b du métro.

Ces parcs de stationnement classés d'intérêt communautaire sont réservés aux usagers des transports urbains et gérés par le délégataire chargé de l'exploitation du réseau de transports en commun STAR.

Ces parcs-relais sont aujourd'hui accessibles aux usagers du réseau STAR disposant d'un titre de transport valide. Les plages horaires d'ouverture des parcs-relais sont les mêmes que celles du fonctionnement du service de transports urbains. Pour les usagers du réseau, l'accès aux parcs-relais n'engendre donc aucun coût en sus du prix des titres de transport mais l'offre de stationnement constitue un service strictement lié à l'utilisation du réseau.

Rennes Métropole réfléchit à diversifier l'usage de ces parcs-relais et à permettre, en dehors des heures d'ouverture du réseau de transports en commun, leur accès aux automobilistes stationnant plusieurs jours et empruntant le réseau de transports en commun puis le réseau ferroviaire. Des dispositifs de tarification spécifique accompagneraient ces usages.

Cette diversification, qui permettrait la mutualisation de ces ouvrages de stationnement, emporte cependant des conséquences juridiques et fiscales complexes engendrant des risques et coûts financiers pour la collectivité.

- C'est pourquoi Rennes Métropole souhaiterait voir évoluer le régime fiscal et juridique des parcs-relais, afin de permettre à l'intercommunalité de mutualiser leurs usages.

Mieux articuler les offres proposées par les différentes autorités organisatrices de transports

La billettique interopérable est un puissant vecteur d'innovation, favorisant l'utilisation des offres de transports et de mobilité des différents opérateurs publics.

Initiée par Rennes Métropole, la carte KorriGo participe d'une innovation partenariale, reposant sur une articulation forte avec la Région Bretagne et le syndicat mixte Mégalis qui regroupe la totalité des collectivités bretonnes.

Historiquement la carte KorriGo est la carte d'accès commune aux principaux réseaux de transport de Bretagne. Elle constitue ainsi le support unique de l'ensemble des tarifs monomodaux et multimodaux des réseaux bretons, permettant une mobilité globale des habitants sans limites de périmètres administratifs. Une utilisation sur d'autres périmètres serait une facilité supplémentaire, notamment vers l'Île de France.

Aujourd'hui, avec le projet KorriGo Services la carte a intégré l'accès aux services publics. C'est une première française qui a permis la définition de la norme "AMC" (Application Multiservices Citoyenne) déjà reprise par sept autres grands réseaux.

Elle nécessite la mise en place d'une plateforme pour gérer les aspects "cycles de vie" et garantir aux citoyens une parfaite continuité des différents services portés par la carte (transports, mobilité, services à la personne, services universitaires...).

Rennes Métropole et ses partenaires réfléchissent désormais à de nouveaux supports (carte bancaire, téléphones intégrant le NFC...) pouvant être développés et permettant de maintenir un positionnement avant-gardiste en terme de billettique dématérialisée, alliant confort d'usages et sécurité des informations.

Cet enjeu d'interopérabilité induit des enjeux de sécurisation des échanges de données entre opérateurs. Afin de donner la pleine mesure à ces supports uniques et à favoriser leur développement auprès des usagers, la capacité des opérateurs publics à mutualiser certaines données nécessiterait d'être facilitée (mutualisation des données SEPA, accès partagé aux données des autres opérateurs, etc), ce que ne permet pas pleinement aujourd'hui la réglementation élaborée par la CNIL et qui sera nécessaire pour le MaaS.

- C'est pourquoi Rennes Métropole souhaiterait une évolution de la réglementation, permettant une meilleure interopérabilité des cartes uniques de mobilité, confortant leur facilité d'utilisation pour les usagers et pour les services publics associés.

3 - Une mobilité plus soutenable

Les besoins de mobilité sont de plus en plus importants. Parallèlement, le modèle financier et fiscal des transports publics et des services de mobilité demeure sous contrainte. La capacité des collectivités à mener des projets d'investissements ambitieux en faveur des transports collectifs est ainsi entamée.

Ainsi, afin de conforter l'attractivité de son réseau de transports en commun, Rennes Métropole a engagé la réalisation d'une 2^e ligne de métro – chantier en cours, ouverture prévue en 2020. Pour financer cette opération d'un montant de 1,134 milliard d'euros, Rennes Métropole a utilisé l'ensemble des leviers fiscaux possibles :

- fiscalité ménages ;
- versement transport, augmenté progressivement et qui atteint aujourd'hui le plafond autorisé de 2%.

Ce projet est également cofinancé par le Conseil régional de Bretagne, le Conseil départemental d'Ille- et-Vilaine et les fonds européens FEDER au titre du Programme Opérationnel Régional 2014-2020, dans le cadre de l'ITI métropolitain, pour un montant de 12 M€. Dans le cadre du Programme Investissements d'avenir, l'Etat contribue également à hauteur de 90,66 millions d'euros

Dans le même temps, Rennes Métropole a souhaité conforter l'attractivité tarifaire du réseau, considérant que l'acceptabilité sociale du prix des transports en commun demeure une problématique sensible.

Au regard des enjeux de mobilité, du volontarisme partagé par l'Etat et la Métropole afin d'être au rendez-vous en matière environnementale, différents leviers pourraient être initiés :

- diminuer le taux de TVA applicable aux transports de voyageurs et aux services de mobilité, en l'abaissant à 5,5% ;
- conforter l'engagement financier de l'Etat dans les grands projets d'investissement en faveur des mobilités du quotidien, via des appels à projets par exemple.