



De gauche à droite : Aymeric DE VALON, Francis PILLOT, Gilles TOURENG, Christian HOFFMANN, Anne-Sophie LOUVAT, Jean-Benoît CARREAU, Olivier MOINET, Pauline AUSSENAC, Clément DREVETON, Serge MERCIER, Christopher-David PAULANDRÉ, Marie-Pierre FLÉCHON, Martin LESAGE, Yves EXBRAYAT, Adrien POITRIMOULT, Thierry BRINCOURT

Atelier du 12 mars 2019 à Grenoble

- **TRANSPORT DE MARCHANDISES**
- **COVOITURAGE ET FREEFLOATING**

Groupe de travail

Pauline AUSSENAC, Utilisatrice régulière de covoiturage, Conseillère en Energie au SEDI
Clément DREVETON, Chargé d'études Mobilités et Territoires, Agence d'Urbanisme de la région Grenobloise

Yves EXBRAYAT, directeur de l'Office de Tourisme, Grenoble-Alpes Métropole

Marie-Pierre FLÉCHON, Directrice des Mobilités, Conseil Départemental de l'Isère

Christian HOFFMANN, Président de l'association Label Ville

Martin LESAGE Directeur CITIZ Alpes-Loire

Anne-Sophie LOUVAT, présidente de la société URBY

Serge MERCIER, consultant SOGARIS

Olivier MOINET, Chef de Département Alpes – Ain, SPIE

Christopher-David PAULANDRÉ, Cofondateur de Mountain GO

Adrien POITRIMOULT, Développeur d'Affaires, EDF Commerce Auvergne Rhône-Alpes, Direction Territoires et Services Energétiques et **Thierry BRINCOURT**, EDF R&D Lab, Département TREE

Animation

Gilles TOURENG, Fondateur et Consultant senior, Cabinet CCTC Corporate

Jean-Benoît CARREAU, Président de CitElec Grenoble/Isère

Aymeric DE VALON, Directeur général du SEDI, membre du bureau de CitElec Grenoble/Isère

Francis PILLOT, ancien directeur EDF Collectivités, membre du bureau de CitElec Grenoble/Isère

Contribution écrite supplémentaire

Bruno RENARD, CEA, Président du PDIE Grenoble Presqu'île

TOUR DE TABLE DE PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS



Pauline AUSSENAC, Utilisatrice régulière de covoiturage, Conseillère en Energie au SEDI

Je suis utilisatrice de solutions de covoiturage par intérêt économique et pour combler mon besoin de déplacement.



Clément DREVETON, Chargé d'études Territoires Déplacements, Agence d'Urbanisme de la région Grenobloise

L'Agence d'urbanisme de la région grenobloise est un outil public mutualisé des acteurs du territoire alpin. Elle a pour missions de suivre les évolutions des territoires, de participer à la définition des politiques publiques d'aménagement et de développement, et à l'élaboration des documents d'urbanisme et de planification. Des missions qu'elle mène dans le souci de contribuer à harmoniser les politiques publiques aux différentes échelles de territoire. Association loi 1901, elle est financée par ses membres (acteurs publics territoriaux) et compte aujourd'hui une cinquantaine de collaborateurs pluridisciplinaires. Ils croisent leurs expertises dans les domaines de l'habitat et du foncier, de l'économie territoriale et du commerce, de la cohésion sociale, de l'environnement, de l'énergie et des mobilités, du tourisme... L'Agence contribue à la connaissance, à la compréhension et au développement du territoire, dans une vision globale et multi-échelles. www.aurg.org



Serge MERCIER, consultant SOGARIS

Je suis consultant pour la société d'économie mixte SOGARIS, pour laquelle j'ai précédemment travaillé pendant 20 ans, un aménageur qui développe et aménage des infrastructures immobilières logistiques, des plateformes logistiques (> 50 000 m²), des hôtels logistiques (> 10 000 m²) et des espaces de proximité (> 1 000 m²) sur le territoire du Grand Paris et en régions. <http://www.sogaris.fr/>



Yves EXBRAYAT, directeur de l'Office de Tourisme, Grenoble-Alpes Métropole

La compétence touristique est du ressort de la Métropole depuis le 1er janvier 2015. L'Office de tourisme métropolitain, outre son siège à Grenoble, dispose de 3 bureaux d'information à la Bastille, au Sappey-en-Chartreuse et à Vizille. Il propose notamment un pass touristique pour une vingtaine de sites intégrant la mobilité en TC et/ou vélo, et les forfaits de 11 domaines skiables répartis dans les quatre massifs qui entourent la Métropole grenobloise. www.grenoble-tourisme.com



Marie-Pierre FLÉCHON, Directrice des Mobilités, Conseil Départemental de l'Isère

Le Département investit pour la qualité des infrastructures routières de l'Isère et accompagne l'amélioration du réseau national, notamment le projet A480-Rondeau. En application de la loi MAPTAM, il a transféré en 2017 à la Métropole les routes départementales de l'agglomération grenobloise et les moyens y afférant. Mis en place par le Département, le site www.itinistere.fr informe sur les conditions de circulation du département. Le Département est le précurseur de la plateforme régionale de covoiturage Mov'ici et aujourd'hui un partenaire au même titre que les autres départements de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. <https://www.isere.fr>



Christian HOFFMANN, Président de l'association Label Ville

Label Ville vous invite, dans vos quartiers du centre-ville de Grenoble, à découvrir des commerçants attachants, des services précieux, des bons produits, la proximité, l'originalité et surtout l'authenticité ! <https://www.labelville-grenoble.fr/>



Martin LESAGE, Directeur CITIZ Alpes-Loire

Citiz Alpes-Loire, encore nommé Cité Lib jusqu'en 2016, est l'une des toutes premières initiatives d'autopartage en France, née au début des années 2000 à Grenoble sous le nom "Alpes Autopartage". Aujourd'hui, son service d'autopartage est présent dans une trentaine de villes en Haute-Savoie, Savoie, Isère, Drôme, Ardèche, Loire et Ain. <https://alpes-loire.citiz.coop/>



Anne-Sophie LOUVAT, présidente de la société URBY

URBY, filiale de La Poste, a pris la suite du consortium EVOL retenu en 2016 lors de l'appel à manifestation d'intérêt de Grenoble-Alpes Métropole et du SMTIC. L'ambition de la société est de proposer un nouveau modèle économique pour la logistique urbaine en réduisant l'impact environnemental

par la mutualisation et la complémentarité des offres proposées pour les professionnels (messagers, transporteurs, collectivités, commerçants et artisans) et particuliers. <https://www.urby.fr/>



Olivier MOINET, SPIE - Chef de Département Alpes – Ain

SPIE accompagne ses clients dans leur transition vers la mobilité durable. Le groupe a déjà procédé à l'installation d'infrastructures de recharge pour voiture électrique pour des constructeurs automobiles ou entreprises publiques comme La Poste, actuellement 1er réseau privé d'infrastructures de recharge électrique en Europe. Le groupe favorise aussi la pratique du covoiturage et de l'autopartage auprès de ses salariés.

<http://www.spie.com/fr/>



Christopher-David PAULANDRE, Cofondateur de Mountain GO

Mountain GO est plus qu'un service de covoiturage, c'est avant tout une communauté qui rassemble les amoureux de la montagne. des sports de glisse, du trail, de la randonnée, du VTT, de l'escalade ou toute autre activité outdoor, et partageant. Ses valeurs : Le respect de l'environnement, La convivialité des trajets, la passion des sports outdoor et l'amour de la montagne. <https://mountaingo.fr>



Adrien POITRIMOULT, Développeur d'Affaires, EDF Commerce Auvergne Rhône-Alpes, Direction Territoires et Services Energétiques et Thierry BRINCOURT, EDF R&D Lab, Département TREE

La Direction Territoires et Services Energétiques a pour mission d'accompagner les entreprises et les collectivités dans leur transition énergétique notamment au travers de projets de maîtrise des consommations énergétiques, de projets de production solaire, d'autoconsommation et de mobilité électrique. Le département TREE (Technologies et Recherches pour l'Efficacité Énergétique) rassemble les anciens départements ENERBAT [Énergie dans les bâtiments et les territoires] et EPI [Eco-efficacité et procédés industriels]. Il fait partie du site EDF Lab Les Renardières, l'un des trois centres de recherche d'EDF. www.edf.fr

Animateur



Gilles TOURENG, Cabinet CCTC corporate

Fondateur du Cabinet CCTC corporate : communication, influence, gestion de crises, média training, présentation de tables rondes et débats. <https://twitter.com/gillestourenge>

Equipe CitElec Grenoble/Isère



Jean-Benoît CARREAU, Président de CITELEC Grenoble/Isère

CitElec Grenoble/Isère est le prolongement renouvelé d'une association (loi de 1901) créée pour la promotion des mobilités électriques dans la région de Grenoble il y a près de 20 ans.

www.citelec-grenoble.fr



Aymeric DE VALON, Directeur général du SEDI – Membre du bureau de CitElec

Le SEDI, Syndicat des énergies de l'Isère, est l'autorité organisatrice des services publics de distribution d'électricité et de gaz pour ses communes adhérentes.

<http://sedi.fr>



Francis PILLOT, ancien directeur EDF Collectivités, Membre du bureau de CitElec

Récemment retraité d'EDF, j'ai assuré avec Hans Van EIBERGEN le pilotage de Cité Lib by Ha:mo.

INTRODUCTION



Jean-Benoît CARREAU, Président de CITELEC Grenoble/Isère

Merci de votre présence.

Nous avons consacré en décembre un premier atelier aux thèmes de la formation des générations futures et du transport pendulaire. Notre deuxième atelier a porté sur la cohabitation des usages et des usagers et sur les transports collectifs. Le troisième sera consacré au transport de marchandises, au covoiturage et au freefloating.

Je rappelle que nos ateliers ont pour but de produire une réflexion pour des solutions innovantes. Ils éviteront donc les critiques non constructives.

La synthèse des recommandations produites au cours des trois ateliers sera exposée dans les cahiers de CitElec. Ceux-ci seront présentés lors de nos Assises qui se tiendront le 3 juin 2019. A cette occasion, nous inviterons les candidats déclarés à l'élection municipale de Grenoble à exprimer leur vision de la mobilité à l'horizon 2026, soit la fin du prochain mandat. Nous avons déjà l'accord du maire sortant Eric PIOLLE, d'Alain CARIGNON et d'Emilie CHALAS. Le président du Conseil départemental Jean-Pierre BARBIER sera également parmi nous, puisque notre association a un périmètre départemental dont je ne voudrais pas que nous nous départissions.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Ce troisième atelier est consacré au transport de marchandise, et au covoiturage et freefloating, des thèmes sur lesquels nous ne pourrions éviter d'évoquer Internet, levier de développement des nouvelles mobilités, et les problématiques de congestion de l'agglomération grenobloise et de pollution, qui font désormais partie du contexte de réflexion.

THÈME 1- TRANSPORT DES MARCHANDISES



Anne-Sophie LOUVAT, URBY

URBY est le partenaire de la logistique urbaine des métropoles. Le cœur du concept est la mutualisation d'une plateforme implantée en périphérie de la ville afin de concentrer les marchandises qui doivent être redistribuées en centre-ville ou collectées pour être livrées en dehors de la ville. Les livraisons opérées par URBY sont réalisées à vélo, en véhicules légers électriques ou norme anti-pollution Euro6 ou en poids lourds Euro6 ou roulant au Gaz naturel. URBY Grenoble est un site opérationnel implanté à Fontaine depuis 2017, qui propose trois types de services : la mutualisation des livraisons urbains et des collectes ; le stockage et la préparation de commande ; la logistique inversée (gestion des flux retours de marchandises).



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Une question naïve : n'y a-t-il pas un paradoxe entre le développement des ventes sur Internet et les contraintes de la livraison en centre-ville ?



Anne-Sophie LOUVAT, URBY

La vraie question est l'évolution des typologies de marchandises. On assiste à une fragmentation des livraisons avec des colis de plus en plus petits, chez les particuliers comme chez les commerçants. Notre but est de reclassifier ces flux pour éviter leur impact négatif. Chacun doit prendre ses responsabilités, y compris lorsqu'on clique à tout va ! Par exemple, la SNCF informe sur l'impact environnemental d'un trajet lorsqu'on achète un billet... Amazon ne donne pas cette information.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

L'accroissement de la fréquence des besoins de livraison est-il dû au fait que les entreprises ne souhaitent pas avoir de stock ? La dimension économique est importante.



Anne-Sophie LOUVAT, URBY

Quelle que soit la cible, le coût de la livraison n'apparaît jamais. Quand la livraison n'est pas gratuite, on s'étonne. Nous sommes tous pareils, collectivités, commerçants, particuliers : nous voulons du franco de port. La livraison est niée, elle n'apparaît jamais. Pourtant, a minima il faut payer le livreur et le camion. C'est offert, mais pas gratuit !



Martin LESAGE, CITIZ

Avez-vous quelques chiffres à nous donner sur la Métropole et sur Grenoble par rapport à l'ensemble des déplacements ? Est-ce que le transport de marchandises représente 3% ou 30% des déplacements ?



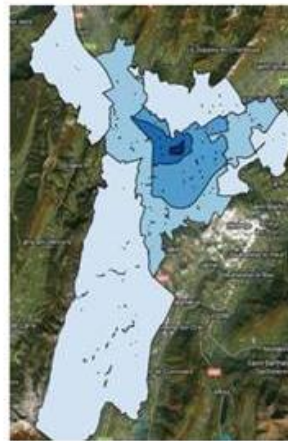
Anne-Sophie LOUVAT, URBY

Voici quelques chiffres de fréquentation de l'agglomération, présentés par la Métropole dans le cadre du projet de Centre de Logistique Urbaine (avec une réserve toutefois : on peut compter les camions mais on ne sait pas s'ils sont pleins), ainsi que les mesures de pollutions et leurs origines réalisées par ATMO (chiffres 2016). Ces chiffres montrent que le vrai sujet est le cœur de la ville.

LA MUTUALISATION DES FLUX LES PLUS DENSES SUR LA METROPOLE

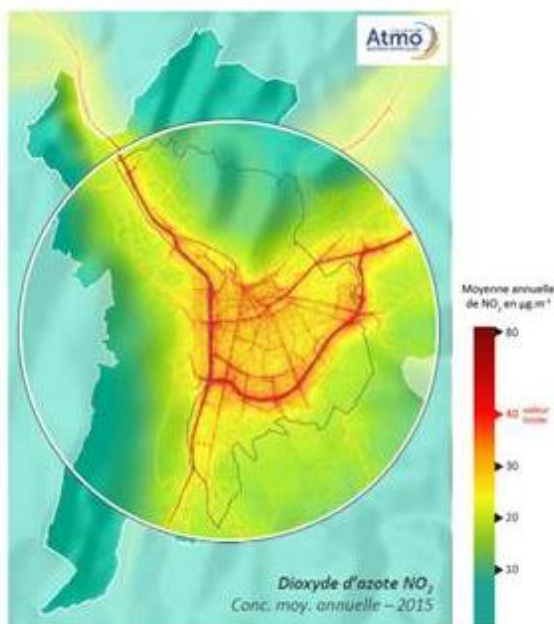
- **Un CDU est une plateforme de mutualisation des flux**
→ Il peut fonctionner uniquement sur un périmètre où les flux sont denses
- **Le périmètre** : le centre-ville élargi de Grenoble où se concentrent les flux

Zones		Densité (opération/km ²)
Centre-ville élargi	Grenoble hyper-centre	19 735
	Grenoble centre	4 335
	Intra rocade	2 077
	Extra rocade	1 051
	Reste de l'agglomération	96



Densité des livraisons par secteur - simulation Freturb 2013 sur ancien périmètre agglomération

NB : la notion d'opération représente une ; livraison, c'est-à-dire un stop pour décharger une palette ou un colis.



Dépassements récurrents des seuils de référence pour les Particules PM₁₀ et PM_{2,5} et le NO₂ dans la Métropole grenobloise : plus de 90% des habitants de l'agglomération sont exposés à un dépassement du seuil préconisé par l'OMS pour les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}).

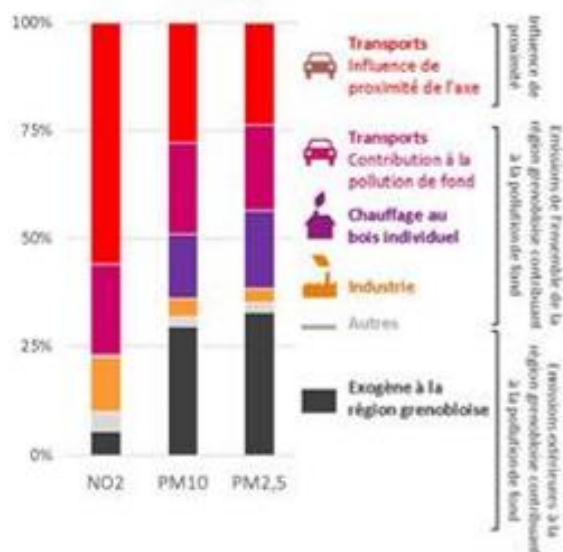
Les fonds de vallées, le cœur de l'agglomération et les bordures de grandes voiries sont principalement touchés

Chaque année, la pollution atmosphérique est à l'origine de **3 à 7% des décès (soit 114 décès/an environ)** survenant dans le bassin grenoblois*

Jusqu'à 2 ans de perte d'espérance de vie (à 30 ans) attribuable à la pollution aux particules fines dans notre agglomération (Etude de l'Institut de Veille Sanitaire- Juin 2016)



Origines des polluants responsables de l'exposition du centre-ville*



*La situation en milieu périurbain et rural est différente : notamment, la part « chauffage au bois » est plus élevée qu'en centre-ville. Ces résultats ne représentent pas les « émissions » du territoire (ils reposent sur une approche basée sur la modélisation numérique).



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Quel est le point de vue de Label Ville ?



Christian HOFFMANN, Label Ville

On a suivi EVOL puis URBY. C'est super sur le plan économique, mais je monte au créneau car les commerçants se demandent s'il ne va pas y avoir un coût supplémentaire de stockage et de distribution jusqu'au local commercial. C'est là que j'interpelle.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Y a-t-il des besoins spécifiques pour les produits frais ?



Christian HOFFMANN, Label Ville

Je ne crois pas car les produits frais ont leur circuit à eux, mais on veut savoir comment ça va se passer demain en groupage de livraison dans les rues de Grenoble. Anne-Sophie a rencontré beaucoup de commerçants, c'est une vision partagée par beaucoup d'entre eux. J'aimerais que l'on parle aussi de l'expérimentation faite par les commerçants par Internet avec le ramassage des colis.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Marie-Pierre FLÉCHON, vous êtes la directrice des mobilités pour le Département de l'Isère : quel est votre rôle, plus précisément quelle est votre positionnement sur cette responsabilité, sur le bilan carbone de ce que l'on se fait livrer, sur la citoyenneté écologique ? Est-ce que vous promouvez cette réflexion ?



Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil Départemental de l'Isère

Le Département a différents impacts sur le territoire, notamment parce qu'il ne gère plus de voirie sur le périmètre de la Métropole. La Métropole a pris cette compétence. La citoyenneté est la préoccupation de nos élus, au titre de la transition écologique mais aussi de la qualité de l'air.

Il existe une demande citoyenne d'avoir des bilans mais nous nous heurtons à la difficulté de les établir. Il faut en effet disposer de données pour chiffrer les impacts correctement. Nous avons dans le parc des véhicules Euro 4,

Euro 5, Euro 6 par exemple, il faudrait pouvoir individualiser ces données.

Sur la proposition de logistique urbaine et du dernier kilomètre, toute la question est de proposer une offre en rapport avec la demande. Dans la Métropole grenobloise, 50% des transports sont liés à des commandes individuelles, 10% concernent les chantiers et 40% les entreprises.

Sur la question des enjeux : il y a un vrai modèle économique à trouver car le transport repose sur des modèles très tendus. Il faut prendre en compte la totalité du coût avec des opérateurs différents sur le dernier kilomètre.

Concernant le transport de marchandises sur le dernier kilomètre, le rôle du ferroviaire est un vrai sujet, car on a par exemple des marchandises qui sont déposées à Saint-Martin-le-Vinoux et acheminées en camion jusqu'en en Oisans alors qu'elles pourraient emprunter des lignes ferroviaires.

Enfin, comment accompagner les investissements nécessaires pour acquérir des véhicules plus propres ?

Il existe beaucoup de déplacements sur la Métropole, comment les exploiter pour le transport de marchandises ? J'ai retrouvé des délibérations datant des années 2000 qui envisageaient que certains transports soient effectués par le réseau Transisère.

C'est souvent les questions de responsabilité et de sécurité qui empêchent les transports de colis.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Nous parlons bien du transport partagé de marchandises et de personnes.



Serge Mercier, SOGARIS

SOGARIS a notamment aménagé pour la Communauté Urbaine du Grand-Lyon dorénavant appelée La METRO une plateforme logistique à Mions en bordure de Rocade Est de Lyon sur un parc de 33 ha développant 120.000 m² d'entrepôts et de quais utiles et nécessaires à la distribution urbaine de l'agglomération lyonnaise.

Jusqu'aux années 2000, il existait en proche périphérie des villes des entrepôts et des quais de messagerie qui sous la pression d'un foncier de plus en plus convoité et donc rare conjuguée aux nuisances constatées ont obligé les opérateurs transport à reculer davantage d'où l'émergence, par exemple en Auvergne Rhône-Alpes, des parcs d'activités logistiques de La Plaine de l'Ain et de St Quentin Fallavier qui développent chacun plus d'un million de m² développés d'entrepôts.

Les politiques se sont dit qu'il fallait se réapproprier la ville, compte tenu de l'évolution des comportements et des enjeux environnementaux. J'ai participé, par exemple, à Marseille à la réhabilitation de la gare d'Arenc, gare Marchandises située à 2.500 m du vieux Port, qui ne fonctionnait plus et qui était devenue une zone de non droit. SOGARIS, qui est une société d'économie mixte au capital détenu majoritairement par des collectivités, notamment la mairie de Paris, s'est rapprochée de la SNCF, et nous avons reconstruit la gare avec de petites unités de logistique stockage pour diligenter le fret vers les différentes zones de la ville avec des moyens plus vertueux. Le but était de se réapproprier la ville pour être au plus près des besoins. Nous utilisons à l'époque quelques camions électriques, pionniers en 2007 mais dont les modèles n'existent plus aujourd'hui hélas.

Nous avons aussi réaménagé des parkings en centre-ville, en particulier à Lyon et à Paris car on constate une fréquentation moins importante des voitures dans les hyper-centres-ville. Deux exemples pour illustrer cette évolution ; le parking des Cordeliers à Lyon est maintenant en partie utilisé au RDC pour le e-commerce. A Paris, les parkings sous la « Dalle de Beaugrenelle » ont été transformés en partie en hub transport de 3.000 m² pour Chronopost, avec des livraisons en mode doux ensuite pour les arrondissements de proximité.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Il existe une crainte de la part des politiques : l'activité logistique serait peu créatrice d'emplois.



Serge Mercier, SOGARIS

C'est un propos que je peux corriger. La logistique redevient un enjeu électoral, alors qu'elle ne l'était plus dans les années 2000.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

N'existe-t-il pas un retard en matière de surfaces logistique en raison des considérations des politiques sur l'emploi ?



Serge Mercier, SOGARIS

C'est une sottise car par exemple, sur les 33 ha de la plateforme de Mions (69), dont 12 construits, le site totalise 400 emplois fixes et 600 emplois mobiles soit environ 1 000 salariés rattachés à ce parc d'activités de 33 ha.



Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil Départemental de l'Isère

C'est certes un discours que l'on entend. On voit par exemple la consommation de territoire au service du transport national et international comme à Saint-Quentin Fallavier (parc du Chêne).



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Quelle est la vision de l'Agence d'Urbanisme ?



Clément DREVETON, Agence d'Urbanisme

Nous accompagnons l'Etablissement Public du SCoT dans une démarche visant à mieux comprendre le fonctionnement de la logistique dans la GREG. L'objectif en 2018 a été de mettre les différents territoires autour de la table pour réfléchir ensemble sur la focal foncière et trouver des solutions dans l'accueil d'activités logistiques. Il en ressort que la logistique est indispensable à l'attractivité économique du territoire. A titre d'exemple, la société Teisseire serait partie du bassin grenoblois sans la possibilité d'avoir de nouveaux entrepôts dans le Grésivaudan. A l'inverse la logistique est souvent perçue par les élus sous le prisme de ses externalités négatives : problème de voisinage avec la circulation de poids lourds et ratio emploi/foncier perçu comme très faible.



Serge Mercier, SOGARIS

La stratégie du moment est de réaliser des « hôtels logistiques » en zone dense des agglomérations pour y installer la logistique au RDC et au sous-sol par exemple et en y incorporant des m² tertiaires en étages supérieurs pour une meilleure péréquation locative. Cette stratégie permettrait par exemple de rendre les m² d'URBY en centre-ville plus acceptables.

De 220 €/m², on passe à moins de 100 €/m². Par exemple, à Porte de la Chapelle, nous avons construit un énorme bâtiment mixte de 45.000 m² avec 25.000 m² dédiés logistique transport complété de 20.000 m² tertiaire avec bureaux, salles de sport, restaurant, datacenter et même agriculture urbaine en toiture !



Clément DREVETON, Agence d'Urbanisme

On trouve ce type d'hôtels logistiques à Lyon, à Paris, là où le foncier est très cher. Dans les territoires moins attractifs, l'équation économique est difficile à trouver comme par exemple dans le Voironnais ou le nord-ouest de la Métropole grenobloise



Anne-Sophie LOUVAT, URBY

A Grenoble, le m² est trop cher pour la logistique, ça a été compliqué lorsque nous avons recherché un local i y a un an car nous avions à la fois besoin de surface et de grands déchargements. Il y a une question de coût et d'adéquation avec le bâtiment et l'activité.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Yves EXBRAYAT, l'intelligence, le développement du transport intelligent sont-ils des leviers d'attractivité ?



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

Les leviers d'attractivité en matière touristique sont plutôt dans le transport intelligent de personnes. Nous sommes la seule métropole entourée de montagnes. On constate en tant qu'Office de tourisme qu'il n'y a pas un touriste qui vienne sans se plaindre des difficultés d'accès. C'est compliqué, faut-il abattre les montagnes ? Et malgré les parkings-relais (qu'il faudrait expliquer aux touristes pour qu'ils les utilisent !) il n'y a pas de modes de transport assez fluides entre les parkings-relais et le centre-ville. Il faudrait par exemple des navettes électriques qui tournent 24 h/24, et en tous cas des modes fluides.

Le deuxième point est le lien ville-montagne qui se fait très mal, notamment vers Chamrousse et Les 2 Alpes. On a des transports en commun qui sont adaptés au transport pendulaire mais pas aux besoins des touristes.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

En termes d'attractivité du bassin grenoblois, avons-nous un impact de la réduction du transport de marchandises intra-urbain ?



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

Bien entendu, des camions qui déchargent dans la rue ne sont pas agréables pour les touristes, mais au niveau de la fluidité, on n'y est pas encore.



Christian HOFFMANN, Label Ville

Les horaires ne sont pas respectés, les camions se mettent en double file et perturbent. C'est un problème récurrent, ça ne marche pas, il faudrait un système pour que les camions accèdent plus facilement à leur emplacement.



Clément DREVETON, Agence d'Urbanisme

La thématique du transport de marchandises est souvent le parent pauvre des documents d'urbanisme et de planification. La Métropole de Grenoble et le SMTC font exception à la règle à travers le PDU (Plan de Déplacements Urbains) et une orientation dédiée à la logistique (16ème orientation du PDU sur les 18 qu'il compte). Le PLUi (Plan Local d'urbanisme Intercommunal) quant à lui anticipe le problème des livraisons dans les opérations neuves en réglementant la livraison à l'intérieur des parcelles pour certaines activités. Mais les élus restent ancrés dans une vision négative de la logistique et un travail de pédagogie et de sensibilisation pourrait permettre de sortir de cette vision. La solution pourrait être la mixité des usages. Les documents d'urbanisme le permettent mais il faut pour cela un portage politique fort.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Qui va parler aux élus ?



Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil Départemental de l'Isère

Les communes et les EPCI (le Département est une personne associée au SCoT), mais sur cette question les décisionnaires sont les maires et les présidents de communautés de communes.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Vu du balcon de l'Office de Tourisme, le problème est-il le temps passé pour se rendre à Chamrousse ou la pollution ?



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

C'est les deux. La question de l'attractivité de Grenoble tient à son image. Grenoble n'est pas la ville la plus polluée de France mais elle est considérée comme telle. Nous sommes victimes d'une communication négative qui nous colle à la peau. Le problème des accès et de la fluidité des transports pour l'environnement devient crucial. On n'est pas une ville de city break comme le sont Nantes ou Bordeaux. L'ADN de Grenoble est la ville capitale des montagnes.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

(Vu de loin, c'est ma vision), pourquoi la Suisse gère-t-elle ça correctement ?



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

On n'a pas su prendre en compte tous les modes de transport, en particulier le câble, qui est pris en compte par nos voisins. Mais on est à la fin d'un cycle, j'imagine qu'on va y aller. Quand on regarde l'attractivité d'Innsbrück, où sont transportées 9 millions de personnes par an, en comparaison Grenoble en transporte 300 000 par le câble, soit 30 fois moins, alors que nous avons un environnement de montagnes très comparable.



Clément DREVETON, Agence d'Urbanisme

Le transport de marchandises pollue autant que les véhicules particuliers, alors qu'ils ne représentent que 24% des km parcourus (source PDU).



Anne-Sophie LOUVAT, URBV

L'autre problème de la pollution est l'impact de l'industrie et du chauffage au bois. Pour répondre à la question sur le coût : bien sûr URBV représente un surcoût car nous sommes une entreprise privée qui ne bénéficie pas de subventions. Je m'appuie sur les exemples d'autres entités dans d'autres villes où se pose le problème de concentration et de mutualisation de moyens (avec des CCI, des mairies, etc.). A Bordeaux par

exemple, certains transports ne peuvent emprunter certaines rues. Un appel d'offres a été lancé pour trouver une solution avec des vélos, avec un financement à la clé.

Un autre sujet dont j'ai beaucoup parlé avec les commerçants : comment travaillent-ils avec leurs fournisseurs ? Bien souvent, ils ne savent pas quand leur livraison arrive.



Christian HOFFMANN, Label Ville

Le groupage peut faire baisser les prix.



Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil Départemental de l'Isère

Cela renvoie aussi à la question du partage des données par les transporteurs.



Anne-Sophie LOUVAT, URBY

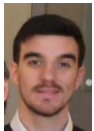
Nous travaillons sur ce sujet avec Karine Samuel, chercheuse à l'INPG. L'enjeu est effectivement le partage des données par les transporteurs. Tout en respectant le caractère confidentiel, on pourrait avoir des données fiables.

EN CONCLUSION - LES IDÉES A RETENIR



Anne-Sophie LOUVAT, URBY

Résoudre trois questions : celle du m² pas cher, celle de la mesure de l'impact environnemental pour évaluer au minimum ce que l'on fait et parvenir à affiner les données.



POITRIMOULT, EDF

Les grandes entreprises de transport (DB Schenker, Geodis, Vos Logistics, Ziegler, Bode Transport...) et de chargeurs (Carrefour, Nestlé, Ikea, Unilever, Colruyt, Philips,...) sont favorables à des camions « faibles émissions ».

Aujourd'hui il y a peu de véhicules disponibles (Renault Trucks et Volvo en 2019) et beaucoup d'annonces et de tests (Tesla, DAF Trucks, Mercedes,...). Il semble que la priorité serait de pouvoir donner une plus grande visibilité du transport de marchandises électriques, de ses performances et de ses limites, au-delà de l'utilitaire électrique que l'on connaît.



Thierry BRINCOURT, EDF

J'interviens sur cette question depuis une dizaine d'années. Il y avait à l'époque peu d'infrastructures de charge de forte puissance. Depuis, EDF a créé une filiale dédiée aux déploiement d'infrastructures de charge, notamment sur le domaine public. Nous regardons l'arrivée des prochains matériels roulants (camions, bus, cars, tracteurs, et autres véhicules légers) sous l'angle de la problématique des infrastructures de charge et du coût du raccordement au réseau de distribution publique. Aujourd'hui, il existe des batteries de plus grande capacité avec des puissances de charge importantes, au-delà de 300 kW pour les futures voitures électriques premium qui pourront se recharger à ces puissances à 80% en 20 mn. A terme, les camions seront également concernés avec des puissances de charge dépassant le mégawatt. Le problème d'EDF est de savoir comment organiser notre propre logistique de recharge, et comment répartir les profils de charge tout en répondant au problème de disponibilité de production électrique (notamment avec des modes de production intermittents).

En plus du carburant « électrique », nous aurons aussi le gaz naturel liquéfié (GNL) ou comprimé (GNC). Ces trois chaînes de traction se tiennent dans un mouchoir de poche en termes de modèles économiques à 10 ou 15 ans. Sur le plan de la R&D chez EDF, on évalue toutes ces perspectives.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Aujourd'hui il existe une technologie opérationnelle et un parc de véhicules urbains ?



Thierry BRINCOURT, EDF

Nous travaillons sur le projet Freeway, sur des camions qui vont être remplacés par une nouvelle génération de véhicules avec plus d'autonomie. Ils seront compatibles avec de nouvelles générations de chargeurs pour charger en 10 mn.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Quel est le devenir des batteries périmées ?



Thierry BRINCOURT, EDF

On s'aperçoit qu'il n'est pas évident de sortir une batterie de la voiture et de la mettre dans un autre endroit pour une deuxième vie. Il y aura sans doute une deuxième vie, voire une troisième vie aussi dans les transports électriques, mais avec des missions plus restreintes. Par ailleurs, la filière se structure aujourd'hui pour recycler les batteries. Des constructeurs se positionnent. Enfin, le parc de production électrique actuel sera capable d'assurer la recharge des millions de véhicules attendus dans les prochaines années à condition de mettre en place des stratégies de pilotage adaptées tant à l'échelle locale que nationale.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Le prix des batteries est-il élevé en raison du monopole des Chinois ?



Thierry BRINCOURT, EDF

On avait sous-estimé la rapidité de la baisse du prix des batteries, passé de 1000 €/kWh il y a quelques années à moins de 200 €/kWh aujourd'hui, grâce à la construction de sites de production géants automatisés d'où sortent les batteries finies. Mais il faudra peut-être aussi leur rajouter dans les voitures des équipements de refroidissement performants pour autoriser la charge de très forte puissance (>150 kW).



Aymeric DE VALON, SEDI et CitElec

La planification du marché des pièces détachées de véhicules donne un bon indicateur des tendances. Les batteries ont un coût qui va en décroissant, mais les utilisateurs voulant une autonomie toujours plus importante, les constructeurs prévoient des batteries qui auront une capacité double de celles actuelles d'ici 5 ans. Ce surcoût important ne pourra permettre d'avoir des véhicules électriques en entrée de gamme niveau tarif. Aussi, les chiffres prévisionnels du marché pièces détachées automobiles montrent que l'électrique ne prendrait pas une grande place au niveau mondial – 5% du parc roulant en 2035, 11% en 2050 -, même si selon les Etats, et de manière marquée actuellement en France, les politiques publiques jouent un rôle important en ce sens.



Anne-Sophie LOUVAT, URBY

Sur l'autonomie du véhicule électrique, on a aussi le problème de dimensionnement du véhicule. Le Master électrique est un peu juste pour le transport de palettes, le Kangoo électrique est intéressant pour les colis.



Thierry BRINCOURT, EDF

Il faut anticiper la question du raccordement au réseau. On peut, par exemple, valoriser d'anciennes friches industrielles où les réseaux sont déjà en place.



Christian HOFFMANN, Label Ville

Par sondage, poser la question aux commerçants, par l'intermédiaire de la chambre de commerce et de la chambre des métiers, pour connaître leurs idées, et remettre le rapport à CitElec.



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

Libérer la ville en groupant les transports de marchandises et en respectant les horaires pour la rendre plus attractive.



Clément DREVETON, Agence d'Urbanisme

Une recommandation : qu'un espace logistique soit pris en compte dans tous les projets urbains et que des clauses de livraisons soient incluses dans les appels d'offres des collectivités.



Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil Départemental de l'Isère

Il faudrait utiliser d'autres motifs de déplacement pour du transport partagé, ce qui nécessite le rôle d'un tiers pour l'échange de données.



Serge Mercier, SOGARIS

Je ne pense pas que GEODIS, qui est adossé à la SNCF, soit prêt à coopérer avec vous sur le modèle « concurrent » qu'est URBY

CONTRIBUTIONS ÉCRITES AU THÈME 1



TRANSPORTS DE MARCHANDISES - Contribution écrite de Sophie LOUVAT, URBY

- Définition des marchandises : très varié entre alimentaire ou non, colis/ palette/ hors norme,
- Marchandises : ce qui permet aux habitants d'une ville de vivre, aux acteurs économiques de produire, fabriquer... créer de la valeur
- Transport de marchandises : livraison BtoB ou BtoC avec 1 ou 2 livreurs, quels services (stockage, prépa commandes, installation chez le particulier...), quel impact environnemental
- Quels véhicules : adapter les véhicules aux différentes typologies de marchandises et de lieux à livrer (rue piétonne ou zone commerciale), en fonction des contraintes de livraison (horaires, avec ou sans quai de déchargement) , en fonction des technologies matures à un instant T (évolutif...)
- Mettre en place des véhicules moins polluants en fonction de la maturité des différentes technologies et des contraintes (autonomie, capacité, dimensions, hayon, frigorifique...) mais inciter à la mutualisation donc pas uniquement de petits véhicules=> multi-énergie/ multi-dimensions...
- Travailler sur les usages des livraisons :
 - intégrer l'impact environnemental des livraisons : on parle des émissions de CO2 pour le transport de personnes mais pas d'indicateur qd on commande un colis pour savoir si moins polluant de recevoir en point relais ou dans les 2h au domicile...
 - questionner sur les délais : dois-je pouvoir tout recevoir en 2h ? ou plutôt garantir le délai même si plus long
 - Proposer la livraison des courses en parking relais...

Conséquences : Le transport de marchandises doit être anticipé dans les projets des politiques publiques et des acteurs de la ville.



**TRANSPORTS DE MARCHANDISES
Contribution écrite de Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil départemental de l'Isère**

Le constat

- Pour les grandes distances, le transport de marchandises reste majoritairement assuré par voie routière, avec sur des axes structurants un % de poids lourds très important, réduisant la capacité aux heures de pointe.
- Le dernier kilomètre est souvent réalisé avec des véhicules de gabarit disproportionné en milieu urbain, qui génèrent des nuisances.
- Les pratiques d'achat par internet ont modifié les besoins.
- De quelles marchandises parle-t-on ? aujourd'hui, à titre d'exemple, sur la métropole grenobloise, 50 % du transport de marchandises est opéré par les particuliers pour leurs besoins, 40 % sont générés par des entreprises (industrie, commerce, tertiaire...), et 10 % concernent les chantiers, la collecte des déchets, les services postaux, les déménagements...
- Une qualité de l'air qui se dégrade : les bassins grenoblois et lyonnais sont soumis régulièrement à des pics de pollution, posant un problème de santé publique.

- La logistique consomme de l'espace public, rare en milieu urbain. Le stockage est coûteux.
- Des politiques urbaines avec la mise en place de zones à faible émission qui ferment le centre-ville à certains véhicules.

Les enjeux

- Tous les secteurs économiques du territoire sont tributaires de la performance du système de transport
- Il faut apporter des réponses durables : améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances.
- Il faut trouver le modèle économique en combinant longue distance et logistique urbaine, pour couvrir l'origine/destination de la marchandise.

Des exemples d'actions

- Optimiser l'utilisation des infrastructures ferroviaires existantes pour limiter les traversées de la Métropole pour les axes routiers.
- Réglementer les horaires de passage des poids lourds ce qui permettrait de répondre à la demande de déplacement à infrastructure constante
- Organiser des trains de camions, pour optimiser l'occupation de l'espace public
- Pour les longues distances, réfléchir à un dispositif pour imposer aux poids lourds d'emprunter le réseau autoroutier (via la tarification autoroutière)
- Dimensionner les centres de distribution urbaine au volume à traiter pour les derniers kilomètres
- Accompagner la transition des véhicules de transport (des calendriers de mise en place de ZFE pas forcément compatibles avec la réalité économique des entreprises et les capacités des constructeurs)
- Mettre à profit d'autres motifs de déplacements (transport de personnes) pour assurer du transport de marchandises
- Prévoir des conciergeries dans les immeubles professionnels
- Proposer au client des tarifs de livraison intéressants, en optimisant les tournées par mutualisation entre entreprises.



edf

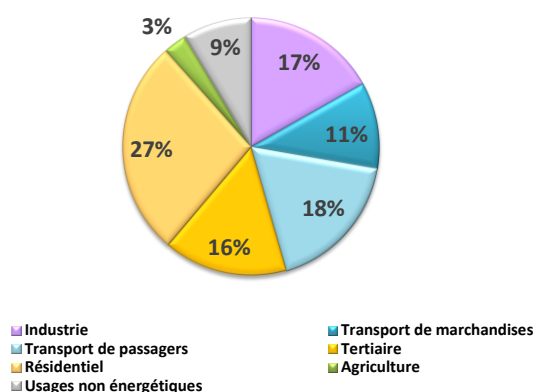
TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Contribution écrite de Thierry BRINCOURT, EDF R&D Lab Les renardières, Département TREE

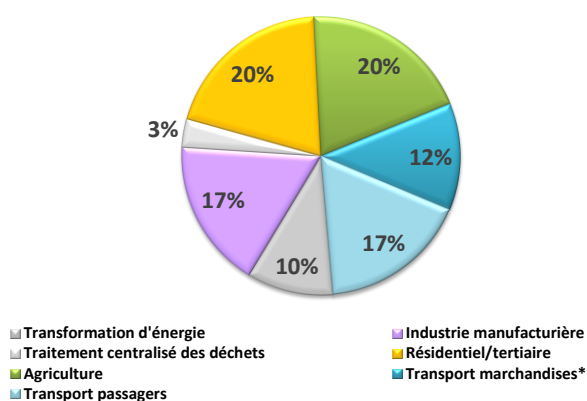
Introduction

En France, le transport de marchandises représente 11% de la consommation finale d'énergie et 38% de la consommation finale de transport. Il génère également 12% des émissions de GES et 42% de la consommation finale de transport. Le transport routier compte pour 85% des tonnes.km (tkm) parcourus.

Consommation finale d'énergie en 2016



Emissions de GES (hors UTCAF) en 2016



Les tracteurs routiers (semi-remorques) réalisent 93% des tkm des poids lourds, 91% du total routier et 77% du total transport de marchandises. Environ 20% du transport des marchandises est assuré par des véhicules utilitaires légers.

Le transport de marchandises constitue donc une cible importante pour la réduction des émissions à effet de serre. Différentes solutions alternatives au moteur diesel sont à considérer.

En 2017, un tracteur diesel consomme en moyenne 3,3 kWh/km (33 litres / 100 km).

Le coût d'un tracteur actuel est d'environ 85 k€.

Comparaison technico-économique des chaînes de traction

Pour les tracteurs, il existe un certain nombre d'études pour comparer les différentes chaînes de tractions existantes et à venir :

- Trucking into a Greener Future: the economic impact of decarbonizing goods vehicles in Europe - European Climate Foundation (Cambridge Econometrics 2018)
- Transitioning to zero-emission heavy duty freight vehicles - International Council on Clean Transportation 2018
- Analysis of long haul battery electric trucks in EU - 8th Commercial Vehicle Workshop – European Federation For Transport and Environment
- Battery dimensioning and life cycle costs analysis - energies 2017

Les différentes chaînes de tractions alternatives considérées sont les suivantes :

- Electrique avec batteries
- Diesel
- Gaz naturel comprimé (GNC)
- Gaz Naturel Liquéfié (GNL)
- Hybride
- Hydrogène

Les chaînes de traction alternatives les plus compétitives sont le GNC (500 km) et le GNL (1000 km), avec des surcoûts durables dans les prochaines années respectivement de 20 et 40 k€ environ.

L'hydrogène (1000 km) présente des surcoûts très importants à ce jour (>150 k€) avec de forte incertitude sur la baisse attendue des coûts dans les prochaines années.

Les batteries constituent une alternative crédible aujourd'hui, grâce aux évolutions importantes de leurs performances et de la baisse des coûts. En revanche, selon l'autonomie désirée, le poids additionnel et le coût de la batterie peuvent devenir très importants : 1 tonne de batteries (environ 15 k€ aujourd'hui) pour 100 km d'autonomie à ce jour.

Selon quelques scénarios d'évolutions du coût des chaînes de traction, du prix de l'électricité et de coût des carburants, le GNC, GNL et batteries pourraient présenter un TCO inférieur de 10%, voire moins, au diesel à partir de 2030.

Vision d'EDF

- L'arrivée des chaînes de traction électriques ou hydrogène représente pour le Groupe EDF un ensemble d'enjeux pour la production d'électricité et sa distribution.
- Le système électrique doit être capable de produire l'électricité, principalement décarbonée, aux moments opportuns en essayant de limiter les contraintes sur le réseau tout en prenant en compte l'insertion des énergies renouvelables.
- L'augmentation de la taille des batteries aura pour conséquence une augmentation de la puissance de charge notamment lors des charges rapides. Ainsi, des charges de plusieurs centaines de kW, voire atteignant le MW, seront possibles.
- Une combinaison de recharge normale aux dépôts et de charge de très forte puissance dans des stations spécialement aménagées permettraient de bien optimiser la flexibilité des batteries pour assurer les tournées.
- Des systèmes de pilotage de la charge pour répondre aux contraintes locales mais également aux besoins du système électrique seront rendus nécessaires avec l'augmentation du parc de véhicules électriques.



TRANSPORTS DE MARCHANDISES - Contribution écrite de Serge MERCIER, consultant SOGARIS

La distribution des Marchandises en milieu urbain autrement dénommée LOGISTIQUE URBAINE devient une préoccupation de plus en plus importante pour les décideurs politiques et les citoyens de nos métropoles.

Les modes de consommation évoluent avec le e-commerce et la dématérialisation. Cela engendre des enjeux multiples succinctement résumés ci-après :

- **Enjeux sociétaux** : Pollution ; nuisances sonores ; encombrement espace public ; etc... Enjeux économiques : Boom du e-commerce ; livraison à domicile ; ...
- **Enjeux professionnels Transport Logistique** : Davantage de VUL ; diesel banni ; carburant plus propre (GNL ou GNC, élec.,), massification des flux, mutualisation et création d'EUD, aires de livraison ...
- **Enjeux Collectivités locales** : intégrer LU dans l'espace public ; affectation de foncier pour LU comme un service urbain ; etc.
- **Solutions envisagées** : Mutualisation des flux, création d'ELU (espaces log urbain), développement de consignes, entrepôts à temps partagé, véhicules adaptés, aires de livraison, création d'un Patrimoine LU en Ville....
- **Inconvénients** : le fret n'a pas d'enjeu électoral ; l'image et la création de valeur par l'emploi en Logistique Urbaine est nulle.

Acronymes utilisés : LU Logistique Urbaine ; VUL Véhicule Utilitaire Léger ELU Espace Logistique Urbain ; EUD Espace Urbain Distribution GNL Gaz Naturel Liquide ; GNC Gaz Naturel Comprimé



TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Contribution écrite de Christian HOFFMANN, Représentant de Label Ville

Nous nous questionnons sur la question du coût supplémentaire des livraisons entre la plateforme URBY et les commerces du centre-ville de Grenoble :

- Quid du délai supplémentaire de livraison avec une plateforme.
- Comment les livraisons vont-elles être gérées d'un quartier à l'autre ou d'une rue à l'autre.
- Quelle sera l'incidence sur les entreprises de livraison, est-ce que le manque à gagner ne va pas les pénaliser ?
- Les zones de livraison sont très souvent occupées par des véhicules de tourisme, le système ne demande-t-il pas que l'accès à ces places soit réglementé de manière plus importante.
- Quid des places prises par les vélos, ne pourraient-ils pas être stationnés dans les parkings en ouvrage ?



TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Contribution écrite de Clément DREVETON, Chargé d'études Territoires Déplacements, AURG

Le transport de marchandises fait partie d'un système plus large, la logistique, qui intègre les fonctions de stockage, de manutention et de transport. La logistique est définie par le CEREMA comme « la mise à disposition du bon produit, au bon endroit et au bon moment, au moindre coût ». Cette équation à multiples inconnues explique que le transport de marchandises est aujourd'hui confronté à de multiples paradoxes. Le premier d'entre eux est le fait que **cette activité nécessaire au bon développement des territoires est reléguée de plus en plus loin des centres urbains avec son lot d'externalités négatives.**

La grande région grenobloise n'échappe pas à ce constat bien que son positionnement géographique lui permet d'accueillir une activité logistique très largement endogène. En effet, l'éloignement du corridor rhodanien permet à la région grenobloise de bénéficier des grandes plateformes logistiques de la région lyonnaise sans pour autant avoir à accueillir de telles activités fortement consommatrices de foncier. Ainsi, la logistique répond essentiellement aux besoins de l'économie productive (Teisseire, Caterpillar, ...) des entreprises locales de la distribution et du e-commerce (King Jouet, Photoweb, ...). **Elle est une fonction support indispensable au fonctionnement du territoire et participe à son attractivité économique.** Cependant, au sein de la grande région grenobloise, le phénomène d'éloignement des fonctions logistiques est à l'œuvre comme en témoigne la construction de nombreux entrepôts dans le Grésivaudan ces dernières années.

Les collectivités locales ont pris conscience de ces enjeux et tentent d'apporter des réponses comme en témoigne la démarche menée par l'établissement public du SCoT. Ce dernier mène une réflexion collective avec l'ensemble des territoires de la grande région grenobloise pour que **l'accueil d'activités logistiques se fasse de manière cohérente et au service de l'ensemble du territoire**. Le PDU de l'agglomération grenobloise, quant à lui, se place dans la continuité de la dynamique initiée par le plan d'actions pour une logistique urbaine durable signé en 2015. L'un des enjeux que souhaite relever la Métropole est de **promouvoir un transport de marchandises moins polluant**. Pour cela elle dispose de plusieurs outils réglementaires, au premier rang desquels, se trouve la Zone à Circulation Restreinte qui se met en place progressivement pour le transport de marchandises. En effet, outre l'aspect autoritaire de cette mesure, il faut remarquer **le pari fait par la métropole du développement de la motorisation GNV et bio-GNV**. En effet, cette dernière apparaît comme la plus à même de répondre aux enjeux de transition énergétique du parc de poids lourds en étant mieux adaptée aux distances parcourues et au tonnage des véhicules.

THÈME 2 – COVOITURAGE ET FREEFLOATING



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Métrovélo, Vélib, CITIZ... le numérique constitue un levier important de ces nouveaux modes de déplacement. Quels sont les moyens et les obstacles pour les promouvoir ? Le rapport de l'homme à la propriété de son véhicule est en train de changer. Quel est l'état des lieux de l'évolution des usages ?



Martin LESAGE, CITIZ

Lors d'un trajet domicile-/travail, la moyenne d'occupation du véhicule est 1,06 personne. On veut multiplier par 5 le taux de véhicules partagés pour que ce nombre monte à 1,4 personne par voiture.

Quand on n'a pas de voiture, on est amené à partager, à covoiturer, à louer, à utiliser un vélo... On a donc fait un grand pas vers le covoiturage., qui est l'ADN de l'autopartage et qui nécessite de se dessaisir de sa voiture.

L'autopartage c'est donc la (voiture partagée) ². Elle est partagée dans le temps, utilisée par Robert, puis par Arthur, et elle est partagée lors du trajet.

Dans l'autopartage, nous intégrons de nombreuses offres de covoiturage et nous incitons les entreprises. Entreprise, partagez vos véhicules avec vos salariés, mettez-les sur la voirie pour les partager avec d'autres ! Nous avons par exemple l'offre « Ma chère auto » avec un véhicule qui vous rapporte quand vous ne l'utilisez pas.

Avec le freefloating, vous avez la garantie de trajet, le véhicule ne vous fera pas faux bond. Vous pouvez le pratiquer en boucle ou avec une voiture en « one way », c'est-à-dire trouvée à un endroit et laissée ailleurs.

Nous ne manquons pas de créativité, mais il faut expérimenter. J'attends que nous démarrions avec le PDIE piloté par Bruno Renard.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Savez-vous mesurer en termes d'usage les solutions Uber, autobus, CITIZ... ?



Martin LESAGE, CITIZ

Une étude menée sur l'autopartage a montré que le taux d'occupation d'un véhicule CITIZ était de 1,4 à 1,5, ce qui signifie que lorsqu'on pratique l'autopartage, on a aussi tendance à partager son trajet. Mais avec CITIZ, nous ne sommes encore que sur l'épaisseur du trait : nous n'avons que 130 voitures qui circulent à Grenoble, il en faudrait 10 fois plus, soit 1300 pour que l'on commence à voir une CITIZ toutes les 10 voitures.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

L'ancien président du Conseil départemental André Vallini avait aussi rêvé d'une voie réservée pour le covoiturage ?



Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil départemental de l'Isère

Ce n'est pas fait mais il y a eu une étude sur la portion de l'Autoroute entre la bifurcation A480/A48 et Voreppe. Une voie réservée correspondrait à une incitation intéressante au covoiturage en raison du gain de temps.



Martin LESAGE, CITIZ

C'est ce qui s'est fait à Bordeaux, avec un capteur de présence pour évaluer le taux d'occupation des véhicules.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

L'automobiliste est-il prêt à entendre ce propos ?



Martin LESAGE, CITIZ

56% des gens imaginent qu'ils utiliseront plus tard des voitures partagées. Certaines personnes en sont à la phase 1 ou 2 sur 6, mais il faut passer à l'essai. C'est ce qu'on essaie de faire avec des ZOE (2 € le trajet jusqu'à Annecy). Les

jours de pics de pollution, c'est 1 € en transport en commun et 4 € en ZOE sur des trajets de 30 à 40 km. Quant aux entreprises, elles sont responsables et peuvent réaliser des efforts.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Que pensez-vous de l'idée d'éduquer au covoiturage au moment de l'apprentissage de la conduite, en transportant avec un moniteur d'autres personnes ?



Martin LESAGE, CITIZ

L'application a été lancée là-dessus. C'est une bonne idée. Nous prospections les auto-écoles sans arrêt pour faire de la conduite accompagnée : en prenant une part sociale chez CITIZ, vous prenez l'une de nos voitures (au lieu de prendre la grosse voiture familiale). Nous avons aussi des offres pour des jeunes conducteurs. Nous sommes les seuls, parmi les loueurs, à les autoriser à être les conducteurs d'un jour.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Pauline, vous qui représentez dans cet atelier les usagers, vous avez franchi le pas avec le covoiturage ?



Pauline AUSSENAC, Utilisatrice régulière de covoiturage, SEDI

Cela dépend de mes besoins, du trajet. Je regarde les transports en commun, et si ça sort de l'agglomération je regarde aussi BlablaCar. Le covoiturage permet d'aller à des endroits où l'on ne peut pas aller facilement sans transports en commun. Par exemple pour faire Grenoble-Romans, ou pour aller à Saint-Just de Claix, il n'y pas de transports en commun avec horaires flexibles. Ce que j'apprécie aussi dans BlablaCar, c'est que les conducteurs sont notés. Et il y a des options, par exemple on peut voyager uniquement entre filles, on peut laisser de la place pour des bagages à l'arrière, accepter des animaux, etc.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Le faites-vous par conviction ou par intérêt économique ?



Pauline AUSSENAC, Utilisatrice régulière de covoiturage, SEDI

Par intérêt économique et pour combler mon besoin de déplacement. Quand je vois que ma voiture est vide, je trouve ça bête. Ça permet de payer une partie du trajet. Avec BlablaCar, on choisit le prix car l'application ne fait que le suggérer. Personnellement, je pratique toujours le prix de l'application.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Avez-vous une voiture et souhaitez-vous la garder ?



Pauline AUSSENAC, Utilisatrice régulière de covoiturage, SEDI

Oui et oui. J'ai aussi vu que l'autopartage était rentable économiquement.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

C'est donc une valse à deux temps, autopartage et covoiturage.



Martin LESAGE, CITIZ

Grâce à notre offre « Ma très chère auto », Pauline pourrait avoir une voiture bichonnée, qui ne lui coûte pas plus cher. Elle peut calculer au bout de 2 ans ce que ça lui rapporte.



Thierry BRINCOURT, EDF

Comment prenez-vous en compte les accidents potentiels ?



Martin LESAGE, CITIZ

La moyenne des déplacements en voiture c'est 5000 km/an. Les voitures pourrissent par la météo avant l'usure kilométrique.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Quelle est la position de Mountain GO ?



Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Mountain G , le « BlaBlaCar du sport, du loisir et du tourisme en montagne ». On peut préciser sur notre application si on est équipé de pneus neiges, de barres de toit, de porte-vélos, etc. Nous nous sommes rendu compte que les déplacements vers la montagne ne sont organisés que vers quelques stations et qu'il est compliqué d'apporter tout son matériel à la gare. Nous avons donc créé un modèle de covoiturage affinitaire.

Ce que souhaite faire la Métropole avec les aires de covoiturage, c'est intéressant pour nous pour les départs de trails de chemins de randonnée... Concernant les stations, nous travaillons avec Super Dévoluy, avec un forfait de 20 Euros pour 4 personnes et une carte de 25 € de carburant, ce qui est très avantageux. Nous travaillons aussi sur la question de places de parking privilégiées.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Comment fonctionne votre application ? Vous venez me chercher avec mon matériel ?



Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Nous sommes dans une phase de prototypage pour différents sports et événements. On peut aussi préciser sur l'application si on souhaite passer la journée avec la personne, en indiquant son niveau de pratique.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Avez-vous des partenariats avec des stations ?



Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Notre business model covoiturage ne marche pas. Il doit donc intégrer les partenariats, le covoiturage ne payant que les frais fixes. Nous versions de plus 10% de nos bénéfices à Mountain Rider (J'ai grandi à Serre-Chevalier et j'ai vu ce que l'on ramasse sous les télésièges !). Notre version 2 présente pour chaque événement les tonnes de CO₂ économisées par le covoiturage. Notre CRM intègre ces données.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Ce sont des informations requises par les clients ?



Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Ça intéresse surtout nos partenaires comme Itinisére. Le point noir des sites de covoiturage, c'est qu'il y en a trop. Il y a beaucoup de petits sites faits par les départements, les régions. Le site Itinisére par exemple est très bien fait mais pour les utilisateurs, il y a trop de sites. Par ailleurs le principe est que tout soit gratuit, or pour un trajet Lyon / L'Alpe d'Huez, personne ne le fera gratuitement. BlaBlaCar est payant mais pas excessif. Une voiture représente un coût d'environ 6000 Euros par an, il faut donc bien que les conducteurs y trouvent leur compte.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

C'est un levier de développement pour la pratique sportive et le tourisme ?



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

On a fait un partenariat avec Montain Go. Le covoiturage affinitaire est très important. On offre un forfait couvrant 11 stations qui inclut le service Mountain Go et l'accueil est très favorable.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Quel est le profil de l'utilisateur de Mountain Go ?



Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Nous avons une cible jeune qui est demandeuse. Nous sommes dans une région très sportive, avec beaucoup d'étudiants, de cadres intéressés par l'écologique et le convivial. L'étudiant est intéressé par nos trois atouts, économique, écologique, convivial. Nous avons affiné avec un focus group pour connaître la typologie des clients, les marqueurs et la fréquence du service. Il serait intéressant d'avoir un jour une application qui parvienne à traiter les données de BlablaCar, de Mountain Go...



Martin LESAGE, CITIZ

Une méta-application. Nous aimerions aussi que notre application irrigue les autres.



Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Pour qu'il n'y ait pas de concurrence, il n'y a que l'Etat qui puisse s'en charger.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Pour rentrer en trois quarts d'heure à Grenoble, y a-t-il une prise en compte du temps de retour stations ? On se gare maintenant à Theys pour skier aux 7 Laux.



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

Il y a d'autres pratiques que le ski en station. Ce que nous cherchons à développer est la pratique d'un environnement montagnard. Pour que tout le trafic ne soit pas concentré sur des routes de station surchargées, à nous de promouvoir le reste.



Olivier MOINET, SPIE

Pour Spie, le covoiturage et l'autopartage sont très proches. Ils multiplient les publics adressés. C'est une alternative à l'automobile et peuvent même permettre de servir les territoires ruraux. Dans la région d'Annecy, sur Groisy, il existe par exemple un partenariat entre Citiz, le Syane -l'équivalent du SEDI- et le Grand Annecy. Cela promeut le développement du véhicule électrique et de l'autopartage, qui est plutôt axé sur l'urbain et les grandes métropoles.

Je trouve que cette initiative mériterait d'être développée. L'Etat pourrait insuffler cela car il y a là des leviers pour le développement de la voiture électrique mais aussi pour l'aménagement des territoires ruraux.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Avec intégration dans les PDU ?



Olivier MOINET, SPIE

Oui, pour accompagner le secteur privé qui cherche seul son modèle économique et apporter d'autres services.



Clément DREVETON, Agence d'Urbanisme

Le développement de BlaBlaCar s'explique pour des raisons économiques (le coût du trajet est très attractif) et porte très peu sur le trajet domicile/travail. Les résultats de BlaBlaLines qui a investi ce créneau sont très bas décevants. Or l'enjeu du trajet domicile/travail est très important. L'enjeu n'est pas de trouver des conducteurs mais des passagers, ce qui pose la question de l'incitation de faire payer les passagers. Avec la plateforme publique Mov'ici, les pouvoirs publics tentent d'apporter une réponse en proposant un outil de mise en relation. Sur la question du freefloating, il y a beaucoup d'acteurs différents sur le marché. La ville de Grenoble échappe en partie à cette émulation car elle n'est pas suffisamment attractive pour ces nouveaux acteurs. Lyon ou Paris compte 15 à 20 opérateurs différents qui proposent des trottinettes, des vélos pliables, etc. La question est de savoir comment les pouvoirs publics pourraient rendre l'offre plus lisible et rationaliser l'encombrement de l'espace public.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Dans une agglomération de 500 000 habitants, à partir de quel nombre de voitures peut-on considérer que l'autopartage pourrait avoir un impact sur l'autosolisme ?



Martin LESAGE, CITIZ

A partir de 30 000 véhicules. On en est très loin, mais à partir de 1500 voitures partagées sur Grenoble, on atteindrait une vraie bascule. Si dans les 10 personnes autour de vous, vous connaissez quelqu'un qui le pratique, c'est gagné. Avec « Ma chère voiture », on veut une voiture à chaque coin de rue. Nous travaillons sur comment atteindre 1000 voitures dans 5 à 7 ans. Nous sommes aujourd'hui à 300 dont 160 sur l'agglomération de Grenoble, et nous progressons de 25% à 30% par an.



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

Il y a 557 rues à Grenoble.



Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Le concept de voiturier est très intéressant. L'autopartage a un tel avenir en ville ! Par ailleurs Poma est grenoblois, et nous allons bientôt être la seule ville où il n'ait rien développé. Les seuls vrais transports par câble sont celui de Vicat et le téléphérique de la Bastille !



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Existe-t-il des pays plus avancés que nous ?



Martin LESAGE, CITIZ

Le nord de l'Europe. Mais c'est très lié au vélo. Ceux qui utilisent leur vélo n'ont souvent pas de voiture.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Est-ce une question de pédagogie différente ou d'infrastructures ?



Martin LESAGE, CITIZ

Il y a tout ce qu'on est en train de faire à Grenoble. Si on met des infrastructures qui permettent des modes doux, on déplace les populations vers d'autres usages. Des applications telles que « Plaque ta caisse » qui fonctionnent avec des systèmes de chat, concernent 500 personnes. On peut multiplier ça pour que ça devienne des accélérateurs de changement. On oublie de dire que Blablacar a mis 6 à 8 ans avant de trouver le bon modèle économique. Les entreprises ont aussi un rôle très important avec leurs PDM.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

N'y a-t-il pas aussi un changement de rapport entre le propriétaire et sa voiture ?

parking



Martin LESAGE, CITIZ

Sociologiquement, on suit les gens que l'on aimerait être. Nous commençons donc à dire au staff des entreprises de covoiturer ou d'autopartager. Et de ne pas garder pour le management des places de réservées !



Clément DREVETON, Agence d'Urbanisme de la Région

Les jeunes passent également leur permis de plus en plus tard.



Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Avant, la voiture était synonyme de liberté. C'est toujours le cas à la campagne, mais la voiture n'a plus la même valeur, on va désormais au bout du monde en avion, etc.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Je m'adresse à Jean-Benoît Carreau : Quel est le regard de l'industrie automobile ?



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Du côté des constructeurs, globalement, ils ne sont pas très inquiets. Il y aura toujours des opérateurs si ce n'est des particuliers. C'est l'acquéreur qui changera, plus que le marché. Du côté des distributeurs, ils savent qu'ils ne peuvent pas se limiter à vendre des voitures mais de la prestation associée au mode de déplacement. Par ailleurs, Renault avait 600 concessionnaires autrefois et 60 opérateurs aujourd'hui. Ils vont devenir de plus en plus des opérateurs de mobilité (dans l'avenir, un opérateur d'autopartage, de mise à disposition de flottes). Leur métier ne consistera plus à vendre une voiture, et trois ans après à en vendre une autre. Par contre, ils prêteront des voitures à des usagers pour des besoins ponctuels.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Des explications ont-elles été recherchées ?



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Christian, quel regard avez-vous sur ces mobilités ? On entend beaucoup dire qu'il n'y a plus personne au centre-ville, cela va-t-il dans le sens de vos intérêts ?



Christian HOFFMANN, Label Ville

Nous sommes dans une première transition. Le monde du commerce y était au départ hostile et ça continue, car les piétons ne sont pas forcément des clients. Sur la forme, les commerçants sont assez pessimistes mais sur le fond, ils s'y feront. Mais la vacance commerciale atteint 11%, alors qu'elle était auparavant de 6 ou 7%, et les chiffres d'affaires sont en baisse ainsi que la fréquentation, indépendamment du mouvement des gilets jaunes. Dans la mobilité, il y a aussi le commerce à prendre en compte. Cette période transitoire est difficile.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Ce n'est pas facile de contenter tout le monde, avec un urbanisme attractif, des moyens suffisants pour venir à Grenoble, sans compter le débat sur le Lyon-Turin...



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

Non, ce n'est pas simple, mais nous avons une destination unique et magique sur laquelle nous capitalisons, sans baisse de fréquentation car Grenoble n'a jamais été une ville de city break. La difficulté de fréquentation du centre-ville est réelle mais à terme on va vers une ville plus attractive ainsi que ses territoires autour, même si c'est coercitif et violent, c'est un mal pour un bien demain. Mais il faudrait doper le transport par câble à la fois pour le tourisme, les trajets domicile-travail et le fret.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Pourquoi, alors que nous avons Poma sur le territoire, le projet de liaison par câble vers Saint-Nizier n'a-t-il pas pu être réalisée ?



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

Ce n'est pas qu'un problème de transport mais un problème complet d'aménagement. Il y a un problème de choix politique. Nous sommes en panne de projet à Grenoble sur le plan de l'attractivité touristique.



Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil départemental de l'Isère

Il faut écouter ce qui se dit en bas et en haut des liaisons.



Francis PILLOT, retraité d'EDF et CitElec

On peut le transformer en proposition.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Il faut un vrai plan global d'aménagement du territoire.



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

Bordeaux s'est développée avec des projets, Lyon aussi, Nantes en se basant plus sur l'événementiel. Grenoble a eu les Jeux Olympiques en 68, et c'est tout. Or, une ville se développe sur de l'événementiel et de l'équipement. On n'a ni l'un ni l'autre à Grenoble.



Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Déplacements contraignants, réglementation, n'y a-t-il pas un déficit d'incitation à Grenoble ?



Christian HOFFMANN, Label Ville

Il manque un grand parking-relais à l'entrée de la mairie, à la place des tulipes...



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

On ne sait pas où mettre les bus de tourisme et leurs chauffeurs. L'esplanade est condamnée. Il y a mille soucis qui vont se régler une fois que cette phase transitoire sans doute obligée sera terminée.

Au rôle des aux



Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil départemental de l'Isère

niveau du Département, le covoiturage est une réflexion un peu en avance. Nos élus s'interrogent sur le collectivités publiques et sur la manière de faire changer les comportements. Il existe une multitude d'opérateurs privés. Le rôle de la collectivité est peut-être de les mutualiser mais aussi de s'intéresser infrastructures, ce que le privé ne peut pas faire (les stationnements, etc.). Nous voulons aussi être

incitatifs et apporter par exemple la garantie de trouver un stationnement, une borne de recharge, etc.

Sur la question de la contrainte et de l'incitation : quand on fait un plan de circulation, on amène de la contrainte mais on va davantage sur l'incitation, sans échange monétaire, sous la forme de récompenses, de bons cadeaux... Le rôle de la collectivité est d'aider au mouvement de bascule, quitte à revenir ensuite à d'autres modèles économiques.

EN CONCLUSION- LES IDÉES A RETENIR



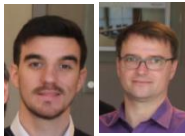
Pauline AUSSENAC, Utilisatrice régulière de covoiturage, SEDI

Plus de lisibilité dans les moyens de transport.



Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Continuer l'acculturation de la population, comme a commencé à le faire BlaBlaCar.



Adrien POITRIMOULT et Thierry BRINCOURT, EDF

Ne pas oublier les infrastructures de charge dans les parkings relais pour les véhicules.



Christian HOFFMANN, Label Ville

Création de parkings relais et accessibilité du centre-ville à tarif préférentiel.



Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

Trouver une borne électrique qui marche à Grenoble (je conduis une ZOE).



Clément DEVETON, Agence d'Urbanisme

Créer sur les autoroutes pénétrant dans la Métropole Grenobloise une voie dédiée au covoiturage.



Martin LESAGE, CITIZ

Que les entreprises partagent leurs flottes et que le management soit exemplaire.



Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil départemental de l'Isère

Faciliter le covoiturage pour les gens, donner une meilleure accessibilité au service.



Olivier MOINET, SPIE,

Investissements des pouvoirs publics pour donner du souffle à l'autopartage et au covoiturage que les acteurs privés se sont appropriés.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Il y a trois ans, Schneider Electric a décidé de développer le covoiturage sur ses liens inter-sites avec des ZOE. La direction a fait un appel à ses salariés et a été envahie de demandes. Si bien que le parc initialement prévu de 15 ZOE a été porté à 25. Ils ont réussi à instaurer l'habitude de l'autopartage et du covoiturage. Martin a raison de souligner que les entreprises du bassin doivent s'engager dans cette démarche.

CONTRIBUTIONS ÉCRITES AU THÈME 2



COVOITURAGE ET FREE-FLOATING

Contribution écrite de Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil départemental de l'Isère

Covoiturage

Le Département de l'Isère considère que le covoiturage est une pratique qui présente un double intérêt : limiter le nombre de véhicules en circulation (ce qui réduit les congestions et les émissions de polluants) et offrir une offre de transport aux personnes non véhiculées, en complémentarité des transports publics dont le modèle économique et écologique peut atteindre ses limites, en particulier en milieu peu dense.

Quels leviers pour favoriser le changement de comportement ?

- Il faut sécuriser les usagers : les applications de mise en relation proposent des garanties sur les utilisateurs et la participation des collectivités est de nature à rassurer
- Il faut assurer une garantie de retour : mutualiser les bases, TC, taxis, autopartage.
- Il faut proposer des facilités de stationnement sécurisé : développer les aires de covoiturage avec un niveau de surveillance et donner des priorités de stationnement dans les entreprises, informer sur les places disponibles, rendre possible la réservation
- Il faut inciter et non contraindre : valoriser les comportements vertueux (plateforme incitative récompensant le conducteur sans faire payer le passager, tarification spécifique sur événementiel...)
- Il faut offrir des services complémentaires en lien avec la vie quotidienne au niveau d'aires de covoiturage (livraison denrées, recharges véhicules, services autos...) et donc travailler à des modèles économiques de tels services sur des aires en entrée d'agglomération en particulier.

Freefloating

Concernant le freefloating, le concept est très intéressant pour l'utilisateur puisque les contraintes de réservation et de stations sont effacées. L'enjeu est de répondre aux difficultés mises en exergue par les expérimentations à savoir :

- le modèle économique compte-tenu du vandalisme constaté sur les vélos, trottinettes et de la nécessité d'intervenir pour rééquilibrer la flotte sur un territoire
- l'impact sur le domaine public, avec en particulier des vélos et trottinettes qui encombrant le domaine public.

Les actions à conduire pourraient être la recherche de véhicules plus robustes et des actions de sensibilisation des usagers pour partager l'espace dans le respect des autres, la définition du bon périmètre territorial pour limiter le jockeyage.



COVOITURAGE ET FREEFLOATING

Contribution écrite de Martin LESAGE, Directeur de CITIZ Alpes-Loire

COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE = le PARTAGE²

On ne peut envisager la réduction des trajets domicile/travail en autosolisme ni la démotorisation des ménages si l'on ne développe pas plus le covoiturage domicile travail.

Il y a au moins 2 freins à l'utilisation régulière du covoiturage :

- La peur du covoitureur défaillant au dernier moment ou du trajet à faire en urgence
- La lassitude du propriétaire de la voiture, devant assumer seul les charges d'entretien « pour » les covoitureurs sans voiture, A l'inverse, la position délicate d'être celui qui est en permanence le passager, sans « charge de revanche » possible...

L'autopartage Citiz prend en compte ces paramètres et se décline de différentes façons pour combiner voiture et trajets partagés = partage²

1-L'application Citiz permet de proposer, au moment où l'on réserve sa voiture, un trajet « covoitable » en complétant le champs commentaires prévu à cet effet. En complément un lien avec des applis de covoiturage classiques sera prochainement développé avec les principaux sites de covoiturage.

2-La garantie de trajets (aller ou retour) au dernier moment, grâce à un maillage de plus en plus important de voitures Citiz disponibles H24, à portée de marche, vélo, TC du plus grand nombre, que ce soit près des lieux de travail, ou dans les communes de résidence. (40 communes)

3-L'offre Citiz de véhicules YEA en Freefloating permet de faire des trajets aller simple au sein de la zone couvrant déjà certaines zones d'activité comme la presqu'île, et peut convenir à des trajets domicile travail en covoiturage. Ces véhicules complémentaires aux véhicules Citiz et réservables au dernier moment, sont des garanties supplémentaires de l'offre d'autopartage en boucle : le freefloating est en quelques sortes l'outil de « réassurance » de l'autopartage en boucle.

4-L'offre Citiz permet à un particulier démotorisé qui rejoint un équipage de covoiturage, de rester autonome, grâce à l'autopartage, pour pouvoir se rendre à son travail (éventuellement seul) en toutes circonstances. S'il n'a pas cette roue de secours, difficile d'envisager la démotorisation car on ne peut pas compter toute l'année sur ses collègues (congés, maladies, déplacements.) Il peut aussi alterner transport en commun, vélo, covoiturage passager ou conducteur.

5-Les partenariats possibles avec les employeurs pour partager les coûts entre l'employeur et les salariés dans le cadre d'usage de véhicules Citiz mis à disposition des salariés à titre pro ou personnel

6-Le covoiturage D/T avec des véhicules d'entreprises, partagés librement en mode Citiz- à un tarif attractif- avec les salariés dans le cadre d'un accord tripartite :

- L'employeur fournit la voiture,
- Citiz équipe la voiture, l'assure, l'entretient et gère la facturation des comptes utilisateurs,
- Les salariés payent les coûts variables.

7-Propriétaire d'une voiture récente, avec laquelle il covoiture certains jours, il peut laisser sa voiture à d'autres abonnés Citiz les jours où il utilise d'autres modes de déplacement. Citiz assure sa voiture, l'entretient, et s'occupe de gérer le partage de sa voiture en lui versant une partie des recettes.

Bref, avec 300 véhicules dont 35 Yea ! en Freefloating, et une politique d'incitation au covoiturage avec Citiz, les voitures partagées peuvent devenir de modes de transport collectifs, avec des règles simples de partage de trajets. Tous les outils sont là, il ne reste plus qu'à expérimenter et démultiplier.



COVOITURAGE ET FREEFLOATING - Contribution écrite de Christopher-David PAULANDRÉ et Loïc BAESSO, Fondateurs de Mountain GO

Vision :

Le covoiturage est aujourd'hui connu et pratiqué par de nombreux Français. Le covoiturage c'est pratique, économique, écologique et convivial. Mais ce covoiturage reste dans sa quasi-totalité un covoiturage de type « domicile travail » ou « grands trajets de vacances ».

Le covoiturage peut cependant s'appliquer à d'autres thématiques que celles-ci, comme le sport par exemple.

Dans le cadre précis de notre activité, les déplacements de type sportifs/loisirs en zone de montagne sont plus compliqués car ils nécessitent des équipements adaptés (pneus neige, porte ski, porte vélo ...).

De plus, les transports en commun ne desservent pas les lieux de pratique (à l'exception de certaines stations l'hiver) comme les départs de randonnée, trail, pistes de VTT, murs d'escalade ... Sans compter que ces transports ne sont pas souples en termes d'horaires et de lieux de départ / arrivé. Cela pose un problème quand on a du matériel lourd à porter.

Notre vision du covoiturage est de rendre la montagne plus accessible et de la préserver.

Accessible en facilitant les déplacements grâce à un système dans l'air du temps et qui séduit de plus en plus d'adeptes et la préserver car il permet de limiter les émissions de gaz à effet de serre sur les zones qui sont couvertes. Notre engagement écologique se veut également plus impactant car nous reversons 10% des frais prélevés sur les trajets à une association partenaire, Mountain Riders pour les soutenir dans leurs actions concrètes sur le terrain.

Propositions :

Démocratiser et acculturer les individus aux différents types de covoiturages, notamment en communiquant sur les différentes solutions existantes. Il n'y a pas que Blablacar.

Il faut néanmoins maîtriser les nouveaux acteurs, notamment les régions/départements, qui développent tous dans leur coin un système de covoiturage pour leur territoire au risque de « freiner » les solutions existantes et ainsi de favoriser le leader indirectement. Un trop grand nombre de sites de covoiturage entrainera la disparition de ces derniers (l'offre et la demande doivent correspondre).

Communiquer sur les aspects « sympas et pratiques » du covoiturage. De plus, cette communication doit être ciblée. Les étudiants seront plus attirés par le côté économique que les actifs par exemple. Il est donc important d'adapter la communication à la cible.

Faire évoluer « la consommation » du covoiturage en fonction de la cible. L'évolution des voitures, des jeunes de plus en plus connectés ... Sont tout autant de facteurs à prendre en compte dans l'évolution des services de covoiturages à proposer.

Souhaits d'évolution :

Permettre aux utilisateurs de connaître et ainsi de trouver le service de covoiturage qui correspond à leur attente (un site qui référencerait les solutions existantes par exemple) via des campagnes de communication.

Encrener le covoiturage dans les habitudes de déplacements des individus, quel que soit le déplacement.

Lier les différents moyens de transports existants afin de créer un réseau le plus élargi possible.



COVOITURAGE ET FREEFLOATING - Contribution écrite de de Clément DREVETON, Chargé d'études Territoires Déplacements, AURG

Avant toute chose, il s'agit de bien préciser de quoi nous parlons. Le covoiturage se définit comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre

d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ». **Le covoiturage permet d'augmenter le taux de remplissage d'une voiture.**

Le freefloating est quant à lui un mode de gestion d'un service de mobilité en libre-service (vélo, scooters, trottinettes, voitures ou tout autre véhicule). Le principe est que le véhicule en libre-service n'est pas rattaché à une borne ou une station mais peut être emprunté ou déposé librement sur l'espace public. L'utilisateur le retrouve via un site Internet ou une application smartphone. Pour les voitures, le freefloating est une déclinaison de l'autopartage en complément des systèmes en boucle (le véhicule est ramené à la station d'origine) ou en trace directe (le véhicule peut être déposé dans une station différente de celle où il a été emprunté). Les différents retours d'expériences tendent à démontrer qu'aujourd'hui l'autopartage en freefloating fonctionne bien mais en complément d'un service d'autopartage classique. **L'autopartage, en freefloating ou traditionnel, participe au phénomène de démotorisation des ménages.**

Le covoiturage et l'autopartage en freefloating font tous deux parties des solutions de mobilité intégrées sous l'appellation de « voitures partagées ». **Bien que participant tous deux à modifier le rapport à la voiture individuelle ils répondent à des besoins différents.** Ainsi le covoiturage est aujourd'hui porté par les collectivités et bon nombre d'entrepreneurs pour apporter une solution de mobilité alternative aux usagers là où les transports collectifs ne sont pas efficaces. L'augmentation du taux de remplissage des véhicules sur les trajets domicile travail est ainsi un objectif fort que l'on retrouve dans la plupart des politiques de mobilités des collectivités françaises. Alors que le covoiturage va cibler les trajets pendulaires vers les pôles d'emplois de la ville centre, l'autopartage s'adresse aux usagers « très urbains » et pour leurs trajets occasionnels et plutôt pour des motifs liés aux loisirs. L'autopartage a également un important potentiel de développement auprès des flottes d'entreprises et donc pour les trajets professionnels.

Cette différenciation se retrouve dans le PDU de l'agglomération grenobloise où **le covoiturage apparaît comme un levier pour réduire les externalités négatives de la voiture individuelle** (trafic, congestion et émissions de GES et polluants) en ciblant principalement les flux des territoires périurbains vers le cœur métropolitain en complément des transports collectifs. **L'autopartage est quant à lui ciblé pour accompagner la démotorisation des ménages** (la première voiture en milieu urbain dense et la seconde voiture dans les secteurs plus périurbains) notamment via la mutualisation des flottes d'entreprises et d'administration au sein d'un réseau local d'autopartage.

Ces solutions de mobilité sont complémentaires bien que s'adressant à des usagers différents et pour des motifs différents. **Elles participent toutes deux à répondre aux enjeux de mobilité alternative à la voiture individuelle et sont de plus en plus intégrés à des bouquets de mobilité** qui prennent la forme de Pass Mobilité (Strasbourg, Grenoble) reprenant le concept de Mobility As a Service. Surtout ces services de voitures partagées sont portés par la révolution numérique dont le freefloating en est la dernière émanation. Cette intrusion du numérique dans le champ des mobilités n'est pas sans poser question tellement les bouleversements à l'œuvre sont porteurs de profonds changements. Outre les nouvelles solutions de mobilité que propose les acteurs du numérique, c'est la rapidité de l'émergence (et de la disparition) de ces solutions qui est notoire. **Ce changement de rythme et l'émergence de nouveaux acteurs de la mobilité interrogent sur la gouvernance à mettre en œuvre.** L'exemple des offres chinoises de vélo en freefloating (aussi vite disparues qu'elles sont arrivées) est à ce titre exemplaire. On observe qu'après une première approche ultralibérale où les pouvoirs publics étaient perçus comme un frein au développement débridé de start-up, une nouvelle phase est à l'œuvre où les collectivités sont courtisées. En effet, le modèle économique n'a pas encore été trouvé et cela, quel que soit le mode nouveau de déplacements (covoiturage, vélo, autopartage, VTC, ...), ce qui légitime le rôle des collectivités qui doivent trouver leur place : régulatrices, incitatrices, observatrices, A ce titre, **la métropole de Grenoble semble se placer dans une logique intégratrice** comme en témoigne les projets GREAT ou de Pass Mobilité qui vise tous deux à mettre autour de la table l'ensemble des acteurs de la mobilité au profit du développement de nouveaux services de mobilité au nom de l'intérêt du territoire.



COVOITURAGE ET FREEFLOATING - Contribution écrite d'Yves EXBRAYAT ? directeur de l'Office de tourisme métropolitain

La circulation dans la métropole

En matière d'accueil des touristes, dans une métropole comme la nôtre, entourée de montagnes et offrant assez peu d'accès depuis les territoires voisins, il est important de limiter l'accès au centre-ville aux véhicules automobiles. Mais avant de mettre en place des mesures coercitives, il est nécessaire de penser des alternatives pratiques et faciles depuis les entrées de ville : parkings-relais vastes et gratuits et services associés : transports en commun, véhicules en autopartage, zones de covoiturage, vélos en libre-service ... Cela doit s'accompagner d'une communication massive et pédagogique.

Le lien ville-montagne

Dans un contexte où les transports en commun sont plus adaptés aux déplacements pendulaires qu'aux flux touristiques, qu'ils sont insuffisants en dehors des périodes d'affluence (ski) et peu pratiques, le développement du covoiturage est une alternative intéressante à l'accès aux stations de sports d'hiver et aux sites d'activités outdoor. Il n'est pas rare qu'un touriste parisien qui a mis 3 heures pour arriver à Grenoble mette encore plus de temps pour faire Grenoble-Chamrousse ou Grenoble Villard de Lans. Dans ce cas, le recours au covoiturage organisé est la solution, avant l'arrivée de modes de transports doux sur la métropole à l'instar des ascenseurs valléens qui se développent partout ailleurs dans le monde



COVOITURAGE ET FREEFLOATING - Contribution écrite d'Olivier MOINET, Chef de Département Alpes – Ain, SPIE

Usages partagés des véhicules : Covoiturage & autopartage en freefloating sont 2 mobilités complémentaires :

Covoiturage :

- Economique : partage des charges vs possession d'une voiture
- Précurseur dans l'usage partagé des véhicules (succès BlaBlaCar)
- Favorise les échanges sociaux
- Adapté pour les grands trajets,
- Reste contraignant dans le choix de l'itinéraire et les horaires d'usage
- peu pratique pour les petits déplacements et derniers kilomètres, besoin d'un moyen de mobilité complémentaire

Freefloating :

- Reste une source d'économie (voire de revenus) vs possession d'un véhicule
- Pratique pour les petits trajets urbains,
- Souplesse de l'usage (réservation, trajet, horaire)
- limitant sur le périmètre d'usage, rarement de grandes distances (et lieu de restitution du véhicule)
- proposant des places de stationnements préférentielles

Ainsi, l'autopartage en freefloating représente une alternative au covoiturage permettant de favoriser les offres alternatives à l'autosolisme. Couplé avec des bornes IRVE, dédiées, sur le domaine public (exemple : Citiz & réseau eborn), l'autopartage peut alors se démocratiser en allant vers des territoires urbains voire ruraux et promouvoir l'usage du véhicule électrique.

COVOITURAGE ET FREEFLOATING - Contribution écrite de Pauline AUSSENAC Utilisatrice régulière de covoiturage, Conseillère en Energie au SEDI

Vision sur le thème de l'Autopartage

- Déplacement facilité sur des moyens et longs trajets qui pallient les réseaux de transport public, possibilités de se déplacer plus librement, moins contraignant que les transports publics
- Participation aux frais du voyage (essence, péage) et qui reste raisonnable, prix estimatif donné par l'application modifiable à la hausse ou la baisse par le conducteur
- Choix des conducteur ou passagers, convivialité du voyage, belle rencontre
- Moins de voitures, moins d'émissions de polluants

Propositions :

- Covoiturations domicile-travail qui pourraient être plus développés / plus de communication application « Blablalines » et autres existantes
- Favoriser le covoiturage dans les entreprises avec des bonifications sur les frais de déplacements
- Forfait covoiturage comme il peut y avoir une prise en compte des frais de transports en commun via PDE
- Communiquer sur le covoiturage trajet domicile travail, dans les zones d'activité développer une offre type « Blablalines »

Souhait d'évolution :

- Répertorier et communiquer sur les sites de covoiturage par territoire, il existe des sites type Mountain Go pour le covoiturage en montagne ...
- Meilleure vision des offres de mobilités (tram, train, bus, vélo, covoiturage...)



TRANSPORTS COLLECTIFS

Contribution écrite de Bruno RENARD, PDIE Grenoble Presqu'île/Giant

Le covoiturage

Le covoiturage est la thématique principale 2019 du PDIE Grenoble Presqu'île/GIANT dont le CEA a la présidence. Le PDIE souhaite déployer massivement le covoiturage pour favoriser le report

modal et ainsi atteindre son objectif de 20% d'autosoliste d'ici à 2025.

C'est dans ce cadre que le PDIE a organisé des ateliers de travail autour du covoiturage et plus largement de la voiture partagée, sur 5 thématiques : Incitations / Outils / Communication / Preuves / Fiscalité.

A la suite de ces ateliers et en amont de la future loi des mobilités, le PDIE va lancer une grande expérimentation sur la voiture partagée et prendre en charge les frais de covoiturage des passagers à hauteur de 1€/trajet dans la limite de 200€ sur 6mois (base du forfait mobilité de 400€/an). Cette expérimentation sera l'occasion de mettre en pratique les différents leviers d'incitation pour les covoitureurs.

A noter que nous allons également mettre à disposition des covoitureurs des véhicules Citiz électriques (ZOE) sur la presqu'île pour « la garantie trajet ».

Le freefloating

Le « libre-service » est déjà pratiqué depuis plusieurs années au CEA via l'offre de véhicules électriques « twizy » qui permet de se déplacer sur le site et de prendre un véhicule à la volée et le laisser où on veut sur le site (respect des règles de stationnement). Ce mode de déplacement fonctionne bien mais nous constatons une limite dans l'utilisation des véhicules car l'outil de géolocalisation n'est pas optimal et les véhicules difficilement localisables.

Nous allons développer ce concept de libre-service en proposant d'avantage de twizys sur le site pour répondre aux besoins de déplacement des salariés mais surtout en proposant un service de géolocalisation et de mini réservation.

Pour aller plus loin dans la démarche et pour proposer une offre de service freefloating plus complète, le CEA va faire installer des cadenas connectés sur des vélos de service afin qu'ils soient utilisés par tous et disponibles n'importe où sur le site (flotte de 100 vélos freefloating). L'outil de gestion de ces cadenas permettra la géolocalisation, la mini-réservation mais aussi la gestion de la flotte pour le gestionnaire.

A moyen terme et à la suite de « l'expérimentation trottinette » sur le site, le Plan de Mobilité envisage de proposer des trottinettes en libre-service pour les déplacements internes (trottinettes actuellement interdites par le règlement intérieur mais en cours d'évolution). Les offres de freefloating viennent compléter l'offre de mobilité classique (vélos de service, navette en transport à la demande) déjà en place sur le site et sont également le relai avec les transports en commun pour les déplacements domicile/travail. L'objectif de ces offres étant de proposer des solutions pour limiter les trajets domicile/travail en voiture solo.