

Conférence de lancement du projet Interreg-V « SuMo-Rhine »

Promouvoir la mobilité durable dans la région du Rhin supérieur

Mardi 12 03 2019 – Karlsruhe

Depuis le début du 21^e siècle, les projets, les initiatives en matière de mobilité se développent de plus en plus **pour aller vers une mobilité plus durable**. La mobilité n'est pas à analyser isolément car elle s'inscrit dans un ensemble plus vaste : énergie, transport, innovation.

1. Le projet SuMo-Rhine.

Le point de départ de la démarche a été un simple constat : les Gaz à Effet de Serre (GES) générés par l'habitat, l'industrie etc. ont baissé depuis 1990. Les GES émis par les transports ont augmenté au cours de la même période même si on semble avoir atteint un « plateau » depuis les années 2005-2010. Cette augmentation des GES transport s'explique surtout par l'accroissement du trafic routier.

Le projet « SuMo-Rhine – Favoriser la mobilité durable dans la région du Rhin Supérieur » a commencé ses travaux en juillet 2018. Il durera trois ans et s'achèvera en juin 2021. Il consiste à élaborer des stratégies et des concepts pour aider les territoires du Rhin supérieur à **mettre en place et à développer des systèmes de transports transfrontaliers durables**. Ce projet est cofinancé par l'Union Européenne dans le cadre d'un projet "Interreg".

La démarche est portée par le KIT de Karlsruhe (université de technologie) en associant une trentaine de partenaires : universités, agglomérations (dont m2A)... Le coût du projet s'élève à 2,70 M€.

Les partenaires du projet SuMo-Rhine

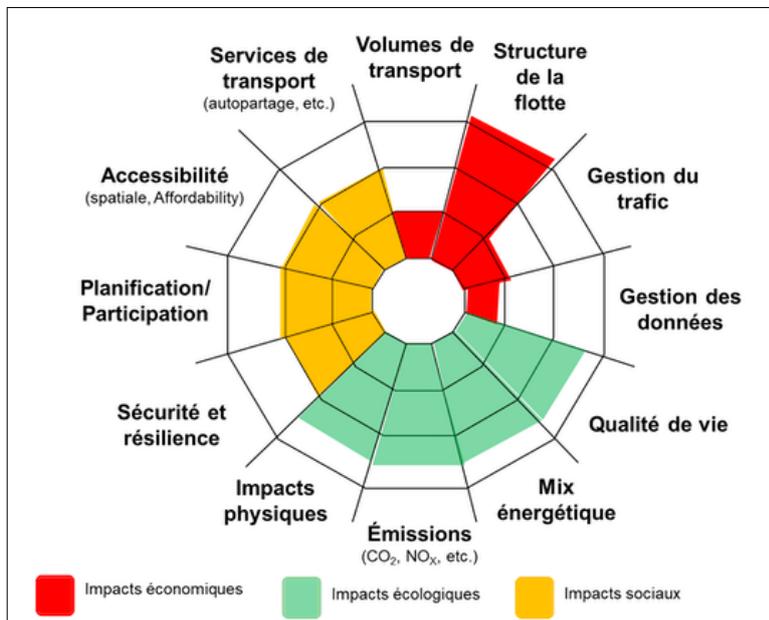


Dans le cadre du projet un **modèle de simulation** sera développé : PTV – Visum. Il permettra d'évaluer l'impact d'actions concrètes sur les émissions de GES par les transports : conduite



autonome, mobilité électrique, plus d'usage TC... L'analyse des déplacements transfrontaliers est placée au cœur de la démarche. L'évaluation des actions s'effectuera par graphique type radar.

La composition possible du système d'indicateurs



Source : <https://sumo-rhine.com/fr/>

2. Concepts innovants pour une mobilité durable dans les communes.

2.1. La mobilité en réseau à Karlsruhe.

Le Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) existe depuis 25 ans. Le modèle de développement du réseau a, malgré les augmentations d'offres trains, trams-trains, tramways, bus, atteint ses limites. En 2019, KVV mise sur deux nouveaux axes de développement : **le partage et la multimodalité**.

Plusieurs services de mobilité en partage sont proposés à Karlsruhe :

- **Stadtmobil CarSharing** : service d'autopartage.
L'Allemagne est leader en Europe dans le domaine de l'autopartage avec plus de 1 million d'abonnés.
- **KVV Nextbike** : vélo en libre-service à l'échelle du bassin de vie :
 - o à Karlsruhe ;
 - o dans les villes moyennes de Baden-Baden, Rheinstetten, Bruchsal, Ettlingen et Rastatt.
- **Moovel** : une plate-forme de taxis collectifs privés à mi-chemin entre le taxi et le bus / car (=> covoiturage dynamique et flexible). Ce type de transport **pourrait être particulièrement adapté aux zones rurales**.

⇒ **Conclusion** : en plus de l'offre conventionnelle train, tram..., il y a encore d'autres offres de mobilité. Il est nécessaire pour l'utilisateur de regrouper toutes les offres publiques comme privées.

C'est dans ce contexte qu'a été créé le **groupement intermodal regiomove**. Son objectif est de **mettre en réseau les offres de transport publiques et privées dans une seule application à l'échelle d'un bassin de vie** (périmètre de l'union tarifaire KVV).

Au-delà de la couche du digital, il est nécessaire de **disposer de lieux** pour interconnecter les offres de mobilités entre elles : plates-formes intermodales / stations de mobilité.

Les aspects juridiques et financiers sont également à prendre en compte (répartition des recettes...).



En conclusion : la mobilité en réseau c'est...



2.2. Strasbourg : un modèle de mobilités innovantes en France.

Aujourd'hui, on parle de plus en plus de **MaaS : Mobility as a Service**. L'idée est de **proposer un mix de services rassemblant les offres de transport publiques et privées**. Ainsi, la personne peut aller d'un point A à un point B en prenant le mode de transport le plus adapté à son déplacement.

C'est dans ce contexte que l'Eurométropole lance des appels à projets pour encourager **les entreprises privées, les start-up** à proposer des services innovants de mobilités. Les projets retenus disposent :

- d'une **subvention** pour développer et mettre en place leur projet ;
- d'un **accompagnement** jusqu'au moment où un modèle économique viable sera trouvé.

L'agglomération de Strasbourg a également expérimenté la voiture autonome entre la France et l'Allemagne lors du congrès ITS de 2017. Elle soutient le développement de Plans de Mobilités Entreprise avec Optimix.

2.3. La ville de Lörrach devient (E-) mobil.

Lörrach est une ville de taille moyenne de 50 000 habitants située à la proximité de la France et de la Suisse. Lors de ses réflexions sur l'élaboration de son plan de mobilité de 2010 à 2015, la ville de Lörrach a constaté que la **mobilité électrique allait révolutionner les transports ces prochaines années**.

Au cours de cette période, les administrations de la ville de Lörrach ont abandonné la plupart de leurs voitures de service au profit du service d'autopartage local : **StadtMobil**.

Une enquête a été réalisée par les opérateurs d'autopartage concernant l'analyse des comportements de mobilités. Les résultats ont montré que les utilisateurs de l'autopartage réalisent **des parcours inférieurs à 50 km** et sont **intéressés par la mobilité électrique**. Toutefois, les répondants ont pointé le **manque de bornes de recharge**.

Face à ce constat et à cette ambition, la ville de Lörrach, en partenariat avec **StadtMobil**, a **acheté 6 véhicules électriques (Renault Zoé)** et déployé **9 stations de recharge**.

L'électromobilité fait de plus en plus partie de l'ADN de la ville Lörrach : évènement "rallye du moteur électrique", vélos à assistance électrique utilisés par le personnel de la ville pour suivre des chantiers, véhicules de nettoyage de la voirie électriques...

2.4. Le compte mobilité de m2A : un outil pour faciliter les modes de transports alternatifs.

Le compte mobilité s'inscrit dans **la mouvance Smart-City et MaaS**. Le principe de fonctionnement est simple : *« Selon le jour, mes besoins, mes envies je choisis le mode de déplacement le plus adapté : tramway, autopartage, vélo libre-service. Je paye à la fin du mois aux meilleurs prix mes consommations transports »*.

La phase de définition, de prototypage, de test a duré 2 ans environ. L'application a **été testée par des utilisateurs**. Elle a pu être améliorée par la suite en prenant en compte les retours du terrain. Cette application facilite grandement l'intermodalité malgré l'absence d'une « carte orange » alsacienne.



3. Initiatives exemplaires pour promouvoir la mobilité durable.

3.1. My E-car : Autopartage innovant pour promouvoir la mobilité électrique dans le Bade Württemberg.

My E-Car est un service d'autopartage dans le Sud du Bade-Württemberg s'adressant aux particuliers, aux administrations et aux entreprises. La particularité de ce service, c'est de proposer des véhicules électriques. **En Allemagne, 10 % des véhicules en autopartage sont électriques** alors que pour l'ensemble du parc automobile allemand, la part des véhicules électriques est négligeable.

On assiste également à un déploiement de plus en plus important de bornes de recharge pour les véhicules électriques. De nos jours, on **est face à un dilemme concernant les bornes de recharge** : faut-il en déployer massivement pour générer la demande en véhicules électriques ou attendre qu'il y ait une demande pour en créer...

My E-Car est un service qui au départ était cantonné à Lörrach et qui, ensuite, s'est étendu à l'agglomération puis au rural. My E-car se réserve comme une chambre d'hôtel, ensuite on paye à la durée (5 € la première heure, 4 € pour les heures suivantes). Il n'y a aucun frais d'abonnement. **Une simple inscription sur le site suffit.**

Pour que ce type de service fonctionne, il est **indispensable d'associer les citoyens** dans le projet pour qu'ils puissent s'approprier l'outil.

3.2. L'initiative « Au boulot à vélo » : rétrospective et résultats.

C'est l'association CADR 67 qui a lancé cette initiative. Elle a permis **de mobiliser de plus en plus d'entreprises et d'administrations** au fil des années à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg :

- 2009 : 12 entreprises.
- 2017 : 200 entreprises.
- 2018 : 303 entreprises.

Un **important travail de démarchage des entreprises** est réalisé en amont du défi qui se tient pendant deux semaines en juin.

Pour les 10 ans, il y a la volonté de marquer l'évènement avec la mise en place d'une application etc.

Le CADR 67 estime capter avec cette opération environ 500 nouveaux cyclistes et usagers des transports collectifs par an.

Des évènements similaires existent en Allemagne mais sur des durées plus longues. Ils s'organisent en partenariat avec l'assurance maladie.

Le Bloc-Notes de l'Agence, édité et imprimé par :

L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
33 avenue de Colmar, 68 200 Mulhouse

Rédaction : Stéphane DREYER

Date : mars 2019

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et référence exacte

