

# Plan de déplacements Urbains de Rennes Métropole 2019-2030

## Suivi et bilan à mi-parcours Contribution du Conseil de développement

Mars 2026

Document rédigé pour les services de Rennes Métropole

Un document de valorisation pour un public élargi sera disponible d'ici fin mai.

## Table des matières

|      |  |    |
|------|--|----|
| I.   | Introduction .....   | 3  |
| A.   | Les étapes clés des travaux "PDU - mobilités" au Codev " .....   | 3  |
| B.   | Une contribution formulée en période de réserve pré-électorale .....   | 3  |
| C.   | De précédents travaux du Codev sur le PDU en 2019.....   | 4  |
| II.  | Regard général du Codev sur le Plan de Déplacements Urbains .....  | 5  |
| III. | Contribution détaillée .....   | 8  |
| A.   | Commentaires du Codev sur la priorité A.....   | 9  |
| 1.   | Objectifs d'évolution de parts modales.....  | 9  |
| 2.   | Le covoiturage, premier levier pour réduire l'autosolisme ?.....   | 13 |
| 3.   | Les changements de comportements passent par la diversification de l'offre... et l'accompagnement .....                                | 16 |
| 4.   | Transports collectifs .....  | 17 |
| 5.   | Réseau Express Vélo (REV) et "stratégie globale de jalonnement cyclable" .....   | 18 |
| 6.   | Politique de stationnement .....   | 19 |
| 7.   | Accompagnement des entreprises et des organisations employeuses : un partage d'expériences et une mise en visibilité à amplifier ..... | 20 |
| B.   | Commentaires du Codev sur la priorité B du PDU.....  | 22 |
| 1.   | Passage aux transports en commun électriques .....   | 22 |
| 2.   | Développement des véhicules électriques professionnels et intermédiaires .....   | 23 |
| 3.   | Développer l'usage des VAE - Vélos à assistance électrique : .....   | 23 |
| 4.   | Logistique urbaine & fret .....  | 24 |
| 5.   | Déplacements & temps : le rôle à jouer des organisations employeuses.....  | 25 |
| 6.   | Mobilité pour tous .....   | 25 |
| C.   | Commentaires du Codev sur la priorité C du PDU.....  | 29 |
| 1.   | Transports en commun et mobilités des actifs.....  | 29 |
| D.   | Commentaires du Codev sur la priorité D du PDU .....   | 30 |
| 1.   | Intermodalité et périurbains.....  | 30 |
| IV.  | Conclusion et suites.....  | 31 |
| V.   | Synthèse des préconisations « mobilités » formulées par le Conseil de développement.....   | 32 |
|      | Annexes : contributions détaillées de huit organisations membres du Codev .....  | 40 |

# I. Introduction

Au printemps 2025, le Conseil de développement de la métropole de Rennes a été sollicité pour s'exprimer sur le bilan à mi-parcours du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Rennes Métropole. Les membres du Conseil de développement, nouvellement réinstallés pour 4 ans de mandat, ont pu se saisir de ce sujet à partir de septembre de la même année.

## A. Les étapes clés des travaux "PDU - mobilités" au Codev "

- Séance plénière de septembre 2025 : présentation de la politique de mobilités de Rennes Métropole, échanges et recueil des questions des membres du Codev
- Novembre 2025 : première réunion du groupe dédié "Mobilités"
  - Présentation des réponses des services de Rennes Métropole aux questions de compréhension posées en séance plénière
  - Détermination de la méthode de production de la contribution : choix de 3 angles à travailler sur les trois séances suivantes (voir ci-après). Le choix de quelques angles était nécessaire étant données les échéances. Les membres du Codev n'avaient en effet pas suffisamment de temps pour porter un regard exhaustif sur l'ensemble du PDU.
- Réunions mensuelles de décembre 2025 à février 2026 en ateliers, pour appréhender et analyser le PDU par le prisme des trois angles prédéterminés
  - Retours d'usages d'organisations et de citoyens volontaires membres du Codev sur chacun de ces trois angles
  - Croisement avec les objectifs à 2030 du PDU
- Janvier 2026 : Séance plénière avec l'ensemble des membres du Codev en format « agora des projets » afin d'élargir les retours d'expertises d'usage sur chaque groupe-projet en cours dont celui sur les mobilités
- Février 2026 : Sollicitation de retours d'expériences d'organisations en direct : 7 témoignages reçus et versés dans la contribution (voir annexes)

Ce document est la synthèse des réflexions du groupe de travail.

## B. Une contribution formulée en période de réserve pré-électorale

Les travaux du groupe se sont déroulés dans un contexte particulier lié à la période de réserve préélectorale des municipales de mars 2026. Le groupe de travail a notamment dû :

- Limiter la mobilisation et la participation au groupe uniquement aux référents des organisations membres du Codev (sans faire un appel à participation plus large sur le territoire)
- Travailler avec les rapports et publications de la collectivité produits avant le 1er septembre 2025. Les éléments de bilan financier du PDU n'ont notamment pas pu être pris en considération dans les travaux du Codev (non disponibles à cette date).

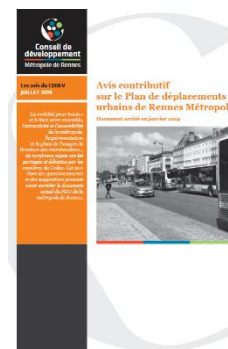
## C. De précédents travaux du Codev sur le PDU en 2019

Dans le cadre du partenariat pluriannuel avec Rennes Métropole, les membres du Conseil de développement sont régulièrement invités à s'exprimer sur le plan de déplacements urbains qui est une politique-cadre sur les enjeux de mobilités sur le territoire.

Ainsi, le Codev a produit un avis contributif en 2019 dans le contexte de l'élaboration du PDU actuellement en vigueur. Cet avis était le fruit de quatre séances de travail avec les membres du Codev de l'époque. Pour mémoire, cinq points avaient structuré la contribution du Codev :

1. Mieux intégrer l'objectif du « vivre ensemble » et de la qualité de vie
2. Placer l'utilisateur au cœur des actions et des expérimentations du PDU
3. Développer une vision plus prospective intégrant entre autres la transition numérique
4. Les différentes échelles de la métropole : mobilités locales, capitale régionale, attractivité nationale et européenne
5. Optimiser l'organisation de la logistique urbaine »

La contribution de 2026 pointe à nouveau plusieurs de ces sujets (de façon non exhaustive).



[\(Re\)découvrir l'avis contributif du Codev](#)

A découvrir également au niveau national : la synthèse des travaux du groupe « mobilités » de la CNCD (Coordination Nationale des Conseils de développement) – décembre 2024

Le document comprend 8 interpellations [En savoir plus](#)



|   |  |
|---|--|
| <b>INTERPELLATION 1</b> ————— 7   | <b>INTERPELLATION 5</b> ————— 17   |
| Mobiliser les conseils de développement pour accompagner les changements de comportement et développer les alternatives à la voiture individuelle.    | S'appuyer sur les conseils de développement pour faire du vélo une solution incontournable pour des mobilités plus durables et inclusives. |
| <b>INTERPELLATION 2</b> ————— 11  | <b>INTERPELLATION 6</b> ————— 21   |
| Encourager des alternatives à la voiture individuelle pour des trajets domicile-travail plus durables et économiquement avantageux pour les salariés. | Permettre à chacun de se déplacer librement et participer à la vie de son territoire.  |
| <b>INTERPELLATION 3</b> ————— 13  | <b>INTERPELLATION 7</b> ————— 22   |
| Inclure les conseils de développement dans la gouvernance locale.   | Renforcer la connectivité entre territoires, en surmontant les limites administratives et en harmonisant les offres de transport.          |
| <b>INTERPELLATION 4</b> ————— 14  | <b>INTERPELLATION 8</b> ————— 23   |
| Encourager la marche à pied en rééquilibrant l'espace public en faveur des piétons.   | Intégrer les propositions des conseils de développement dans les Plans de mobilité et Plans de mobilité simplifiés.                        |

# II. Regard général du Codev sur le Plan de Déplacements Urbains

## Le PDU analysé au prisme de trois angles thématiques et deux angles transversaux

Trois entrées, relatives aux modes de déplacement principaux, ont dans un premier temps été identifiées lors d'une séance de présentation et questions réponses des services mobilité de Rennes Métropole : "mobilités actives", "transports en commun", et "voirie et usage de la voiture". Des angles ont ensuite été précisés dans chacune de ces thématiques.

A noter : la cohabitation entre les usagers des différents modes de déplacement et l'intermodalité sont des angles transverses à l'ensemble des entrées thématiques. Vu le délai de réponse attendu et l'organisation des séances en ateliers thématiques, ces deux angles transversaux ont été traités plus particulièrement dans un des ateliers : la cohabitation a notamment été évoquée dans l'atelier "mobilités actives", et l'intermodalité dans l'atelier "transports en commun". Les retours d'usages, observations et propositions qui ont émergé sont donc plus centrés sur les thématiques de ces ateliers.

### Mobilités actives :

- **Développement de la marche** : sensibilisation et sécurisation ont été les thèmes majeurs
- L'angle transversal de **la cohabitation** entre les différents modes de mobilité dans l'espace public a été fléché dans l'atelier "mobilités actives".

### Transports en commun :

- **Mobilités des actifs** : desserte des zones d'activités par les transports en commun, changement de pratiques de mobilités des salariés...
- L'angle transversal de l'**intermodalité** a été fléché dans l'atelier "transports en commun"  
Si les conditions de l'intermodalité ne sont pas remplies, cela empêche ou a minima ralentit les reports vers les mobilités actives ou les transports en commun.  
Pôles multimodaux, connexions aux gares... les services proposés permettent-ils bien d'éviter les ruptures et de fluidifier au maximum les trajets dans la métropole ?

### Voirie et usages de la voiture :

Le réseau de la métropole est **fortement saturé** à certaines heures de la journée. Ainsi, une des solutions pour améliorer et fluidifier ce flux est de faire appel, toujours un peu plus, au co-voiturage. En diminuant le nombre de véhicules cela permet aussi d'atteindre l'objectif de réduction d'émission de gaz à effet de serre.

Par conséquent, l'angle choisi, dans cette sous rubrique, est la **diminution de l'autosolisme**.

## Regard général du Codev sur la mise en œuvre à mi-parcours du PDU

Les membres du groupe “Mobilités” constatent des **améliorations depuis 2020**, exprimées dans les retours d’usage des organisations membres, dans les domaines suivants :

- La structuration du **REV – Réseau Express Vélo**
- Le cadencement et la régularité des **transports en commun**, premier argument dans l’utilisation pour les utilisateurs des bus, métro, train et demain tram-bus
- Le développement des « villes à 30 » à Rennes et dans une trentaine de communes
- Le passage à l’électrique de la flotte des bus sur Rennes Métropole

Quelques **constats généraux ou remarques transversales** sont partagés par les membres du groupe au fil de des travaux du groupe :

- Le constat d’un **manque de connaissances** assez général des actions préexistantes ou des dispositifs disponibles pour organiser et faciliter les mobilités sur la métropole (accès à la bonne information au bon moment).
- Une **cohabitation** entre les différents modes de transport « qui n’a pas l’air de s’améliorer » par rapport à un constat déjà fort du Codev en 2019 (cf. entrée n°1 relative au « vivre ensemble » dans l’avis du Codev de 2019).

Le phénomène s’est renforcé depuis la crise sanitaire de 2020, et l’augmentation forte du nombre de cyclistes. A cela s’ajoute les usagers de trottinettes électriques et, demain, de nouveaux usages de mobilité et véhicules.

- L’enjeu clé de l’**intermodalité** et de tout ce qui peut **la faciliter** (pour passer facilement d’un mode de transport à un autre pendant son trajet). En effet, un trajet n’est rarement composé que d’un seul mode de transport. Ce point est clé car les changements de comportement ne peuvent a priori s’initier que quand les alternatives à la voiture solo sont complètes et fiables.
- A mi-parcours du PDU : la trajectoire de **réduction de l’autosolisme** n’est pas satisfaisante et ne permet pas pour l’instant d’être au rendez-vous des objectifs à l’horizon 2030 (progression insuffisante du covoiturage par exemple).
- La **saturation automobile** : statistiquement en baisse selon les indicateurs de suivi de la métropole, mais ressenti opposé des conducteurs aux heures de pointe
  - Baisse du trafic routier observée en moyenne (-3% sur la rocade entre 20019 et 2023, -2% de trafic routier sur l’ensemble de la métropole<sup>1</sup>), mais pas sur toutes les tranches horaires, notamment en **heures de pointe**. Ce sujet a été évoqué dès le début des échanges.
  - Moins de trafic sur la rocade, mais **dépôts sur le réseau secondaire**, avec des **voies de shunt** sur les routes départementales voire communales.

---

<sup>1</sup> Tableau de bord Plan de déplacements Urbains 2019-2030 de Rennes Métropole - AUDIAR, décembre 2024

- Fait structurel : l'organisation du territoire en « ville archipel », non remise en question dans les échanges en séance, génère cependant des contraintes de mobilité auxquelles il faut trouver des solutions adaptées, notamment dans la lutte contre l'autosolisme.
- Déplacements des communes périphériques vers Rennes (zone d'emploi) : **sentiment de relégation, de sous-estimation des problématiques quotidiennes de déplacement des non-Rennais.**
- Sortir d'une vision individuelle de la problématique de mobilité domicile-travail pour porter une **stratégie globale d'aménagement, logement et mobilité.** Plus largement, le Codev réaffirme le besoin de cohérence entre le PLH (Programme local de l'Habitat), le PLUi (Plan de déplacements intercommunal), le SCOT du Pays de Rennes (Schéma de Cohérence territoriale) sur le développement des offres de transport.
- Manque de desserte / de fréquence de lignes de **bus STAR hors Rennes**
- Les éléments concernant le **développement de la marche** apparaissent trop discrets dans le PDU et mériteraient une ambition plus forte.



# III. Contribution détaillée

Dans les délais impartis, le groupe “Mobilités” du Codev s’est penché plus particulièrement sur la partie relative à la stratégie dans le document PDU organisée en quatre priorités, et aux objectifs à 2030 qui y sont décrits.

Comment les angles d’analyse retenus par le Codev sont-ils appréhendés dans le PDU ? La mise en œuvre perçue par les organisations membres du Codev, et les citoyens volontaires correspond-elle aux objectifs prévus ? C’est avec ces questionnements que les participants au groupe de travail ont parcouru plus en détail le document du PDU.

Les commentaires du Codev sont ici restitués en respectant le plan initial du PDU, à partir de la page 58.



## A. Commentaires du Codev sur la priorité A

### Partie 3 / LE PROJET DU PDU 2019-2030 (p58)

Priorité A Provoquer des changements de comportement en matière de mobilité quotidienne par la sensibilisation de tous

Extrait PDU :

#### **Agir pour une nouvelle répartition modale**

Objectif : Atteindre les parts modales suivantes en **2030** sur le territoire de Rennes Métropole

- 40 % de déplacements en voiture / moto
- 9 % de déplacements à vélo
- 35 % de déplacements à pied
- 16 % de déplacements en transports collectifs

#### **Résultats du tableau de bord PDU (AUDIAR) en 2023**

- > 47,2% de déplacements en voiture / moto, soit -1,1 point par rapport à 2018
- > 4,7 % de déplacements à vélo, soit +1 point par rapport à 2018
- > 33,4 % de déplacements à pied, soit +0,8 point par rapport à 2018
- > 14,6 % de déplacements en transports collectifs, soit +0,9 point par rapport à 2018

### 1. Objectifs d'évolution de parts modales

La priorité A du PDU, et notamment les objectifs de parts modales affichés ont suscité des réactions sur l'ensemble des ateliers et angles creusés par le groupe "Mobilités".

#### **a. Enjeux de cohabitation entre les différents modes**

La cohabitation au cœur des retours d'expérience :

- **Une dégradation assez générale de la qualité de la cohabitation<sup>2</sup> entre les différents modes de transport**
  - En particulier envers les plus vulnérables ou fragiles
  - Déjà soulignée dans l'avis du Codev en 2019, *Extrait (page 8 de l'avis contributif du Codev en 2019) : "les membres du Codev ont partagé un ressenti d'une dégradation des comportements sur la voie publique (impatience, manque d'attention aux autres modes de déplacements que le sien, incivilités...)"*
- Les règles du Code de la route ne sont pas (assez) connues ou pas (assez) respectées (automobile, cycliste, piéton)
  - Les nouveaux aménagements cyclables sont méconnus des conducteurs de véhicules motorisés (tourne-à-droite, sas vélo, contre-sens vélo obligatoire en zone 30, etc.)
- Enjeu de la cohabitation entre modes de transports, mais aussi dans un même mode : attention aux préjugés entre usagers

<sup>2</sup> observation rejoignant les constats et recommandations du Réseau Vélo et Marche <https://reseau-velo-marche.org/actualites/prevenir-et-resoudre-les-tensions-entre-pietons-et-cyclistes-un-nouveau-livret-pour-outiller-les-collectivites/>

- Renforcer la sécurité (éclairage, notamment) sur les pistes cyclables, notamment pour permettre un accès facilité aux femmes, seniors, enfants...

Vu ailleurs : aux Pays-Bas, un aménagement cyclable est considéré comme sûr s'il peut être emprunté sans danger par un enfant de 8 ans non accompagné.

- Enjeu des halages où circulent cycles, piétons, et voitures
- Une différence de comportements de cohabitation est observée selon le mode de pratique cycliste : pratique individuelle ou vélo en groupe :
  - Pratique cyclosportive : importante sur Rennes Métropole, difficulté d'adéquation de ces pratiques avec la structuration du réseau vélo
  - Déplacement des familles en vélo : circulation souvent plus rapide des vélotafeurs, cyclistes individuels
- Faut-il prévoir des limitations de vitesse sur les voies cyclables pour favoriser la cohabitation ?

*Rennes Métropole a renoncé à cette idée au profit d'une signalisation à destination des cyclistes sur les voies partagées : "je roule cool". Les vélos n'ayant pas ce compteur de vitesse, c'est de toute manière inapplicable. Cette question a déjà été réglée par la Commission aménagements cyclables de Rennes Métropole, qui y a renoncé.*

#### Regard sur la trajectoire PDU à mi-parcours

- Il y a eu au moins une **campagne de sensibilisation** à la cohabitation réalisée par Rennes Métropole entre les différents modes lancée et identifiée par les participants au groupe : à développer fortement vu les tensions observées
- En complément d'aménagements structurants dédiés et adaptés comme les REV, la **signalisation** joue un rôle essentiel dans la cohabitation des différents modes
  - Elle doit être comprise par l'ensemble des usagers de la route (pédagogie à faire sur les nouveaux types de panneaux...), visible et entretenue (collages et tags qui peuvent actuellement masquer les panneaux vélo "tourner à droite" aux feux par exemple), et complétée de panneaux à visée pédagogique
- La bonne conception de l'**aménagement de la voirie**, adaptée aux différents modes, reste par ailleurs indispensable. En dehors des zones de rencontre, l'attribution d'**espaces séparés** pour les piétons d'une part et les cyclistes d'autre part réduit les risques de conflits.

*A poursuivre : la journée « Partageons nos itinéraires » [Plus d'informations](#)*

Cet événement, mené par BreizhGo, en collaboration avec l'association Rayons d'Actions et le réseau Star. Il permet notamment une mise en situation au poste de conduite d'un conducteur Breizhgo.

Suggestion Codev : reproduire cette journée également sur un samedi, de façon à élargir les publics touchés



*Collage sur un panneau de signalisation « tourner à droite » pour les cyclistes, à rennes*

Propositions pour aller plus loin :

- **Sensibiliser** régulièrement sur **l'usage de la route, pour tous les modes et tous les âges**, par exemple par des approches artistiques
- Actualiser la [Charte de la Ville de Rennes « Code de la rue »](#) et développer un état d'esprit « Code de la rue » dans les communes métropolitaines
- Déployer des **interlocuteurs assurant la pédagogie sur l'espace public** : les amis star, gilets jaunes de la star, pourraient il jouer ce rôle demain ? Autre proposition formulée en atelier : police municipale assurant ce rôle ?
- Rôle à jouer des assureurs dans la sensibilisation des usagers
- S'assurer que les **panneaux de signalisation** soient **visibles et bien entretenus** (notamment les triangles vélo) : comme la brigade antitag, mettre en place une brigade nettoyage ? Ou élargir les prérogatives de la brigade antitag.
- Systématiser la séparation des espaces dédiés aux différentes formes de mobilité (exemple des halages où se croisent vélos et piétons)

Voir l'étude intitulée "Dix bonnes idées concrètes et opérationnelles pour améliorer la pratique du vélo dans l'agglomération rennaise" réalisée par l'AUDIAR en 2018 [Lien](#)

**NB : Une partie des conflits pourrait être limitée en améliorant le respect par Rennes Métropole et/ou les communes de l'article L 228-2 du Code de l'environnement qui "impose, à l'occasion de la réalisation ou de la rénovation d'une voie urbaine, la mise au point d'un itinéraire cyclable sur l'emprise de cette voie ou le long de celle-ci".**

**NB : le rapport Barbe "Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique" établit un bon constat (incompréhension des règles et manque de culture du partage) et fait 4 recommandations principales : améliorer les infrastructures pour favoriser la cohabitation, former, remplacer le Code de la route par un Code de la voie publique et s'appuyer sur la technologie "pour réconcilier les mobilités" <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/le-rapport-prevenir-les-violences-et-apaiser-les-a4186.html>**

### **b. Place des deux roues motorisés dans les objectifs de part modale**

Questionnement Codev :

- Quelles attentes de Rennes Métropole sur le rôle à jouer des deux-roues motorisés dans les objectifs de part modale ? Les deux-roues motorisés ont un potentiel de développement notamment pour les distances au-delà de la distance moyenne domicile-travail en vélo à assistance électrique (VAE)  
*A découvrir : Les usagers du VAE réalisent 11,5 km par jour selon l'enquête du CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/chiffres-cles-mobilite-velo-assistance-electrique-pratique> Pour les **trajets domicile-travail**, la distance moyenne constatée est d'environ **8 à 15 km par trajet**, soit 16 à 30 km par jour: <https://tim-mobilite.fr/blog/velos/quelle-autonomie-pour-un-velo-electrique/>*

*Bien vu : sensibiliser par une approche artistique : exemple des 32 sas vélo transformés en œuvres d'art colorées par l'artiste Florian Schneider (projet Ville de Rennes, issu du budget participatif)*



Entendu au Codev :

- Retour d'expérience d'EDF : Remise à niveau réalisée en entreprise sur le code de la route
- Sorties moto organisées par la gendarmerie partout en France

Proposition Codev :

- Détailler dans la classification des parts modales à horizon 2030, la **place attendue des deux roues motorisés** dans les 40% voiture / moto

### ***c. Accompagnement du développement de la marche***

Observation Codev :

- Objectifs d'évolution de la part modale de la marche peu ambitieux : **quelle place de la marche donnée dans ce PDU ?**

Propositions Codev :

- Un "**plan piétons**" préexistant à l'échelle de la Ville de Rennes : **à déployer dans les 42 autres communes** de Rennes Métropole
- Développer, sur toutes les communes, des **panneaux indiquant les temps de marche** d'un point à un autre (cf déjà développé sur Rennes)

*Exemple au pied de l'arrêt de métro Triangle/polyblosne (indication d'un temps de 5 minutes de temps de marche vers l'équipement Triangle)*



- Promouvoir davantage le **pédibus**, vecteur de développement de la marche
- Enjeu scolaire d'apprendre à bien se déplacer dans la ville

### ***d. Enjeux de démobilité : subie ? choisie ?***

Regard sur la trajectoire PDU à mi-parcours :

- Quelle prise en considération des enjeux de **démobilité** observés à Rennes Métropole et dans d'autres agglomérations : démobilité choisie ou subie ? Un enjeu à mieux comprendre et travailler à l'avenir ? Enjeu déjà souligné dans l'avis du Codev en 2019 : *Extrait (page 27 de l'avis contributif du Codev en 2019) "le non-déplacement - la dé-mobilité : Il faut un PDU mais également un PNDU : Plan de non-déplacements urbains"*, pour évoquer la question des déplacements qui peuvent être évités

*Etude de l'AUDIAR sur le sujet : <https://www.audiar.org/publication/cohesion-sociale/modes-de-vie/note-3-une-societe-hypermobile-comment-la-mobilite-faconne-t-elle-nos-modes-de-vie/>*

Extrait PDU :

### **Encourager et développer la pratique du covoiturage**

Objectif : Inciter à un fort report modal depuis la voiture solo vers des usages de covoiturage (ou d'autres solutions de mobilités alternatives à la voiture solo), en se déplaçant chacun différemment « 1 jour par semaine » pour le travail.

## **2. Le covoiturage, premier levier pour réduire l'autosolisme ?**

Les freins identifiés :

- La communication sur les voies et stationnements dédiés au co-voiturage n'est pas bien comprise par les usagers potentiels. Ce sont des nouveaux panneaux (le panneau losange blanc a été créé en 2020) qui n'étaient pas présents dans le Code de la route préalablement. Ainsi, ces mesures sont peu utilisées alors qu'elles sont attendues.
  - Qui connaît la signification du losange blanc ?
  - Manque d'utilisation de la voie dédiée co-voiturage
  - Peur du radar (de détection du covoiturage) qui reporte l'usage éventuel de la voie dédiée pour les covoitureurs
- Le covoiturage est un système d'organisation
  - Fragile et qui peut être remis en cause dès que la situation d'un des covoitureurs change.
  - Moins flexible que la voiture solo ou le vélo "je ne pars pas quand je veux du travail"
  - Impossible ou très limité pour certains usagers, comme les personnes en situation de handicap, ou les personnes âgées.
  - Collectif, où il faut pouvoir et avoir envie de s'organiser avec des collègues par exemple
  - Qui nécessite des horaires de travail fixes

Retour d'expérience sur le campus de Ker Lann : le co-voiturage est utilisé à défaut d'une autre solution. En effet, il est souvent constaté que les étudiants abandonnent le co-voiturage dès qu'ils obtiennent leur permis.

*A découvrir : l'enquête sur la mobilité des étudiants rennais par campus disponible (plus de 10000 réponses) ici:*

[https://www.univ-rennes2.fr/sites/default/files/UHB/FORMATI ON/OPEIP/Autres/Vie%20etudiante/2024/Tr ansportsEtudiants2024VF.pdf](https://www.univ-rennes2.fr/sites/default/files/UHB/FORMATI%20ON/OPEIP/Autres/Vie%20etudiante/2024/Tr%20ansportsEtudiants2024VF.pdf)

Pourtant, la communication sur le co-voiturage est présente. Par exemple, lorsqu'il y a une publicité sur une voiture, il y a la mention légale "*pensez à co-voiturer !*". Malgré cela et malgré les avantages du covoiturage (économies, stationnement facilité, temps de trajet moins soumis aux embouteillages...), les habitudes et les changements restent timides.

La proportion d'activité tertiaire importante sur la métropole avec des horaires flexibles est l'une des caractéristiques structurelles qui ne facilitent a priori pas le covoiturage.

Néanmoins des retours d'expériences existent sur des initiatives de covoiturations réussies :

- Un binôme de collègues d'un même atelier de production avec horaires fixes s'organise en covoiturage régulier. L'entreprise a un rôle de facilitateur (mise en relation, sensibilisation...)
- Certains sports collectifs sont habitués à utiliser le covoiturage pour les entraînements et déplacements

- Des expérimentations et financements d'accompagnement proposés sur le covoiturage, avec des bilans riches d'enseignements, notamment ceux de l'association Ehop <https://ehop.bzh/actualites/accompagner-la-transition-de-la-voiture-solo-au-covoiturage-le-defi-au-long-cours-de>

Regard sur la trajectoire du PDU à mi-parcours

- Dans les parcs relais : des emplacements covoiturage dans les parcs relais a priori non saturés. Quel nombre de places actuellement dans les parcs relais ? *Jusqu'à 25% des stationnements en parc relais (tableau de bord PDU, AUDIAR-décembre 2024)*. Y-a-t-il un contrôle des véhicules en covoiturage ?
- Voies de covoiturage : une bonne initiative pour inciter le covoiturage, mais une nouvelle signalétique (panneau en losange) qui reste peu comprise, avec un risque de ne pas être utilisée ou mal utilisée.

A découvrir : Étude sur le covoiturage : "il y a t-il un passager dans l'auto ?" intérêt, limites, portée des politiques locales d'incitation  
[https://www.lafabriqueecologique.fr/app/uploads/2023/09/2023.09.12\\_VF\\_Etude\\_covoiturage-1.pdf](https://www.lafabriqueecologique.fr/app/uploads/2023/09/2023.09.12_VF_Etude_covoiturage-1.pdf)

Propositions pour aller plus loin :

- Les aires de covoiturage ne sont accessibles qu'en voiture, pourquoi ne pas en développer près d'arrêts de bus ? NB : Le Codev est intéressé par les résultats de l'étude en cours de Rennes Métropole sur la localisation et le dimensionnement des aires de covoiturage structurantes.
- Mettre en place des tableaux d'affichage covoiturage, et proposer des zones de départ/arrivée dans des lieux identifiés (ex : parking faculté), à des horaires connus réguliers (lundi matin, vendredi soir...)
- Inciter aux défis et challenges pour modifier les comportements (un déplacement en covoiturage même une fois par mois est déjà une action qui va dans le bon sens, il n'y a pas de petite action)
- **Mener une étude sociologique** locale sur le co-voiturage et partager les résultats, afin de bien comprendre les besoins, motivations, leviers et freins des habitant.e.s et organisations. Le CEREMA a proposé une méthode d'évaluation du potentiel d'un service de covoiturage

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/covoiturage-methode-estimer-potentiel-nouveau-service>

Une approche sociologique permettrait en effet de mieux appréhender les facteurs de choix des modes alternatifs à la voiture : Entre dimensions économie financière, préoccupation environnementale, gain de temps, ... quels sont les facteurs déclencheurs ?

**Ou, le cas échéant, communiquer sur une telle étude si elle a déjà été effectuée**

- Considérer le covoiturage à part entière en faisant une consultation citoyenne de grande ampleur, comme pour le *Trambus*
- Pour les trajets et véhicules adaptés aux personnes en situation de handicap, prévoir la possibilité d'informer les potentiels covoitureurs dans l'application de covoiturage
- Prévoir plus de stationnements et de **communications** dédiés au covoiturage dans les centralités
- Augmenter significativement le nombre de places de covoiturage dans les parcs relais, avec un accès facilité (RDC, dès l'entrée) afin d'inciter à leur utilisation (cf parking « classique » saturé dès 8h à Villejean, donc meilleure garantie de places en covoiturage)
- Impossible de prendre un covoitureur avec une voiture de services : **comment faire évoluer la réglementation ?**

- Mobilités actives : systématiser et faciliter l'accessibilité par bus/vélo aux aires de covoiturage (quand on covoiture, c'est en général qu'on n'a pas de voiture : or, certaines aires de covoiturage, en bordure de rocade, ne sont pas desservies par bus et dangereuses d'accès en vélo ou à pied)
  - développer des aires de covoiturage près d'arrêts de bus ?
  - prévoir des stationnements sécurisés vélo sur les aires de covoiturage ?

### Témoignage d'Activ-Est sur Covoiturage – synthèse

Retour d'expérience l'ecopôle Activ'Est : Les démarches de covoiturage de grande ampleur fonctionnent rarement : elles nécessitent des moyens importants, impliquent des prestataires extérieurs, et l'usage retombe rapidement lorsqu'elles ne sont pas animées. À l'inverse, les initiatives de covoiturage menées à l'échelle de micro-communautés – notamment au sein d'entreprises – s'avèrent beaucoup plus efficaces. Les salariés apprennent à se connaître, identifient des trajets compatibles et instaurent des habitudes durables.

En savoir plus : voir témoignage complet en annexe

Pour augmenter le co-voiturage sans mettre en place de grandes campagnes de publicité onéreuse, les membres du groupe « Mobilités » souhaitent **la poursuite et l'amplification du dialogue avec les entreprises (TPE, PME...)** :

- Créer des voitures de 2 personnes minimum en mettant en relation les salariés. Pour des équipes en horaire fixe cela peut être plus facile à mettre en place,
- Décaler les horaires (ex : début à 7h30 au lieu de 9h),
- Mettre en place la semaine 35h en 4 jours,
- Développer le télétravail,
- Rendre crédibles le report vers (ou la combinaison avec) des modes de déplacement alternatifs tels que les transports collectifs, la marche, le vélo, VAE, train, engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)...
- Sensibiliser aux solutions telles que la carte "Korrigo", les applications numériques.

Pour aller plus loin : tester la mise en place d'un démonstrateur sur une zone d'activités (ou une partie de zone d'activité) où tous les leviers seraient actionnés pour tenter un effet réel et durable sur la diminution de l'autosolisme (dialogue et engagements entreprises, salariés, collectivités...).

#### **Pour mémoire : une question complexe posée au cours des travaux du groupe Codev mais non débattue**

*« Quand les alternatives efficaces à l'usage de la voiture solo existent, est-ce suffisant pour enclencher la bascule de comportements vers des modes de transport plus durables ? »*

Le groupe de travail n'a pas eu le temps d'approfondir cette question mais elle mériterait d'être éclairée. En effet, l'une des hypothèses possibles est que le poids des habitudes est très fort. Tant que l'usage n'est pas réellement contraint, on peut continuer à se déplacer en voiture solo même si les alternatives sont là.

Mais si l'usage devient plus contraint (exemples : zones interdites pour les voitures) : est-ce équitable pour tous les usagers ? Comment bien prendre en compte une disparité de situations personnelles ou professionnelles ? Quel accompagnement au changement ? Comment ne pas stigmatiser ?

Des questionnements à regarder de plus près pour s'assurer d'éviter une mobilité sur la métropole à deux vitesses.

### 3. Les changements de comportements passent par la diversification de l'offre... et l'accompagnement

Les applications numériques peuvent aider à organiser nos modes de déplacement et nous aider à diminuer, optimiser nos déplacements :

- En proposant un routage de la voiture en fonction de la circulation,
- En mettant en relation des usagers de covoiturage,
- En proposant des solutions multimodales (par ex : voiture + train + bus + marche)

Retour d'expérience citoyen : La **Carte Korrigo** et tous ses services sont parfois encore mal connus, pourtant *"la tester c'est l'adopter"*.

Ce constat était déjà souligné dans l'avis du Codev en 2019, *Extrait "Quelques exemples insuffisamment connus des habitants : la carte multi-service Korrigo ou l'application STAR" (page 27 de l'avis contributif du Codev en 2019)*

Retour d'expérience d'organisation : Entreprise sollicitée par des clients pour venir les chercher à la gare de Rennes : *"la clientèle de la soixantaine bloque [sur l'usage des solutions de mobilité proposées] pour se déplacer une fois arrivée à Rennes en train"*

*"On est entre deux mondes : à Paris, chacun se débrouille lorsqu'il arrive à la gare. Ce n'est pas encore accepté dans les villes de province."*

Regard sur la trajectoire à mi-parcours :

- Les changements d'organisation des transports en commun à l'occasion de l'ouverture de la ligne B en 2022 ont généré des incompréhensions : besoin d'un accompagnement, de communication... C'est une transition, avec apprentissage des bons usages à mettre en place.

Préconisations, idées :

- **Faire savoir cette simplicité d'usage** de la carte korrigo *"plus facile qu'à Paris"*
- **Rendre plus accessible les informations « mobilité » à l'arrivée en gare de Rennes** pour les usagers de passage (déplacements professionnels, touristiques...)
- Disposer d'appli style « citymapper » (existe pour Paris, Nantes, Lyon...) qui permettent de composer son trajet avec différentes modes de transport, possible d'ajouter la multimodalité aux applications existantes ? <https://citymapper.com/> ou faire évoluer l'appli star en ce sens.

#### Vers une carte Korrigo multiservices seniors ?

En s'appuyant sur la mobilité et les services publics de proximité, il existe certainement une offre de services à développer et à déployer pour le grand âge et le handicap.

En savoir plus : voir témoignage d'Assia réseau Una en annexe

## Organiser une offre performante de solutions de mobilités

### Un réseau de transports urbains performant pour accompagner le développement urbain et les nouveaux modes de vie

Ligne B du métro, transports collectifs performants, amplitude de l'offre...

#### 4. Transports collectifs

Retours citoyens :

- Il est impossible d'acheter des titres BreizhGo cars sur les mêmes terminaux que ceux des titres STAR bus et métro
  - « Pas assez de bus sur la ligne 73 en journée »
  - « Augmenter la fréquence du TER Chateaubriant – Rennes »
  - « Pourquoi il n'y avait pas de développement de trambus vers Vern - Saint-Armel - Corps-Nuds? »
- Des zones d'activité ou commerciales mal desservies : « il manque un arrêt de bus dans la zone commerciale de Betton Decathlon »
- Des **bus de lignes périurbaines empruntés par les élèves de collèges et lycées** matin et soir sont **bondés**. Exemple du bus vers le collège de Mordelles « c'est du transport de bétail ». Des adolescents ont en conséquence de mauvaises expériences d'usages des transports en commun, d'autant plus lorsqu'ils sont parmi les plus petits.

Sur les transports en commun, les membres du Codev soulignent :

- L'offre qui s'est renforcée de manière conséquente à Rennes avec l'ouverture de la ligne B du métro, avec quelques calages au lancement
- L'amplitude et fréquence de l'offre qui restent à améliorer dans les communes de la 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> couronne rennaise

Préconisations, idées :

- Pouvoir **prendre des tickets BreizhGo et Star sur les mêmes terminaux**
- Avoir la possibilité d'accrocher son vélo derrière les bus interurbains
- Transports en commun à penser également de Rennes vers les communes (exemple de déplacement vers le cinéma de Bruz, moins cher qu'à Rennes)



Dispositif permettant le chargement d'un vélo dans le tramway, Amsterdam

## Un Réseau Express Vélo structurant le réseau cyclable métropolitain

Objectif : Réaliser le Schéma Directeur Vélo métropolitain pour favoriser le développement du vélo pour un usage quotidien. En particulier, créer un Réseau Express Vélo pour favoriser la pratique cyclable dans la métropole rennaise, par l'aménagement de 100 kilomètres de voies aménagées, sécurisées, lisibles, continues et confortables

### 5. Réseau Express Vélo (REV) et "stratégie globale de jalonnement cyclable"

Les membres du Codev mettent en avant une réussite globale de la mise en place du réseau express vélo malgré des axes d'améliorations certains :

- Le REV est actuellement construit en étoile. **Il nécessite le développement d'axes périphériques** et vers des points d'attraction ou d'intermodalité (gares).
- Le REV permet de rejoindre les abords de Rennes, mais se termine dans des zones sans aménagement cyclable suffisamment sécurisé au regard du trafic motorisé.
- Sur plusieurs intersections du REV, la priorité aux véhicules motorisés reste trop forte pour assurer la sécurité des cyclistes / piétons et promouvoir un "usage quotidien" du vélo. L'aménagement des ronds-points est également un point sensible pour assurer la priorité et la sécurisation des cycles et piétons.
- Les infrastructures ne sont pas suffisamment pensées conjointement. **Une continuité de réseau est nécessaire.** Les nouveaux aménagements doivent démarrer là où s'arrêtent les aménagements déjà en place.
- L'emplacement des stations de gonflage devrait être mieux indiqué et systématiquement complété d'une station d'entretien.
- **Les infrastructures manquent d'une signalisation suffisante et adaptée pour la cohabitation de tous les usages** (marquage effacé ou inexistant de passage piétons, cédez le passage et stops parfois non règlementaires car au profit de voies privées), etc., par exemple à Cesson-Sévigné).
- Enfin, la qualité des infrastructures est trop inégale. Les aménagements cyclables urbains semblent majoritairement mis en place à Rennes alors qu'ils devraient être plus également répartis.

Inspiration : système vélo complet repris des aménageurs allemands par le chercheur Frédéric Héran <https://www.cc37.org/aux-origines-du-systeme-velo-par-frederic-heran-fub/>

#### Ressources partagées :

- *suivi de la réalisation du REV par rayon d'action* <https://cyclopolis.rayonsdaction.org>
- *Cf. enquête universitaire sur le vécu de leurs trajets par les cyclistes rennais obligés de composer avec les imperfections et incohérences des itinéraires cyclables:* [https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02493121/file/2018\\_m%C3%A9moire\\_Ruellou\\_Hugo.pdf](https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02493121/file/2018_m%C3%A9moire_Ruellou_Hugo.pdf)

## **6. Politique de stationnement**

Les places de stationnement doivent être pensées comme évolutives, car les usages changent (exemple : stationnement qui devient dédié au covoiturage, ou aux deux roues motorisés).

### **a. Près des gares**

Retour d'expérience organisations : difficultés à identifier les points de stationnement dédiés aux transporteurs collectifs bus privés dans le cadre d'une visite de Rennes à la journée

Propositions :

- Travailler avec Kéolis / Star pour la mise en place de **garages à vélo** : pas toujours adaptés
  - en nombre : exemple à Bruz avec 6 à 8 places seulement
  - en sécurité : prévoir sécurisation des garages à vélo
- Mieux placer et mieux identifier des **zones de covoiturage** près des gares, universités, centralités<sup>3</sup> sur des emplacements en première ligne, comme par exemple pour les emplacements handicapés.

### **b. Pour les deux roues non motorisés**

- Les arceaux vélos sont parfois inadaptés (ils sont trop serrés).
- Le stationnement vélo n'est pas systématiquement prévu à proximité des magasins (exemple : zone commerciale de Chantepie, route du meuble...)
- Les arceaux dédiés aux vélos parfois utilisés par les 2 roues motorisées
- Des systèmes d'antivol très / trop complexes (exemple : Leroy Merlin Chantepie) détournés de leur utilisation théorique

Rennes Métropole devait aménager davantage de parking à vélos sécurisées autour des gares (Rennes, Bruz...) : où en est-on des objectifs fixés?

### **c. Pour les deux roues motorisés : un impensé ?**

Mise en place de places en épi pour scooter et moto sur des places de parking voiture afin d'éviter le stationnement sur les trottoirs.

*Exemple à Paris ou en Italie, où des emplacements voitures ont été transformés en emplacements scooters.*

### **d. Dans les parkings relais**

Voir partie « intermodalité et périurbains »

---

<sup>3</sup> Une centralité concentre des commerces et services fréquentés par sa population et par les habitants des communes voisines qui ne possèdent pas d'équipements sur place (définition ANCT, Etude Centralités, Volume principal, 2020)

## Un PDU qui incite et qui accompagne

Mobil'acteurs, InOut...

### 7. Accompagnement des entreprises et des organisations employeuses : un partage d'expériences et une mise en visibilité à amplifier

Le questionnement initial au Codev : **comment impliquer les entreprises et mobiliser les parties prenantes** pour agir collectivement face à l'autosolisme et réduire le trafic automobile ? Comment vulgariser, informer sur les financements disponibles favorables à la mobilité durable auprès des entreprises et des particuliers ?

Quelques retours d'expériences :

- *"Dans ma petite structure on aimerait bien aider nos collaborateurs à optimiser leurs déplacements mais on manque de ressources"*
- *"Les petites entreprises ont parfois souvent "le nez dans le guidon" et ne connaissent pas ce type de dispositif"*.
- *"prévoir des douches dans l'entreprise, c'est une reconnaissance symbolique de la pratique quotidienne du vélo par les collaborateurs"*

Regard sur la trajectoire à mi-parcours du PDU:

- Mise en place d'un **label Mobil'employeur**, à mieux faire connaître <https://www.entreprendre-rennes.fr/article/label-mobilemployeur/>

*Le label Mobil'employeur vient récompenser les plans de mobilité volontaristes. Il comporte trois niveaux (bronze, argent et or), et ouvre droit à des avantages pour l'entreprise labellisée et ses salariés. (source : <https://transport.metropole.rennes.fr/plans-de-mobilite-employeurs/>)*

Propositions, idées :

- Déployer des moyens pour **aller au-devant d'autres entreprises et associations employeuses** et développer un **réseau d'échanges** sur la mobilité en entreprise
  - Exemple : Le Medef 35 et le Réseau des dirigeants responsables de l'Ouest : intéressés par l'organisation d'une réunion pour intégrer davantage les entreprises dans les réflexions et la mise en place d'actions.
- Poursuivre les labellisations de PDE d'entreprise et développer des concours pour challenger les équipes (EDF)
- Rendre visibles le **suivi des PDE** par Rennes Métropole, la proportion d'entreprises concernées, et le taux d'application de l'obligation de produire un PDE
- Construire un **guide des bonnes pratiques** à usage des petites structures sur la base de la valorisation des PDE labellisés
- Faciliter la mise à disposition de VAE location longue durée pour les personnels des entreprises labellisées, proposer un temps d'essai gratuit (1 semaine, 1 mois...) les personnels de ces entreprises afin de faciliter le changement d'habitudes. (Université Rennes 2)
- La mise en place d'un **démonstrateur** sur une zone d'activités (ou sur une partie) évoquée plus haut (partie covoiturage) serait un bon catalyseur pour amplifier l'implication des organismes employeurs de la métropole

## Ce que font déjà les organisations : retours d'expériences

### Témoignage d'EDF

Sur leur site de Cesson-Sévigné, l'entreprise EDF a mis en œuvre un Plan de déplacement d'Entreprise en 2023. C'est une obligation légale pour les sites hébergeant plus de 50 collaborateurs, sur une collectivité de plus de 100000 habitants. Courant sur trois ans, ce PDE est en trois parties : transport en commun, vélo, véhicules électriques.

Dans le cadre de ce PDE, l'entreprise EDF s'est engagée dans une démarche de labellisation proposée par Rennes Métropole, et a obtenu le niveau Or en 2024.

*« C'est une démarche que nous avons beaucoup appréciée et que nous allons refaire en 2026. »*

*Isabelle Combastel, pour EDF*

### Retours d'expériences des plans de mobilité des Universités

- Le Plan De Mobilité Employeur (PDME) de l'université de Rennes concerne les personnels et les étudiant.e.s. <https://etudiant.univ-rennes.fr/deplacements-lancement-dun-plan-de-mobilite>
- Rennes 2 a aussi voté un Plan de déplacement d'établissement 2018-2022 avec des préconisations telles que des stationnements vélos abrités et sécurisés (réalisés), un réparateur vélo gratuit pour les personnels mis à disposition régulièrement, des formations "mise en selle" pour les personnels.

A l'**Institut catholique de Rennes**, une incitation employeur est appliquée avec des remboursements de transport plus avantageux pour les salariés et intervenants venant en train (par rapport à un remboursement par indemnité kilométrique véhicule équivalent pris en charge au-delà de 40 km).

Côté syndicat de salariés, la **CFDT** milite pour que la mobilité soit dans le dialogue social de l'entreprise.

*Voir plus en détail les témoignages de 7 organisations en annexe*

Quelques propositions ont aussi été formulées à destination des organisations employeuses :

- Inciter à des remboursements de transports en commun plus avantageux que le remboursement kilométrage en voiture
- Faire de la mobilité domicile travail un sujet de négociation structurée (CFDT)

## Mener des tests et des expériences sur la métropole

Voitures autonomes, covoiturage périphérie à périphérie, Transport à la demande...

*Voir proposition de démonstrateur dans la partie accompagnement des entreprises*

## B. Commentaires du Codev sur la priorité B du PDU

Priorité B : Garantir une mobilité pour tous en contribuant à l'amélioration de la santé publique, notamment par l'amélioration de la qualité de l'air, et à la « transition énergétique »

### Accélérer la transition énergétique des mobilités

Objectif : Susciter le développement de l'usage de modes « moins polluants » par :

- Le renouvellement de 100 % de la flotte bus STAR en bus propres (électrique, gaz, hydrogène) d'ici 2030
- Le renouvellement systématique de la flotte administrative de Rennes Métropole en modes moins polluants (sans propulsion diesel et essence) en 2030 dès lors qu'une offre technique pertinente permet de répondre aux besoins
- L'aménagement de places réservées pour les modes moins polluants : 2,5% dans les nouveaux parcs relais de la ligne B. Ainsi des places équipées de bornes de recharges (recharge lente) seront mises en place
- La mise en location annuelle de 1 800 vélos à assistance électrique sur 7 ans

### 1. Passage aux transports en commun électriques

Le passage à l'électrique des bus est visible dans la pratique quotidienne des transports en commun :

- La mise en œuvre de cet objectif du PDU est opérationnelle.
- Des effets collatéraux sont observés :
  - Accélération plus nerveuse, qui peut décourager le fait de prendre le bus
  - Véhicules plus silencieux, qui peuvent surprendre les autres usagers de la route

A poursuivre :

- les formations des chauffeurs de bus Star : certains continuent à rouler vite ou trop brutalement.

## 2. Développement des véhicules électriques professionnels et intermédiaires

### Retour d'expérience d'Assia réseau UNA, association d'aide à domicile : entre initiative écologique stratégique à l'application sur le terrain.

L'association a investi dans plusieurs véhicules 4 roues électriques sans permis, type Ami, pour les salariés assurant des missions d'aide à domicile dans le centre de Rennes. Les premiers freins rencontrés ont été :

- La méconnaissance des véhicules et l'impact d'un reportage national à charge concernant la sécurité du véhicule
- La difficulté de recharger le véhicule au domicile des salariés résidant en appartement, qui ne disposent pas de bornes de recharges publiques à proximité

Propositions :

- Appuyer le **développement de ces nouveaux véhicules et usages de mobilité** en développant des bornes de recharge dans l'espace public, notamment auprès des collectifs résidentiels
- Soutenir l'émergence et le développement de véhicules intermédiaires (conception, expérimentation, utilisation...)

Initiative inspirante :

Le Collectif des festivals et les Trans ont mené une expérimentation autour des **vélis** pendant le festival 2025. Les vélis sont des véhicules intermédiaires entre le vélo et la voiture. L'objectif était de tester et mettre en avant ces véhicules pour différents usages : transport des artistes, logistique inter et intra sites et démonstration auprès des publics.

Cette expérimentation, soutenue par l'ADEME et menée en partenariat avec plusieurs constructeurs, a permis de tester 18 de ces véhicules dans des conditions réelles de festival. Elle a mobilisé les équipes des Trans Musicales, plusieurs entreprises de vélis et différents publics du festival. [Voir l'article](#)

## 3. Développer l'usage des VAE - Vélos à assistance électrique :

L'offre de VAE s'est agrandie, les usagers se sont appropriés et apprécient cette nouvelle proposition de mobilité.

Ce développement de l'offre est à poursuivre : multiplication des modèles tels que des longtails, des tricycles pour s'adresser à toutes les populations : familles, personnes âgées, déficients visuels, personnes en fauteuil, ...

- **Adapter cette offre à la demande**, cette dernière étant forte et diverse dans les profils (familles, artisans, personnes en fauteuil...)  
Exemple de la ville de Paris qui a lancé véligo 2 avec près de 20 modèles
- Faciliter la mise à disposition de VAE location longue durée pour les personnels des entreprises labellisées, proposer un temps d'essai gratuit (1 semaine, 1 mois...) les personnels de ces entreprises afin de faciliter le changement d'habitudes (Université Rennes 2)

Quant aux Vélostars, ils sont actuellement disponibles dans Rennes, notamment en son centre. Il serait bienvenu qu'ils soient davantage disponibles hors du centre de Rennes.

Logistique urbaine...

Objectif : Susciter le développement de l'usage de modes « plus propres » par la promotion d'une logistique urbaine plus durable avec « zéro livraison réalisée en diesel » (hors dérogation) dans le centre-ville de Rennes en 2030.

Compte tenu des caractéristiques de la métropole, l'objectif, à l'échelle de la métropole - hors centre-ville de Rennes - est de réduire de 30 % les déplacements de logistique urbaine réalisés en diesel au profit de moyens plus propres (modes actifs, filières électriques ou gaz).

#### 4. Logistique urbaine & fret

Quelques commentaires ont été exprimés sur la logistique de proximité, notamment via les témoignages d'organisations : «*avant le matériel pour les artisans était mis dans des caissons et envoyés par le train (fret) »*».

Deux souhaits ont été exprimés :

- Poursuivre la dynamique autour de la charte de logistique urbaine (La Poste)
- Porter la réflexion sur la planification foncière pour la logistique de proximité (La Poste)

**Initiative inspirante** : Formation au fret ferroviaire "SavoirLeFer"

Créée par les acteurs majeurs du transport multimodal en France, cette formation gratuite (financée par les Certificats d'énergie) se concentre sur les enjeux de la décarbonation et du report modal, avec un accent particulier sur le fret ferroviaire.

*Illustration : formation proposée par Lahaye global logistics au Terminal ferroviaire à Vern-sur-Seiche en novembre 2025*



#### La Poste œuvre pour la décarbonation de la flotte et logistique du dernier kilomètre

Objectif : réduire l'empreinte carbone des activités de distribution et de collecte.

Mise en œuvre :

- Déploiement massif de véhicules électriques et de vélos à assistance électrique.
- Adaptation des tournées pour favoriser les mobilités douces en cœur de métropole.
- Optimisation logistique (mutualisation des flux, rationalisation des trajets).

Public concerné : facteurs, encadrants de production, équipes logistiques.

Zone : métropole rennaise, avec adaptation selon densité urbaine/périurbaine.

Partenariats : dialogue avec la collectivité sur l'occupation de l'espace public, zones de livraison, expérimentations de logistique urbaine.

*Plus d'informations dans le témoignage en annexe*

## Réduire les besoins de déplacements et étaler les heures de pointe

### 5. Déplacements & temps : le rôle à jouer des organisations employeuses

Des retours d'expérience d'organisation vont dans ce sens :

- Entreprise commerciale ayant expérimenté une bascule sur semaine à 35h sur 4 jours (démarche employeur-salariés) avec ainsi des horaires de début et de fin hors des heures de saturation de la circulation.

Comme indiqué dans le PDU pour les hôpitaux et certaines écoles, décaler les horaires d'embauche plus tôt le matin afin d'éviter les embouteillages prend tout son sens. Cela peut présenter un intérêt pour les entreprises : des personnes moins fatiguées, moins de temps de déplacement, meilleures conditions de travail, moins de risques d'accident, meilleure cohésion et plus de temps pour soi...

- Améliorer la communication de Rennes Métropole vers les entreprises sur les solutions flexibles (décalage horaires de travail)
- Pour réduire la congestion aux heures de pointe, s'inspirer davantage des recommandations du Bureau des Temps : <https://numerique-recherche.metropole.rennes.fr/le-bureau-des-temps/>

L'Université Rennes 2 a pu travailler avec la métropole et la Direction des Études et de la Vie Universitaire (DEVU) pour remédier à la surfréquentation de la station de métro Villejean-Université en décalant les horaires de début des cours (voir témoignage de l'organisation en annexe).

## Développer la mobilité pour tous

Vieillesse, handicap...

### 6. Mobilité pour tous

#### a. Remarques générales sur la mobilité pour tous

Voici plusieurs observations sur la circulation de tous les publics

- L'application de la **charte « travaux »** et ses effets bénéfiques pour la circulation de toutes et tous a été soulignée par le groupe *“Les flyers dans les boîtes aux lettres pour communiquer sur les travaux à venir dans le quartier, et les difficultés et déviations de circulation à venir, c'est un gros plus”* : à déployer de manière systématique et dans l'ensemble des communes métropolitaines
- Certaines zones de travaux restent des zones de danger : *« Grande problématique de sécurité rue de Chateaugiron, avec des travaux encore actuellement sans signalisation / sas vélo »*
- Les tableaux d'affichage sur les abribus papier peuvent être peu lisibles, un frein pour prendre le bus. Améliorer la lisibilité des informations avec la méthode Facile à Lire et à comprendre - FALC ?

Préconisations, idées pour aller plus loin :

- **Aide par les pairs pour faciliter le test de nouvelles pratiques de mobilités**, dont les transports collectifs, entre habitants, personnes en situation de handicap, personnes sénior.... **Vers une journée dédiée pour tester les transports collectifs en étant accompagné, à l'intention de tous les publics ?**
- Développer un système de taxi-vélo (notamment pour les personnes à mobilité réduite)

- Pour inciter les publics à marcher, s'appuyer et soutenir les associations qui développent la marche en randonnée, ou comme Sport santé : Exemple : EPGV Thorigné Fouillard - Membre de la Fédération Française d'Education Sportive et de Gymnastique Volontaire <https://ffepgv.fr/federation>
- **Développer /généraliser les bonnes pratiques d'informations pendant travaux pratiquées sur Rennes**, sur tous les travaux, et dans toutes les communes. Attention aux contournements et déviations prévues pour les voitures mais qui ne sont pas adaptés aux personnes ayant des difficultés de déplacement : indiquer, informer de ces changements en amont, rendre visible

Question ouverte : avec le développement de l'accompagnement domiciliaire des personnes âgées dépendantes, existe-il une analyse prospective des besoins et les moyens techniques à mettre en œuvre en termes d'adaptation de l'offre de mobilité, ainsi que de l'aménagement des espaces publics ?

Ce que fait déjà la Ville de Rennes : Document fourni aux assistantes à domicile pour faciliter leur circulation et leur stationnement dans le centre-ville notamment, sans risquer des amendes.

## Cheminements piétons...

### *b. Des cheminements piétons à mettre en visibilité*

Les efforts mis en place au sujet des trottoirs sont assez inégaux selon les quartiers et les villes de la métropole :

- Certains trottoirs ne sont malheureusement pas/plus accessibles pour les piétons. Exemple de la rue du Bignon dans la ZI Sud-Est : les trottoirs servent quotidiennement de stationnement pour les voitures et les piétons (entre autres des étudiant.e.s) se retrouvent contraints de marcher directement sur la bande cyclable, rendant leurs déplacements dangereux.
- **La continuité des itinéraires piétons n'est pas toujours respectée**, en ville, en périphérie des villes ou à la campagne (cf. point sur l'accès aux zones de covoiturage).
- **Les trottoirs ne sont pas toujours qualitatifs** (largeur insuffisante, revêtement inadapté ou abîmé, intersections non sécurisées, fluidité de circulation insuffisante, éclairage faible ou inexistant, manque de lisibilité pour les personnes mal ou non-voyantes et leurs chiens guides). Au moins un trottoir par rue doit pouvoir être praticable pas les déambulateurs, personnes à mobilité réduite, poussettes, sans avoir à slalomer ou passer sur la route.
- **L'espace piéton n'est pas toujours bien éclairé la nuit, ce qui peut procurer un sentiment d'insécurité** : besoin d'un éclairage à hauteur d'homme et de femme, rassurant, tout en conciliant la préservation de la nuit et de la faune (peinture réfléchissante, allumage à la demande). Cela conduit par exemple certains usagers à adapter l'usage des transports en commun en fonction de la distance qu'il leur reste à parcourir jusqu'à leur domicile, au détriment du temps de trajet, voire à y renoncer et à préférer prendre un taxi, bien plus onéreux.

Sur le sentiment d'insécurité, à noter la dégradation constatée en 2023 d'après le baromètre des Villes marchables : un bond important chez les femmes (de 4% à 21%) et chez les hommes (de 7% à 21 %) dans les villes de plus de 20000 habitants (source : Note de l'Audiar "[La marche, un mode de déplacement à fort potentiel](#)") - décembre 2025

<https://reseau-velo-marche.org/observatoires/barometre-des-villes-marchables/>

- **La végétation pose deux problèmes lorsqu'elle n'est pas adaptée ou mal entretenue** : les haies réduisent l'espace piéton et les racines le déforment. Cela doit se traduire par un entretien plus régulier de la végétation du domaine public et implique un dialogue avec les riverains qui n'entretiennent pas suffisamment leurs haies.  
NB : Les haies ne doivent pas empêcher la circulation sur les trottoirs ou constituer un danger (cf l'article R. 116-2 du Code de la voirie routière.)
- Remarque : Le réseau cyclable n'était nettoyé que deux fois par an. Est-ce toujours le cas ?

## Déplacement des populations les plus fragilisées socialement...

### *c. Populations fragilisées socialement : accessibilité financière de l'offre de transports en commun*

L'ensemble des membres du Codev partage un avis sur **l'offre de transports en commun qui reste peu onéreuse** au regard du coût du déplacement automobile mais qui n'est pas forcément reconnu comme tel auprès des usagers.

Information transmise par Rennes Métropole : le coût n'est pas le premier facteur dans le choix du mode de transport. NB : Le Codev est intéressé pour en savoir plus sur la source de l'information. Est-ce dans ce document de l'AUDIAR ? <https://www.audiar.org/publication/environnement/mobilites/les-deplacements-en-peripherie-du-coeur-de-metropole-rennais-emd/>

Pour aller plus loin :

- Il pourrait être intéressant de recourir à des canaux de communications différents de ceux habituels (journaux des communes, affichage public, sur le lieu d'événements regroupant un grand nombre de personnes, etc.) et de forme différente (artistique, détourné, comparaison par rapport aux autres modes de transport, etc.)
- Compte tenu de l'augmentation de la précarité étudiante, il pourrait être intéressant d'engager une réflexion sur la gratuité des transports pour les étudiants, et dans un premier temps en particulier pour les étudiants boursiers (Témoignage université Rennes 2)

**Promouvoir une qualité de vie locale qui s'appuie sur le développement des modes actifs**  
au moins 30 minutes d'activité physique par jour  
aménagement intégrés à l'environnement, limitation des vitesses, mesures incitatives...

### *d. Le levier du trajet vers l'école pour le développement des modes actifs*

La sécurité dans les déplacements des enfants pour se rendre dans leur établissement scolaire est une priorité, pour plus d'autonomie des enfants et d'incitation aux déplacements actifs, à commencer par la marche.

Regard sur trajectoire à mi-parcours :

- Pour promouvoir la marche dès l'enfance, la piétonisation aux abords des écoles aux heures d'entrée et de sortie a été expérimentée dans plusieurs écoles de Rennes (dispositif « rue aux écoles »)
- Des dispositifs comme les pédibus permettent également d'ancrer l'habitude de la marche
- Autre levier de sécurisation du parcours des enfants : du personnel municipal pour sécuriser les traversées des passages piétons par les élèves

Cela reste à l'initiative des communes.

NB : Rennes Métropole soutient ces initiatives dans le cadre de sa compétence conseil en mobilité.

## Les déplacements des personnes en emploi

Les déplacements quotidiens des personnes en emploi vers leur lieu de travail, notamment les zones d'activité, ont été évoqués longuement lors des ateliers du groupe mobilité au Codev. Comment éviter l'autosolisme et proposer des solutions à ces conducteurs du quotidien ? Doit-on tendre vers des solutions individualisées uniquement ? Ou travailler le sujet des déplacements pendulaires en lien également avec les politiques d'aménagement et de logement ?

En complément d'une implication des organisations employeurs soulignée et souhaitée par le groupe de travail (voir plus haut), il faut également :

- Lutter contre l'éloignement domicile-travail subi. Le Codev réaffirme la nécessité de cohérence des politiques infrastructures voiries (voir remarques REV, voies de covoiturage, etc.), mais aussi d'aménagement et de logement, en faveur des populations concernées (ici les actifs), dans ses choix d'aménagement et de logement.
- Mieux prendre en compte les publics pour qui la mobilité est la plus subie (saisonniers, jeunes, agents publics, salariés éloignés des transports en commun) (CFDT)
- Refaire rentrer le Vélo dans les zones d'activité (Activ'est)

### Témoignage de la CFDT

La mobilité domicile-travail pèse de plus en plus lourd sur les salariés, en temps comme en argent. Pour la CFDT, ce n'est plus un « problème individuel » que chacun règle dans son coin mais un sujet de négociation à part entière.

Dans les échanges de terrain, les militants ont fait remonter trois besoins majeurs : faire baisser la « facture » des trajets, sécuriser les droits liés aux déplacements (temps de trajet, frais), et mieux articuler mobilité, emploi et logement pour que l'éloignement domicile-travail ne soit plus subi.

*En savoir plus : témoignage de la CFDT en annexe*

## C. Commentaires du Codev sur la priorité C du PDU

Priorité C : Hiérarchiser et territorialiser les modes de déplacements selon la zone de pertinence de leurs usages ; assumer une géographie différenciée des solutions de mobilité

### Décliner localement le PDU

#### Assurer la déclinaison territoriale du PDU, en lien avec les communes

Retour organisations et citoyens :

- Choix de ne pas développer la 2e ceinture, qui présente aujourd'hui des congestions automobiles importantes

### Développer les mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture

Objectif : Renforcer l'offre pour les lignes de bus métropolitaines: + 8% de départs supplémentaires en moyenne, augmentation de l'amplitude en soirée.

#### Organiser la priorité des transports collectifs, dans le Cœur de métropole et des pôles structurants / pôles d'appui et depuis Rennes

### 1. Transports en commun et mobilités des actifs

Des remontées de terrain et des témoignages entendus au Codev illustrent la complexité actuelle d'avoir des transports en commun permettant de desservir les zones d'emploi et d'activité de manière satisfaisante pour les actifs et les étudiants :

- Des zones d'activité ou zones d'emploi bien desservies par les transports collectifs (Saint Grégoire) et d'autres moins (Beauregard)
- Sur le campus de Ker Lann : malgré une intensification de la ligne T4 jusqu'au campus, une mobilité voiture des étudiants encore très forte, les parkings restent saturés

Plusieurs échanges ont porté sur les parkings relais :

- Les places pour recharge électrique des voitures sont pleines très tôt le matin. *"des personnes qui n'en ont pas besoin l'utilisent"* (véhicule qui n'a pas besoin d'être rechargé par exemple), *"elles sont prises d'assaut"*
- Certains parcs relais sont très vite complets le matin et, ce, malgré des travaux pour ajouter des places: ex du parc relais de la Poterie.

Préconisations, idées pour aller plus loin :

- Améliorer l'amplitude et fréquence de l'offre dans les communes de la 2e et 3e couronne rennaise
- Concernant les parking-relais :
  - Dimensionner les parc relais de sorte à accueillir suffisamment de véhicules pour permettre aux usagers de pouvoir utiliser les transports collectifs
  - Disposer de plus de places de stationnement avec recharge électrique, et/ou mieux contrôler le recours efficient des automobilistes à ces places.
  - Disposer d'accès à des parcs relais plus en périphérie de la ville ?

## D. Commentaires du Codev sur la priorité D du PDU

Priorité D : Renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie rennais par l'émergence d'une culture partagée de la mobilité entre acteurs du territoire

**Organiser l'intermodalité à la grande échelle en s'appuyant sur les grands pôles d'échanges multimodaux**

### 1. Intermodalité et périurbains

Les membres du groupe « mobilité » expriment le sentiment d'une intermodalité à deux vitesses entre le centre-ville et la périphérie. La collectivité doit prendre en compte la croissance des habitants en 1ere et 2e couronne et des besoins de déplacements liés.

Le Codev réaffirme la nécessité d'une cohérence entre le PDU, le PLH (Programme local de l'Habitat), le PLUi (Plan de déplacements intercommunal), et le SCOT du Pays de Rennes (Schéma de Cohérence territorial) sur.

### **Renforcer l'accessibilité ferroviaire**

Un projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) était annoncé en 2024, avec labellisation de l'Etat. Qu'en est-il aujourd'hui ?

### **Intégrer la croissance de l'aéroport de Saint-Jacques-de-la-Lande**

Deux remarques et commentaires ont été exprimés sur l'aéroport :

- Aéroport difficile à atteindre aux heures de pointe, en voiture
- Objectif de croissance de l'aéroport « *étonnant vu de 2026* »

### **Travailler entre partenaires à l'essor du covoiturage à la grande échelle**

## IV. Conclusion et suites

Les membres du Conseil de développement remercient Rennes Métropole de les avoir sollicités dans le cadre de l'évaluation à mi-parcours du PDU. Malgré une période de travail assez courte, les questions, échanges et suggestions ont été nombreux et témoignent de l'importance du sujet mobilités sur la métropole de Rennes.

Le groupe de travail dédié du Codev prend fin avec la transmission de cette contribution à la collectivité. Le sujet des mobilités reste bien sûr une préoccupation pour les bénévoles du Codev qui seront disponibles si besoin dans les mois à venir pour en échanger avec les nouveaux élus métropolitains.

Par ailleurs, le Codev étant majoritairement un Codev d'organisations, plusieurs organisations sont disponibles pour dialoguer avec Rennes Métropole afin de rendre plus opérationnelles certaines suggestions formulées.

Enfin, les membres du Codev attendront un retour de Rennes Métropole sur cette contribution afin de voir en quoi certains retours d'usages ou préconisations auront peut-être pris en compte pour la suite de la mise en œuvre du PDU.

# V. Synthèse des préconisations « mobilités » formulées par le Conseil de développement

Priorité A Provoquer des changements de comportement en matière de mobilité quotidienne par la sensibilisation de tous

| Paragraphe document PDU   | Constats/questions   | Suggestions, préconisations Codev   |
|---|--|---|
| <b>1.Objectifs d'évolution de parts modales</b>                             |  |   |
| <i>a. Enjeux de cohabitation entre les différents modes</i>                 | Les règles du Code de la route ne sont pas (assez) connues ou pas (assez) respectées   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibiliser par des approches artistiques (ex. les 32 sas vélo rennais réalisés par un artiste)</li> <li>• Actualiser la charte de la Ville de Rennes « Code de la rue » et développer un état d'esprit « Code de la rue » dans les communes métropolitaines</li> <li>• Renforcer la sécurité sur les pistes cyclables (éclairage, notamment)</li> <li>• Avoir une sensibilisation régulière sur l'usage de la route, pour tous les modes et tous les âges</li> <li>• Développer des campagnes de sensibilisation à la cohabitation</li> <li>• Déployer des interlocuteurs assurant la pédagogie sur l'espace public</li> <li>• S'assurer que les panneaux de signalisation sont visibles et bien entretenus</li> <li>• Systématiser la séparation des espaces dédiés aux différentes formes de mobilité</li> </ul> |
| <i>b. Place des deux roues motorisées dans les objectifs de part modale</i> | Quelles attentes sur les deux-roues motorisées, qui ont un potentiel de développement notamment pour les distances au-delà de la distance moyenne domicile travail en vélo à assistance électrique (VAE) | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Détailler dans la classification des parts modales à horizon 2030, la place attendue des deux roues motorisés dans les 40% voiture / moto</li> </ul>   |
| <i>c. Accompagnement du développement de la marche</i>                      | Objectifs d'évolution de la part modale de la marche peu ambitieux : quelle place de la marche donnée dans ce PDU ?  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Déployer un plan piétons dans les 42 autres communes de Rennes Métropole (préexistant sur la ville de Rennes)</li> </ul> <p><i>Exemples d'action : Développer en communes des panneaux indiquant les temps de marche d'un point à un autre ; Promouvoir davantage le pédibus...</i></p>  |
| <i>d. Enjeux de démobilité : subie ? choisie ?</i>                          | Quelle prise en considération des enjeux de démobilité observée à Rennes Métropole et dans d'autres agglomérations : démobilité choisie ou subie ?   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mieux comprendre et travailler l'enjeu de « démobilité » à l'avenir</li> </ul>   |

## 2. Le covoiturage, premier levier pour réduire l'autosolisme ?

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | Les aires de covoiturage ne sont accessibles qu'en voiture | <ul style="list-style-type: none"><li>• Mettre en place des tableaux d'affichage covoiturage, et proposer des zones de départ/arrivée dans des lieux identifiés (ex : parking faculté)</li><li>• Inciter aux défis et challenges pour modifier les comportements</li><li>• Mener une étude sociologique locale sur le co-voiturage et partager les résultats ; <i>Ou, le cas échéant, communiquer sur les études si certaines sont déjà réalisées</i></li><li>• Considérer le covoiturage à part entière en faisant une consultation citoyenne de grande ampleur, comme pour le <i>Trambus</i></li><li>• Prévoir la possibilité d'informer les potentiels covoitureurs dans l'application de covoiturage pour les trajets et véhicules adaptés aux personnes en situation de handicap</li><li>• Prévoir plus de stationnements et de communications dédiés au covoiturage dans les centralités</li><li>• Rendre plus visibles et faciliter l'accès aux places de covoiturage dans les parcs relais, avec un accès facilité (rdc, dès l'entrée) afin d'inciter à leur utilisation, et augmenter le nombre de places pour inciter à covoiturer</li><li>• Impossible de prendre un covoitureur avec une voiture de services : comment faire évoluer la réglementation ?</li><li>• Systématiser l'accessibilité par bus/vélo aux aires de covoiturage ; développer des aires de covoiturage près d'arrêt de bus ? et des stationnements sécurisés vélo sur les aires de covoiturage ?</li><li>• Poursuivre et amplifier le dialogue avec les entreprises (leviers : horaires de travail, télétravail...)</li><li>• tester la mise en place d'un démonstrateur sur une zone d'activités (ou une partie de zone d'activité) où tous les leviers seraient actionnés pour tenter un effet réel et durable sur la diminution de l'autosolisme (dialogue et engagements entreprises, salariés, collectivités...).</li></ul> |
|--|--|---|

## 3. Les changements de comportements passent par la diversification de l'offre... et l'accompagnement

|  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Faire savoir la simplicité d'usage de la carte Korrigo « <i>l'essayer c'est l'adopter</i> » ; « <i>plus facile qu'à Paris</i> »</li><li>• Rendre plus accessible les informations « mobilité » à l'arrivée en gare de Rennes pour les usagers de passage (déplacements professionnels, touristiques...)</li><li>• Disposer d'une application qui permettent de composer son trajet avec différentes modes de transport, exemple « <i>citymapper</i> » (Paris, Nantes, Lyon...) ou possible d'ajouter la multimodalité aux applications existantes ?</li></ul> |
|--|--|---|

| <b>4.Transports collectifs</b>   |  |  |
|--|--|--|
| <i>NB : les transports en collectifs sont aussi évoqués dans d'autres paragraphes (en lien avec l'intermodalité ou la mobilité des actifs)</i> |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pouvoir prendre des tickets Breizhgo et Star sur les mêmes terminaux</li> <li>• Avoir la possibilité d'accrocher son vélo derrière les bus interurbains</li> <li>• Transports en commun à penser également de Rennes vers les communes (exemple de déplacement vers le cinéma de Bruz, moins cher qu'à Rennes)</li> </ul>   |
| <b>5.Réseau Express Vélo (REV) et "stratégie globale de jalonnement cyclable"</b>  |  |  |
|  | REV est actuellement construit en étoile ; La qualité des infrastructures est trop inégale | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement des axes périphériques et vers des points d'attraction ou d'intermodalité</li> <li>• Concevoir et réaliser les infrastructures conjointement pour une bonne continuité du réseau (Les nouveaux aménagements doivent démarrer là où s'arrêtent les aménagements déjà en place)</li> <li>• Mieux indiquer les emplacements des stations de gonflage et les compléter d'une station d'entretien.</li> <li>• Garantir une signalisation adaptée et suffisante des infrastructures pour la bonne cohabitation de tous les usages (ex. marquage effacé ou inexistant de passage piétons, cédez le passage et stop parfois non règlementaires car au profit de voies privées...)</li> <li>• Avoir une qualité des infrastructures homogène à l'échelle de la métropole (les aménagements cyclables urbains semblent majoritairement mis en place à Rennes alors qu'ils devraient être plus également répartis).</li> </ul> |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>6. Politique de stationnement</b>   |   |  |
| <b>a. Près des gares</b>   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mieux placer et mieux identifier des zones de covoiturage près des gares, universités, centralité sur des emplacements en première ligne</li> </ul>   |
| <b>b. Pour les deux roues non motorisées</b>   | Les arceaux vélos sont parfois absents ou inadaptés (trop serrés) ; Les arceaux dédiés aux vélos parfois utilisés par les 2 roues motorisées ; Des systèmes d'antivol très / trop complexes | <ul style="list-style-type: none"> <li>Aménager davantage de parkings à vélos sécurisés autour des gares (Rennes, Bruz...) : où en est-on des objectifs fixés?</li> <li>Aménager davantage de parkings à vélos autour des zones commerciales (ex : nouvelle zone commerciale de Chantepie)</li> </ul>  |
| <b>c. Pour les deux roues motorisées : un impensé ?</b>  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Créer des places en épi pour scooter et moto sur des places de parking voiture afin d'éviter le stationnement sur les trottoirs.</li> </ul>   |
| <b>d. Dans les parkings relais</b>   |   | <i>Voir partie « intermodalité et périurbains »</i>  |
| <b>7. Accompagnement des entreprises et des organisations employeuses : un partage d'expériences et une mise en visibilité à amplifier</b> |   |  |
|  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Déployer des moyens pour <b>aller au-devant de nouvelles entreprises et associations employeuses</b> et développer un réseau d'échanges sur la mobilité en entreprise</li> <li>Poursuivre les labellisations de PDE d'entreprise et développer des concours pour challenger les équipes (EDF)</li> <li><b>Rendre visibles le suivi des PDE</b> par Rennes Métropole, la proportion d'entreprises concernées, et le taux d'application de l'obligation de produire un PDE</li> <li>Construire un <b>guide des bonnes pratiques</b> à usage des petites structures sur la base de la valorisation des PDE labellisés</li> <li>Faciliter la mise à disposition de VAE location longue durée pour les personnels des entreprises labellisées, proposer un temps d'essai gratuit (1 semaine, 1 mois...) les personnels de ces entreprises afin de faciliter le changement d'habitudes. (Université Rennes 2)</li> <li>Mettre en place un <b>démonstrateur</b> sur une zone d'activités (cf partie covoiturage)</li> <li>Soutenir l'émergence et le développement de véhicules intermédiaires (conception, expérimentation, utilisation...)</li> </ul> <p><u>Et côté employeurs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>inciter à des remboursements de transports en commun plus avantageux que le remboursement kilométrage en voiture</li> <li>Faire de la mobilité domicile travail un sujet de négociation structurée (CFDT)</li> </ul> |

Priorité B : Garantir une mobilité pour tous en contribuant à l'amélioration de la santé publique, notamment par l'amélioration de la qualité de l'air, et à la « transition énergétique »

| Paragraphe document PDU  | Constats/questions | Suggestions, préconisations Codev  |
|--|--------------------|--|
| <b>1. passage aux transports en commun électriques</b>                             |                    |  |
|  |                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• poursuivre les formations des chauffeurs de bus Star (vitesse, adaptation de la conduite aux réactions des usagers aux accélérations, au bruit plus limité... )</li> </ul>  |
| <b>2. développement des véhicules électriques professionnels</b>                   |                    |  |
|  |                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Appuyer le développement de ces nouveaux véhicules et usages de mobilité (assie réseau una) en développant des bornes de recharge dans l'espace public, notamment auprès des collectifs résidentiels</li> <li>• Soutenir l'émergence et le développement de véhicules intermédiaires (conception, expérimentation, utilisation...)</li> </ul> |
| <b>3. Développer l'usage des VAE - Vélos à assistance électrique</b>               |                    |  |
|  |                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adapter l'offre VAE à la demande, cette dernière étant forte et diverse dans les profils (familles, artisans, personnes en fauteuil...) <i>Exemple de la ville de Paris qui a lancé véligo 2 avec près de 20 modèles</i></li> </ul>   |
| <b>4. Logistique urbaine et frêt</b>   |                    |  |
|  |                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre la dynamique autour de la charte de logistique urbaine (La Poste)</li> <li>• Porter la réflexion sur la planification foncière pour la logistique de proximité (La Poste)</li> </ul>   |
| <b>5. Déplacements &amp; temps : le rôle à jouer des organisations employeuses</b> |                    |  |
|  |                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer davantage d'initiative de concertation avec des employeurs volontaires (par exemple pour décaler les horaires d'embauche plus tôt le matin afin d'éviter les embouteillages)</li> </ul>  |

| 6. Mobilité pour tous  |   |  |
|--|---|--|
| <p><i>a. Remarques générales sur la mobilité pour tous</i></p>   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la lisibilité des tableaux d'affichage sur les abribus (avec méthode Facile à Lire et à comprendre - FALC ?)</li> <li>• Organiser des aides par les pairs pour faciliter le test de nouvelles pratiques de mobilités</li> <li>• Organiser une journée dédiée pour tester les transports collectifs en étant accompagné, à l'intention de tous les publics</li> <li>• Pour inciter les publics à marcher, s'appuyer et soutenir les associations qui développent la marche en randonnée, ou comme Sport santé</li> <li>• Généraliser les bonnes pratiques d'informations pendant travaux observées à Rennes</li> <li>• Développer un système de taxi-vélo (notamment pour les personnes à mobilité réduite)</li> </ul> |
| <p><i>b. Des chemin piétons à mettre en visibilité</i></p>   | <p>Les efforts mis en place au sujet des trottoirs sont assez inégaux selon les quartiers et les villes de la métropole</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mieux garantir la continuité des itinéraires piétons</li> <li>• Bénéficier de trottoirs qualitatifs (largeur suffisante, non encombré, éclairage, haies bien taillée..)</li> </ul>  |
| <p><i>c. Populations fragilisées socialement : accessibilité financière de l'offre de transports en commun</i></p> | <p>Offre de transports en commun qui reste peu onéreuse au regard du coût du déplacement automobile</p>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recourir à des canaux de communications différents de ceux habituels et de forme différente (artistique, détournée, etc.) pour faire la promotion de l'offre de transport en commun</li> <li>• Compte tenu de l'augmentation de la précarité étudiante, il pourrait être intéressant d'engager une réflexion sur la gratuité des transports pour les étudiants, et dans un premier temps en <b>particulier</b> pour les étudiants boursiers. (Témoignage université Rennes 2)</li> </ul>  |
| <p><i>d. Le levier du trajet vers l'école pour le développement des modes actifs</i></p>                           |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• promouvoir et faciliter la marche dès l'enfance (piétonisation aux abords des écoles aux heures d'entrée et de sortie, développer le pédibus)</li> </ul>  |
| <p><i>e. Les déplacements des personnes en emploi</i></p>  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• lutter contre l'éloignement domicile-travail subi. Le Codev réaffirme la nécessité de cohérence des politiques infrastructures voiries (voir remarques REV, voies de covoiturage, etc.), mais aussi d'aménagement et de logement, en faveur des populations concernées (ici les actifs), dans ses choix d'aménagement et de logement. (proposition CFDT)</li> <li>• Mieux prendre en compte les publics pour qui la mobilité est la plus subie (saisonniers, jeunes, agents publics, salariés éloignés des transports en commun,) (CFDT)</li> <li>• Refaire rentrer le vélo dans les zones d'activité (Activ'est)</li> </ul>  |

**Priorité C** Hiérarchiser et territorialiser les modes de déplacements selon la zone de pertinence de leurs usages ; assumer une géographie différenciée des solutions de mobilité (hiérarchisation des voies et plan de modération des vitesses, fonctions et rôle des pôles d'échanges...)

| Paragraphe document PDU                                 | Constats/questions  | Suggestions, préconisations Codev   |
|---|---|---|
| <b>1. Transports en communs et mobilités des actifs</b> |   |   |
|   | Complexité actuelle d'avoir des transports en commun permettant de desservir les zones d'emploi et d'activité de manière satisfaisante pour les actifs et les étudiants | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer l'amplitude et fréquence de l'offre dans les communes de la 2e et 3e couronne rennaise</li> </ul> <p>Concernant les parking-relais :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dimensionner les parc relais de sorte à accueillir suffisamment de véhicules pour permettre aux usagers de pouvoir utiliser les transports collectifs</li> <li>• Disposer de plus de place de stationnement avec recharge électrique, et/ou mieux contrôler le recours efficient des automobilistes à ces places.</li> <li>• Disposer d'accès à des parcs relais plus en périphérie de la ville ?</li> </ul> |

# Annexes : contributions détaillées de huit organisations membres du Codev

1. Association Assia Réseau Una
2. Entreprise EDF
3. Ecopôle Activ'Est
4. Syndicat CFDT
5. Université Rennes 2
6. Groupe La Poste
7. Université de Rennes
8. CCI d'Ille et Vilaine

## Association Assia Réseau Una

Février 2026

*Retour de Daniel Dein, président d'Assia Réseau UNA, association d'aide à la personne*

Sur la recevabilité par les agents de ce changement de paradigme pour se déplacer, force est de constater que le personnel est globalement sceptique, les raisons évoquées sont les suivantes :

Lorsque nous avons abordé ce sujet avec le personnel concerné, quelques jours plus tôt, un journal télévisé de portée nationale a effectué un reportage sur ces véhicules [petits véhicules électriques type Citroën Ami]. Leur conclusion a été de dire que ces véhicules présentaient des normes de sécurité inquiétantes. La direction a ainsi reçu une alerte des équipes : ces véhicules risquaient de mettre les salariés en danger. Pour autant, nous poursuivons la réflexion et d'une manière générale, nous l'inscrivons dans le cadre du réaménagement de l'espace public qui devra de plus en plus faire cohabiter ; voiture, bus, petite voiture, vélo, trottinette et piétons avec comme fil conducteur la réduction de la vitesse en ville à 30 voire 20km par endroits.

Les autres points négatifs ont porté sur l'identification des lieux de rechargement de batteries sachant :

- Que bon nombre de nos salariés habitent en appartement et qu'ils ne possèdent pas un endroit sécurisé pour les recharger. S'agissant du stationnement, nous ne voudrions pas vivre le début « chaotique » de la mise en libre-service de vélos sur le domaine public.
- Que les bornes publiques de recharge électrique ne sont pas forcément à proximité du domicile des salariés alors qu'ils partent de leur domicile pour effectuer leurs interventions.

Même si à court terme, les mentalités ont besoin d'évoluer, à moyen et long terme, ce mode de mobilité constituera un moyen de réponse pour apaiser la ville. Pour réussir ce pari, il sera nécessaire d'avoir une analyse globale portant sur :

- L'aménagement de l'espace public pour intégrer les nouvelles mobilités,
- La poursuite de la limitation de vitesse,
- Le déploiement des bornes de recharge électrique sur le domaine public,
- Des stationnements sécurisés dans le nouveau et l'ancien parc immobilier,
- L'évolution du droit du travail dans ce domaine,
- La promotion de ce mode de déplacements auprès du monde économique ect....

Le besoin repéré pour Assia concerne exclusivement la ville de Rennes compte tenu de sa densité. Le déploiement de 4 à 5 véhicules est envisageable d'autant que nous avons reçu en fin d'année 2025 un financement provenant de la CNSA de 108 000€.

Partant aussi du constat que le CODEV se doit d'avoir une vue prospective dans ses analyses et ses conclusions, je reste persuadé que ce type de mobilité constituera à moyen et long terme une des solutions pour sécuriser et apaiser les villes.

Pour y parvenir, l'anticipation est nécessaire, une anticipation sur les mobilités de demain me semble être une priorité pour bien reconstruire la ville sur elle-même.

## Entreprise EDF

10 février 2026

*Interview d'Isabelle Combastel, Directrice du développement, membre du Codev et du groupe de travail « mobilité », réalisée par Eric Huynh (Rennes Natation), Mickael Paty (Association la Route du Meuble), et Claire Hardy (citoyenne volontaire), copilotes du groupe « mobilité » au Codev.*

[Lien vers la vidéo de l'interview](#)

### **Quelle est la genèse du plan de déplacement entreprise d'EDF à Cesson-Sevigné ?**

Le Plan de déplacement dont nous allons parler a été mis en œuvre en 2023, c'est une obligation légale pour les sites hébergeant plus de 50 collaborateurs, sur une collectivité de plus de 100000 habitants.

Nous en avons fait une opportunité pour pouvoir améliorer la qualité de vie au travail des collaborateurs, et pour décarboner nos activités.

C'est un PDE sur 3 ans. Il est en trois parties : transport en commun, vélo, véhicules électriques. En 2026 nous en ferons le bilan et imaginerons la suite.

Dans le cadre du programme EV100<sup>4</sup>, porté par l'Organisme international à but non lucratif The Climate Group, en 2017, nous avons pris l'engagement d'avoir décarboné l'intégralité de notre flotte automobile.

### **Quelles sont les actions phares d'EDF dans son plan de déplacement ?**

Le pool des véhicules de service quotidien est exclusivement électrique, sauf deux véhicules thermiques. Il est intéressant d'observer comment les collègues passent sur les nouveaux usages de ces véhicules. Aujourd'hui, trois ans après, ce sont les véhicules thermiques qui sont choisis en dernier.

Le local vélo mis à disposition est très largement utilisé, c'est aussi un bon indicateur.

Les RH suivent également le taux d'abonnement aux transports en communs.

Une action menée en 2025, et qui sera prolongée en 2026, c'est l'atelier de réparation de vélo.

### **Pour une entreprise intéressée, quel serait le premier point à conseiller ? Par où commencer ?**

Si on pouvait partager notre expérience, la première chose serait de connaître les besoins et la situation des collaborateurs et de leur activité. Où est-ce qu'ils habitent ? Quels moyens de transports ils utilisent pour venir travailler ? Dans leur activité, quel type de transport ils utilisent.

Ce bilan fait en 2023 a guidé les actions menées jusqu'à 2026.

Deuxième conseil, c'est accompagner les changements. Je pense notamment aux véhicules électriques, qui sont en boîte automatique, il y a de nouvelles habitudes à prendre. Pour faciliter les transitions, ce n'est pas l'usage de l'électrique qui freine, c'est le passage à la boîte automatique. Lorsqu'on fait rentrer un nouveau véhicule, une journée d'essai dans le cadre professionnel est proposée aux collaborateurs. Lorsqu'on l'a essayé, on ne revient plus en arrière.

---

<sup>4</sup> EV100 rassemble les grandes entreprises autour de l'électrification de leur flotte de véhicule et promeuvent l'accélération de la transition vers les véhicules électriques en France. <https://www.theclimategroup.org/ev100-france>

Le troisième point, c'est le vélo. Il faut que les gens soient à l'aise pour utiliser leur vélo. Est-ce que je peux le garer ? Est-ce qu'il est en sécurité, abrité ? Est-ce que je peux me changer ? Résoudre tout ça, c'est mettre du confort dans l'expérience utilisateur.

Et le dernier point, c'est que sans l'engagement du management, du chef d'entreprise, du dirigeant, ça ne marche pas. Il faut commencer par le bas, parce qu'il faut des demandes des utilisateurs, mais il faut aussi un dirigeant qui soit convaincu. Et là ça marche bien.

#### **Côté territoire, comment Rennes Métropole est-elle en lien avec ce PDE ?**

Le rôle de Rennes Métropole, ça a été de nous stimuler en nous proposant de participer à un concours, une labellisation de notre plan de déplacement entreprise. Ça nous a challengé car nous travaillons activement sur la décarbonation auprès de nos clients, donc nous avons choisi de commencer par nous-même et être exemplaires.

Nous avons obtenu le Label OR de Rennes Métropole en 2023 ou 2024. Candidater nous a servi d'aiguillon, de fierté, pour les équipes qui l'ont mené, et pour les collaborateurs. Quand on communique sur le label or obtenu de Rennes Métropole sur notre PDU, cela montre que les efforts faits ont de la valeur au niveau local. Ce qu'on vise, ce à quoi on va contribuer, c'est un peu moins de pollution, un peu plus de qualité de l'air, moins de bruit... Nous pensons ainsi contribuer à une meilleure santé, et qualité de vie sur le territoire. On le voit comme du donnant-donnant, du gagnant-gagnant. C'est une démarche que nous avons beaucoup appréciée et que nous allons refaire en 2026.

*NB : Partie Questions / réponses également disponible auprès de l'équipe Codev*

## Ecopôle Activ'est

13 février 2026

*Interview de Robin Roussel, Vice président d'Activ'Est, par Nicolas Duforeau, membre Codev au titre des Dirigeants Responsable de l'Ouest, et Claire Hardy, citoyenne volontaire et copilote du groupe « mobilité-suivi à mi-parcours du PDU »*

*Robin Roussel a indiqué que cette interview pourrait être complétée par un échange avec Laure-Line Vaultier, chargée de projet à Activ-Est.*

### **Nicolas Duforeau : introduction Codev**

Le Conseil de développement une possibilité de pouvoir contribuer au bilan à mi-parcours du PDU (Plan de Déplacements urbains). Dans les retours d'expérience récoltés pour l'instant, les expériences de covoiturage ne marchent pas très bien. Malgré les incitations diverses et variées, publiques ou privées, nous n'avons pas identifié de véritables succès.

Nous nous posons donc la question d'identifier sur la métropole des zones géographiques ou des zones d'activité qui auraient pu y travailler, avec des particularités de volume d'entreprises, d'activité dans des zones très denses avec des ruptures de mobilité importantes. Cela semble être le cas d'activ'Est.

### **Robin Roussel – Vice-président d'Activ'Est**

Effectivement, chez activ'est, nous avons souhaité réfléchir sur l'organisation de la mobilité dans une zone qui avait une faible offre en terme de transport en commun.

Il y a quelques années, seulement 2 voies de bus passaient au bord de la zone - pas dans la zone en elle-même -, des bus qui arrivaient toutes les demi-heures. Sur les temps de prises de poste, ils étaient bondés et nécessitaient au moins entre 5 et 20 minutes de marche pour se rendre au point le plus excentré.

Nous avons regardé toutes les possibilités d'amélioration des transports :

- Soit renforcer l'offre de bus,
- soit renforcer l'offre vélo. Il y a la possibilité en effet, avec des bonnes pistes cyclables, d'avoir du terminal métro poterie, un accès vers l'Ecopole sud-est.
- Soit regarder l'option du train avec une halte ferroviaire au nord est, rue de Rennes à Cesson Sévigné
- Nous avons même imaginé une possibilité d'utiliser la Vilaine qui passe à proximité de la zone, comme possibilité fluviale de transport : projet vite abandonné.

De ce projet « mobilités », je retiens deux points clés :

C'est d'abord **l'importance de la plurimodalité** : on n'augmente pas une offre de transport en ne faisant que du covoiturage, du bus, ou du train. C'est en faisant tout à la fois.

Il fallait refaire rentrer le vélo dans la zone d'activité, par exemple via des vélos à disposition avec des abonnements Star. Comment créer de la modalité entre une façon d'arriver sur place, puis une possibilité de prendre un vélo, de sécuriser le vélo pendant qu'on était en poste, de reprendre le vélo facilement pour aller prendre à manger sur le temps du midi, de revenir sur son lieu de travail, de reprendre le vélo pour repartir ? Avoir cette possibilité aussi de bloquer un vélo sur une journée entière, ou une demi-journée ? des fois même sur quelques heures ?

En analysant aussi le trafic au sein de la zone, nous nous sommes rendu compte de fortes affluences sur les moments de prise de poste entre 8h et 9h30 et à la fin du poste entre 17 h et 18h30. Mais tout au long de la journée, il y a aussi du flux :

- de camions : c'est une zone industrielle,
- des commerciaux qui passent dans la zone,
- des salariés qui ont des horaires décalés
- d'autres services qui drainaient un petit peu de trafic comme des salle de sport...

Dans ce contexte, comment organiser l'offre de transport pour **sécuriser au maximum le vélo** ? La zone écopole sud-est étant vieillissante, l'urbanisme laissait à désirer. Il y avait des endroits où on ne savait pas si c'était un trottoir, une voie à vélo ou une route et où forcément les 3 modalités de transport différents qui sont la marche, le vélo et la voiture étaient source de danger dans les déplacements.

Nous nous sommes mobilisés pour limiter l'autosolisme et drainer une partie des autosolistes par la sécurisation du vélo, ce qui a plutôt bien fonctionné.

Nous étions par ailleurs en contact avec les stations REV qui propose des hangars de sécurisation de vélo électriques, permettent de faire la maintenance du vélo, donnent de vrais services.

L'autre enjeu était de **renforcer l'offre de bus**. Nous étions à un moment où Keolis arrivait vers la fin de sa concession. Vu le contexte, Keolis nous avait plutôt poussé en tant qu'activ'est sur la création de contrats privés entre Keolis et les entreprises en elles-mêmes mettre des minibus à la sortie de métro pour emmener les salariés sur le lieu, sur leur lieu de travail. *(C'était un ressenti mais on ne nous l'a jamais exprimé)*

Mais nous souhaitions toujours proposer un projet. Donc, courant 2023, nous avons commencé à créer ou contribuer à *(j'ai un doute sur l'initiateur du projet)* un **projet de covoiturage avec des haltes de covoiturage**, celle que vous pouvez voir à via Silva par exemple, - Via Silva était aussi dans le projet - . C'est dans ce cadre que nous avons fait appel à eHop, pendant un an il me semble.

La communauté de covoiturage c'est quelque chose qui s'anime. Les initiatives de covoiturage macro ne fonctionnent pas, les initiatives de covoiturage micro fonctionnent très bien. En effet, organiser sur une zone entière un covoiturage, ça crée forcément des frustrations parce que des moyens sont mis sur la table, des prestataires interviennent, font en sorte d'organiser l'offre de covoiturage, la plateforme, ce genre de choses. Les salariés vont s'en saisir sur le temps T mais si ce n'est pas animé, ils vont l'oublier.

Par contre, on crée des réflexes micro, c'est à dire qu'au sein des entreprises on amène des covoitureurs à se rencontrer potentiellement, à se rendre compte qu'ils ont la possibilité de covoiturer. Et là des initiatives se créent. Ça a été le cas chez Activ'est.

Ce projet covoiturage a fonctionné de manière visible sur le moment. Je n'ai pas par contre le sentiment que ça le soit resté sur le temps long. En revanche, une partie des pratiques est aujourd'hui cachée, « fantôme » dans le covoiturage : des gens qui ont pris l'habitude en se rencontrant de travailler ensemble à covoiturer.

Concomitamment à ce projet covoiturage, nous avons commencé à travailler du coup avec la métropole et avec Keolis pour renforcer l'offre de bus et cela a porté ses fruits. Keolis a récupéré sa concession et semble s'être relancé sur des projets d'ordre public, qui nous ont permis d'augmenter la ligne de bus. Elle qui va passer en « C », c'est à dire un bus toutes les toutes les cinq minutes. Et il y a la volonté pour plus tard de renforcer cette zone.

### **Est-ce vous qui avez directement fait bouger les lignes sur le bus ?**

Alors je ne saurais pas vous dire s'il n'y avait pas des évolutions déjà anticipées. En revanche, nous avons fait des demandes auprès de Rennes Métropole via l'interlocutrice en charge des projets RSE à Rennes Métropole. A l'époque, ce n'était pas la même interlocutrice, mais nous avons fait des retours pour des projets RSE d'amélioration de la zone. Nous sommes subventionnés par Rennes métropole dans ce but, notamment sur les questions de mobilité. Dans ce bilan du suivi d'Activ'est, il était question de renforcer la ligne de bus qui passe au sein de l'Écopole Sud-Est.

### **Dans cette réflexion d'amélioration de la mobilité, avez-vous des réflexions pour inciter les entreprises à étaler leurs horaires ?**

Nous y avons pensé pour les pauses déjeuner et pour les débuts et fins de prise de poste. En réalité, c'est assez compliqué parce que pour chaque entreprise il y a une situation, et pour chaque situation y a un besoin qui est différent.

Dans des zones comme viasilva, plutôt tertiaire, il y a des obligations de présence mais il y a plus de facilité à faire du télétravail, à faire bouger les lignes. Et c'est pour ça d'ailleurs qu'il y a énormément d'entreprises qui ont des salles de sport dans leurs locaux, qui proposent des séances de sport sur le pont du midi.

Dans la zone Ecopole sud-est, nous sommes une zone mixte, industrielle sur l'aspect secondaire, et aussi une partie tertiaire. Il serait peut être plus facile de convaincre les entreprises tertiaires, par exemple sur la rue de Châteaugiron, qui fait partie de Ecopole Sud-Est, sur les horaires de début et fin de journée. En revanche sur les aspects industriels nous aurions eu plus de mal s'il y avait nécessité de présence et de quarts horaires. Dès que vous avez la question d'une ligne, vous avez la question d'une organisation qui ne peut pas forcément être bougée. Je ne suis pas sûr que ce soit la facette de changement soit la plus pratique parce qu'elle demande à faire du cas par cas et c'est presque plus compliqué que d'aller faire changer les habitudes de déplacement.

### **En tant que dirigeant et autosoliste aussi, as-tu as le sentiment que les choses ont évolué positivement ou négativement sur le temps de trajet, sur les bouchons ?**

Il y a tellement de facteurs possibles et imaginables que c'est compliqué de se de se prononcer de manière absolue sur cette question.

La zone de d'activité augmente en termes de volume. Le Chêne Morand a été construit récemment et vient augmenter un peu le nombre de salariés présents. Ce n'est pas impossible que [les actions précédemment menées] aient désengorgé un petit peu la zone, mais avec une augmentation du nombre de salariés potentiels, je ne suis pas sûr qu'on s'en rende compte réellement.

### **Et côté route de Lorient, vous travaillez apparemment à partager vos expériences ?**

Effectivement, la zone de Lorient rencontre les mêmes problématiques de bouchons. De 09h à 10h, elle est inaccessible, et de 17h à 18h, c'est la même chose. Des entreprises installées s'étaient questionnées sur les leviers potentiels pour désengorger la zone. L'association de la ZI sud-ouest avait l'intention de monter un projet autour de l'idée créer une halte ferroviaire au nord pour profiter des trains qui pouvaient passer assez régulièrement au-dessus de la zone d'activité. L'autre solution potentielle évoquée était de créer une voie passant au-dessus de la vilaine et qui venait désengorger par le MeM, en gros par le parking du MeM ? Ces deux projets étaient imaginés plutôt dans une volonté de désengorgement que de lutte contre l'autosolisme.

Aujourd'hui, il y a eu des travaux sur la piste cyclable, sur la zone de bus, il y a beaucoup de bus qui passent. Pour autant, La zone est toujours engorgée de nouvelles activités se sont installées et viennent amener de nouveau salariés.

L'association, qui souhaite se relancer, va inviter les entreprises sur un projet qui va certainement être la mobilité au sein de la ZI ouest.

La Route du meuble a certainement elle aussi vocation à travailler sur les sujets de mobilité mais avec un objectif d'accessibilité des clients. Finalement chaque entreprise mais aussi chaque zone a des situations et des besoins en termes de mobilité qui sont totalement différents.

### **Robin, quel est ton rôle dans ces autres zones d'activités ?**

Je suis vice-président d'Activ'est. J'essaye d'aider les autres associations de zones similaires à se remonter parce que je suis convaincu de l'intérêt de fédérer les entreprises autour de projets. A Activ'Est nous avons identifié 5 thématiques : la biodiversité, la mobilité, les ressources humaines, la gestion des déchets et la capacité énergétique d'une zone. Ce sont les 5 sujets sur lesquels on arrive à mobiliser réellement les gens autour de projets concrets, d'améliorations.

### **Nicolas Duforeau :**

Merci pour cet échange qui rejoint une conviction forte aujourd'hui, c'est que la mobilité est un engagement des acteurs économiques. Nous sommes les premiers concernés puisque nous nous déplaçons beaucoup dans ces zones d'activité et d'emploi, en mobilité carbonée, en voiture et souvent seul. Je suis aussi à l'Union du commerce, au Medef, et suis intéressé aussi pour identifier comment nous pourrions demain participer à votre réflexion. Comment arriver à embarquer un maximum d'acteurs pour essayer de réfléchir ensemble à améliorer la mobilité de la métropole ? Parce que quelle perte de productivité ! Finalement, parmi toutes les initiatives qui sont prises sur la mobilité, rajouter du vélo ou rajouter du covoiturage, ça se joue plutôt au niveau de l'entreprise. Nous avons des grosses entreprises qui sont en capacité d'agir. Par exemple Decathlon Betton, qui fait partie de l'Union du commerce, a mis en place des initiatives pour pousser les gens à prendre le vélo plutôt qu'à prendre la voiture. Ce n'est pas non plus à la portée de tout type d'entreprise. Une PME ou une TPE ne peut pas forcément se permettre de faire de même.

Nous avons la possibilité de d'avoir une co-construction avec différents acteurs à la fois économiques et politiques, sur la création d'une plurimodalité importante des outils de transport et qui facilitent l'accès à la zone en elle-même. Mais c'est la responsabilité à la fois des acteurs économiques individuellement, et c'est aussi la responsabilité de la métropole de faire en sorte de rendre le bus comme le train accessibles et les plus intéressants possibles.

2 mars 2026

*Par Wilfried LEMARECHAL, Secrétaire général de l'Union départementale des syndicats CFDT d'Ille-et-Vilaine*

Contribution CFDT -mobilités – 02/03/26

### **Quelle est la genèse de la prise en compte des enjeux de mobilité dans votre organisation ? Les besoins repérés ?**

Nous sommes partis d'un constat simple : la mobilité domicile-travail pèse de plus en plus lourd sur les salariés, en temps comme en argent. Pour nous, ce n'est plus un « problème individuel » que chacun règle dans son coin mais un sujet de négociation à part entière.

Dans les échanges de terrain, les militants ont fait remonter trois besoins majeurs : faire baisser la « facture » des trajets, sécuriser les droits liés aux déplacements (temps de trajet, frais), et mieux articuler mobilité, emploi et logement pour que l'éloignement domicile-travail ne soit plus subi.

### **Quelles sont les actions phares aujourd'hui que vous menez ?**

Nous structurons notre action autour de trois leviers.

#### Faire baisser le coût des trajets domicile-travail

Nous utilisons la loi Mobilités et les NAO égalité pro / QVCT pour mettre la question des trajets sur la table : mesures pour améliorer les déplacements entre domicile et lieu de travail, réduction des coûts, développement des modes de transport plus vertueux, meilleure prise en charge des frais.

Concrètement, nous revendiquons :

- la généralisation du forfait mobilités durables (vélo, covoiturage, etc.), négocié dans les entreprises, en plus ou en complément de la prise en charge des transports en commun ;
- de vrais plans de mobilité employeur dans les établissements de plus de 50 salarié-es (diagnostic des déplacements, aménagement des horaires, développement du télétravail, covoiturage, vélo, etc.) ;
- la prise en charge des frais de carburant ou de recharge là où l'offre de transports collectifs est insuffisante.

#### Protéger les salarié-es dans le champ du droit du travail

Nous intervenons sur la qualification juridique des temps de trajet et des frais liés aux déplacements. Pour certains salariés itinérants, la jurisprudence reconnaît que le temps de déplacement est du temps de travail effectif lorsqu'ils restent à disposition de l'employeur sans pouvoir vaquer à leurs occupations personnelles.

Nous diffusons aussi une doctrine claire sur :

- le traitement des frais de déplacement domicile-travail (transports en commun, véhicule personnel, etc.) en frais professionnels ou en défraiement ;
- l'articulation avec le télétravail et les accords d'entreprise (indemnité télétravail, ajustement des aides transport les jours télétravaillés, etc.).

## Relier mobilité, emploi et logement

Nous refusons de traiter la mobilité domicile-travail comme un sujet isolé. Nous la relient au couple emploi/logement et à l'aménagement du territoire.

Nos priorités :

- réduire la distance entre lieux de vie et pôles d'emploi, en agissant sur la production et la localisation de logements abordables ;
- renforcer les outils dédiés au logement des salarié-es (dont le logement social) pour permettre aux salarié-es de se loger près de leur travail ;
- développer des services d'accompagnement des mobilités résidentielles (aide à la recherche de logement, sécurisation des parcours, « conseil en évolution résidentielle ») ;
- mieux prendre en compte les saisonniers, les jeunes, les agents publics, pour qui l'éloignement domicile-travail est souvent subi plutôt que choisi.

### **Quelles sont les prochaines étapes dans votre organisation ?**

La suite, pour nous, se joue à trois niveaux :

- élargir les négociations sur les mobilités domicile-travail à un maximum d'entreprises et de territoires, en s'appuyant sur la loi Mobilités et les NAO ;
- sécuriser davantage le cadre juridique pour les salarié-es (temps de trajet, frais, télétravail) en diffusant des repères clairs et en outillant les équipes militantes ;
- pousser plus loin le lien entre mobilités, logement et aménagement, pour que les politiques de transport ne soient pas déconnectées des politiques de logement et d'emploi.

### **Identifiez-vous des freins ou leviers pour progresser collectivement sur les enjeux de mobilité ?**

Parmi les freins, nous voyons surtout :

- la tendance à renvoyer les trajets domicile-travail à la seule responsabilité individuelle ;
- une approche trop segmentée : on parle de transport d'un côté, de logement de l'autre, de travail encore ailleurs, sans vision d'ensemble.

Les leviers, pour nous, tiennent à :

- faire de la mobilité domicile-travail un sujet de négociation structuré (forfait mobilités durables, organisation du travail, télétravail, horaires) ;
- utiliser le droit du travail comme appui pour sécuriser temps de trajet et frais ;
- travailler conjointement sur mobilités, logement et aménagement, pour traiter les causes et pas seulement les symptômes.

### **Quels apprentissages souhaitez-vous partager ? Quel premier pas conseiller ?**

Un enseignement fort : tant qu'on reste sur des mesures ponctuelles (une aide carburant ici, un coup de pouce transport là), on soulage à la marge sans changer la donne. Dès qu'on relie mobilités, organisation du travail et logement, on commence à transformer réellement la situation des salarié·es.

Le premier pas que nous conseillons est simple : mettre la question des trajets domicile-travail à l'agenda des négociations, avec un diagnostic partagé des déplacements (modes utilisés, coûts, temps, contraintes) et quelques revendications claires : forfait mobilités durables, plan de mobilité employeur, articulation avec le télétravail et le logement.

### **Les actions de Rennes Métropole vous semblent-elles suffisantes ? Voyez-vous d'autres rôles à jouer pour la collectivité ?**

À partir de notre grille de lecture, nous regardons les actions de la collectivité à travers trois prismes :

- est-ce que cela contribue à faire baisser la « facture » des trajets pour les salarié·es ?
- est-ce que cela facilite la négociation d'accords dans les entreprises (plans de mobilité, offres de transport, solutions alternatives à la voiture) ?
- est-ce que c'est articulé avec le logement et l'emploi ?

Nous voyons un rôle important pour Rennes Métropole :

- soutenir les plans de mobilité employeur et le déploiement des mobilités durables ;
- faciliter le lien entre politiques de transport et politiques de logement, pour réduire les distances domicile-travail ;
- mieux prendre en compte les publics pour qui la mobilité est la plus subie (saisonniers, jeunes, agents publics, salarié·es éloignés des transports collectifs).

À partir de là, notre message est moins de juger « suffisant / pas suffisant » que de dire : nous sommes prêts à travailler avec la collectivité pour que les politiques de mobilité intègrent pleinement ces enjeux sociaux et de travail.

6 mars 2026

*Retour de Yohann Rech, Vice-président « Transition socio-environnementale et de l'aménagement des campus » à l'université Rennes 2*

## **1. Quelle est la genèse de la prise en compte des enjeux de mobilité dans votre organisation ? les besoins repérés ?**

Historique du plan de mobilité de l'université :

- 2010 : Publication de la charte éco-responsable de Rennes 2
- 2010-2011 : Elaboration de notre Plan de Mobilité
- 2011-2015 : Mise en œuvre du premier plan d'actions
- 2017 : Evaluation
- 2017-2022 : Mise en œuvre du second plan d'actions
- 2020 : Obtention du label Mobil'Employeur de Rennes Métropole
- 2023 : Renouvellement du label Mobil'Employeur niveau Or + Evaluation
- 2025 : Publication du Schéma de Planification et d'Orientation des Transitions (SPOT), comprenant une fiche « Favoriser les mobilités alternatives, actives et non-motorisées » + Obtention du label Employeur pro-vélo (niveau or)  
+ Obtention du Label Plan de Mobilité de Saint-Brieuc Armor Agglomération pour le campus de Mazier
- 2026-2030 : Mise en œuvre du troisième Plan d'actions

## **2. Quelles sont les actions phares aujourd'hui que vous menez ? (objectifs de l'action, description de sa mise en œuvre, public ciblé, zone géographique, partenariats et financements, calendrier...)**

Les actions principales mises en place depuis 2011 :

- Stationnements vélos : 789 places réparties sur les 3 campus (x3 depuis 2010) / 20% sécurisées / 65% abritées ; (230 000 euros sur les stationnements vélo)
- Entretien gratuit des vélos des personnels (plus de 1500 vélos révisés depuis 2012) ;
- Prime de 50 € pour l'achat d'un vélo neuf ou d'occasion aux étudiants ;
- Des aides financières pour les déplacements domicile-travail : participation employeur de 75% aux abonnements de transport en commun et vélo longue durée, tarif réduit pour abonnement bus+métro, Forfait Mobilités durables ;
- Mise en place du télétravail depuis 2019 (convention de cadrage en 2021) ;
- Information, sensibilisation et accompagnement des usagers dans leur changement de pratiques ;
- Organisation annuelle de la journée de la Mobilité avec les acteurs du territoire : Bourse aux vélos, réparation vélo, gravage bicyde, vélo-bus, stands des transporteurs, formation vélos...
- En 2012, travail en concertation avec la Métropole et la DEVU pour remédier à la surfréquentation de la station de métro Villejean-Université en décalant les horaires de début des cours.
- Déplacements professionnels : abonnements Vélo STAR, location vélo électrique, utilisation des véhicules en auto-partage de la métropole, titres de transport en commun, développement des équipements de visio-conférence (salles de réunion équipées, télé-amphi, téléprésence...).

## **3. Quelles sont les prochaines étapes dans votre organisation ?**

L'objectif prioritaire est de réduire la part de nos émissions GES liées aux déplacements (39% de nos émissions en 2023).

Malgré une baisse importante de l'usage de la voiture (en 10 ans : moins 15 points pour les personnels et moins 10 points pour les étudiants), l'objectif pour 2030 est de diminuer encore de 15 % pour les déplacements domicile-travail des personnels, et de 4 % pour les déplacements domicile-campus des étudiantes et étudiants.

Pour cela, nous allons poursuivre le développement des mobilités actives en concentrant nos actions sur la promotion de la marche et du vélo pour les déplacements courts et le vélo électrique pour les trajets au cœur de la métropole (villes périurbaines). L'autre grand axe de travail va se focaliser sur le développement du covoiturage quotidien.

Concernant les déplacements professionnels, l'objectif d'ici 2030 est d'en réduire à la fois le nombre et l'empreinte carbone. Pour y parvenir, il s'agira de rationaliser les missions en privilégiant des déplacements plus longs mais moins fréquents, et en mutualisant davantage les missions. Une attention particulière sera portée à la réduction de l'usage de l'avion pour les destinations européennes et de la voiture pour les déplacements nationaux, notamment vers le campus Mazier.

Les prochaines étapes de mise en œuvre :

- Renouveler le plan d'actions 2026-2030 incluant tous les types de déplacements et les différents publics présents sur les campus et le mettre en œuvre
- Résultats de l'étude d'aménagement du Grand Villejean volet Mobilité/flux
- Évaluation des résultats des actions menées et de l'évolution des parts modales par enquête en 2026 et 2029

**4. Identifiez-vous des freins ou leviers à formuler pour progresser collectivement sur les enjeux de mobilité ?**

- Des difficultés sur le développement du covoiturage, qui ne sont pas récentes.
- Après les REV, infrastructures vélos à développer entre les communes de Rennes Métropole (Pacé-Montgermont...).

**5. Quels apprentissages souhaitez-vous partager en priorité à d'autres organisations souhaitant travailler sur les enjeux de mobilité ? Quel serait le premier pas à conseiller ?**

- Réaliser un PDM, évaluer la part des émissions liées à la mobilité, mettre en place un plan d'actions
- Candidater à des labels pour se situer et progresser dans la démarche.

**6. Les actions menées et projetées par Rennes Métropole (dans le cadre du Plan de déplacements urbains notamment) vous semblent-elles suffisantes ? Voyez-vous d'autres rôles à jouer pour la collectivité en termes de déplacements et de mobilités ?**

- Compte tenu de l'augmentation de la précarité étudiante, il pourrait être intéressant d'engager une réflexion sur la gratuité des transports pour les étudiants, et dans un premier temps en particulier pour les étudiants boursiers.
- Faciliter la mise à disposition de VAE location longue durée pour les personnels des entreprises labellisées, proposer un temps d'essai gratuit (1 semaine, 1 mois...) les personnels de ces entreprises afin de faciliter le changement d'habitudes.
- Liaisons vélos sécurisées entre les communes de la métropole

# La Poste

11 mars 2026

En tant qu'acteur de proximité, employeur significatif et opérateur de services essentiels, le Groupe La Poste est directement concerné par les enjeux de mobilité, à la fois comme organisation multi-sites, comme employeur, et comme opérateur logistique du dernier kilomètre.

L'année dernière, notre Groupe a en effet distribué 50% des colis en France soit 800 millions répartis entre nos différentes marques opérant sur le territoire national (Colissimo, DPD et Chronopost).

Nous opérons les livraisons pour 2/3 à domicile/entreprise et 1/3 en consigne (PickUp).

Cela concerne les colis de moins de 30kg : colis diverses, alimentation, médical mais aussi logistique d'entreprise BtoB.

## 1. Genèse de la prise en compte des enjeux de mobilité

La prise en compte des enjeux de mobilité au sein du Groupe La Poste s'inscrit dans une double dynamique :

- Une dynamique nationale, liée à nos engagements en matière de responsabilité sociétale et environnementale (trajectoire bas carbone, logistique durable, flotte de véhicules électriques). A ce titre, nous sommes engagés dans une trajectoire zéro émission nette en 2040 soit 10 ans en amont des accords de Paris (2050).
- Une dynamique territoriale, liée à l'évolution des pratiques urbaines et périurbaines (congestion, ZFE, transition énergétique, attractivité employeur). A ce titre à Rennes Métropole, le Groupe est signataire de le « charte locale des bonnes pratiques en matière de logistique urbaine durable ».

Les principaux besoins identifiés :

- Sécuriser et optimiser les tournées de distribution dans un contexte d'évolution des flux.
- Réduire l'empreinte carbone des déplacements professionnels.
- Faciliter l'accès aux sites pour les collaborateurs (multisites, horaires décalés).
- Anticiper les contraintes réglementaires (zones à faibles émissions, partage de la voirie, logistique urbaine).

## 2. Actions phares aujourd'hui

a) Décarbonation de la flotte et logistique du dernier kilomètre

Objectif : réduire l'empreinte carbone des activités de distribution et de collecte.

Mise en œuvre :

- Déploiement massif de véhicules électriques et de vélos à assistance électrique.
- Adaptation des tournées pour favoriser les mobilités douces en cœur de métropole.
- Optimisation logistique (mutualisation des flux, rationalisation des trajets).

Public concerné : facteurs, encadrants de production, équipes logistiques.

Zone : métropole rennaise, avec adaptation selon densité urbaine/périurbaine.

Partenariats : dialogue avec la collectivité sur l'occupation de l'espace public, zones de livraison, expérimentations de logistique urbaine.

c) Rôle d'opérateur de services de proximité

La Poste joue également un rôle indirect en limitant certains déplacements :

- Maintien de services de proximité dans les bureaux.
- Développement de services à domicile (visites aux seniors, portage, services numériques).

### **3. Prochaines étapes**

- Accélération de la transition vers des flottes 100 % décarbonées en zone dense.
- Aujourd'hui 75% des véhicules de livraison sont électriques dans les grandes villes et même 87% dans la métropole rennaise. Cela correspond à 89% des colis livrés.
- Réflexion sur des micro-hubs logistiques urbains en lien avec les politiques métropolitaines.
- Intégration renforcée des enjeux de mobilité dans les projets immobiliers (accessibilité multimodale).
- Développement de coopérations territoriales autour de la logistique urbaine durable.

### **4. Freins et leviers identifiés**

Freins :

- Contraintes foncières pour implanter des espaces logistiques intermédiaires.
- Acceptabilité locale des aménagements logistiques.
- Complexité réglementaire.
- Difficulté d'adapter des organisations historiques à des mobilités en transition.

Leviers :

- Dialogue continu avec Rennes Métropole cf charte.
- Planification coordonnée urbanisme / mobilités / logistique.

### **5. Apprentissages à partager**

- Intégrer la mobilité comme un sujet stratégique
- Associer les équipes très en amont pour sécuriser l'appropriation.
- Tester à petite échelle avant de généraliser.
- Penser simultanément mobilité des biens et mobilité des personnes. A ce titre, nous avons récemment expérimenté le transport de colis par Tramway voyageur à Strasbourg.

Premier pas conseillé : réaliser un diagnostic partagé des flux (personnes et marchandises), en croisant données internes et réalités territoriales.

### **6. Regard sur les actions de la collectivité**

Les actions engagées dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains vont dans le bon sens, notamment en matière de développement des transports collectifs et de promotion des mobilités actives.

La collectivité peut jouer un rôle clé comme :

- Facilitateur de coopérations interacteurs.
- Planificateur foncier pour la logistique de proximité.
- Coordinateur des données de mobilité.

19 mars 2026

1. Quelle est la genèse de la prise en compte des enjeux de mobilité dans votre organisation ? les besoins repérés ?

Avec la réalisation de son Bilan Carbone en 2019 l'université de Rennes, a pris conscience de l'impact de ses déplacements puisqu'ils représentaient le deuxième poste d'émission juste après les achats. De plus du fait de la parution du PDU (Plan de déplacement urbain) pour 2019-2030 de Rennes Métropole, cela a conforté la volonté et le besoin de l'université de réaliser un plan de mobilité employeur afin de comprendre les déplacements des personnes venant à l'Université pour les accompagner vers une transition moins impactante.

La première enquête a permis de mettre en lumière la grande diversité de déplacement des personnels et étudiants. Le principal besoin repéré est le manque de déplacement en covoiturage. Donc il y a un gros travail à faire de ce côté pour le promouvoir notamment auprès des personnels puisque la voiture seule représentait 37% des déplacements.

2. Quelles sont les actions phare aujourd'hui que vous menez ? (Objectifs de l'action, description de sa mise en œuvre, public ciblé, zone géographique, partenariats et financements, calendrier...)

Les actions phare menées par l'université sont :

- Promotion du vélo avec l'installation de nombreuses places de parkings vélo → pour **les personnels et les étudiants** :
  - 864 nouveaux stationnements en 2022
  - 200 de plus en 2024
- Formation à la mobilité vélo → pour **les personnels**
  - 2021 : 3 formations
  - 2022 : 4 formations
  - 2023 : 4 formations
- Favoriser des déplacements professionnels plus responsables → pour **les personnels** :
  - Achat de vélo à assistance électriques pour des déplacements inter/intra campus
    - 2022 : 28 VAE
    - 2023 : 57 VAE
    - 2024 : 68 VAE
  - Investissement dans un vélo cargo pour la livraison du « dernier kilomètre » en 2024
  - Installation de bornes de recharges pour voitures électriques en 2024

### 3. Quelles sont les prochaines étapes dans votre organisation ?

Une des prochaines étapes pour l'université est la réalisation d'un nouveau plan de mobilité durable, avec un objectif principal de continuité par rapport au PMD 2022-2025, qui visait à promouvoir le vélo et les transports en commun tout en limitant le recours à la voiture seule. Une grande partie sera dédiée au développement du covoiturage qui est l'axe principal sur lequel nous pouvons nous appuyer afin de réduire les émissions de GES pour les déplacements domicile-travail.

### 4. Identifiez-vous des freins ou leviers à formuler pour progresser collectivement sur les enjeux de mobilité ?

Freins :

- Beaucoup de choses mises en place, transport en commun, covoiturage etc... Maintenant les freins viennent des habitudes des gens qui n'arrivent pas à changer leur mode de déplacement.
- Manque de lignes de trains autour de la métropole, personnes obligées de prendre la voiture car les transports en commun sont trop longs.

Leviers :

- Installation de vélib dans le campus de Beaulieu pour favoriser les déplacements durables inter campus

### 5. Les actions menées et projetées par Rennes Métropole (dans le cadre du Plan de déplacements urbains notamment) vous semblent-elles suffisantes ? Voyez-vous d'autres rôles à jouer pour la collectivité en termes de déplacements et de mobilités ?

- Accentuer la prévention « Cycliste brillez » en lien avec les associations et la Prévention routière.
- Voir possibilité d'aide à l'achat de vélo électrique ou classique
- Réfléchir à la mobilité des piétons (mise en sécurité, bancs pour pause, équipement lumineux, etc.)
- Continuer des pistes cyclables internes à la ville et inter communes, et assurer la jonction entre des pistes existantes, afin de permettre des trajets sécurisés de bout en bout entre les différents quartiers, communes et vers les équipements, services et commerces de la ville.
- Engager des réflexions avec la SNCF / Région sur les possibilités de développement du Vélo / train – Wagon adapté à aux vélos – développement des possibilités de faire du Co-modal
- Développer un système de taxi – vélo (notamment pour les personnes à mobilité réduite)
- Continuer de sécuriser les ronds-points
- Développer les voies spécifiques pour le co-voiturage et les moyens de sensibilisation au co-voiturage

24 mars 2026

1. Quelle est la genèse de la prise en compte des enjeux de mobilité dans votre organisation ? les besoins repérés?
  - De nombreux déplacements professionnels, mise à disposition de voitures de services et de fonction avec électrification progressive.
  - Recensement des pratiques et des besoins pour la mobilité domicile travail en cours.
2. Quelles sont les actions phare aujourd'hui que vous menez ? (objectifs de l'action, description de sa mise en œuvre, public ciblé, zone géographique, partenariats et financements, calendrier...)
  - Electrification en cours de la flotte de service
  - Travail en cours sur la facilitation du covoiturage
  - Identification des pratiques de déplacements domicile travail en cours
3. Quelles sont les prochaines étapes dans votre organisation ?
  - Plan de mobilité employeur en 2026/2027 en lien avec Rennes métropole
  - Mise à disposition de plateforme de covoiturage
  - Actions à définir en fonction des besoins exprimés par les collaborateurs
4. Identifiez-vous des freins ou leviers à formuler pour progresser collectivement sur les enjeux de mobilité ?
  - Certains de nos sites sont difficilement accessibles en Transports en commun / recensement des freins et leviers en cours auprès des collaborateurs
5. Quels apprentissages souhaitez-vous partager en priorité à d'autres organisations souhaitant travailler sur les enjeux de mobilité ? Quel serait le premier pas à conseiller ?
  - Recensement des besoins.

## Remerciements

**Aux copilotes :** Claire Hardy (citoyenne volontaire – Vice-présidente du Codev), Eric Huynh (Rennes Natation), Mickael Paty (Association la Route du Meuble)

**Aux contributeurs Codev** Maxime Dupont (Alternatiba Rennes), Daniel Dein (Assia réseau UNA), Betty Bolland (CCI Ille-et-Vilaine), Gil Dordor (Cigales de Bretagne), Sandrine Roselier (Collectif Handicaps 35), Nicolas Duforeau (Dirigeants Responsables Rennes Bretagne), Isabelle Combastel (EDF Commerce Ouest), Vivien Leroux (Institut Catholique de Rennes), Valentin Souvay (Jeune Chambre Economique), René Marc (Maison de la Consommation et de l'Environnement), William Chauou (Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Bretagne), Doriane Chouteau et Adrien Cahoreau (Rayons d'Action), Mickael Picart et Laurent Eisenmann (SNCF), Alain Chevance (Syndicat CFDT des Services d'Ille et Vilaine), Guy Baudelle et Erwan Michon (citoyens volontaires)

**Aux organisations ayant fait part de leur témoignage ou contribution :** Activ'Est, Assia réseau UNA, CFDT, EDF, Groupe La Poste, Université de Rennes, Université de Rennes, CCI d'Ille et Vilaine

**Au service Mobilité Urbaine de Rennes Métropole**

**A Séverine Grould, AUDIAR**

**Cette contribution a été validée en Bureau Codev le 19 mars.**

Contact technique : Gaëlle Chapon et Céline Rigourd  
[contact@codev-metropolerennes.bzh](mailto:contact@codev-metropolerennes.bzh)  
02.99.01.85.16/17