

# Mobilité : comment passer la vitesse supérieure ?

**CONTEXTE** > Décideurs, ingénieurs, aménageurs parlent de « mobilité » et non plus de transport ou de déplacement. Les mots traduisent un changement de notre façon de penser les mouvements et les interactions sociales. L'homme est au cœur de ce changement. De « personne transportée », il devient acteur de sa mobilité. Il peut choisir de laisser sa voiture, de prendre un bus ou de marcher ou même de pianoter sur Internet. Le temps de la mobilité change aussi. Ce n'est plus un temps perdu mais un temps mis à profit pour envoyer des SMS, travailler, se connecter... Encore faut-il être capable d'utiliser ces nouveaux services et réseaux de mobilité. Les mutations des usages et des valeurs de la mobilité ouvrent la voie à une diversité de dispositifs à promouvoir en ville et dans les territoires périurbains. L'agence d'urbanisme de l'agglomération rennaise et ses partenaires engagent un programme de cinq séminaires dont le premier s'est tenu le 30 juin 2010. *Place Publique* en rendra compte.

TEXTE > BRUNO LE CORRE et MARION STEUNOU



Au cours des 25 dernières années, l'aire urbaine rennaise a connu un fort développement, la population passant de 422 000 à 572 000 habitants (+ 36 %). Récemment, cette croissance a porté sur les communes de la périphérie éloignée, au-delà de l'agglomération. Les chiffres du dernier recensement montrent que la couronne de l'aire urbaine située en dehors de la communauté d'agglomération connaît une progression sans précédent en accueillant des jeunes ménages de 30 à 45 ans avec leurs enfants. C'est désormais le territoire de l'aire urbaine où la taille des ménages et la part des actifs est la plus élevée. Cet éloignement des populations n'est pas sans poser des problèmes tant en matière d'augmentation des kilomètres parcourus en voiture et des émissions de gaz à effet de serre qu'en matière de consommation d'espace. L'espace urbanisé de l'aire urbaine est passé de 8 700 ha en 1985 à 20 000 ha aujourd'hui (+ 126 %).

## Ville et périphérie : on ne se déplace pas de la même façon

L'usage de la voiture est largement dominant dans les couronnes périurbaines de Rennes. Plus de 90 % des ménages possèdent au moins une voiture et 45 % en ont

deux. 70 à 75 % des déplacements se font en voiture. On marche peu et on ne se déplace pas ou très peu à vélo. Les transports collectifs représentent moins de 10 % des déplacements des résidents périurbains.

Cette situation est différente en ville de Rennes où existe un équilibre entre la voiture et les autres modes de déplacement. Le métro, le développement de lignes de bus à fortes fréquences et à fortes capacités ont permis au transport public de capter 17 % des déplacements des Rennais<sup>1</sup>. La progression du vélo est également importante : + 50 % en moins de dix ans mais sa part reste encore modeste (5 %). La multimodalité gagne du terrain et les habitants passent plus facilement d'un mode de déplacement à un autre. Posséder une voiture ne signifie plus l'utiliser systématiquement. À Rennes, près d'un habitant sur cinq dispose d'une voiture mais ne l'utilise pas pour se rendre à son travail. Cet usage réfléchi de la voi-

1. Plus globalement, dans l'ensemble de l'agglomération, la fréquentation du réseau de transport public urbain a doublé en dix ans, passant de 33 millions de voyages par an à 66 millions.

Bruno Le Corre est chargé d'études « mobilité durable » à l'agence d'urbanisme de l'agglomération rennaise (Audiar).

Marion Steunou est Conseil en mobilité à Rennes Métropole.





ture ouvre la voie à une diversification des offres et à un nouveau partage des mobilités.

### Les solutions classiques ne suffiront pas !

Les solutions classiques de transport (voiture, métro, bus, train) mises en œuvre et exploitées de façon classique ne suffiront pas. Les systèmes à fortes capacités et fréquences (métro, tramway) sont indispensables pour desservir les zones denses, le bus également. Ils sont efficaces là où il y a une forte intensité urbaine. Au-delà, dans les couronnes périurbaines, il va falloir innover et faire émerger de nouvelles solutions pour répondre à la diversité des mobilités et offrir des alternatives à la voiture et aux transports collectifs de masse. Toutes les idées, toutes les expériences sont intéressantes à examiner et à discuter. Le covoiturage et la voiture partagée en font partie. Ce ne sont pourtant pas des idées nouvelles. Le co-

voiturage est l'utilisation d'une même voiture particulière par plusieurs personnes effectuant un trajet identique. Sa forme la plus ancienne et la plus spontanée est l'auto-stop. Il existe aujourd'hui des formes plus organisées avec des outils informatiques de constitution d'équipage pour les trajets. L'autopartage, né à la fin des années 40 en Suisse, est un dispositif de location de courte durée. L'abonné réserve un véhicule et le paye en fonction de son usage.

### Covoiturage et autopartage : de la curiosité à l'usage

Dans l'aire urbaine rennaise, l'association « Covoiturage + » démarché les salariés dans les entreprises pour promouvoir le covoiturage. L'association a connu une forte croissance ces dernières années. Le nombre d'inscrits est passé de 5 300 à 8 400 en trois ans et les covoitureurs actifs ont augmenté de 50 %. Les deux tiers résident hors de l'agglomération et viennent y travailler.

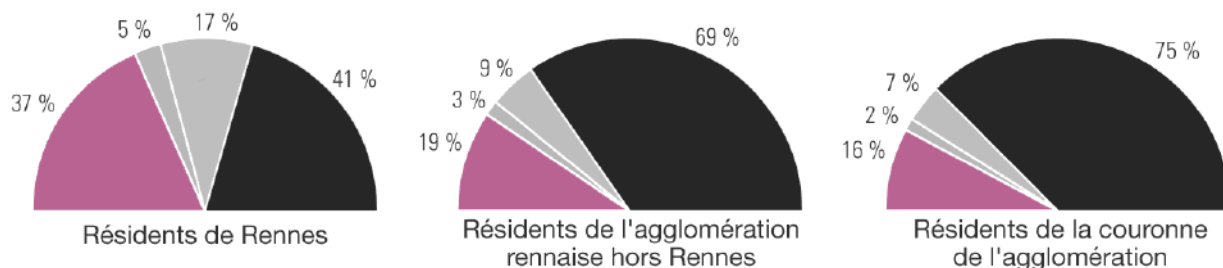
L'autopartage vise des Rennais qui ont renoncé à la voiture ou retardant son achat, ou encore des familles qui se passent de la seconde voiture. Au-delà des particuliers, les entreprises et leurs flottes constituent également des cibles. La société rennaise City Roul<sup>2</sup> compte 400 abonnés en 2010. La majorité appartient aux catégories sociales aisées et urbaines, ayant intégré un autre usage de la voiture. Les militants rejetant la possession de la voiture constituent également une partie des clients. Le parc de voitures est composé d'une vingtaine de véhicules répartis sur 15 stations. Il sera porté à 60 véhicules (certains électriques) sur une quarantaine de stations en 2012. « L'autopartage est adapté aux besoins ponctuels, une heure, une demi-journée, une journée dans la limite de 100 kilomètres ; pour les trajets plus importants ou de plus longue durée, la location traditionnelle est plus adaptée », indique Pascal Roux, directeur de City Roul<sup>1</sup>.

Les habitants, les salariés, les employeurs sont intéressés par les nouveaux dispositifs. 22 % des personnes interrogées récemment au niveau national par TNS Sofres<sup>3</sup> se disaient intéressés par l'autopartage et 30 % par le covoiturage. La curiosité et l'intérêt sont là ! Le potentiel

2. Voir dans le numéro 3 de *Place Publique* l'interview de Pascal Roux : « City Roul' et l'autopartage : pratique, mutualiste, solidaire ».

3. Sondage réalisé en novembre 2009 dans le cadre du séminaire organisé par Chronos, Le Monde et TNS Sofres sur la voiture servicielle.

Les parts modales



■ Marche ■ Vélo ■ Transport collectif ■ Voitures et autres modes motorisés

Source : AUDIAR - Enquête ménages déplacements 2007

existe aussi. Dans la région rennaise, le vivier des salariés est important. Les établissements de plus de 50 salariés emploient 150 000 personnes, 85 % dans l'agglomération et la moitié à Rennes). 75 % des déplacements domicile - travail se font en voiture, avec dans la quasi-totalité des cas une personne par voiture. Capter 5 % des salariés des entreprises de plus de 50 salariés, c'est capter 7 500 covoitureurs, 10 %, 15 000 covoitureurs. Covoiturage + ne compte aujourd'hui que 1 300 covoitureurs actifs. Il existe également des pratiques spontanées de covoiturage (voisins, collègues...). Toutefois, au regard du potentiel, le nombre de covoitureurs reste faible.

De la théorie à la pratique, l'exercice n'est pas facile - souligne Jacky Meunier, président de Covoiturage +. « Au-delà des compatibilités géographiques, la constitution des équipages doit tenir compte de l'organisation du travail et des horaires variables dans les entreprises ». La construction d'un projet avec l'entreprise est fondamentale. Pour l'entreprise, c'est l'occasion d'un dialogue interne et avec les collectivités. Mis en place depuis une dizaine d'années, les Plans de déplacements d'entreprise (PDE) développent des modes de déplacements respectueux de l'environnement mais aussi de l'organisation de l'entreprise.

Des militants à la recherche de leur « business model »

Covoiturage + fonctionne depuis sa création sur un mode associatif et repose pour une bonne moitié sur du financement public. Son dirigeant souhaite « faire du covoiturage un nouveau transport en commun pour les zones peu denses ». City Roul' connaît une évolution différente. Créée sur le mode associatif en 2002 puis devenue une société coopérative, c'est aujourd'hui une société commerciale fonctionnant avec un financement privé<sup>4</sup>. Propriétaire de solutions technologiques, City Roul' est aussi un fournisseur de technologies à d'autres sociétés d'autopartage. Toutefois, le modèle économique de ces opérateurs n'est pas abouti. Ils cherchent à s'inscrire dans une nouvelle chaîne de valeur autour des services de mobilité ou dans le marché des services aux collectivités à l'instar du Vélib de Decaux. Le développement des partenariats est au cœur du modèle économique de l'autopartage. À titre d'exemple, Hertz, loueur traditionnel de voitures, investit l'autopartage aux USA; des constructeurs automobiles comme PSA Peugeot-Citroën s'engagent dans la location de courte durée de vélos, scooters et voitures. Les constructeurs ne sont pas adversaires des

4. Nestadio Capital (Fonds géré par Florent de Kersauson) et Bretagne Jeunes Entreprises viennent d'entrer au capital de l'entreprise.





systèmes de mobilité alternative. Ils en seront des acteurs, probablement de plus en plus présents. Les transporteurs publics sont également investis et proposent déjà des solutions d'autopartage. Au Royaume-Uni et en Allemagne, des partenariats se nouent entre des sociétés d'autopartage et des promoteurs immobiliers pour intégrer aux nouvelles constructions des places de stationnement dédiées à l'autopartage. En France, « la ville de Grenoble va proposer un futur complexe de 3 000 habitations qui comportera seulement une place de stationnement pour dix foyers. Les habitants pourront souscrire à un dispositif d'autopartage intégré à leur immeuble et auront accès au tramway et aux pistes cyclables<sup>5</sup> »

### Cinq idées-forces à retenir

La question est bien celle-là : sortir les dispositifs alternatifs de la confidentialité et explorer les possibilités de déploiement à grande échelle. Comment transformer le covoiturage et la voiture partagée en services urbains efficaces ? Comment faire en sorte que le grand public se les approprie ? Quels sont les obstacles à lever ? Quels sont les leviers d'action à activer ? Retenons cinq idées-forces.

Les systèmes alternatifs ne sont pas concurrents mais complémentaires des transports publics. Leur développement passe par une intermodalité et une coopération plus forte entre acteurs à l'échelle du bassin rennais.

Les outils actuels sont peu visibles dans la ville. Il faudrait lier les différentes offres de services et produire un discours audible sur les enjeux de la mobilité, voire faire de la publicité. Rétablir l'équité entre les différents usagers est une autre piste à travailler. Cela suppose de rendre les transports alternatifs aussi accessible que la voiture individuelle. Les voitures en autopartage comme les vélos en libre-service sont davantage utilisés lorsque les passants les voient. Pourquoi ne pas organiser une Journée du covoiturage où n'entreraient dans Rennes que les voitures avec au moins deux personnes ? Pourquoi ne pas faire de ViaSilva, éco-cité en cours de conception au nord-est de l'agglomération, un site d'expérimentation sur l'équipement des logements en autopartage ?

Les systèmes ne sont pas encore suffisamment fiables et faciles d'usage. Renforcer les capacités technologiques du covoiturage et de la voiture partagée (optimisation des trajets, information en temps réel, applications

iPhone...) est l'une des clés pour passer à la grande échelle. City Roul' s'appuie déjà sur des technologies high-tech. Rennes Métropole joue également un rôle moteur dans la libération des données publiques afin de stimuler la création de nouveaux outils d'information en temps réel. Zipcar<sup>6</sup>, aux USA, a massivement investi dans la technique. Cet axe a constitué, avec le marketing, la clé du succès.

On l'a dit, le covoiturage et l'autopartage n'ont pas stabilisé leur modèle de développement économique. De nouveaux partenariats sont indispensables pour disposer de moyens financiers suffisants et s'inscrire dans une nouvelle chaîne de valeur autour des services de mobilité. Les innovations devraient surtout porter sur les facilités d'usage et les systèmes de mise en relation.

La conception des infrastructures routières et la façon de les exploiter sont à repenser au regard de ces enjeux de développement à grandes échelles des modes alternatifs (priorités, tarification routière...).

Autre point de débat, le financement. Convient-il de procéder à des transferts de finances des transports publics vers les mobilités alternatives ? Convient-il de procéder à des transferts de la voiture vers les mobilités alternatives en instituant par exemple, des péages urbains ou en mobilisant une ressource sur le stationnement des véhicules ? La solution est-elle de laisser plus de marges de manœuvre aux opérateurs, charge à eux de trouver de l'autofinancement à travers des partenariats nouveaux avec les collectivités, les promoteurs immobiliers, les transporteurs ou encore les constructeurs automobiles ?

5. Cahier *Le Monde* Développement durable daté du 8 avril 2010.

6. Société d'autopartage

## Qu'est-ce qu'un Plan de déplacements d'entreprise (PDE) ?

Les transports sont la première source d'émissions de gaz à effet de serre en France. Parmi l'ensemble de nos déplacements, ceux liés au travail pèsent lourd dans ce bilan. Ils représentent près de 40 % des kilomètres parcourus en semaine par les habitants de Rennes Métropole, essentiellement par des personnes seules dans leur voiture... Un PDE est une démarche volontaire conduite par un employeur qui rationalise les déplacements induits par son activité, ses clients, ses fournisseurs et ses salariés. À partir d'un diagnostic et de ses objectifs, l'entreprise définit son plan d'actions en faveur d'une mobilité durable. Ces actions peuvent aller de l'information sur l'offre de transports collectifs jusqu'à l'installation de parkings à vélo, en passant par l'adhésion à une centrale de covoiturage, la formation des salariés à la conduite économe, etc.

Les missions de conseil en mobilité instaurées dans les agglomérations françaises encouragent et accompagnent ces démarches novatrices sur leur territoire. Dès 2004, Rennes Métropole a fait un choix ambitieux : proposer un accompagnement « clé en main » des entreprises, en allant jusqu'à réaliser une grande partie de leur diagnostic, pour inciter un maximum d'employeurs à s'engager. Le label Déplacement durable permet à l'agglomération de distinguer les initiatives les plus ambitieuses. Jusqu'à présent, Rennes Métropole a accompagné une cinquantaine d'établissements représentant 40 000 salariés sur les 200 000 de l'agglomération. Les résultats sont au rendez-vous. 26 % des salariés interrogés affirment avoir changé de mode depuis la démarche de leur entreprise. La part de la voiture dans les déplacements domicile - travail aurait diminué dans les mêmes proportions dans les entreprises correspondantes. De quoi donner à l'agglomération l'envie d'aller plus loin. Pour cela, elle envisage de travailler davantage à l'échelle des zones d'activités. Transposer la démarche au sein des universités est également une piste intéressante...

## Comment ça marche sur le terrain ?

*Entretien avec Anne Le Clair, responsable « Administration, Finance et Ressources Humaines » à Novélia (courtage en assurance, filiale du Crédit Mutuel Arkéa).*

### Qu'est-ce qui a poussé votre entreprise de 50 salariés à s'engager dans un plan de déplacements d'entreprise ?

La contrainte ! Mais aussi notre sensibilité au développement durable... Lorsque nous avons déménagé, nous avons choisi un site à proximité de la gare et desservi par le métro, mais celui-ci comptait peu de places de parking. Nous avons engagé une réflexion sur les déplacements domicile-travail de nos collaborateurs, pour trouver des alternatives à la voiture. Nous avons ainsi décidé de prendre en charge à 100 % l'abonnement aux transports en commun, d'inciter à la pratique du covoiturage grâce à l'adhésion à Covoiturage +, de faciliter le stationnement des vélos et de mettre à disposition des tickets de métro-bus pour les déplacements des collaborateurs, des visiteurs et même des administrateurs.

### Votre PDE a été distingué par l'obtention du label Déplacement durable de Rennes Métropole. Qu'est ce que cela vous a apporté ?

Un cadre pour la définition de nos actions et une reconnaissance de notre travail à l'extérieur mais aussi à l'intérieur de l'entreprise. Pour moi le PDE est avant tout une démarche de management, il participe à la culture de l'entreprise.

### Aujourd'hui Novelia va plus loin et intègre la mobilité durable dans ses produits d'assurance, est-ce que le PDE vous a aidé à vous diriger dans cette voie ?

Nous interroger sur nos habitudes quotidiennes a participé à l'émergence de ces nouveaux produits. Novelia propose une assurance auto à prix réduit pour les covoitureurs et une garantie accidents de vélo pour les entreprises. Plus récemment, nous avons mis au point un boîtier permettant de mesurer un ensemble de paramètres d'éco-conduite sur les flottes d'entreprises, afin de maximiser les gains environnementaux et économiques.

### Comment passer à la vitesse supérieure en matière de mobilités alternatives ?

L'engagement des entreprises, pour donner envie aux salariés de s'engager à leur tour. Les démarches existent, un accompagnement est possible, il n'y a plus qu'à...