

La Rochelle

Cité exemplaire dans les modes de déplacements urbains ?

ANTONIO GONZALEZ ALVAREZ | LAURIE MAGIMEL

La nouvelle est tombée : en septembre 2019, La Rochelle a été lauréate de l'appel à projets national « Territoires d'innovation de grande ambition » (TIGA). L'agglomération s'engage ainsi à devenir le premier territoire « zéro-carbone » de France à l'horizon 2040. Cet objectif audacieux est le nouveau chapitre d'une histoire remarquée en matière de mobilité. Cela fait 40 ans que la capitale médiévale de Charente-Maritime se prêle au jeu de préfigurer ce que doit être une ville durable. Vélos en libre-service, voitures électriques à partager, bateaux électriques de transport de passagers, minibus à conduction automatique... Autant d'inventions testées ici avant d'être poursuivies ailleurs à plus grande échelle. Alors au-delà de l'effet vitrine pour la cité, comment ces différentes expérimentations ont-elles influencé (ou pas) la mobilité quotidienne des Rochelais ? Quelles autres retombées positives ? Enquête.

La Rochelle aurait pu devenir le « Cannes de l'Atlantique », pour reprendre l'expression de l'ancien député-maire André Salardaine, élu de 1959 à 1971. Un futuriste sans doute plus contemporain que visionnaire, qui rêvait d'une ville apprêtée d'immeubles collectifs de dix niveaux donnant sur un vaste port maritime, lui-même couronné d'une pyramide de 50 étages, symbole d'un urbanisme grandiloquent au goût des années 1960. Mais c'était sans compter sur l'élection de Michel Crépeau en 1971.

Au bétonnage tous azimuts, cet écologiste engagé préféra des bâtiments réduits et des espaces verts. Surtout, il fut le premier maire de France à délimiter tout un secteur piétonnier regroupant sept rues en centre-ville. Et ce ne fut pas son seul coup d'éclat.

Un an plus tard, La Rochelle décrochait l'étiquette d'un véritable laboratoire d'expérimentations urbaines en mettant à disposition des habitants 350 vélos jaunes en libre-service, essaimés un peu partout dans la ville. On en retrouvera jusqu'en Grande-Bretagne, permettant à cette ville moyenne autant qu'à son maire de jouir d'une renommée européenne. 43 ans plus tard, le pari est réussi : on ne compte plus de capitales européennes ni de « grandes » villes françaises sans cette offre de mobilité. Cet emballement politique soulève tout de même quelques questions. S'agissait-il d'opérations de communication pour promouvoir l'identité politique et la carrière nationale d'un maire, qui deviendra de 1981 à 1983 ministre de l'Environnement, puis ministre du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme ? Ou était-ce encore, à l'aube du premier acte de la décentralisation, la démonstration univoque de la pertinence d'une action publique locale ?

Ce qui est sûr, c'est que l'élan novateur et écologique de La Rochelle ne s'est pas arrêté là. Difficile pourtant, à une période où la voiture individuelle pro-



Vélos jaunes en libre-service sur la place du Commandant de la Motte-Rouge, © Julie Liang.

lifère, d'œuvrer en faveur de la multimodalité. Qu'à cela ne tienne, Michel Crépeau se montrera patient. Avant-gardiste aguerri, il commencera par élargir l'offre de transports publics de la ville en 1986 grâce aux premières voitures électriques à partager, très bien accueillies par les Rochelais, pour qu'enfin, en 1997, sous le regard des caméras nationales et européennes, La Rochelle organise la première journée sans voiture. Cet événement pionnier s'est inscrit dans une démarche internationale portée par le « Car Free

Day Network », à laquelle Reykjavik en Islande et Bath au Royaume-Uni ont également contribué. 14 ans plus tard, l'agglomération rochelaise est montée d'un cran en expérimentant, par le biais du projet européen CityMobil, des véhicules électriques automatisés (sans chauffeur).

Et pour mettre KO les modes de déplacements polluants, la ville n'est jamais à court d'idées. Un « bus de mer » propulsé à l'hydrogène permettant d'assurer la liaison entre le port des Minimes et le Vieux-Port a vu le jour en 2017. Reste à savoir si cette première en France suivra le même chemin que les vélos en libre-service, la journée sans voiture ou la piétonnisation, pérennes à La Rochelle et reproduits sur d'autres territoires.

Pour autant, ces démarches ont-elles réellement changé le modèle de mobilité de la ville ? Autrement dit, y trouve-t-on une organisation des déplacements plus vertueuse que dans d'autres agglomérations a priori moins innovantes ? La mobilité représentant 42 % des émissions de CO₂ du territoire rochelais, cette question mérite d'être posée au futur territoire « zéro-carbone ».

L'Enquête Ménages Déplacements la plus récente dont on dispose sur l'agglomération rochelaise est celle de 2011. Une comparaison avec les parts modales d'agglomérations moyennes à la même époque permet d'avancer deux éléments de réponse. Premièrement, la part des vélos à La Rochelle est supérieure à celle d'autres agglomérations du même rang. La mise en place pionnière des vélos en libre-service pourrait avoir joué un rôle important¹. Deuxièmement, les impacts sur l'utilisation des transports collectifs, s'ils

1 | L'absence d'enquêtes similaires avant 2011 empêche d'étudier l'évolution dans le temps de ces parts modales et d'analyser de façon précise l'impact de l'expérimentation sur les parts préexistantes.



Bus de mer à quai dans le Vieux-Port.

existent, sont bien plus mitigés. En la matière, La Rochelle serait moins un territoire d'innovation qu'un territoire d'expérimentation².

Malgré leurs impacts limités sur les systèmes de mobilité, ces expérimentations ont peut-être d'autres buts et d'autres effets positifs pour la ville. La notoriété acquise en tant que territoire d'expérimentation a sans doute facilité l'inscription de La Rochelle dans les réseaux d'échanges internationaux. En témoignent les liens étroits qu'elle entretient avec d'autres villes

2 | Si l'on admet, avec les sociologues de l'innovation, qu'une innovation n'existe véritablement que lorsqu'il y a appropriation collective de l'idée nouvelle. Voir à ce sujet le texte classique de M. Akrich, M. Callon, B. Latour, « À quoi tient le succès des innovations », *Annales des Mines*, juin et septembre 1988.

du monde sur les problématiques de déplacements urbains durables, notamment à travers le réseau « Alliance for Urban Sustainability » ou un partenariat engagé en 2015 avec la ville de San Francisco. L'effet « labels » - Pavillon bleu européen décroché en 1985 - joue également son rôle dans l'obtention d'appels à projets nationaux ou européens. Les exemples du CityMobil (à l'échelle européenne) et du très récent TIGA (à l'échelle nationale) ne sauraient le contredire. Tout un pan de l'économie locale gravite probablement aujourd'hui autour du tourisme et des congrès et s'appuie sur la notoriété acquise par la ville à l'échelle nationale et internationale. Et c'est peut-être là qu'il faut chercher le plus de retombées positives. —

Exemples de répartitions modales de la population de 11 ans et plus dans plusieurs villes moyennes et à Bordeaux Métropole, sources : Cerema, *Mobilité dans les villes moyennes*, 2019 et EMD CUB (2009).

