EN ROUTE VERS **LA MULTIMODALITÉ**

Autopartage, covoiturage, mobilité augmentée… La ville d'aujourd'hui porte en germe les modes de déplacement urbain de demain. La voiture autosoliste domine mais pour combien de temps encore ? Ces dernières années, elle est en effet vigoureusement concurrencée par de nouveaux modes de transports et par le développement de stratégies multimodales innovantes de déplacement.

FEUILLETON, NICOLAS ROUSSEAU

©David Lefevre / BaBiaCor

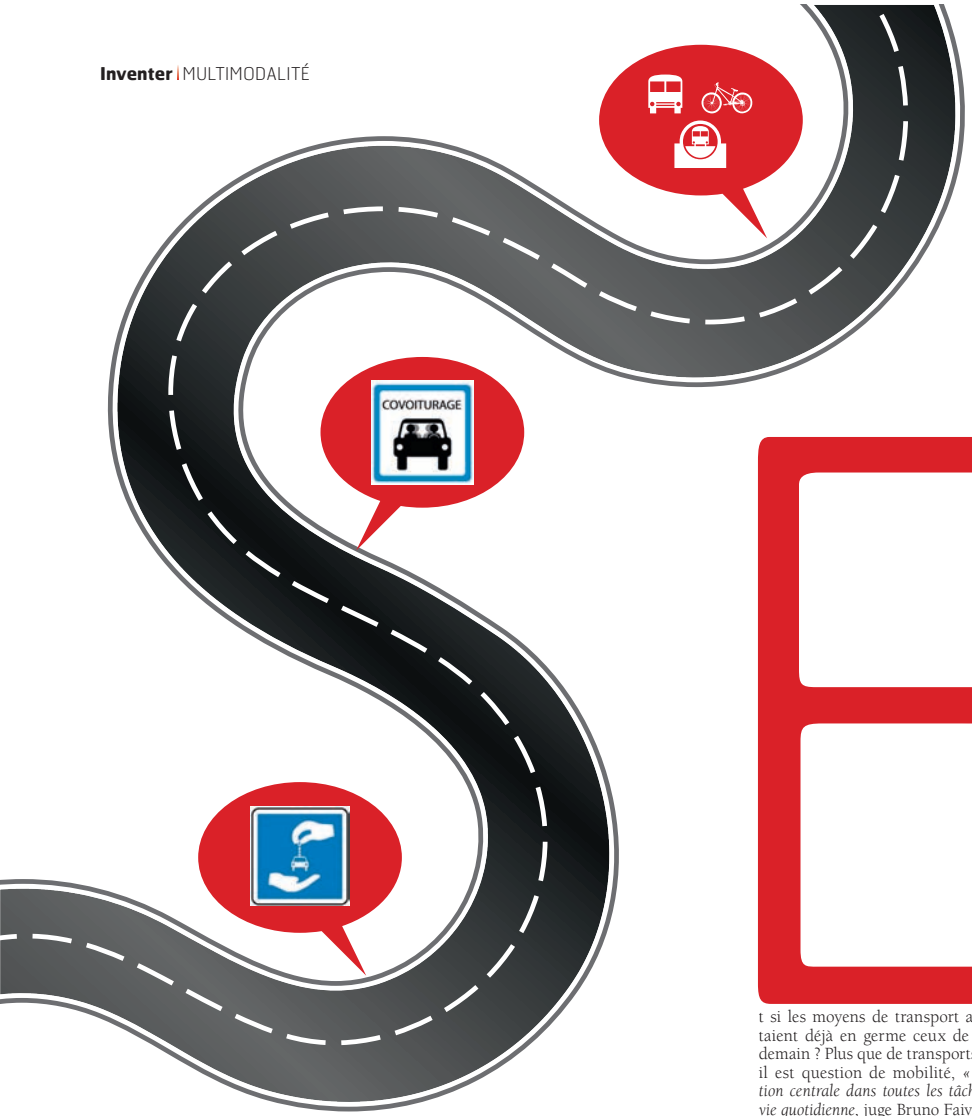


Photo d'ouverture (pages précédentes) : À ce jour, quelque 12 000 salariés sont déjà inscrits sur la plate-forme de covoiturage du Grand Lyon.

SE

t si les moyens de transport actuels portaient déjà en germe ceux de la ville de demain ? Plus que de transports d'ailleurs, il est question de mobilité, « *préoccupation centrale dans toutes les tâches de notre vie quotidienne,* juge Bruno Faivre d'Arcier, professeur d'urbanisme et d'économie des transports à l'université Lyon 2. *Qu'il s'agisse de rallier les bassins d'emplois, les zones de commerces ou les pôles de loisirs, nous cherchons à optimiser nos déplacements, selon un double critère de temps et de coût* ». La mobilité urbaine intéresse l'ensemble des déplacements effectués de manière quotidienne par les individus en milieu urbain. Elle résulte des activités pratiquées par les individus, en fonction de

la localisation de leurs activités (habitat, travail, commerces, loisirs…). Entre les années 1980 et 2000, la mobilité individuelle, c'est-à-dire le nombre de déplacements réalisés par une personne un jour moyen de semaine, a constamment progressé pour se situer entre 3,5 et quatre déplacements par jour. Depuis 2006, on constate une stabilisation de la mobilité, voire une diminution dans les grandes agglomérations. La démographie et en particulier le vieillissement de la population, qui avec l'âge devient moins mobile, mais aussi les modifications comportementales ou de mode de vie, expliquent en partie cette diminution qui devrait se confirmer dans les années à venir.

« À l'avenir, ce n'est plus seul au volant de son véhicule personnel que l'on viendra travailler ou que l'on ira se détendre, mais bien aussi à bord de voitures partagées »

DES DÉPLACEMENTS PLUS LONGS

Quelles stratégies adopterons-nous alors demain pour nous rendre en ville, dans un contexte de congestion urbaine croissante ? Nos modes de déplacements dépendent à la fois des infrastructures et des solutions techniques existantes. Selon les données collectées par les enquêtes sur les déplacements menées dans les grandes agglomérations françaises (lire l'interview de Séverine Asselot-Hurez), la longueur moyenne des parcours réalisés par les habitants d'une agglomération a augmenté de l'ordre de 10 % en l'espace de vingt ans, pour atteindre environ cinq kilomètres aujourd'hui. Cet allongement des distances devrait encore se renforcer dans les années futures. *« En effet, on observe un phénomène de périurbanisation croissante. Face au coût de l'immobilier dans les centres-villes, les individus, pour accéder à la propriété, n'ont d'autres choix que de s'éloigner toujours plus. L'urbanisation s'effectue aujourd'hui selon un phénomène en taches d'huile »*, détaille Bruno Faivre d'Arcier. Si les distances parcourues chaque jour s'allongent, paradoxalement les temps de transport ne varient pas ou peu. Les personnes consacrent une heure par jour en moyenne à leurs déplacements. Trois facteurs expliquent cette tendance : d'une part, le déploiement de nouvelles infrastructures ; d'autre part, l'adoption de stratégies de déplacement plus efficientes ; enfin, le développement d'alternatives à la voiture autosoliste.

Jusqu'en 2005, la mobilité en voiture n'a cessé d'augmenter dans quasiment toutes les agglomérations. Conséquences d'une généralisation du permis de conduire, d'une augmentation de l'équipement automobile et d'une poursuite de la périurbanisation. Cependant depuis 2006, une baisse de la mobilité automobile est constatée. La dernière enquête Déplacements menée à Grenoble note, pour la première fois depuis 40 ans, une baisse importante de la mobilité en voiture à la fois dans la grande région grenobloise et sur le périmètre de l'agglomération. A l'échelle nationale, une personne réalise entre 1,5 et deux déplacements par jour en voiture. La part de marché de la voiture (« sur 100 déplacements, combien sont effectués en voiture ? ») se situe aujourd'hui entre 50 et 70 %. Certes l'automobile individuelle reste – et devrait demeurer – le mode de transport dominant dans les grandes agglomérations. Mais elle perd du terrain, notamment en ville. Les jeunes générations s'équipent moins et ne considèrent plus la voiture comme un marqueur social. De plus, deux nouveaux modes d'utilisation de la voiture sont en plein essor : l'autopartage et le covoiturage. À l'avenir, ce n'est plus seul au volant de son véhicule personnel que l'on viendra travailler ou que l'on ira se détendre, mais bien aussi à bord de voitures partagées.

RATIONALISER LES TRAJETS

Service récent à la mobilité, l'autopartage correspond à l'utilisation successive d'un même véhicule par différents usagers, préalablement inscrits auprès d'un opérateur qui gère une flotte de véhicules. Ces voitures sont disponibles 24 heures sur 24 en « libre-service », pour des déplacements courts et occasionnels. Ce système incite l'usager à rationaliser ses trajets et donc à diminuer les kilomètres parcourus. Une voiture d'autopartage remplace, selon les études, entre cinq et huit véhicules privés. À Lyon, avec Autolib, l'utilisateur paie un abonnement mensuel, puis chaque réservation proportionnellement à la durée et aux kilomètres parcourus. Les tarifs incluent l'assurance, l'entretien, le parking attribué et le carburant. Les véhicules sont disponibles dans différentes stations de Lyon et Villeurbanne. Le dispositif Bluely, quant à lui, système d'autopartage 100 % électrique proposé par Bolloré, est un service en « oneway » : les utilisateurs prennent une voiture dans une station puis la déposent dans une autre. Cent trente voitures électriques sont disponibles. Cinquante stations équipées de 250 bornes de charge sont réparties, là aussi, sur les deux villes. Depuis octobre 2013, un nouveau service d'autopartage, utilisant l'énergie solaire et des bornes de recharge, est disponible dans le quartier lyonnais de la Confluence. Sunmoov' propose une trentaine de véhicules 100 % électriques répartis sur six stations.

Par ailleurs, soucieux de diminuer la part de l'automobile dans les déplacements urbains, le Grand Lyon est à l'origine de deux services de covoiturage. Le premier concerne les déplacements domicile-travail. Il a été déployé début 2009, dans le cadre de la mise en place de Plans de déplacements interentreprises (PDIE) sur plusieurs zones économiques. Le Grand Lyon a choisi de créer, à l'échelle de l'agglomération, un portail de covoiturage permettant la mise en relation de salariés souhaitant « covoiturer » pour les trajets domicile-travail. L'objectif visé : réduire de façon significative la part de la voiture autosoliste pour les déplacements domicile-travail qui représentent sur la région 30 % des déplacements journaliers. *« Je réside à Lyon et travaille à Saint-Genis-Laval. J'effectue ce trajet quasi quotidiennement,* annonce Jacques Giraud, utilisateur régulier du portail et « covoitureur » depuis plus d'un an. *J'ai « covoituré » pendant toute l'année scolaire 2013-2014 avec une lycéenne. Depuis fin juillet, je prends en charge un nouveau « covoitureur » pour le trajet retour travail-domicile. Si je cherche avant tout la convivialité dans ce système de covoiturage, j'ai aussi conscience de participer, à mon petit niveau, à la réduction des émissions de gaz polluants. »*

À ce jour, quelque 12 000 salariés sont déjà inscrits sur la plate-forme. En 2013, 5 400 tonnes d'équivalent CO^2 ont ainsi pu être économisées via l'usage du covoiturage pour se rendre au travail (soit cinq fois plus qu'en 2009). Fort du succès du covoiturage pour les déplacements domicile-travail, le Grand Lyon a mis en place dans un second temps, un service de covoiturage pour les sorties (spectacles, expositions, etc.). L'objectif affiché par la collectivité : *« Faire diminuer l'usage de la voiture autosoliste pour se rendre aux spectacles, en particulier le soir et la nuit, où la desserte de transports en commun est moindre. Mais aussi donner accès à la culture à tous, y compris à ceux ne disposant pas de voiture, et faciliter le stationnement. »*

« A l'avenir, envisage Nicolas Pech, chargé d'études transport-urbanisme à l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, *on pourrait même imaginer des couloirs routiers réservés aux véhicules pratiquant le covoiturage, afin de faciliter leur déplacement et de diminuer le temps nécessaire pour accéder au centre des grandes agglomérations. »*

MULTIMODIALITÉ ET INTERMODALITÉ

Jusqu'en 2005, la mobilité en transports en commun avait peu évolué dans le temps. Elle n'a augmenté que dans les

« Qu'il s'agisse du tramway ou du train, le report modal de la voiture vers le rail en zone périurbaine apparaît essentiellement lié à la localisation des zones d'emploi et d'enseignement, ainsi qu'aux difficultés d'accès aux centres-villes »

« Les déplacements dans la ville de demain seront conditionnés par le recours à des solutions informatiques favorisant l'accès aux données permettant d'adapter nos déplacements en fonction de critères donnés »

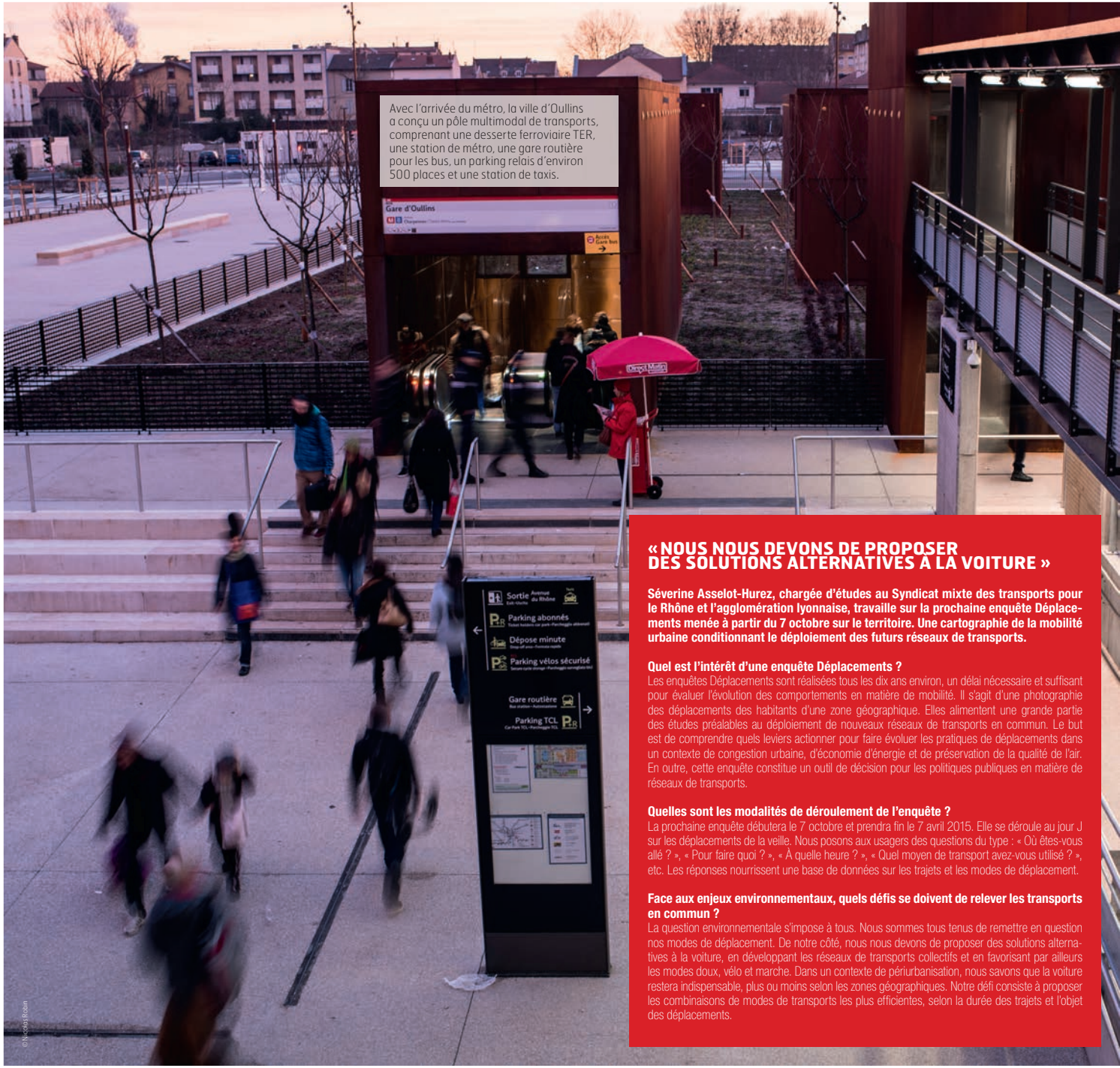
villes équipées d'un tramway, telle Saint-Étienne – avec 70 000 voyageurs quotidiens, il assure déjà près de la moitié des déplacements en transports en commun dans l'agglomération stéphanoise – ou un métro, comme à Lyon. Le tramway s'est imposé au fil des années, car il s'ancre dans une logique de développement durable et permet de repenser la mobilité urbaine.

Depuis 2006, on constate dans les agglomérations une remontée de la mobilité en transports en commun. Elle se situe entre 0,25 et 0,50 déplacement par jour et par personne. Là encore, cette tendance se confirme au détriment de l'usage de la voiture autosoliste. *« Les transports collectifs jouissent aujourd'hui d'une image davantage positive auprès de la population, notamment grâce aux efforts réalisés en matière de fiabilité »*, analyse Nicolas Pech. Qu'il s'agisse du tramway ou du train, le report modal de la voiture vers le rail en zone périurbaine apparaît essentiellement lié à la localisation des zones d'emploi et d'enseignement, ainsi qu'aux difficultés d'accès aux centres-villes. La non-possibilité de stationnement dans les cœurs de ville favorise le recours aux transports collectifs. Un autre enjeu réside dans la localisation des gares de demain, appelées à devenir de véritables pôles de transports, en plein cœur ou à proximité immédiate des zones résidentielles périurbaines.

Ainsi avec l'arrivée du métro, la ville d'Oullins, en périphérie lyonnaise, a conçu un pôle multimodal de transports, comprenant une desserte ferroviaire TER, une station de métro, une gare routière pour les bus, un parking relais d'environ 500 places et une station de taxis. Cet équipement conditionne l'adoption d'un nouveau comportement en termes de déplacements : la multimodalité. Il est question de substituer au comportement monomodal des stratégies de déplacement visant à combiner les modes de transport. Voiture, bus, vélo, marche… À l'avenir, le citadin *« choisira son mode de déplacement en fonction de ses besoins. Il sélectionnera son type de transport selon un critère de pertinence et d'efficience pour son déplacement »*, détaille Bruno Faivre d'Arcier. Ainsi, pour le trajet domicile-travail, tel individu choisira son véhicule personnel alors qu'il privilégiera un mode de transports en commun pour ses loisirs. Cette multimodalité diffère de l'intermodalité, qui consiste à utiliser plusieurs modes de transports pour effectuer un seul et même trajet. Grenoble s'est engagée dans une démarche visant à favoriser ces comportements intermodaux en développant un ensemble de parkings relais. Situés à proximité des lignes de tramways et de bus, ils permettent de stationner, en amont des points de congestion automobile, et d'accéder plus facilement et plus rapidement au centre-ville grâce aux transports en commun. De même, Saint-Etienne s'est engagée dans une logique de diversification des modes de déplacement, avec pour enjeu principal de limiter la croissance de la voiture et permettre le développement des modes alternatifs piétons, véhicules à deux roues et transports en commun. *« Ces pratiques intermodales tendent à se développer, mais elles restent marginales. On constate qu'elles concernent en majeure partie les déplacements contraints, notamment les trajets domicile-travail »*, note Nicolas Pech.

LA MOBILITÉ AUGMENTÉE

Afin de réduire ces délais d'attente, les déplacements dans la ville de demain seront conditionnés par le recours à des solutions informatiques favorisant l'accès aux données nous permettant d'adapter nos déplacements en fonction de critères donnés. Des applications mobiles permettent déjà de savoir l'heure de passage d'un bus. D'autres proposent de connaître instantanément les itinéraires les plus performants, favorisant l'intermodalité, en associant plusieurs modes de transports. Par exemple, l'emprunt d'un vélo à un réseau de vélos en partage, la réservation d'une place dans un train ou la location d'un véhicule partagé…



Avec l'arrivée du métro, la ville d'Oullins a conçu un pôle multimodal de transports, comprenant une desserte ferroviaire TER, une station de métro, une gare routière pour les bus, un parking relais d'environ 500 places et une station de taxis.

© Nicolas Roain

« NOUS NOUS DEVONS DE PROPOSER DES SOLUTIONS ALTERNATIVES À LA VOITURE »

Séverine Asselot-Hurez, chargée d'études au Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, travaille sur la prochaine enquête Déplacements menée à partir du 7 octobre sur le territoire. Une cartographie de la mobilité urbaine conditionnant le déploiement des futurs réseaux de transports.

Quel est l'intérêt d'une enquête Déplacements ?
Les enquêtes Déplacements sont réalisées tous les dix ans environ, un délai nécessaire et suffisant pour évaluer l'évolution des comportements en matière de mobilité. Il s'agit d'une photographie des déplacements des habitants d'une zone géographique. Elles alimentent une grande partie des études préalables au déploiement de nouveaux réseaux de transports en commun. Le but est de comprendre quels leviers actionner pour faire évoluer les pratiques de déplacements dans un contexte de congestion urbaine, d'économie d'énergie et de préservation de la qualité de l'air. En outre, cette enquête constitue un outil de décision pour les politiques publiques en matière de réseaux de transports.

Quelles sont les modalités de déroulement de l'enquête ?
La prochaine enquête débutera le 7 octobre et prendra fin le 7 avril 2015. Elle se déroule au jour J sur les déplacements de la veille. Nous posons aux usagers des questions du type : « Où êtes-vous allé ? », « Pour faire quoi ? », « À quelle heure ? », « Quel moyen de transport avez-vous utilisé ? », etc. Les réponses nourrissent une base de données sur les trajets et les modes de déplacement.

Face aux enjeux environnementaux, quels défis se doivent de relever les transports en commun ?
La question environnementale s'impose à tous. Nous sommes tous tenus de remettre en question nos modes de déplacement. De notre côté, nous nous devons de proposer des solutions alternatives à la voiture, en développant les réseaux de transports collectifs et en favorisant par ailleurs les modes doux, vélo et marche. Dans un contexte de périurbanisation, nous savons que la voiture restera indispensable, plus ou moins selon les zones géographiques. Notre défi consiste à proposer les combinaisons de modes de transports les plus efficientes, selon la durée des trajets et l'objet des déplacements.

© Laurent Cerino / Acteurs de l'économie

« Avec 70 000 voyageurs quotidiens, le tramway de Saint-Étienne assure déjà près de la moitié des déplacements en transports en commun dans l'agglomération »

Système d'information trafic en temps réel, le site internet Onlymoov', développé par le Grand Lyon, propose des cartographies livrant des informations en temps réel. L'utilisateur est informé de la densité du trafic grâce à une colorisation des axes. De même, il accède à la géolocalisation des événements perturbants (bouchon, grève des transports, accident de circulation, manifestation sportive…). Il peut par ailleurs consulter les disponibilités de stationnement dans les parkings ou bien encore les itinéraires cyclables. L'utilisateur peut enfin recevoir des SMS, l'informant par exemple de l'état du trafic. Pour Bruno Faivre d'Arcier, l'avenir de nos déplacements passe enfin par l'instauration progressive de « bouquets de services de mobilité ». *« Ainsi, pour la souscription d'un abonnement de transports en commun, l'usager aura également accès par exemple à des heures de location de voiture électrique et à des heures de stationnement en ville. »* Ces bouquets sont déjà une réalité à Lyon. En effet, l'abonnement à Autolib' donne également droit à une tarification préférentielle pour louer un vélo Vélo'v (première heure gratuite) et jusqu'à 30 % de réduction chez certains loueurs de véhicules.

L'adoption de nouveaux comportements se pose également en termes de durabilité, afin de limiter les consommations d'énergie et prendre mieux en compte la protection de l'environnement. *« Il s'agit de relever les défis environnementaux qui s'imposent à nous, à commencer par la réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES),* explique Bruno Faivre d'Arcier. *La France s'est engagée à en diviser par quatre le rejet dans l'atmosphère d'ici à 2050. Trois pistes s'ouvrent devant nous pour nous permettre de sortir du système actuel, totalement dépendant du pétrole : développer les réseaux de transports en commun, réduire l'usage de la voiture autosoliste et encourager les modes doux, vélo et marche en tête. »* Amorcé depuis le milieu des années 2000, le recours aux modes de déplacement doux devrait demain se confirmer dans les cœurs de ville. Ils concourent eux aussi à l'abandon progressif des modes autosolistes de déplacement. Quant à l'adoption définitive de stratégies multimodales de mobilité, elle dépend de leur optimisation en termes de temps et de coût. À ce double critère s'ajoute aujourd'hui celui de la durabilité de nos déplacements. Un impératif dans la ville de demain.