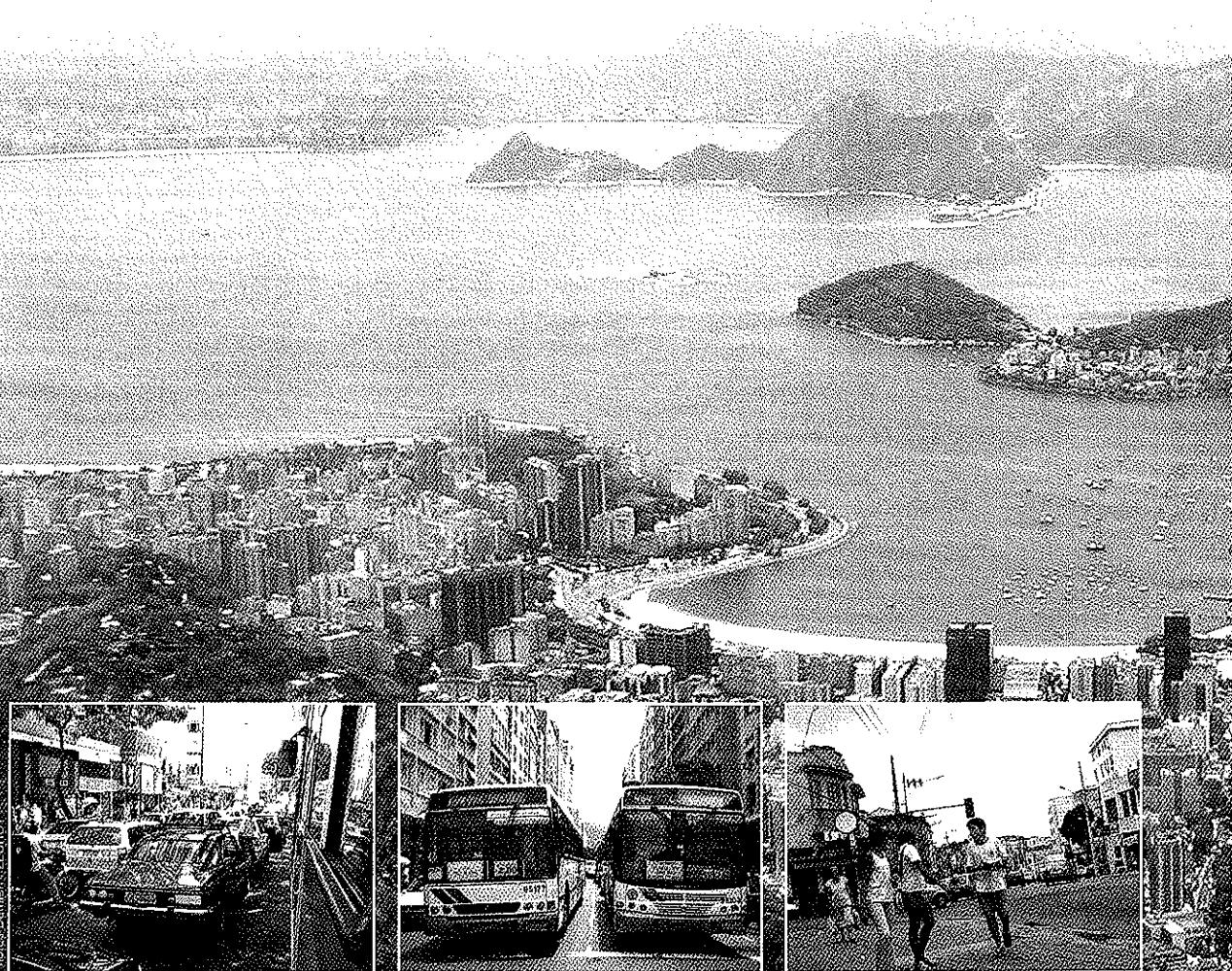


# Le Brésil for

*Au pays de la samba, il devient de plus en plus difficile de circuler.*



Photos : Damien FLEUROT

Confronté à d'importants problèmes de congestion automobile et de pollution atmosphérique, les projets d'infrastructures de transports collectifs se multiplient un peu partout au Brésil. Les Jeux panaméricains accueillis par Rio en 2007 vont activer la réalisation de certains d'entre eux.

Reportage, textes et photos de Damien Fleurot

à écartement européen. Mais, il entend également rénover progressivement 9 000 des 12 828 km du réseau existant, en le mettant si besoin, partiellement aux normes continentales. C'est ce qu'il adviendra, par exemple, du corridor Méditerranéen, passé en 1995 à 220 km/h entre Valence et Tarragone (Barcelone) bien qu'à écartement ibérique. Ce sera aussi le cas du corridor Atlantique (652 km) en Galice autour de La Corogne et de Vigo. Les lignes à hautes prestations seront également calibrées pour un trafic mixte de marchandises (conteneurs notamment) et voyageurs, à l'instar de la liaison internationale TGV, en construction entre Figueras et Perpignan. L'accent est mis sur la sécurité, la suppression des passages à niveau et l'installation de blocks automatiques. Ce vaste programme de travail porte enfin davantage d'attention aux relations transversales. Magdalena Alvarez insiste sur le corridor de l'Ebre, entre Saragosse et Miranda de Ebro, via Pampelune, sur une desserte de la corniche cantabrique vers les Asturies, à partir de Bilbao et du Pays basque. Ou encore, sur des parcours rapides à l'intérieur des communautés autonomes, notamment en Andalousie, où travaillaient encore récemment la plupart des actuels responsables des transports espagnols.

Les conséquences de ce nouveau plan et de ces réorientations affectent différemment les opérateurs à l'œuvre dans un paysage hispanique qui vient de modifier la Loi du secteur ferroviaire. Ce texte, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, regroupe toutes les infrastructures (aussi bien existantes, qu'à bâtrir) dans l'Adif (Administration des infrastructures ferroviaires) qui prend la succession du GIFT et les sépare des unités de transports rassemblées dans Renfe operadora. Pour la grande vitesse (AVE), utilisée

## > Fret : l'équilibre visé pour 2008

La part du fret sur rail est minime en Espagne. Entre 3 et 4 % du transport terrestre. Ce mode a transporté 26,9 millions de tonnes en 2003. De gros efforts sont programmés sur les trafics européens et les dessertes intérieures, style trains complets sur de longues distances, ainsi que vers les ports. Actuellement, la vitesse moyenne des convois est de 17 km/h : une partie d'entre eux emprunteront les lignes futures à hautes prestations programmées dans le PEIT.

Question structures, les unités cargas (fret) et transport combinés ont déjà été unifiées en 2004 en une seule unité d'affaires (UN) mercancías (marchandises). Les terminaux multimodaux tombant ainsi dans l'espace de l'Adif. Cette fusion devrait permettre à cette UN de mieux faire face à la libéralisation du marché et à la concurrence. Elle vise l'équilibre de ses comptes, mais pas avant 2008. La disponibilité moyenne des locomotives, la faible rotation d'un parc roulant, souvent obsolète, la mauvaise qualité du service aux clients, ses difficultés n'ont rien à envier à celles du fret SNCF.

M.G.

par six millions de personnes en 2003, le chantier majeur reste la prolongation jusqu'en Catalogne (soit 182 km) de la ligne Madrid - Saragosse - Lérida ouverte le 11 octobre 2003, et son passage à des vitesses commerciales de 300 à 350 km/h. Après Tarragone en 2006, la gare centrale de Sants de la capitale catalane, devrait être atteinte en 2007. Cependant il

## Sur quinze ans, l'investissement est estimé à 103,4 milliards dans les chemins de fer, et 32,5 milliards dans l'urbain

faudra au moins une année de plus pour que la rame inaugurale passe sous la ville et arrive dans le pôle multimodal de La Sagrera au nord-est de la cité.

Par ailleurs les travaux sont assez avancés en Andalousie sur la ligne Malaga - Cordoue : un premier tronçon entre cette dernière ville et Bobadilla devrait être achevé fin 2006. Ailleurs, les foreuses sont à l'œuvre entre Madrid et Valladolid. Les travaux préparatoires en cours de la capitale vers Tolède, et vers Valence. Au final du PEIT en 2020, quatre axes majeurs à grande vitesse structureront les services au départ de

Madrid. Vers Séville et Malaga. En direction de Saragosse et Barcelone. Vers Valladolid, la Galice, les Asturies et le Pays basque. Et enfin à destination de Valence et du Levant (Alicante, Murcie). Le réseau grandes lignes classiques a acheminé en 2003 12,8 millions de passagers. Il s'adapte cahin-caha au déploiement du système AVE. Les trains traditionnels avec

voitures ont quasi-disparu, à l'exception des lignes transversales comme Barcelone - Bilbao ou Irún - Salamanque. Les Talgo, éventuellement à écartement variable, y ont la part belle. C'est la modernisation du matériel qui sera privilégiée avec des rames automotrices et d'autres Talgo de nouvelle génération, dont des trains-hôtels. Les effets du PEIT se feront sentir par des modernisations ponctuelles, comme le tunnel de base de Pajares vers les Asturies ou l'électrification de Medina del Campo vers Salamanque et le Portugal. Pour les services régionaux (26,8 millions de voyageurs en 2003), l'accent est mis sur l'utilisation de la grande vitesse et des rames à écartement variable afin de créer des relations locales de

qualité. Soit elles verront dans le cadre des lignes A services navettes (comme existants entre Puerto de la Cruz et Madrid), cette fois entre la capitale et Guadalajara au nord, ou qu'entre les grandes villes de Castille et les grandes villes d'Andalousie. Soit des liaisons mises en place, combinant voies classiques et voies UIC par le PEIT pour bénéficier d'un effet-réseau, par exemple entre Madrid et Barcelone. A ce chapitre, les connexions existantes avec les communautés autonomes (régions) vont être négociées, éventuellement avec des transferts de lignes locales. Les communautés prendront en charge l'exploitation de ces services jusqu'ici assurés par Renfe. C'est le cas en Catalogne depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier entre Lérida et Pobla de Segur (Talgo). Et d'autres exécutifs vont s'engouffrer dans la brèche pour agrandir leur réseau (par exemple autour de Valence et vers le sud, ou s'en constituer un, notamment en secteur urbain).

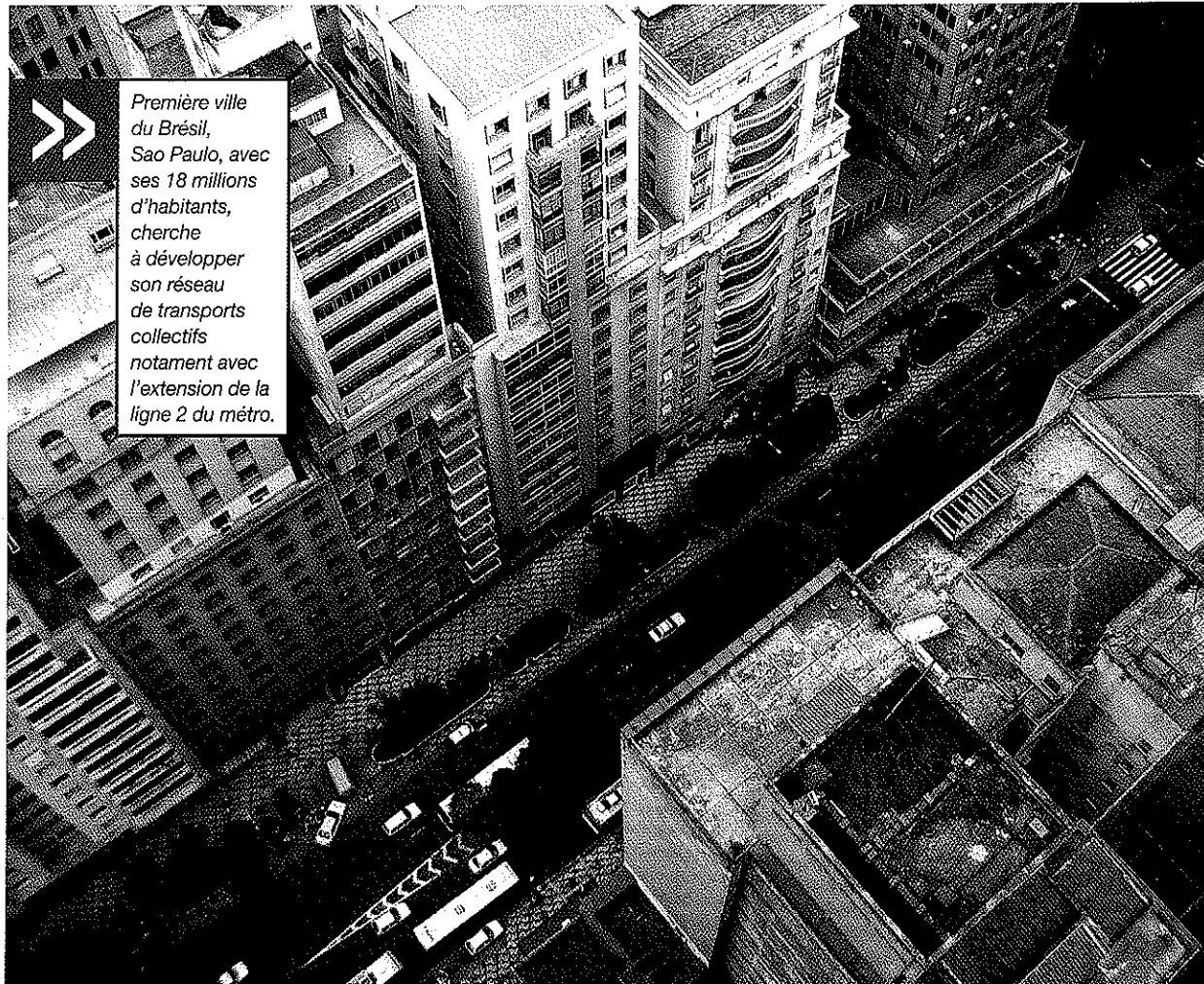
Sur les banlieues, l'effort va à intégrer les 11 réseaux dans des systèmes de transport conçus à l'échelle des agglomérations (le dernier étant Séville). Ainsi, une autorité unique, titres de transport communs, mais également intégration intermodale, voitures de type tram-train, l'expérimenté Alicante. Lequel compte transporter 450 000 voyageurs en 2005 contre 220 000 en 2003. Les perspectives d'expansion sont limitées, notamment à Barcelone et à Madrid, car les structures y sont saturées. Le PEIT confirme la nécessité de jonctions nord-sud supplémentaires dans la capitale : la construction d'ailleurs engagée pour la ligne de banlieue entre Chamartin et Atocha via la Puerta del Sol.

Michel GAUDET

# e la cadence

*de se déplacer dans des mégalopoles asphyxiées.*





Première ville du Brésil, São Paulo, avec ses 18 millions d'habitants, cherche à développer son réseau de transports collectifs notamment avec l'extension de la ligne 2 du métro.

instance de régulation globale des transports urbains à un niveau régional, comme nos AOT (Autorités Organisatrices des Transports), rend difficile toute concertation entre les différents acteurs de la mobilité. De nombreux projets sont trop souvent abandonnés faute de concertation », regrette Francis Godard. Pourtant, quelques exemples de belles réussites existent. A Curitiba, ville située sur la côte au sud de São Paulo, la municipalité a réussi le pari d'harmoniser son développement urbain avec celui des transports publics. En trente ans la population est passée de 0,5 à 1,6 million d'habitants. Le réseau de transports en commun se présente comme une toile d'araignée, composée de cinq grands couloirs de circulation réservés

exclusivement aux autobus, d'une longueur totale de 80 kilomètres. Chacun des axes comporte un terminal d'où partent ensuite des lignes secondaires transversales qui relient les quartiers, permettant ainsi de diminuer la pression sur le centre-ville. Une étude récente de l'UITP a montré que la vitesse moyenne des autobus dans cette ville atteignait 22,41 km/h. Bien

au delà de celle relevée à Rio de Janeiro, 14,33 km/h. Mais Sergio Bello devrait bientôt pouvoir enclencher la vitesse supérieure. Avec l'organisation des Jeux panaméricains, la Ville à l'intention de mettre les bouchées doubles pour présenter un nouveau vi-

sage et proposer un réseau de transports répondant aux critères internationaux d'efficacité.

Si Rio de Janeiro planche prioritairement sur son réseau de surface, São Paulo concentre ses efforts en sous-sol. La ville a promis d'achever pour 2008 un

### *Au cours des années 90, le Brésil est devenu le nouvel Eldorado de l'industrie automobile mondiale*

plan d'extension du métro. D'abord en prolongeant la ligne 2 de quatre stations vers le sud, qui ouvriront leurs portes l'année prochaine. Ensuite en démarrant la construction de la ligne 4, attendue depuis plusieurs années. Alstom participe d'ailleurs au

consortium qui doit financer et gérer la ligne 15. Mais la municipalité a également l'intention de renforcer son système de bus, en mettant en place de nouveaux couloirs : les « Passa Rapido ». Ces véhicules devraient être suivis par un système de ticket électronique à puce fonctionnant à distance. Le mot d'ordre à São Paulo est le même qu'à Rio : développer les transports collectifs pour limiter l'utilisation de la voiture individuelle. Car au cours des années 90, le Brésil est devenu le nouvel Eldorado de l'industrie automobile mondiale. Onze constructeurs sont implantés, dont les deux géants Renault et Peugeot, qui ont tous deux ouvert une usine dans la



→ A São Paulo, l'étendue de la mégapole est telle que cela incite les habitants à utiliser leur voiture.

taux de motorisation est encore faible, comparé aux pays occidentaux – 90 voitures pour 1 000 habitants, contre 500 pour 1 000 en France – la marge de progression est énorme. Encouragés par le gouvernement qui a facilité l'accès au crédit à la consommation, les ménages s'équipent frénétiquement et les ventes explosent : + 14 % l'an dernier, avec 1,34 million d'unités écoulées.

Conséquence, les villes brésiliennes sont au bord de l'asphyxie et la pollution est devenue un problème majeur de santé publique. Quasi inexistante il y a encore trente ans, la circulation est aujourd'hui impossible dans les

principales agglomérations, le matin et en fin d'après-midi. « Pour rejoindre l'Alameda Campinas dans le centre de São Paulo à l'aéroport international Guarulhos, distant d'une quarantaine de kilomètres, il me faut parfois plus de trois heures ! », lance ce chauffeur de taxi, exaspéré par les 4 millions de véhicules qui entrent et sortent de São Paulo chaque jour. La ville est si souvent paralysée que de plus en plus d'hommes d'affaires ont décidé de laisser dormir leur berline au garage. Pour aller au travail et se déplacer rapidement en ville entre deux réunions, ils se déplacent maintenant en hélicoptère.

Damien FLEUROT

## Une population urbaine à 80 %

### RIO DE JANEIRO

Fondée en 1565, la capitale de l'Etat de Rio est le 2<sup>e</sup> plus grand centre urbain du pays. La ville compte 5,6 millions d'habitants sur une aire de 1 200 km<sup>2</sup> et 10 millions d'habitants dans toute la région métropolitaine (5 500 km<sup>2</sup>).

Plus de 6 millions de personnes utilisent chaque jour les transports collectifs. Quatre millions de passagers empruntent quotidiennement les quelque 9 000 autobus de la ville quand 1,5 million de Cariocas choisissent, eux, le confort des minibus. Ils sont seulement 470 000 à emprunter les 3 lignes de métro et 360 000 à utiliser les trains de banlieue (réseau SuperVia de 300 km) qui desservent une centaine de stations dans 15 villes de la région métropolitaine. Quatre vingt mille personnes préfèrent la voie maritime et les ferries, notamment pour traverser la baie. Enfin, les taxis transportent chaque jour environ 60 000 personnes.

Pour en savoir plus : [www.rio.rj.gov.br](http://www.rio.rj.gov.br)

### UN PAYS ET SES VILLES ÉTATS

Avec 8 512 000 km<sup>2</sup>, soit plus de quinze fois la superficie de la France, le Brésil couvre 50 % du continent sud-américain. Ses 184 millions d'habitants en 2004, soit 20 habitants/km<sup>2</sup>, en font le 5<sup>e</sup> pays le plus peuplé au monde, derrière la Chine, l'Inde, l'Indonésie et les Etats-Unis. Jusque dans les années 50, près des deux tiers de la population vivait en dehors des villes. Aujourd'hui, la population urbaine atteint 81,7 %. São Paulo (troisième plus grande mégapole derrière Tokyo et Mexico), capitale économique du Brésil, comptait en 2003 environ 10,5 millions d'habitants, et 18 millions avec la proche banlieue. D'autres villes dépassent le million d'habitants au Brésil : Rio de Janeiro (11,1 M d'h.), Belo Horizonte (4,5 M d'h.), Porto Alegre (3,8 M d'h.), Salvador de Bahia (2,4 M d'h.), Fortaleza (2,14 M d'h.), Brasilia, la capitale (2 millions), Curitiba (1,6 million), Recife (1,3 million), Belem (1,1 million) et Goiania (1,1 million).

### LES INDICATEURS ÉCONOMIQUES BRÉSILIENS

#### PASSENT AU VERT

La reprise de l'économie se confirme. Si la croissance a été négative en 2003 (- 0,2 %), elle est estimée à 4,5 % minimum en 2004. Le PIB en 2003 s'élevait à 493 milliards de dollars. Le secteur primaire ne représente plus que 10,1 %, le secondaire 38,7 % et le tertiaire 51,2 %. En 2003, le PIB par habitant était de 2 782 \$ (France : 24 837 euros en 2002). Le taux de chômage s'élevait à 12,3 % en 2003 et devrait baisser en 2004, ainsi que le taux d'inflation (9,3 % en 2003). Les ventes d'automobiles ont redémarré en 2004 pour atteindre 1,34 million d'unités (1,3 en 2003), le meilleur résultat depuis 1997 (1,36 million d'unités). La tendance devrait se poursuivre en 2005 pour atteindre 1,40 million de voitures vendues, en raison de la chute du chômage et du fort indice de confiance des brésiliens.

# Rio : un réseau sous-dimensionné



## ÉTAT DE RIO

### La ligne corri

C'est le projet le plus avancé du programme. Le premier tronçon devrait être en travaux à la fin de l'année partira du quartier de Barra pour rejoindre celui de Penha, au nord. Deux interconnexions multiples sont prévues avec les trains de banlieue et la ligne 2 du métro. A desserte vers l'aéroport international Antonio-Carlos-Jobim est prévue. Avec 34 440 passagers/heure - 350 000 passagers/jours -, la vitesse des véhicules articulés roulant au gaz naturel sera de 21 km/h « stoppeurs » et de 26 km/h pour les « express ». 38 stations seront construites pour un coût total des travaux estimé à 84 millions

## RIO DE JANEIRO

### Le tramway de Barra da Tijuca

Les travaux doivent commencer l'année prochaine. Ce tramway sur quinzaine de kilomètres sur fer ou sur roues (la décision n'a pas encore été arrêtée) reliera la future Cité de la musique de Rio (dessinée par l'architecte français Christian De Portzamparc), dans le quartier de Barra da Tijuca, au Jardim Océanico. Des correspondances seront assurées avec le Transmétro et le Transpan. Si le calendrier n'est pas respecté, un bus en remplacement pourrait remplacer temporairement et durant toute la durée des Jeux olympiques panaméricains le tramway initial.

### Site des Jeux panaméricains

[cob.org](http://cob.org)

### Site de l'année du Brésil en France

Jusqu'en décembre, de nombreuses manifestations artistiques et culturelles auront lieu à Paris et en province dans le cadre de l'année du Brésil.

[bresilbresils.org](http://bresilbresils.org)

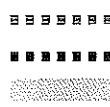
 **Trains suburbains**

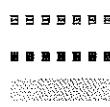
 **Métro ligne 1**

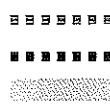
 **Métro ligne 2**

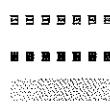
 **Métro ligne 4 (projet)**

 **Corridor 5 (projet)**

 **Transpan (projet)**

 **TCSP Barra da Tijuca (projet)**

 **Bonde Centro (projet)**

 **Bondinho**

# des projets à concrétiser





Le site panaméricain sera desservi par une nouvelle ligne de tramway ou de bus en site propre, d'une quinzaine de kilomètres.



## Rio prépare le terrain pour les Jeux panaméricains de 2007

Hors course pour la candidature aux JO de 2012, la Ville compte sur l'organisation des Jeux panaméricains pour acquérir le statut de ville olympique, en particulier avec la création d'une nouvelle ligne de bus sur voie réservée desservant le village des athlètes. L'avant-projet a été confié à Systech.

**A**u niveau des transports, face à Paris, Madrid ou New York, notre candidature avait des points faibles. Il faut impérativement nous améliorer pour être plus crédible face aux membres du CIO », reconnaît-on timidement dans les couloirs de la mairie de Rio de Janeiro. Car la cité mondialement connue pour sa douceur de vivre, son carnaval et sa plage de Copacabana en est sûre, c'est en partie à cause des incertitudes liées aux temps de déplacements que la ville a été mise

hors course de l'organisation des Jeux olympiques de 2012. L'élimination oubliée, les Brésiliens se tournent maintenant vers 2016. Une fois de plus la compétition sera rude. Plusieurs pays ont déjà annoncé leur intention de déposer un dossier de candidature : les Pays-Bas, le Portugal et tout récemment le Kenya. Pour bien préparer l'échéance, Rio veut marquer des points lors de l'organisation des Jeux panaméricains, organisés dans la cité carioca en juillet 2007. Cet évé-

nement sportif international, réunissant tous les pays du continent américain, sera donc, pour le Brésil, une répétition générale. A cette occasion, tous les regards des membres du CIO se porteront sur les infrastructures de transports et sur la capacité des organisateurs à gérer la mobilité de plusieurs milliers de touristes, bénévoles et athlètes. Rio n'a pas le droit à l'erreur. Le compte à rebours est lancé : plus que deux ans avant la cérémonie d'ouverture.

Pour héberger les 5 000 et leurs accompagnants, la ville choisit de construire six villages ainsi que 70 % des infrastructures sportives à Barra da Tijuca. Une ville nouvelle sortant presque entièrement résidentielle, où vivent en majorité, des familles moyennes ayant des revenus modestes. Mais quelques mois, certaines entreprises ont également

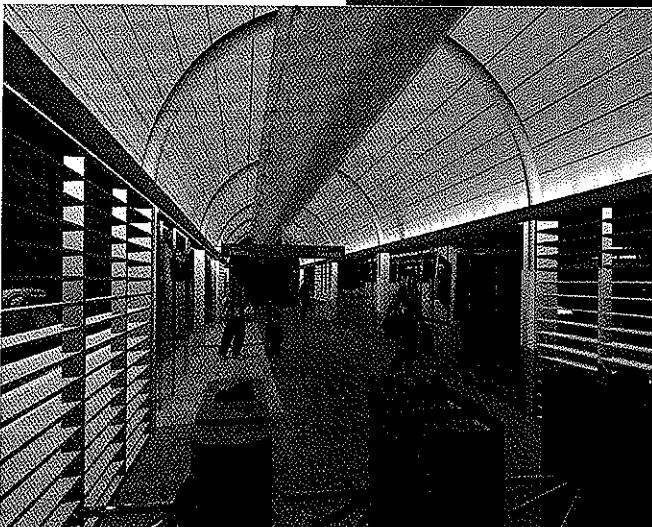
d'implanter leurs bureaux dans cette zone calme et verte, aux loyers attractifs.

Face au développement rapide de ce secteur – la population augmente en moyenne de 6 % par an – et en prévision des Jeux panaméricains, la mairie de Rio a décidé de renforcer son offre de transports collectifs, aujourd'hui essentiellement composée de bus et mini-vans. Pour mener à bien ce chantier, le secrétaire aux

quements après avoir validé un titre de transport, ce qui fait gagner de précieuses secondes lors de la montée des passagers dans les véhicules.

Deux types de bus circuleront sur la ligne carioca qui desservira le village des athlètes et qui pourra transporter jusqu'à 350 000 passagers par jour. Les

→ Il faudra valider son ticket avant de monter dans les bus de la future ligne T5.



Transports de la Région métropolitaine de Rio a fait appel à deux cabinets français, bien rodés à ce type d'étude : Ingerop et Systra.

« Il n'y a plus une minute à perdre, si Rio de Janeiro veut être prête pour les Jeux de 2007 », fait remarquer Olivier Laporte-Many, responsable de la division Transports chez Ingerop. L'entreprise française d'ingénierie réalise l'avant projet d'une nouvelle ligne de bus : le T5. « Un moyen de transport attractif et capacitaire, capable de répondre à l'importante demande de transports de ces quartiers très peuplés » peut-on lire dans le cahier des charges. A Rio, on rêve secrètement de reproduire le succès de la ligne Transmilenio de Bogota, en Colombie. Un réseau de bus pouvant transporter jusqu'à 700 000 personnes grâce à son système de stations fermées, accessibles uni-

« stoppeurs » rouleront à une vitesse commerciale de 21 km/h et s'arrêteront à toutes les stations, une quarantaine de prévues. Les « express », eux, auront une vitesse de croisière de 26 km/h et ne desserviront que sept stations. Permettant ainsi aux voyageurs

### *Les travaux doivent commencer impérativement avant la fin de l'année pour pouvoir faire circuler un tramway en 2007*

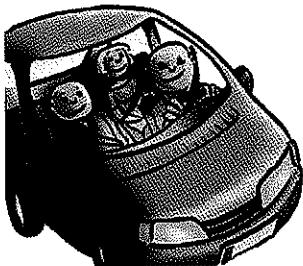
effectuant un trajet plus long d'arriver plus vite à destination. Afin que les bus rapides ne soient pas ralenti par les bus plus lents ou immobilisés aux stations, les couloirs seront à chaque fois doublés au niveau de chaque arrêt, facilitant les dépassements. Avec la mise en route de cette liaison transversale, « la volonté de la ville de Rio est de réorganiser

toutes les lignes de bus autour du T5, pour en faire un véritable métro de surface, avec des correspondances multimodales. Ce chantier s'accompagnera ensuite d'un réaménagement et d'une requalification des espaces urbains traversés par le bus », précise Claudio Bergstein, qui suit ce dossier sur place pour Ingérop. L'avant projet est



sur le point d'être terminé. Il sera remis en avril à Arolde de Oliveira, le secrétaire aux Transports de la ville de Rio. Le financement de ce chantier est estimé à 300 millions R\$ (84 millions d'euros). Si le calendrier est respecté et le budget voté à temps, le chantier devrait commencer avant la fin de l'année. La ligne pourrait ainsi être opérationnelle en 2007.

L'autre chantier du secrétariat aux Transports pour le quartier de Barra da Tijuca concerne « la mise en circulation d'un moyen de transport de moyenne capacité en site propre, assurant également la desserte des principaux sites olympiques », soit une quinzaine de kilomètres au total. Pour cet avant projet, la municipalité a fait appel à Systra. Objectif : étudier la faisabilité d'un métro léger, sur roue, en correspondance avec la ligne de bus T5 et la ligne 1 du métro de Rio. Le tracé du dernier est arrêté depuis 1994, mais n'a toujours pas été mis en chantier. « Il n'y a pas d'accord entre les différents bailleurs de fonds. Systra connaît bien le territoire carioca. La filiale de la SNCF dans la RATP a travaillé à la modernisation du réseau des trains de banlieue de la ville à la fin des années 1970 et l'a également soutenu pour la construction de la ligne 1 dans les années 1980. La dernière collaboration a eu lieu en 1994. Le cabinet d'ingénierie intervenait en assistance technique pour la réhabilitation du matériel roulant de cette première ligne. « Sur pneu ou sur fer, il faut impérativement commencer les travaux avant la fin de l'année pour être en mesure de faire circuler un tramway en 2007 », annonce Jean-Michel Martinet, directeur de la division Amériques, Moyen-Orient et Afrique pour le bureau d'ingénierie français. Alors, pour assurer la sécurité que coûte la mobilité publique et des athlètes pendant toute la durée des Jeux, Systra a planché également sur un réseau de bus en site propre. Il pourra remplacer temporairement le métro léger durant toute la période des Jeux panaméricains, cas où...



# Bretagne : le covoiturage gagne du terrain

*Depuis trois ans le réseau de covoiturage organisé par l'association Covoiturage+ monte en puissance. L'usine PSA et la ville de Rennes sont les deux derniers recrutés. 35 000 voyages ont été réalisés en 2004.*

**M**ême si les initiatives locales de covoiturage se multiplient, rares sont celles dotées de vrais moyens et bénéficiant du soutien des collectivités locales, de l'Ademe et de l'Europe. C'est le cas de l'expérience qui se déroule en Ille-et-Vilaine sous la houlette de Covoiturage+, association rennaise créée début 2002. Son président-fondateur Jacky Meunier, avait d'abord créé « Allô stop Rennes ». Un service pour auto-stoppeurs organisés, sur grandes distances. « Régulièrement, des gens proposaient de courts trajets ou se renseignaient car ils n'avaient pas de voiture, c'était la preuve que l'offre et la demande existaient pour un service de covoiturage », rapporte Eric Zilliox, chargé de promotion à l'association.

Covoiturage+ se met vite en quête de partenaires et trouve une oreille attentive à Rennes Métropole. « Au moment de l'élaboration du PDU, il était convenu d'engager une étude de définition du potentiel du covoiturage, se rappelle Christophe Hazo,

chargé de mission déplacements à la communauté d'agglomération. L'association nous a contacté au bon moment ». Plutôt qu'une coûteuse étude, l'agglo se lance dans le concret. Il fallait 150 000 euros au lancement du service, elle en a apporté 140 000 en trois ans (60 000 la première année). Et l'Ademe a participé au financement du logiciel nécessaire au fonctionnement de la base de données des covoitureurs, qui s'appuie sur une cartographie (coût : 80 000 euros). Le volet social du projet lui a permis de trouver d'autres partenaires (voir ci-contre). « Nous redonnons de la mobilité aux personnes sans moyen de locomotion et la possibilité de trouver un emploi », explique Eric Zilliox.

L'autre objectif, c'est bien sûr de diminuer le nombre de voitures en ville. Un travail de longue haleine. La première année avait été rude. Malgré de multiples rendez-vous en entreprises et 100 inscrits, un seul équipage avait été formé, la diversité des



## Covoiturage+

### > Les partenaires financiers

- Rennes Métropole sur ses budgets Transports (volet PDU) et Insertion (Pile)
- Commission locale d'insertion Rennes-Ville
- Direction départementale du Travail et de l'emploi
- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
- Fonds social européen
- Région Bretagne (programme énergie déchets air)
- Fondation Vivendi Environnement

parcours et horaires nécessitant une large liste de covoitureurs. « On savait qu'on s'inscrivait dans la durée », poursuit-il. Il avait raison : la croissance est exponentielle. La 3<sup>e</sup> année, il y avait 70 équipages. Aujourd'hui ils sont 140, pour 1 400 inscrits, 330 covoitureurs réguliers et 35 000 voyages réalisés en 2004. « Le taux de correspondance est passé de 1 % en 2002 à 22 % : un nouvel inscrit a une chance sur cinq de trouver immédiatement un covoiteur », souligne Christophe Hazo, qui, de son côté, encourage les entreprises à élaborer des PDE et à se rapprocher de Covoiturage+. Derniers recrutements : l'usine PSA de la ZA La Janais à Chartres-de-Bretagne (8 000 salariés) et la ville

### > Une charte de bonne conduite

Conducteurs comme passagers doivent signer une charte de bonne conduite. Un engagement sur l'honneur à respecter les horaires, le code de la route où le tarif kilométrique (de 1 euro jusqu'à 16 km, jusqu'à 2,50 euros pour plus de 70 km). Il faut aussi prouver que le véhicule est en parfait état d'entretien et de sécurité ou que l'assurance couvre les passagers. Le conducteur promet enfin de signaler tout changement pouvant remettre en cause sa qualité de covoiteur : modification du contrat d'assurance ou... retrait de permis. Il doit également informer son assureur qu'il pratique le covoiturage. Ainsi, en cas d'accident, la qualification "accident du travail" sera accordée puisqu'un arrêt de la cour de cassation de 1975 stipule qu'un détour sur le chemin du bureau pour cause de covoiturage, n'enlève pas au trajet son caractère de temps de travail.

de Rennes (4 000). « A entretiens individuels avec salariés, 10 à 30 % des adhérents sont prêts à adhérer », précise Eric Zilliox. Les tarifs sont raisonnables : un franc 1 euro par salarié pour l'entreprise. Une adhésion individuelle revient à 20 euros par mois. Il faut ajouter le prix des mètres effectués. Covoiturage+ connaît actuellement 80 % de ses adhérents et se fait fort de ne pas tomber. « Si l'un d'eux prévus, par exemple un équipage, l'abandonne, et souhaite rentrer chez nous, nous cherchons dans nos réseaux de covoitureurs ou lui proposons de prendre un autre moyen de transport en commun, taxi », explique-t-il. L'association envisage d'élargir sa collaboration, de proscrire certains partenaires, de collectivités locales, de fédérer son site (www.covoiturage-assoc.fr), de proposer en direct toutes les informations horaires. Le nombre de salariés, représentant au moins trois temps plein, risque de venir insuffisants. La métropole semble avoir de l'avance : elle détient 74 % du marché sur le domicile. Trente mille véhicules circulent vers la métropole tous les matins, dont 70 % avec un seul occupant. Or le bilan environnemental d'une voiture avec trois passagers est meilleur que celui du bus. Le coût d'un voyage est inférieur de 30 % pour la collectivité. Les émissions : 20 g d'équivalent CO<sub>2</sub> par voyageur, contre 24,8 pour l'autobus...

Cécile NALIN