

Mémoire de master 2
Université Toulouse II – Jean Jaurès
Master Villes et Territoires – Parcours Transports, Logistique et Environnement

La complémentarité entre le covoiturage et les transports en commun :

L'exemple de Rennes Métropole.



Antoine PIQUET

Mémoire soutenu le 26 septembre 2016

Sous la direction De Jean-Pierre WOLFF, Professeur des Universités à l'Université de
Toulouse II - Jean Jaurès

Et la collaboration d'Armel GUENNEUGUES, Responsable du pôle « Offre et Marchés » de
la Direction Commerciale, Marketing et Intermodalités de Keolis Rennes

REMERCIEMENTS

À Jean-Pierre WOLFF, mon tuteur universitaire et directeur du parcours « Transports, Logistique et Environnement » ainsi qu'à l'ensemble de l'équipe pédagogique du Master « Villes et Territoires » pour la qualité de leurs enseignements.

À Armel GUENNEUGUES, Responsable du pôle Offre et Marchés de Keolis Rennes pour sa confiance et sa disponibilité malgré les lourdes tâches et responsabilités en période de réponse à appel d'offre.

À tous les membres du pôle Offre et Marchés : Sébastien BOZEC Chef de marché métropolitain Est, Benjamin ANDRE Chef de marché métropolitain Ouest, Sandrine BURLOT Chef de marché urbain, Alexis MASERO en renfort pour la réponse à appel d'offre, Michael HAUSLE Chargé d'études et Marjorie FANGAIN Responsable SIG, pour leurs conseils avisés, leurs aides précieuses mais surtout leur gentillesse et leur accueil au sein du service.

À Anne-Laure DUFOUR et tous les autres membres des services « communication commerciale », « dynamisation commerciale », « communication interne et institutionnelle » et « information et innovation au service des voyageurs » pour leur assistance et leur aide dans le bon déroulement de mes missions de stage.

À tous les auteurs, chercheurs, professionnels, étudiants ou journalistes dont le travail m'a été précieux pour réaliser ce mémoire.

À tous mes camarades de promotion qui m'ont accompagné durant ces deux années de Master.

À tous mes proches, pour leur soutien infaillible.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	4
Partie I	
Rennes : Ville archipel	8
A. Caractéristiques, enjeux et dynamiques dans Rennes Métropole	9
B. Les infrastructures transports à Rennes Métropole	21
C. Difficultés et enjeux de dessertes sur le réseau STAR.....	31
Partie II	
Le covoiturage en zone urbaine	38
A. Origines et définition d'un mode multiformes	39
B. Un mode multiforme	42
C. L'organisation du covoiturage en France	50
D. Le covoiturage dans Rennes Métropole	62
Partie III	
Le covoiturage, nouveau mode du réseau STAR.....	66
A. Des attentes fortes de Rennes Métropole	67
B. Le plan d'action de Keolis Rennes.....	74
C. Les points de vigilances à prendre en compte	96
CONCLUSION	103

INTRODUCTION

Axes routiers saturés, pics de pollution nombreux et importants, ressources financières des collectivités toujours plus limitées, transports en commun inefficace dans certains territoires, recours aux modes actifs encore trop limités... Les agglomérations peinent à répondre à l'ensemble des besoins de mobilités des habitants et le recours à l'automobile reste encore largement indispensable et particulièrement en dehors des villes-centres. Le marché de la voiture partagée, qui comprend également l'auto-partage ou la location de véhicules, devient donc une préoccupation importante des collectivités car la voiture reste « reine » dans les territoires périphériques et la desserte par les transports en commun est compliquée à mettre en place.

Le covoiturage est un mode en plein ébullition, dans un contexte de développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), qui se caractérise par une multiformité importante tant au niveau de sa pratique, son usage que de son organisation. Le covoiturage se démocratise, s'institutionnalise et pousse les politiques publiques à prendre en main cette pratique. Par ailleurs, il s'inscrit parfaitement dans le contexte de développement durable qui entoure les nouvelles mobilités et la nécessité de lutter contre l'autosolisme. Les embouteillages, les pics de pollution et la réduction des marges de manœuvres pour le financement de transports en commun attractifs sont autant de facteurs qui participent au développement du covoiturage. Toutefois, le covoiturage ne peut être considéré comme la solution aux problèmes de mobilités de nos agglomérations mais bien comme un complément aux autres alternatives à la voiture solo.

Le thème de mon mémoire porte donc sur la complémentarité entre le covoiturage et les transports en commun en ciblant tout particulièrement le territoire de Rennes Métropole. En effet, mon stage s'est réalisé au sein de la société Keolis Rennes en charge de la gestion et de l'exploitation du réseau de transports en commun de Rennes Métropole. Sous contrat avec la métropole depuis 1999, le contrat de délégation de service public a été renouvelé en 2006 et 2012. Il court aujourd'hui jusqu'à fin 2017. Dans le cadre de l'appel d'offre, émis par Rennes

Métropole, pour l'exploitation de son réseau de transports en commun, Keolis Rennes construit à l'heure actuelle sa réponse.

Les élus de Rennes Métropole ont clairement ciblé le covoiturage comme un mode à développer afin de faciliter les liaisons intercommunales, difficiles à assurer en transports en commun. En effet, la mise en place de lignes de bus métropolitaines à vocation intercommunales non rentable couplé à l'explosion du covoiturage a convaincu les élus de la métropole de favoriser un maximum l'émergence de la pratique de ce mode.

Keolis Rennes, en tant qu'acteur principal des mobilités alternatives à la voiture solo sur le territoire de Rennes Métropole, souhaite prendre en main l'organisation du covoiturage afin de pouvoir également satisfaire aux exigences de Rennes Métropole et ainsi se donner un maximum de chance d'être reconduit comme exploitant du réseau de transports en commun.

Mon stage avait donc pour but de construire la réponse à appel d'offre concernant le volet covoiturage avec comme objectifs de bases :

- Mettre en place une expérimentation covoiturage avec comme objectif principal de se positionner comme acteur du covoiturage sur le territoire.
- Répondre aux attentes des élus concernant les solutions innovantes de dessertes des liaisons métropolitaines intercommunales notamment.
- Intégrer le covoiturage comme un mode à part entière du réseau STAR (Service de Transports de l'Agglomération Rennaise).
- Keolis Rennes étant l'exploitant du réseau de transports en commun, et par soucis d'efficacité également, le développement du covoiturage doit être complémentaire à ce réseau.

Ce dernier point, très important, constitue d'ailleurs le socle de ma réflexion développée dans ce mémoire.

En effet, il s'agit d'un enjeu majeur de ma mission de stage mais plus généralement un enjeu important dans l'évolution des mobilités urbaines et suburbaines de demain.

La complémentarité entre le covoiturage et les transports en commun concerne l'ensemble des moyens et mesures mises en place qui facilite l'intermodalité mais également la multimodalité entre ces différents modes.

L'intermodalité se définit par l'utilisation successive de différents modes de transports au cours d'un même déplacement. Dans notre cas l'utilisation de transports en commun avant ou après le trajet en covoiturage. La multimodalité renvoie elle à la présence de différents modes de transports sur un même trajet. Cette notion ne s'apparente pas à de la concurrence entre les différents modes, surtout si ils sont intégrés au sein d'un même réseau, car elle permet surtout de limiter la pratique de l'autosolisme.

Les liens entre ces notions sont très étroits puisque l'intermodalité et la multimodalité, qui sont deux notions bien distinctes, participent toutes deux à la complémentarité entre différents modes.

Si le sujet central de ce mémoire traite de la complémentarité entre le covoiturage et les transports en commun dans nos agglomérations, la problématique cible questionne plus particulièrement, le rôle des opérateurs de transports en commun dans les politiques de développement du covoiturage urbain ou suburbain. En effet, la compétence du développement des politiques locales de covoiturations reviennent et sont dans la très grande majorité des cas entièrement, ou presque, assumées par les collectivités. Agglomérations, métropoles, départements et régions sont donc naturellement à l'origine des politiques de mises en place de solutions de covoiturage. Le rôle d'un exploitant de réseau de transports en commun comme le fait le groupe Keolis dans de nombreuses villes est donc très intéressant puisque si la compétence mobilités est bien entre les mains de Rennes Métropole, le réseau de transports en commun est exploité par Keolis Rennes. Les systèmes de location de vélos courte ou longue durée ainsi que les jalonnements piétons vers les transports en commun, bien que moins central dans les mobilités rennaises, participent à rendre légitime Keolis Rennes comme acteur du covoiturage. Plus encore que le rôle d'un exploitant de transports en commun dans le développement du covoiturage, ce sont les leviers et modalités d'actions à sa disposition qui sont intéressants à étudier.

Il est donc intéressant de s'interroger, en quoi le covoiturage est-il complémentaire des transports en commun et quel rôle peut tenir un exploitant de réseau de transports en commun tel que Keolis Rennes ?

Ainsi, avant toutes choses, nous nous attarderons dans un premier temps sur le territoire de Rennes Métropole et ses caractéristiques afin de mesurer les conséquences de ses spécificités

sur les mobilités et le covoiturage dans l'agglomération. Ensuite, nous évoquerons plus largement le covoiturage en tant que nouveau mode de déplacement urbain et ses différentes formes. Enfin nous pourrons mettre en relation tous ces éléments avec les différentes missions de mon stage pour dresser un bilan de la relation entre le covoiturage et les transports en commun en milieu urbain et en ciblant plus particulièrement le cas de Rennes Métropole.

Partie I

Rennes : Ville archipel

A. Caractéristiques, enjeux et dynamiques dans Rennes Métropole

Avant toute chose, et avant même de parler du développement du covoiturage et de son articulation avec les transports en commun, il est nécessaire de se pencher sur les caractéristiques du territoire de Rennes Métropole. Rennes, nouvelle métropole issue de la loi relative à la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles de 2014, présente des caractéristiques particulières qui impactent fortement les mobilités sur le territoire de l'agglomération rennaise. Sa morphologie de ville archipel, sa situation géographique de porte d'entrée de la Bretagne, sa population étudiante, son dynamisme et sa qualité de vie sont autant de facteurs qui influencent aussi bien quotidiennement que ponctuellement les mobilités de la métropole.

1. Dynamisme et moteurs de la capitale bretonne

De taille relativement modeste, Rennes est la 11^e commune la plus peuplée de France avec environ 214.000 habitants. Elle est la ville-centre d'une agglomération d'environ 425.000 habitants dont le dynamisme démographique est le 2^e plus important à l'échelle nationale, depuis 2007, derrière la métropole montpelliéraine mais devant la métropole toulousaine (Insee, 2014).

L'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) de Rennes Métropole est, comme son nom l'indique, une nouvelle métropole française depuis le 1^{er} Janvier 2016 en vertu de l'application de la loi MAPAM (loi du 27 janvier 2014 sur la modernisation de l'action publique territoriale et de l'affirmation des métropoles). Depuis plusieurs décennies maintenant, la métropole rennaise est régulièrement louée pour sa capacité à combiner qualité de vie ainsi que dynamisme démographique et économique important. Récemment, c'est une étude de la commission européenne sur la qualité de vie dans 83 villes européennes qui a adoubé la capitale bretonne au premier rang des villes françaises concernées par cette étude (devant Bordeaux, Strasbourg, Paris, Lille et Marseille). A l'échelle nationale, différents magazines et quotidiens placent la ville dans le haut du classement également mais ce qui fait la spécificité de Rennes et de l'autre grande agglomération du Nord-Ouest (Nantes), c'est cette capacité à allier compétitivité, dynamisme économique et qualité de vie. En effet, des villes aussi

dynamiques que Toulouse et Bordeaux sont, toutes proportions gardées, « pénalisées » par les prix de l'immobilier ou les embouteillages comparativement à Rennes. Ce dynamisme de la capitale bretonne s'appuie sur plusieurs facteurs déterminants.

D'une part, Rennes est avant tout connu pour être une ville universitaire de référence. Avec pas moins de 60.000 étudiants, c'est 20% de la population rennaise qui fait des études. Dans un contexte régional où l'on parle de « miracle éducatif breton » en référence au fait que la Bretagne, en grande partie analphabète jusqu'au début du siècle dernier, est devenu, proportionnellement, la région de province la plus diplômée devant sa voisine des Pays de La Loire. Par ailleurs, l'agglomération rennaise peut s'appuyer des secteurs de pointes dynamiques et porteurs d'innovations ainsi que des industries puissantes. La filière numérique rennaise est devenue un symbole pour la ville grâce, notamment, au technopôle de Rennes Atalante ou au label French Tech par exemple. De plus, l'écosystème rennais s'appuie également sur l'industrie automobile, certes en déclin, mais qui pèse encore lourd dans l'activité de la métropole grâce aux usines de PSA en premier lieu. L'autre grande industrie rennaise est celle de l'agroalimentaire, très dynamique, qui profite des infrastructures routières et ferroviaires et de la situation géographique très intéressante de Rennes comme porte d'entrée vers la Bretagne. L'agglomération rennaise est également le berceau de sociétés comme Sojasun ou le groupe Le Duff par exemple.

Le dynamisme rennais peut, également, simplement se mesurer par le nombre de chantiers dont certains très imposant. Parmi ces chantiers les plus emblématiques, on peut citer l'opération EuroRennes. Cette grande opération a débuté avec la restructuration totale de l'actuelle gare pour accompagner l'arrivée de la LGV Bretagne-Pays de la Loire prévue en 2017 ainsi que celle de la 2^e ligne de métro, prévue en 2019. Plusieurs tours doivent également émerger en prévision de la construction d'un peu plus 100.000m² de bureaux par exemple. Un autre chantier majeur de la ville est celui de la rénovation du couvent des jacobins qui hébergera à partir de 2018, le nouveau centre des congrès de Rennes Métropole.

2. Continuité politique et affirmation de la ville archipel

Ces deux notions sont essentielles pour comprendre et illustrer la dynamique rennaise, précédemment évoquée. En effet, depuis la fin de la seconde guerre mondiale et l'élection d'Henri Fréville (parti centriste – MRP) à la tête de la municipalité rennaise et jusqu'à aujourd'hui, la tradition de maîtrise foncière, d'anticipation et de maîtrise du développement urbain perdure. Durant un peu plus de deux décennies en tant que maire, il va doter la ville, en 1970, d'un établissement public de coopération intercommunale : le District urbain de l'agglomération Rennaise. Différent des communautés urbaines nouvellement créées et imposées dans certaines agglomérations, (Bordeaux, Lille, Lyon et Strasbourg) depuis 1966, le District de Rennes va surtout impulser la politique de planification urbaine et maîtrise foncière très volontariste, si spécifique à Rennes Métropole, dans les communes membres de l'EPCI. Henri Fréville, qualifié de principal « maire-bâisseur » de Rennes (ainsi que son successeur), met en place un des premiers grands services d'urbanisme et d'aménagement en France à l'instar d'autres villes comme Grenoble par exemple ainsi que l'Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise (Audiar).

En 1977, la gauche (parti socialiste) prend la tête du pouvoir rennais pour ne plus le quitter. Les 24 ans d'Henri Fréville et sa mise en place d'une politique d'aménagement urbain très volontariste ne seront pas remis en cause lors du changement de municipalité. Bien au contraire, son successeur, Edmond Hervé, maire de Rennes jusqu'en 2008, continuera à appliquer la même recette pour faire émerger un certain « modèle rennais » qui se caractérise notamment par une « forte maîtrise publique de l'acte d'aménager » selon les termes de l'actuel président de la métropole rennaise, Emmanuel Couet. Anticipation, maîtrise foncière, logement social (taux de logement social supérieur à 30% à Rennes), excellentes relations entre collectivités publiques et acteurs privés dans le cadre d'opérations d'aménagements, sont les maîtres mots qui caractérisent la politique rennaise d'aménagement. La continuité politique depuis la fin de la seconde guerre mondiale a également permis que les grands projets d'aménagements ne soient jamais remis en cause au gré des différents mandats.

Enfin, un dernier élément clé dans la politique de la métropole rennaise est la volonté de conserver une ceinture verte autour de la ville centre et entre les différentes communes de la métropole. En effet, cette préservation de la ceinture verte, a donné naissance au terme de « ville archipel » pour caractériser l'organisation urbaine rennaise. Le terme de « ville archipel » est

apparu pour la première fois dans le SCoT au début des années 2000, à l'initiative du premier vice-président de Rennes Métropole de l'époque.

Bertrand Folléa, paysagiste-urbaniste, différencie bien le concept de la ville archipel des notions de « ville campagne » ou « ville territoire ». Selon lui, la ville archipel « ne prône pas en effet une dilution du bâti dans le non bâti (ou l'inverse), mais une claire organisation entre densité bâtie et densité de nature, à l'échelle de la perception sensible ». Il définit également le concept comme des « îles bâties bien denses, d'habitat et d'activités, reliées entre elles par un réseau d'espaces agricoles et de nature bien préservé, assurant les fonctions économiques agricoles, hydrauliques, écologiques, sociales et paysagères indispensables à la constitution d'un cadre de vie agréable et durable ». Dans un tel cas de figure, il rajoute également que « le village est à l'agglomération intercommunale ce que le quartier est à la ville ».

En effet, l'organisation de l'agglomération dans son rapport à la ville de Rennes offre au paysage rennais une configuration bien particulière. La ville-centre est entourée de communes périurbaines bien identifiables grâce au maintien de la « ceinture verte ». Celle-ci est composée d'une alternance de d'espaces naturels, agricoles et de loisirs où les haies bocagères sont préservées et les connexions vertes valorisées. Ce choix d'urbanisme, qui empêche la constitution de banlieue, fait de la mobilité et du polycentrisme des composantes structurantes du territoire et de son fonctionnement. Dans leur article *Suivi de l'artificialisation du territoire en milieu urbain par télédétection et à l'aide de métriques paysagères. Application à une agglomération de taille moyenne, Rennes Métropole*, Rahim Aguejdad et Laurence Hubert-Moy s'appliquent à caractériser l'expansion urbaine de Rennes Métropole entre 1984 et 2005. Si l'article en lui-même évoque surtout une expansion urbaine qui se fait au détriment de terres agricoles et forestières, l'illustration ci-dessous permet tout de même de bien visualiser la disposition en archipel des communes de l'agglomération rennaise et de la rupture très nette entre la ville centre et les communes périphériques. Par ailleurs, en 2007 (36 communes à l'époque au lieu de 43 aujourd'hui), Rennes Métropole indiquait que pas moins de 65% de l'espace au sol de la métropole était dédié à l'agriculture.

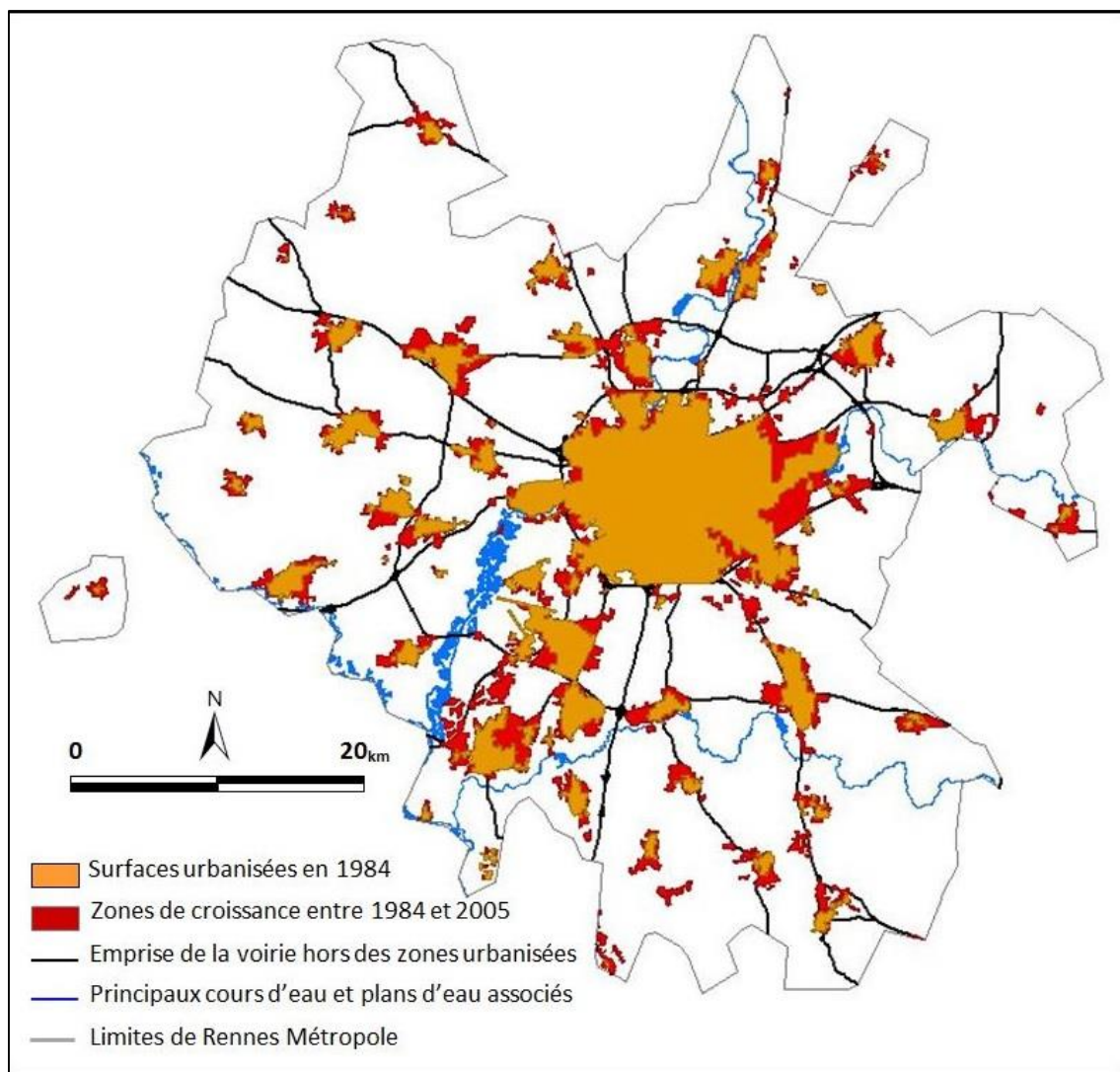


Figure 1 : Evolution de l'artificialisation du territoire de Rennes Métropole

Source : Aguejidad, Hubert-Moy, 2016

D'ailleurs, on peut noter que les grands projets actuels de la métropole confortent encore davantage cette idée de ville archipel. Rennes concentre la majorité des grands projets de la métropole tels que le nouveau centre des congrès, EuroRennes, la deuxième ligne de métro, la requalification du centre ancien, l'écoquartier de la Courrouze... Plus encore le projet ViaSilva qui sera un des plus grands chantiers de la métropole est assez symbolique de la politique de développement de l'agglomération. En effet, la zone intra-rocade contient deux communes. Rennes bien entendu, mais également Cesson-Sévigné, commune de 16.000 habitants contiguë à Rennes, côté Est. Les limites communales de Rennes et Cesson-Sévigné épousant presque parfaitement le tracé de la rocade, ce sont donc ces deux communes qui concentrent la grande majorité des grands projets d'aménagements. L'opération ViaSilva est le plus grand projet

d'expansion urbaine, qui sur le long sur le long terme doit accueillir, sur environ 600 ha, 40.000 habitants ainsi que 25.000 emplois grâce à la proximité immédiate du cœur de la technopole Rennes Atalante. Les premiers travaux du projet ont débuté avec ceux de la deuxième ligne de métro dont le terminus le plus à l'Est se situera dans l'opération ViaSilva. Cette opération, avec ses 600 ha au Nord Est de Rennes, constitue également la dernière grande réserve d'urbanisation intra-rocade. En dehors de la rocade, les différents projets d'aménagements doivent respecter scrupuleusement les préceptes du SCoT. Dans les communes périphériques, on retrouve donc trois types d'opérations d'aménagements :

- Des opérations d'expansions urbaines de tailles plutôt modestes.
- Des opérations de requalification et rénovation des centres bourgs.
- Des opérations de valorisation des espaces naturels tels que le projet autour de la vallée de la Vilaine.

Toutes ces opérations permettent donc aujourd'hui à Rennes Métropole d'affirmer le système polycentrique avec une ville centre compacte et dense, et tout autour un réseau routier faisant office de limite de l'extension urbaine de Rennes.

Le SCoT du pays de Rennes de 2007 introduit la notion nouvelle de « champs urbains » qui vise à affirmer le rôle central des parcelles agricoles séparant les communes entre elles et vise également à les protéger de la concurrence foncière qui touche les parcelles agricoles périurbaines. Ces champs urbains sont délimités dans le but d'assumer une diversité de fonctions compatibles les unes aux autres : paysage et usage de loisir, agriculture (agriculture périurbaine de proximité et circuits courts), corridors en milieu urbanisé.

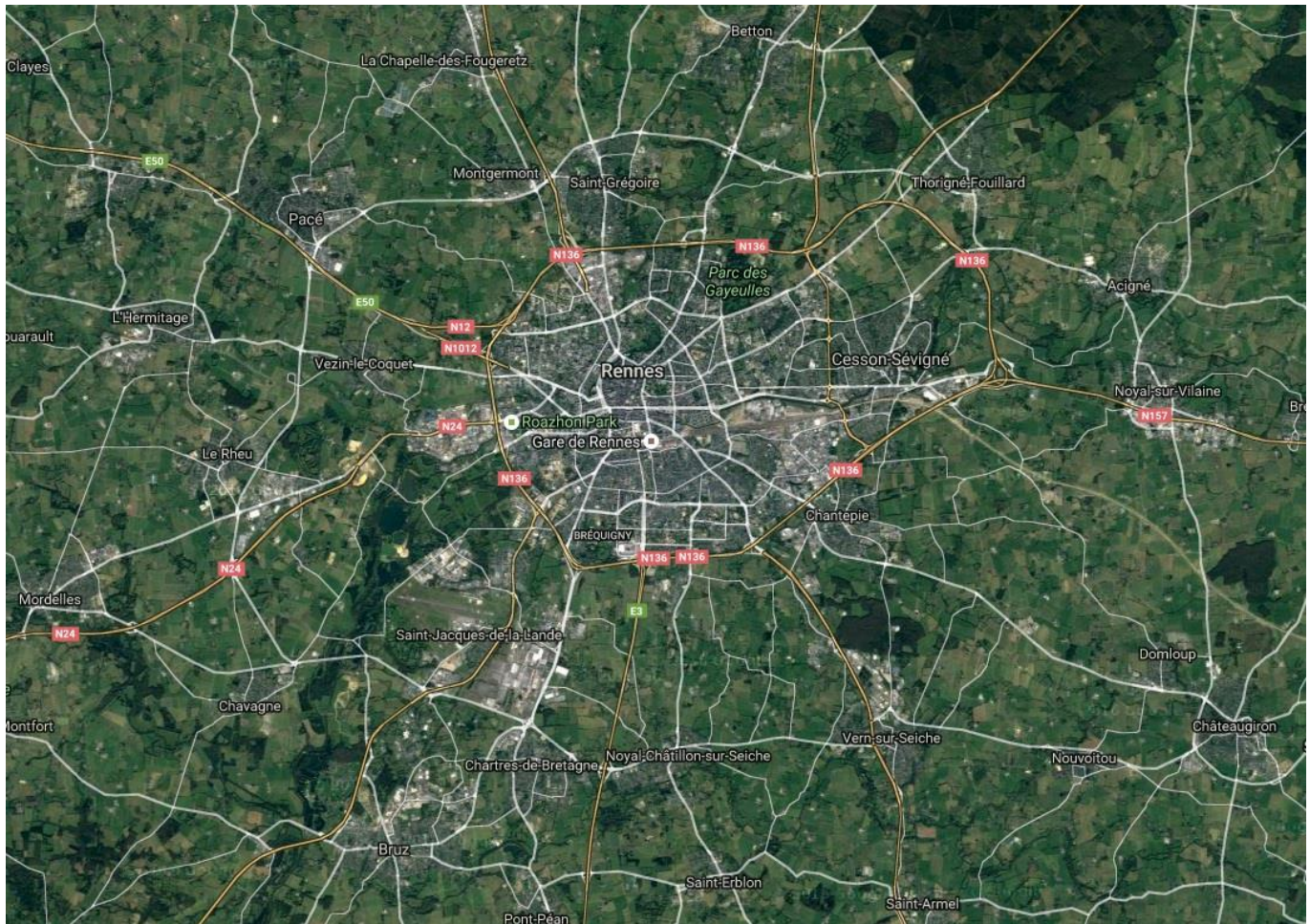


Figure 2 : Vue aérienne de l'agglomération rennaise

Source : Google Maps

Cette vue, prise avec Google Maps permet de bien visualiser Rennes et sa ceinture verte. Ainsi, seules 4 communes sont contiguës à Rennes et sa rocade. Cesson-Sévigné en intra-rocade, Chantepie au Sud-Est, Saint-Jacques-de-la-Lande au Sud-Ouest et Saint-Grégoire au Nord. Le SCoT identifie d'ailleurs ces communes comme faisant partie, avec la ville de Rennes, du « cœur de métropole » de l'armature urbaine à l'horizon 2030. Les communes de la périphérie rennaise sont elles-mêmes, dans une grande partie, nettement séparées par des espaces agricoles et naturels.

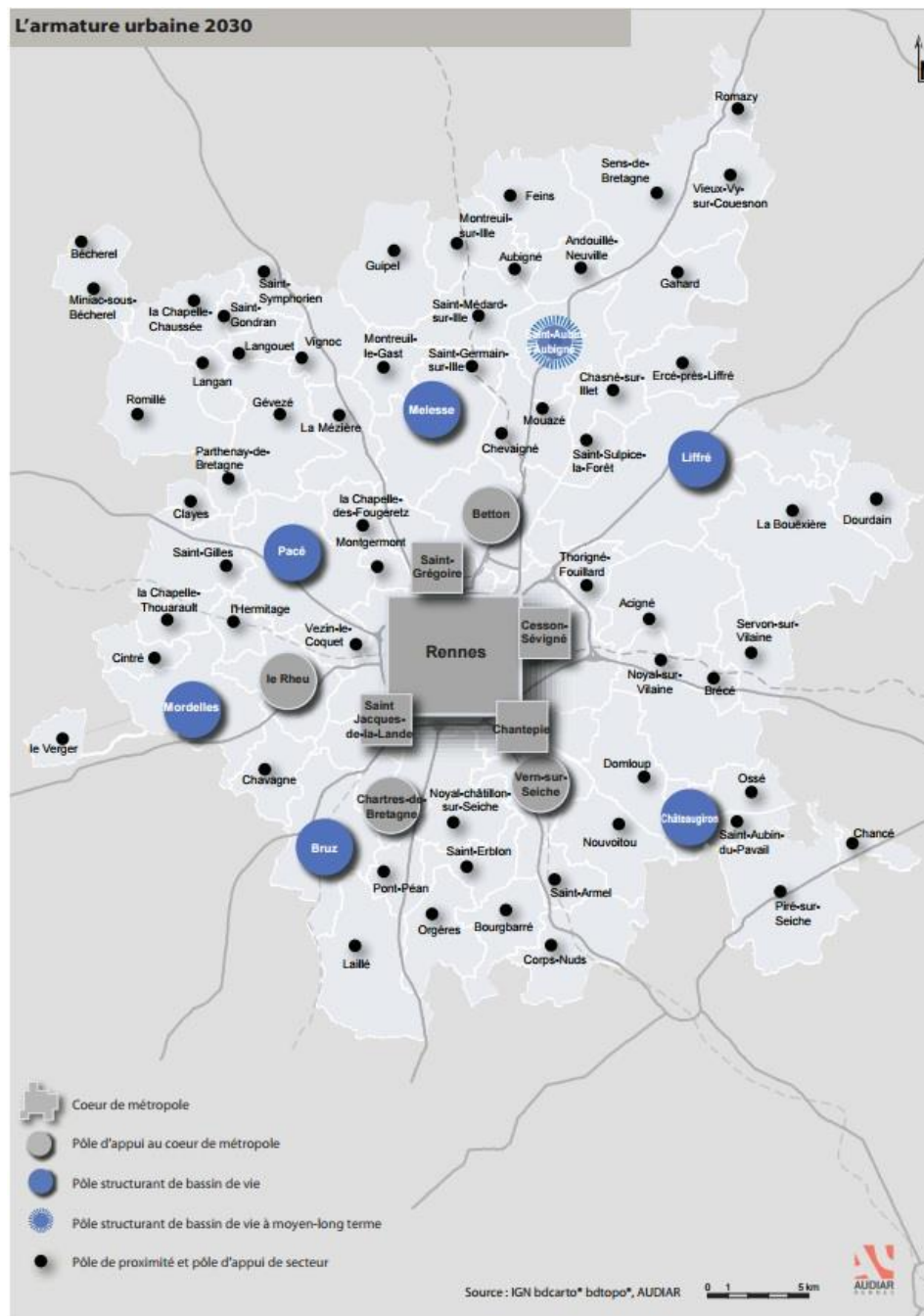


Figure 3 : armature urbaine du pays de rennes

Sources : Audiard

Le SCoT du pays de Rennes hiérarchise donc les communes périphériques au « cœur de métropole » en pôle de proximité, pôle structurant ou encore pôle d'appui en fonction de leurs caractéristiques démographique, économique et géographique. Rennes et 4 communes limitrophes forment donc le « cœur de la métropole » car elles « concentrent l'offre principale de logements, services » et « assurent la fonction spécifique de rayonnement grâce aux grands

équipements ». Les 4 communes dites « pôles d'appui au Cœur de métropole » assument un rôle « d'équilibre et de développement de la zone la plus dense du pays ». Ces communes dont le fonctionnement et l'organisation dépendent entièrement de Rennes. Elles concentrent tout de même quelques services et équipements importants à l'échelle de l'agglomération et un bassin de population non négligeable (à l'échelle de l'agglomération encore une fois). Ensuite, les « pôles structurants du bassin de vie », au nombre de 5 aujourd'hui, « animent les bassins de vie avec des équipements et services, qui répondent aux besoins quotidiens ou hebdomadaires des habitants ». Ces communes sont des pièces essentielles dans le fonctionnement en archipel de la métropole. Un peu plus éloignées de Rennes par rapport aux communes précédemment citées, elles sont également plus peuplées et rayonnent sur les communes alentours grâce à l'ensemble des services et emplois qu'elles concentrent. Si, bien entendu, le rayonnement métropolitain et régional de Rennes ne souffre d'aucune contestation grâce à des équipements majeurs tels que le CHU, les universités, grandes écoles et autres établissements administratifs (préfecture, rectorat...), certaines communes ont un rôle de pôle d'équilibre très important à l'instar de ce que l'on observe à l'échelon national avec les « métropoles d'équilibres ». L'exemple de la ville de Bruz est assez emblématique de ce système polycentrique. Située à 15km au Sud du centre-ville rennais, Bruz rayonne sur de nombreuses communes alentours grâce à la présence d'équipements et services peu commun pour une ville de sa taille (un peu moins de 17.000 habitants). On retrouve donc dans cette commune des équipements comme un campus universitaire de 6.000 étudiants ainsi que l'aéroport de Rennes Saint-Jacques, le Parc Expo de Rennes Métropole et le site de production de l'usine PSA Peugeot Citroën Rennes (environ 4.000 salariés) dans un rayon de 5km autour du centre de la commune.

Pour encore mieux appréhender cette singularité de l'agglomération rennaise, la comparaison avec d'autres grandes agglomérations permet de bien visualiser le concept de ville archipel. Les deux métropoles du Sud-Ouest, Bordeaux et Toulouse, sont deux exemples particulièrement intéressants en comparaison de l'armature urbaine rennaise. Ces deux agglomérations présentent les caractéristiques d'une urbanisation en « tache d'huile » qui participe au mitage des terres en marge de la ville-centre.

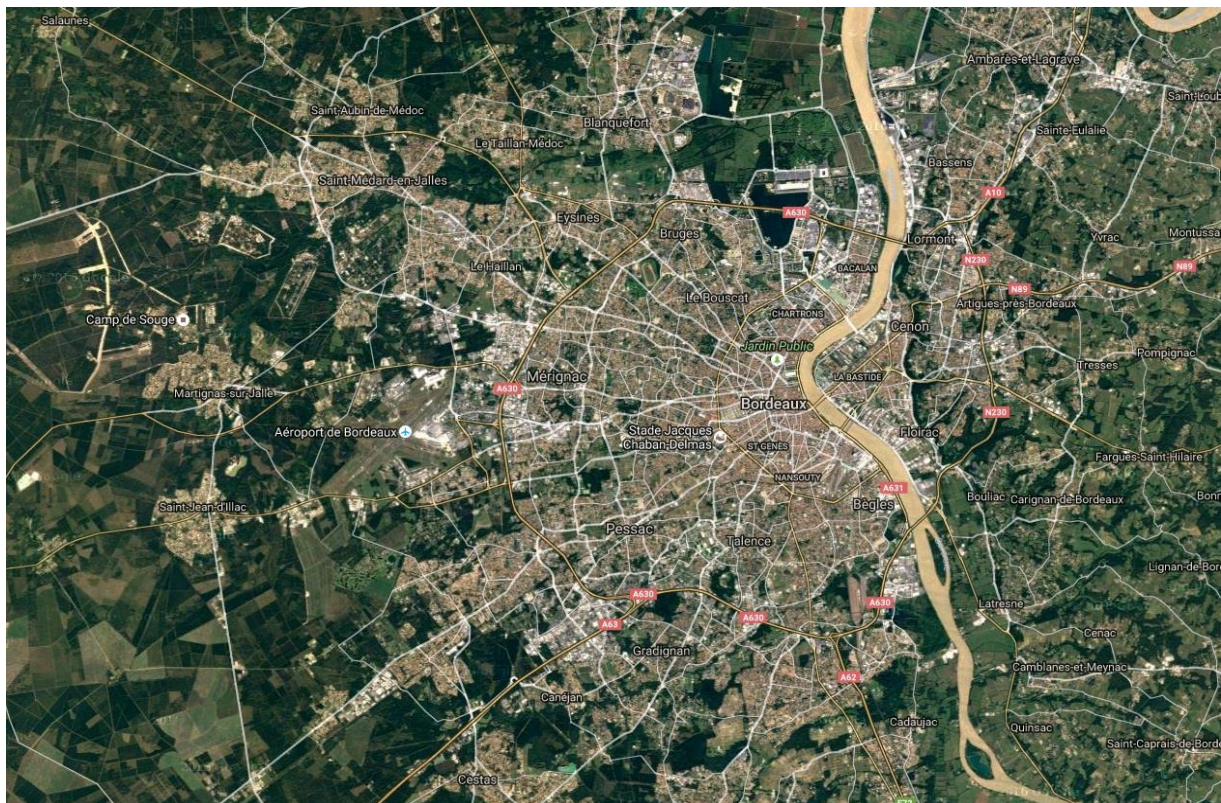


Figure 4 : Vue aérienne de l'agglomération bordelaise

Source : Google Maps

Cette vue sur la métropole bordelaise illustre parfaitement cette urbanisation continue dans le péri bordelais et notamment en direction de l'Ouest puisqu'aucun obstacle majeur ne peut la freiner. Si l'urbanisation à l'Est de l'agglomération est bien freinée par le patrimoine viticole de la région, les terres à l'Ouest sont réellement « grignotées » ou mitées par le développement de quartiers pavillonnaires ainsi que l'ensemble des services et infrastructures liées à l'activité aéronautique et spatiale de l'agglomération. L'exemple de communes telles que Mérignac ou Pessac est symbolique de ce phénomène. Ces deux communes à l'Ouest de Bordeaux sont aujourd'hui bien intégrées et dans une totale continuité à la ville de Bordeaux. La population de ces deux communes a fait plus que triplé depuis la fin de la seconde guerre mondiale pour devenir, démographiquement, les plus grandes villes du département de la Gironde, après Bordeaux bien entendu.

3. Une diminution toute relative de l'usage de la voiture

Les mobilités des habitants de la métropole rennaise sont similaires à celles des autres métropoles françaises. Les parts modales sont naturellement différentes selon les spécificités de chaque agglomération mais les tendances sont sensiblement les mêmes.

En effet, si la tendance générale est à la diminution de l'usage de l'automobile, les contrastes entre communes de 3^e couronne et ville-centre. Les résultats de l'Audiar concernant l'enquête ménage déplacement de 2007 indique que la part modale de l'automobile, à Rennes, est aujourd'hui passée en dessous de celle des mobilités douces (marche à pied et vélo). Alors que l'automobile fait 40% de part modale, le vélo (5%) et la marche à pied (37%) atteignent les 42%. En 2000, la part de l'automobile dépassait les 45% tandis que celles des mobilités douces atteignaient à peine 40%.

Néanmoins, si les tendances marquent un réel début de déclin de l'usage de l'automobile au profit des transports en communs et du vélo notamment, la voiture reste reine et tout particulièrement dans les communes de l'aire urbaine rennaise (hors Rennes Métropole) où sa part modale culmine à plus de 70% !

Par ailleurs, cet usage de la voiture se fait encore beaucoup sur de petites distances et individuellement.

En 2007, toujours selon l'Audiar, 28% des déplacements de moins de 1km étaient réalisés en voiture contre à peine 10% en vélo. Ces courts déplacements concernant tout de même 40% des déplacements effectués par les rennais(es). Dans l'agglomération rennaise se sont 75% des distances parcourues qui sont réalisées en voiture.

Les trajets domicile-travail constituent un enjeu majeur dans les mobilités des agglomérations et sont des cibles de choix pour le développement de mobilités alternatives à l'autosolisme. En effet, aujourd'hui, les actifs se sont davantage installés en couronne périurbaine, se déplacent majoritairement en voiture et très souvent seuls.

Selon l'observatoire des déplacements de l'Audiar, l'augmentation du nombre d'actifs dans les communes de Rennes Métropole (hors Rennes) a été trois fois plus importante que celle du nombre d'actifs dans Rennes entre 1999 et 2010. En 2010, ces communes métropolitaines comptaient 9000 actifs de plus qu'à Rennes alors qu'elles en comptaient 2500 de moins en

1999. Plus encore, alors qu'en 1999, 66% des actifs sortaient de leur commune de résidence pour aller travailler, ils étaient 74% à le faire en 2010.

Là encore, des chiffres de l'Audiar permettent de compléter les chiffres issus de l'enquête ménage déplacement de 2007 :

La part des actifs se déplaçant en transports en commun pour aller travailler a plus que doubler (133%). Pour autant, cette forte croissance doit également être relativisée puisque cette part est de 18%. En effet, la part des actifs se déplaçant en transports en commun atteignait les 26% en 2010 mais concernant les actifs de Rennes Métropole n'habitant pas la ville centre, elle ne dépassait pas les 10%. Pire, moins de 5% des actifs utilisaient les transports en commun pour se déplacer dans la couronne de l'aire urbaine rennaise.

Les données concernant les autres modes alternatifs à la voiture sont également en hausses tout en restant faibles par rapport à l'usage de la voiture.

Pour rappel, la part modale des modes doux sur l'ensemble de Rennes Métropole est en légère hausse, pour atteindre les 32% (vélo et marche à pied cumulés), mais est essentiellement due à l'accroissement de ces modes dans la ville centre. Cette part modale dans les communes périphériques à Rennes ne dépasse pas les 22%...

Enfin, l'agglomération rennaise est pourvue d'un réseau ferroviaire disposé en étoile depuis ou vers la ville de Rennes et dessert de nombreuses communes de l'agglomération. La situation concernant l'offre TER et la fréquentation est similaire à celles des autres transports en commun. Si l'offre et la fréquentation sont en fortes hausses sur l'ensemble des lignes, les nombres de voyages réalisés sur ces dernières restent relativement faibles par rapport à l'ensemble des flux.

Pour autant, ces tendances ne doivent pas masquer la dépendance à l'automobile et surtout la pratique de l'autosolisme importante à Rennes mais également dans l'ensemble des autres métropoles et grandes agglomérations.

Selon tableau de bord AUDIAR de suivi du PDU, la voiture représentait 54% des déplacements dans l'agglomération rennaise en 2015, elle cumulait 75% des distances parcourues par les résidents pour un taux d'occupation des véhicules de 1.29 seulement. Pour les déplacements domicile-travail, ce taux d'occupation des véhicules diminue à 1.03... L'enquête ménage

Si les tendances de croissances des mobilités alternatives à l'autosolisme sont positives et encourageants, la voiture reste largement le mode le plus utilisé et son usage indispensable.

Le réseau STAR (pour Société de Transports de l'Agglomération Rennaise) est aujourd'hui exploité par Keolis Rennes pour le compte de Rennes Métropole. A la rentrée 2016, le réseau se compose d'une ligne de métro (en attendant la deuxième ligne de métro dont la mise en service est prévue en 2020), de 149 lignes de bus, 82 stations LE vélo STAR pour 900 vélos en libres services et pas moins de 1000 vélos à assistance électrique en location longue durée.

Dans le détail, on peut citer¹ :

- La ligne a du métro a été mise en service en 2002 et est le fer de lance des mobilités de l'agglomération rennaise. Cette ligne pèse pour environ 40% des voyages effectués sur le réseau et compte environ 130.000 voyages par jour.
- 6 lignes CHRONOSTAR qui offrent une haute qualité de service avec des bus plus capacitaires dont la fréquence et l'amplitude sont améliorées. Elles desservent toutes les communes du Cœur de Métropole, c'est-à-dire Rennes et les quatre communes contiguës (Cesson-Sévigné, Chantepie, Saint-Jacques de la Lande et Saint-Grégoire).
- Des lignes urbaines et interquartiers qui irriguent le Cœur de Métropole avec une offre plus ou moins importante.
- 28 lignes métropolitaines qui desservent l'ensemble des communes de Rennes Métropole. Ces lignes sont complétées par 19 lignes express qui circulent sur le même itinéraire aux heures de pointes seulement et seulement aux arrêts de bus les plus stratégiques.
- 2 lignes intercommunales qui permettent de relier des communes métropolitaines entre elles sans passer par Rennes. Ces lignes peu nombreuses et aux performances discutables cristallisent les attentes liées au développement du covoiturage.
- De nombreuses lignes scolaires et complémentaires (77) calquées sur les horaires de début et de fin des cours des collèges et lycées de la métropole. Les lignes scolaires sont réservées aux étudiants et collégiens tandis que les lignes complémentaires sont ouvertes à tous les usagers.

La continuité politique qui caractérise Rennes et son agglomération, combiné à un fort engagement économique notamment, permet au réseau STAR d'offrir de bonnes performances sur son territoire.

¹ Chiffres disponibles sur l'open data du réseau et l'observatoire des déplacements de l'Audiar, 2015

En effet, l'investissement consenti par Rennes Métropole est très important comparativement à d'autres métropoles. Par exemple, dans leurs rapports budgétaires primitifs de 2016, Montpellier Méditerranée Métropole et Rennes Métropole affichent un budget global à peu près équivalent (autour de 900 millions d'euros). Concernant la métropole bretonne, le budget liés aux transports s'élève à un peu plus de 470 millions d'euros et y consacre donc la moitié de son budget tandis que la métropole montpelliéraine y consacre environ 30%. La contribution de cette dernière au réseau TaM est d'environ 63 millions d'euros contre un peu plus de 83 millions d'euros pour la contribution de Rennes Métropole au réseau STAR.

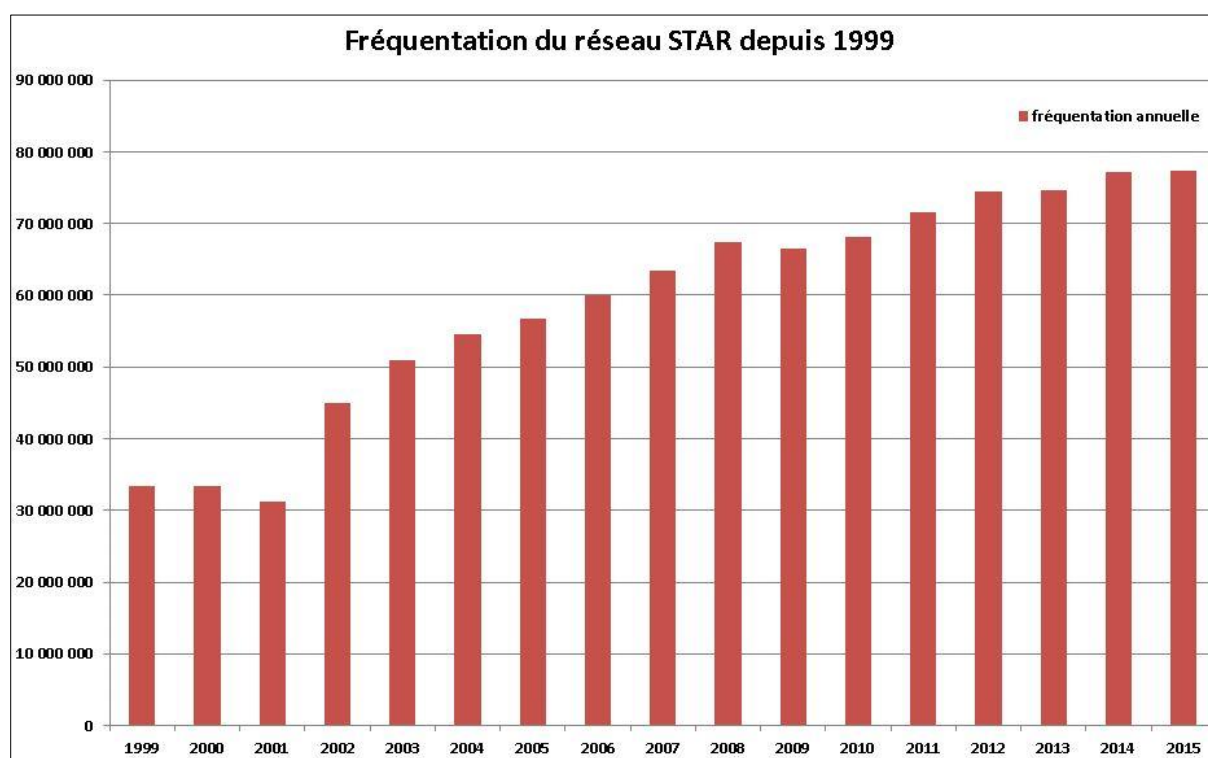


Figure 6 : Fréquentation du réseau STAR par année

Source : Keolis Rennes – Réalisation personnelle

Les données de la fréquentation traduisent un réseau en bonne santé mais dont la fréquentation se tasse légèrement ces dernières années. Le pic de croissance (+44% entre 2001 et 2002) correspond à la mise en service de la ligne a du métro. Avec la mise en service de la ligne b du métro, Keolis Rennes et Rennes Métropole tablent sur une fréquentation annuelle comprise entre 110 et 120 millions de voyages à l'horizon 2020.

Le réseau STAR figure également parmi les réseaux de transports en communs les plus innovants ces dernières années. En effet, le réseau STAR a été le premier réseau en France à

partager ses données en open data dès 2009. Depuis 2006, Keolis Rennes a déployé la carte billettique multimodale « KorriGo » créée par trois autorités organisatrices (Rennes Métropole, Département d'Ille et Vilaine et la région Bretagne). La carte « KorriGo » est donc multimodale et donne accès aux réseaux de transports en communs de Brest, Lorient et Quimper, les réseaux de cars départementaux d'Ille et Vilaine et des Côtes d'Armor ainsi qu'aux TER Bretagne. Cette carte billettique est devenue multiservices et s'est également étendue aux services de la vie universitaire, aux piscines, aux horodateurs. Entre 2002 et 2008, Rennes a également été la plus petite ville au monde à avoir un métro avant d'être « détrônée » par Lausanne.

Enfin, le réseau STAR se distingue au niveau national dans certains domaines et notamment l'accessibilité de l'ensemble des quais de bus et métro aux personnes à mobilité réduite ainsi que l'information voyageur en temps réel que ce soit via les bornes d'informations voyageurs disponibles à certains arrêts de bus, les applications mobiles et réseaux sociaux.

Toutefois, la desserte du PTU (périmètre de transport urbain) est contrainte par la configuration géographique de Rennes Métropole liée à la notion de ville archipel. En effet, la ceinture verte et les nombreux espaces agricoles qui parsèment le territoire et séparent les communes ne sont naturellement pas favorable au déploiement des transports en commun.

L'absence de continuité urbaine oblige d'envisager une desserte en bus. Les communes périphériques étant trop éloignées de la ville centre, le déploiement d'une ligne de tramway ou métro n'est pas envisageable. L'exemple des lignes de tramway qui desservent les communes périphériques à partir de la ville centre, comme celles de Bordeaux (la ligne A du réseau TBM dessert pas moins de 8 communes) ou Toulouse ne peuvent être envisagés à Rennes. A Rennes, seules 4 communes sont contiguës à la ville-centre et celles-ci sont déjà bien desservies par les transports en communs. Elles sont toutes irriguées par des lignes CHRONOSTAR et en 2020 deux d'entre elles (Saint Jacques de la Lande et Cesson-Sévigné) seront desservies par le métro. Seules des lignes de bus sont donc envisageables pour desservir les communes périphériques du Cœur de Métropole.

Cette configuration oblige donc de nombreuses lignes de bus du réseau à traverser des espaces, de plusieurs kilomètres, non urbanisés.

	Rennes Métropole	Toulouse Métropole
Superficie (km ²)	704.94	465.96
Population (milliers d'hab)	426.402 (2013)	725.091 (2012)
Nombre de communes	43	37
Densité (hab par km ²)	605	1557

Tableau 1 : Comparaison démographique entre Rennes Métropole et Toulouse Métropole

Source : réalisation personnelle d'après Insee, 2012 et 2013

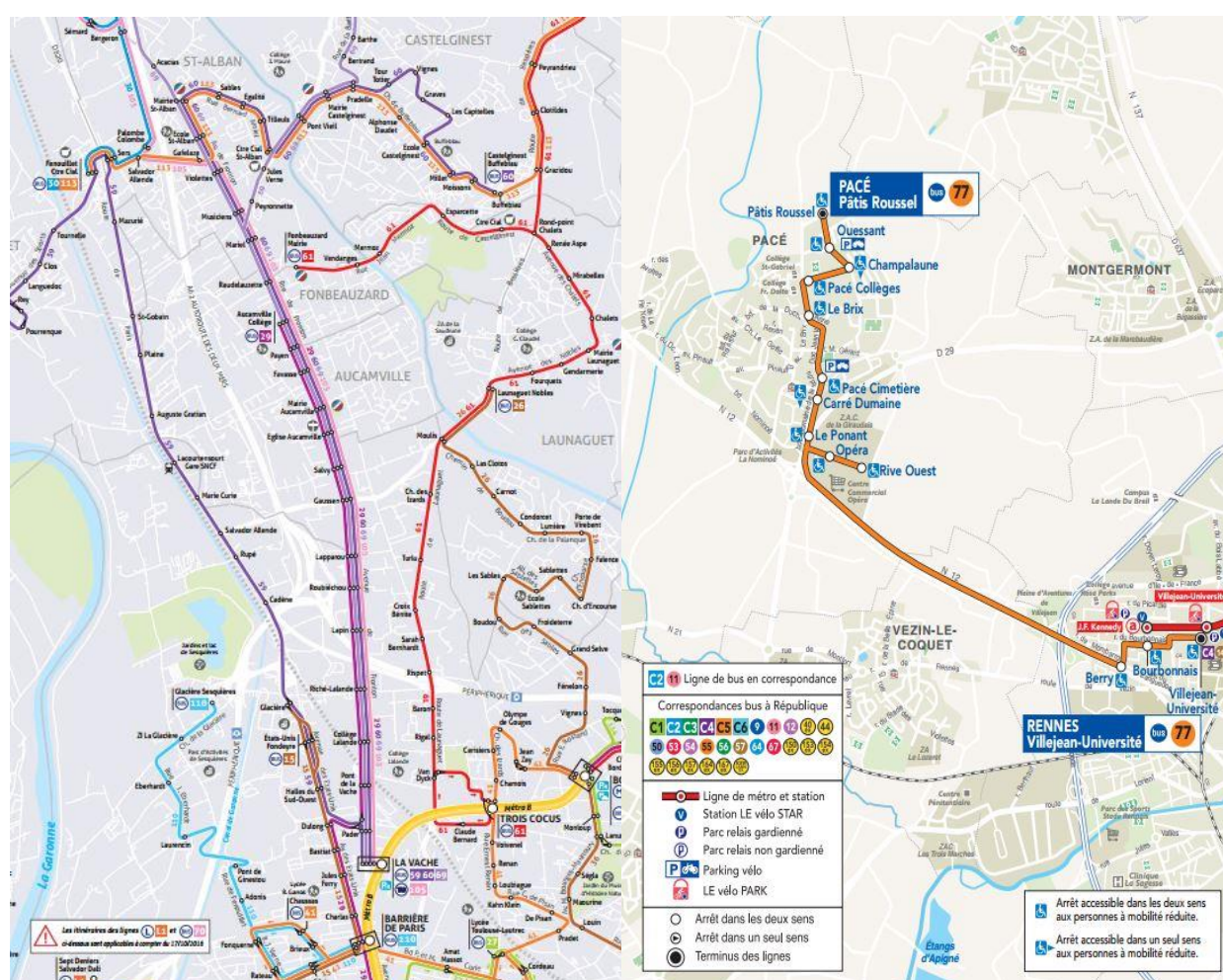


Figure 7 : Comparaison de lignes de bus métropolitaines à Rennes et Toulouse Métropole

Sources : tisséo et star.fr

Ces deux plans de lignes de bus permettent de bien visualiser les contraintes liées à la configuration des deux métropoles. La première image est un zoom sur les lignes de bus Nord

toulousain où l'on peut identifier le caractère très urbanisé des communes limitrophes à Toulouse. Les lignes de bus peuvent donc desservir sans interruption des zones urbanisées et denses dans certains cas, tout au long de leur itinéraire. En revanche la deuxième image est un plan de la ligne 77 qui dessert une commune de 10.000 habitants au Nord-Ouest de Rennes. Cette ligne est rabattue sur une station de métro du Nord de Rennes mais doit emprunter sur un peu plus de 6 km une voie rapide qui traverse des champs. Le nombre de bus concernés par des itinéraires non urbanisés est donc considérable à l'échelle de la métropole et oblige à tirer de nombreuses lignes de bus dans des secteurs non urbanisés.

2. Keolis Rennes, exploitant historique du réseau STAR

Le groupe Keolis est un des leaders mondiaux du transport public de voyageurs avec d'autres groupes tels que Transdev ou la RATP. Ces trois groupes se partagent quasiment l'ensemble des réseaux de transports en commun du pays. Si son implantation internationale s'accélère à grands pas ces dernières années, Keolis compte quelques réseaux de transports urbains emblématiques comme ceux de Bordeaux, Lyon, Lille et Rennes. Le réseau STAR est certainement une des plus grandes réussites du groupe Keolis puisque Keolis Rennes est la filiale dont la présence dans un réseau est la plus ancienne.

En effet, Keolis Rennes exploite le réseau STAR pour le compte de Rennes Métropole depuis 1999, en remportant les appels d'offres de 2006 et 2012. Ces deux acteurs et particulièrement leurs services techniques collaborent étroitement et dans la continuité.

Le contrat de délégation de service public (DSP) en cours pour l'exploitation du réseau STAR doit être renouvelé en 2018. La période actuelle correspond donc à la réponse à appel d'offre de la part des candidats. Solidement implanté avec des résultats convaincants et peu de zones d'ombres, Keolis Rennes est seul candidat à sa propre succession pour l'exploitation du réseau de transports en commun de Rennes Métropole.

Pour cela Keolis Rennes peut s'appuyer sur la réussite qui a accompagné ses précédents contrats de DSP, mais doit toutefois veiller à améliorer certains points et proposer de nouvelles alternatives...

En effet, Rennes Métropole se félicite de ne pas avoir un réseau à deux vitesses, comme cela est souvent le cas avec la présence d'un métro. En effet, la « chronostarisation » des principales lignes de Rennes permettent aux bus de rester un choix de premier plan.

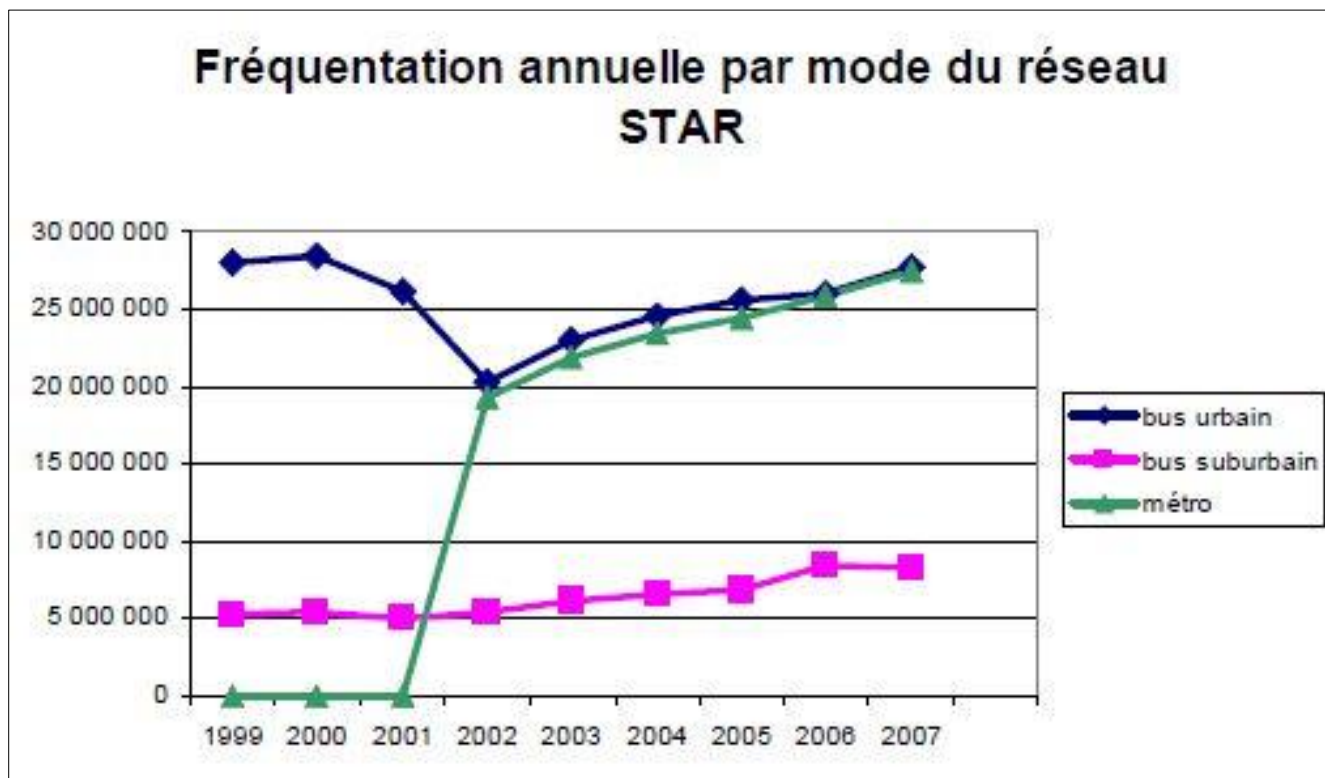


Figure 8 : Fréquentation annuelle par mode du réseau STAR

Source : Rennes Métropole – présentation du réseau

Sur le graphique ci-dessus, on note que la courbe représentant la fréquentation des lignes de bus urbaines a fortement diminué en 2002, l'année correspondant à la mise en service de la ligne a du métro. Une fois le « choc » absorbé, la fréquentation des bus urbains est repartie à la hausse en profitant du succès du métro. Les lignes de bus métropolitaines ont, elles aussi, profiter du succès du métro mais dans une moindre mesure.

La réorganisation totale du réseau qui a accompagné la mise en service du métro a été un véritable succès puisque la fréquentation a plus que doublé depuis 2002. Le réseau STAR bénéficie ainsi d'une forte notoriété auprès des habitants de Rennes Métropole et plus encore.

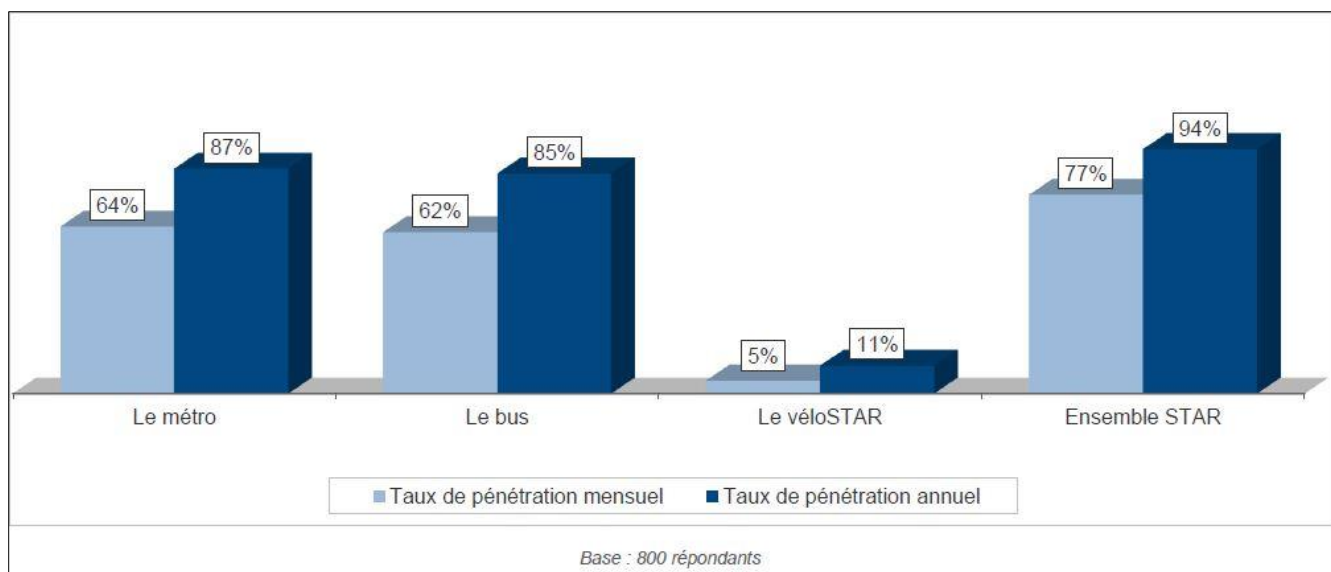


Figure 9 : Taux de pénétration des différents modes du réseau STAR

Source : Enquête Image réseau STAR, 2016

L'enquête Image menée pour le compte de Keolis Rennes en mars 2016 auprès de 800 habitants de l'agglomération rennaise permet de mesurer cette notoriété du réseau STAR. Le taux de pénétration qui mesure le pourcentage des individus ayant utilisé un mode du réseau STAR au cours du mois ou de l'année écoulée. Cela signifie qu'entre 2015 et 2016, un peu plus de 90% des interrogés ont utilisé un mode du réseau STAR.

Dans le détail des tranches d'âges, l'enquête indique que le taux de pénétration annuel du réseau est de 100% pour les 15-20 ans et de tout de même 90% pour les 45-59 ans.

Toutefois, certaines zones d'ombres persistent sur le réseau STAR. Bien entendu, la part modale de l'automobile sur l'ensemble de l'agglomération est encore très importante et c'est pourquoi Keolis Rennes doit trouver de nouvelles alternatives que ce soit par les modes doux ou les nouvelles mobilités comme le covoiturage et plus globalement l'intermodalité avec tous les modes de transports du territoire.

Enfin, d'autres détails comme la fraude sont particulièrement élevée sur le réseau STAR. Le réseau STAR affiche un taux de fraude de 10%, ce qui est assez comparable à d'autres métropole françaises (environ 10% sur le réseau TCL ou TBM également). Le réseau Transpole affiche lui un taux de fraude de 14% en nette diminution puisqu'il était de 18% en 2014 ! En revanche, en comparaison, Tisséo calcule un taux de fraude de 4% seulement sur son réseau...

3. L'étoile ferroviaire rennaise

La situation géographique de Rennes est un atout considérable pour le développement d'un réseau ferroviaire de qualité. En effet, Rennes est une porte d'entrée sur l'ensemble de la Bretagne et bénéficie donc des infrastructures ferroviaires en provenance de Nantes et de l'arc atlantique, de la Normandie et de Paris. Ainsi, la majeure partie des flux qui entrent ou sortent de la Bretagne, passent par Rennes.

Comme pour Toulouse, on peut également parler d'étoile ferroviaire rennaise puisque l'ensemble des lignes sont rabattues sur Rennes.

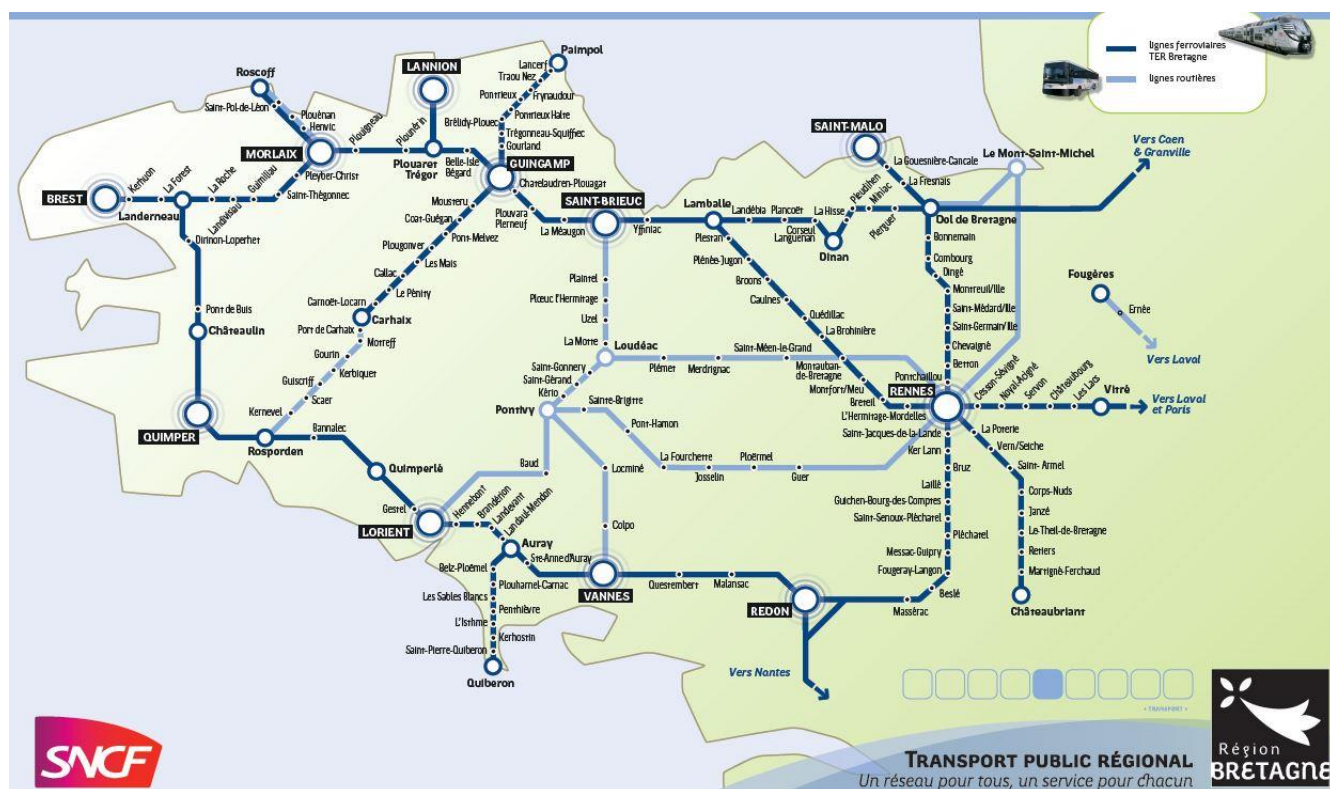


Figure 10 : Plan du réseau des transports express régionaux bretons

Source : site TER Bretagne

Des chiffres fournis par la région Bretagne et l'Audiar, nous indiquent qu'entre 2007 et 2015 sur les 9 liaisons les plus importantes depuis ou vers Rennes, le nombre de trains en circulation a augmenté.

Sur la liaison Rennes – Vitré, 12 trains ont été rajouté quotidiennement et pas moins de 14 sur la liaison Rennes – Chateaubourg... En termes de fréquentation, le nombre de voyages par an a doublé sur la liaison Rennes – Bruz entre 2008 et 2013, et est passé de 180.000 à plus de 260.000 sur la liaison Rennes – Chateaubourg. Sur la liaison principale, Rennes – Vitré, cette fréquentation a cru de pratiquement 80.000, sur la même période pour atteindre quasiment 390.000 voyages par an.

	Offre TER (trains/jour)		Fréquentation annuelle (voyages/an)	
	2007	2015	2008	2013
Rennes / Vitré	34	46	310.000	389.000
Rennes / Chateaubourg	26	40	175.000	260.500
Rennes / Montfort- sur-Meu	22	30	215.000	287.600

Tableau 2 : Evolution de l’offre et la fréquentation TER dans l’aire urbaine rennaise

Source : réalisation personnelle d’après les chiffres de l’Audiar et la région Bretagne

La fréquentation s’est donc accrue de 33% sur les neuf grandes « origines-destinations » du périurbain rennais. Les 32 gares et haltes du périurbains rennais (hors gare de Rennes) représentent environ 6000 à 6500 montants quotidiens un jour ordinaire de semaine. Le chiffre est supérieur à celui constaté en 2007 (c’est à dire 4000 montants par jour dans 25 gares et haltes) car il y a à la fois une extension du périmètre de l’aire urbaine et une croissance de la fréquentation du train.

Toutefois, bien que la dynamique soit importante et intéressante, les chiffres restent insuffisants par rapport au nombre de véhicules en circulation.... En effet, le nombre de montants quotidiens par jour dans les 32 gares et haltes du périurbains correspond à la fréquentation de certaines lignes de bus urbaines.

Pour mettre en relation avec le thème du covoiturage, on peut dire que Rennes Métropole peut donc compter sur un réseau ferroviaire en forme d'étoile au potentiel intéressant et surtout si l'on prend en compte l'arrivée prochaine de la LGV Bretagne-Pays de la Loire (mise en service prévue à l'été 2017).

Toutefois Keolis Rennes ne peut pas prendre en compte une éventuelle formule « covoiturage + train », à l'heure actuelle, pour deux raisons principales :

- Une offre TER encore un peu faibles sur certaines liaisons avec seulement 3 départs le matin vers Rennes.
- Mais surtout des relations compliquées avec la SNCF et notamment sur le développement du covoiturage (échec de discussion en 2012 quant à la mise en place d'une ligne de covoiturage entre une commune de l'agglomération et une gare ferroviaire).

C. Difficultés et enjeux de dessertes sur le réseau STAR

1. Les liaisons intercommunales métropolitaines

Comme il a déjà été précédemment évoqué, le « nerf de la guerre » pour les acteurs des transports en commun est bien entendu la lutte contre l'autosolisme. Sur le territoire de Rennes Métropole, le réseau STAR est le principal acteur de cette lutte.

Aujourd'hui, les solutions de mobilités alternatives pour le cœur de métropole sont déjà satisfaisantes et le seront encore davantage à l'horizon 2020 avec l'arrivée de la ligne b du métro et la réorganisation du réseau de bus induite par cette mise en service.

La desserte des communes métropolitaines est efficace seulement sur les lignes radiales en direction de Rennes. Sur ces itinéraires, les lignes métropolitaines et express, proposent différents services :

- Les vendredis et samedis soirs, un départ à minuit et 1h35 depuis Rennes, vers toutes les communes de Rennes Métropole

- Les bus de stade desservent également toutes les communes après chaque match au Roazhon Park

Par ailleurs, Rennes Métropole s'est adjugée le titre de « capitale du vélo à assistance électrique » en proposant une flotte de 1000 vélos à assistance électrique, rien que pour l'année 2015-16 à des prix très abordables. Des prix préférentiels sont également appliqués pour les abonnés du réseau STAR. Cette formule, qui a connu un véritable succès puisque les vélos sont tous réservés, ne permet toutefois pas d'offrir une véritable alternative à l'autosolisme dans les secteurs métropolitains.

Le véritable enjeu pour Rennes Métropole et pour de nombreuses autres agglomérations est donc la desserte de liaisons intercommunales métropolitaines. Le déploiement de lignes de bus régulières est aujourd'hui peu efficient pour ces liaisons intercommunales.

Aujourd'hui, le réseau STAR compte 2 lignes métropolitaines intercommunales, c'est-à-dire, qui ne desservent pas Rennes, et dont l'une d'entre elle, est surtout à vocation scolaire.

Mais le déploiement de telles lignes n'est pas toujours efficient au vu de la fréquentation et des coûts d'exploitations engendrés.

L'exemple de la ligne 95, supprimée à l'été 2016 est symbolique de la difficulté de proposer une offre régulière en transports en commun sur des liaisons intercommunales. Les communes de Laillé et Bruz situées au Sud de Rennes sont distantes de 7 km et comptent respectivement, environ 5.000 habitants et 17.000 habitants. Bruz est une commune regroupant de nombreux services et équipements. Sa proximité avec la commune de Laillé en fait une destination de tout premier rang pour les lailléen(ne)s. Hormis cette expérimentation, la commune de Laillé est tout de même desservie et directement connectée à Rennes par la ligne de bus 79.

Cette ligne, mise en place en septembre 2015 et jusqu'à l'été 2016, a été opérée avec des taxis collectifs (9 places), mais un fonctionnement identique aux lignes de bus classiques.

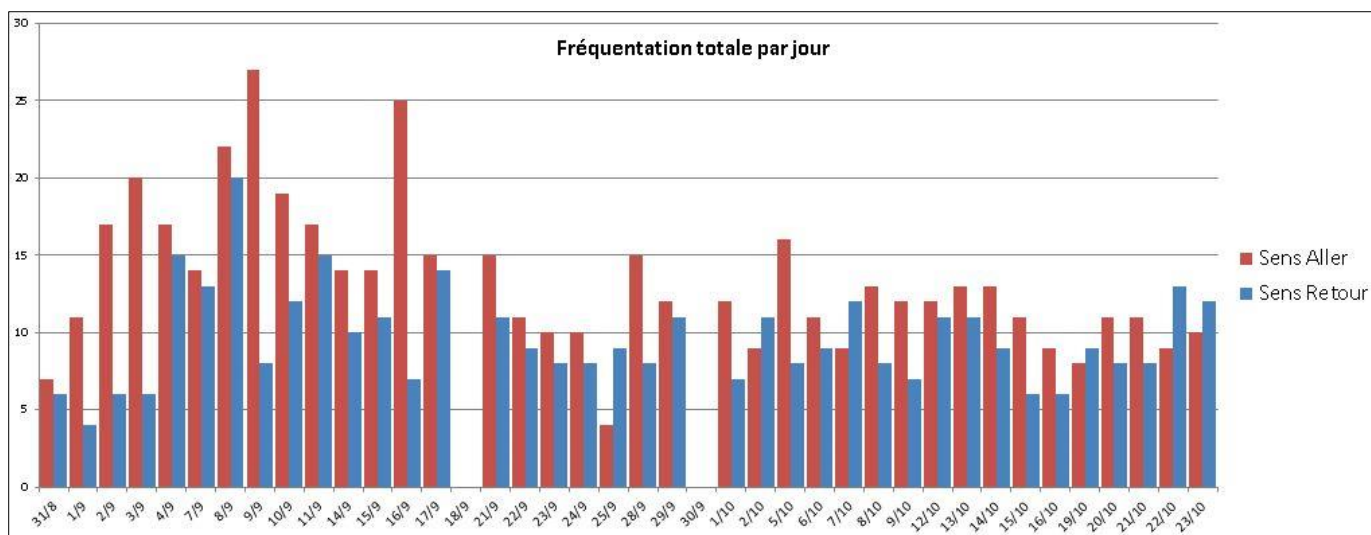


Figure 11 : Fréquentation par jour de la ligne de bus 95

Source : réalisation personnelle, Keolis Rennes

Le graphique de fréquentation par jour et par sens de cette ligne, ci-dessus, illustre bien la faible fréquentation de la ligne pendant le premier mois. Les résultats montrent également un certain tassement de la fréquentation avec le temps...

Cette expérimentation de ligne intercommunale est aujourd'hui reprise comme argument de base pour développer le covoiturage et particulièrement pour les liaisons intercommunales.

Dans le cahier des charges transmis à Keolis Rennes pour l'exploitation du réseau STAR pendant la période 2018-2024, Rennes Métropole cite directement cet exemple :

« S'il est vrai qu'il existe une demande récurrente des usagers concernant le déploiement de liaisons intercommunales, Rennes Métropole n'a pas souhaité dans son réseau de base développer ce type d'offre à l'exception de liaison entre quartiers denses excentrés et le cœur de la commune. L'expérimentation d'une liaison entre la commune de Laillé et Bruz a montré que l'usage restait trop faible pour être compatible avec une ligne STAR régulière, même assurée en taxi (1,6 voyages en moyenne par course dans le sens utile, cf Annexe 1-24).

Pour autant, les candidats pourront proposer en variante, s'il y a lieu, toutes formules de déplacements (Transport en commun de faible capacité, à la demande, covoiturage de proximité...) pouvant répondre à des besoins diffus ou difficiles à satisfaire, mais en répondant toujours à l'objectif financier énoncé au paragraphe 2.1.2. »

2. Les parcs relais

Les parcs relais sont aujourd'hui des espaces clés dans les mobilités quotidiennes des agglomérations. Portes d'entrées sur les villes centres, les parcs relais sont mêmes victimes de leur succès.

A Rennes les parcs relais sont peu nombreux (5 aujourd'hui... 8 en 2020) et de tailles modestes (400 places en moyenne). En comparaison, Toulouse est dotée de 14 parcs relais de tailles variables. De 35 places de stationnements jusqu'à 1480 places à Balma-Gramont.



Figure 12 : Illustration du parc relais de La Poterie

Source : 20minutes

Le parc relais de La Poterie à Rennes est symptomatique de la saturation des parcs relais. Situé en bordure de rocade, au terminus de la ligne a du métro et en correspondance avec de nombreuses lignes de bus du réseau, ce parc relais est saturé tôt le matin, mais surtout fréquenté par de nombreux covoitureurs (notamment des covoitureurs « blablacar ») qui gênent les

manœuvres des bus au sein même du pôle d'échange. En 2015, Rennes Métropole a donc réagit en créant une aire de covoiturage « arrêt minute » d'une trentaine de places pour que la prise et dépose des passagers ne perturbent pas la circulation des bus. Enfin, un dernier élément est le taux d'occupation des véhicules très faible à l'intérieur du parc relais. Des études Keolis Rennes menées auprès des usagers des parcs relais montrent bien que ces derniers sont en grande majorité des autosolistes (environ 90% en jour de semaine).

En %	En entrant dans le P+r	En quittant le P+r
Seul	91.2	92.9
2	5.1	4.4
3	2	1.7
4	1	0.5
5	0.3	0
Plusieurs (non précisé)	0.3	0.3

Tableau 3 : Taux d'occupation des véhicules au parc relais de La Poterie en semaine.

Sources : Enquête Keolis Rennes, 2014

Tous ces éléments incitent donc Rennes Métropole à vouloir développer le covoiturage à l'intérieur des parcs relais, comme il est précisé dans le cahier des charges lié à l'appel d'offre :

« Rennes Métropole attend des candidats des propositions pour encourager l'intermodalité sur les différents pôles d'échanges de la Métropole ainsi que le covoiturage à l'intérieur des parcs relais. »



Figure 13 : illustration de places réservées aux covoitureurs dans les parcs relais

Sources : Keolis Rennes

En effet, Rennes Métropole expérimente depuis avril et jusqu'à juin 2017 la réservation de 20 places aux covoitureurs dans chacun des parcs relais. Ces places ne sont pas fermées et peuvent donc être utilisées par tous les usagers. La surveillance est seulement exercée via la présence du gardien du parc relais. Cette expérimentation permet surtout de donner de la visibilité à cette pratique grâce à la communication mise en place notamment.

Les élus de Rennes Métropole souhaitent donc offrir une alternative à l'autosolisme et notamment pour les habitants du périurbain. La configuration de l'agglomération en ville archipel n'étant pas favorable aux déploiements des transports en commun sur les liaisons intercommunales notamment, le covoiturage a été identifié comme une solution à développer pour compenser cela. Le souhait de Rennes Métropole est donc de pouvoir faciliter les liaisons

intercommunales métropolitaines mais également de faciliter l'intermodalité « covoiturage + transports en commun » via les parcs relais.

Pour cela nous allons dans un second temps, définir les différentes formes du covoiturage et surtout cerner au mieux celles qui nous intéressent le plus en prenant en compte les enjeux spécifiques liés à l'exemple de Rennes Métropole.

Partie II

Le covoiturage en zone urbaine

A. Origines et définition d'un mode multiformes

1. Origines du covoiturage

Les premières formes de covoiturage naissent à partir des années 50 en Europe. Ces prémices du covoiturage que l'on connaît aujourd'hui, se caractérisent d'abord par des dynamiques d'organisation de l'auto-stop sous l'impulsion d'associations allemandes ou belges telles que « Taxistop », et un peu plus tard française avec Allo-stop qui voit le jour en 1958. Pour autant, le covoiturage en Europe s'est essentiellement développé à partir des années 1990 en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas. La France s'y est intéressée plus tardivement. En effet, il faut attendre les années 2000 pour voir apparaître des soutiens financiers des collectivités locales aux associations de covoiturage.

Le covoiturage s'est également développé sur le continent américain suite à la crise pétrolière de 1973. Aux Etats-Unis et au Canada principalement, de nombreuses associations ont fait de leur cause principale la promotion de sa pratique auprès des étudiants et salariés pour effectuer des trajets de quotidiens. En parallèle, le covoiturage a reçu un portage politique qui a permis la mise en place de politiques incitatives aboutissant notamment à la construction de tronçons de voiries réservées aux véhicules à fort taux d'occupation, ou « High Occupancy Vehicle lanes ». Ce type d'aménagement dédié se retrouve fréquemment sur les autoroutes canadiennes, comme sur celles des agglomérations de Montréal, Toronto et Vancouver. Aux USA, des agglomérations telles que Houston ont développé de véritables réseaux de voies réservées aux véhicules à occupation multiples.

Depuis les années 2000 donc, le covoiturage s'est démocratisé et institutionnalisé comme un mode de transports à part entière. Il constitue aujourd'hui un enjeu majeur pour de nombreuses collectivités et Autorités Organisatrices des Mobilités qui luttent pour offrir des alternatives à l'autosolisme.

2. Définition du covoiturage

Si la notion de partage du véhicule est bien connue et constitue l'essence même du covoiturage, la définition du covoiturage par les autorités est plus récente.

La définition officielle adoptée dans la loi MAPAM du 27 Janvier 2014, définit le covoiturage comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet en commun. ». Cette définition suffit à bien expliquer le terme de covoiturage et permet de bien le différencier d'autres modes tels que l'auto-partage par exemple.

La définition juridique définie par la loi n°2015-992 du 17 août 2015 – art 52, et intégrée au Code des transports, article L3132 – 1, a un rôle très important pour le développement du covoiturage:

« Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passager, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L.1411-1. »

Cette définition juridique est lourde de sens pour les différents acteurs qui organisent la pratique du covoiturage.

D'une part, l'article L.1411-1, évoque les DSP et donc fait références notamment aux entreprises sous contrat de DSP. Ces entreprises doivent respecter de nombreuses règles quant au développement de réseaux et lignes de transports. A l'inverse, une entreprise de covoiturage telle que Blablacar n'est pas soumise à ces limites. L'exemple de la bataille qui fait rage actuellement sur le marché des liaisons interurbaines de moyennes et longues distances est révélateur. La concurrence est exacerbée que ce soit entre les modes mais également entre sociétés de transports d'un même mode. Tandis que Blablacar n'est soumis à aucune contrainte juridique, les sociétés de car et la SNCF se livrent une véritable bataille. En effet, les nouveaux autocaristes sont soumis à l'aval de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), pour la création de lignes de moins de 100km. Chargée de contrôler l'absence de risques économiques sur les autres modes de transports, l'Arafer doit sans cesse arbitrer les

luttres entre AOT et sociétés autocaristes sur certaines liaisons très concurrentielles. Pour exemple, la région Provence-Alpes-Côte-D'azur, a demandé, à l'Arafer, l'interdiction de mise en service d'une ligne de car entre Marseille et Toulon par la société Eurolines. En revanche, les AOT ne peuvent donc pas saisir un tel organisme face aux effets de Blablacar sur leurs territoires.

D'autre part, la définition juridique précise bien que l'utilisateur effectue des trajets « pour son propre compte ». Ainsi, n'importe quel acteur organisant du covoiturage ne peut être tenu pour responsable en cas d'incident au cours d'un trajet en covoiturage. L'utilisateur qui covoiture prend donc la seule et entière responsabilité en cas d'incident. De nombreux services de covoiturage justifient dans leur règlement que le service est là pour inciter et favoriser la mise en relation des conducteurs mais qu'en aucun cas il en est l'organisateur.

D'ailleurs, une tactique de Blablacar pour rassurer les usagers est de nouer des partenariats avec des sociétés d'assurances pour pallier à ce manque.

En France, la législation nationale s'est peu à peu structurée pour intégrer le covoiturage et favoriser son développement dans les différentes collectivités.

Le covoiturage est donc encouragé par le gouvernement depuis quelques années, en particulier dans un souci environnemental. En effet, les changements climatiques poussent les dirigeants à penser des politiques plus respectueuses de l'environnement, notamment par la promotion de déplacements plus économes en émission de CO₂, dont le covoiturage. La loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) du 30 décembre 1996 reconnaît légalement le covoiturage à travers l'élaboration de plans de protection de l'atmosphère dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Elle prévoit également le recours à des plans de déplacements urbains (PDU) pour organiser les transports dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, avec des objectifs de réduction de la circulation automobile et d'incitation au développement de modes de transports alternatifs comme le covoiturage. Ce rôle des PDU a été également largement conforté par la loi de solidarité et de renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000.

La loi Grenelle I du 3 août 2009 (« loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ») contient les différentes orientations que l'Etat français se doit de prendre en compte pour réaliser les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement de 2007. Dans ce

texte, l'Etat prend des engagements et se fixe des objectifs afin de développer le covoiturage. Il s'engage ainsi à encourager « dans le cadre des plans de déplacements urbains, le développement du covoiturage » (article 13), et à apporter « *la sécurité juridique nécessaire au développement du covoiturage.* » Enfin, « *l'Etat se donne pour objectif de favoriser dans ses administrations et ses services la mise en place du covoiturage* » (article 48). Ce texte appuie la volonté de l'Etat d'être un « Etat exemplaire ».

Plus récemment, la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles a modifié le code des transports afin de donner aux communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transport la compétence d'organisation de la mobilité dans le périmètre des transports urbains (Article L. 1231-1). Cette loi dite « MAPAM » vient également donner une définition légale du covoiturage et confier une capacité de mise en œuvre de cette pratique aux autorités organisatrices de mobilité en cas de déficit de l'offre privée. L'article L. 1231-15 du code des transports qui définit le covoiturage précise également qu' « *en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage* ». Enfin, l'article rajoute que les autorités compétentes « *peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable ses conditions d'attribution.* » La distinction des véhicules de covoiturage par rapport aux autres véhicules permettraient de mettre en place certains privilèges réservés au covoitureurs. Cette loi récente ne fait qu'encadrer des pratiques publiques déjà existantes mais précise les modalités de mise en œuvre du covoiturage par le secteur public et encourage leur initiative.

B. Un mode multiforme

Le covoiturage est un mode difficile à appréhender de par la nature très aléatoire et informelle de sa pratique. En effet, l'enquête de l'ADEME estime que le covoiturage se pratique autant dans le cadre familial qu'en dehors.

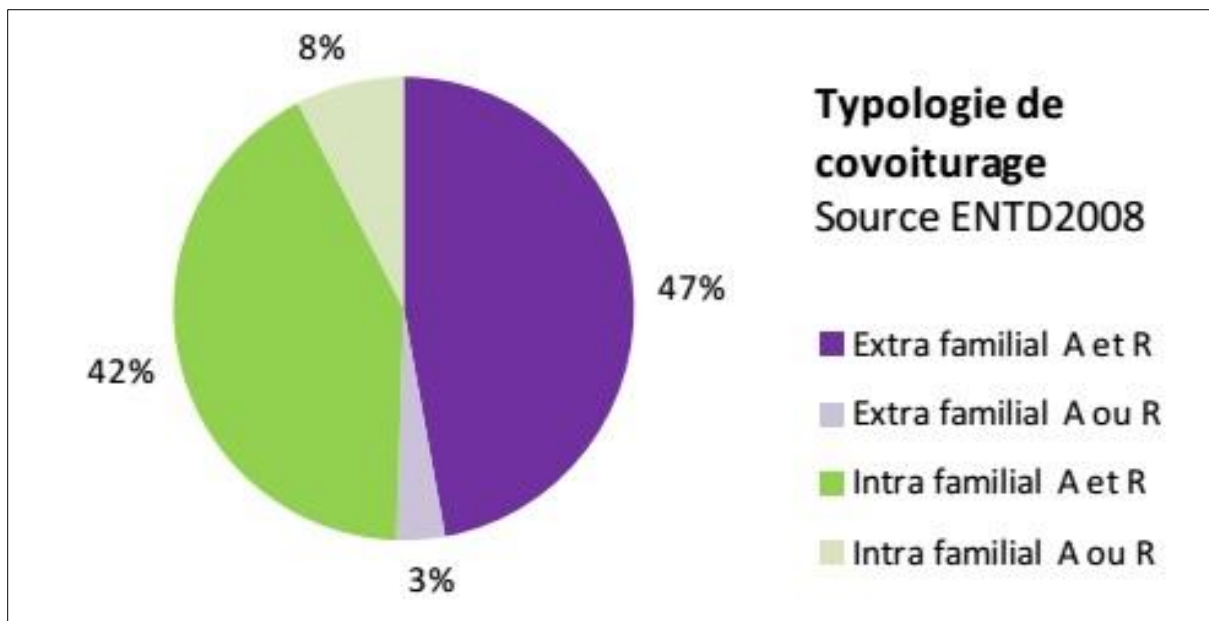


Figure 14 : Part du covoiturage intra familial et extra familial

Source : ADEME, 2015

A l'inverse des services de transport public de voyageurs où le client est bien connu et suivi par les organisateurs, quantifier la pratique du covoiturage est une tâche très compliquée, et plus encore quand celle-ci se pratique dans le cadre familial. Cela suppose notamment de pouvoir mener des enquêtes auprès des usagers ou de s'appuyer sur les outils technologiques utilisés par certains covoitureurs, que ce soit les sites de covoiturage ou des applications mobiles qui géolocalisent ces derniers (covoiturage dynamique). Pour autant, on peut déjà identifier les principales formes de covoiturage.

D'une part, on peut déjà distinguer deux grandes catégories de covoiturage dans lesquelles se mélangent les différentes formes de covoiturage et ses différents usages :

1. Covoiturage organisé et covoiturage spontané

a- Covoiturage organisé

Le covoiturage organisé est aujourd'hui la forme la plus médiatisée du covoiturage grâce à Blablacar notamment. Ce type de covoiturage nécessite la mise en relation des conducteurs et passagers au préalable du trajet afin de convenir des modalités de celui-ci. Cette mise en relation peut être directe entre les protagonistes notamment dans le cadre d'un covoiturage familial, mais elle passe également bien souvent par une entité intermédiaire.

Dans son rapport de 2007, le CERTU² identifie les différents types d'entités intermédiaires pour la mise en relation des covoitureurs :

- Centrale de mobilité : structure qui centralise toutes les informations concernant l'offre en transport. Elle apporte une information multimodale et un conseil en mobilité. À l'échelle d'un territoire, elle permet d'optimiser le potentiel de transport alternatif existant en promouvant les réseaux « TC » et « modes doux », et d'autres initiatives publiques ou privées comme le covoiturage ou l'auto-partage ;
- Associations : étant donné son caractère associatif, elle n'a pas de but lucratif. L'association est donc un cadre privilégié pour encourager le covoiturage ; et en ce sens, elle est souvent appuyée par l'ADEME et les collectivités pour leurs financements ;
- Collectivités : certaines collectivités, notamment les départements, mettent à la disposition de leurs administrés un outil Internet de mise en relation. Cette démarche est tout à fait volontaire et reflète l'intérêt que porte la collectivité aux nouvelles formes de mobilité ;
- Entreprises / administrations : à travers la réalisation d'un PD(I)E/PDA, l'entreprise peut jouer un rôle important. En effet, ce cadre est propice au développement du covoiturage et de plus en plus de structures s'intéressent aux déplacements de leurs salariés dans leurs trajets quotidiens ;

Si les acteurs qui régissent les mises en relation des covoitureurs sont divers et nombreux, on peut également distinguer deux principales formes de mises en relation :

² CERTU, Le covoiturage en France et en Europe. Etat des lieux et perspectives. 2007.

Une mise en relation classique qui passe aujourd'hui en grande partie par des plateformes numériques, telles que les sites de covoiturage le proposent aujourd'hui. Dans ce cas, les conducteurs déclarent au préalable le ou les trajets qu'ils vont effectuer et proposent un certain nombre de places dans leur véhicule. Les passagers cherchent le trajet qui leur convient le mieux et contacte le conducteur grâce aux coordonnées que celui-ci a laissé sur l'annonce. Si, les très nombreux sites de covoiturage ont popularisé ce mode, la mise en relation passe encore, dans certains cas, par des supports non numériques. En effet, certaines associations ou mairies de communes rurales majoritairement, laissent à disposition des registres pour que les éventuels covoitureurs laissent leurs annonces de covoiturage.

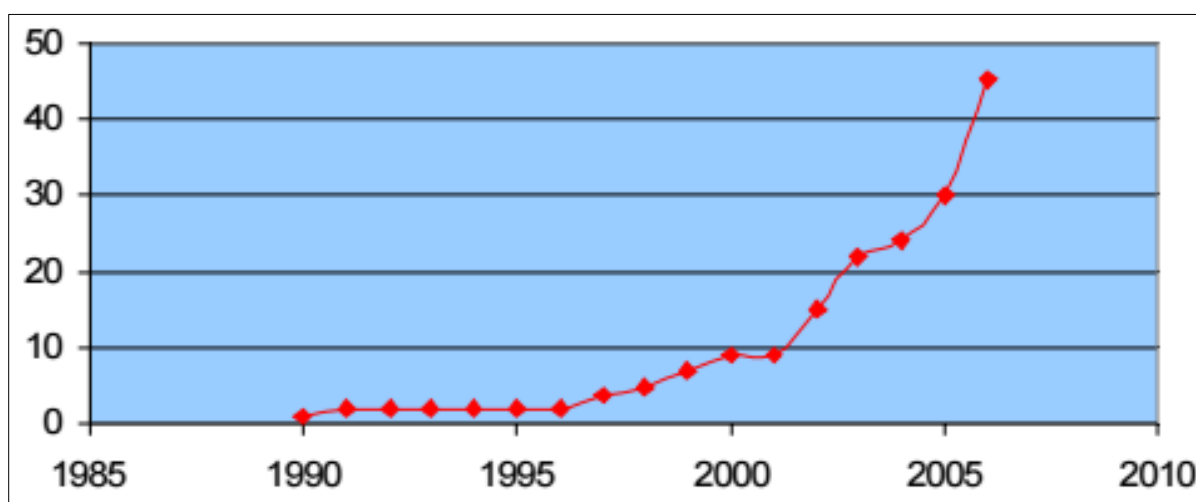


Figure 15 : Croissance du nombre de sites de covoiturage entre 1990 et 2007

Source : Certu, 2007

Ce graphique permet de mesurer la croissance exponentielle du nombre de sites de covoiturage depuis 1990. Si cette courbe, s'arrête en 2007, date de publication de ce travail du Certu, nul doute que cette croissance s'est poursuivie jusqu'à aujourd'hui.

- L'autre type de mise en relation a émergé beaucoup plus récemment grâce à l'explosion de l'usage des smartphones notamment : le covoiturage dynamique. Ce type de covoiturage s'appuie en effet, sur l'usage massif des smartphones pour mettre en relation en temps réel les passagers et conducteurs. Pour cela, les applications de covoiturage dynamiques développent des outils de type GPS urbain qui géolocalisent en temps réel les usagers. Concrètement, avant de démarrer son trajet, le conducteur enregistre le trajet qu'il va effectuer sur l'application GPS pour être géolocalisé. De la même façon, les passagers qui souhaitent être pris en charge par un conducteur,

enregistrent leur position sur le GPS pour être géolocalisé également. Ainsi, tous les usagers peuvent suivre la position en temps réel de chacun sur l'application et ainsi se contacter si besoin. Le covoiturage dynamique se développe de façon importante grâce à l'usage des smartphones mais également grâce aux start-up qui se spécialisent dans le domaine. A la différence d'une mise en relation classique, au préalable du trajet, ce type de covoiturage permet de s'affranchir des contraintes de la mise en relation. Par exemple, un conducteur qui souhaite faire du covoiturage après sa journée de travail mais qui ne connaît pas l'horaire à laquelle il pourra finir sa journée, peut ainsi utiliser une application dynamique et s'affranchir des contraintes horaires liées à la mise en relation avec un passager. Le covoiturage dynamique est un peu particulier puisqu'il peut également être assimilé à du covoiturage spontané.

b- Le covoiturage spontané

L'autre grande catégorie est le covoiturage spontané qui fait référence à toutes les personnes qui covoiturent sans passer par une structure de mise en relation. L'auto-stop est la forme de covoiturage spontané la plus simple : elle ne demande aucune organisation d'une structure extérieure et ne nécessite normalement pas la participation aux frais de transport. C'est une forme de transport où l'individu faisant de l'auto-stop essaie de voyager gratuitement, en prenant place à bords d'un véhicule qui manifeste l'envie d'accueillir un inconnu. Le lever de pouce est internationalement reconnu comme le désir d'être pris en auto-stop, un écriteau (bien souvent un morceau de carton) peut venir compléter le dispositif. Aujourd'hui, le covoiturage spontané est bien souvent organisé par une association ou une collectivité pour tenter de réduire et minimiser les freins liés à la pratique de l'auto-stop. Ainsi, différentes collectivités tentent ou ont tenté de mettre en place des services de covoiturage spontané en identifiant des points de rencontres où les conducteurs prennent en charge des passagers. Le covoiturage spontané, qui se base sur le principe de l'autostop n'apporte certes aucune garantie aux usagers mais permet d'offrir un complément d'offre bon marché pour les collectivités et peut donc venir compléter soit des lignes de transports en commun ou soit être complété par d'autres solutions de covoiturage telles que des applications numériques notamment. Aujourd'hui, on peut toutefois différencier deux types d'organisations du covoiturage spontané :

- Une organisation associative et souvent totalement indépendante des autres modes et dispositifs de mobilités existants sur le territoire. Ce type d'organisation se retrouve

davantage en milieu rural lorsque l'offre en transports en commun est quasiment inexistante.

- Une organisation par les collectivités ou opérateurs de transports. Dans ce cas-là, le dispositif de covoiturage spontané vient davantage compléter, les modes disponibles sur le territoire.

Pour autant, certains dispositifs en France se retrouvent autant en milieu rural qu'en milieu urbain...

2. Les différents types de covoiturage

Parmi ces deux grandes catégories de covoiturage, l'on retrouve de nombreuses formes de covoiturage. Chaque équipe de covoiturage a ses spécificités que ce soit concernant le mode de mise en relation, la répartition des frais, la définition du lieu de regroupement, la fréquence du covoiturage, l'aspect ponctuel ou régulier du covoiturage. Aucune liste de type de covoiturage ne peut être exhaustive. Pour autant, on peut regrouper toutes ces pratiques dans certaines catégories pour tenter de les hiérarchiser selon les besoins et objectifs de chacun.

Dans son étude de 2015³, l'ADEME identifie et définit 5 formes de covoiturage parmi les plus répandues aujourd'hui.

³ ADEME, Etude nationale sur le covoiturage de courte distance, 2015.

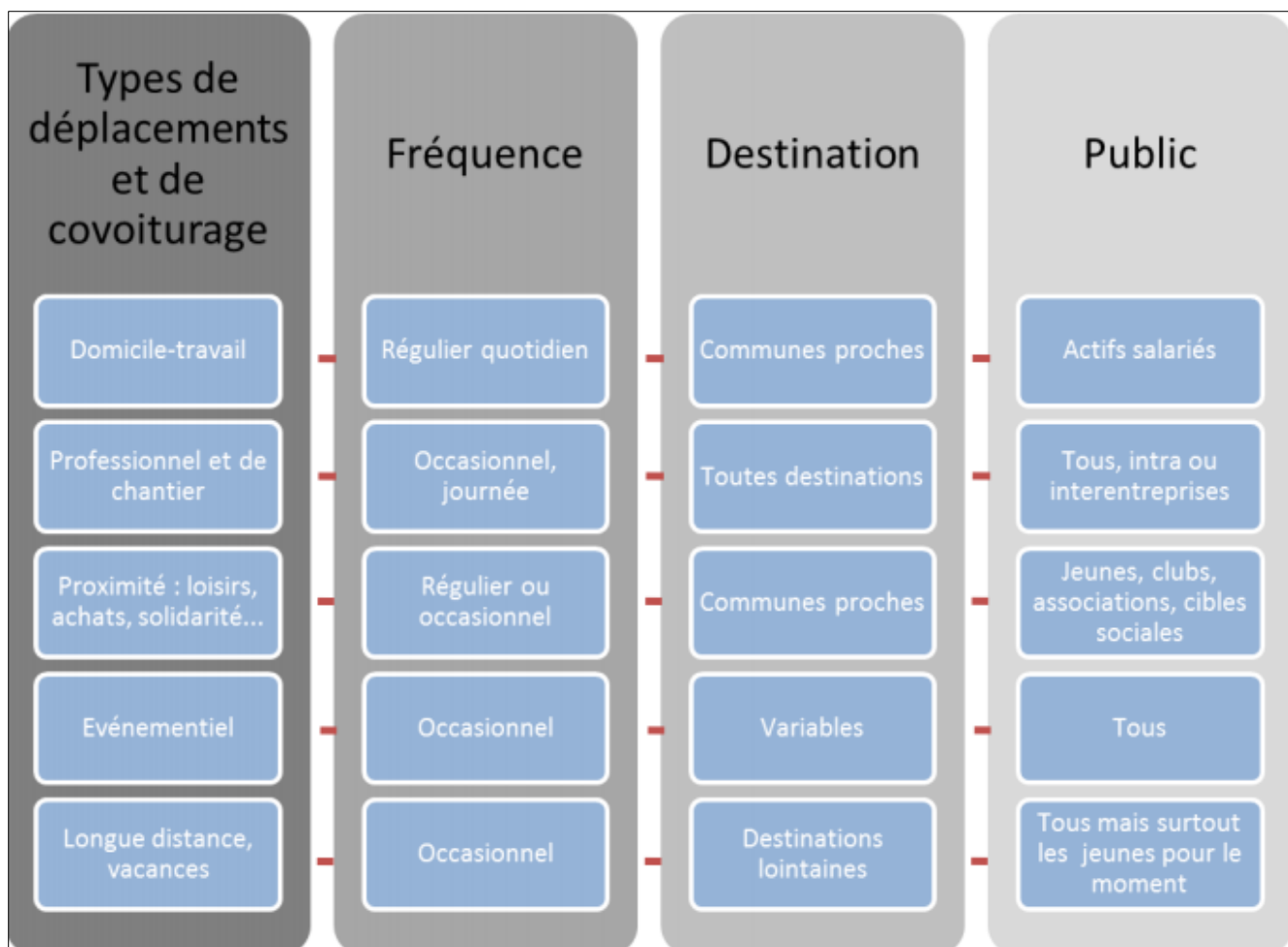


Figure 16 : Les formes de covoiturage les plus répandues selon leurs caractéristiques

Source : ADEME 2015

Cependant, toutes ses formes de covoiturage ne représentent pas le même intérêt pour les collectivités et opérateurs locaux :

- Le covoiturage domicile-travail est certainement une cible prioritaire pour toutes collectivités souhaitant développer la pratique du covoiturage. En effet, les déplacements domicile-travail sont des trajets pendulaires, quotidiens et surtout représentent une masse très importante de véhicule. Selon l'ADEME, la part modale du covoiturage représente 4.5% de ces trajets, soit 900.000 personnes sur un total de 20.6 millions qui ont un travail fixe (hors intérimaires, commerciaux...).
- Le covoiturage événementiel est une cible à ne pas négliger pour les collectivités puisque celles-ci organisent souvent elles même la desserte de certains événements.

- Le covoiturage professionnel et de chantier ne constitue pas une cible prioritaire puisque son organisation dépend presque exclusivement des entreprises concernées.
- Le covoiturage de proximité qui regroupe des flux assez diverses et il est donc difficile de cibler des leviers d’actions pour une collectivité. Pour ce type de covoiturage, le rôle des associations est plus important, notamment grâce à la proximité que celles-ci ont avec les éventuels usagers.
- Le covoiturage longue distance représente un enjeu non négligeable pour les collectivités mais les leviers d’actions de ces dernières sont également réduits pour son organisation...

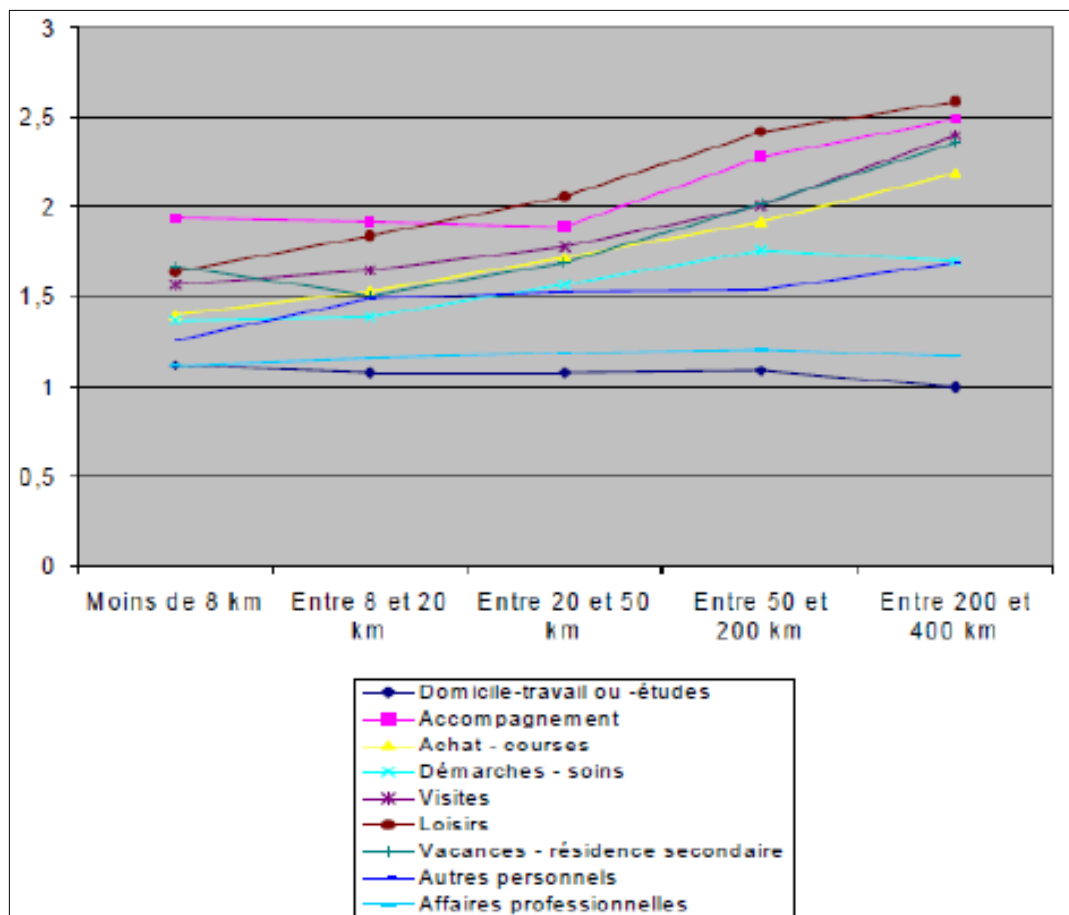


Figure 17 : Variation du taux d’occupation par motifs et par tranches de distance

Source : ADEME, 2015

Ce graphique illustre bien le potentiel du développement du covoiturage domicile-travail puisque ce type de flux présente le taux d'occupation des véhicules le plus faible en comparaison des autres types de déplacements.

C. L'organisation du covoiturage en France

1. Une organisation qui se professionnalise

Le covoiturage est un mode qui se professionnalise assez nettement ces dernières années, du fait de la prise en main de ce mode par les collectivités et autorités organisatrices des mobilités ainsi que l'explosion du nombre de start-up dédiées à ce mode. Pour autant, le covoiturage est traditionnellement d'origine associative.

En effet, le développement du covoiturage s'est basé sur une volonté associative forte et une animation, une mise en relation très ancrée localement. Le covoiturage s'est longtemps basé sur la proximité entre les usagers et notamment concernant leur mise en relation. Pour cela, les grands équipements publics de proximités telles que les maisons de quartiers, mairie ou alors des associations de quartiers animées par des riverains et voisins de quartiers ont souvent été à l'origine du développement du covoiturage.

Par ailleurs, cette animation locale se différenciait souvent par une mise en relation et animation humanisée et non technologique. Ce sont en grande partie par le biais d'annonces « manuscrites » sur divers supports que s'est organisée la pratique.

Mais le contexte a aujourd'hui bien évolué puisque depuis quelques temps, les collectivités sont face à l'urgence de trouver des solutions face à l'autosolisme puisque les politiques publiques de transports et de mobilités ne suffisent pas à trouver des solutions face à cette tendance. La saturation des grands axes routiers, la pollution et toutes les nuisances engendrées poussent les autorités à développer le covoiturage au quotidien afin de compléter et compenser les solutions de transports en communs et mobilités douces.

Cette volonté des autorités locales à développer le covoiturage ont également attiré et incité des start-up, exploitants de réseau de transports en commun et autres sociétés privées à développer elles aussi ou se spécialiser totalement dans le covoiturage.

Nous avons bien vu que l'Etat reconnaissait bien juridiquement le covoiturage et incite les collectivités et tout particulièrement les AOM à se saisir du sujet.

Les AOM et grandes métropoles françaises sont aujourd'hui réfléchissent à trouver des solutions pour développer le covoiturage. Jusqu'alors les politiques en faveur du développement du covoiturage se limitaient à la création d'aires de covoiturage par le biais des conseils départementaux ainsi que des plateformes de mise en relation sur internet.

Aujourd'hui, dans de nombreuses métropoles, exploitants de réseaux de transports en commun et collectivités élaborent des stratégies plus élaborées et plus ambitieuses qui se caractérisent par des campagnes de publicités intenses et l'intégration du covoiturage aux réseaux de transports existants. Aujourd'hui, on peut citer plusieurs métropoles actives en la matière telles que Lyon, Toulouse, Nice, Rennes ou des agglomérations comme Dijon... Plus encore, ces acteurs nouent également de nombreux partenariats avec des sociétés de covoiturage ou des start-up qui se spécialisent dedans également. Par exemple, la collectivité du Grand Montauban a noué un partenariat avec « cityway », une filiale de l'opérateur Transdev dans la cadre du développement d'une application dynamique de covoiturage spontané. Tout comme, la Communauté Urbaine du Grand Dijon a fait appel à la start-up Instant System pour la aussi mettre en place une application de covoiturage dynamique.

Enfin, les opérateurs de transports en commun tendent à devenir des acteurs importants de l'organisation du covoiturage. Avec la volonté toujours plus importante des collectivités de développer le covoiturage, les opérateurs des réseaux de transports en commun doivent donc trouver des solutions pour développer la pratique. L'exemple de Keolis Rennes qui nous intéresse particulièrement n'est pas singulier en France. En effet, Keolis et Transdev qui sont les deux plus gros opérateurs de transport de voyageur en France, se livre à une véritable bataille pour développer le covoiturage et ainsi séduire les collectivités et remporter les appels d'offres pour l'exploitation des réseaux de transports en commun. Le covoiturage devient un enjeu de taille pour ces opérateurs dans la conquête des réseaux de transports en commun des grandes agglomérations françaises. Si Keolis Rennes élabore actuellement un plan ambitieux pour le développement du covoiturage, il n'est pas le seul à prendre en main le sujet. Par exemple, Transdev expérimente des lignes de covoiturage en complément des lignes de transports en

commun dans plusieurs agglomérations. Le service Fleet Me dans l'agglomération auxerroise, s'appuie sur les compétences digitales de la filiale « cityway » pour mettre en place des lignes de covoiturage spontané et dynamique. On peut également citer le cas de la RATP qui avait noué un partenariat avec « Sharette », une start-up spécialisée dans le covoiturage, pour compenser les travaux sur des lignes RER et la baisse de l'offre ainsi induites.

2. Le covoiturage « Blablacar » ou longue distance

a- Blablacar, la référence du covoiturage

Le covoiturage « Blablacar » est ce que l'on appelle aujourd'hui le covoiturage longue distance. Ce type de covoiturage a connu un grand succès ces dernières années et notamment grâce à la société Blablacar. Les trajets longue distance sont donc des trajets de plus de 80km (ADEME, 2015) et dont la motivation pour covoiturer est essentiellement économique. En effet, en proposant des prix beaucoup plus attractifs que les autres modes (à l'exception des sociétés autocaristes à l'heure actuelle), le covoiturage s'est imposé comme un mode privilégié pour les trajets de longues distances, et notamment chez les jeunes. L'environnement et la convivialité sont les autres principales raisons qui incitent à covoiturer.

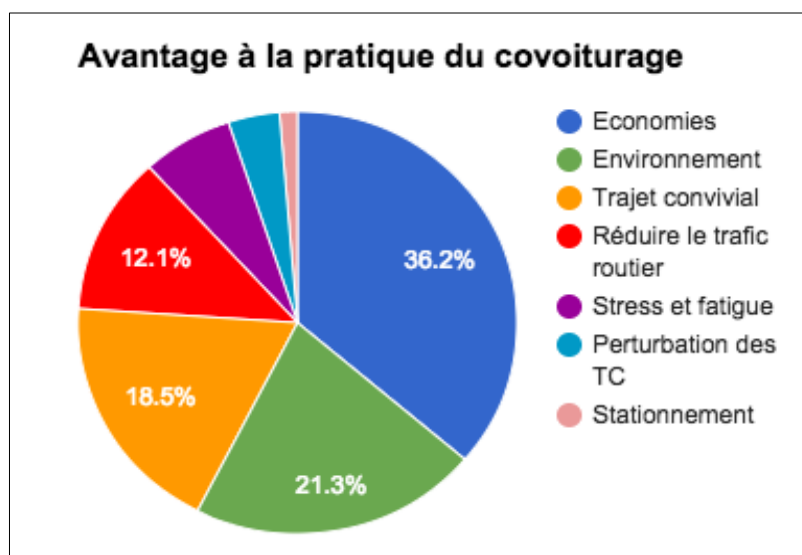


Figure 18 : Les principaux avantages à la pratique du covoiturage

Source : Atelier M1 VT, 2014-2015, enquête pour Tisséo covoiturage

Le covoiturage intercity, ou longue distance, est donc celui qui fait le plus parler de lui, notamment grâce au succès de l'entreprise Blablacar (anciennement covoiturage.fr). En effet, l'entreprise française se positionne comme leader européen du covoiturage longue distance et revendique pas moins de 30 millions d'inscrits et 20 millions d'utilisateurs, avec un volume de trajets proposés en progression de plus de 200% par an, et plus de 10 millions d'euros de chiffre d'affaires.

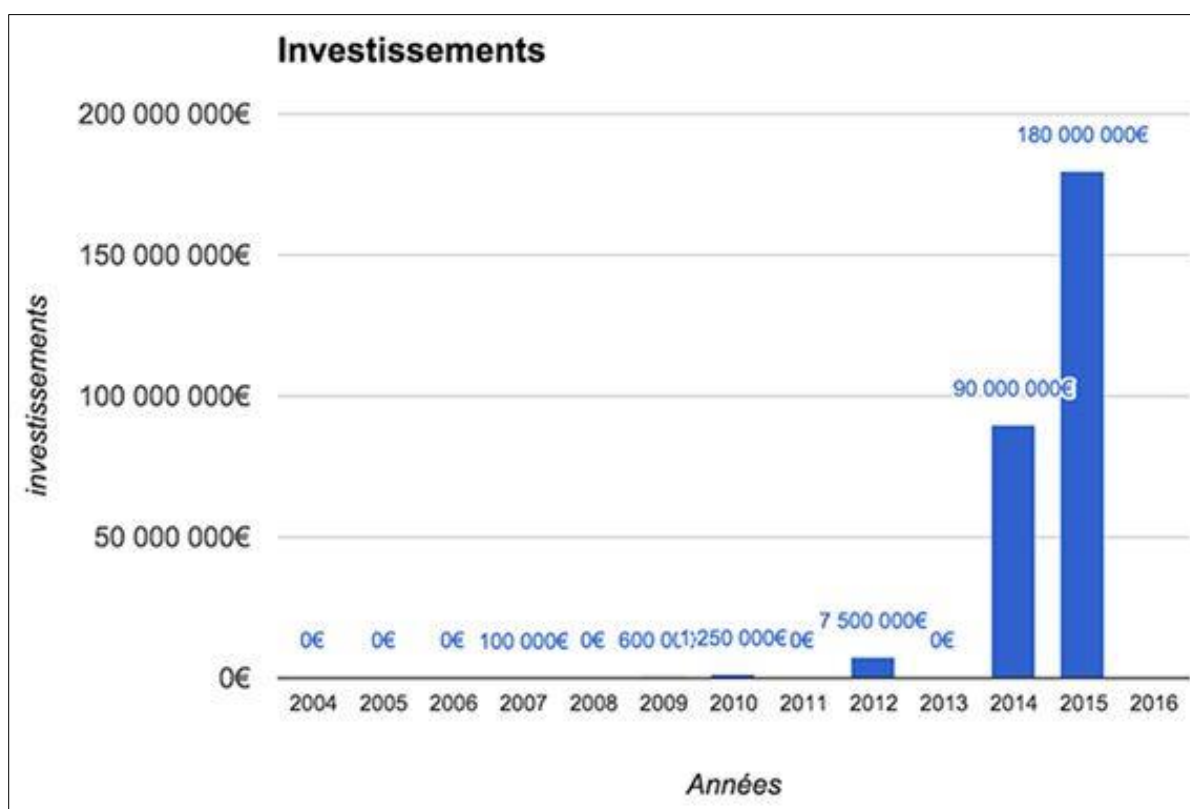


Figure 19 : Investissements réalisés par la société Blablacar

Source : Blabacar et presse-citron.fr

Elle est l'une des 3 entreprises françaises valorisée à plus d'un milliard de dollars et est désormais présente dans plus de 20 pays.

Blablacar est pourtant issu du site « covoiturage.fr » créé en 2004 et qui mettait en ligne des annonces de covoiturage sans frais pour les usagers. Depuis, l'entreprise a bien grandi et passé de nombreux partenariats avec des sociétés d'autoroutes (Vinci) ou des assurances (Axa).

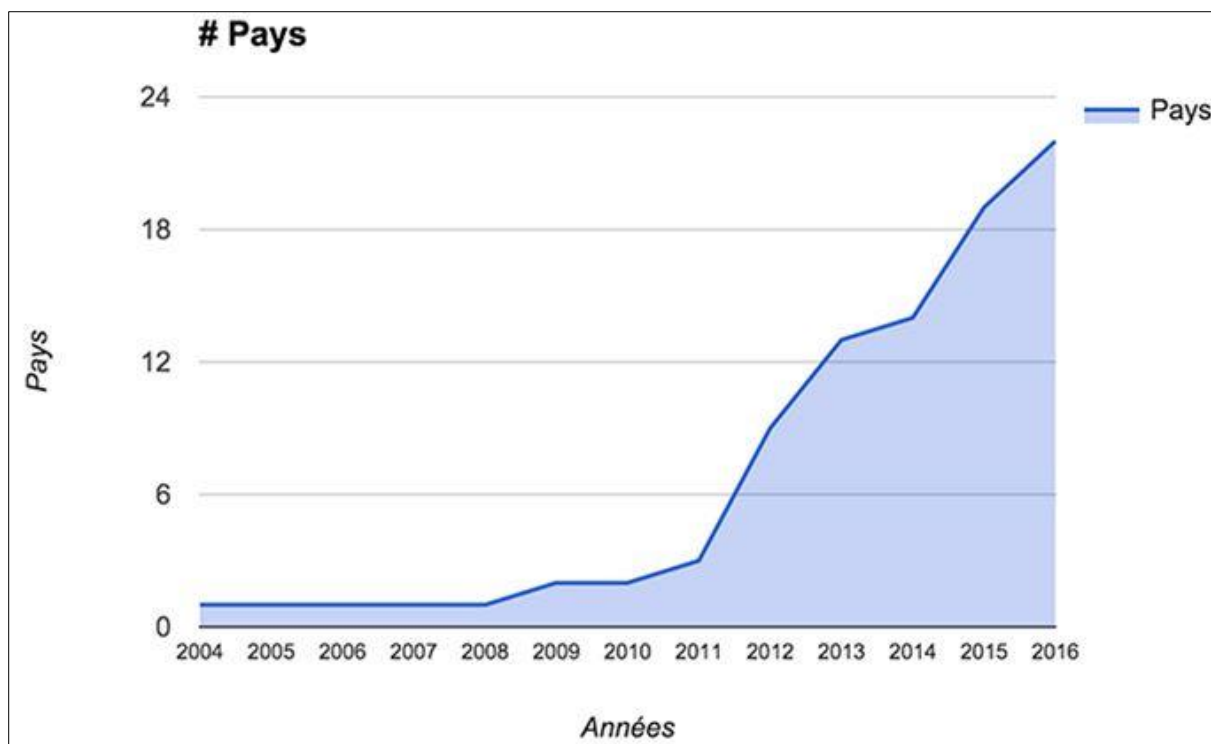


Figure 20 : Présence internationale de Blablacar

Source : Blablacar et presse-citron.fr

Ce développement notable du service a pourtant tendance à occulter les autres formes de covoiturage et à associer le service rendu par Blablacar à des réalités et des populations multiples. En effet, le covoiturage intercity concerne principalement les jeunes actifs et les étudiants, y compris adolescents, non motorisés pour la plupart, et qui travaillent ou étudient loin de chez eux. Parmi ces covoitureurs, on trouve également des vacanciers et touristes qui profitent des tarifs compétitifs proposés par les sites dédiés pour effectuer les déplacements de loisir. D'ailleurs, le rapport de l'ADEME souligne que ce type de covoiturage est surtout pratiqué en période de vacances, en début et en fin de week-end en raison de l'avantage financier qu'il apporte par rapport à l'usage du train (TER ou TGV), auquel il prend une part grandissante de voyageurs, et notamment sur des trajets n'excédants pas deux ou trois heures de routes (Paris-Lille ; Paris-Rennes ; ...)

En dehors de Blablacar d'autres structures existent comme Carpooling (racheté en avril 2015 par son concurrent), Easycovoiturage/123envoiture (racheté par la SNCF en septembre 2013 pour 123envoiture et plus récemment pour Easycovoiturage).

De même la SNCF souhaite se positionner sur le marché du covoiturage sous la marque iDvroom lancée le 1^{er} septembre 2014, qui fusionne les activités de covoiturage intercity d'Ecolutis (Easycovoiturage) et Greencove (123envoiture). La société souhaite s'inscrire dans le sillage du leader Blablacar, avec une offre combinant les prestations de la SNCF et le covoiturage pour effectuer les derniers kilomètres depuis une gare jusqu'à chez soi.

b- Un enjeu non négligeable pour les collectivités

Si le covoiturage longue distance ne constitue pas la priorité des collectivités et AOM dans le développement de la pratique du covoiturage mais il reste tout de même un enjeu non négligeable pour celles-ci.

En prenant l'exemple de Rennes Métropole qui souhaite développer avant tout le covoiturage de proximité, on s'aperçoit tout de même que le covoiturage longue distance ne peut pas être négligé :

D'une part, le covoiturage « Blablacar » n'est pas seulement destiné aux flux touristiques ou estivaux. De nombreux étudiants covoiturent tous les week-ends pour rentrer chez eux.

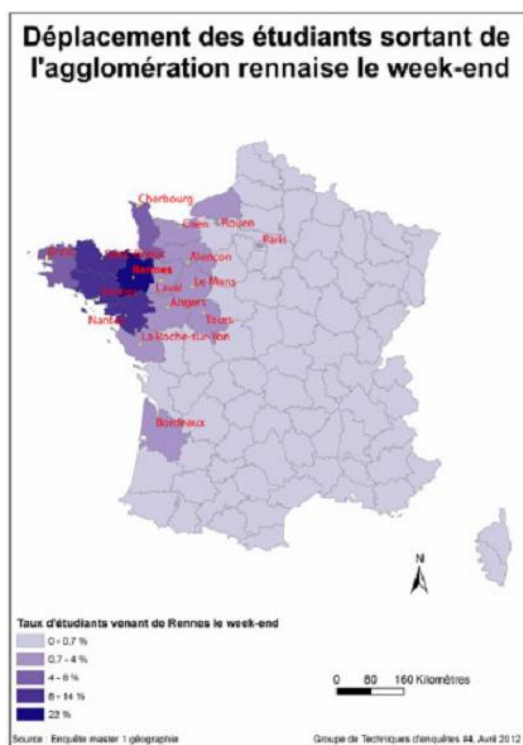


Figure 21 : Destinations du week-end en pourcentage des étudiants rennais

Source : Master 1 géographie et aménagement – Université de Rennes 2, 2012, enquête sur la mobilité des étudiants

On remarque tout de même que le covoiturage est pratiqué par la moitié des étudiants interrogés et dans la majeure partie des cas, pour des trajets plutôt longs.

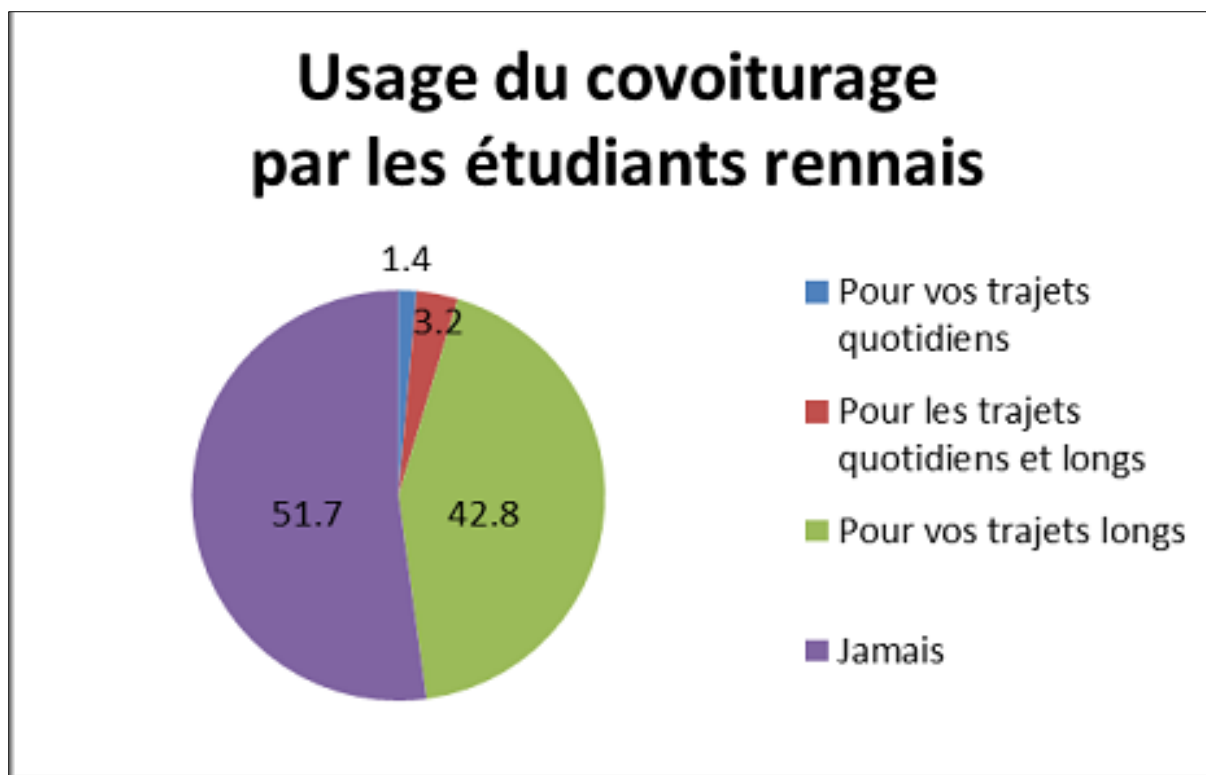


Figure 22 : Usage du covoiturage par les étudiants rennais

Source : Master 1 géographie et aménagement – Université de Rennes 2, 2012, enquête sur la mobilité des étudiants

D'autre part, le covoiturage longue distance est un enjeu important dans l'aménagement des grands pôles d'échanges multimodaux, en témoigne l'exemple du parc relais de la Poterie⁴. Comme précédemment évoquée le covoiturage longue distance provoque des conflits d'usages entre automobilistes et transports en commun sur certains pôles et à certaines périodes. De plus, ce type de covoiturage ne permet pas d'augmenter le taux d'occupation des véhicules à l'intérieur des parcs relais puisque ce n'est pas du covoiturage quotidien.

⁴ Cf. Annexe 1 : conflits au parc relais de La Poterie entre bus et « covoitureurs Blablacar »

3. Le covoiturage de proximité : une recette à trouver

Le covoiturage de proximité si important aux yeux des collectivités et AOM est donc, à la différence du covoiturage longue distance, un marché sur lequel tout est à faire. Si même Blablacar ne peut dominer ce secteur, c'est justement parce que l'argument économique n'est pas aussi prédominant.

En effet, si l'on prend les mobilités des automobilistes au sein des agglomérations, on s'aperçoit que les distances parcourues sont trop courtes pour que l'éventuel gain économique lié à la pratique du covoiturage soit un argument déterminant.

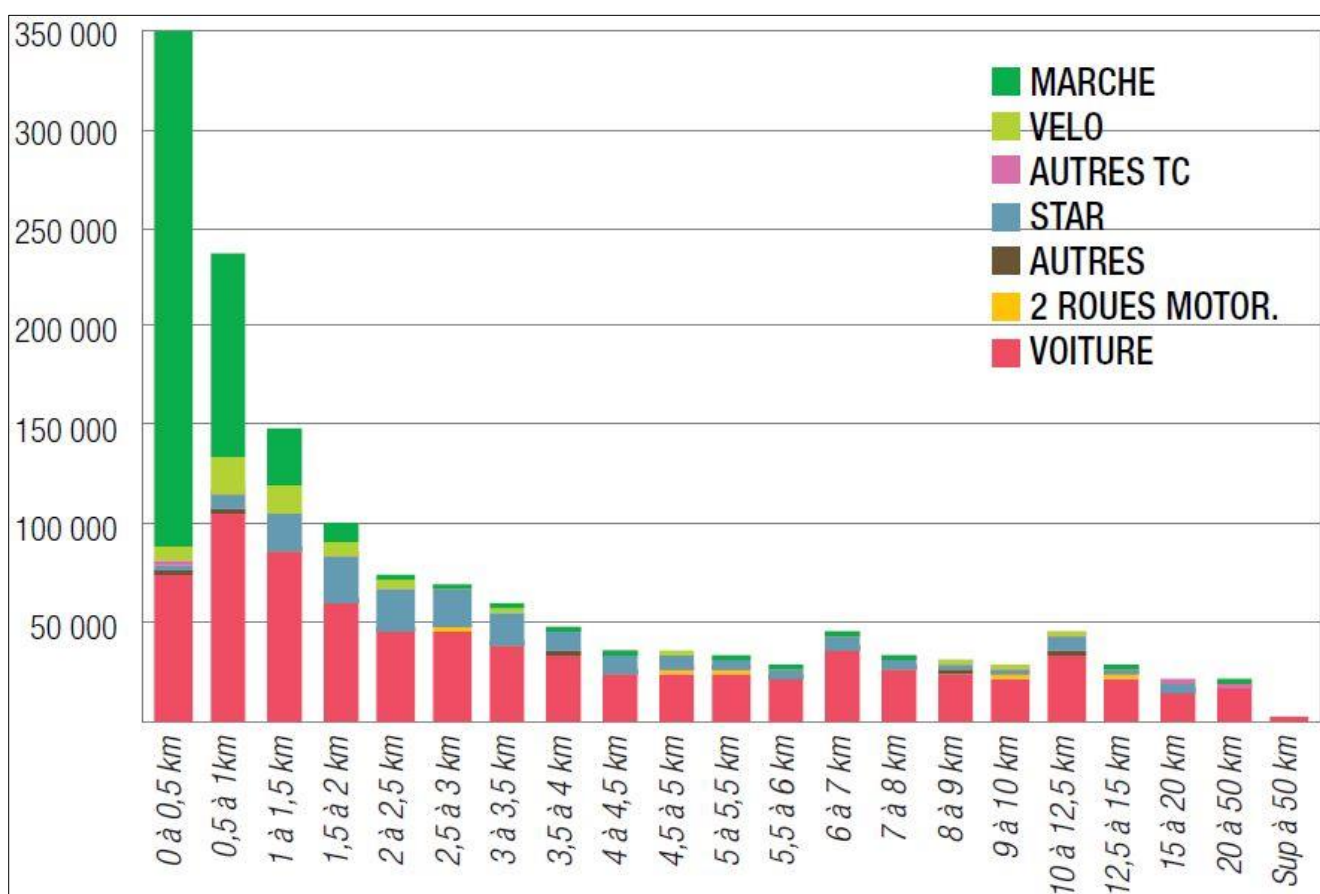


Figure 23 : Déplacements dans l'agglomération rennaise selon les distances

Source : EMD, Rennes Métropole, 2007

Ce graphique nous montre bien que les déplacements automobiles sont aujourd'hui en grande majorité de courtes distances. Le parcours client pour la réservation d'un trajet covoiturage sur le site Blablacar est donc valable et efficace pour des trajets occasionnels où les avantages

économiques sont plus marqués. Pour de si courtes distances, un tel parcours client devient trop contraignant. Le succès Blablacar n'est donc pas transposable à cette échelle.

Pour autant, de très nombreux services et acteurs tentent de développer la pratique du covoiturage de proximité. Si aucune formule n'a pour l'instant trouvé le succès, certains modèles ont tout de même émergés :

a- Le modèle « rézopouce »

Ce modèle est né en 2010 avec le maire de Moissac (Tarn-et-Garonne), Alain Jean, qui souhaitait trouver une solution pour les transports de sa commune. Neuf collectivités du Tarn-et-Garonne et de Haute-Garonne ont pris part au projet, qui s'est transformé par la suite en une association nommée Covoiturons sur le pouce, puis RezoPouce, gérée exclusivement par les collectivités locales. RezoPouce est le premier réseau d'autostop organisé créé en France, développé sur une centaine de communes du Nord Toulousain puis s'est étendu à d'autres régions (Auvergne-Rhône-Alpes, Bretagne, Ile de France, Nouvelle-Aquitaine...).



Figure 24 : Implantation nationale de RezoPouce

Source : RezoPouce.fr

Pour implanter le service sur sa commune, la collectivité doit adhérer à RezoPouce. Une convention de trois ans est passée pour permettre au service de se faire connaître auprès des habitants. Les tarifs vont de 5000 euros la première année d'installation pour les communes de moins de 10 000 habitants (2500 euros/an ensuite) à 16 000 euros pour celles de plus de 100 000 (6000 euros/an). Des sommes qui servent notamment à la formation des agents qui mettront en place le dispositif et aux outils (panneaux d'arrêt, communication...). Si son ancrage est surtout rural, ce système peut se trouver dans certaines zones urbaines et notamment à Toulouse où des partenariats existent notamment avec Airbus et Tissé.

Ce type de covoiturage spontané est donc basé sur l'organisation de la pratique de l'auto-stop à des arrêts identifiés. Les usagers du service sont eux-mêmes identifiés par un kit de covoiturage (carte de membre du service, macaron à apposer sur les véhicules et une fiche de destination personnalisable).

Certains dispositifs similaires existent comme l'expérimentation VAP (voiture à partager) dans le département de l'Isère. VAP s'est beaucoup développé en Belgique mais RezoPouce reste le seul véritable réseau de covoiturage spontané / autostop organisé en France.

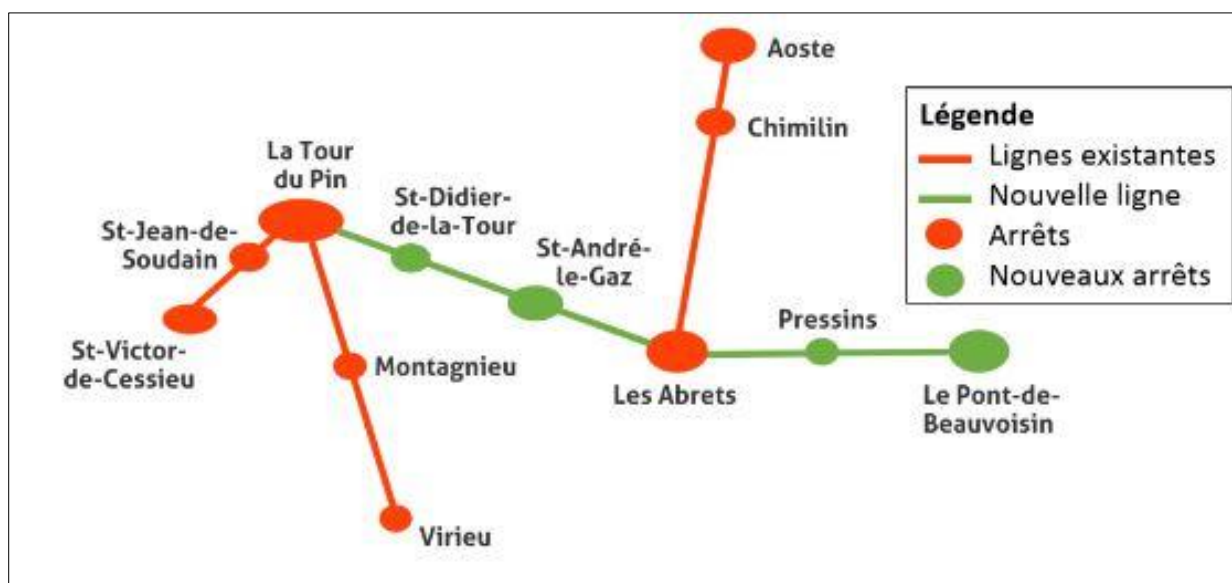


Figure 25 : Réseau VAP Nord Isère

Source : VAP Nord Isère

RezoPouce a également passé un partenariat avec l'opérateur de transports Transdev pour la mise en place d'une application RezoPouce adaptée au Grand Montauban.

Pour autant, il reste difficile de réellement mesurer le « succès » de RezoPouce puisque l'on ne peut pas quantifier la pratique réelle du covoiturage spontané. Le succès commercial de RezoPouce est en tout cas assez évident.

b- Stations de covoiturage

Depuis peu, des stations de covoiturage⁵ ont émergé dans certaines expérimentations en Suisse, en Loire Atlantique et en Ile de France.

L'expérimentation Suisse du nom de « CARLOS » a mis au point un système de borne de covoiturage. Le principe de ces bornes est similaire à des bornes de vélo en libre-service mais adapté au covoiturage. Sur l'interface de la borne, le passager renseigne une destination qui va être affichée sur un panneau à message variable situé en bord de route à proximité immédiate de la borne.

Au mois d'avril 2002 donc, après de longues années de réflexion sur un système de covoiturage intelligent, permettant d'augmenter la mobilité, CARLOS voit le jour à Berthoud en Suisse alémanique dans le canton de l'Emmental. Développé par les universités suisses, le système de covoiturage CARLOS entend compléter et renforcer l'offre de transport public existant dans les régions et les agglomérations éloignées des centres urbains. Il s'agit d'étendre le réseau au-delà des lignes régulières. En effet, devant la borne, l'utilisateur peut :

- entrer une destination (19 destinations possibles)
- se renseigner sur les horaires des bus et des trains de la compagnie de transports locale
- appeler la compagnie de transports locale
- commander un taxi (compagnie locale) par téléphone
- avoir des informations sur le système CARLOS
- entrer des commentaires et donner son avis sur la formule proposée.

Le versement du trajet se fait après validation de la destination et en espèce. La colonne émet alors un titre de transport puis la destination s'affiche au sommet de la borne. L'utilisateur n'a plus qu'à attendre qu'un automobiliste s'arrête et l'invite à prendre place dans son véhicule. Un essai pilote avec 11 colonnes CARLOS a été réalisé entre 2002 et 2005. Après trois ans d'expérimentation, l'essai s'est terminé ; environ 6 000 trajets ont été enregistrés. Le temps

⁵ Cf. Annexe 2 : Illustration des stations de covoiturage développées par la société « Ecov ».

d'attente moyen revendiqué par CARLOS, pendant les trois années et 24 heures sur 24, de 6 minutes seulement.

En Loire-Atlantique, le service Lila covoiturage a expérimenté pendant quelques semaines un service « Lila Covoiturage + » basé sur l'installation de bornes de covoiturage (gare de Saint-Nazaire, Pontchâteau, Pornic et Saint-Brévin). L'expérimentation n'a, certes, pas donné suite à cause des faibles résultats enregistrés mais ceux-ci peuvent être expliqués par le fait que le service était donc destiné aux clients « Lila + » et disponible seulement en fin de journée (17h-20h) la semaine.

Enfin, la start-up « Ecov » s'est lancée en 2014 dans le développement de stations de covoiturage connectées. Elle a équipé en bornes de covoiturage le service « Covoit'ici » qui équipe en bornes de covoiturage certaines communes du Val d'Oise. Elle s'est également positionnée sur un appel à projet de l'ADEME dans le Grand Lyon pour connecter des bornes de covoiturage avec une application numérique afin que le passager puisse accéder aux données de l'application via la borne de covoiturage.

c- Le modèle « dynamique »

Ce modèle, plus récent, est un mixte entre le covoiturage dynamique et le covoiturage spontané que l'on a précédemment évoqué. En effet, dans ce cas de figure, ce sont des applications numériques qui viennent remplacer les kits de covoiturage.

Sur le même principe d'arrêts bien identifiés pour la pratique du covoiturage spontané, les clients sont inscrits mais n'ont pas de kit covoiturage sur eux. Ils sont géolocalisés sur une application smartphones pour se reconnaître et demander à un conducteur de s'arrêter.

De nombreuses start-up se sont lancées dans des applications de covoiturage dynamiques sans que l'on soit à l'heure actuelle vraiment en mesure d'en mesurer la réussite. Ces applications peuvent être opérationnelles sur une agglomération entière (Ile de France, Grand Lyon, Nantes Métropole...) ou opérationnelles sur une ligne de covoiturage bien identifiée. Si le premier scénario est le plus commun, quelques expérimentations sont en cours de réflexion concernant des applications de covoiturage dynamique sur une ligne bien spécifique.

En effet, l'opérateur Transdev, concurrent du groupe Keolis, s'est déjà lancé dans ce genre d'expérimentation depuis quelques temps déjà avec « FleetMe Auxerre ». Cette ligne de covoiturage vient desservir une commune du Nord de l'agglomération (Appoigny) non

desservie par les transports en commun. D'ailleurs, le prix d'un trajet en covoiturage sur cette ligne est celui d'un ticket de transport en commun.

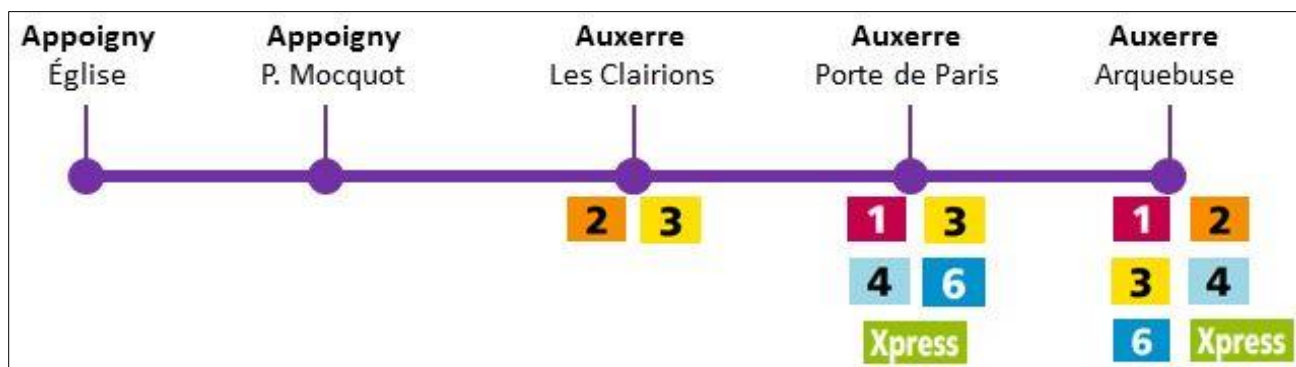


Figure 26 : Ligne de covoiturage Appoigny <-> Auxerre

Source : Fleetme-auxerre.fr

D'autres lignes « FleetMe » sont à l'étude. Les villes de Grenoble, Avignon, Le Havre ou Beauvais sont citées...

L'opérateur RATP avait lui simplement noué un partenariat avec la start-up Sharette pour compenser la baisse d'offre RER pour cause de travaux. Mais « Sharette » a récemment mis la clé sous la porte.

D. Le covoiturage dans Rennes Métropole

1. Des acteurs en place

a- Covoiturage +

Covoiturage + est une association qui développe le covoiturage sur le territoire de Rennes Métropole et plus globalement de l'Ille et Vilaine. Présente depuis 2002 sur le territoire breton, l'association est soutenue et financée par de nombreux acteurs (ADEME, Région Bretagne, Département d'Ille et Vilaine, Rennes Métropole et autres intercommunalités...). L'association

travaille notamment avec la métropole rennaise depuis ses débuts et sur les trajets domicile-travail plus particulièrement. Sa plus grande réussite est sans conteste, la mise en place du service « ehop » dans le département d'Ille et vilaine. Ce service de covoiturage entre salariés se caractérise par la forte présence de l'association dans la mise en relation des covoitureurs. En effet, grâce à tous les inscrits et donc potentiels conducteurs que compte le service, l'association peut proposer elle-même des solutions de covoiturage.

Prenons l'exemple d'un étudiant qui n'a pas de voiture et doit se rendre dans une commune qui n'est pas desservie par les transports en commun pour un entretien d'embauche. Ne trouvant pas de solutions avantageuses pour se rendre à son entretien, l'étudiant peut alors faire directement appel à ehop (soit l'association covoiturage +). L'association va alors elle-même se charger de faire appel aux conducteurs pour savoir si l'un d'entre eux effectuera le trajet vers la commune souhaitée et si ce dernier pourra prendre en covoiturage l'étudiant dans le besoin.

Le service ehop permet donc un suivi ou une aide personnalisé pour les usagers dans le besoin. Le site ehop revendique aujourd'hui environ 11.000 membres sur l'ensemble de la région rennaise.

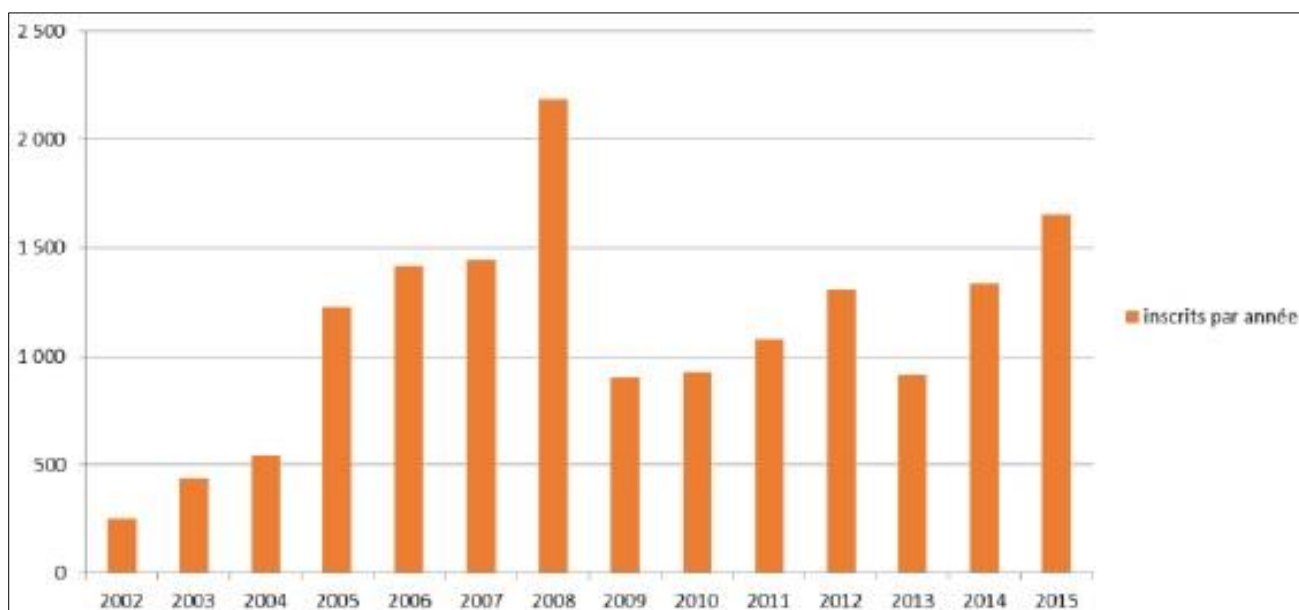


Figure 27 : Evolution des inscriptions au service ehop par année

Source : Bilan d'activité ehop, 2015

L'évolution du nombre d'inscrits au service montre une croissance régulière depuis une dizaine d'année avec un pic de croissance en 2008, date de l'envol du prix du carburant.

L'association est depuis plusieurs années impliquée et proche des entreprises membres du PDIE Rennes Atalante (seul PDIE actif sur Rennes Métropole, les deux autres étant « en sommeil »). Cela représente plus de 80 établissements dont environ 30% adhèrent à ehop.

Covoiturage + a d'ailleurs réalisée une enquête auprès de 500 de ses membres pour identifier les usages. Cette enquête indique que les inscrits au service sont plutôt actifs puisque 30% d'entre eux covoiturent régulièrement pour aller travailler contre par exemple 10% pour le site Tisséo covoiturage. Seul le Grand Lyon obtient des résultats aussi bons dans son enquête :

Données en %	ehop	Covoiturage Grand Lyon
Covoitureurs actifs	30%	33%
Ont connu le site par leur employeur	49%	52%
Covoiturent à 3 ou plus	40%	26%
Pratiquent depuis plus de 2 ans	53%	14%

Tableau 4 : Pratique du covoiturage par les inscrits

Source : réalisation personnelle d'après le bilan d'activité ehop, 2015

Ces chiffres montrent bien que l'association est très active auprès des salariés des entreprises depuis de plusieurs années et qu'elle a su « fidéliser » ses usagers. L'association fournit par ailleurs des kits covoiturage à certaines entreprises actives dans les démarches PDE, comprenant panneau de signalisation de places réservées au covoiturage sur le parking des entreprises ainsi que des macarons pour les conducteurs.

b- Conseil départemental d'Ille et Vilaines et communes

Ces collectivités sont des acteurs non négligeables dans le développement du covoiturage car elles financent à elles seules quasiment l'ensemble des aires de covoiturage de l'agglomération rennaise.

En effet, Rennes Métropole est relativement bien pourvue en aires de covoiturage puisqu'elle en compte aujourd'hui 21 dont 2 situées directement à un échangeur de la rocade de Rennes. Par ailleurs, sur ces 22 aires de covoiturage, 8 sont directement desservies par les transports en commun (c'est-à-dire situées à proximité immédiate d'un arrêt de bus du réseau STAR) et 9 autres sont situées le long d'un itinéraire d'une ligne de bus du réseau STAR.

c- Autres services/expérimentations de covoiturage

D'Autres acteurs jouent un rôle dans la pratique du covoiturage mais de façon moins importante.

Si l'on excepte le cas de Blablacar qui compte de nombreux membres actifs sur le territoire de Rennes Métropole et notamment pour les trajets du week-end depuis ou vers les grands pôles d'échanges de la métropole, on peut également trouver iDvroom, le service de covoiturage de la SNCF. Ce service peine à exister face au poids écrasant de Blablacar mais essaye de s'implanter auprès des universités en proposant des créations de communautés de covoitureurs aux étudiants.

D'autres expérimentations de services de covoiturage (spontané notamment) ont vu le jour et disparu selon les années sous l'impulsion d'associations locales ou étudiantes mais aucun n'a pu être pérennisé sur le long terme.

Nous avons vu que Rennes Métropole possédait quelques atouts non négligeables pour développer le covoiturage de proximité sur son territoire, notamment grâce à l'activité de covoiturage + et d'infrastructures déjà présentes sur le territoire. Nous allons maintenant voir pourquoi et comment Keolis Rennes souhaite passer à la vitesse supérieure sur ce sujet-là.

Partie III

Le covoiturage, nouveau mode du réseau STAR

Mon stage s'est donc déroulé entre Mars et Septembre 2016 au sein du service Offre et Marchés⁶ de Keolis Rennes, exploitant du réseau STAR de Rennes Métropole. Ce service définit les nouvelles lignes et adapte les horaires et tracés des lignes de bus du réseau. Ce service est donc composé de 3 « chef de marché », chacun étant responsable sur les lignes de bus d'un secteur (secteur Urbain, secteur métropolitain Ouest et secteur Métropolitain Est) ainsi que d'une responsable SIG. Enfin, le service est complété par deux chargés d'Etudes en tant que renforts pour la réponse à appel d'offre et responsable sur les mobilités complémentaires (marche à pied, vélo et covoiturage). J'ai donc été intégré afin de moi-même intégrer le covoiturage au réseau STAR dans l'optique de la réponse à appel d'offre pour l'exploitation de ce dernier pendant la période 2018-2024. Ce document intégrant donc le covoiturage sera rendu aux services et élus de Rennes Métropole en Octobre 2016.

A. Des attentes fortes de Rennes Métropole

1. Offrir des solutions alternatives à l'autosolisme

L'agglomération rennaise est une métropole parmi les plus dynamiques de France, dont la croissance démographique et les nouveaux chantiers se multiplient. Rennes peut également se vanter d'une très bonne qualité de vie et image auprès de ses habitants, car elle a su maintenir un cadre de vie agréable (Cf. la ville archipel), et un fort dynamisme culturel (nombreux festivals et animations entre autres). Plus que la capitale régionale est surtout une porte d'entrée sur la Bretagne.

Tous ces éléments, très valorisants pour la métropole, poussent les élus de Rennes Métropole à se montrer extrêmement exigeants et ambitieux concernant la stratégie à adopter que ce soit concernant les mobilités mais plus globalement pour l'ensemble du projet urbain.

⁶ Cf. Annexe 3 : Présentation du Pôle Offre et Marchés de Keolis Rennes, année 2016

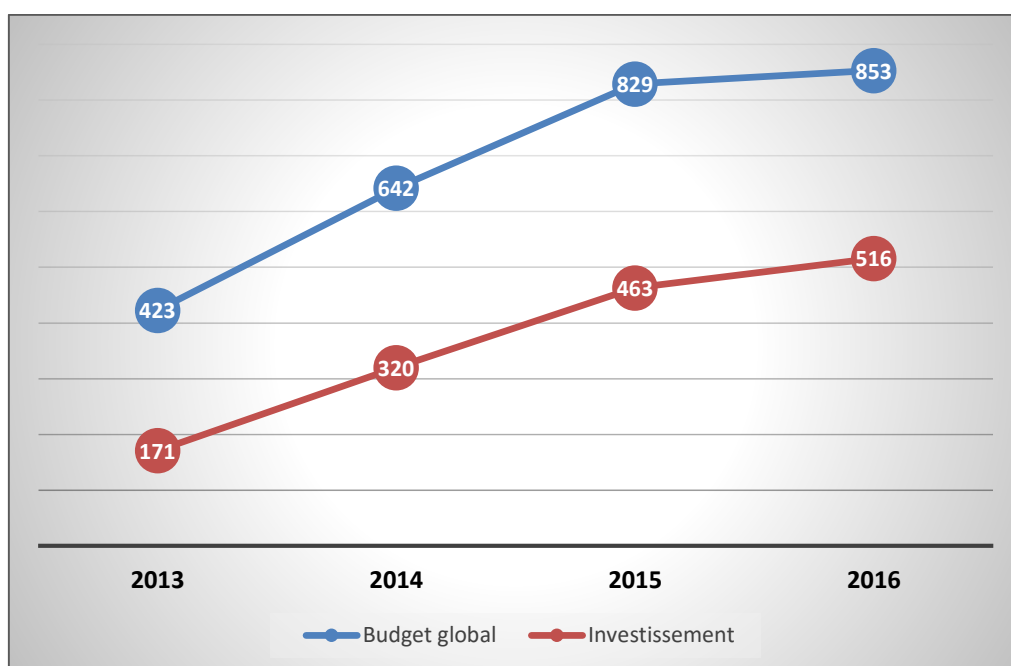


Figure 28 : Evolution du budget et de l'investissement de Rennes Métropole

Source : Réalisation personnelle, d'après dataviz.rennesmetropole.fr

Ce diagramme illustre bien les ambitions de la métropole rennaise avec un budget global et des investissements qui ont doublé depuis 2013. Toutefois, en 2015, la hausse du budget peut également être expliquée par l'évolution du statut de l'EPCI, de communauté d'agglomération en Métropole.

Rennes Métropole souhaite donc développer de nouvelles solutions alternatives à l'autosolisme à ses habitants. Si la saturation de la rocade rennaise est toute relative au regard de celle des rocades d'autres métropoles telles que Marseille ou Montpellier, la situation n'en reste pas moins préoccupante.

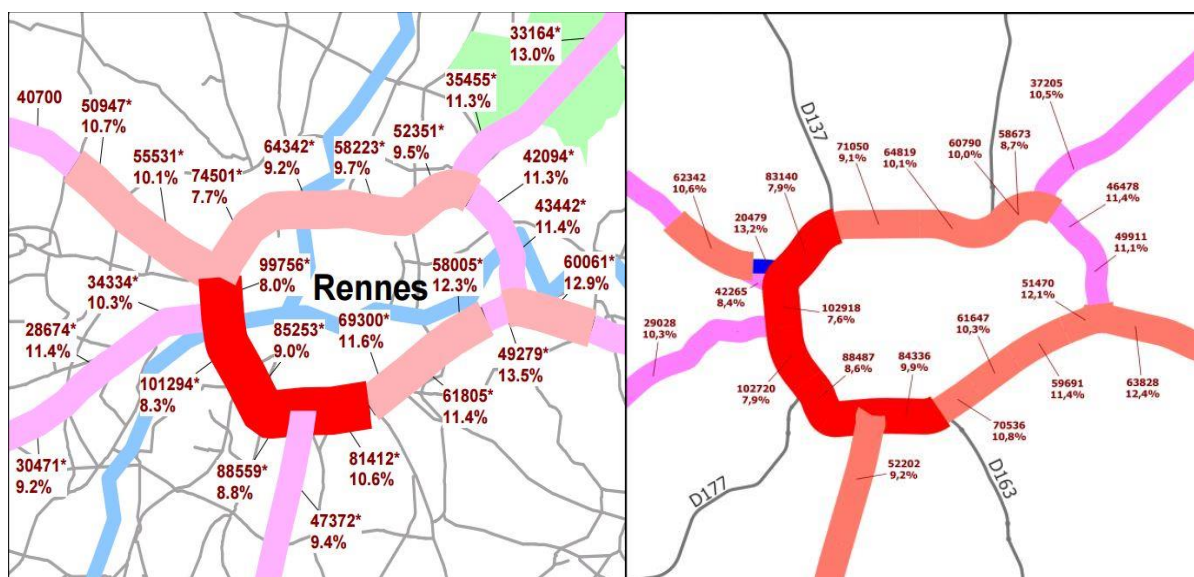


Figure 29 : Evolution du trafic sur la rocade rennaise entre 2010 et 2015

Source : DIR Ouest 2010, 2015

La métropole a donc ciblé le covoiturage comme un mode, parmi d'autres, pouvant répondre à certains besoins des habitants. En effet, après avoir développé une offre massive de vélos à assistance électrique et une expérimentation consistant à réserver des places au covoiturage dans les 5 parcs relais de la métropole, la collectivité souhaite développer plus encore la pratique du covoiturage dans d'autres secteurs. Par ailleurs, le PDU pose clairement les bases pour la prochaine DSP :

« Dans le souci de développer les pratiques multimodales et de répondre à une demande non satisfaite, les Autorités Organisatrices de Transports se doivent de soutenir ce nouvel usage ».

Dans son cahier des charges pour la future DSP 2018-2024, Rennes Métropole a notamment ciblé les flux intercommunaux métropolitains. En effet, la desserte des liaisons intercommunales métropolitaines avec des lignes de bus régulières n'est pas une solution durable au vu de la faible fréquentation et des coûts d'exploitations induits. L'expérimentation en 2015-2016 de la ligne 95, pourtant assurée en taxi (véhicules 9 places) entre Laillé et Bruz, a confirmé ce constat, puisqu'il a été observé seulement 1.6 voyages par course en moyenne. Par ailleurs, Keolis considère également que même les solutions souples, de type TAD, ne permettent pas de répondre à tous ces besoins avec un coût adapté.

Rennes Métropole cible également tout particulièrement les parcs relais, comme en témoigne l'expérimentation en cours sur ces derniers, afin d'optimiser le nombre d'usagers accueillis sur

ces parcs relais. Par ailleurs, avec l'arrivée de la ligne b du métro le nombre de places en parc relais va passer de 1900 à 4300. Ceci est d'autant plus important que le nombre moyen de personnes par voiture est stratégique vis-à-vis de l'objectif de développement de la fréquentation du réseau STAR.

L'intermodalité est une notion centrale dans le cahier des charges de Rennes Métropole et elle ne s'arrête pas à la formule « voiture + métro » aux parcs relais. L'intermodalité doit être encouragée entre tous les modes et étendue à des outils comme la carte KorriGo (intégration commerciale et tarifaire) comme c'est déjà le cas à Toulouse avec le pack éco-mobilité de Tisséo.

Enfin, la Métropole attend également que le covoiturage soit bien intégré au système d'information voyageur et moteur de recherche multimodale, afin de donner une visibilité globale au mode dans un contexte de développement important outils numériques.

2- La position de Keolis Rennes

Keolis Rennes ambitionne de se positionner comme l'acteur majeur du covoiturage sur Rennes Métropole et ceci pour des raisons et des motivations diverses.

D'une part, en période d'appel d'offre pour l'exploitation du réseau STAR, Keolis Rennes a tout intérêt à se saisir du thème du covoiturage pour satisfaire au mieux la demande de Rennes Métropole. D'autant plus que la concurrence du groupe Keolis et plus particulièrement Transdev se montre active sur le sujet avec quelques expérimentations novatrices et une communication importante sur le sujet qui lui permet de prendre quelques longueurs d'avances.

D'autre part, Keolis Rennes est un acteur tout à fait légitime pour développer le covoiturage dans l'agglomération rennaise.

forces	faiblesses
• L'image et la notoriété du réseau STAR auprès de la population • Des outils performants sur lesquels s'appuyer (offre du réseau STAR, parc relais, carte KorriGo...) • Pouvoir de communication, de diffusion et d'animation important • Capacité de gestion de clients/usagers (outils type CRM, centre de relations clients, gammetarifaire,...) • Le covoiturage est globalement entré dans les mœurs et historiquement bien présent en Bretagne / importance du milieu associatif breton • Des infrastructures en nombres (aires de covoiturage et dépose-minute) et des expérimentations en cours ou à venir. • Possibilités d'incentives grâce à nos nombreux partenaires	• Peu de choses à l'actif de Keolis Rennes en matière de covoiturage • Culture Keolis du mass transit ≠ porte à porte individualisé pour le covoiturage • Zone d'action limitée au PTU (pratique du covoiturage importante hors RM) • Le covoiturage de proximité/local n'a pas trouvé sa recette... • Peu d'expériences concluantes concernant d'autres opérateurs TC (Tisséo, Transpole...) ou expérimentations de complémentarité covoiturage/TC (Dole, Nantes...)
opportunités	risques
• Volonté des acteurs de faire changer d'échelle au covoiturage: essayer de nouvelles recettes • Usagers ne sont pas exclusifs d'un mode (*) et STAR peut être légitime à agréger toute l'offre alternative à la voiture solo • Volonté de Covoiturage+ de bâtir un partenariat avec Keolis • Des facteurs qui favorisent le développement du covoiturage (embouteillage, parc relais bondés, animations PDIE). • L'offre classique TC n'offre pas de réponse à certains besoins en mobilité (flux périurbains intercommunaux) • Partenariat technologique en cours de montage entre Keolis et Instant System	• Risques quant à la nature même du covoiturage (caractère aléatoire et informel). Difficultés donc pour anticiper et organiser la pratique. • Etre concurrent de covoiturage+ et non complémentaire

Figure 30 : SWOT du développement du covoiturage par Keolis Rennes

Source : Réalisation personnelle intégrée au diagnostic de la RAO

En effet, Keolis Rennes bénéficie de forts atouts pour développer le covoiturage grâce au réseau STAR :

- Selon l'enquête Image de 2016, il bénéficie d'un niveau exceptionnel de notoriété (88% en spontané), d'image (bonne ou très bonne à 95%) et de taux de pénétration (77% des habitants utilisent le réseau au moins une fois par mois, 94% au moins une fois par an)
- Il est présent et visible sur l'ensemble du territoire, grâce au maillage assuré par les lignes de bus et la qualité de ses infrastructures (abris aux arrêts notamment)
- Il dispose d'une force de frappe commerciale et de communication massive, mobilisant tous les canaux de la relation client : présences terrains, présence PDIE, information aux abris, sites web et mobile, agences commerciales, distribution de documents toutes boîtes aux lettres, centre relations clients,...
- Il est le premier promoteur et distributeur de KorriGo, sésame de la mobilité sur la métropole et toute la région

- Une forte appétence des habitants de Rennes Métropole à faire du covoiturage, un mode d'avenir selon eux :

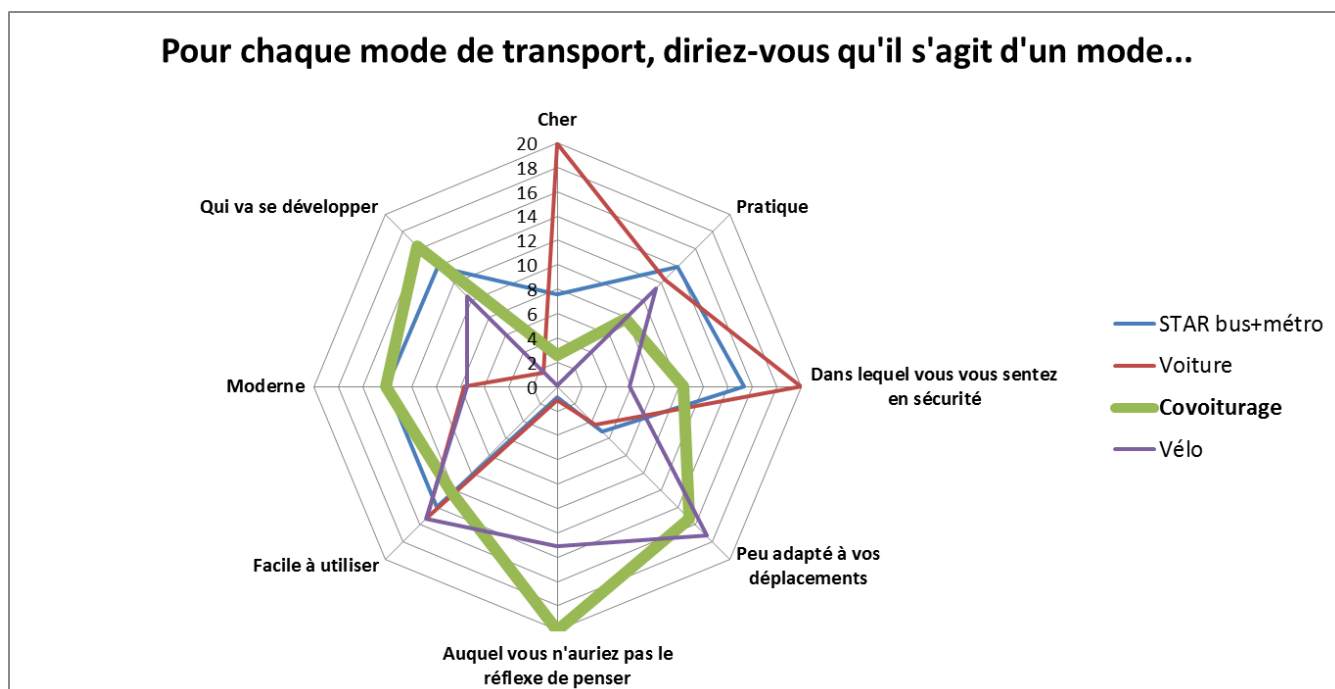


Figure 31 : Image et opinion des habitants de Rennes Métropole sur les différents modes

Source : Données Enquête Image, 2016

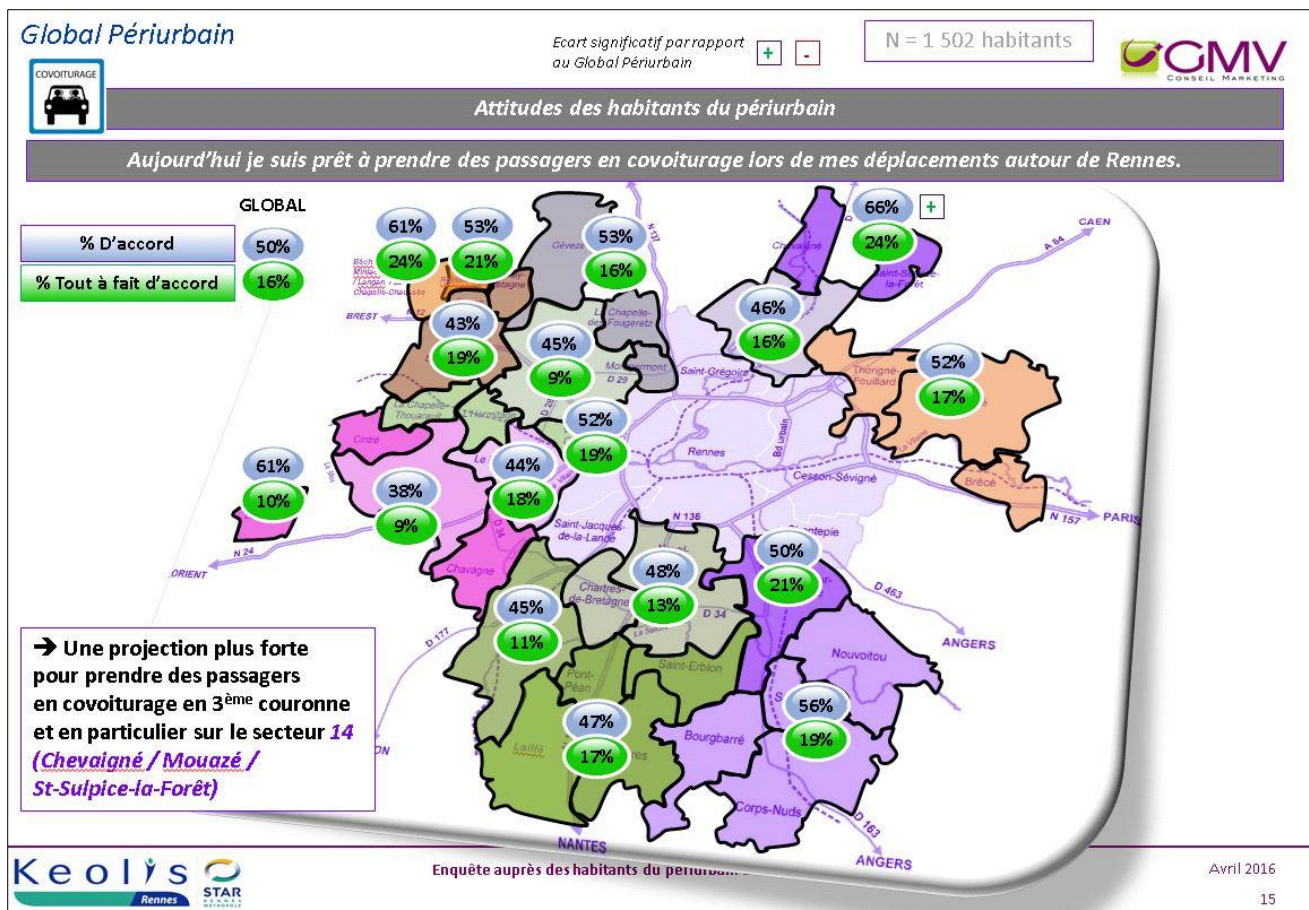


Figure 32 : Appétence des habitants de Rennes Métropole à covoiturer

Source : GMV conseil et marketing

Enfin, le réseau STAR concentre déjà un large panel de solutions alternatives qui comprend également les vélos en libre-service et vélos à assistance électrique ou encore des abonnements illimités via la carte KorriGo permettant de prendre le train et Illenoo (cars du département). En tant qu'acteur principal des mobilités alternatives à l'autosolisme, il est donc tout à fait légitime pour agréger le covoiturage à l'offre STAR.

De plus, Si Rennes Métropole souhaite passer la vitesse supérieure, elle n'a pas le choix que de trouver un acteur, autre que l'association covoiturage +, pour développer le covoiturage. Les différentes actions menées par l'association sont reconnues auprès des salariés et elle a la capacité de traiter de besoins bien spécifiques, en témoigne son service « ehop solidaire » spécifique aux personnes en réinsertion. Cependant, l'association n'a pas la même force de frappe que Keolis Rennes sur l'ensemble de l'agglomération et n'a pas la même souplesse dans le développement d'outils numériques adaptés au covoiturage.

B. Le plan d'action de Keolis Rennes

1. Mise en place d'un nouveau service : LE covoit'STAR

a- Eléments de contexte

En tout premier lieu et avant toute réponse à appel d'offre, Keolis Rennes souhaitait mettre en place une expérimentation de covoiturage afin de pouvoir se positionner d'ores et déjà comme acteur du covoiturage sur le territoire de Rennes Métropole. En effet, le souhait de tester une première mise en place d'expérimentation avant la remise de la réponse à appel d'offre permet également à Keolis Rennes de pouvoir s'appuyer sur une première expérience. C'est ainsi que j'ai été mandaté pour lancer ce premier service et par la suite répondre à la partie covoiturage de l'appel d'offre de Rennes Métropole.

Concernant l'expérimentation à mettre en place, une commune de la métropole avait déjà été identifiée : la commune d'Acigné.



Figure 33 : Situation de la commune d'Acigné

Source : Google Maps

Cette commune a été ciblée par les responsables de Keolis Rennes pour une raison politique avant tout. En effet, cette commune constituait un terrain propice à une expérimentation pour la simple raison que les élus de la commune sont particulièrement engagés en faveur des nouvelles mobilités alternatives. D'ailleurs, les élus de cette commune forment une équipe pour relever le défi « Mobil'Acteurs » de Rennes Métropole. Ce défi, organisé fin septembre lors des semaines de la mobilité, engage plusieurs équipes qui pendant deux semaines doivent limiter au maximum leur empreinte carbone au cours de tous leurs déplacements. Une application qui enregistre ces déplacements donnera vainqueur l'équipe ayant le moins polluée au cours de ces deux semaines.

Par ailleurs, le nombre important d'Acignolais se rendant quotidiennement dans les zones d'activités ou les universités de Rennes et Cesson-Sévigné laissait présager un potentiel de covoitureurs non négligeable.

Enfin, le dernier paramètre important pour définir le produit était le facteur temporel, puisque la mise en service de l'expérimentation devait être lancée en septembre 2016 (rentrée scolaire) alors que le début des réflexions ont été engagé au mois de mars de la même année seulement (date de début de mon stage). Les délais étaient donc relativement restreints pour mettre en place un service de covoiturage si l'on prend en compte les différentes étapes :

- Etudes et réflexions autour du produit à mettre en place
- Proposition et négociation avec la mairie d'Acigné et Rennes Métropole
- Création des dispositifs usagers et de communication
- Mise en place et lancement commercial du produit

Enfin le dernier facteur important est la desserte en transports en commun entre la commune d'Acigné et de Rennes.

En effet, la ligne 64 est complétée par la ligne 164 express qui suit quasiment le même itinéraire mais seulement en sens utile (c'est-à-dire d'Acigné vers Rennes le matin et de Rennes vers Acigné le soir), aux heures de pointes (5 départs entre 7h et 8h30 et 5 départs entre 16h et 18h). Cette ligne express ne dessert pas non plus tous les arrêts de la ligne 64 mais seulement les arrêts situés dans le centre-ville de Rennes et ceux situés dans la commune d'Acigné. La combinaison de ces deux lignes permet d'atteindre une fréquence d'un bus toutes les 15 minutes en moyenne en heures de pointe et en sens utile.

Cependant, en heure creuse, la fréquence descend à un bus tous les 30 ou 40 minutes en moyenne et le week-end. Le samedi, cette fréquence d'un bus toutes les 30 minutes est en heure de pointe et le dimanche, on compte un bus par heure... En semaine, le dernier départ de Rennes est à 20h50 seulement.

b- Définition du produit

Toutes ces variables ont restreint le choix des possibilités de service de covoiturage à celui du covoiturage spontané.

La mise en place d'un service qui se base sur du covoiturage anticipé ou dynamique pour plusieurs raisons :

- Délais trop courts pour une mise en place d'un tel dispositif
- Avec de tels outils, risque de venir concurrencer la ligne de bus et non la compléter
- Caractère expérimental du service

Le choix du covoiturage spontané s'est donc imposé de par sa nature bien moins contraignante.

L'enjeu est donc de venir densifier l'offre des lignes 64/164, et notamment pour compenser l'offre moins attrayante des heures creuses et par la même occasion créer une desserte directe depuis Acigné vers la zone d'activité des Champs Blancs qui n'est pas desservie mais pourtant située à moins d'un kilomètre de l'itinéraire et fréquentée par de nombreux acignolais.

L'idée est également d'intégrer le covoiturage au réseau STAR et bénéficier de la visibilité apportée par ce dernier.

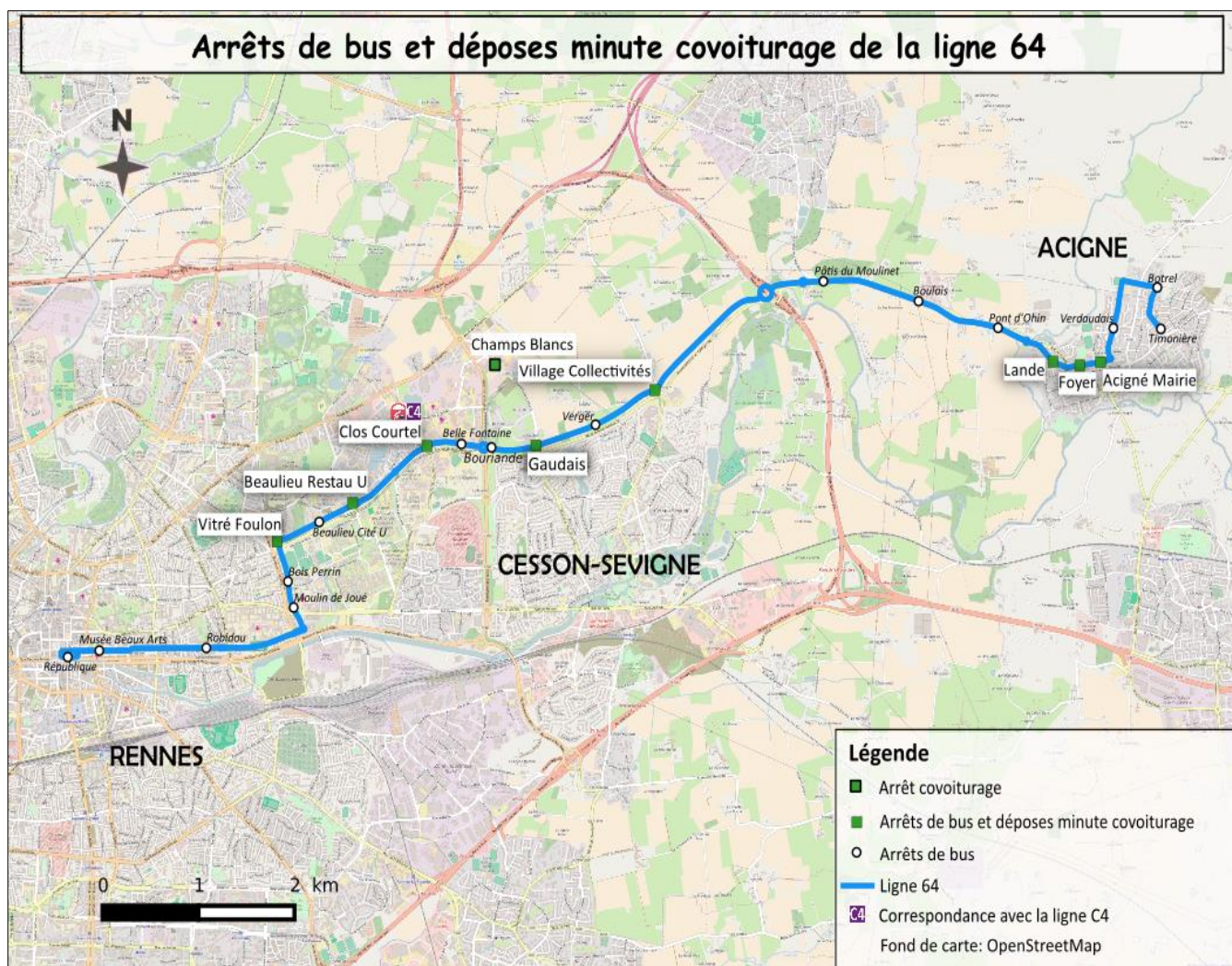


Figure 35 : Cartographie de l'expérimentation LE covoit'STAR

Source : Réalisation personnelle d'après des données fournies par Keolis Rennes

Comme pour toute expérimentation de covoiturage spontané, l'objectif est d'identifier des points de prise en charge des passagers. Pour cela, certains des arrêts de bus les plus stratégiques de la ligne 64 ont été identifiés afin de faciliter cette pratique :

- Les arrêts « Acigné Mairie », « Foyer » et « Lande » qui sont 3 arrêts centraux de la commune et également les plus fréquentés (avec le terminus « Timonière »). Ces arrêts captent également une majeure partie des flux automobiles qui se dirigent vers Rennes.
- L'arrêt « Village Collectivités » pour sa proximité avec le village des collectivités mais également d'un lycée.

- Les arrêts « Gaudais » et « Clos Courtel » situés au cœur de la technopole Rennes Atalante et de nombreux emplois. A noter que l'arrêt Clos Courtel est également en correspondance avec la ligne C4, plus grosse ligne de bus du réseau en termes de fréquence, amplitude et fréquentation.
- Les arrêts « Beaulieu Restau U » et « Vitré Foulon » situés au cœur du campus de l'université de Rennes 1.
- Un arrêt dédié au covoiturage a également été créé dans la zone d'activité des Champs Blancs pour le nouveau service. Cet arrêt n'est pas sur le même itinéraire que les arrêts de bus constituent à lui seul une deuxième ligne de covoiturage. Ainsi, le service distingue deux lignes de covoiturage, l'une reliant Acigné à Rennes en passant par la ligne 64 et l'autre reliant Acigné à la zone d'activité des Champs Blancs.

Tous ces arrêts sont identifiés⁷ par un pictogramme de signalétique et une affiche de communication de 2m².

Les usagers doivent préalablement s'inscrire au service en se procurant un formulaire d'inscription disponible en agence commerciale STAR, en Mairie d'Acigné ou sur le site star.fr. Une fois ce formulaire rempli, le client doit se rendre en mairie d'Acigné pour vérification des pièces (pièce d'identité, permis de conduire et assurance automobile en règle).

Lors de son inscription, le client reçoit un kit covoiturage⁸ et une carte KorriGo chargée de 5 titres de transport (s'il n'en possède pas déjà une où dans ce cas, il reçoit un bon d'achat dont la valeur est égale à 5 titres de transport).

Ce kit covoiturage est donc composé :

- D'une notice explicative destinée à tous les inscrits
- D'un macaron que les conducteurs doivent apposer sur leur pare-brise pour être reconnu des autres clients du service

⁷ Cf. Annexe 4. Exemple d'un arrêt de bus identifié LE covoit'STAR

⁸ Cf. Annexe 5. Eléments du kit covoiturage

- De deux « panonceaux de direction » qui facilite l'identification des usagers qui veulent covoiturer à un arrêt de bus et indique la direction souhaitée (Champs Blancs ou Rennes)
- D'un brassard à enrouler autour du bras pour une question de visibilité également
- D'une pastille autocollante à apposer sur la carte KorriGo

En ce qui concerne les mineurs, le service est ouvert à partir de 16 ans à condition de pouvoir justifier d'une autorisation parentale lors de l'inscription.

Ce kit permet d'une part de réduire les freins à la pratique du covoiturage. En effet, le covoiturage spontané se reposant sur les principes de l'autostop, ces éléments participent à mieux identifier les inscrits au service. Ainsi, les clients ne covoiturent pas avec un parfait inconnu puisque chaque client est forcément un client du réseau STAR (le STAR jouant ainsi le rôle de tiers de confiance pour les usagers) et dans une très grande majorité des cas, un habitant d'Acigné. Ce kit permet donc de créer une communauté de covoitureurs du réseau STAR.

D'autre part, il facilite l'intégration du covoiturage au réseau STAR par les différents canaux évoqués que ce soit grâce aux arrêts de bus ou à la carte KorriGo (création de la carte et intégration faciale du covoiturage sur cette carte via la pastille autocollante). Le nom du service « LE covoit'STAR », prévu pour une durée de 1 an, vient lui se placer dans la gamme d'autres services du réseau comme par exemple : « LE vélo STAR »

2. Enjeux et Objectifs de la RAO

L'objectif pour Keolis Rennes est avant tout de pouvoir aller au-delà de ce service entre Acigné et Rennes en proposant une offre plus ambitieuse et plus élaborée pour la prochaine DSP. Si il est important de pouvoir s'appuyer sur une première base, Keolis Rennes se doit de proposer une offre plus complète en vue de la réponse à appel d'offre puisque le format actuel du service LE covoit'STAR ne répond pas entièrement à la demande de Rennes Métropole.

En effet, le format du service actuel densifie une offre déjà existante et s'adresse davantage à des usagers peu mobiles tels que les lycéens ou des clients soucieux de faire un bon geste pour l'environnement et aider un voisin...

En revanche, il ne permet pas de répondre aux besoins de nombreux salariés contraints par les horaires et donc qui seront essentiellement conducteurs. De plus, il est important de rappeler qu'un autre objectif majeur de Rennes Métropole est le développement de liaisons intercommunales périurbaines.

A ces objectifs visés par Rennes Métropole et donc naturellement partagés par Keolis Rennes, d'autres enjeux sont à atteindre dans l'optique du développement du covoiturage.

D'une part, dans un contexte où la part modale de la voiture est très élevée dans les communes métropolitaines et qu'on observe une faible efficacité de l'offre TC pour les liaisons et à certaines heures, l'objectif du développement du covoiturage est d'offrir des solutions innovantes et économes permettant de répondre aux attentes de Rennes Métropole.

Par ailleurs, l'idée est également de prévenir le risque d'« uberisation » pour le réseau STAR, cela signifie de ne pas subir la concurrence d'une start-up qui empêcherait Keolis Rennes d'exploiter son potentiel. Par ailleurs, dans un contexte où le réseau STAR possède un capital image et capital confiance important auprès de ces clients, le risque de désintermédiation est réel et ne profiterait pas au développement de la pratique du covoiturage.

Si Keolis Rennes est un opérateur doté d'une expertise internationalement reconnu dans le « Mass Transit », le covoiturage est l'opportunité pour Keolis de se diversifier avec des solutions « porte à porte » et ainsi enrichir le panel de l'offre STAR.

D'autre part, l'objectif est également de pouvoir doper la fréquentation du réseau STAR grâce au covoiturage. En effet, l'attractivité du réseau armature STAR (et surtout à l'horizon 2020) peut permettre d'envisager un potentiel nouveau client important. En 2020, Rennes sera la plus petite ville du monde à posséder deux lignes de métro et dans cette optique, le développement du covoiturage aux parcs relais et de la formule « voiture + métro » est nécessaire.

Enfin, enrichir les services accessibles via la carte KorriGo est une attente et un enjeu fort pour favoriser l'intégration du covoiturage au réseau STAR et pour développer les pratiques intermodales.

Dans l'optique de pouvoir répondre à ces objectifs, Keolis Rennes se positionne comme force de proposition en fédérant les différents acteurs autour d'un service de covoiturage performant.

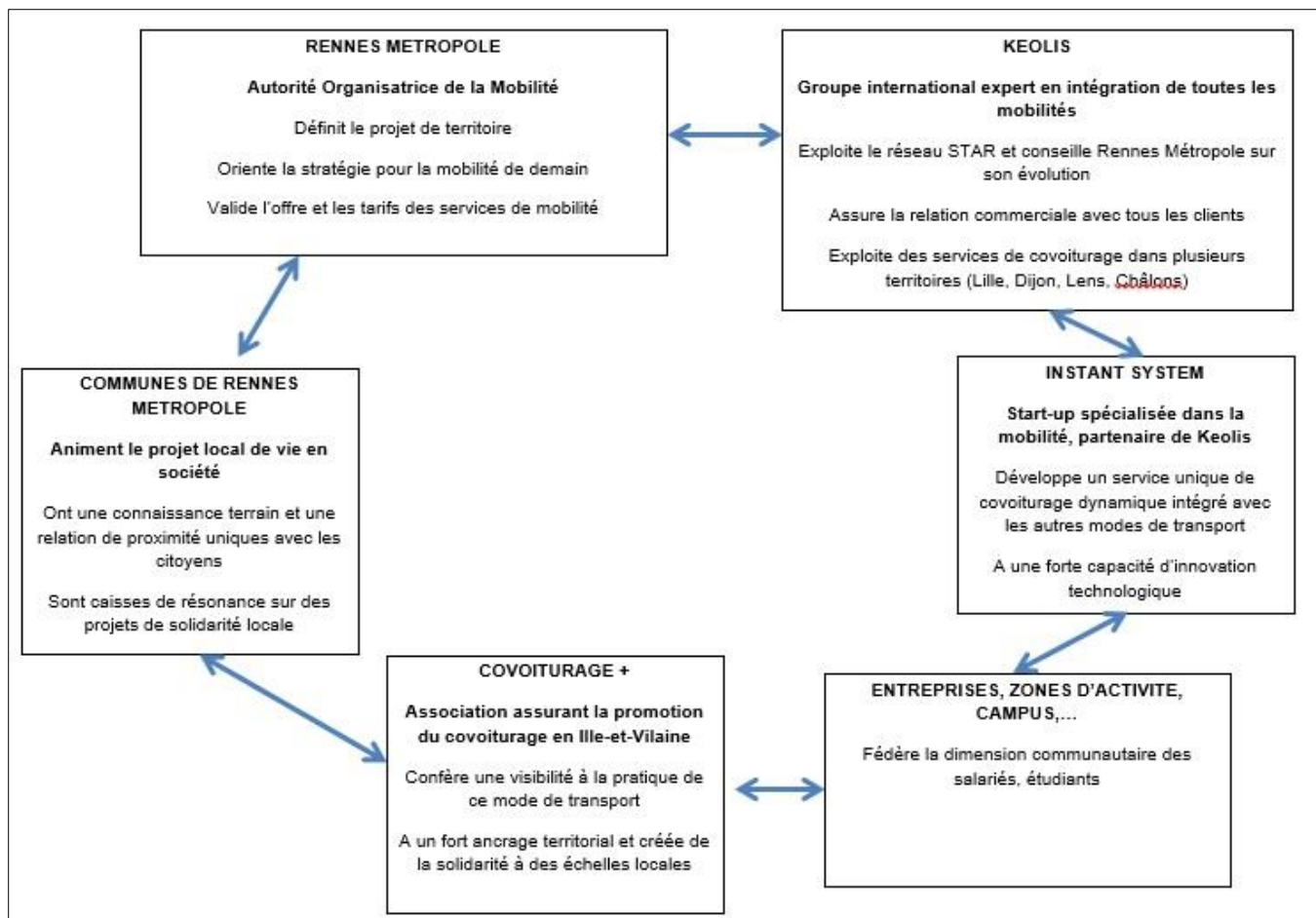


Figure 36 : le réseau d'acteur selon Keolis Rennes

Source : Keolis Rennes

Keolis Rennes propose donc d'intégrer le covoiturage, qu'il soit dynamique ou anticipé, comme un nouveau mode du réseau STAR. Pour cela, Keolis Rennes préconise d'intégrer une nouvelle application mobile « LE covoit'STAR », « jumelée » avec l'application officielle « starbusmetro », offrant des fonctionnalités de covoiturage très complètes.

La société propose également de mettre en place un programme commercial attractif (réduction TC, tarifs préférentiels de stationnement,...) pour inciter les conducteurs à offrir des places aux covoitureurs.

Enfin, Keolis Rennes souhaite proposer à Rennes Métropole de donner de la visibilité au mode covoiturage en l'intégrant dans la « chaîne d'information » STAR (c'est-à-dire plans, supports papiers... mais aussi et surtout application mobile multimodale starbusmetro). Cela revenant finalement à vouloir utiliser l'image, la notoriété et la puissance de communication STAR pour développer la pratique.

3. Les propositions développées dans la RAO

J'ai donc eu l'occasion durant cette expérience au sein de Keolis Rennes de participer à la réponse à appel d'offre en rédigeant le volet covoiturage. Pour cela, des propositions fortes émergent et particulièrement concernant le développement d'une application mobile covoiturage.

En effet, avec la volonté de fortement développer le covoiturage de proximité, la mise en place de service de covoiturage spontané ne peut suffire. En effet, la mise en relation des covoitureurs, que ce soit en temps réel ou anticipée, est indispensable.

Pour cela Keolis Rennes souhaite s'appuyer sur les compétences et la souplesse technologique d'Instant System, une start-up niçoise. L'application starbusmetro, pour son calcul d'itinéraire intermodal, est équipée de la technologie « NAViTiA » fournie par la filiale technologique « Kizio » du groupe Keolis et qui équipe une majeure partie des réseaux du groupe.

Or l'intégration des fonctionnalités liées au covoiturage et particulièrement le covoiturage dynamique, représente une évolution trop lourde pour la technologie NAViTiA. Keolis Rennes doit donc faire appel à une technologie extérieure au groupe pour intégrer les applications covoiturage.

La société Instant System travaille déjà actuellement avec Keolis Dijon pour le déploiement d'une application covoiturage dans le cadre du développement d'un service de covoiturage spontané « DiviaPouce ». Elle expérimente avec différentes collectivités (Bordeaux et Nice Métropole) des applications de covoiturage en complémentarité des réseaux de transports en commun. Le présent document vise à définir les fonctionnalités attendues pour l'application mobile de covoiturage, dont il est envisagé de confier le développement à Instant System.

L'architecture envisagée se base sur la création d'une application, « LE covoit'STAR » dédiée au covoiturage et développée par Instant System. Cette application sera donc jumelée à l'application « starbusmétro » afin d'échanger et de permettre à cette application d'intégrer les données covoiturage.

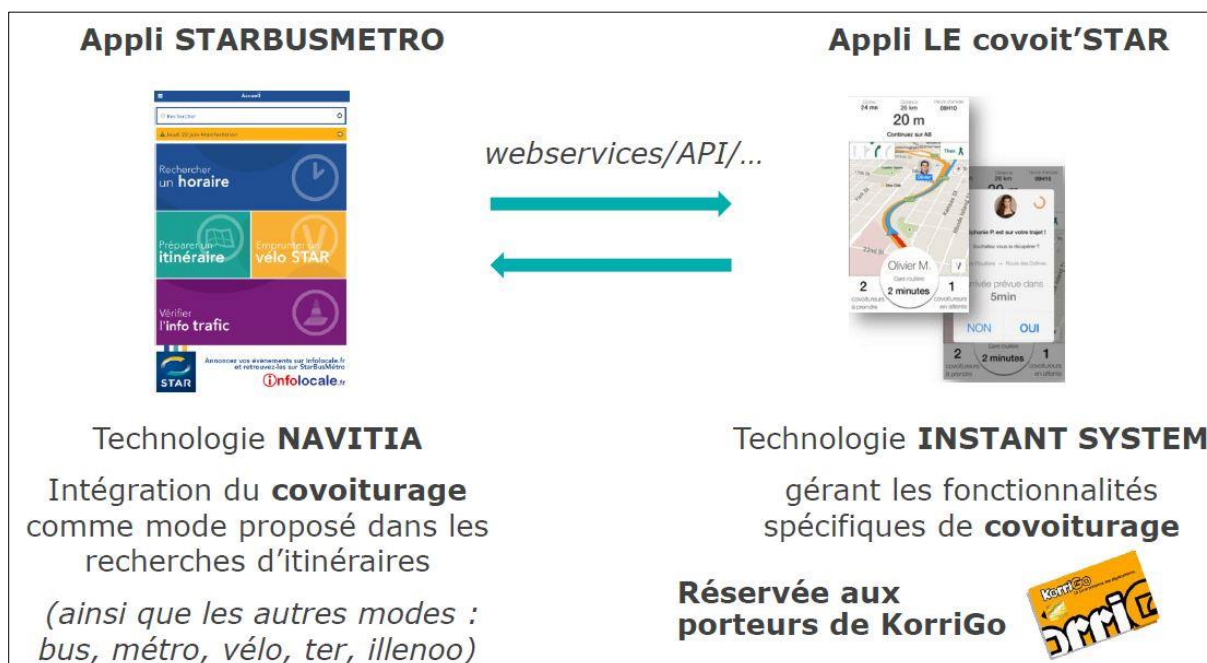


Figure 37 : Principe de fonctionnement des deux applications

Source : Keolis Rennes

Concrètement le client peut accéder par deux canaux aux fonctionnalités covoiturage :

Soit il télécharge l'application starbusmétro et fait une recherche d'itinéraire entre Rennes et une commune périphérique. L'application starbusmétro propose alors des solutions d'itinéraires⁹ intégrant les solutions propres au réseau STAR et donc le covoiturage mais également des solutions TER si il y a lieu. Si le client, opte pour la solution covoiturage, il sera automatiquement basculé vers l'application LE covoit'STAR, celle-ci étant accessible seulement aux porteurs de carte KorriGo. Sur cette application, le client aura le détail de l'annonce de covoiturage¹⁰ et lui indiquera les correspondances qu'il peut effectuer avec les lignes de bus ou de métro ainsi que le nombre de places disponibles en parc relais s'il y a lieu.

⁹ Cf. Annexe 6 : Copie d'écran d'une recherche d'itinéraire multimodale sur l'application Boogi de Bordeaux

¹⁰ Cf. Annexe 7 : Copie d'écran d'une annonce de covoiturage sur l'application Boogi de Bordeaux

Soit il télécharge directement l'application LE covoit'STAR avec son numéro de carte KorriGo, pour accéder directement aux fonctionnalités de covoiturage.

Keolis Rennes souhaite donc développer une application dédiée au covoiturage assurant différentes fonctionnalités afin de répondre à l'ensemble des besoins de mobilités :

- La mise en place d'une fonctionnalité permettant le développement du covoiturage anticipé qui permet de sécuriser la pratique en « garantissant » (ou non) une offre aux passagers avant le trajet. Le covoiturage anticipé qui prévoit une mise en relation au préalable permet d'offrir davantage de garanties aux passagers sur le fait de pouvoir effectuer le trajet en covoiturage, en comparaison d'autres formes de covoiturage (spontané, dynamique...).
- Mise en place d'une solution de covoiturage dynamique¹¹. Ce type de covoiturage permet d'apporter plus de souplesse à ce mode de déplacement en allégeant les contraintes liées à la prise de contact au préalable et la mise en relation. Ces contraintes sont souvent liées à l'incertitude de l'heure du départ et donc la difficulté de fixer un rendez-vous à une heure bien précise. Le covoiturage dynamique permet au conducteur de ne pas se sentir « prisonnier » des obligations horaires.
- L'enregistrement et le suivi des covoitureurs. L'application permettra de tracer la pratique des clients afin de les rassurer mais également de les récompenser. Le sentiment d'insécurité lié à la pratique du covoiturage avec des individus que l'on ne connaît pas forcément est un frein important à la pratique du covoiturage pour certaines personnes. Enfin, la mise en place d'un programme commercial de fidélisation qui récompense le client dépend de la capacité de l'application à tracer la pratique et les usages de chacun.
- L'application est accessible et « à disposition » du système d'information voyageur multimodal de l'application starbusmétro, NAViTiA, afin de permettre à celui-ci de proposer la solution multimodale, intégrant donc le covoiturage, la plus pertinente. Ce type de service est fondamental pour favoriser le rabattement de covoitureurs vers les transports en commun et parcs-relais.

¹¹ Cf. Annexe 8 : Copie d'écran d'une application de covoiturage dynamique

- La création de communautés de covoitureurs est un élément très important pour le développement du covoiturage. Une communauté favorise la prise de contact et la mise en relation des individus. Ces communautés prennent souvent la forme d'entreprises, d'écoles, d'associations, de clubs... Le covoiturage domicile-travail s'appuie en partie sur des communautés entre collègues d'une entreprise ou d'une même zone d'activité. Le rôle des PDE prend ici tous son sens pour favoriser la création de ces communautés de covoitureurs et la mise en relation de collègues de travail. L'application proposera donc des modules web personnalisables pour la création de ces communautés.
- Le covoiturage événementiel bénéficiera d'un traitement particulier dans l'animation de l'application puisque celui-ci présente un intérêt particulier, aussi bien pour des événements qui génèrent des flux exceptionnels (festivals, concerts, sports...) ou des événements qui provoquent une perte d'efficacité de l'offre en transports en commun (travaux, grèves...).

a- Développement des liaisons intercommunales

Les liaisons intercommunales sont des cibles prioritaires pour Rennes Métropole et Keolis Rennes. En effet, la vision que partagent les deux acteurs est que les réponses adaptées à ces flux doivent s'appuyer sur la pratique du covoiturage.

Dans un premier temps, Keolis Rennes souhaite amplifier la visibilité et l'usage du service « LE covoit'STAR » et propose pour cela de s'appuyer sur deux principaux leviers d'actions :

- Mener dans les communes intéressées des démarches type « PDE » visant à établir un diagnostic des principales attentes et opportunités en termes de mobilité intercommunale : Rennes Métropole et Covoiturage+ ont prévu d'engager une telle démarche en 2017 auprès de la commune de Laillé, démarche à laquelle Keolis souhaite s'associer.
- Créer des lignes de covoiturage, s'appuyant sur les arrêts STAR existant ou en en implantant si c'est nécessaire. Ces lignes seront traitées comme des lignes à part entière du réseau, et bénéficieront du kit de fonctionnement LE covoit'STAR expérimenté en

2016-2017 à Acigné et de l'intégration du covoiturage dynamique dans l'application mobile LE covoit'STAR.

Keolis propose d'expérimenter dans un premier temps ce concept de lignes sur deux liaisons au potentiel élevé :

- Une ligne pour relier les communes de Laillé et Bruz. Cet exemple est assez symbolique puisque l'attente politique autour de cette liaison est forte. Le fait que la ligne 95 n'ait pas été prolongée, pousse les élus à vouloir mettre en place une liaison covoiturage afin de « compenser » la perte de la liaison en transport en commun. Pour la liaison Laillé – Bruz, Keolis recommande de créer dans chacune des deux communes un nouvel arrêt STAR, dédié à cette ligne de covoiturage, et positionné en sortie du centre-bourg, en direction de l'autre commune. Ces arrêts seront ainsi situés directement sur le flux routier Laillé-Bruz : un automobiliste quittant Laillé en direction de Bruz, et connaissant la ligne de covoiturage, saura que les personnes attendant à cet arrêt cherchent à covoiturer en direction de Bruz

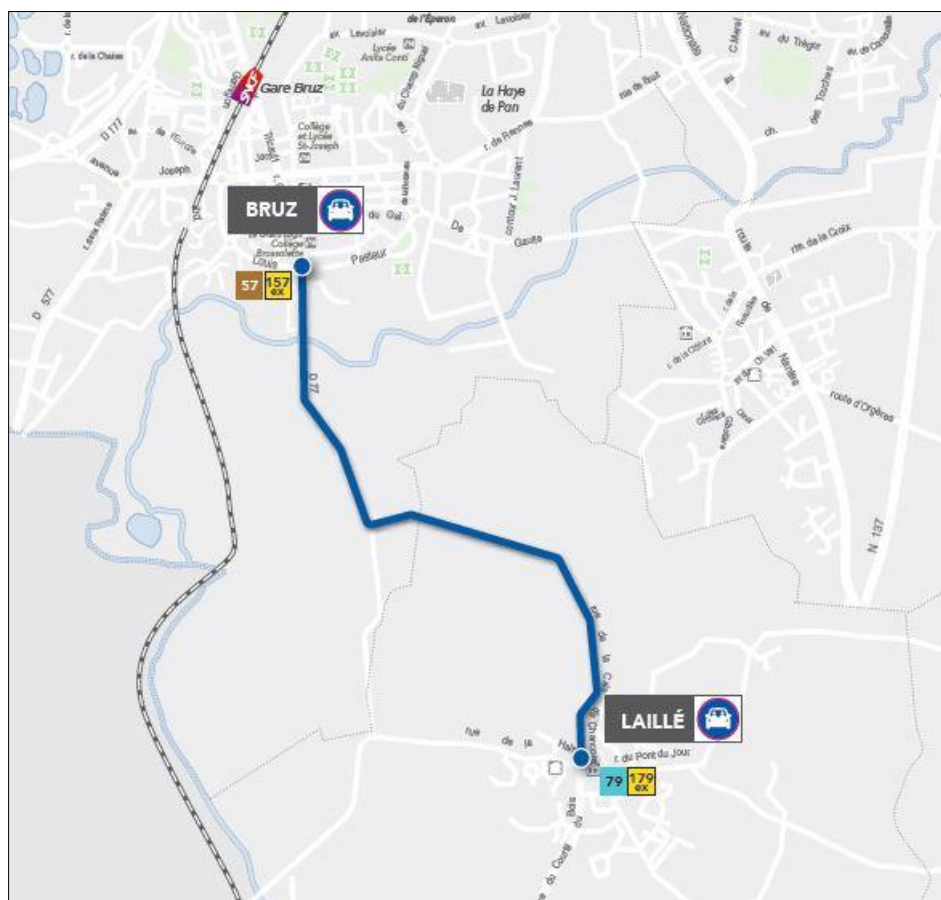


Figure 38 : Plan de la ligne de covoiturage entre Laillé et Bruz

Source : Keolis Rennes

- Une ligne pour relier les communes d'Acigné et de Cesson Sévigné. La commune d'Acigné est déjà concernée par une ligne de covoiturage spontané vers Rennes et l'extrémité Nord de la commune de Cesson Sévigné. L'objectif est ici de venir compléter géographiquement cette expérimentation en proposant un itinéraire depuis Acigné et pour rejoindre le centre-ville de Cesson-Sévigné. En effet, la distance entre les deux communes est proche mais le temps de parcours est long en transports en commun puisqu'une correspondance à Rennes est nécessaire pour rejoindre Cesson-Sévigné. Avec un peu moins de 17.000 habitants mais un peu plus de 21.000 emplois, la commune de Cesson reste très attractif et notamment pour les communes périurbaines de l'Est rennais.

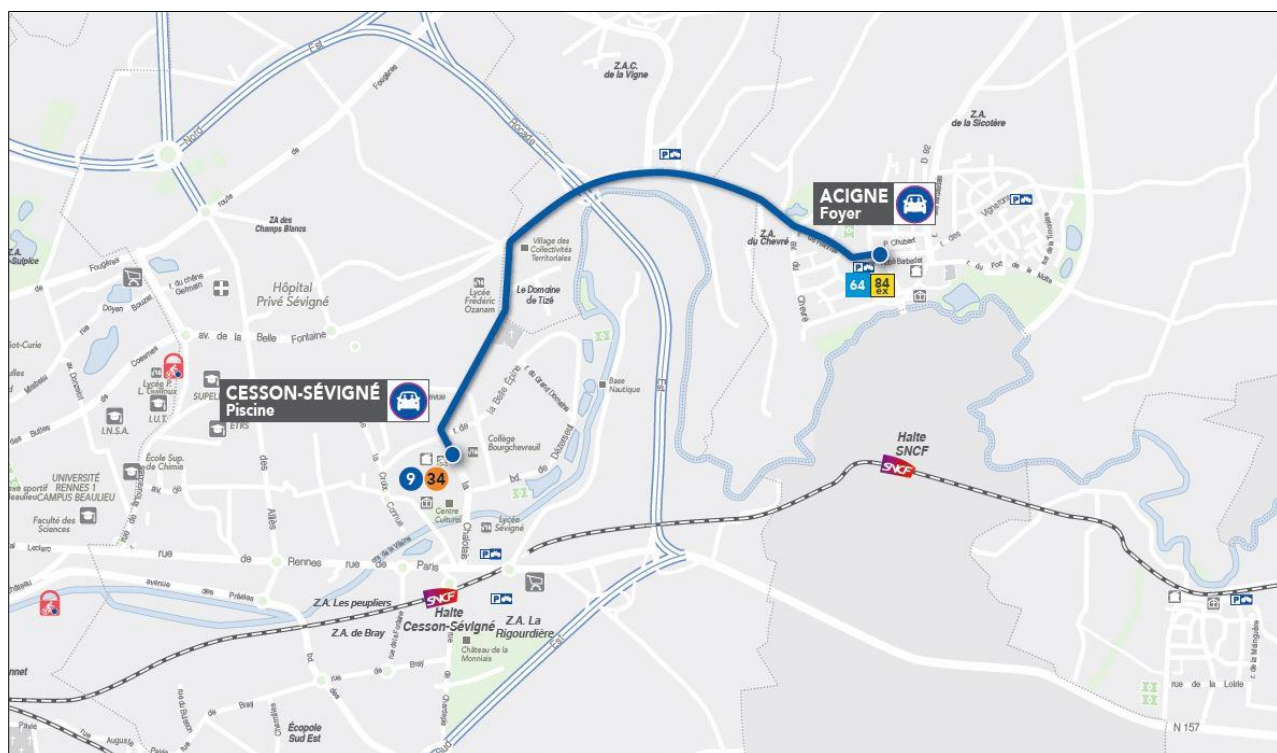


Figure 39 : Plan de la ligne de covoiturage entre Laillé et Bruz

Source : Keolis Rennes

Cette ligne de covoiturage ne s'appuiera pas sur de nouveaux arrêts dédiés au covoiturage mais bien sur des arrêts de bus du réseau STAR. Les deux arrêts

sélectionnés sont situés en centre-ville et sur les flux automobiles entre les deux communes. Ils permettent donc, également, des correspondances avec des lignes de bus du réseau STAR et des possibilités de stationnement pour les vélos.

Dans la rédaction de la RAO, Keolis Rennes souhaite bien montrer son envie d'intégrer au mieux le covoiturage en illustrant un traitement de ces lignes de covoiturage avec des fiches horaires, dans le même moule que les fiches horaires des lignes de bus.



Ligne de covoiturage Acigné / Cesson-Sévigné

De cet arrêt vers

Cesson Piscine

Temps d'attente moyen à l'arrêt : **Foyer** Code TIMEO : 4004

LUNDI au VENDREDI (Monday to Friday)																							
5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	0h	1h	2h		
		5 à 10 minutes	10 à 15 minutes																				

SAMEDI (Saturday)																							
5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	0h	1h	2h		
					Temps d'attente estimé entre 10 et 15 minutes																		

Temps d'attente aléatoires tôt le matin et en fin de soirée



STAR.FR INFOSTAR : 09 70 821 800
APPEL NON SURTAXÉ

Cet arrêt est accessible aux personnes à mobilité réduite



Figure 40 : « Fiche horaire » covoiturage à l'arrêt Foyer (Acigné)

Source : Réalisation personnelle

L'idée est donc de permettre une multiplicité des usages sur ces lignes. Les clients du service peuvent donc aussi bien utiliser spontanément grâce à un kit covoiturage du réseau STAR ou alors avec l'application dynamique « LE covoit'STAR ».

Dans le cas des arrêts Cesson Piscine et Foyer, l'installation de bornes de covoiturage est également proposé par Keolis Rennes...

b- Implantation de bornes de covoiturage

En effet, Keolis Rennes, en partenariat avec la société Ecov qui développe ces bornes de covoiturage propose d'en implanter 4 dans l'Est de l'agglomération rennaise afin de permettre de créer un réseau. Comme pour toutes les autres fonctionnalités, ces bornes seront accessibles seulement aux porteurs de carte KorriGo.

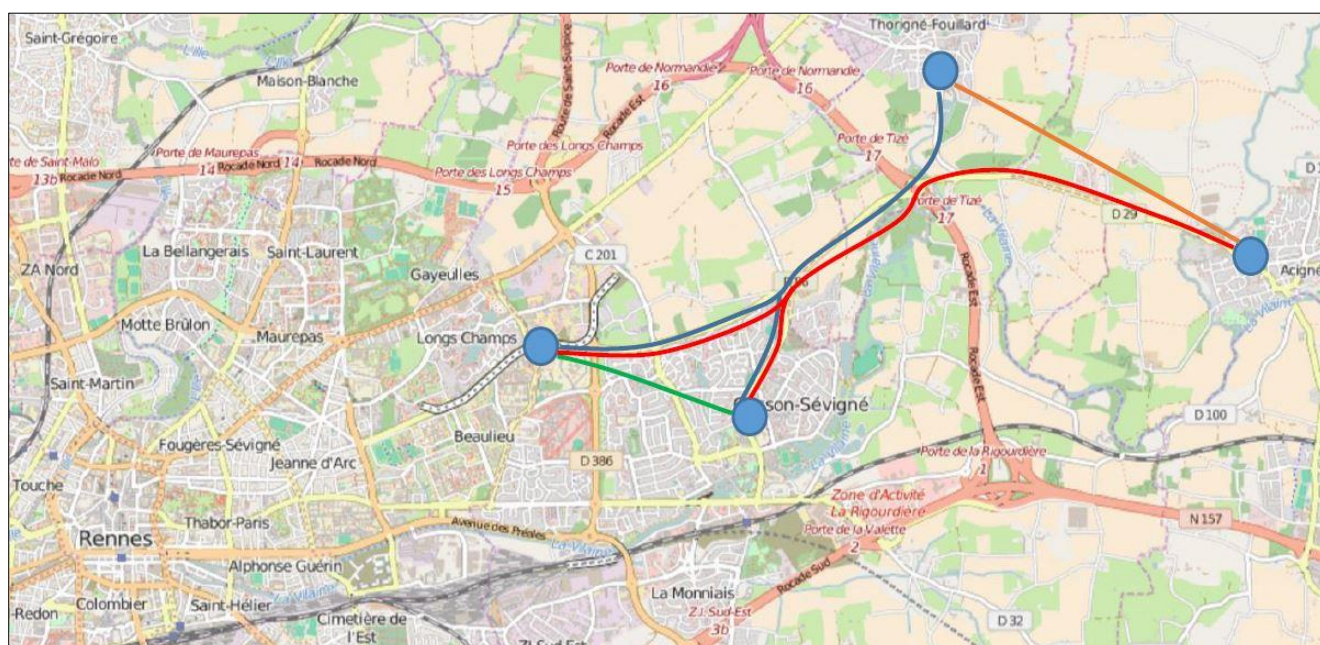


Figure 41 : Schéma du réseau de borne de covoiturage imaginé

Source : Keolis Rennes

Sur cette illustration, 3 des 4 bornes seront directement implantées à un arrêt de bus (Acigné Foyer, Cesson Piscine) ou métro (Rennes Atalante). Les arrêts de bus de la commune de Thorigné n'étant pas orientés sur le flux principal des véhicules prenant la direction d'Acigné

ou Cesson/Rennes. Une borne de covoiturage indépendante devrait donc être créée au sud de la commune sur ce flux de voitures.

c- Des lignes de covoiturage connectées aux parcs relais

L'intermodalité « voiture + métro » via les parcs relais est aujourd'hui une formule plébiscitée, comme en atteste la très forte fréquentation des parcs-relais. Comme précédemment évoqué, selon une enquête Keolis menée en 2014 auprès des clients du parc-relais de La Poterie, plus de 90% des clients qui utilisent cette infrastructure sont seuls dans leur véhicule.

Le nombre de places en parcs relais passant en outre de 1 900 à 4 300 en 2020, le fait de réussir à élever le nombre moyen de personnes par voiture est stratégique vis-à-vis de l'objectif de développement de la fréquentation du réseau STAR.

Keolis propose donc la création de lignes de covoiturage STAR connectées aux parcs-relais, afin d'élargir le nombre de bénéficiaires de la formule « voiture + métro », tout en réduisant l'autosolisme.

Un projet pilote de ligne de covoiturage vers le parc relais de la Poterie a été proposé :



Figure 42 : Principe de ligne de covoiturage vers le parc relais de la poterie

Source : réalisation personnelle, données SIG Keolis Rennes

Keolis propose de lancer en 2018 une ligne pilote de covoiturage sur la route Rennes ⇔ Angers en connexion avec le parc-relais de la Poterie. Ce parc est le plus saturé des cinq existant à l'heure actuelle sur le réseau STAR, et la pratique du covoiturage y est déjà forte : un parking « arrêt minute » dédié à ce mode a été aménagé au sein du parc-relais par Rennes Métropole en 2015.

Cette innovation d'offre veut se traduire par un plan d'actions complet visant à développer son usage :

- Valorisation de cette ligne comme les autres lignes du réseau STAR : plans, signalétique, supports de communication,...
- Intégration et paramétrage spécifique dans l'application starbusmétro, afin de favoriser la pratique du covoiturage au départ et à destination du parc-relais (cf. exemple de l'application Boogi à Bordeaux avec le parc-relais de la Buttinière) : la recherche d'itinéraire multimodale proposera des trajets combinant l'offre disponible sur cette ligne avec les autres lignes du réseau. Elle communiquera également le nombre de places disponibles dans le parc-relais.
- Réservation de places spécifiques aux covoitureurs dans le parc- relais, dans le prolongement de l'expérimentation en cours dans les cinq parc-relais

Si la route d'Angers et le parc relais de la Poterie semblent être le terrain le plus propice pour développer un tel outil, d'autres parcs relais du réseau peuvent également se prêter à ce type de service.

d- Une offre spécifique pour les salariés

Le taux d'occupation des véhicules lors des déplacements domicile travail s'élève à 1.03 personnes seulement (source : tableau de bord AUDIAR de suivi du PDU, juin 2015).

De plus, le report modal de certains salariés vers le vélo ou les transports en commun est peu envisageable : horaires très décalés, éloignement conséquent de périphérie à périphérie entre domicile et lieu de travail,...

Pour ces déplacements, Keolis Rennes propose de mettre en place des actions spécifiques capitalisant sur la dynamique communautaire à l'œuvre dans les entreprises, favorable au développement du covoiturage. En effet, la proximité entre salariés apporte une dimension supplémentaire de confiance et de sécurité, facilitant la prise de contact mais également facilitée par les animations PD(I)E.

Keolis prévoit donc d'intégrer le mode covoiturage dans le conseil en mobilité réalisé auprès des entreprises, et d'enrichir ce conseil par l'intégration de plates-formes numériques de covoiturage dédiées à chaque entreprise (publication d'annonces, recherche d'itinéraire,...). L'idée est que l'application « LE covoit'STAR » fournisse des modules web personnalisés pour chaque entreprise.

e- Une expérimentation pour le campus de Ker Lann

Le campus de Ker Lann situé au Sud de l'agglomération rennaise dans la commune de Bruz, compte 6 000 étudiants et est desservi par les lignes STAR 57 et « Ker Lann express ».

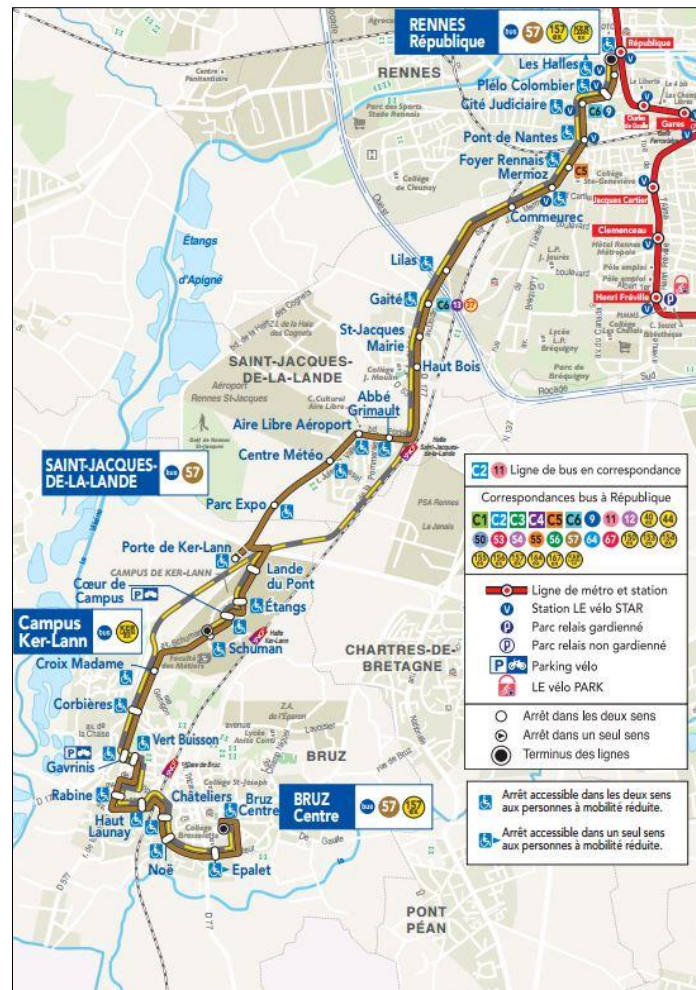


Figure 43 : Plan des lignes 57 / 157 / Ker Lann express

Source : star.fr

Compte tenu de sa situation plus excentrée que les autres campus de la Métropole, beaucoup d'étudiants et de salariés qui le fréquentent sont dépendants de la voiture, notamment pour des déplacements de périphérie à périphérie. De structure radiale, le réseau STAR ne peut répondre efficacement à ces flux de mobilités.

Keolis propose ainsi d'expérimenter, en collaboration avec la start-up rennaise Carbip, la création d'une communauté de covoiturage entre étudiants et salariés du campus de Ker Lann.

Cette start-up, soutenue par Rennes Atalante, propose une application mobile dont le fonctionnement repose sur une innovation de rupture : elle analyse automatiquement les mobilités des utilisateurs et suggère la mise en relation des personnes dont les déplacements

habituels sont similaires. Cette application permet également la création de communautés de covoitureurs.

Carbip ouvre de nouvelles perspectives pour le covoiturage organisé, en simplifiant considérablement l'étape de mise en relation entre conducteurs.

Keolis propose d'intégrer cette expérimentation comme un service de mobilité proposé par le réseau STAR, spécifiquement destiné au campus de Ker Lann :

- Service accessible aux porteurs de la carte KorriGo
- Intégré aux opérations de communication et de commercialisation menée par les équipes STAR
- Implantation d'un arrêt spécifique de covoiturage permettant de doper la visibilité du service et de faciliter les rendez-vous entre covoitureurs
- Mise en place d'un lien automatique entre les applications mobiles carbip et starbusmétro, pour proposer la solution bus lorsqu'aucun covoiturage n'est disponible, et vice versa

En résumé, Keolis Rennes souhaite décliner différentes fonctionnalités du covoiturage en différents produits totalement intégrés au réseau STAR. Pour faire du covoiturage un mode du réseau STAR, cette intégration doit s'effectuer par tous les canaux disponibles que ce soit en termes d'offres et produits, de communication ou de tarification et billettique. La stratégie marketing de Keolis Rennes est ainsi résumée dans l'illustration ci-dessous.

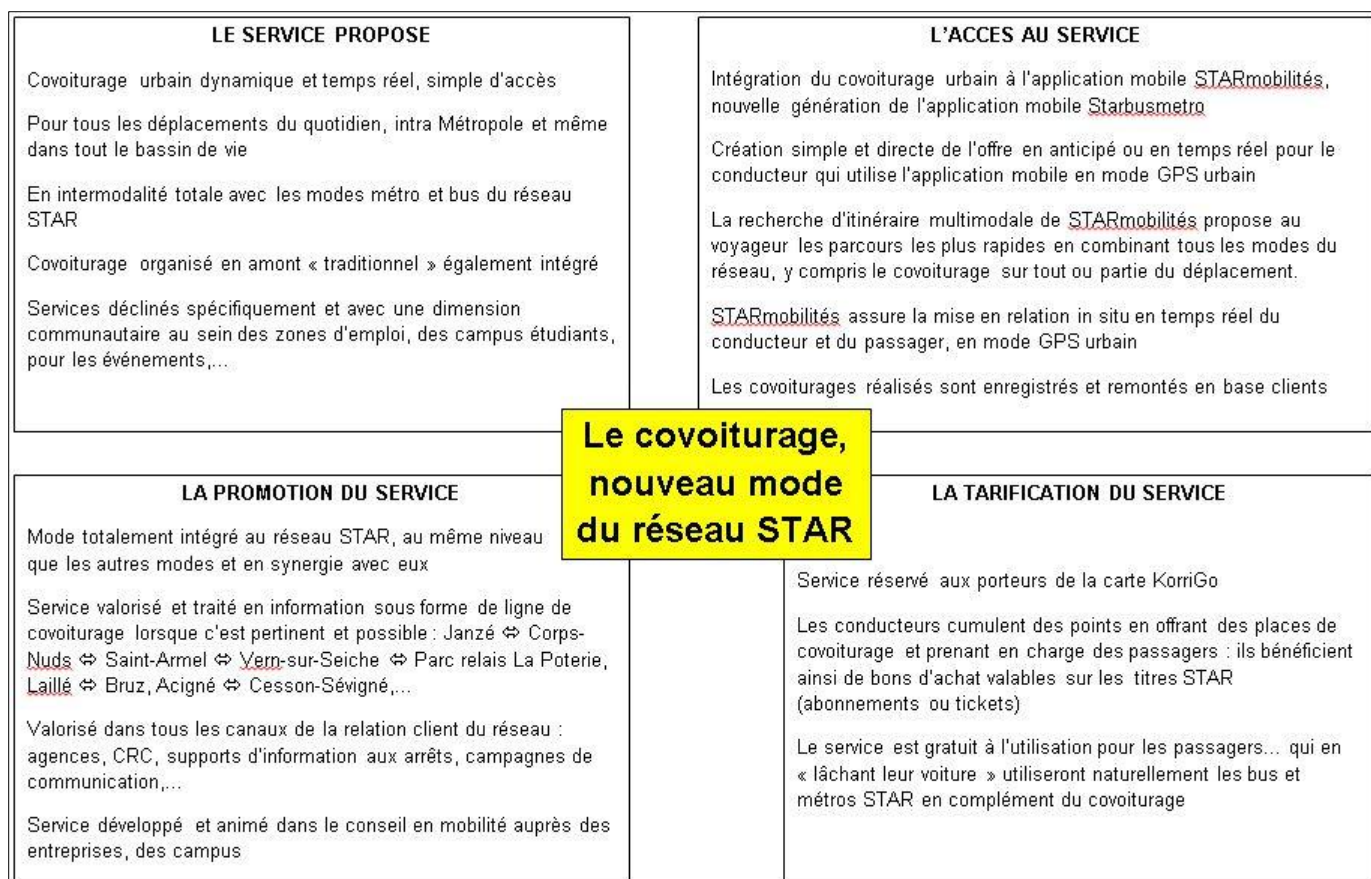


Figure 44 : Mix marketing pour la création du mode covoiturage STAR

Source : Keolis Rennes

C. Les points de vigilances à prendre en compte

1. Difficultés internes

Le groupe Keolis est un opérateur de transports en commun reconnue internationalement pour son savoir-faire dans le transport public de masse. D'ailleurs, aujourd'hui un peu plus de 40% de son chiffre d'affaire est dû à ses activités internationales. Les deux filiales de la SNCF, que sont SNCF Transilien et Keolis, ont également lancé la « Mass Transit Academy » en 2016, à destination de chacune de leurs filiales.

Pour Keolis Rennes, le développement et l'intégration du covoiturage au sein du réseau de transports en commun constitue donc un double défi.

D'une part, cette intégration au réseau de transports constitue un choc des cultures pour l'entreprise. En effet, la « culture Keolis Rennes » se situe clairement dans le domaine du « Mass Transit » et non dans le domaine des solutions « porte à porte » que constitue le covoiturage.

En effet, le covoiturage vient ici compléter et densifier les solutions de transports en commun existantes par un maillage fin des solutions de covoiturage.

En proposant de telles évolutions, Keolis Rennes n'est plus seulement l'exploitant d'un réseau de transports en commun mais devient une véritable entreprise de mobilités au pluriel, en témoigne également le développement massif des vélos à assistance électrique. Cela suppose une vraie évolution de la structure mais également des mentalités en interne.

De plus, avec une telle offre de covoiturage, Rennes Métropole serait clairement dans le rôle de ville pilote puisqu'aucune collectivité ne propose une offre globale de cette importance avec une intégration aussi poussée au sein du réseau. Par ailleurs les autres cas de développement du covoiturage de proximité dans les agglomérations françaises ne montrent pour l'instant aucun signe de réussite probante.

Les responsables de Keolis Rennes avaient par exemple, particulièrement ciblé le cas de Tisséo, si bien qu'une visite de deux responsables de l'entreprise a été organisée à Toulouse afin de rencontrer leurs homologues. En effet, le développement commercial du covoiturage au sein du SMTC Tisséo a été assez exemplaire en comparaison des autres réseaux français mais son intégration s'est un peu trop cantonné au développement commercial. Si bien que les responsables du SMTC, peu soutenu par les autres acteurs de la métropole toulousaine tombent en état de déception vis-à-vis du covoiturage.

A l'inverse, une métropole comme Lyon mène une politique offensive et ambitieuse dans le développement d'une application covoiturage et d'une campagne de communication forte et couteuse. Pour autant, cette politique de covoiturage reste très indépendante du réseau TCL et du Sytral.

Keolis Rennes est donc « condamné », dans sa politique ambitieuse de développement et d'intégration du covoiturage, a avancé à tâtons.

2. Equilibre entre complémentarité et concurrence

Une bonne intégration du covoiturage au réseau de transports en commun est nécessaire pour ne pas rendre le covoiturage concurrent des autres modes. En effet, le covoiturage doit être développé à bon escient et pas de façon anarchique pour ne pas rendre les modes concurrents entre eux. D'ailleurs, les lignes de bus, qui desservent les communes périurbaines avec de faibles fréquences et amplitudes, peuvent potentiellement subir la concurrence du covoiturage si celui-ci n'est pas bien intégré au réseau.

Pour éviter cela il est nécessaire de bien orienter sa politique de communication et tarifaire. En effet, la communication et l'animation sont nécessaires pour développer la pratique du covoiturage. Pour Keolis Rennes, il faut donc veiller à bien orienter sa stratégie de communication sur les axes où l'on souhaite accroître l'usage du covoiturage. En communiquant massivement et de façon globale sur les intérêts à covoiturer, on aura tendance à favoriser le covoiturage sur l'ensemble du territoire. Ainsi, les lignes de bus les moins attrayantes seront concurrencées par la pratique du covoiturage. Si l'on veut donc développer le covoiturage davantage sur des lignes intercommunales périurbaines, il faut bien prendre soin de communiquer et de mettre en place une infrastructure dédiée au covoiturage (cela peut être un simple abri covoiturage), seulement de part et d'autre de la liaison ciblée. En communiquant de façon intelligente sur les intérêts de covoiturer de telle commune à telle commune, on incite davantage le client à covoiturer sur cette itinéraire. C'est pour cela, que Keolis Rennes a proposé à Rennes Métropole de disposer des infrastructures de covoiturage de part et d'autre des lignes de covoiturage et mettre en place une communication et une animation personnalisées en chaque point du territoire.

Par ailleurs, on diminue également les risques de pertes de clients au profit du covoiturage si, commercialement, l'usage est bien intégré. Pour cela, Keolis Rennes a également préconisé de limiter l'accès aux services de covoiturage grâce à la carte KorriGo. Avec cet outil, la pratique intermodale du covoiturage et des transports en commun est favorisée. Cette carte KorriGo permettant un accès à la fois aux transports en commun et à la fois au covoiturage permet donc de favoriser l'usage de l'ensemble de ces modes et non l'usage d'un seul de ces modes. En outre, Keolis Rennes a également complété ce dispositif en mettant en place un programme commercial de fidélité qui récompense les trajets effectués en covoiturage.

En effet, si un conducteur propose une annonce de covoiturage, il sera récompensé de quelques points. Et si ce conducteur effectue véritablement un trajet en covoiturage suite à cette annonce de covoiturage, il est gratifié de plus de points. En accumulant ces points, les usagers peuvent obtenir des réductions sur les abonnements en transports en commun ou de simples titres de transports pour les usagers occasionnels des transports en commun. Keolis Rennes souhaite également proposer des récompenses sous la forme d'accès gratuit à certains parkings payants de la ville. Il faut diversifier les récompenses pour s'adapter à chaque personne (exemple : une réduction sur un abonnement en transport en commun pour un usager régulier ; quelques titres de transports à l'unité pour un usager des transports en commun occasionnel, le week-end par exemple ; un accès facilité aux parkings de ville pour ne pas « rebuter » ceux qui n'utilisent jamais les transports en commun).

De plus, dans tous les produits définis et imaginés par Keolis Rennes, le passager ne paye jamais sa pratique du covoiturage, tandis que le conducteur lui, est récompensé. Aucune application n'est prévue pour monétiser l'usage du covoiturage. L'idée est de faire du covoiturage un véritable transport en commun. Dans cette optique, c'est bien la carte KorriGo qui sert de sésame.

Avec une intégration commerciale forte, on va davantage favoriser l'intermodalité et limiter une pratique exclusive du covoiturage pour éviter ensuite le risque de concurrence.

Enfin, les outils technologiques ont aujourd'hui la capacité de proposer aux clients des solutions de déplacements intermodales et simples. Il est important de pouvoir proposer avec un outil unique un large panel de solutions de mobilités. C'est pourquoi Keolis Rennes souhaite agréger les fonctionnalités de covoiturage à son application mobile « starbusmétro » pour que celles-ci puissent proposer des solutions mixant l'ensemble des modes à disposition sur le territoire.

Le covoiturage est donc complémentaire des transports en commun à condition de disposer d'un réseau de transports efficient et attrayant, d'une politique commerciale intégrée et de disposer des outils de communications et infrastructures à bon escient.

3. La multiplicité des acteurs

La richesse des modes de transports disponibles sur le territoire de Rennes Métropole est donc forcément corrélée au nombre d'acteurs présents sur le territoire. Une bonne entente entre tous ces acteurs est de fait peu évidente.

Acteurs	Rôles
Rennes Métropole	- Impulse la politique de mobilité - Finance Covoiturage + - Propriétaire du réseau STAR
Keolis Rennes	- Exploite et gère le réseau STAR
Conseil départemental 35	- Aménage des aires de covoiturage - Finance Covoiturage + - Propriétaire du réseau Illeenoo
Conseil Régional de Bretagne	- Réseau TER - Finance Covoiturage +
Communes de Rennes Métropole	- Soutien local au développement du covoiturage
Covoiturage +	- Association qui propose le service de covoiturage ehop en Ille et Vilaine
SNCF Réseau et SNCF Gares et connexion	- Exploite le réseau TER et les gares
IDvroom	- Service de covoiturage de la SNCF
Blablacar	- Service de covoiturage Blablacar

Tableau 5 : Acteurs des mobilités et du covoiturage sur le territoire de Rennes Métropole

Source : Réalisation personnelle

La bonne entente de tous ces acteurs est un élément important pour le développement du covoiturage sur le territoire de Rennes Métropole. Par exemple, la notion, clé, d'intermodalité dépend entièrement de l'entente entre tous ces acteurs.

Dans ce cas-ci, Rennes Métropole et l'association covoiturage + sont pour l'instant les fers de lance du développement du covoiturage. Pourtant bien accompagné par le conseil départemental et certaines communes telles que Laillé ou Acigné, et notamment dans la création d'aires de covoiturage, l'association est limitée par ses moyens financiers et technologiques notamment. L'association covoiturage + a d'ailleurs déjà signé une convention avec Keolis Rennes afin que les deux acteurs soient complémentaires dans leurs actions. Keolis Rennes diffuse d'ailleurs des informations sur le service ehop dans les écrans du métro et des bus. Pour autant, les ambitions de Keolis Rennes dans le développement du covoiturage peuvent potentiellement nuire à l'activité et concurrencer l'association.

Par ailleurs, si le réseau ferroviaire en étoile vers Rennes peut favoriser l'intermodalité « voiture + train » et fait preuve d'une fréquentation et d'une offre en constante hausse, la SNCF (c'est-à-dire SNCF réseau et SNCF gare et connexion) fait preuve de frilosité dans sa volonté de développer le covoiturage. En effet, la SNCF est ouverte à développer le covoiturage dans ses gares mais souhaite faire profiter le service IDvroom en priorité. Or IDvroom n'est que très peu actif sur le territoire de Rennes Métropole (à l'exception d'une expérimentation avec l'université Rennes 2). Un exemple qui illustre ces difficultés à organiser le covoiturage vers les gares est celui de l'échec de la mise en place d'une expérimentation d'une ligne de covoiturage vers une gare du périurbain rennais en 2012.

En effet, Keolis Rennes et covoiturage + avait pris contact avec les services de la SNCF pour favoriser le covoiturage entre la commune de Cintré et la gare de l'Hermitage.

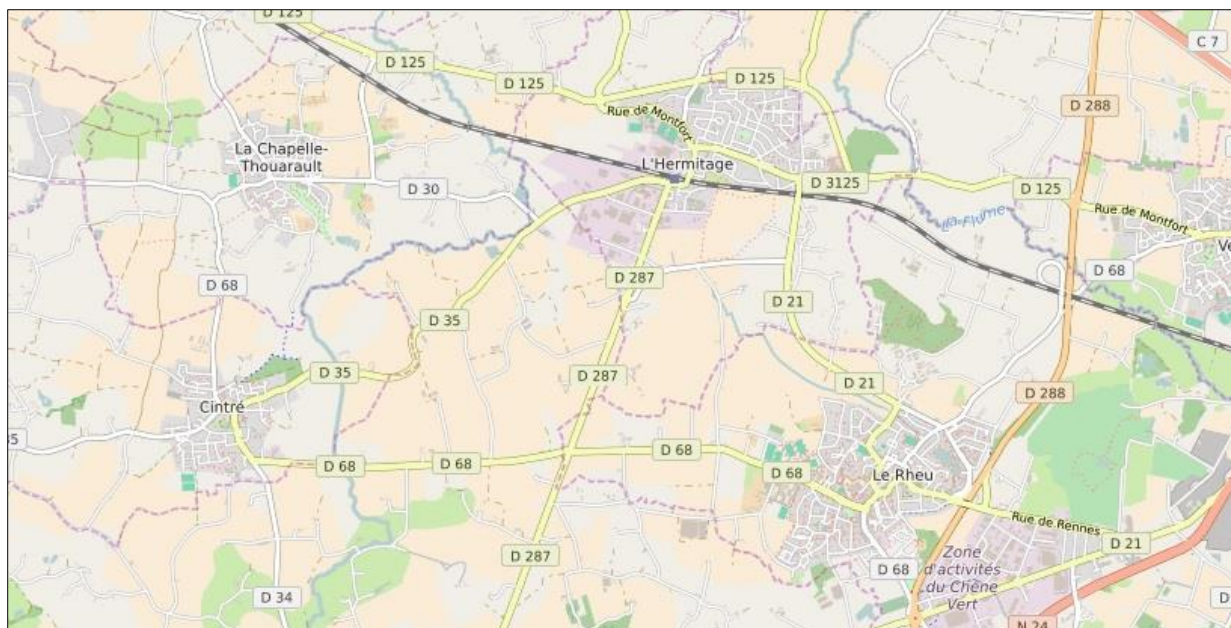


Figure 45 : Vue aérienne sur les communes de Cintré et L'Hermitage à l'Ouest de Rennes

Source : openstreetmap

L'idée était donc entre ces deux communes d'utiliser les arrêts de bus du centre de Cintré et de la gare de l'Hermitage ainsi que le service de mise en relation « ehop » pour développer une ligne de covoiturage. Cependant, les négociations ont échoué pour réserver des places de stationnement aux covoitureurs et l'expérimentation a ainsi été abandonnée.

Le covoiturage est un mode qui se caractérise par une multitude d'acteurs et cela peut selon les régions et les contextes poser certains problèmes pour le développement de ce mode.

CONCLUSION

Le travail réalisé pendant ce stage à Keolis Rennes illustre bien le fait que le covoiturage de proximité est bien un mode complémentaire des transports en commun. Il convient donc de bien le distinguer du covoiturage « Blablacar » qui se pratique sur de longues distances et qui est principalement motivé par les gains financiers. Dans un tel scénario, le covoiturage longue distance, très peu coûteux, vient simplement grignoter des parts de marchés aux autres modes et notamment le train. A l'inverse, les faibles distances et donc les faibles gains engendrés par la pratique du covoiturage de courte distance ne sont pas la source de motivation des covoitureurs. Le covoiturage de proximité n'est donc pas perçu comme un mode nécessairement économique mais plutôt comme un mode qui vient compenser les faiblesses des transports en commun (dessertes périphériques, rigidité, fréquence, amplitude...).

La complémentarité du covoiturage de proximité dépend donc largement du degré d'intégration du covoiturage au réseau de transports en commun. En n'intégrant pas le covoiturage aux transports en commun, on favorise une pratique monomodale. Cette pratique monomodale se traduit donc par un phénomène de concurrence entre les modes et cela au détriment des lignes de bus périurbaines les moins attrayantes.

Rennes Métropole présente donc de nombreux atouts pour pouvoir intégrer efficacement le covoiturage comme un nouveau mode du réseau STAR.

D'une part, Rennes Métropole est une agglomération très dynamique dont la particularité est la configuration en « ville archipel » rend difficile le déploiement des transports en commun entre chaque communes et favorise donc davantage le développement du covoiturage. Par ailleurs, les différents réseaux de transports publics de voyageurs sur le territoire sont de qualités et permettent d'envisager une pratique intermodale importante.

Le réseau ferroviaire en étoile depuis (ou vers) Rennes permet de bien irriguer le territoire et de faciliter la pratique intermodale. Les nombreuses haltes et gares de la métropole peuvent être un point d'appui important dans l'optique de développer le covoiturage, mais encore faut-il que l'offre et la fréquentation TER soient réellement attrayantes et que les différents acteurs s'entendent pour mettre en place des expérimentations et services.

Le réseau STAR de Rennes Métropole dont le réseau armature est lui aussi performant et plus encore à l'horizon 2020 avec deux lignes de métro. Avec les parcs relais des deux lignes de métro, le succès de la formule « voiture + métro » peut réellement profiter à l'émergence du covoiturage.

Outre l'offre du réseau STAR, Keolis Rennes, l'exploitant du réseau dispose d'une puissance de frappe commerciale et en terme de communication très importante sur le périmètre du PTU mais en dehors également puisque il dispose d'une bonne image et d'une notoriété importante, même en dehors des limites de Rennes Métropole.

Keolis Rennes dispose également d'outils en mesure de faire décoller la pratique du covoiturage. D'une part la carte KorriGo, carte multiservices et sésame de la mobilité à l'échelle de la Bretagne permet d'intégrer le covoiturage à la tarification STAR via un programme commercial pour récompenser et fidéliser le client. En plus d'enrichir l'offre en récompensant le client, on limite également la pratique monomodale du covoiturage. D'autre part, le développement du covoiturage s'appuie aujourd'hui largement sur les NTIC et l'explosion de l'usage des smartphones par exemple. En créant des partenariats avec des start-up, Keolis Rennes peut bénéficier de la souplesse et des compétences technologiques de ces sociétés pour développer des produits adaptés à la demande.

Enfin, il est nécessaire de mixer tous ces ingrédients de façon très judicieuse que ce soit dans la définition du produit (quelle offre je mets en place à quel endroit ?) et dans la commercialisation (comment je communique et comment je le « vends » aux clients ?).

En intégrant pas le covoiturage au réseau de transports en commun on prend à la fois le risque d'inciter à la concurrence entre les modes mais également de multiplier les chances de voir le développement du covoiturage échouer. C'est une des principales raisons qui expliquent l'échec du partenariat entre la RATP et Sharette (pas d'intégration tarifaire et mise en place du covoiturage dans l'optique de compenser la suppression de TER).

Le covoiturage ne doit donc pas venir en tant que simple alternative au développement des réseaux de transports collectifs, mais comme un complément pour pallier les solutions que ces derniers ne peuvent offrir. La question qui se pose est donc davantage :

Les communes, agglomérations ou collectivités qui n'ont pas les atouts et moyens techniques, financiers et humains que possèdent, par exemple, Rennes Métropole peuvent-elles réellement

développer une politique de covoiturage amitieuse et en complément des transports en commun ?

Aucune « recette » testée jusque-là n'a réellement fonctionné mais le développement du covoiturage de proximité en est qu'à ses débuts et augure de nombreux changements encore...

BIBLIOGRAPHIE

ADEME, Etude nationale sur le covoiturage de courte distance, Enquêtes auprès des utilisateurs des aires de covoiturage, septembre 2015, 69 pages

ADEME, Etude nationale sur le covoiturage de courte distance, Enquêtes auprès des utilisateurs des aires de covoiturage, septembre 2015, 8 pages

ADEME, Etude nationale sur le covoiturage de courte distance, Leviers d'actions, Benchmark et exploitation de l'enquête nationale transports et déplacements, septembre 2015, 233 pages

AUDIAR, Dynamiques démographiques dans les couloirs ferroviaires de l'aire urbaine rennaise, mars 2012, 4 pages

AUDIAR, Les mobilités dans l'agglomération et « l'aire urbaine » de Rennes, Septembre 2009, 16 pages

AUDIAR, Les déplacements domicile-travail dans l'aire urbaine rennaise, une illustration des dynamiques territoriales, Octobre 2014, 12 pages

AUDIAR, Plan de Déplacements Urbains en action, 2007/2017, diagnostics, enjeux et objectifs, juillet 2007, 20 pages

AUDIAR, Rennes Métropole « chiffres clés », 2015, 72 pages

AUDIAR, Tableau de bord, suivi du plan de déplacements urbains, Juin 2015, 56 pages

CASTEX Elodie, Organisation des pratiques de covoiturage entre inconnus dans les territoires, 2015, 20 pages

CERTU, L'adaptation de l'offre de transports en commun aux territoires vécus, Septembre 2007, 116 pages

CERTU, Le covoiturage en France et en Europe, Etat des lieux et perspectives, 2007, 89 pages

CHAPUIS Jean-Yves et VIARD Jean, Rennes, la ville archipel, éditions de l'Aube, 2013, 170 pages

DUCHEMIN Bruno et MAREMBAUD Olivier, « Révolutions numériques et évolutions des mobilités individuelles et collectives (transport de personnes) », Avis du Conseil Economique Social et Environnemental, Avril 2015, 202 pages.

ENTD 2008, La mobilité des Bretons, Décembre 2011, 36 pages

FOLLEA Bertrand, A l'articulation de la ville et de la nature : le paysage comme mode d'aménagement durable du territoire, Février 2008, 6 pages

GUY Catherine, Définir, anticiper et renouveler le développement de l'agglomération rennaise, une tache de Sisyphe pour l'agence d'urbanisme, La Fabrique du territoire, 2007, 13 pages

IAUR, Rennes : la ville archipel 5.0 un modèle d'avenir ?, 2014, 10 pages (en ligne)
disponible sur <http://www.iaur.fr/wp-content/uploads/2014/11/rendu-e%CC%81crit-groupe-Bologne.pdf>

PIPAME, rapport final, Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités, Janvier 2016, 267 pages

ANNEXES

Annexe 1 : conflits au parc relais de La Poterie entre bus et « covoitureurs Blablacar »
(p. 109)

Annexe 2 : Illustration des stations de covoiturage développées par la société « Ecov »
(p. 110)

Annexe 3 : Présentation du Pôle Offre et Marchés de Keolis Rennes, année 2016 (p. 111)

Annexe 4 : Exemple d'un arrêt de bus identifié LE covoit'STAR (p. 112)

Annexe 5 : Eléments du kit covoiturage (p.113)

Annexe 6 : Copie d'écran d'une recherche d'itinéraire multimodale sur l'application Boogi de Bordeaux (p. 114)

Annexe 7 : Copie d'écran d'une annonce de covoiturage sur l'application Boogi de Bordeaux
(p. 115)

Annexe 8 : Copie d'écran d'une application de covoiturage dynamique (p. 116)

Annexe 9 : dépêche Ville rail et Transports, le 31/08/2016 (p. 117)

Annexe 10 : article Ouest France, le 02/09/2016 (p. 118)

Annexe 11 : Article site de Rennes Métropole, le 05/09/2016 (p. 119)

Annexe 1 : Conflits au parc relais de La Poterie entre bus et « covoitureurs Blablacar »



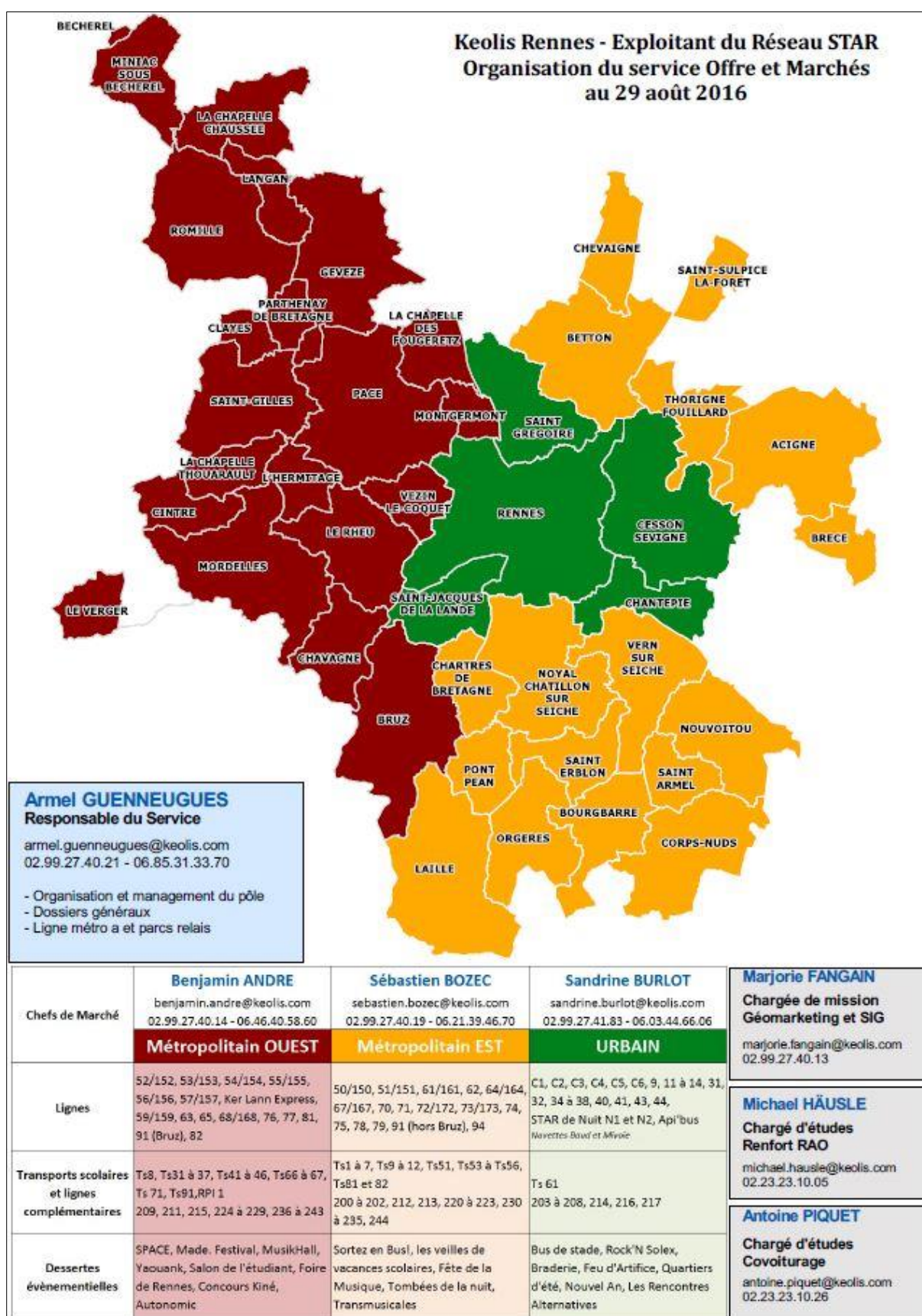
Source : photo du quotidien 20 minutes, 2013

Annexe 2 : Illustration des stations de covoiturage développées par la société « Ecov ».



Source : Ecov

Annexe 3 : Présentation du Pôle Offre et Marchés de Keolis Rennes, année 2016



Source : Keolis Rennes

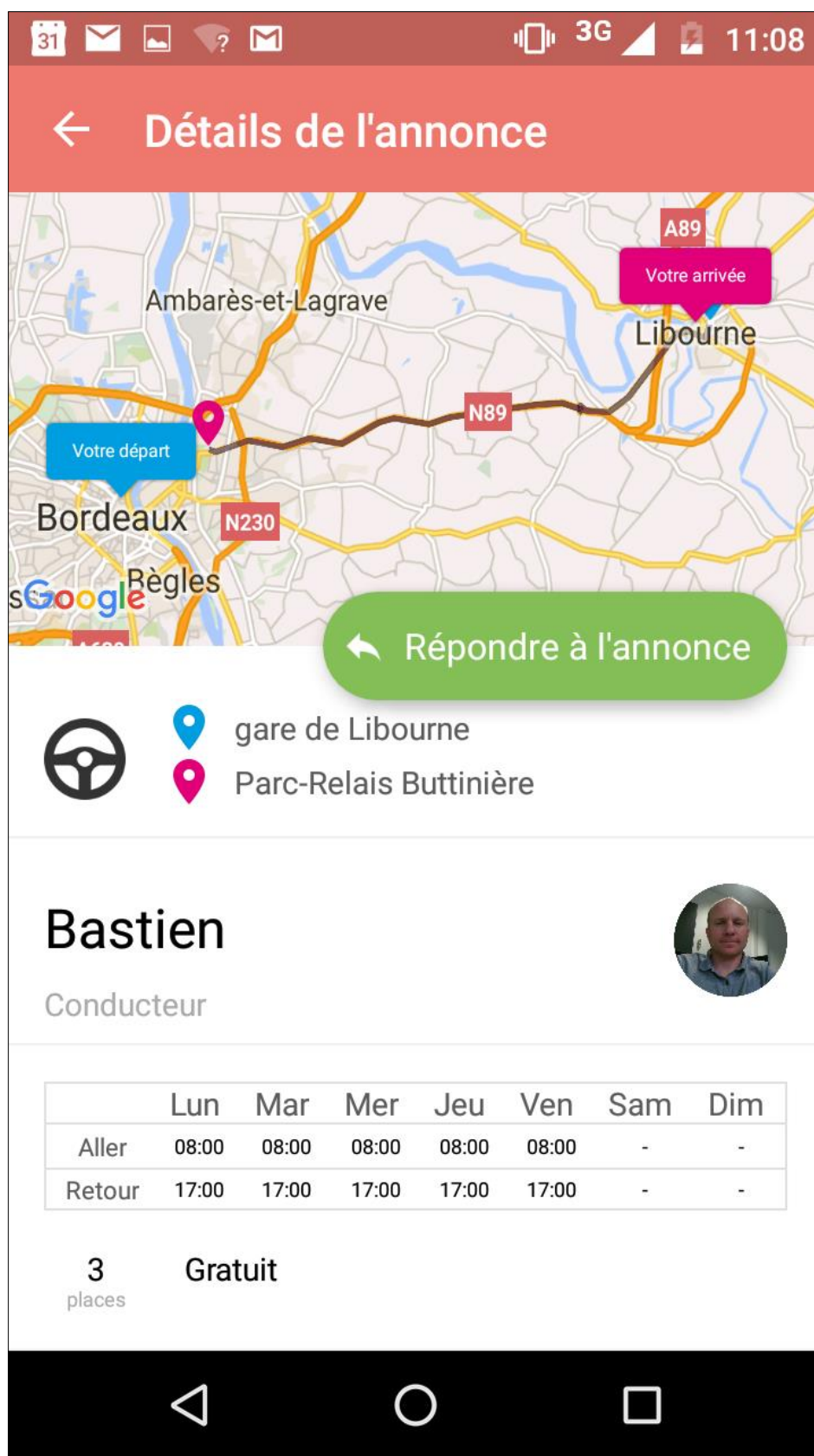
Annexe 4 : Exemple d'un arrêt de bus identifié LE covoit'STAR



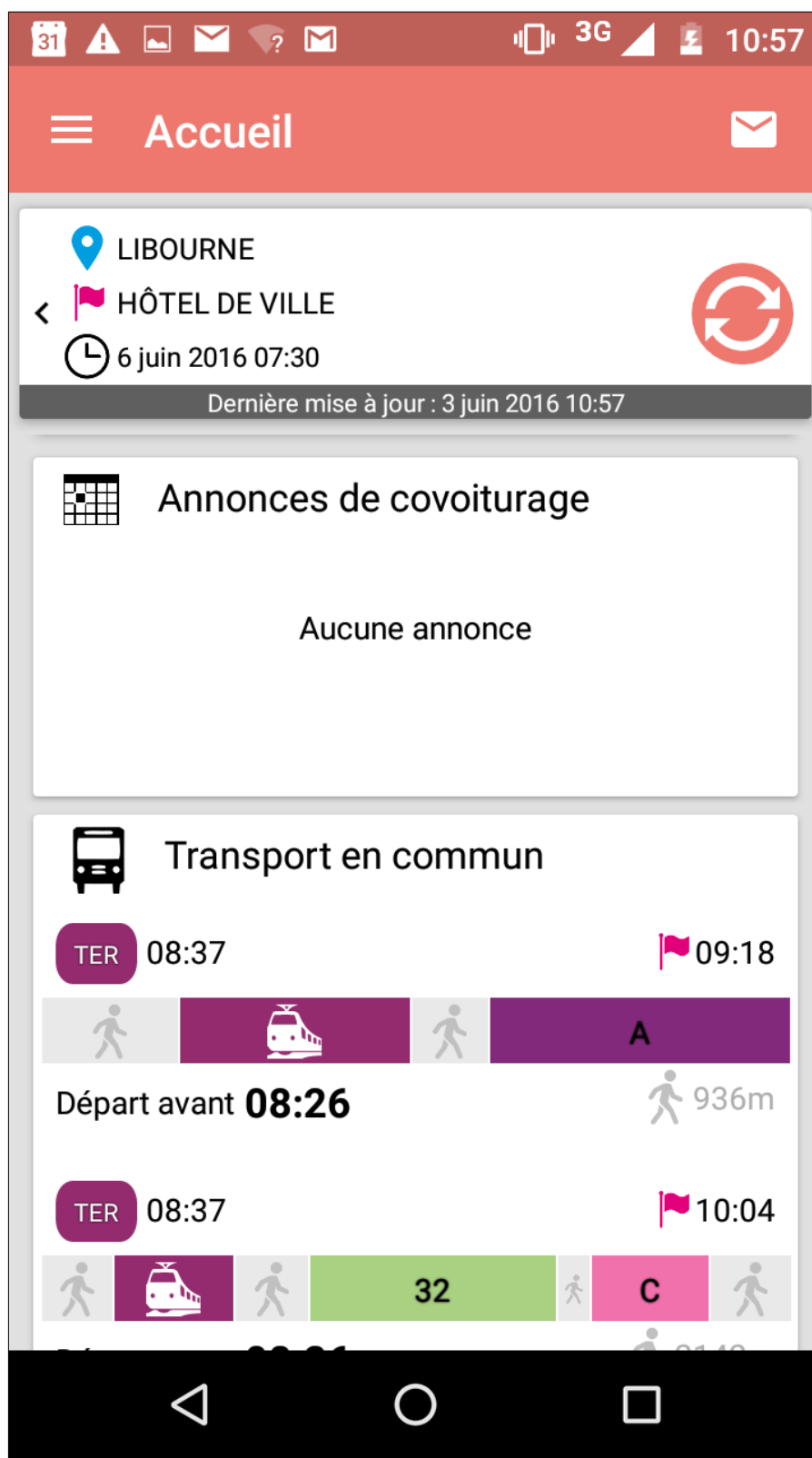
Annexe 5 : Eléments du kit covoiturage



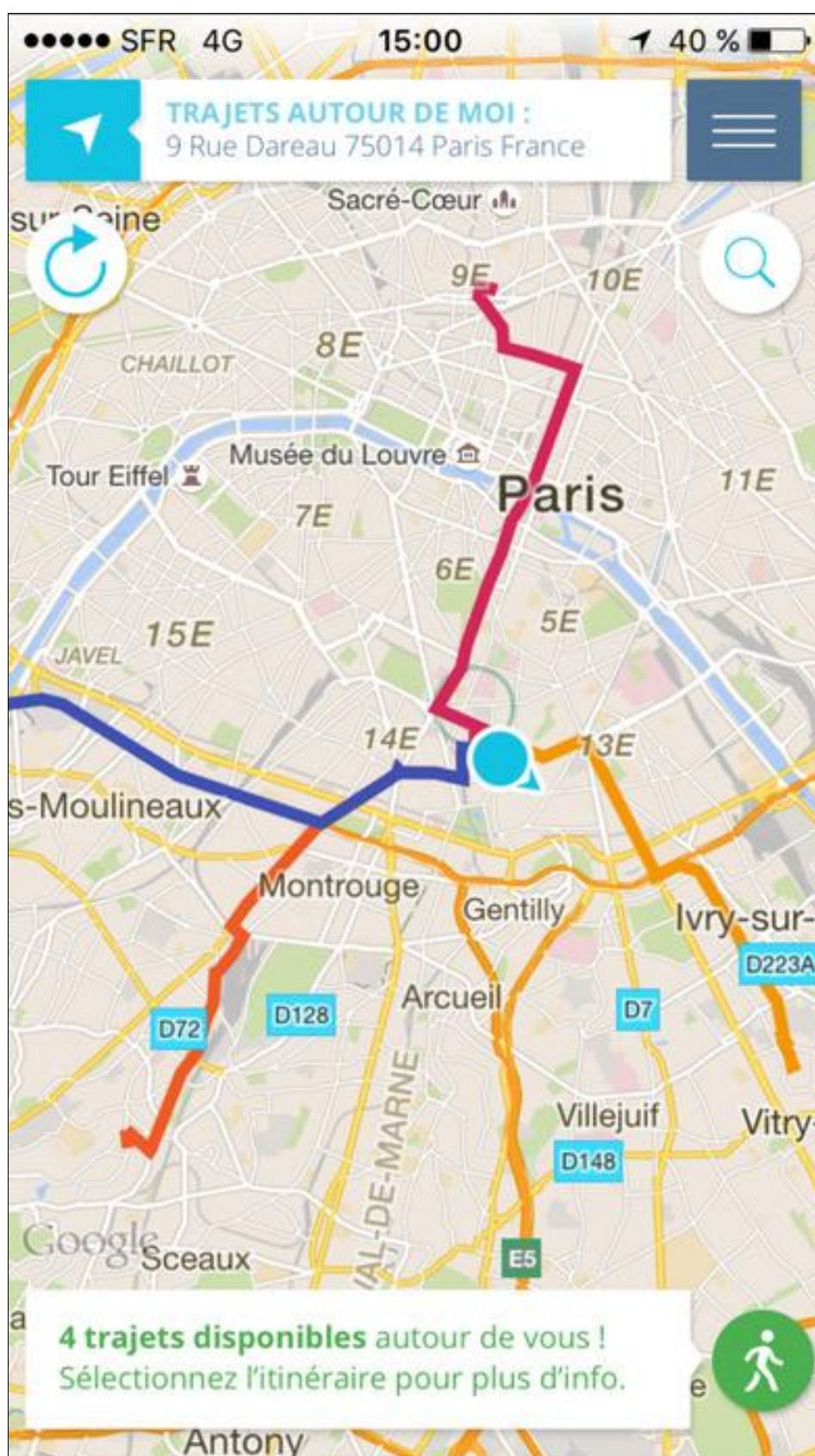
Annexe 6 : Copie d'écran d'une annonce de covoiturage sur l'application Boogi de Bordeaux



Annexe 7 : Copie d'écran d'une recherche d'itinéraire multimodale sur l'application Boogi de Bordeaux



Annexe 8 : Copie d'écran d'une application de covoiturage dynamique



Source : OuiHop

Annexe 9 : dépêche Ville rail et Transports, le 31/08/2016

02/09/2016

Rennes ajoute du covoiturage à l'offre Star | Ville, Rail & Transports

Rennes ajoute du covoiturage à l'offre Star

31/08/2016

Rennes Métropole et Keolis, en partenariat avec la mairie d'Acigné expérimentent un nouveau mode de déplacement alliant la visibilité des infrastructures du réseau Star à la souplesse du covoiturage. Dès cette rentrée, les habitants d'Acigné pourront bénéficier de ce service baptisé Covoit'Star et qui s'apparente à de l'autostop organisé. Le service de covoiturage relais spontané et simple va vers deux destinations : Rennes Beaulieu ou la Zone d'activités des Champs Blancs. Le voyageur n'a qu'à se présenter à l'un des arrêts de bus identifié « Le covoit'Star » et se signale grâce à un panneau type autostoppeur fourni lors de l'inscription en mairie. Les covoitureurs pour leur part identifient leur véhicule par un macaron. A chaque inscription (gratuite et pour les plus de 16 ans), le client reçoit 5 voyages sur le réseau Star, chargés sur sa carte KorriGo.

[Aménagement du territoire](#) | [Association](#) | [Bretagne](#) | [Co-voiturage](#) | [France](#) | [Keolis](#) |

0 personne a trouvé cela intéressant

EDITORIAL

Actualités
Brèves
Dossiers

SERVICES

Appels d'offres
Avis d'attribution
Offres d'emploi
Annuaire des formations

LES ACTEURS

Annuaire B2B
La communauté VRT
La rédaction

LE GROUPE LA VIE DU RAIL

Qui sommes-nous ?
Nos parutions
Où trouver votre magazine en
kiosque ?

SITES AMIS

Club Ville, Rail & Transports

Rennes

Transports : le Star propose aussi du covoiturage

Si l'on rate son bus, pourquoi ne pas se rendre à destination en se partageant une voiture à plusieurs ? C'est l'idée de ce nouveau service Covoit'Star, expérimenté à Acigné.



Le Star a imaginé un logo, pour se reconnaître aux arrêts de bus.

On connaissait déjà le bus, le métro, le vélo... Le Service des transports de l'agglomération rennaise (Star) propose désormais du covoiturage. Cette nouvelle formule est lancée, dès cette rentrée, à Acigné, à l'est de Rennes. Le but est de rendre service aux habitants de la commune, y compris dans les situations les plus inattendues. Le bus 64 vient de partir vers Rennes et le voyageur n'a pas le temps d'attendre ? Qu'à cela ne tienne, le Star aménage pour lui les conditions d'un covoiturage spontané et simple.

Un essai à Acigné

La nouvelle formule, baptisée Covoit'Star, permet pour l'instant de rejoindre deux destinations possibles, depuis Acigné : Rennes Beaulieu ou la zone d'activités des Champs Blancs. « Rennes métropole et Keolis, en partenariat avec la mairie d'Acigné, expérimentent ce nouveau mode de déplacement, expliquent les responsables. C'est une



Le Star a imaginé un logo, pour se reconnaître aux arrêts de bus. En encourageant le covoiturage, on peut diminuer la pression de l'automobile en ville.

sorte d'autostop organisé. »

La personne qui souhaite être covoiturée se présente à un des arrêts de bus (1) avec un panneau et un brassard réfléchissant. Celui qui est au volant, lui, est facile à identifier, grâce au macaron collé sur son véhicule, fourni également lors de l'inscription. L'une et l'autre se reconnaissent et conviennent ensemble du lieu d'arrivée.

Pour utiliser ce covoiturage revisité par le Star, il suffit de s'inscrire gratuitement en mairie (à partir de 16 ans), avec une pièce d'identité. Les conducteurs, quant à eux, doivent fournir leur permis de conduire et leur certificat d'assurance auto. Lors de l'inscription, cinq voyages Star

sont offerts, chargés sur la carte KoriGo. Si cette nouveauté rencontre le succès à Acigné, elle pourrait être étendue à d'autres communes de la métropole rennaise.

Dans les parcs relais

Ce n'est pas la première initiative en faveur du covoiturage. Le Star accueille aussi le covoiturage dans ses parcs relais, avec une signalétique indiquant pour certaines places : « Ici je co-voiture et j'utilise le réseau Star ». L'expérimentation se poursuivra jusqu'à la fin juin 2017.

L'idée est d'encourager les automobilistes à covoiturer jusqu'aux cinq parcs relais (Poterie, Henri-Fréville, Villejean-Université, J.-F. Kenna-

dy et Préales), pour finir ensuite leur trajet en bus ou en métro. Inversement pour le retour. « En moyenne, sur l'ensemble des parcs, 7 % des clients transportent au moins une autre personne le matin et 22 % l'après-midi. Ce taux atteint 60 % le samedi. »

Olivier BERREZAI.

(1) Les arrêts de bus d'Acigné équipés du panneau pour le covoiturage sont : Acigné Mairie, Foyer, Lande, Village Collectivités, Gaudais, Clos Courtel, Beaulieu Restau U, Vitre Foulon ainsi que le nouvel arrêt covoiturage implanté dans la zone de Champs Blancs.

Annexe 11 : Article sur le site de Rennes Métropole, le 05/09/2016

10/09/2016

Les Acignolais expérimentent le covoit'Star | Site de Rennes, Ville et Métropole

Les Acignolais expérimentent le covoit'Star

05/09/2016

- Mis à jour le mardi 06 septembre 2016

Rennes Métropole et Keolis, en partenariat avec la commune d'Acigné, expérimentent un nouveau mode de déplacement, basé sur la complémentarité entre le réseau Star et le covoiturage. Objectif : faciliter le covoiturage de proximité.

Un panneau jaune ou bleu, selon la destination, Champs-Blancs ou Rennes, pour la personne qui cherche à co-voiturer, et un macaron pour les conducteurs qui acceptent de prendre cet auto-stoppeur d'un nouveau genre, voilà les outils pour se reconnaître entre adeptes du covoit'Star. « Développer le covoiturage est un axe fort du Plan de déplacements urbains, en cours de révision, explique Mylène Péridy, responsable du service réseaux de transport à Rennes Métropole. C'est une alternative à la voiture-solo avec une marge de progression très intéressante. » Ainsi, actuellement, le taux moyen d'occupation d'une voiture sur la rocade de Rennes est de 1,03. « Si on passait à 1,2, les effets sur les conditions de circulation seraient spectaculaires. » Si le covoiturage longue distance fonctionne plutôt bien, ce n'est pas le cas pour les trajets de proximité et du quotidien. « Aujourd'hui, il est difficile de délaissier la voiture pour un seul mode de déplacement qui peut ne pas couvrir l'ensemble des besoins, en semaine, le week-end » note Mylène Péridy. « Il s'agit donc de trouver des solutions pour favoriser le passage d'un mode à un autre. Un jour on prend les transports en commun, un autre la voiture-solo, une autre fois on fait du covoiturage. »



Un panneau jaune (ou bleu, selon la destination), un macaron à l'arrière de la voiture : c'est le covoit'Star ! Photo Didier Gouray

Une première en France

Favoriser le covoiturage au quotidien, en proposant une alternative au bus lors des heures creuses, tel est l'objectif de l'expérimentation qui vient de débiter à Acigné, pour l'année scolaire. « Huit arrêts ont été retenus sur la ligne 64, dans le centre d'Acigné et sur Beaulieu, en fonction de la fréquentation », précise Xavier Mauvilain, responsable de la relation clients chez Keolis, qui exploite le réseau Star. « Par ailleurs, un arrêt co-voiturage a été installé dans la zone des Champs-Blancs, pour compléter l'arrêt au Village des collectivités. » Des choix menés en lien avec Rennes Métropole et la commune. « C'est intéressant pour les étudiants ou des lycéens qui finissent plus tôt, par exemple, et sécurisant pour les plus jeunes », apprécie Karen Chesnais-Girard, conseillère municipale déléguée aux transports, aux déplacements et à l'énergie. « De plus, de nombreux Acignolais travaillent dans la zone des Champs-Blancs, actuellement non desservie par la ligne 64. » L'expérimentation s'adresse aux Acignolais de plus de 16 ans. Conducteurs et passagers, et on peut être l'un et l'autre, doivent signer une charte de bonne conduite.

Monique Guéguen

Toutes les infos pratiques sur star.fr

A lire aussi : [Des places réservées aux covoitureurs dans les parcs-relais](#)

TABLE DES SIGLES

ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise et de l'Énergie

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités

ARAFER : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières

AUDIAR : Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions Publiques

DIR : Direction Interdépartementale des Routes

DSP : Délégation de Service Public

EMD : Enquête Ménage Déplacement

ENTD : Enquête Nationale Transports et Déplacements

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

IAUR : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie

LGV : Ligne à Grande Vitesse

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

PDE : Plan de Déplacement Plan de Déplacements Entreprises

PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PIPAME : Pôle Interministériel de Prospective et d'Anticipation des Mutations Economiques

PTU : Périmètre des Transports Urbains

RAO : Réponse à Appel d'Offre

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

SRU : Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains

STAR : Service des Transports en commun de l'Agglomération Rennaise

SYTRAL : Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise

TAD : Transport à la Demande

TaM : Transports de l'agglomération de Montpellier

TBM : Transports de Bordeaux Métropole

TCL : Transports en Commun Lyonnais

TER : Trains Express Régionaux

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Evolution de l’artificialisation du territoire de Rennes Métropole.....	13
Figure 2 : Vue aérienne de l’agglomération rennaise.....	15
Figure 3 : Armature urbaine du pays de rennes	16
Figure 4 : Vue aérienne de l’agglomération bordelaise	18
Figure 5 : Plan des lignes de bus métropolitaines du réseau STAR.....	21
Figure 6 : Fréquentation du réseau STAR par année	23
Figure 7 : Comparaison de lignes de bus métropolitaines à Rennes et Toulouse Métropole...	25
Figure 8 : Fréquentation annuelle par mode du réseau STAR	27
Figure 9 : Taux de pénétration des différents modes du réseau STAR.....	28
Figure 10 : Plan du réseau des transports express régionaux bretons	29
Figure 11 : Fréquentation par jour de la ligne de bus 95.....	33
Figure 12 : Illustration du parc relais de La Poterie	34
Figure 13 : illustration de places réservées aux covoitureurs dans les parcs relais.....	36
Figure 14 : Part du covoiturage intra familial et extra familial	43
Figure 15 : Croissance du nombre de sites de covoiturage entre 1990 et 2007	45
Figure 16 : Les formes de covoiturage les plus répandues selon leurs caractéristiques.....	48
Figure 17 : Variation du taux d’occupation par motifs et par tranches de distance	49
Figure 18 : Les principaux avantages à la pratique du covoiturage	52
Figure 19 : Investissements réalisés par la société Blablacar.....	53
Figure 20 : Présence internationale de Blablacar	54
Figure 21 : Destinations du week-end en pourcentage des étudiants rennais	55
Figure 22 : Usage du covoiturage par les étudiants rennais	56
Figure 23 : Déplacements dans l’agglomération rennaise selon les distances	57
Figure 24 : Implantation nationale de RezoPouce	58
Figure 25 : Réseau VAP Nord Isère.....	59
Figure 26 : Ligne de covoiturage Appoigny <-> Auxerre	62
Figure 27 : Evolution des inscriptions au service ehop par année	63
Figure 28 : Evolution du budget et de l’investissement de Rennes Métropole.....	68
Figure 29 : Evolution du trafic sur la rocade rennaise entre 2010 et 2015.....	69
Figure 30 : SWOT du développement du covoiturage par Keolis Rennes	71
Figure 31 : Image et opinion des habitants de Rennes Métropole sur les différents modes	72
Figure 32 : Appétence des habitants de Rennes Métropole à covoiturer	73
Figure 33 : Situation de la commune d’Acigné.....	74
Figure 34 : Plan des lignes 64/164 qui desservent Acigné.....	76
Figure 35 : Cartographie de l’expérimentation LE covoit’STAR.....	78
Figure 36 : le réseau d’acteur selon Keolis Rennes	82
Figure 37 : Principe de fonctionnement des deux applications.....	84
Figure 38 : Plan de la ligne de covoiturage entre Laillé et Bruz	88
Figure 39 : Plan de la ligne de covoiturage entre Laillé et Bruz	88
Figure 40 : « Fiche horaire » covoiturage à l’arrêt Foyer (Acigné)	90
Figure 41 : Schéma du réseau de borne de covoiturage imaginé	90

Figure 42 : Principe de ligne de covoiturage vers le parc relais de la poterie.....	92
Figure 43 : Plan des lignes 57 / 157 / Ker Lann express	94
Figure 44 : Mix marketing pour la création du mode covoiturage STAR	96
Figure 45 : Vue aérienne sur les communes de Cintré et L’Hermitage à l’Ouest de Rennes	102

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Comparaison démographique entre Rennes Métropole et Toulouse Métropole...	25
Tableau 2 : Evolution de l'offre et la fréquentation TER dans l'aire urbaine rennaise	30
Tableau 3 : Taux d'occupation des véhicules au parc relais de La Poterie en semaine.	35
Tableau 4 : Pratique du covoiturage par les inscrits.....	64
Tableau 5 : Acteurs des mobilités et du covoiturage sur le territoire de Rennes Métropole..	100

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	2
SOMMAIRE	3
INTRODUCTION.....	4
Partie I	
Rennes : Ville archipel	8
A. Caractéristiques, enjeux et dynamiques dans Rennes Métropole	9
1. Dynamisme et moteurs de la capitale bretonne.....	9
2. Continuité politique et affirmation de la ville archipel	11
3. Une diminution toute relative de l'usage de la voiture	19
B. Les infrastructures transports à Rennes Métropole	21
1. Le réseau STAR de Rennes Métropole	21
2. Keolis Rennes, exploitant historique du réseau STAR	26
3. L'étoile ferroviaire rennaise	29
C. Difficultés et enjeux de dessertes sur le réseau STAR.....	31
1. Les liaisons intercommunales métropolitaines.....	31
2. Les parcs relais	34
Partie II	
Le covoiturage en zone urbaine	38
A. Origines et définition d'un mode multiformes	39
1. Origines du covoiturage	39
2. Définition du covoiturage.....	40
B. Un mode multiforme	42
1. Covoiturage organisé et covoiturage spontané	43
a- Covoiturage organisé.....	44
b- Le covoiturage spontané.....	46
2. Les différents types de covoiturage	47
C. L'organisation du covoiturage en France	50
1. Une organisation qui se professionnalise.....	50
2. Le covoiturage « Blablacar » ou longue distance	52
a- Blablacar, la référence du covoiturage	52
b- Un enjeu non négligeable pour les collectivités.....	55

3.	Le covoiturage de proximité : une recette à trouver	57
a-	Le modèle « rézopouce »	58
b-	Stations de covoiturage	60
c-	Le modèle « dynamique »	61
D.	Le covoiturage dans Rennes Métropole	62
1.	Des acteurs en place	62
a-	Covoiturage +	62
b-	Conseil départemental d'Ille et Vilaines et communes	64
c-	Autres services/expérimentations de covoiturage	65
Partie III		
	Le covoiturage, nouveau mode du réseau STAR	66
A.	Des attentes fortes de Rennes Métropole	67
1.	Offrir des solutions alternatives à l'autosolisme.....	67
2.	La position de Keolis Rennes	70
B.	Le plan d'action de Keolis Rennes.....	74
1.	Mise en place d'un nouveau service : LE covoit'STAR.....	74
a-	Eléments de contexte.....	74
b-	Définition du produit	77
2.	Enjeux et Objectifs de la RAO.....	80
3.	Les propositions développées dans la RAO.....	83
a-	Développement des liaisons intercommunales	86
b-	Implantation de bornes de covoiturage	90
c-	Des lignes de covoiturage connectées aux parcs relais	91
d-	Une offre spécifique pour les salariés	92
e-	Une expérimentation pour le campus de Ker Lann.....	93
C.	Les points de vigilances à prendre en compte	96
1.	Difficultés internes	96
2.	Equilibre entre complémentarité et concurrence	98
3.	La multiplicité des acteurs	99
	CONCLUSION	103
	BIBLIOGRAPHIE	106
	ANNEXES	108
	TABLE DES SIGLES	120

TABLE DES ILLUSTRATIONS	122
TABLE DES TABLEAUX.....	124
TABLE DES MATIERES	125
RESUME.....	128

RESUME

Le covoiturage est un mode en plein développement actuellement du fait de l'inefficacité des transports en commun, notamment dans les franges périphériques des agglomérations. Face à l'urgence de trouver des solutions alternatives à l'autosolisme, les AOM considèrent désormais le covoiturage comme une alternative crédible. Avec l'appui des NTIC, et de nombreux acteurs privés et publics (start-up, collectivités, ...), le covoiturage se démocratise et se professionnalise. A l'inverse, du covoiturage longue distance, le covoiturage de proximité peine à se développer et de nombreux échecs sont à déplorer.

Dans le besoin de trouver d'autres solutions que les transports en commun pour subvenir aux besoins de mobilités de ses habitants, Rennes Métropole souhaite fortement développer la pratique du covoiturage. Pour répondre à cette demande, Keolis Rennes, l'exploitant du réseau de transports en commun de Rennes Métropole souhaite faire du covoiturage un nouveau mode du réseau STAR en l'intégrant totalement aux autres modes. En étant développé à bon escient, le covoiturage peut se révéler bénéfique pour le réseau STAR et vice versa.

The carpooling is now a booming mode of transport because of the public transport inefficiency, especially in the suburban outlying areas. Given the emergency of finding alternative solutions to the solo car driving, AOM considering now the carpooling like a credible alternative. With the support of the NTIC, and many private and public actors (star-up, public authorities, ...), carpooling is democratizing and professionalizing. However, contrary to the long distance carpooling, the short distance carpooling have trouble to develop, and some failures are to be deplored.

In need of finding others solutions that the public transports to provide for the mobility need of its inhabitants, Rennes Métropole want, strongly, to develop the carpooling. To answer this, Keolis Rennes, the Rennes Metropole's transport operator, want to make carpooling like a new mode of the STAR transport network, by integrating it with other modes of transport. Being developed wisely, the carpooling can be beneficial for the STAR transport network and vice versa.