

MOBILITÉ DURABLE :

VERS DES SOLUTIONS INNOVANTES ?

À l'heure où la transition climatique impose de remettre en question les systèmes de transport existants, quelles formes pourrait prendre la mobilité de demain ? Comment s'organisent déjà les entreprises et les salariés en région grenobloise pour envisager leurs modes de déplacement et le transport des marchandises ? Quelles initiatives collectives, à l'échelle des territoires ou des acteurs économiques, sont de nature à faciliter la transition ?

PAR R. CHARBONNIER

La prise de conscience autour des enjeux de la mobilité durable, poussée par les échéances de la transition écologique, est cette fois bien réelle. « Le constat avait pourtant été dressé depuis au moins le Grenelle de l'environnement en 2007. Mais il n'était pas installé dans les esprits », explique Arnaud Passalacqua, professeur et coresponsable du parcours de master 2 Transports et Mobilité à l'école d'urbanisme de Paris. Malgré ce réveil « tardif », la mobilité s'inscrit à présent à l'agenda de tous les acteurs concernés – « bien qu'entre la prise de conscience et la pratique, il y ait un gap », ajoute le professeur. Dans la réalité, les initiatives s'accroissent et les moyens de transport évoluent. L'objectif est de proposer des solutions économiquement viables, socialement responsables et générant de faibles émissions de carbone. Mais c'est aussi là que le bât blesse.

La demande autour de solutions rapidement opérationnelles se confronte à un calendrier d'infrastructure lourd à déployer, ou à la réalité industrielle tout simplement. Des modes de transport requièrent plusieurs années de réflexion et de réalisation avant d'entrer en activité, jusqu'à dix ans pour une ligne de tramway, sept à huit ans pour un transport par câble. Les espaces de covoiturage, des pistes cyclables ou un pôle d'échange multimodal sont eux plus simples à mettre en place. Avant que le RER métropolitain ne voie le jour, le Syndicat mixte métropolitain de l'aire grenobloise (SMMAG) propose ainsi un éventail de dispositifs alternatifs, comme l'accès en libre-service à des trottinettes et VAE électriques Dott. Le but étant de répondre à un besoin de court terme, avec un élargissement de l'offre qui vient en complément des systèmes de transport existants.

RETOUR À LA RAISON DANS LES SOLUTIONS

Loin donc de scénarios de science-fiction faisant une large place aux drones et voitures volantes, la vision de la mobilité reste pour l'instant très terre à terre. « Je connais peu d'innovations liées aux transports ayant réussi à percer, car elles ne correspondent pas aux contraintes qu'impose la mobilité, dont la sécurité, la fiabilité, la maintenance, l'équilibre économique et l'insertion urbaine. Tous les soi-disant nouveaux systèmes de transport qui ne prennent pas en compte ces paramètres ne durent pas. En revanche, il est tout à fait concevable d'innover par l'usage ou par l'amélioration d'un moyen de transport existant », reconnaît Arnaud Passalacqua. À l'image du train, du trolleybus ou encore du vélo. Existant depuis 1800, ce dernier connaît une seconde jeunesse en prenant le virage de l'électrique. ...



Le téléphérique urbain, ou métrocable, est l'un des moyens de répondre à l'augmentation des besoins de mobilité.

... LE VÉLO, LE NOUVEAU EL DORADO

Sous forme de vélo à assistance électrique (VAE), les deux-roues suscitent l'engouement. En 2021, 24 % du total des ventes de vélos en France l'ont été en électrique. En local, des start-up comme la Grenobloise eBikesLabs se sont positionnées sur ce marché et travaillent à optimiser son utilisation en ajoutant une touche d'intelligence artificielle (voir encadré page 28). « Nous constatons un mouvement de fond, encouragé par les villes qui s'organisent désormais autour de la pratique du vélo », observe Maël Bosson, cofondateur et dirigeant de l'entreprise. La métropole a été classée en mars pour la troisième fois consécutive « capitale du vélo », avec plus de 320 kilomètres de pistes cyclables. Cette année, le réseau Chronovélo devrait même permettre de relier 11 communes de l'aire urbaine avec de nouveaux tronçons ouverts. Un transport doux qui fait consensus. Schneider Electric par exemple accompagne ses collabo-

rateurs pour la transition écologique vers ce type de mobilité avec un forfait offert de révision annuelle du vélo ou encore la prise en charge des abonnements de locations de vélos du service public. Le spécialiste mondial de la gestion de l'énergie est allé même plus loin en signant, en juillet 2021, un avenant à son accord qualité de vie au travail. Il s'engage à promouvoir en interne la pratique du covoiturage et le versement d'une indemnité pouvant atteindre 200 euros par an et par personne. Le groupe met à disposition des emplacements réservés à son personnel pour recharger des véhicules électriques. Un autre segment d'avenir de la mobilité dont la part de marché ne cesse de progresser.

ÉLECTRIQUE, GNV, HUILE DE COLZA

Malgré les débats qui entourent le maillage territorial insuffisant de bornes de recharge et la question du recyclage des batteries, 162 114 voitures neuves 100 % électriques ont été

immatriculées sur le territoire national en 2021 (+ 46,1 % par rapport à 2020). Ce mode de motorisation représente à présent 9,8 % du marché automobile, selon le cabinet NGC-Data. Si une partie de la population saute le pas grâce aux aides gouvernementales, les entreprises sont en revanche moins enthousiastes à l'idée de changer leurs équipements. « Dans le cas où les sociétés doivent changer une flotte de voitures cinq places équipées en diesel, elles préfèrent encore pour le moment passer à l'hybride », souligne Dominique Vial, attaché ventes entreprises et administrations au sein de la concession Renault Bymy) CAR à Fontaine. L'une des raisons est simple : « Les véhicules coûtent cher. Les ventes de fourgons en électrique représentent par exemple seulement 1 % des ventes totales d'utilitaires. Il va donc falloir du temps pour que cela change. Pourtant, l'électrique est une vraie alternative qui offre un gain non négligeable au niveau du coût de détention d'une flotte. »

...

ANALYSE

POMA, LE TRANSPORT PAR CÂBLE POUR TOUS



Fabien Felli et Jean Souchal.

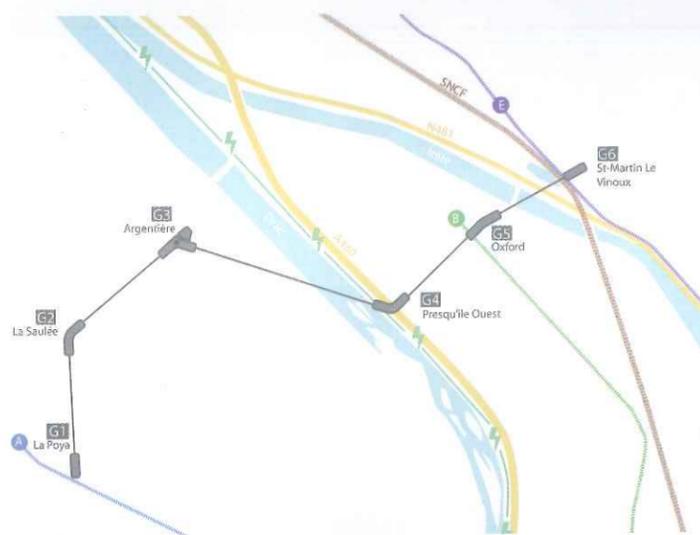
Fleuron français du transport par câble, Poma change de président. Après 12 années à ce poste, Jean Souchal laisse la main à Fabien Felli, vice-président du directoire et directeur commercial et marketing du groupe. Si une nouvelle page s'écrit pour l'entreprise, ce sera toujours dans la continuité avec des solutions innovantes et durables pensées dans une logique intermodale.

Après 12 ans à la tête du groupe aux 332 M€ de chiffre d'affaires, Jean Souchal quitte la présidence de Poma et laisse la place à Fabien Felli, vice-président du directoire et directeur commercial et marketing du groupe. Jean Souchal devient président du conseil de surveillance. Une nouvelle page de l'histoire de l'entreprise iséroise avec « un regard résolument tourné vers l'avenir ». Dans les pas du travail accompli par son prédécesseur, Fabien Felli va donc poursuivre la mission conduite par Poma depuis sa création en 1936, à savoir proposer des solutions de transports par câbles, entre autres. C'est d'ailleurs pour ce savoir-faire que le groupe est devenu leader mondial en la matière. « Malgré les crises successives, nous sommes là, nous tenons bon et sommes solides », défend Fabien Felli. La clé de la longévité ? « Savoir gérer le temps long et innover », soutient le nouveau président.

Depuis sa fondation, Poma s'est fait un nom grâce au transport par câble. Un outil de mobilité qui revient dans les débats comme un moyen complémentaire à toutes les solutions existantes. « Les collectivités se rendent compte de la valeur ajoutée du transport urbain par câble », explique Fabien Felli. S'ils demandent du temps, les projets se concrétisent. Pour son premier week-end d'exploitation, le 13 mai dernier, le téléphérique urbain de Toulouse Téléo enregistrait ainsi plus de 50 000 passagers. Une réalisation signée Poma.

POUR UN AVENIR PLUS DURABLE

Le président justifie l'intérêt pour ce mode de transport par la conjugaison de plusieurs facteurs : « L'aspect économique, une durée de chantier plus courte, des exemples de réalisations qui fonctionnent, une empreinte écologique réduite et un système permettant de mieux mailler un territoire. Notre seule contrainte : réaliser des lignes droites. » Ces raisons ont donc convaincu le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) à choisir cette solution pour créer une ligne téléphérique rejoignant Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux, dont le chantier est évalué à 65 M€. Elle pourra transporter, dès 2024, 600 voyageurs par heure et 1 500 à terme. « Le projet grenoblois est intéressant, car il nous pousse à trouver la plus faible empreinte carbone possible », détaille Fabien Felli. La sobriété dans les transports est une démarche qui guide désormais la politique du groupe aux 1 300 salariés dans le monde. Engagée pour un avenir plus durable, mais également pour un transport ouvert à tous, c'est ainsi que Poma réfléchit à la mobilité de demain. « Nous devons trouver des solutions avec une plus forte intermodalité dans l'usage des transports. C'est ce que nous faisons avec les ascenseurs valléens, mais nous devons aller plus loin. À nous de trouver des solutions qui ont du sens pour des usagers de plus en plus attentifs aux transports publics ! »



Le tracé du métrocable desservira 6 stations sur 3,7 kilomètres, de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux.

... VERS UNE MOBILITÉ « DÉCARBONÉE »

Dans un contexte de transition écologique, l'électrique est une réponse, mais d'autres énergies alternatives existent et pourraient s'imposer plus largement. Le transporteur routier de voyageurs VFD – qui a commencé à renouveler son parc de véhicules dès 2018 – investit de son côté le champ du gaz naturel pour véhicule (GNV) et expérimente même la version bio. « Nous faisons toujours le choix entre la pertinence économique et la pertinence d'exploitation. Nous ne pouvons donc pas nous concentrer pour le moment sur d'autres sources d'énergie », souligne Céline Dolgopyatoff Burllet, directrice marketing et communication du groupe. ...



Sylvain Laval, président du SMMAG, dont le champ d'action regroupe les intercommunalités de Grenoble Alpes Métropole, du Grésivaudan et du Pays Voironnais.

POINT DE VUE D'EXPERT

LE SMMAG : UNE COURSE CONTRE LE TEMPS

Acteur incontournable de la mobilité sur le territoire, le SMMAG pense et développe toutes les formes de mobilités collectives dans le but d'offrir à la population de l'aire grenobloise un large choix de modes de transport. Une mission qu'il conduit dans une vision à double temporalité.

À l'heure où la transition écologique impose de remettre en question les systèmes de transport existants, le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise préfère plutôt agir en imaginant et en développant des solutions complémentaires. Tout en s'inscrivant dans une démarche de réduction de certains usages, comme la voiture par exemple. « Nous ne devons pas opposer des formes de mobilités aux autres, mais plutôt proposer des solutions qui permettront de multiplier les offres, défend Sylvain Laval, président du SMMAG. Nous ne pouvons imposer à une personne d'arrêter de prendre sa voiture sans lui proposer en face des réponses adaptées et crédibles. » Le syndicat mène alors une politique principalement axée sur la multimodalité dans le but, à l'avenir, de desservir tous les habitants de l'aire métropolitaine sans exception. « La couronne et le centre sont bien desservis, mais nous devons accélérer notre offre de services pour les résidents périphériques et des territoires voisins. Le besoin n'est pas nouveau néanmoins, il s'exprime de plus en plus fort aujourd'hui et nous devons combler cette faiblesse sur ces zones précisément. » L'idée étant de proposer des alternatives à l'automobile qui « n'est pas forcément le modèle idéal,

malgré son virage technologique important », justifie Sylvain Laval.

DU COURT ET DU LONG TERME

La vision du syndicat est de trouver des solutions rapidement applicables et dans un temps court, et de l'autre travailler sur des projets à plus long terme. Concrètement, des pistes cyclables, des lignes de covoiturage, des vélos et trottinettes électriques en libre-service (plus de 4 000), le Pass'Mobilité ou encore un pôle d'échange multimodal sont « moins » contraignants à développer qu'une ligne de tramway. Sans compter le ferroviaire (plus de dix ans) pour lequel Grenoble attend impatiemment l'engagement financier de l'État et la Région Auvergne-Rhône-Alpes. « Le sujet est majeur pour notre territoire, car il est un mode de déplacement qui permet de transporter le plus de personnes. Le projet a pris du retard et nous attendons maintenant la présentation du Plan État-Région pour avancer », commente Sylvain Laval. C'est la raison pour laquelle le SMMAG avance en parallèle sur toutes les autres formes de mobilité. « Cela fait partie de notre ambition, mais il y a beaucoup de travail à réaliser pour repenser la multimodalité. »

M covoit'
LIGNES+

Semaine de la mobilité durable
du 16 au 22 septembre
réservez votre animation
covoiturage sur site, gratuite et clé-en-main !

covoiturage quotidien domicile-travail

Benjamin ARNAUD
développeur local – 07 49 35 31 87

INSCRIVEZ-VOUS www.lignesplus-m.fr

SMMAG
Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise

Depuis 2019, l'entreprise est engagée à réduire sa consommation de carburant et ses émissions de gaz à effet de serre. Elle a enregistré une baisse de 12,9 % de ses émissions de CO₂ ces trois dernières années, et a signé jusqu'en 2024 « la Charte Objectif CO₂ - Les transporteurs s'engagent », prévoyant une baisse minimale de CO₂ de 8,43 %. Quant au cimentier Vicat, il recevra dès 2024 des camions Iveco et Nikola roulant à l'hydrogène. De plus, il dispose depuis 2019, via sa

filiale transport SATM, d'engins fonctionnant à 100 % à l'huile de colza française. Le groupe vise « une réduction de 6 300 tonnes de CO₂ équivalent par an, soit l'émission annuelle moyenne de 900 Français ». Ces solutions différenciantes et concrètes sont ainsi une façon de répondre aux enjeux environnementaux et aux exigences imposées par les ZFE-m, ces Zones à faibles émissions de véhicules que les métropoles s'activent à déployer sur leur territoire afin d'y interdire les véhicules les plus

polluants, et améliorer la qualité de l'air.

LA ZFE DE LA DISCORDE

En vigueur depuis 2019 à Grenoble, la ZFE-m concerne pour l'heure seulement les véhicules utilitaires et les poids lourds, mais crée des crispations. En particulier sur le plan de la mise en conformité du parc de véhicules dans les délais impartis, comme le soulignent les présidents des chambres et syndicats du monde économique isé-



La future ligne de téléphérique sera demain connectée aux trois lignes de tram (les lignes A, B et E).

rois. « Dans un contexte géopolitique et économique difficile et imprévisible, les solutions techniques des constructeurs ne répondent pas à la demande. Les délais de livraison particulièrement longs, les surcoûts des véhicules, le temps nécessaire de déploiement des infrastructures de recharge, la hausse du prix du gaz (de 0,80 €/kg à 2,40 €/kg en quelques semaines), n'incitent pas

au renouvellement du parc », ont-ils défendu auprès de la Métropole. S'ils reconnaissent que le « sujet est important pour la santé », ils mesurent également l'impact de sa mise en place « progressive pour nos entreprises ». Ils souhaitent alors « que soit exclu du périmètre de la ZFE-m l'accès aux zones stratégiques, et plus largement aux grands sites d'activité de la métro-

pole, des véhicules ne répondant pas systématiquement aux exigences de la réglementation locale ». Malgré les dérogations existantes (d'autres sont à venir) et les aides pour l'achat d'un véhicule non polluant, la mise en conformité des entreprises pour rouler dans la ZFE-m reste pour le moment mal accueillie. Les particuliers devraient aussi en constater ...



Le retrofit, l'une des solutions disponibles.



Phoenix mobility fait du « neuf avec du vieux »

Cette start-up iséroise imagine la mobilité de demain en investissant le champ de la conversion des véhicules professionnels thermiques en électriques. Un concept appelé retrofit pour lequel Phoenix Mobility emploie 35 salariés, 60 d'ici la fin de l'année. « Nous sommes partis de plusieurs constats, souligne Antoine Desferet, l'un des fondateurs de l'entreprise. La demande d'électrification est de plus en plus grande, les délais de livraison de véhicules utilitaires électriques neufs sont compris entre un et deux ans, et les enjeux sociaux et environnementaux demandent à repenser la consommation des véhicules. En réponse

à cela, nous avons développé une solution innovante, fiable, robuste, économique et homologuée. » Le néo-constructeur automobile propose ainsi aux professionnels une possibilité de retrofit sur les véhicules Renault Master et les Renault Traffic (bientôt les Fiat Ducato) « pour des raisons de coûts liés à l'homologation et à la recherche », justifie Antoine Desferet. Concrètement, il faut cinq jours à la start-up pour convertir un utilitaire en tout électrique. L'année prochaine, pour « faire du neuf avec du vieux » à grande échelle, Phoenix Mobility vise plus d'un millier d'unités converties.

NOUVELLE
**RENAULT
MEGANE
E-TECH**
100% électrique

commander

A 0g CO₂/km

gamme nouvelle Renault megane e-tech 100% électrique : consommations min/max (procédure WLTP) (wh/km) 155/170. émissions de CO₂ (procédure WLTP) : 0g/légende, hors plaisir d'usage. Nettoyage et entretien recommandés. Les procédures de mesure permettent de mesurer les consommations et autonomie très proches de celles constatées en conditions réelles d'utilisation.

pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

**Auto
Dauphiné**

ÉCHIROLLES
9 rue Jean-Pierre Timbaud
04 76 33 78 78

SAINT MARTIN D'HÈRES
5 avenue Jean Vilar
04 76 62 42 22

RIVES
20 route Nationale 85
04 76 91 03 06

GRENOBLE
65 cours de la Libération
04 76 70 39 40

VIZILLE
742 avenue Maurice Thorez
04 76 78 70 00

MEYLAN
18 boulevard des Alpes
04 76 90 36 48

autodauphine.fr

Le futur du VAE par eBikesLabs

En ajoutant une brique logicielle plus intelligente que celle initialement installée dans un vélo électrique, eBikesLabs vise à améliorer leur usage en apportant plus de fiabilité, en permettant de mieux lutter contre le vol et en assurant une meilleure maintenance. Une innovation technologique développée depuis sept ans par cette start-up grenobloise qui a déposé six brevets pour cela. « Avec cette IA embarquée, nous pouvons à la fois procéder à un verrouillage antivol à distance et offrir un meilleur confort d'utilisation dans le but de faciliter les déplacements », explique Maël Bosson, cofondateur et dirigeant de l'entreprise. Des arguments qui manquaient pour convaincre de futurs acheteurs de VAE. D'ici que cette solution soit dans leur main, eBikesLabs a besoin d'abord de convaincre les concepteurs de vélo, notamment ceux de milieu de gamme. Une première étape a été franchie puisqu'une série de vélos sortira en 2024 avec l'innovation de l'entreprise grâce à un partenariat signé auprès d'un leader européen du vélo urbain.



Associer technologie à la mobilité urbaine, le défi de eBikesLabs.

... les effets dès 2023. « Tout le monde ne peut pas rompre avec l'automobile. C'est pourquoi il faut déployer un plan de transport collectif ambitieux », soutient Arnaud Passalacqua, qui prône une solution radicale de mobilité lente. Pour répondre à la fois aux enjeux climatiques, mais également aux enjeux sociaux. « Plus vous accélérez, plus vous créez de la désintégration sociale et de l'inégalité. » Un plan de transport collectif est précisément la mission confiée au SMMAG pour le territoire grenoblois. Le syndicat mixte travaille au développement de toutes les formes de mobilités collectives dans le but d'offrir aux populations un large choix de modes de transport. Et ainsi des options concrètes et durables de déplacement (voir interview). Penser l'avenir de la mobilité interroge sur la façon de travailler sur

les systèmes de transport existant, tout en imaginant des briques alternatives ou innovantes qui pourront faciliter la transition climatique. Une démarche qui s'écrit dans une double

temporalité, et demande une prise de conscience à la fois collective et individuelle. Ce qui représente finalement peut-être le changement le plus complexe à opérer. ■

Un paradoxe : toujours plus d'éloignement !

Depuis le début de la crise sanitaire, les demandes pour des maisons avec jardins autour de Grenoble s'envolent. Pour un certain nombre d'habitants, le besoin de sortir de la ville pour plus de verdure, de calme et de nature se confirme. Mais ces derniers utilisent davantage leur véhicule pour se déplacer. Quid alors de l'empreinte écologique ? Un paradoxe pour Sylvain Laval, président du SMMAG. « Ces personnes recherchent une qualité de vie et en même temps privilégient largement la voiture. Il nous faut alors réguler et cadrer les choses, mais surtout repenser les moyens de déplacement. » Un changement de pratique qui pourrait intervenir avec une densification des moyens de transport collectifs.

CCI GRENOBLE

pôle emploi

Chambre
Métiers
Artisanat
AUVERGNE RHÔNE-ALPES
MÈRE

Entrepreneurs,
venez trouver des solutions
à toutes vos questions

FORUM OSEZ L'ENTREPRISE

Mardi 22 novembre 2022 de 9 h à 18 h

Centre de congrès du WTC Grenoble / 5-7 place Robert-Schuman à Grenoble

ATELIERS
CONFÉRENCES
RÉSEAU



transentreprise
REPRENDRE ET CEDER UNE ENTREPRISE

Inscriptions et programme :
grenoble.osezlentreprisecom

Avec le soutien financier de :

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

GRENOBLEALPES
MÉTROPOLÉ

CAISSE
D'ÉPARGNE
Rhône Alpes

BANQUE POPULAIRE
AUVERGNE RHÔNE ALPES
la réussite est en vous