

Alternatiba Rennes vous propose ses mesures pour un Plan de Déplacements Urbains (PDU) à la hauteur de l'urgence climatique !



Derrière une ambition qui se décline en innovation ou en investissement de centaines de millions d'euros, le **Plan de Déplacement Urbain (PDU) de Rennes Métropole** ne traduit pas le changement de paradigme attendu de la part d'une collectivité signataire du Pacte Finance Climat en avril dernier. Le PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial) prévoit une baisse de 10 % des déplacements en voiture. On ne les retrouve pas dans le PDU. Ce **manque d'ambition** est regrettable et confirme que Rennes Métropole envisage de laisser une place importante à la voiture. Ce PDU, non intégré au reste des plans de politiques publiques (PLUi, PPA, Plan Climat...) en l'état, ne rentre pas en accord avec les promesses de politique écologique durable et s'oriente vers une sauvegarde des conservatismes historiques sans engendrer un réel virage radical pour la sauvegarde de l'environnement à l'échelle de la métropole, voire plus loin.

Afin de pallier le manque criant d'ambition du plan, **nous avons mis en lumière certains manques et listé quelques mesures ambitieuses à la hauteur des changements nécessaires pour limiter le réchauffement climatique.**

Vélo :

- En ville, augmenter le nombre de zones partagées (piétons et mobilité douce)
 - Donner la priorité aux vélos en ville, voire aux piétons sur les axes urbains secondaires
- Augmenter le nombre de parking vélo
- Mutualiser les infrastructures sanitaires entre les entreprises
- Permettre de se rendre (pour une majorité des citoyens de la métropole) à la station multimodale la plus proche en étant toujours ou au moins à 75% du temps sur une piste cyclable
- Embaucher des techniciens sur la question du vélo à Rennes Métropole !

Urbanisme et déplacement :

- Penser les déplacements urbains en termes d'aménagement de la métropole : cahier des charges lors de vente de terrain (comme pour la végétalisation compensatoire de la bétonisation des sols) et lors des projets immobiliers (comme le quartier Vauban à Fribourg en Allemagne)
- Repenser l'urbanisme de l'hypercentre en supprimant le parking Vilaine pour planter des arbres
- Créer dans chaque centre-ville des 43 communes une zone piétonne, dimensionnée à l'échelle de la commune

Diesel et qualité de l'air :

- Zone à Faible Émission (ZFE) : Malgré un centre historique partiellement piétonnier, la ville de Rennes ne possède aucune ZFE alors que la métropole est très exposée à la pollution de l'air (Plan de Protection de l'Atmosphère - PPA - en 2015). La ville se doit donc d'en instaurer une mais également de créer des zones à circulation restreinte permanente.
- Diesel: l'engagement à libérer la ville des véhicules diesel puis essence est limité : le seul engagement du PDU concerne les livraisons, uniquement en 2030! Et quel air respire-t-on d'ici là? Des villes françaises ont déjà annoncé la fin de la circulation des véhicules diesel pour 2030 alors que d'autres villes européennes ont déjà fait le pas de limiter la circulation de tous les véhicules en centre-ville.
- Qualité de l'air: Les PM2.5 (particules en suspension) doivent être mesurés et pris en compte
- Alerte: les récentes mesures de restriction de circulation ponctuelles en cas de pics de pollution ou de chaleur, ne sont pas assez ambitieuses en terme de délai! Malgré les récents épisodes de pollution en mars ou de canicule cet été, la vignette "Crit'Air" n'a servi à rien.

Il est impératif d'imaginer une gratuité coordonnée et immédiate des transports en commun à l'échelle régionale en cas d'alerte pollution.

Gratuité des transports :

Les transports en commun doivent devenir un service public gratuit au même titre que l'école publique. Pour cela, la gratuité doit être pour le transport public aux échelles métropolitaine (STAR) et régionales (Breizh Go : TER, Keolis Armor, Illenoo..).

Au niveau métropolitain, ce changement ne peut se faire que par la remunicipalisation du transport dans Rennes Métropole et de ce fait par le non-renouvellement du partenariat entre Rennes et Keolis (en 2024). Les salariés n'ayant plus de poste du fait de la gratuité doivent accéder à une reconversion grâce au développement du réseau.

D'ici là, une gratuité par paliers doit être envisagée. Voici un exemple d'évolution provisoire d'ici 2024 :

- Gratuité partielle pour les résidents de la Métropole ou du Pays de Rennes à base de 2 trajets par jour et par personne
- Gratuité totale pour les étudiants, les demandeurs d'emploi
- Prix dédié aux touristes et aux visiteurs

Intermodalité et périphérie :

"Une étude pour développer une offre de transports à l'échelle des 77 communes du Pays de Rennes" ne nous paraît pas assez précis et très faible : il faut une véritable impulsion de la part de la Métropole pour imposer à la région d'étudier la question et intégrer de manière cohérente le reste du pays de Rennes dans un schéma de transports depuis la périphérie vers la Métropole et vers la périphérie. Alors que certains trajets sont priorités, presque exclusivement vis-à-vis de Rennes, il n'y a pas ou peu de réseau de transport en commun qui soit circulaire, d'autant plus que l'intermodalité gare/bus suburbains est limitée.

Pour créer un réseau cohérent et à la hauteur des changements nécessaires, plusieurs mesures peuvent être mises en place :

- Mettre en place une ligne Chronostar C0 faisant le tour des quartiers périphériques de Rennes pour désengorger la ville :
 - Villejean --> Beaugard --> Maurepas --> Longs Champs --> ZA du Sud-Est --> Sainte Thérèse --> La Courouze. Passer par la rocade si besoin comme au niveau de la route de Lorient/Stade Rennais afin de faire la jonction La Courouze et Villejean. Une mise en place en trois étapes est à prévoir afin d'électrifier au mieux cette ligne de désengorgement: d'abord bus (notamment les C4 inutiles lors de l'ouverture de la ligne b du métro), puis des trolleybus (avec la pose des lignes électriques dédiées puis en tram (moyen de transport urbain peu cher, fiable et durable donc à privilégier comme en Allemagne).

- Renforcer les lignes intercommunales (sous forme d'expérimentations entre différentes communes du bassin rennais).
- Exploiter au mieux la quinzaine de gares et les 5 lignes de train de la Métropole, tout juste évoquées dans le document arrêté :
 - Développer des tronçons dédoublés de voies ferrées et plusieurs gares/haltes multimodales supplémentaires afin de créer un réseau de type RER métropolitain sur Rennes et ses alentours (exemple de nouvelles haltes/gares : Zone d'Activités Ouest-Villejean-Atalante Champeaux, Vezin-le-coquet-Le Rheu, Saint Grégoire (Maison Blanche), Cimetière de l'Est-Le landry-Plaine de Baud, ZAC du Nord, Saint-Jacques gaîté-La Courrouze...). Le but étant de permettre de rapidement se mouvoir de périphérie à périphérie ou à certains quartiers de Rennes (non desservis par le métro par exemple) en utilisant le réseau ferré existant mais à condition de rajouter quelques haltes afin d'avoir un maillage de 2 km entre chaque halte environ.
- Dimensionner les parking relais à hauteur du besoin : le trafic des accès à Rennes, de la rocade à la ville est majoritairement le fait de métropolitains hors Rennes aujourd'hui. Ces automobilistes sont contraints de se déplacer jusqu'au centre de Rennes en voiture, du fait de la saturation des parking relais dès 8h le matin en semaine.

Logistique urbaine :

Dans le cadre de la livraison à petite distance, il est nécessaire d'encourager voire de contraindre les entreprises et les acteurs publics à l'utilisation du vélo (assisté ou non) et les petits utilitaires (électriques de préférence).

- Chiffrer l'efficacité et étendre l'initiative Urbi (La poste et Super U) avant d'étendre le système à l'ensemble des enseignes intra-rocade

Cette évolution des modes principaux de transport de 2019 à 2030 est peu ambitieuse. La place de la voiture dans les axes de transports est toujours prépondérante par rapport aux transports en commun et aux moyens de locomotion douce malgré une volonté des collectivités de faire décroître l'usage de la voiture au quotidien au sein de la métropole et plus largement du pays de Rennes. Le covoiturage "1 seul jour par semaine" traduit une volonté de limiter le problème de congestion sur la Métropole plutôt que de limiter l'impact important du transport routier sur l'environnement et l'émission de gaz à effet de serre.

Ce plan, qui manque cruellement d'ambition et de substance idéologique, sociologique et écologique **devrait au contraire se focaliser sur les piliers centraux : se déplacer, vivre et respirer ensemble.**

Notre inquiétude ne s'arrête pas là : l'atténuation du changement climatique ou limitation des émissions des gaz à effet de serre devrait être synonyme de réduction du trafic aérien, non de son augmentation. Conséquence logique, l'objectif de la collectivité devrait être de planifier une réduction progressive du trafic aérien. Malgré cela, l'aéroport de Rennes Saint-Jacques - avec la complicité de Rennes Métropole et son souci d'attractivité économique, de la Région Bretagne qui enchaîne le soutien de projets climaticides et de la préfecture de Bretagne, qui rétrocède 9ha de terres - engage des travaux qui devraient lui permettre de supporter jusqu'à 2 millions de passagers par an en 2035. Alors que Rennes Métropole met en avant des ambitions écologiques, il est également question d'ajout de 650 places de stationnement dès cette année, de réfection de la piste et d'agrandissement de l'aérogare...



Alternatiba Rennes, association créée depuis le 11 Juillet 2017, se consacre à la promotion des alternatives au changement climatique et aux actions de désobéissance civiles contre les projets climaticides. Notre fonctionnement s'articule autour de l'action inter-associative (actions non violentes, sensibilisation, interpellation d'élus), la mobilisation citoyenne et l'implication dans les politiques publiques (plaidoyer citoyen).

Contact : Christophe LEMAN ou com-alternatibarennes@riseup.net

Site internet : www.alternatiba.eu/rennes

Facebook : www.facebook.com/AlternatibaRoazhon/

Twitter : www.twitter.com/RennesAny