

**Journée technique CoTITA sud-ouest
Covoiturage courte et moyenne distance
23 novembre 2017 - Bordeaux**

Actes de la journée

*Rédigés par David Delcampe, Cerema sud-ouest
Validés par tous les intervenants*

Introduction

Cette journée technique, organisée à l'initiative du Cerema sud-ouest dans le cadre de la Conférence Technique Inter-départementale sur le Transport et l'Aménagement du sud-ouest, s'est tenue le 23 novembre dernier, à l'heure des assises nationales de la mobilité¹ qui met l'accent sur les mobilités quotidiennes, notamment sur le covoiturage courte et moyenne distance.

Les présentations et les échanges de la journée ont porté sur le covoiturage courte et moyenne distance (moins de 80 km par trajet), notamment sur ce qui freine son développement, sur ce qu'il conviendrait de mettre en place pour amplifier sa pratique dans nos territoires, sur les initiatives prises et les solutions techniques existantes.

Cette journée a réuni plus de soixante participants d'horizons variés (services déconcentrés de l'État, collectivités locales, prestataires de services, start up, associations, Ademe, Cerema), dans un climat d'ouverture et de partage d'informations, de points de vue et d'expériences. Les participants ont eu largement l'occasion d'échanger avec les intervenants dans le cadre de sept séances de questions-réponses.

La journée, montée et animée par David Delcampe, s'est articulée autour des temps suivants :

- I - une ouverture avec les interventions de Mme Fabre-Nadler, vice-présidente du Département de la Gironde, M. Hamacek et M. Delcampe du Cerema sud-ouest ;*
- II - une session centrée sur les retours d'expériences de collectivités locales avec les interventions de M. Perrière du Département de la Gironde, MM. Brebinaud et Durouchoux de Bordeaux Métropole, Mme Barreau de Tisséo Collectivités, de M. Cosso du Département de la Charente-Maritime et de Mme Cambon de la Région Auvergne Rhône-Alpes ;*
- III - une session axée sur les activités du Cerema et de l'Ademe avec les interventions de MM. Delcampe et Ancelet du Cerema et de M. Besançon de l'Ademe ;*
- IV - une session portant sur les actions de l'association bretonne Covoiturage+ et de la société coopérative Rézo Pouce avec les interventions de Mme Durand et de M. Jean ;*
- V - une session consacrée aux solutions techniques et expérimentations de diverses start-up françaises très engagées sur le sujet avec les interventions de Mme Steppe d'Instant System, M. Maffre de ecov, M. Binet de Karos, M. Rougeau de OuiHop, M. Dampierre de CityWay, et M. Honnart de WayzUp ;*
- VI - une intervention de Mme Régnier de la CCI de Bordeaux Gironde qui partage son retour d'expérience sur le covoiturage dans les entreprises du département de la Gironde.*

Le programme, les présentations ainsi que ces actes sont en ligne sur le site internet de la CoTITA².

Les interventions ainsi que les échanges entre intervenants et participants ont été enregistrés, ce qui a permis leur restitution intégrale, validée par tous les intervenants.

1 <https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/>

2 <http://www.cotita.fr/spip.php?rubrique628>

I – Ouverture

Mme Fabre-Nadler, Département de la Gironde

« Le covoiturage est une solution d'aujourd'hui, une solution moderne, une solution qui peut permettre le désengorgement de nos routes. (...) Cette solution mérite qu'on l'encourage financièrement. (...) Le covoiturage est une solution que l'on peut mettre en place là, sans réels aménagements, sans nouvelles infrastructures lourdes. C'est un investissement qui n'endette pas la collectivité à long terme, et qui peut facilement se mettre en place.

Il y a un problème de génération. La grande majorité des utilisateurs des sites internet tels que BlaBlaCar sont nés à partir dans les années 80 (...), se tournent naturellement vers ces solutions de mobilité là, aujourd'hui plutôt pour les longues distances. Vous ne rencontrez plus un étudiant ou un jeune qui n'a pas eu recours à cette solution, (...) ça marche, c'est tellement facile avec nos téléphones. Ces jeunes vont arriver sur le marché du travail ou y sont déjà, à nous de trouver les solutions ou les leviers pour qu'ils aient le même réflexe pour aller au travail et qu'ils se disent que la voiture est une mini-solution de transport en commun.

On ne va pas sortir les voitures de nos routes du jour au lendemain. Notre paysage audiovisuel est envahi par des publicités pour des voitures, présentées comme objets de propriété et de désir. Ce contre quoi il faut se battre, c'est l'autosolisme. (...)

Il y a une vraie révolution à faire, une nouvelle génération arrive qui ne voit pas du tout la voiture comme un objet pour lequel il faut dépenser 20 000 €, mais qui la voit comme un outil qui permet d'aller d'un point A à un point B.

Aujourd'hui, je vais donc vous encourager (...) pour trouver les petits leviers, qu'ils soient financiers, contraignants, incitatifs (ex : stationnement gratuits pour les covoitureurs), pour que ce qui n'est aujourd'hui qu'une solution marginale devienne une solution incontournable. »

Jean-Charles Hamacek, Cerema

« Le Cerema a organisé la conférence d'aujourd'hui dans le cadre de sa mission générale de centre de ressources et dans le cadre d'une mission d'animateur de la communauté technique mobilité, un de ses champs d'intervention historique.

L'activité du club déplacements transports du Grand Sud-Ouest est orientée par la conférence inter-départementale des transports et de l'aménagement, la CoTITA. Il est le lieu de réunion de cette communauté « mobilité ». Il ne s'est pas réuni depuis le 17 mars 2015. Avec la nouvelle organisation régionale, il se rééquilibre entre l'Occitanie et la Nouvelle Aquitaine et il relance son activité.

Les journées comme celle d'aujourd'hui rythment l'activité du club. Elles poursuivent trois objectifs : favoriser les échanges d'expériences, favoriser les rencontres et la mise en réseau des acteurs de la mobilité, et identifier les besoins et les problèmes auxquels les territoires doivent apporter des réponses, pour éclairer la communauté technique nationale.

Ce club, c'est votre club. Faites-nous part de vos attentes afin que nous puissions le faire vivre.

Le sujet du covoiturage a été choisi parce qu'il illustre bien des évolutions majeures des transports

s'appuyant sur des évolutions également majeures de notre société : vers l'économie du partage, l'usage plus que la propriété, vers des modes de transport moins consommateurs d'énergie, moins polluants, moins consommateurs d'espace pour la circulation et le stationnement, qui utilisent les partages d'informations massifs et les possibilités de transactions rendus possibles par internet et par des créateurs de nouveaux services numériques.

On ne peut que constater son succès avec 11 millions de trajets longue distance en 2015. Le covoiturage à courte et moyennes distance est un enjeu pour la mobilité du quotidien, sujet d'actualité, avec les assises de la mobilité qui se tiennent actuellement, et, certainement, avec de nouveaux dispositifs au printemps 2018.

Madame la présidente, au nom du Cerema et de tous les participants, je remercie le conseil départemental de la Gironde pour son appui à l'organisation de cette journée, par ses interventions à venir et en nous accueillant dans cette superbe salle. Je remercie également tous les intervenants qui vont partager avec nous leurs connaissances et leurs expériences. Je remercie David Delcampe pour l'organisation de cette journée et je lui passe la parole pour vous présenter son déroulement. Je vous souhaite une bonne journée. »

David Delcampe, Cerema (cf. présentation)

« Le covoiturage courte et moyenne distance recouvre des déplacements de moins de 80 km. Le potentiel de développement concerne les déplacements réguliers domicile-travail et domicile-études, mais aussi les déplacements moins réguliers pour des motifs achat, service, loisir pour lesquels des services se développent. Les habitants de tous les types de territoires peuvent potentiellement être intéressés.

Les bénéfices potentiels du covoiturage, tant individuels que collectifs, sont nombreux : économiques, écologiques et sociaux. Des solutions techniques tirant profit de la puissance du numérique émergent et peuvent soutenir le développement du covoiturage. Notre cadre juridique est porteur, et met à disposition des collectivités locales et des employeurs des leviers pour le développer, même s'ils sont perfectibles.

La volonté du Gouvernement de faire bouger les lignes pour améliorer les mobilités quotidiennes est affirmée, et s'est d'ores et déjà traduite par la mise en place des assises de la mobilité et plus particulièrement d'un groupe de travail national chargé de préparer des propositions sur le covoiturage courte et moyenne distance en vue de la prochaine loi d'orientation sur les mobilités.

J'espère que cette journée vous permettra d'enrichir vos connaissances sur la question du covoiturage courte et moyenne distance, d'échanger avec nos intervenants et entre vous pour partager les expériences et les points de vue, et qu'elle nous permettra d'identifier ce qui freine encore cette solution de mobilité prometteuse et ce qu'il conviendrait de faire pour développer les pratiques. Je vous souhaite une très bonne journée. »

II - Session dédiée aux politiques des collectivités locales (1/2)

Frédéric Perrière, Département de la Gironde (cf. présentation)

« Nos comptages sur tous les réseaux routiers montrent une augmentation du trafic automobile (+2 % en moyenne par an) plus marquée que la croissance de la population (+1 % en moyenne par an) du département. Le taux d'occupation moyen des véhicules est extrêmement faible, entre 1,1 et 1,2 personnes par véhicule sur l'ensemble du réseau du département. D'après les perspectives d'accueil avancées par les schémas de cohérence territoriaux du département, le département devrait voir sa population augmenter de 300 000 habitants dans les 15 ans à venir. Un contexte très compliqué au total. Si on continue sur ces tendances de croissance automobile, on va tout saturer.

Les départements ne sont pas des autorités organisatrices de la mobilité, ce qui est un peu incongru, car on voit passer sur nos routes une grande partie des déplacements girondins, notamment ceux qui font de plus de 10 km. Nous allons demander au Gouvernement de modifier cela pour reconnaître notre participation à la gestion des mobilités.

Certains territoires périphériques de la métropole bordelaise sont fragiles. Le covoiturage a un rôle social à jouer pour certaines populations (seniors, chômeurs notamment).

La réalisation de nouvelles infrastructures devient difficile compte tenu des enjeux environnementaux et de la rareté budgétaire.

Le livre blanc des mobilités et le schéma directeur des infrastructures du département approuvés en 2013 prévoient de développer le transport collectif, le vélo et la voiture partagée sur nos routes. Dès 2011 le Département a élaboré un plan de déploiement des aires de covoiturage, puis s'est associé au Grenelle des mobilités pour piloter le plan coordonné avec la métropole de covoiturage prévu par le Grenelle des mobilités girondin (charte signée en 2015).

Un des axes fort est d'assurer la cohérence avec les projets de la métropole. On a notamment pris le parti de faire des principales aires de covoiturage des mini-sites d'intermodalité localisés à proximité des principaux nœuds routiers et prévoyant du stationnement pour les vélos et des arrêts pour les cars transgironde.

Les premières aires (Acte I) ont été développées en recherchant à mailler finement tout le département. Elles ont été localisées sur les principaux axes routiers du département. Entre 2011 et 2017, le département a investi près de 1 M€ d'euros pour la réalisation de près de 90 aires de stationnement en service proposant près de 1600 places. Il s'agit d'une politique de mobilité peu coûteuse qui produit des effets intéressants.

Le site transgironde.fr informe depuis 2011 sur les diverses offres et données de transport disponibles dans le département. Il intègre une plateforme de mise en relation des covoitureurs réalisée par CityWay, transférée à la région depuis le 1^{er} septembre 2017.

Le département a lancé une campagne d'évaluation de la pratique du covoiturage en 2014, très importante pour la poursuite du déploiement des aires de covoiturage. 95 % des utilisateurs de nos aires covoituraient pour se rendre au travail et effectuaient en moyenne un trajet de près 35 km avec un taux d'occupation élevé de 2,7 personnes par voiture. Les usagers effectuaient en moyenne près de 4 allers-retours par semaine. Près de 80 % des utilisateurs covoituraient depuis plus d'un an.

On est en train de lancer l'acte II à la demande des élus, pour développer le covoiturage. Sont notamment prévus : le renforcement des aires de stationnement dédiées à proximité des grands axes, en multipliant les

aires de petite capacité en entrées d'autoroutes ; le développement de partenariats avec les collectivités des territoires du département ; la mise en place d'innovations techniques.

On va aménager la plus grosse aire de covoiturage du département à Saint André de Cubzac (200 places au lieu des 90 places actuelles). Le développement des aires de stationnement se poursuivra autour des autoroutes. Le prochain plan d'investissement prévoit près de 1200 places supplémentaires sur une quarantaine d'aires de stationnement pour un budget de 2,5 M€ d'ici 2020. Ceci inclut d'offrir des services (ombrières avec panneaux photovoltaïques et bornes de recharge pour véhicules électriques).

Le premier objectif est de faire de la voiture le premier mode de transport collectif, de tendre vers 2 occupants par voiture ce qui réduirait le trafic automobile de 40 % sur notre réseau. Il faudra mettre en place des infrastructures adaptées au covoiturage, poursuivre la rationalisation des plateformes de mise en relation en tendant vers une plateforme publique unique au niveau régional, expérimenter à grande échelle des mesures visant à faciliter la circulation des covoitureurs (aménagement des voies réservées, technologies de contrôle), et à communiquer vers les populations pour les convaincre (pédagogie) de passer au covoiturage.

On souhaite des évolutions législatives pour soutenir l'expérimentation des voies réservées notamment et consolider la doctrine technique en la matière. Le Département se lance dans trois expérimentations de voies réservées pour les covoitureurs, cars et véhicules propres accédant à la rocade le matin (RD106 à St Jean d'Illac, RD113 entre Latresne et la rocade, RD936 entre Fargues-Saint-Hilaire et la rocade). L'une des questions nécessitant des expérimentations concernent également les technologies de contrôle de l'occupation des véhicules.

En 2018, nous relancerons une évaluation des politiques de covoiturage, en partenariat avec la métropole et l'ensemble des acteurs girondins.

Nous souhaitons aussi travailler à nouveau sur la communication pour inciter au covoiturage, en promouvant une vision positive du covoiturage, sachant que le premier moteur des covoitureurs est l'économie financière devant l'environnement. »

Pierre Brebinaud, Bordeaux Métropole (cf. [présentation](#))

« Le stationnement est sûrement le principal levier selon nous pour développer le covoiturage.

Nos politiques publiques ont pendant longtemps focalisé sur les transports collectifs, avec un certain succès notamment dans la ville centre. Par contre, les difficultés de circulation en périphérie de la métropole, et les pollutions associées, nous interpellent sur les approches à mettre en place pour gérer ces mobilités, et nous renvoient vers une coordination de tous les acteurs de la mobilité.

Bien que nos investissements se soient concentrés sur le transport collectif, nous avons une politique de développement des aires de covoiturage . Nous avons sûrement manqué d'ambition pour mettre en place de vrais espaces permettant l'intermodalité autour des principaux échangeurs routiers desservant l'agglomération. Ces espaces sont aujourd'hui grignotés par l'urbanisation, ce qui nous impose de prévoir de tels espaces en amont de ces échangeurs, en dehors du territoire métropolitain.

Nous souhaitons ainsi agir sur l'intermodalité dans les parcs relais, en donnant la priorité au covoiturage. Cela suppose de disposer de moyens de contrôle qui font défaut aujourd'hui pour réellement contraindre les non covoitureurs à ne pas utiliser les espaces de stationnement réservés aux covoitureurs. La question politique est de savoir comment passer de l'incitatif (action sur l'offre) au coercitif (contrainte et contrôle) pour obtenir du report modal. Nous intégrons la réservation de places de stationnement pour covoitureurs

dans les nouveaux projets, comme par exemple le projet de BHNS de Saint Aubin du Médoc.

Autre exemple la demande forte de stationnement pour covoitureurs autour de la gare Saint Jean. On est passé à une verbalisation par caméra. On a créé un espace de covoiturage de dépôt/reprise sous le pont SNCF à 300 mètres de la gare Saint Jean, en s'appuyant sur les pouvoirs de police du stationnement du maire, en créant notre propre signalisation et en informant les prestataires de services de covoiturage. Ceci n'est pas sans difficulté, car le cadre juridique national n'est pas assez clair à ce sujet. Or l'enjeu est fort selon nous. Les forces de l'ordre municipales indiquent que le contrôle-sanction dans ces espaces n'est pas réellement applicable quand les passagers ne sont pas dans le véhicule. Nous avons donc besoin de disposer de moyens de contrôle-sanction incontestables et efficaces, ce qui renvoie au cadre juridique national en cours de discussion dans les assises nationales de la mobilité.

Nous actionnons plusieurs leviers pour encourager le changement de comportement. Nous sommes partenaires du club de la mobilité qui associe l'Ademe et la CCI. La charte de la mobilité et son plan coordonné covoiturage permettent la coordination des actions, entre la métropole et le Département notamment. L'opération d'animation coup de poing « un mois sans ma voiture » incitait cette année au report modal vers les TC, le covoiturage et l'autopartage.

On s'aperçoit toutefois que les effets sur le report modal des pendulaires sont encore faibles (moins de 5 % généralement, 10 % grand maximum parfois). Les évaluations effectuées montrent que si nous n'agissons pas sur le stationnement, le report modal restera marginal. L'enjeu est important lorsqu'il s'agit de l'implantation de grandes entreprises (ex : Thalès à Mérignac avec près de 2000 places de stationnement) ou l'aménagement d'îlots urbains. Or les outils des collectivités locales en matière d'urbanisme sont faibles à ce jour pour imposer la réservation des places de stationnement pour les covoitureurs et l'autopartage.

Il convient également d'innover sur les itinéraires et les bretelles d'accès et carrefours les plus congestionnés pour y faciliter la circulation des covoitureurs. Ceci ne demande pas forcément des investissements lourds à mettre en place, car il suffit de parfois de traiter ou réserver des sections courtes ou des carrefours.

On a besoin aujourd'hui de technologies fiables et de sécurité juridique pour contrôler le respect des règles établies tant pour la circulation que pour le stationnement facilité des covoitureurs.

La question de la garantie de retour est un point essentiel aussi. Il faut que les services de covoiturage proposent des solutions sur ce point.

Enfin, comme cela a été mis en place par Île-de-France Mobilités, l'intégration des différentes offres de services de covoiturage dans les systèmes d'information multimodaux doit ouvrir de nouvelles perspectives. Le site francilien Vianavigo réunit 17 offres de service de covoiturage privés ce qui permet aux usagers de comparer les prix et temps de déplacement des différentes possibilités qui se présentent. Une fois la solution choisie, Vianavigo redirige l'utilisateur vers le site du partenaire concerné, qui finalise sa réservation et sa mise en relation avec le conducteur. Dans le cadre de l'expérimentation "Tous ensemble pour le covoiturage", Vianavigo contrôle l'effectivité du trajet et verse pendant 3 mois 2€ par trajet pour le passager et/ou (dépend du prestataire) le conducteur du véhiculé partagé. »

Arnaud Durouchoux, Bordeaux Métropole (cf. présentation)

« Ma présentation porte sur l'expérimentation d'une voie bus ouverte au covoiturage à Mérignac, qui se réalise en associant le Cerema. Cette expérimentation intervient dans un contexte de développement de La zone d'activité Aéroport de Mérignac. Elle est soutenue par les entreprises du secteur comme l'aéroport de Bordeaux Mérignac, Thalès et Dassault. La DSCR a validé les modalités d'expérimentation par un arrêté

interministériel.

La nouvelle voirie à 2 x 2 voies qui dessert l'extension de l'Aéroparc de Mérignac, sur laquelle nous expérimentons la voie réservée, a été mise en service fin 2016. Le trafic y est de 15 000 véhicules par jour. Les objectifs visés sont d'améliorer la fluidité du trafic dans le secteur, d'inciter à la pratique du covoiturage et des modes alternatifs à l'autosolisme.

La voie expérimentée a une longueur de 1200 mètres. Elle est réservée aux bus, covoitureurs et vélos. Elle comprend trois sections connectées par des giratoires. La vitesse y est limitée à 50 km/h alors que la vitesse limite en amont et en aval est de 90 km/h. Des biseaux sont matérialisés en début et fin de voie. La signalisation est effectuée par marquage au sol et panneaux spécifiques expérimentaux.

Le contrôle-sanction par les forces de l'ordre n'est pas possible.

Plusieurs actions de communication (journal Sud-Ouest, radio, TV locale) ont été menées pour informer le public, en amont de l'expérimentation et en cours d'expérimentation.

Une convention a été passée avec le Cerema pour l'évaluation de l'expérimentation. Celle-ci prévoit de compter les usagers, suivre l'accidentalité, évaluer la compréhension et la lisibilité du dispositif par les différents usagers.

Les premiers comptages effectués quelques semaines après le début d'expérimentation montrent que le nombre de covoitureurs empruntant la section routière concernée est bien plus important que le nombre de covoitureurs empruntant la voie réservée, même en périodes de pointe. Il y a donc eu en début d'expérimentation un problème de compréhension et de lisibilité malgré notre information.

On a un effort flagrant à faire en matière de communication, aux niveaux national et local, pour assurer la compréhension des usagers. Les gens ne comprennent pas ou ne connaissent pas la signalisation verticale récemment instaurée par la réglementation.

Le 1^{er} décembre, nous avons installé des panneaux « pédagogiques » pour illustrer et faire comprendre aux conducteurs les possibilités et les avantages pour eux d'emprunter la voie destinée aux covoitureurs.

Le changement des habitudes est une question primordiale. Les utilisateurs des voies de gauche, qui ont attendu longtemps en périodes de pointe, ne laissent pas passer les usagers des voies réservées. Les covoitureurs n'osent pas prendre la voie réservée pour éviter le conflit avec les autres usagers en sortie de voie.

La situation évolue dans le bon sens, les derniers comptages réalisés en novembre 2017 montrent que la perception se développe, la pose des panneaux pédagogiques permettra d'accentuer la compréhension de la part des usagers. »

Questions – réponses de la session II (1/2)

Sylvie Garrigou (Département de la Gironde) : « Si il y a eu un problème de compréhension des panneaux, ne serait-il pas intéressant d'associer des ergonomes dans la mise en place de cette nouvelle signalisation ? »

Arnauld Durouchoux : « Cela est bien prévu. Un cabinet spécialisé a réalisé des panneaux ludiques, qui explicitent ce qu'est le covoiturage et comment le pratiquer. Leur pose est prévue en décembre 2017. De nouveaux comptages seront réalisés pour en mesurer les effets. »

Francis Larrivière (DIR Atlantique) : « Quelles sont les échéances de mise en service des trois projets de voies réservées prévus par le Département de la Gironde ? »

Frédéric Perrière : « Nous avons commencé les études des projets sur la RD106 et la RD113. Nous avons commencé à faire des aménagements sur la RD113 à Latresne (section en site propre pour les cars en bordure d'une aire de covoiturage) qui vont se poursuivre jusqu'à la rocade avec une mise en service en 2019. L'aménagement de la déviation de Fargues-Saint-Hilaire devrait démarrer fin 2018 et se poursuivra par l'aménagement de la RD936 jusqu'à la rocade pour une mise en service de l'ensemble en 2020. La préparation de ces opérations nécessitera du temps (modalités de contrôle, dérogation de la DSCR). Pour information, nous avons lancé une expérimentation avec IBM et PSA sur l'exploitation des informations remontées par les véhicules connectés (positions géographiques, déclenchements d'ABS, etc.) pour améliorer notre connaissance des mobilités et l'exploitation de notre réseau. Nous nous interrogeons sur la possibilité de connaître et remonter les données sur le nombre d'occupants assis dans les véhicules. »

Marianne Delsaut (DDTM Gironde) : « A-t-on une idée sur la façon dont les usagers des aires de covoiturage du département de la Gironde ont été mis en relation ? »

Frédéric Perrière : « Nous regarderons si cette information est disponible et vous la communiquerons. Une étude nationale indique que 90 % environ des personnes qui covoiturent fréquemment n'utilisent plus les sites de mise en relation ni les aires de covoiturage au bout de quelque temps. On peut donc considérer que les sites de mise en relation et les aires de covoiturage sont plutôt des produits d'appel. »

Albane Durand : « Comment le Département de la Gironde reste aussi engagé sur la question du covoiturage compte tenu des évolutions législatives récentes sur les compétences mobilité-transport des départements ? Nous voyons que pas mal de départements se questionnent sur leur implication sur le sujet. »

Frédéric Perrière : « Nos élus ont fortement investi la question des mobilités et ont la volonté, comme les équipes, de s'investir sur le covoiturage. Les changements de comportements ne se feront pas du jour au lendemain. Les Pays-Bas ont mis trente ans pour réduire la circulation automobile dans leurs villes. Il faut donc avoir de la volonté, de la constance et enclencher les choses les unes après les autres, et communiquer de manière récurrente. »

Albane Durand : « Avez-vous créé un service en charge des mobilités au sein du département ? Je croyais que le droit ne le permettait plus. »

Frédéric Perrière : « Le covoiturage pousse nos services à évoluer pour ne pas se limiter aux activités traditionnelles d'aménagement routier. Les managers doivent enclencher des évolutions, pour nous la route doit être au service de toutes les mobilités. L'infrastructure compte pour nous autant que ce qui roule dessus. »

Claude Chanet (Cerema) : « La voie réservée de Mérignac est aujourd'hui sous utilisée, mais je suis persuadé qu'avec le temps son usage va se développer. Si c'est le cas, comment les services de Bordeaux Métropole appréhendent-ils les conséquences de ce succès sur la circulation des bus dans leurs voies réservées ? »

Arnauld Durouchoux : « La fréquence des bus en période de pointe est supérieure à 5 minutes. Cela permet d'y insérer d'autres circulation . L'évaluation prévoit d'analyser les interactions entre les modes utilisateurs de la voie réservée et nous adapterons les règles d'usage en fonction de ces résultats et des évolutions du trafic. La section expérimentale sera allongée de 1000 mètres en 2019, afin de susciter davantage son utilisation, en complément d'actions dont j'ai parlé sur l'amélioration la signalisation pour les usagers. Le trafic de bus doit effectivement être pris en compte dans la conception et l'évaluation de ce type de voie si l'on veut minimiser la dégradation du service de bus. »

Fabrice Marie (DIR Atlantique) : « Vous avez montré sur la voie réservée de Mérignac que les covoitureurs sont encore réticents pour l'utiliser. Avez-vous étudié des solutions qui viseraient à inverser le dispositif, en rendant la voie réservée prioritaire et obliger les autosolistes à s'insérer dans la voie réservée pour accéder aux giratoires. »

Arnauld Durouchoux : « Le point faible se situe au niveau des accès aux giratoires. Nous allons réfléchir dans les prochains mois sur la meilleure façon d'assurer l'insertion des covoitureurs dans la circulation générale en sortie de voie réservée. Nous n'avons pas de solution qui relève des pouvoirs de police de la circulation et de la signalisation pour faire en sorte que les covoitureurs soient prioritaires sur les autres usagers (contrairement au bus). On envisage d'agir sur les marquages au sol pour inciter les usagers de la circulation générale à laisser passer les covoitureurs. »

Fabrice Marie (DIR Atlantique) : « Y a-t-il un obstacle réel à inverser la priorité, c'est-à-dire à rendre la voie réservée comme étant la voie principale ? »

Arnauld Durouchoux : « La réglementation fait obstacle à ce principe actuellement. Si elle évoluait à ce sujet, ou si les services de l'État pouvaient accompagner l'expérimentation, nous pourrions mettre en place tester une signalisation qui donne le statut de voie prioritaire à nos voies réservées. »

Anne Cambon : « Est-ce que vous travaillez avec des sociétés d'autoroutes, sur quels projets ? »

Pierre Brebinaud : « Bordeaux Métropole et le Département ont enclenché des réflexions pour développer des aires de covoiturage avec ces acteurs. »

Frédéric Perrière : « Un premier axe s'intéresse au développement d'aires de covoiturage en partenariat avec ces sociétés au niveau des gares de péage (4 ou 5) et on essaye de compléter cela le long de sections autoroutières non payantes qui sont des points d'entrée intéressants. Une étude est en cours avec Vinci Autoroutes concernant l'A10 entre Bordeaux et le nord du département, pour réserver une voie ou la bande d'arrêt d'urgence pour les cars (ligne express) et les covoitureurs, avec l'aménagement d'un point d'échange multimodal (car, covoiturage) à Saint André de Cubzac sur le modèle de ce qui se fait dans le sud de l'Île-de-France. Les autoroutiers privilégient les barrières de péage avec tickets. Nous préférons des aires de covoiturage localisées en dehors du réseau avec entrée libre sans trop de restrictions pour ne pas compliquer la vie des covoitureurs. »

Aurélia Maisonneuve (agglomération Pays Basque) : « Je reviens sur le cas évoqué du BHNS de Saint Aubin du Médoc qui prévoit un parc-relais avec places de stationnement réservées au covoiturage. Quel est l'intérêt de réserver des places de stationnement aux covoitureurs ? Une politique tarifaire différenciée est-elle prévue pour ces usagers ? »

Pierre Brebinaud : « Pour l'instant il s'agit plus d'un affichage et d'une volonté d'intégrer le covoiturage en tant que maillon de la multimodalité. Nous avons actuellement une politique tarifaire incitative pour les usagers occasionnels mais pas pour les abonnés (pendulaires). La politique tarifaire appliquée aux abonnés fait encore débat. Nous n'avons pas de moyens de contrôler les véhicules qui accèdent aux P+R. Nos parcs-relais saturent. Pour désaturer, on essaye d'inciter au covoiturage, par du marquage et de la signalisation jusqu'à présent. On envisage de compléter cela soit par du contrôle d'accès avec barrières (présence humaine, chère, ou caméras) ou par une tarification spécifique avec un accès au parc-relais plus avantageux (gratuit) ou réservé pour les covoitureurs. On sent bien que la pression importante de la demande de stationnement sur ces parcs périphériques nécessitera d'y apporter des réponses rapidement. »

II - Session dédiée aux politiques des collectivités locales (2/2)

Jean-Christophe Cosso, Département de la Charente-Maritime (cf. présentation)

« La rocade de La Rochelle n'échappe pas aux phénomènes de congestion, même si les remontées de file sont moins importantes que sur la rocade de Bordeaux. Aux heures de pointe le taux d'occupation des véhicules y est similaire à celui qui a été décrit pour la Gironde, et se situe à 1,1 environ. Ceci veut dire qu'un seul véhicule sur 10 transporte 1 passager. 500 millions de km par an environ sont ainsi parcourus par des sièges vides sur la rocade rochelaise au titre des déplacements interurbains, ce qui illustre la capacité de transport inexploité du covoiturage. Si l'on ramenait ce taux d'occupation à 1,5 la réduction de trafic serait de l'ordre de 10 %. Les gains potentiels du covoiturage régulier sont très importants : économies pour les covoitureurs, réduction du trafic et des charges sur les infrastructures départementales etc.

Le Département de la Charente-Maritime a commencé à travailler au développement du covoiturage en 2010. Si les résultats obtenus sont dans l'ensemble satisfaisants, il reste beaucoup à faire pour exploiter pleinement le gisement d'offre de déplacement que représente le covoiturage régulier. Une enquête menée auprès des salariés de la principale zone d'emploi de l'agglomération de La Rochelle en 2015 (PDIE de la zone de Périgny) montre que la part des déplacements effectués en covoiturage était de 5 % contre 88 % pour la voiture individuelle (autosolisme), 2 % pour les TC, 2 % pour le vélo, 2 % pour la marche, et 1 % pour les deux-roues motorisés.

Comme beaucoup de collectivités, nous avons commencé par développer un réseau d'aires de covoiturage. On s'est appuyé sur les sites utilisés pour du covoiturage spontané (une quinzaine entre La Rochelle et Rochefort). En effet, le covoiturage spontané pose le plus souvent des problèmes de sécurité, de confort et de voisinage quand des voitures ventouses stationnent toute la journée dans des parkings communaux dédiés à l'accès aux services et aux commerces. Les aires de covoiturage constituent une réponse adaptée qui permet de drainer et de concentrer le covoiturage diffus. Nous avons actuellement 62 aires de covoiturage en service offrant 1200 places proches des échangeurs des principales voies de circulation et des giratoires. Environ 1600 places seront disponibles d'ici 2020.

Nous avons participé à l'enquête nationale de l'Ademe en 2014 auprès des utilisateurs des aires de covoiturage dont les résultats sont en ligne sur le site de l'Ademe. À la question « Que feriez-vous si vous ne pouviez pas covoiturer ? », 90 % des personnes répondent qu'elles utiliseraient leur voiture (autosolisme). Cette réponse confirme que les covoitureurs sont d'abord des usagers de la route. À ce titre, nous avons pu constater qu'il est essentiel de respecter les codes des automobilistes pour la conception des aires de covoiturage. En respectant cette condition, on s'assure d'une bonne utilisation des aires (plus de 70 % des places sont occupées les jours de semaine en Charente-Maritime). Les aires de covoiturage s'adressent essentiellement aux usagers pratiquant déjà le covoiturage pour qui elles constituent un élément de confort et de sécurité important. Elles ne génèrent pas en tant que tel un flux significatif de nouveaux covoitureurs.

Aussi pour faciliter la mise en relation, nous avons, comme bien d'autres collectivités, créé un site internet départemental dédié, en ciblant les déplacements courts et en permettant la création de communautés. En complément, nous avons réalisé des campagnes de communication et avons mis en place des actions d'animation, en liaison avec les agglomérations, dans le cadre de PDE et PDIE.

Pour évaluer cette action, nous nous sommes également appuyés sur l'enquête ADEME, qui indique que 90 % des équipages qui utilisent les aires de covoiturage sont composés de collègues de la même entreprise. Une part très réduite d'équipages s'est constituée grâce à la plateforme de mise en relation dont le trafic est limité. Ce constat est valable pour un grand nombre de plateformes de covoiturage publiques locales. En effet, dans la plupart des cas, leur visibilité est relativement faible et les fonctionnalités proposées sont

moins abouties que celles des sites nationaux privés comme BlaBlaCar par exemple.

Nos actions ont permis des améliorations qualitatives de la pratique du covoiturage mais pour en augmenter significativement la part modale il apparaît essentiel de compléter notre dispositif par des incitations fortes. Parmi les incitations que nous avons étudiées, ce sont celles qui permettent un gain de temps significatif lors des déplacements réguliers qui constituent les leviers les plus efficaces. Ces gains de temps sont captables grâce aux franchissements de zones de congestion et la facilitation du stationnement à destination. Cela suppose la mise en place d'un contrôle du covoiturage efficace et en temps réel.

C'est pourquoi nous allons engager, avec l'agence française pour la sécurisation des réseaux routiers (AFS2R), une expérimentation qui devrait débuter en 2018 sur le contrôle en temps réel des covoitureurs pour l'accès à des voies réservées et à des facilités de stationnement en centre-ville. La solution technique proposée semble intéressante. Elle repose sur une application smartphone dédiée nommée « Amigo Navigo ». Son utilisation permet d'obtenir un droit d'usage d'une voie réservée ou de places de stationnement « covoiturage ». Pour activer ce droit, les utilisateurs doivent enregistrer dans l'application un « selfie-vidéo » permettant d'identifier le nombre d'occupants dans le véhicule. Cette séquence vidéo est envoyée en temps réel avec le numéro d'immatriculation du véhicule à un serveur. Le contrôle s'effectue par des dispositifs de lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI) installés sur des portiques le long des voies réservées ou équipant les agents chargés du contrôle du stationnement. Les véhicules détectés comme n'étant pas en règle peuvent faire l'objet, après consultation du serveur et vérification par un agent assermenté, de contravention (décret du 28/12/2016).

L'expérimentation de voie réservée est envisagée sur 3 pénétrantes (dans 2 cas la voie est réservée aux bus). Pour nous assurer de la bonne information des usagers, une signalétique adaptée et des PMV en amont des voies concernées sont prévus ainsi qu'une campagne de communication. Pendant la durée de l'expérimentation, le taux d'occupation des véhicules sur les voies concernées sera suivi pour évaluer l'impact de ce nouveau dispositif.

Je conclurai sur le rôle de l'action publique en matière de covoiturage. Ce rôle, comme j'ai cherché à l'illustrer dans mon intervention, est de lever les freins à la pratique et de créer les conditions favorables à son développement. Il ne s'agit pas de se substituer à l'initiative privée sur laquelle repose l'organisation du covoiturage. En effet, si une collectivité locale était autorité organisatrice du covoiturage, que se passerait-il en cas de défaillance du service ou d'un covoiturage qui se révélerait problématique ?

Il semble plus adapté de développer un partenariat entre le ou les grands opérateurs privés de la mise en relation, dont la visibilité et les capacités d'innovation doivent permettre de massifier l'offre, et les collectivités territoriales, tout particulièrement celles en charge de la voirie, à qui il revient de valoriser la pratique par des dispositifs adaptés. »

Anne Cambon, Région Auvergne Rhône-Alpes (cf. présentation et documentation)

« En 2006 la région a adopté une politique d'accompagnement par le développement de ce qu'on nommait alors les « modes doux », puis on est passé à l'écomobilité puis aux services à la mobilité. Cela recouvre, la marche, le vélo, le transport par câble, le covoiturage, l'autopartage, etc. A l'époque, ceux qui comme nous travaillions sur ces sujets, étions perçus par nos collègues comme marginaux, les services de la région étant plutôt mobilisés sur le transport ferroviaire. On a commencé à travailler sur le covoiturage en finançant des sites internet de covoiturage développés par les départements et les entreprises. Nous étions alors présents auprès des entreprises (en urbain et rural) pour les accompagner dans les plans de déplacements inter-entreprises, ce qui s'est traduit pas une multiplication des sites. Plusieurs départements nous ont interpellés car leurs sites ne fonctionnaient pas, et nous ont donc sollicités pour créer un site de covoiturage régional. Nous nous sommes alors lancé dans la création d'un site régional unique en mars 2016.

Nos collègues du transport ferroviaire ont au début exprimé la crainte que le covoiturage fasse concurrence au transport ferroviaire régional, et ont souhaité que son développement se limite au rabattement vers les gares. Nous avons alors du mal à travailler ensemble. Puis la situation a changé depuis un an, en faveur d'une complète intégration de nos services (on parle de « bouquet de mobilité régional »), dans un contexte plus favorable qui est celui du transfert à l'échelon régional des compétences des départements sur le transport interurbain et de la fusion des régions.

Nous avons donc mis en place un site régional de mise en relation (www.covoitoura.eu) qui s'étend sur toute la nouvelle région. Les utilisateurs ne payent pas de frais de mise en relation. Les fonctionnalités évoluent pour intégrer dès 2018 une application de covoiturage dynamique qui permet la certification du covoiturage, demandée par les entreprises qui s'engagent à rembourser les frais de covoiturage à leurs salariés. Le site donnera des avantages en cas de parrainage, permettra le paiement en ligne, intégrera des incitations pour développer les pratiques, fidéliser les utilisateurs du site et nous permettre de mesurer l'évolution de la pratique et d'en rendre compte à nos élus.

La gouvernance reste une question à régler. Jusqu'à récemment, la Région coordonnait les actions des départements qui coordonnaient eux-mêmes les initiatives des collectivités de leurs départements, qui elles-mêmes étaient impliquées dans les plans de mobilité des entreprises. Donc une gouvernance publique qui fonctionnait parfaitement. Désormais, ce fonctionnement est remis en cause par le transfert des compétences des départements en matière de transport, qui se traduit par un désengagement de pas mal de Départements sur le développement du covoiturage.

Nous travaillons sur un « bouquet de mobilité régional » dont l'objectif est de mettre à disposition des voyageurs des outils intégrant toutes les offres de transport et permettant d'aider les voyageurs à préparer leurs déplacements.

Nous pensions avoir réglé la question de la multiplication des plateformes de mise en relation par la mise en place de la plateforme régionale. Or nous sommes aujourd'hui confrontés au foisonnement des offres d'applications privées de covoiturage proposées aux employeurs qui ne savent plus quoi faire. Certaines entreprises n'ont pas confiance au public et envisagent de se tourner vers l'offre privée. D'autres sont satisfaites de l'offre de service de la région. On risque au bout du compte de perdre les usagers. Nous nous interrogeons donc à nouveau sur la manière d'organiser les services de covoiturage en parallèle de la réorganisation de la gouvernance publique des transports. Nous n'arriverons pas à conseiller individuellement les personnes sur l'organisation de leur déplacement car c'est trop compliqué. Le rôle de la Région, c'est celui que nous nous sommes fixés, est d'aider les voyageurs à s'y retrouver dans la diversité des offres de transport. Il convient de créer du lien entre ces offres, en travaillant sur la tarification et la billetterie notamment. C'est compliqué mais il faut le faire.

La congestion routière est une question urgente à régler (exemple : les migrations domicile-travail entre la région et la Suisse), et ne pourra pas être réglée par le seul développement des transports collectifs, nos projections le montrent. Le développement du covoiturage est donc un axe indispensable. Nous avons une responsabilité à prendre en la matière.

Une autre urgence est de trouver une réponse adéquate au foisonnement des services, notre point de vue étant de ne pas rentrer dans une concurrence public/privé des applications ce qui reviendrait à se tromper de bataille. L'obligation introduite par la loi sur la transition écologique d'élaborer des plans de mobilité dans les entreprises de plus de 100 salariés implique de mettre à disposition des entreprises des solutions qui permettent aux salariés de covoiturer, qu'il faudrait concevoir en bonne intelligence.

Il ne faut pas seulement développer des incitations, mais aussi mettre en place des contraintes, même si cela n'est pas très sympathique.

Si les prix de l'énergie augmentent, nous serons confrontés à une part plus importante de personnes dans nos

territoires qui n'auront pas d'autres solutions que de covoiturer. Par ailleurs, les agglomérations vont restreindre la circulation automobile pour répondre aux problèmes de pollution de l'air et de congestion. Le covoiturage est une solution à développer pour traiter ces problèmes.

Nous allons développer aussi le covoiturage solidaire, et rechercher la collaboration des Départements sur ce sujet. Nous pensons également que le covoiturage peut être une réponse pertinente pour répondre aux besoins de déplacements touristiques. »

Marie-Régine Barrau, Tisséo Collectivités (cf. présentation)

« Tisséo Collectivités est un syndicat mixte de transport qui regroupe 4 EPCI (Toulouse Métropole, Le SICOVAL, Le Muretain Agglo et des communes regroupées dans le SITPRT). Ces dernières lui confient le rôle d'autorité organisatrice de la mobilité. Le ressort territorial de Tisséo Collectivités est large (108 communes) et recouvre une grande partie du territoire départemental.

Le Département de la Haute-Garonne ne s'intéressait pas jusqu'à récemment au covoiturage, considérant qu'il concurrençait les transports en commun. Le Département s'y intéresse désormais, notamment à travers l'aménagement d'aires de covoiturage.

En 2003, une association spécialisée dans le covoiturage a vu le jour, aidée par l'Ademe et nos différentes collectivités, puis a été intégrée en 2008 à Tisséo Collectivités. Le covoiturage s'intègre désormais dans la politique des déplacements pour répondre à plusieurs enjeux tels que l'accès à l'emploi, la desserte fine des territoires et l'intermodalité covoiturage – transport collectif. Nos actions portent sur le développement des services de covoiturage et la mise en œuvre d'un schéma directeur d'aménagement des aires de covoiturage conformément à la loi, avec pour objectif de faciliter la pratique du covoiturage et augmenter sa part modale.

Dès 2010, Tisséo Collectivités proposait un service de covoiturage en lien avec les plans de déplacements d'entreprises sur l'agglomération toulousaine dans le cadre de conventions, avec un appui important à l'animation sur le site des entreprises, la mise en place d'une garantie de retour.

Une plateforme de mise en relation, <http://covoiturage.tisseo.fr>, est proposée par Tisséo Collectivités depuis 2010. C'est un outil « maison » qui évolue régulièrement. La mise en relation n'est pas payante, le partage des frais est possible avec une recommandation de 7 centimes d'EUROS par kilomètre maximum. Nous avons créé un pass écomobilité sur notre support de paiement du service de transport en commun - la carte pastel - qui permet d'avoir une réduction sur le service d'autopartage (Citiz) et permet de bénéficier de la garantie de retour pour les covoitureurs.

Des actions d'accompagnement sont mises en place car il ne suffit pas de proposer un bon outil. En effet, la pratique régulière du covoiturage courte distance représente un changement important notamment pour ceux qui laissent leur voiture. Nos actions d'animation sont multiples. Nous demandons aux établissements qui ont signé la convention covoiturage de désigner des référents covoiturage, qui nous formons à promouvoir le covoiturage dans l'entreprise. Ces référents sont invités à participer à des ateliers dans le cadre de « mardis de la mobilité ». Nous mettons en place des stands pour les inscriptions au service de covoiturage, et des speed dating qui facilitent la mise en relation et le passage à l'acte. Nous expliquons que le covoiturage n'est pas forcément contraignant et qu'il peut être pratiqué avec une fréquence qui n'est pas forcément quotidienne, sachant que si chacun covoiturerait quelques fois par mois par exemple cela réduirait tout de même la congestion.

Nous avons également contribué à un projet européen (CHUMS : <http://chums-carpooling.eu/fr/>) sur le covoiturage qui s'est achevé en 2016. Dans ce cadre nous avons communiqué fortement pendant une

semaine (semaine du covoiturage) auprès de toutes les entreprises volontaires pour développer le covoiturage domicile-travail, cela permet de créer une masse critique de covoitureurs sur une même période et de fidéliser les inscrits, ce qui est difficile à obtenir si les inscriptions s'effectuent au fil de l'eau, les inscrits quittant rapidement le site ou ne l'utilisant plus s'ils ne trouvent pas rapidement un équipier. Une loterie a suivi la semaine du covoiturage. Un tirage au sort a désigné 3 covoitureurs inscrits sur la plateforme <http://covoiturage.tisseo.fr>. Chacun a gagné un repas gastronomique pour 2 personnes chez un chef étoilé. Ce type de lot a été très attractif. La semaine du covoiturage a été un succès. En 2017 l'expérience a été renouvelée sous la forme d'un « challenge covoiturage » dont la récompense était un stage d'éco-conduite. L'expérience a été moins concluante pour diverses raisons, et le lot s'est révélé moins attractif.

Tisséo Collectivités agit également par des aménagements. Nous travaillons en particulier sur l'implantation de spots de covoiturage suite à une sollicitation de Rézo Pouce qui souhaitait s'implanter sur la grande agglomération toulousaine. Le spot covoiturage matérialise un lieu de rendez-vous entre passager et conducteur, pour du covoiturage programmé ou instantané. Il s'agit d'un arrêt minute qui permet la prise ou la dépose des passagers rapidement avec une signalisation verticale et un marquage au sol spécifiques, comme un arrêt de bus. La difficulté a été de trouver un accord avec les gestionnaires de voirie, notamment les services routiers du Département, qui sont soucieux que ces arrêts ne perturbent pas la circulation (exemple : sur l'ancienne RN 113) et sont également réticents à mettre en place une signalisation qui ne soit pas réglementaire. Nous installons le panneau réglementaire utilisable pour signaler les aires de covoiturage, mais celui-ci peut créer une confusion chez les usagers. Nous développons ces spots le long de pénétrantes en rabattement vers le réseau lourd de transport en commun (type métro, tramway ou bus Lineo) et à proximité des gares et des zones d'activité.

Un autre dispositif mis en œuvre est la zone de stationnement de courte durée pour l'embarquement de passagers. Le covoiturage (notamment longue distance) a produit des pratiques qui génèrent des dysfonctionnements aux abords des parcs-relais des stations de métro proches des entrées d'autoroutes. Les véhicules des covoitureurs stationnent sur les places de parking pour personnes à mobilité réduite ou de manière anarchique. Un nouvel aménagement est donc expérimenté : un parking d'une vingtaine de places dédié au stationnement de durée courte (15 minutes maximum). En 2019 des barrières seront mises en place pour contrôler l'accès à ce parking courte durée. Des études sont menées par ailleurs sur l'accès aux parcs-relais des métros actuellement gratuits mais saturés.

Notre plateforme de mise en relation évoluera en 2018 pour plus d'ergonomie et d'interopérabilité. Nos interrogations rejoignent celles évoquées par Mme Cambon notamment sur la manière de tenir compte de l'arrivée des applications privées. En 2016, Tisséo Collectivités a lancé un appel à manifestation d'intérêt auquel ont répondu plusieurs acteurs du covoiturage et il sera suivi par un appel à projets en 2018. »

Questions – réponses de la session II (2/2)

Elsa Chambragne (agglomération de Périgueux) : « Je voulais revenir sur les plans de déplacements d'entreprises et administrations. Nous sommes également fortement sollicités par les entreprises du territoire de l'agglomération de Périgueux sur le développement du covoiturage. Avez-vous développé des incitations similaires aux indemnités kilométriques vélo pour le covoiturage, applicables dans la durée pour récompenser les personnes qui covoiturent régulièrement ? »

Anne Cambon (Région Auvergne Rhône-Alpes) : « Certaines entreprises de la Région Auvergne Rhône-Alpes remboursent déjà les frais déclarés par les covoitureurs. Ce sont d'ailleurs ces entreprises qui nous demandent de mettre en place des systèmes pour certifier le covoiturage. Je signale au passage que les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont également demandeuses de cette certification pour mettre en place des avantages de type voie réservée. La question qui se pose est celle des personnes qui ne sont pas équipées de smartphones et qui ne pourront donc pas bénéficier de cette certification. »

Marie-Régine Barrau (Tisséo Collectivités) : « Des entreprises de la région toulousaine ont réservé des places de stationnement pour les covoitureurs. Elles indiquent que la régulation de l'usage de ces places se fait naturellement entre les employés eux-mêmes. Une entreprise verse une indemnité en fin d'année aux salariés qui déclarent être inscrits sur le site de covoiturage. Certaines entreprises situées non loin d'une station de métro, créent leurs propres spots pour faciliter le covoiturage entre collègues vers le métro. »

Jean-Christophe Cosso (Département Charente-Maritime) : « L'octroi par les employeurs d'indemnités kilométriques aux covoitureurs se heurtent à des règles fiscales défavorables. Une partie des covoitureurs effectuant des distances quotidiennes de plusieurs dizaines de kilomètres par trajet (30-35 typiquement en Charente-Maritime) déclarent leurs frais réels. Ceux-là risquent d'être perdants s'ils bénéficient d'une indemnité kilométrique qui sera moins avantageuse que la réduction d'impôt résultant de la déclaration de leurs frais réels. Il serait donc judicieux de compléter le barème fiscal applicable pour le remboursement des frais kilométriques avec un tarif « covoitureur » afin de ne pas les désavantager. »

Pierre Brebinaud (Bordeaux Métropole) : « Ma première question porte sur l'utilisation des données personnelles au regard des obligations imposées par la CNIL. La seconde question porte sur la notion de garantie de retour qui constitue l'un des principaux freins. Avez-vous développé des partenariats à ce sujet avec des acteurs tels que les taxis, Uber etc. ? »

Marie-Régine Barrau : « Tisséo Collectivités a l'habitude de gérer les questions liées aux données personnelles. Nous avons un référent sur les questions relatives aux obligations CNIL car nous avons à gérer les données personnelles pour les abonnements de TC. Les statistiques issues des inscriptions des covoitureurs sur notre plateforme de covoiturage sont retravaillées pour se conformer aux obligations de la CNIL (anonymisation) avant d'être envoyées aux employeurs qui les demandent. Ceci pose parfois problème car les employeurs pourraient ne pas avoir confiance en nos informations lorsqu'elles sont anonymisées. Les données personnelles restent confidentielles, ne sont pas diffusées à l'extérieur de Tisséo Collectivités qui est la seule entité à pouvoir utiliser les données de la plateforme. Sauf si les personnes ont expressément donné leur accord pour que leurs données personnelles soient communiquées à l'entreprise. La demande de solution de retour est finalement très peu activée (deux fois dans l'année). Dans ce cas nous recherchons un autre covoitureur ou un taxi. Nous envisageons d'avoir recours à une nouvelle société d'autopartage en free floating qui s'installe sur Toulouse et propose un service de voiturier qui couvrira Toulouse et les couronnes de l'agglomération et qui pourrait assurer le retour des covoitureurs qui en font la demande. »

Anne Cambon : « En région Auvergne Rhône-Alpes nos services juridiques s'assurent du respect des règles de la CNIL. L'expérience que nous avons à travers les plans de mobilité des entreprises montre que la mise

en place de solutions pour garantir le retour est demandée mais qu'il s'agit plutôt d'une bouée de secours rarement utilisée en fait. »

Jean-Christophe Cosso : « En Charente-Maritime, on travaille sur la question des données personnelles en vue de l'expérimentation sur la réservation de voie mentionnée précédemment. Les collectivités peuvent s'adresser à l'ANTAI (Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions) qui permet de verbaliser via les LAPI de manière sécurisée sur les plans juridique et informatique (les demandes d'accès au Serveur sur les Immatriculations des Véhicules peuvent également être faites au travers d'une plateforme logicielle agréée par exemple DARVA). Concernant la garantie de retour, elle n'est pas pratiquée pour les services TC. Cela lèverait un frein psychologique dès lors que la masse critique de covoitureurs n'est pas là pour apporter une réponse. Il faut surtout travailler sur le développement de cette masse critique, et convaincre les automobilistes qu'ils peuvent y gagner. »

III - Session dédiée aux travaux du Cerema et de l'Ademe

D. Delcampe, Cerema (cf. présentation)

« Le Cerema travaille depuis longtemps sur les questions liées aux services à la mobilité et au partage des véhicules. Plusieurs publications portent en particulier sur les questions de covoiturage, dont certaines nous ont associés à l'Ademe (expérimentation du capteur Xerox, guide sur le covoiturage régulier). Je signale également des publications récentes sur le versement transport, les plans de mobilité rurale, l'open data dans les transports, et l'aménagement des voies structurantes d'agglomération, qui traitent de sujets connexes au développement du covoiturage. Nos travaux peuvent être téléchargés ou commandés depuis notre boutique en ligne (www.certu-catalogue.fr).

Plusieurs activités nous mobilisent actuellement à propos du covoiturage. Tout d'abord notre participation au groupe de travail national sur le covoiturage mis en place par la direction générale chargée des transports (DGITM) au ministère de la transition écologique et solidaire, dans le cadre des assises nationales de la mobilité. Deux études ciblant le covoiturage sont en cours : l'une dont j'ai la charge porte sur l'identification des freins au covoiturage courte et moyenne distance et des pistes pour le développer, l'autre porte sur la complémentarité entre covoiturage et transport collectif. Leurs résultats alimentent la réflexion du groupe de travail national précité. Nous prévoyons également de travailler sur la mise au point de documents d'aide à la mise en place d'actions en faveur du covoiturage, ce que les participants du colloque national de la fédération des acteurs des plans de la mobilité, qui s'est tenu à Grenoble en septembre dernier, ont appelé de leurs vœux. La finalisation de ces travaux est prévue en 2018.

L'étude sur les freins et pistes de développement du covoiturage courte et moyenne distance a été lancée à l'été. Elle nous a été commandée par la DGITM. Nos commanditaires ont mis en place le groupe de travail national des assises de la mobilité sur le covoiturage en septembre 2017, et ont été régulièrement informés de notre production au fil de l'eau afin que celle-ci puisse bénéficier au groupe de travail national. Elle comprend une revue de la littérature nationale sur le sujet et la consultation d'un large panel d'acteurs expérimentés (plus de 70 personnes ont répondu) en provenance de divers horizons (organismes scientifiques et techniques, collectivités locales, associations spécialisées, fournisseurs de services, responsables de plans de mobilité). Elle tirera profit également des travaux de l'atelier sur le covoiturage organisé en septembre 2017 par la fédération des acteurs des plans de mobilité et des interventions et échanges de cette journée technique. Notre rapport sera livré en début d'année 2018.

Les freins au covoiturage courte et moyenne distance sont divers et variés.

Des freins relèvent des modalités de gouvernance et d'organisation des compétences des collectivités en matière de transport-mobilité, qui ne favorisent pas toujours une intervention publique coordonnée à la bonne échelle territoriale, bien structurée, prenant bien en compte la réalité de la géographie des mobilités, et lisible ou compréhensible pour les citoyens. Les échanges de tout à l'heure sur l'évolution des compétences des Départements en sont une illustration.

Des freins sont relatifs aux données (qualité et disponibilité) et aux services (multiplication sans coordination ni lisibilité des services de mise en relation dont l'ergonomie n'est pas toujours réussie, absence de services de certification).

De nombreux freins se situent dans les signaux économiques (règles fiscales, tarification des usages, coût du déplacement voiture, possibilités de financement des actions de développement du covoiturage) qui ne favorisent pas le covoiturage par rapport à l'autosolisme.

Des freins relèvent des questions d'aménagement de la voirie, de la signalisation et de la mise en œuvre des pouvoirs de police de la circulation pour favoriser les conditions de circulation et de stationnement des covoitureurs.

Des freins individuels enfin, très importants, qui recouvrent notamment les peurs et préjugés diverses que peuvent avoir les personnes pour passer à l'acte de covoiturer, ou des difficultés pratiques bien réelles (programme de déplacement très contraint, pas de connexion mobile à internet pour 40 % des français³, variabilité des horaires).

L'étude a permis d'identifier de nombreuses pistes de solutions proposées par les personnes interrogées. Sans pouvoir être exhaustif, j'en mentionnerais ici quelques-unes.

Pistes relatives à la gouvernance : réaffirmer le rôle de chef de file de la Région, qui, dans le cadre du SRADDET notamment, peut co-produire une stratégie d'ensemble visant à stimuler, coordonner, évaluer et accompagner les initiatives publiques sur l'ensemble du territoire régional, à décliner dans les projets de territoires et schémas portés par les collectivités infra-régionales (EPCI SCoT, PETR, Pays notamment), et dans les plans et schémas destinés à l'organisation des mobilités et à l'aménagement des infrastructures (PDU, PGD, plans de mobilité rurale, plans de mobilité des entreprises, schémas d'aménagement des aires de covoiturage) ; revoir la question de l'organisation et de l'attribution des compétences transport-mobilité afin de permettre aux collectivités locales de déployer des actions sur tous les territoires pertinents au regard de la géographie des mobilités ; permettre aux AOM de proposer des services publics de covoiturage intégrés dans les délégations de service public etc.

Pistes relatives aux services : intégrer les services de covoiturage publics et privés dans les systèmes d'information multimodale que doivent mettre en place les Régions et AOM (ex : ViaNavigo en Ile-de-France) ; développer des services de certification du covoiturage ; développer des services d'information individualisé sur les avantages du covoiturage ; mettre en place des protocoles ou normes pour permettre l'interopérabilité des services de mise en relation et leur agrégation à l'échelle régionale ; déployer des lignes de covoiturage (de manière analogue aux lignes de transports collectifs) après études préalables pour vérifier l'opportunité et évaluer les effets de ces lignes ; offrir des services de mise en relation dynamique permettant des trajets intermodaux et fiables sur les temps de passage ; développer des solutions de mise en relation qui ne soit uniquement basées sur des applications smartphones ; intégrer des garanties de retour dans les services etc.

Pistes relevant des signaux économiques : permettre l'utilisation du versement transport pour financer toutes les actions de développement du covoiturage (son usage se limite aux seules actions imposées par la loi aux AOM) ; réduire le versement transport des employeurs qui s'engagent à développer le covoiturage ; permettre aux employeurs d'indemniser les frais des passagers covoitureurs ; exonérer de charges sociales les indemnités de transport versées par les employeurs aux covoitureurs ; exonérer les indemnités de transport versées aux covoitureurs de l'impôt sur le revenu ; modifier les règles de déclaration des frais réels pour avantager les covoitureurs ; rémunérer (AOM ou opérateurs de service) les conducteurs qui acceptent de covoiturer ; mettre en place une tarification du stationnement avantageuse pour les covoitureurs ; mettre en place une tarification de l'usage des infrastructures routières plus avantageuse pour les covoitureurs que pour les autosolistes ; programmes de récompenses basées sur les modes de transport utilisés ; tarifs d'assurance avantageux pour les covoitureurs etc.

Pistes relevant de l'aménagement ou de l'usage de la voirie et du stationnement : permettre l'instauration de voies réservées ouvertes aux covoitureurs sur voiries structurantes d'agglomération à 2 x 3 voies ; permettre l'expérimentation de l'utilisation des bandes d'arrêts d'urgence sur les autres voiries structurantes d'agglomération ; permettre l'utilisation, sur voiries urbaines, des couloirs réservés aux bus à condition de ne pas dégrader la vitesse commerciale des bus ; réglementer la signalisation des arrêts dédiés à la prise ou

³ https://www.arcep.fr/uploads/tx_gspublication/presentation-barometre-du-numerique-291116.pdf

dépose rapide des covoitureurs ; permettre l'utilisation de systèmes LAPI couplés à des smartphones pour contrôler l'utilisation des voies et places de stationnement réservées etc.

Pistes relatives à l'appui technique et à l'innovation : soutien financier au niveau national des expérimentations et innovations ; capitalisation, évaluation et diffusion des retours d'expériences ce qui fait partie des missions du Cerema.

Pistes relevant de l'information, de la communication, de l'animation, de la sensibilisation, de l'accompagnement au changement de comportement de mobilité. Ces aspects sont capitaux du point de vue de nombreux acteurs et trop souvent négligés. Davantage de ressources doivent y être consacrées, dans la durée. »

Olivier Ancelet, Cerema (cf. [présentation](#))

« Mon intervention présente l'état d'avancement de nos réflexions sur la prise en compte du covoiturage dans l'aménagement de la voirie (réservation de voie) et sur les arrêts dédiés au covoiturage. L'aboutissement de notre travail sur la question de la réservation de voie pour le covoiturage sur les voiries structurantes d'agglomération sera l'édition d'un guide technique prévu en 2018.

Le point de départ de notre travail sur l'aménagement des voies réservées au covoiturage est l'article 56 de la loi sur la transition écologique et la croissance verte qui demande au Gouvernement de communiquer un rapport au Parlement sur évaluant l'opportunité de réserver des voies au covoiturage notamment. Le Cerema a travaillé avec la direction générale chargée des infrastructures de transports pour élaborer ce rapport qui a été communiqué au Parlement en 2016. Le Parlement n'a pas encore réagi sur ce rapport.

Le rapport préconise de définir au niveau national deux types de voies réservées, afin de garantir la lisibilité et la compréhension de ces aménagements et de leur signalisation pour les usagers : les voies réservées aux seules lignes régulières de transport collectif, et les voies réservées au transport en commun, au transport public particulier de personnes, aux véhicules à très faibles émissions et au covoiturage.

Le premier type de voie (VRTC) a fait l'objet d'une publication du Cerema. Le principe est d'utiliser l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence pour faire circuler les lignes régulières de bus et de cars. L'idée est de faire au plus simple en matière d'exploitation et de signalisation, la voie restant ouverte en permanence aux véhicules autorisés. On accepte d'y dégrader le niveau de sécurité de la voirie en limitant cependant le trafic autorisé à 100 véhicules par heure ainsi que la vitesse autorisée à 70 km/h notamment pour des détection de véhicules ou piétons circulant sur la voie réservée. Ce premier type de voie ne peut donc pas répondre aux enjeux du covoiturage qui pourraient produire des trafics de 1000 à 1200 véhicules par heure ce qui est bien supérieur au seuil de sécurité fixé, sachant que les chauffeurs de bus et car sont des professionnels.

La circulation des covoitureurs est donc plutôt envisageable selon notre rapport sur un second type de voie réservée, qui est une voie de circulation existante sur voirie structurante d'agglomération à 2x3 voies au moins qui est congestionnée le matin et/ou le soir. On y favoriserait la circulation des véhicules à très faibles émissions (faible trafic pour le moment qui n'aura pas beaucoup d'impact sur les conditions de circulation) et des véhicules à fort taux d'occupation. L'objectif fixé est de maintenir des temps de parcours moyens par voyageur équivalents à ceux de la situation avant aménagement de la voie réservée. Il convient donc d'optimiser la fréquentation de la voie réservée en y autorisant le covoiturage, les véhicules de transport en commun (régulier ou non), les taxis et VTC (avec ou sans passagers), et les véhicules à très faibles émissions.

Les principes d'aménagement et d'exploitation envisagés sont les suivants : aménagement de la voie de

gauche pour limiter l'influence des échangeurs sur la circulation autorisée, privilégié sur des voiries structurantes d'agglomération dans le sens entrant qui présentent des enjeux de gains de temps, gestion dynamique de l'accès à la voie qui est réservée pendant les périodes de pointe et ouverte à tous les usagers en dehors de ces pointes, sécurisation des changements de voie. Limiter à 1000-1200 véhicules par heure pour éviter les dysfonctionnements de la voie réservée. La voie réservée aura pour effet de modifier la géométrie du bouchon. Un calage assez fin de la longueur de la voie réservée devra aussi être effectué pour limiter les dysfonctionnements. La signalisation n'est pas encore fixée, des tests sont en cours pour déterminer les modalités de signalisation les plus adaptées.

La réussite de ces voies réservées passe par notre capacité à en contrôler l'usage. Des dispositifs de contrôle basés sur la mesure, in situ, le long de la voie réservée, des taux d'occupation des véhicules, sont envisagés. La technologie la plus adaptée est basée sur des caméras infra-rouges. Trois expérimentations ont été faites en France en 2015 et 2016. On obtient un niveau de précision de 95 % ce qui est élevé mais encore insuffisant pour du contrôle-sanction automatique. Il faudrait que les technologies permettent une meilleure maîtrise des fausses détections pour éviter de verbaliser des usagers qui ne devraient pas l'être. A court terme, ces capteurs peuvent être utilisés pour répondre à des besoins d'observation-évaluation (ex : pour suivre l'évolution du covoiturage sur une section routière). Elles peuvent également aider pour de la vidéo-verbalisation par les forces de l'ordre (assistance pour trier les cas qui ne présentent pas de doutes sur le nombre d'occupants). On peut penser que des progrès technologiques seront faits pour permettre à terme leur intégration dans des chaînes de contrôle-sanction automatisées.

Je terminerai mon intervention sur la question des arrêts dédiés au covoiturage. Une instruction interministérielle (arrêté du 8 janvier 2016) fixe les modalités de signalisation pour le stationnement réservé aux covoitureurs. La question qui reste à traiter est la signalisation des arrêts en bord de routes pour les véhicules qui prennent ou déposent des covoitureurs. Ces arrêts présentent des enjeux de sécurité particuliers, notamment si le covoiturage est conduit à se développer. Il faudra s'assurer que la sécurité des usagers y soient bien assurée et que leurs effets sur les autres services de transport (ex : proximité d'un arrêt de bus) soient maîtrisés. Ces arrêts peuvent aussi intéresser d'autres usagers que les covoitureurs (taxis, VTC, auto-stop). La signalisation de ces arrêts a fait l'objet d'une réflexion du Cerema et d'un parrainage qui ont abouti à une proposition de panneau, complémentaire à la signalisation existante, qu'il conviendrait d'expérimenter avec l'accord de la délégation à la sécurité routière. »

Alain Besançon, Ademe (cf. présentation)

« Je veux vous présenter les résultats de travaux publiés par l'Ademe en 2015 et 2016 sur le covoiturage. Un dépliant est disponible à l'entrée qui résume cette étude. L'étude repose sur l'exploitation de l'enquête nationale transport déplacements de 2008 et des enquêtes menées en 2015 auprès des usagers d'aires de covoiturage.

Quelques indicateurs : 2 millions d'actifs covoituraient tous les jours en 2008 ce qui représentait environ 3 % des déplacements domicile-travail, ce qui est cohérent avec les informations plus récentes qui nous remontent dans le cadre des événements sur la mobilité que nous aidons à mettre en place. Des chiffres apparemment contradictoires circulent, mais il faut faire attention à ce qu'ils recouvrent (covoiturage longue distance, accompagnement intra-familial, territoire concerné).

Les personnes les moins diplômées et les ouvriers sont les personnes qui pratiquent le plus. Les horaires de travail conditionnent également la pratique (plus répandue chez les personnes qui ont des horaires fixes). La pratique double (4% en part modale) pour les personnes qui travaillent à plus de 20 km de leur résidence. La pratique du covoiturage est plus importante pour les personnes qui résident dans des communes périurbaines et rurales. La pratique diffère d'une région à l'autre (facteur 1 à 6 en part modale des déplacements domicile-travail, on covoiture davantage au nord et à l'est de la France qu'au sud). Il nous

reste à changer tout cela.

Le taux d'occupation moyen des véhicules assurant du covoiturage est de 2,5 personnes par véhicule. Dans 3 cas sur 4, les passagers sont récupérés à leur domicile, non à une aire de covoiturage ou sur un parking (1 cas sur 4). La plupart des covoitureurs alternent (ils sont passager ou conducteur une fois sur eux) et ne paient pas de frais. 90 % des covoitureurs sont d'anciens autosolistes. Un tiers à la moitié des autosolistes ne sont pas réfractaires à l'idée de covoiturer, ce qui est un bon point de départ mais ne suffit pas pour concrétiser le changement.

Les 5 facteurs de succès suivants sont rappelés dans notre guide de 2016.

Gouvernance et cohérence territoriale : la région semble l'échelle la plus pertinente ; le SRADDET est une opportunité ; le covoiturage doit y être abordé mais cela ne suffira pas ; les AOM ont des leviers (schémas de développement des aires de covoiturage, label covoiturage) ; les Départements ont toujours des leviers aussi (compétences voiries et social), il ne faut pas s'en priver pour faciliter le développement dans les territoires ; les employeurs mettent en place des plans de déplacement ou plans de mobilité, il faut travailler avec elles.

Les plateformes de mise en relation : le guide recommande qu'elle soit publique et ouverte à tous, à l'échelle régionale de préférence ou départementale, qu'elle soit bien maintenue ; peu de covoitureurs les utilisent cependant, beaucoup d'inscrits mais peu trouvent un équipage, le principal frein est la relation entre conducteur et passager que les plateformes ne peuvent pas lever.

Les infrastructures pour faciliter la pratique : les aires sont nécessaires pour répondre aux besoins des covoitureurs, pour sécuriser la pratique, pour rassurer, pour accroître la lisibilité de la politique menée ; la localisation doit être bien choisie.

Les actions de communication : beaucoup de choses sont faites mais ne sont pas toujours visibles ; certaines opérations de communication sont peut-être plus percutantes, mais il convient de rester modeste à ce sujet car nous ne savons pas vraiment évaluer les impacts de ces actions dans la durée. Exemples : l'Ademe est à l'initiative du challenge de la mobilité qui a été renouvelé pour la 7ème année, 30 % des participants covoiturent, cela mobilise des centaines d'entreprises et des milliers de salariés ; l'Ademe a soutenu le « mois du covoiturage » à Pau en juin 2017 qui a eu un succès certes modeste mais il convient d'être opiniâtre pour obtenir des progrès. L'entrée par les employeurs est une piste importante pour faire levier.

Le suivi et l'évaluation : les plateformes de mise en relation présentent des limites telles qu'elles ne permettent pas de suivre la pratique du covoiturage ; on peut mesurer l'occupation des aires de stationnement réservées (aires de covoiturage publiques, stationnement réservé par les employeurs) ; il faut espérer que les technologies de mesure automatique des taux d'occupation dont on a parlé vont nous aider à aller plus loin.

Parmi les perspectives prometteuses avancées par notre étude, figurent le développement des voies réservées qu'il faudrait expérimenter chez nous avant de conclure (cf. exemple d'une voie au Québec qui a permis le développement du covoiturage de manière significative), le covoiturage dynamique (nombreuses offres mal connues et à expérimenter aussi pour mieux les évaluer), les lignes de covoiturage (ex : BlaBlaLines).

Pour conclure, les changements de comportement sont de mon point de vue principalement influencés par les coûts, les contraintes (stationnement et voies réservés), le confort, le plaisir, le mimétisme social qui peut faire levier si facilité par des opérations de communication. »

Questions – réponses de la session III

Emmanuelle Lacan (Département de la Gironde) : « Avez-vous des éléments de coût concernant les capteurs du taux d'occupation qui ont été évoqués ? Je suis surprise par les chiffres indiqués sur les profils des covoitureurs par Alain Besançon. »

Olivier Ancelet : « Je vous communiquerai les coûts des capteurs après avoir interrogé un collègue du Cerema spécialiste de cette question.(*) »

(*) La location du système technique intégrant un capteur infra-rouge se monte à 25 K€ par mois environ, ce type de capteur n'étant pas encore disponible sur étagère et nécessitant l'intervention sur site d'un spécialiste pour sa mise en route et son étalonnage. Le prix d'acquisition n'est pas connu.

Alain Besançon : « Les chiffres sur les profils des covoitureurs sont surprenants. Ils sont basés sur l'enquête nationale auprès des usagers des aires de covoiturage. Il est possible que les profils varient d'un endroit à l'autre ou évoluent dans le temps. »

Jean-Christophe Cosso : « Je confirme que les chiffres indiqués par Alain sur les CSP des covoitureurs sont basés sur l'enquête menée en 2015 auprès des usagers des aires de covoiturage qui a permis de disposer de plus de 2 000 réponses au niveau national ce qui est très représentatif. »

Jean-Christophe Cosso : « L'aménagement d'une voie réservée n'est-elle bien limitée qu'aux 2 x 3 voies ? Sur 2 x 2 voies, il me semble que la faisabilité d'aménager la voie de gauche en voie réservée devrait être étudiée au cas par cas compte tenu de la variété des configurations possibles. Est-ce que la gestion dynamique de la voie réservée en périodes de pointe a été étudiée sur 2 x 2 voies ? Cette solution vous semble-t-elle possible ? Si on veut généraliser la pratique, il faut se pencher sur ce que l'on peut réellement faire sur les 2 x 2 voies, car c'est ce type de voirie que l'on rencontre le plus fréquemment en pénétrantes d'agglomérations à ma connaissance. »

Olivier Ancelet : « Nous préconisons de limiter l'aménagement de ces voies aux voiries structurantes d'agglomération à 2 x 3 voies qui présentent a priori les meilleures conditions de sécurité et de fonctionnement. Sur une 2 x 2 voies, l'aménagement d'une voie réservée peut avoir des effets très préjudiciables sur les usagers en allant jusqu'à multiplier par deux la longueur de bouchon, ce qui peut même poser des difficultés aux covoitureurs pour s'insérer dans la voie réservée lorsqu'ils viennent des réseaux connectés. Nos recommandations prévues pour 2018 n'excluront toutefois pas que puisse être étudiée au cas par cas l'opportunité de réaliser une voie réservée sur 2 x 2 voies. Nous n'avons pas étudié la solution de mettre en place une régulation dynamique pour réserver la voie de gauche aux covoitureurs sur 2 x 2 voies. Nous l'avons examiné sur les 2 x 3 voies seulement. L'ambition du rapport communiqué au Parlement n'est pas de généraliser la réservation de voies pour le covoiturage sur toutes les pénétrantes. Le nombre de cas pour lesquels cette solution serait favorable à l'aménagement d'une voie réservée au covoiturage sera probablement limité. Ce n'est pas la seule volonté de faire du covoiturage qui doit guider les choix de régulation. Il convient d'étudier la dynamique des trafics pour évaluer les effets de la réservation d'une voie sur les conditions de circulation (sécurité, pertes/gains de temps) et d'éclairer la décision sur les mesures à mettre en place pour répondre à la stratégie de régulation que l'on se fixe. Dans certains cas, l'aménagement d'une voie réservée pourrait ne se révéler pertinent et acceptable que très en amont des rocade ou périphériques. »

Alain Besançon : « Est-ce que les recommandations en préparation rendront impossibles l'expérimentation d'aménagements de voies réservées comme celle présentée ce matin sur la voie réservée de Mérignac ? »

Olivier Ancelet : *« Les recommandations en préparation portent sur l'aménagement de voies réservées sur des voiries structurantes d'agglomération, donc à caractéristiques autoroutières. La voirie de Mérignac qui fait l'objet de l'expérimentation présentée ce matin n'entre pas dans ce champ. Il s'agit d'une voirie suburbaine avec carrefours plans, pas d'une voie structurante d'agglomération. Les recommandations en préparation n'auront donc pas d'effet sur les cas tels que ceux de Mérignac. Par contre, concernant la signalisation, il faudra prévoir des solutions communes au niveau national. »*

Francis Larrivière (DIR Atlantique) : « Si on veut mettre en place une voie réservée au covoiturage, on doit accepter la baisse de capacité globale de l'infrastructure. Il faut évaluer de manière globale les effets des aménagements de voies réservées. Si les covoitureurs gagnent du temps sur la voie réservée, et qu'ils en perdent pour accéder à cette voie, le bilan peut être négatif. »

Sonia Costes (Agglomération d'Agen) : « La définition du covoiturage, basée sur le nombre d'occupants, ne me semble pas assez claire. L'Ademe dans sa présentation a bien fait la distinction entre l'intra-familial et l'extra-familial. L'accompagnement des enfants par exemple est-il considéré comme du covoiturage légalement ? La plupart des personnes ne le comprennent pas ainsi je crois, ce qui explique peut-être aussi que les voies réservées sont sous-utilisées. »

Olivier Ancelet : *« La définition légale donnée par le code des transports pose question, notamment pour les usagers. La définition légale n'exclut pas l'accompagnement des enfants à l'école. Ce qui est entendu par « pour son propre compte » pose par contre question. Pour ce qui concerne les voies réservées en périodes de pointe sur voies structurantes d'agglomération, qui est le périmètre de nos recommandations à venir, le critère choisi est bien le taux d'occupation des véhicules qui serait contrôlé par des capteurs infra-rouge posés en bordure de voie, sachant que le trafic lié à l'accompagnement des enfants représente une part infime du trafic total en périodes de pointe, et n'a donc que très peu d'effets sur le trafic pendant ces périodes. »*

IV - Session dédiée aux organisations oeuvrant pour une économie sociale et solidaire

Albane Durand, Covoiturage + (cf. présentation)

« L'association covoiturage + est basée à Rennes (7 salariés). Elle propose un service appelé Ehop, qui accompagne les changements de comportement en Bretagne-Loire Atlantique pour le développement de la pratique du covoiturage au quotidien. Nous ne proposons pas qu'un site internet de covoiturage, car l'outil internet, nécessaire, ne fait pas tout selon nous. Il n'est qu'un outil au service du changement de mobilité, qui a des limites comme évoqué dans les interventions précédentes. Nous accompagnons donc surtout les personnes directement dans leur changement de comportement de mobilité. Nous existons depuis 2002 et commençons à travailler en dehors de notre département d'origine, avec les autres départements, les métropoles, les communautés de communes et les employeurs de l'ensemble de la région. Ces entités font appel à nous pour accompagner les personnes dans leur volonté de changer de mode de déplacement. Nous travaillons sur le développement du covoiturage au quotidien, ce qui diffère du covoiturage longue distance. Nous ne nous limitons pas au motif domicile-travail. Nous regardons le covoiturage comme un mode de transport collectif qui peut servir d'autres besoins.

Notre équipe met en œuvre des actions d'accompagnement au changement qui vont de la sensibilisation des personnes sur le terrain à la concrétisation de la mise en relation effective via notre service internet. Ces actions ne se limitent pas à des actions d'animation et de communication traditionnelles. Elles sont plus profondes et complètes. Nous mettons notamment en œuvre des compétences en psycho-sociologie pour accompagner les personnes de tout profil dans toutes les étapes du changement de comportement, en jouant sur tous les leviers. Notre équipe agit en back-office du site de mise en relation pour aider les personnes à trouver un covoitureur, à aller au bout de leur démarche, pour répondre à leurs questions une fois qu'ils sont inscrits sur notre site internet.

Nous travaillons avec les générateurs de déplacements et accompagnons les collectivités locales dans la mise en œuvre de leurs politiques de mobilité et de lutte contre l'exclusion. On se positionne pour partager notre expertise et ouvrir nos connaissances. Nous avons collaboré avec l'Ademe sur les travaux présentés ce matin. Nous observons que les élus évoluent au sujet du covoiturage, en le regardant désormais comme un mode de déplacement à part entière qu'ils sont prêts à développer. Nous intervenons dans des expérimentations (outils favorisant la pratique, méthodes d'accompagnement du changement).

Nous sommes attachés à certaines valeurs. Nous sommes une association – même une start-up – de l'économie sociale et solidaire. La mobilité est un bien commun d'intérêt général. Le covoiturage est créateur de lien entre les personnes sur le territoire. La convivialité, l'écoute, l'ouverture d'esprit et l'innovation font partie de nos principaux modes d'action pour pousser le développement de la pratique. Les usagers et l'esprit collaboratif sont de notre point de vue au centre du système.

Dans notre modèle économique, les usagers ne financent pas la mise en relation. Notre modèle économique est un mix privé-public, où les générateurs de déplacements et les collectivités locales sont nos adhérents.

Nous agissons pour que se mette en place une gouvernance collaborative, en mettant autour de la table les différents échelons territoriaux et les employeurs. Nous savons qu'il faut obtenir l'implication des collectivités locales, jusqu'aux maires et agents au contact des personnes, en mobilisant plusieurs de leurs services pour toucher les habitants. La région Bretagne est en train de mettre en place un site internet régional pour gagner en lisibilité et pour mieux traiter la mise en relation des employeurs (ex : banques) dont les sites sont localisés sur plusieurs départements de la région.

Nous avons mis en place deux services.

'Ehop covoiturons-nous !' rend service à des salariés qui ont un emploi et une voiture, qui peuvent être des ouvriers ou des cadres (en majorité) qui font 20 à 40 km par trajet, qui ont donc un intérêt économique notamment à covoiturer. Plus de 12 000 personnes sont inscrites sur notre site (1300 à 1500 nouveaux inscrits par an).

'Ehop solidaires !' s'adresse aux personnes qui sont à la recherche d'un emploi et n'ont pas de voiture. Le travail de back-office est dans ce cas très intense pour mettre en relation les inscrits à 'Ehop covoiturons-nous !' avec ces personnes. 'Ehop solidaires !' est un service innovant mis en place en 2015 qui fonctionne très bien et ne peut se passer du réseau 'Ehop covoiturons-nous !'.

Une anecdote marquante concernant ce projet qui nous fait vibrer : nous avons pu mettre en relation un cadre avec un ouvrier qui avait des soucis de santé et se rendait avant notre proposition de mise en relation sur un chantier d'insertion en vélo en effectuant 25 km par jour, ce qui l'épuisait. Le cadre avait au départ exprimé qu'il était prêt à assurer le covoiturage à condition que l'ouvrier respecte ses horaires. L'ouvrier a accepté. Au bout de 15 jours, le cadre a changé ses horaires pour s'adapter à ceux de l'ouvrier. Les moments de partage au cours du covoiturage leur ont appris à se connaître et ont sans doute ainsi contribué à ce que le cadre fasse davantage preuve d'empathie pour l'ouvrier. Ceci montre aussi que l'on peut parfois modifier ses horaires de travail plus facilement que l'on ne pense au départ. Le covoiturage s'est par ailleurs prolongé au-delà de la période prévue initialement.

Plusieurs collectivités (Régions, métropoles, agglomérations notamment) ont des compétences en matière de mobilité qui peuvent être clairement mobilisées au service du développement du covoiturage.

Les Départements ont des compétences en matière d'action sociale et de cohésion territoriale et de voirie qui peuvent faire levier également. Le développement du covoiturage peut répondre à des enjeux de solidarité, notamment d'accès à l'emploi.

Les communautés de communes peuvent également mettre en place des plans de mobilité rurale, ce qui n'est pas encore répandu en Bretagne qui est pourtant un département très rural où les besoins sont importants mais où la ressource manque pour développer des politiques de covoiturage. Elles sont les mieux placées à notre avis pour mobiliser les habitants et les employeurs.

L'État a le pouvoir de légiférer, notamment dans l'attribution des compétences, lever des freins réglementaires, contraindre les employeurs si nécessaire.

Les Régions ont selon nous le rôle de fédérer les acteurs et mettre en place un outil bien connu de mise en relation régional mutualisé qui puisse répondre à tous les besoins des territoires de la région et augmenter la lisibilité des politiques de covoiturage.

Il faut veiller à ce que les expérimentations ne se limitent pas aux aspects technologiques et techniques. L'expérimentation de Mérignac montre notamment qu'il y a un gros besoin d'accompagnement des usagers et de pédagogie pour mieux partager les objectifs, changer les regards sur le covoiturage, comprendre la signalisation etc.

Les actions de communication coup de poing ne suffisent pas pour que les usagers changent durablement de modes de déplacement. Il faut mettre en oeuvre des actions dans la durée plus profondes et complètes, les renouveler, les adapter au territoire.

Attention à la fracture numérique ! Mettre en place des services, des contraintes et incitations qui ne reposent que sur des applications smartphone est injuste car cela favorise les plus riches et exclut les personnes qui n'utilisent pas de smartphones.

Les politiques ne doivent pas se limiter aux grandes entreprises ou aux grands établissements. Les TPE sont très nombreuses dans nos territoires. Il faut essayer de les mobiliser aussi, même si c'est difficile. Il faut également veiller à ce que les dispositifs d'incitation soient aussi pensés pour elles.

Le besoin de covoiturer concerne des populations résidant ou travaillant en milieu rural. Il ne faut donc pas se limiter aux aires urbaines mais bien prendre en compte les besoins des territoires périphériques aussi où il y a encore beaucoup de choses à faire. »

Alain Jean, Rézo Pouce (cf. documentation et présentation)

Merci Albane pour votre intervention. Travailler sur la communication, la sensibilisation et le changement de comportement est pour nous aussi une préoccupation essentielle.

Nous développons Rézo Pouce un peu partout sur le territoire national. Comme nous ne sommes que 6 salariés, nous demandons aux collectivités qui adhèrent à notre réseau de désigner des référents sur les territoires, chargés de développer le Rezo, les actions de communication nécessaires sur leur territoire, que nous formons pendant deux jours et à qui nous transmettons tous nos outils.

Rézo Pouce fonctionne plus ou moins bien selon le territoire. Nous pensons que cela est directement lié aux actions d'animation, de communication et de sensibilisation effectuées. Les collectivités qui veulent développer de nouveaux services à la mobilité doivent comprendre qu'il est indispensable de mettre en place des actions d'accompagnement sans se limiter à des choix technologiques.

Rézo Pouce, c'est plutôt du covoiturage spontané, sur de courtes distances, en zones périurbaines et rurales. Nous ne visons pas en priorité les déplacements domicile-travail même si ce type de déplacements prend de l'ampleur et qu'il sera facilité par l'application smartphone que nous venons de mettre en place et vient en complément de notre solution 'vintage'. Il s'agit d'un dispositif d'autostop, au quotidien, organisé.

Les personnes s'inscrivent gratuitement sur notre site internet ou en mairie. Le fonctionnement est extrêmement simple.

Après inscription, les usagers reçoivent une carte membre et un autocollant pour le conducteur (à mettre sur le parebrise pour signifier son appartenance au Rezo).

Le passager adopte la 'stop attitude' en se présentant à un 'arrêt sur le pouce' avec une fiche de destination (réalisable sur notre site internet, très facilement et en quelques secondes).

Les conducteurs de Rézo Pouce, lorsqu'ils croisent un passager qui va dans la même direction, s'arrêtent et partagent leur véhicule.

Il n'y a pas de frais de mise en relation. Il est recommandé aux passagers de participer aux coûts de déplacement sur des distances longues. C'est sécurisé car les personnes sont inscrites et identifiées sur la base d'une pièce d'identité, et peuvent fournir un numéro pour échanger des SMS. Les mineurs de 16-18 ans peuvent s'inscrire s'ils fournissent une autorisation parentale.

Sur chaque commune, les relais nécessaires (bureaux de l'emploi, missions locales, CCAS) sont informés.

Depuis un an, nous avons fait un travail approfondi sur la pratique. Nous savons que les auto-stoppeurs Rézo Pouce attendent 6 minutes en moyenne. 50 % attendent moins de 5 minutes. 90 % attendent moins de 10 minutes. Des conducteurs non inscrits à Rézo Pouce s'arrêtent pour proposer de covoiturer. Ces résultats sont obtenus avec la solution 'vintage' car l'application smartphone n'est disponible que depuis deux mois, nous n'avons donc pas encore de recul sur ses effets.

Plus de 1100 communes ont adhéré à Rézo Pouce à ce jour. Nous nous attendons à plus de 1700 communes en 2018.

Chaque commune membre du Rezo a une fiche de mobilité qui présente Rézo Pouce, le plan des arrêts sur le Pouce ainsi que tous les autres modes de transport disponibles sur le territoire. Rézo Pouce est une offre de service complémentaire aux services existants. La vocation du Rezo est de désenclaver les territoires ruraux et désengorger les territoires périurbains.

Nous recommandons aux communes de développer des actions de sensibilisation, d'information et de communication variées ('baptêmes de l'auto-stop', 'cafés de l'auto-stop', 'rallyes de l'auto-stop'), de communiquer vers les commerçants et associations. Nous avons développé des outils de communication pour leur permettre de travailler dans ce sens là.

Les conducteurs sont essentiellement des personnes solidaires, femmes ou hommes entre 30 et 60 ans. Les passagers sont principalement des jeunes de 16-25 ans, des femmes de 25-60 ans, des personnes sensibles à l'environnement et des personnes avec des contraintes de mobilité importantes, par choix ou par manque de ressources financières.

Notre application est en service depuis septembre 2017. Elle est très facile à utiliser. Elle permet de se signaler à un conducteur ou à un passager, de communiquer par tél ou SMS, de gérer le temps d'attente grâce à la géolocalisation qui permet au passager de suivre le déplacement du véhicule avant la prise en charge, etc.

Nous apportons aux collectivités, le concept Rezo Pouce, notre notoriété grandissante, des partenariats avec la Macif par exemple qui apporte une garantie pour la bonne fin des déplacements (taxi), des formations pour les collectivités, un soutien logistique, des outils (site web, application smartphone, kit de communication).

Nous faisons évoluer les éléments de langage de notre communication chaque année.

De notre point de vue, les principaux bénéfices de Rézo Pouce sont de compléter et valoriser les transports existants, créer du lien social, organiser et sécuriser l'autostop, et diminuer l'autosolisme, pour un budget relativement faible.

Les partenaires qui nous ont accompagnés jusqu'à présent sont Transdev, la fondation MACIF, SMTc tisséo, l'Ademe, la Région Occitanie, et le Département du Tarn et Garonne. »

Questions – réponses de la session IV

Thierry Chouette (Département des Deux Sèvres) : « Il s'agit d'une observation plus que d'une question. Notre Département achève la mise en œuvre de son schéma départemental du covoiturage engagé en 2013. Votre intervention illustre des initiatives qui peuvent intéresser les Départements au titre de leur compétence en matière d'action sociale, au travers de l'aide à l'insertion, de l'aide aux personnes âgées notamment. Le fait que nous ne sommes plus une autorité de transport, et que par conséquent nous n'aurons plus les moyens de développer une politique globale en matière de covoiturage, va bien limiter notre champ d'action sur le sujet, même si nous reconnaissons le bien fondé de ces actions. »

Alain Jean : « Ce point a fait l'objet de discussions au sein du groupe de travail des assises de la mobilité sur le covoiturage, qui pourrait proposer d'attribuer à d'autres collectivités que les autorités organisatrices de transport actuelles, la compétence covoiturage, notamment les Départements. Plusieurs compétences (jeunesse, environnement, action sociale, voirie, transport) peuvent d'ores et déjà être mobilisées dans les collectivités locales pour développer des actions en faveur du covoiturage. Nous espérons que la loi d'orientation des mobilités annoncée pour 2018 incitera davantage de collectivités à s'engager en faveur du covoiturage, pour accompagner ces dispositifs sur le terrain. Je précise aussi que plusieurs départements envisagent de déployer notre dispositif. »

Thierry Chouette : « Cela intéressera en premier lieu les collectivités organisatrices des mobilités. L'État a bien pris soin, au travers de la loi NOTRe et des circulaires qui ont suivi, à bien définir les compétences des Départements, ce qui nous limite malheureusement pour développer le covoiturage, non seulement juridiquement mais aussi financièrement. »

Albane Durand : « Pour autant, j'ai observé que la mission locale d'un Département était prête à payer près de 1500 € de frais de taxi ou de navette pour transporter six jeunes en voie d'insertion pour suivre des formations pendant trois semaines. Nous leur avons finalement apporté des solutions de covoiturage gratuite (hormis la subvention qu'ils nous versent en tant qu'adhérent de notre association). Ces services disposent donc de budgets relativement importants pour financer des actions de mobilité et ont en charge de financer des solutions pour ces populations. »

Thierry Chouette : « Mon propos visait à préciser que les Départements ne peuvent pas porter des politiques globales de covoiturage. Ils peuvent par contre y contribuer et y trouver de l'intérêt. »

Albane Durand : « En Bretagne, ce sont bien des missions en charge de l'insertion sociale dans les Départements qui se positionnent pour porter nos actions d'accompagnement au changement. Par contre, se pose la question du portage de notre site régional de mise en relation qui n'est pas encore réglée. »

David Delcampe : « L'enjeu social est très important : 25 % des personnes interrogées ont refusé une offre d'emploi ou de formation faute de solution de transport, ce taux monte à 50% pour les personnes socialement fragiles (sondage « mobilité et emploi », ELABE pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive, décembre 2016). »

Albane Durand : « 40 % des entreprises interrogées indiquaient aussi que des candidats refusaient les postes proposés pour des raisons liées au transport. Nous avons connaissance d'une entreprise de l'agroalimentaire de notre département qui refusait de s'impliquer pour trouver des solutions de transport à ses employés, et qui, n'arrivant pas à trouver de candidats, a fini par coopérer avec nous. Elle met en place un job dating et promeut désormais le covoiturage avec le slogan 'Ehop ensemble pour aller au boulot !'. »

V - Session dédiée aux offres de solutions techniques et services (1/2)

Amandine Steppe, Instant System (cf. présentation)

« Je suis en charge du développement de l'application Boogi. Notre société Instant System est basée à Sophia Antipolis, regroupe 27 salariés dont 15 en R&D. Notre coeur de métier est de proposer des solutions digitales pour favoriser la mobilité urbaine.

Nous travaillons avec 14 entreprises pour le développement de Boogi. Instant System travaille plus généralement avec une trentaine d'agglomérations et deux grands opérateurs de transport.

En 2016, Bordeaux a été sacrée 'destination la plus attractive du monde' par le Lonely Planet. Mais elle a surtout été identifiée comme étant la 3ème ville de France la plus embouteillée avec 29,3 heures d'embouteillage en moyenne par personne et par an. 13 % des actifs seulement utilisent les TC et 78 % utilisent leur voiture pour aller travailler et sont autosolistes la plupart du temps.

Instant System s'est donc engagé dans le développement de Boogi qui synchronise en quelque sorte l'offre TC (étendue et performante en Gironde) et l'offre de covoiturage pour démultiplier les propositions de trajets sur un même itinéraire.

Boogi peut proposer des trajets intermodaux, combinant le covoiturage avec du tram, du bus, Bat³, et V³ en tenant compte des temps de passage réels, avec les réseaux TER et TransGironde en tenant compte des temps de passage planifiés.

L'application intègre la mise en relation en permettant aux covoitureurs de fixer un point de rencontre, une date et un horaire de rencontre. Nous avons cherché au travers de cette application à lever certains freins, comme celui des horaires variables ou imprévisibles. L'application permet de réaliser du covoiturage planifié (organisation du trajet quelques heures à quelques jours à l'avance) et du covoiturage dynamique (recherche d'une offre de covoiturage dans les quelques minutes qui suivent la décision de se déplacer ou au cours du déplacement). Boogi propose un point de dépose optimisé pour l'utilisateur en cas de trajet combinant TC et covoiturage.

L'application est donc complète, gratuite, et disponible pour une utilisation sous Android ou IOS. Elle est adaptée aux besoins de déplacements urbains ou périurbains, même dans des secteurs mal desservis par les TC. L'application a d'ailleurs été testée pour son lancement sur Bordeaux dans une logique d'utiliser le covoiturage comme un mode de rabattement vers les TC urbains via le P+R de La Buttinière.

Nous mesurons que 85 % des personnes qui ont utilisé l'application une fois la relancent et continuent de l'utiliser. 54 % l'utilisent au moins deux fois par mois.

Les chefs de projet en charge du déploiement de l'application dans les villes connaissent la ville, son système de transport et les entreprises.

130 places sont proposées à des utilisateurs de Boogi dans tous les P+R de la métropole de Bordeaux grâce au partenariat que nous avons avec TBM, à titre expérimental pour faire évoluer notre offre de service. Ce partenariat nous permet d'être connu par les utilisateurs des TC et P+R de la métropole. Nous pouvons rencontrer les utilisateurs des P+R, les enquêter. On mesure d'ailleurs que, chaque heure, plusieurs dizaines d'utilisateurs des P+R peuvent venir de la même ville. Nous communiquons donc avec ces usagers pour leur expliquer qu'il existe probablement une offre de covoiturage compatible avec leurs besoins.

Notre ancrage local nous permet de développer des partenariats avec des acteurs locaux, comme par exemple avec TBM qui permet à nos utilisateurs de bénéficier de places de stationnement dans les parcs relais et de bénéficier du programme écomobi. Ce programme permet aux covoitureurs de capitaliser des points d'écomobilité tenant compte des déplacements réalisés, échangeables contre des récompenses proposées par les partenaires de la plateforme. Par exemple, les points sont échangeables contre des chèques stationnement ou des réductions d'abonnement de stationnement (Parcub, Parking Facile), des réductions sur les tarifs d'événements sportifs ou culturels, etc.

Nous avons ciblé jusqu'à présent les déplacements domicile-travail, mais nous ne souhaitons pas en rester là. Nous pensons que le covoiturage peut répondre à d'autres besoins tels que les loisirs (concert, matchs de foot ou de rugby, etc.), et l'encourageons. L'Union Bordeaux Bègles par exemple voit en notre application une solution pour réduire les difficultés de circulation les jours de match de rugby.

Nous aidons aussi les employeurs à développer le covoiturage pour leurs salariés. Nous travaillons avec cinq employeurs sur Bordeaux et neuf employeurs en Ile-de-France, ce qui représente au total plus de 50 000 salariés. Nous rencontrons les salariés dans le cadre de nos actions de communication et d'animation en entreprise. Nous observons qu'il n'y a pas que des personnes réfractaires au covoiturage ou uniquement intéressées par les bénéfices financiers du covoiturage. Je citerai l'anecdote d'un salarié qui venait d'arriver dans la région pour prendre son emploi chez Dassault situé à 43 km de sa commune de résidence. Il s'est inscrit sur l'application et se réjouit d'avoir pu rencontrer une personne de son entreprise souhaitant covoiturer pour le même trajet domicile-travail et de faire d'importantes économies de carburant (ils alternent la conduite). Les deux personnes ont fini par covoiturer aussi pour leurs courses et pour se rendre à des matchs de rugby.

La contrainte et les restrictions peuvent être efficaces pour développer le covoiturage, même si nous préférons les programmes de récompense. La fermeture du pont de pierre à Bordeaux par exemple a eu pour effet de multiplier par 3 les propositions de trajet et par 5 les mises en relation.

Nous participons à l'opération « tous ensemble pour le covoiturage » mise en place par Ile-de-France Mobilités démarrée en septembre et prolongée jusqu'en juin 2018. La région subventionne à hauteur de 2€ les trajets proposés par les opérateurs de covoiturage parties prenantes de l'opération. Cela nous a bien aidé pour lancer l'application dans les entreprises franciliennes.

Nos utilisateurs nous disent qu'ils attendent beaucoup des pouvoirs publics. Ils nous disent préférer des solutions qui facilitent leurs conditions de circulation (ex : voie réservée sur la rocade) et de stationnement plutôt que des récompenses sous forme de cadeaux.

Nous pensons pour conclure que le fait de mixer des technologies performantes, des incitations et des signaux forts portés par les pouvoirs publics sont nécessaires pour que la pratique du covoiturage évolue et explose, à Bordeaux notamment. »

Joël Dampierre, cityway (cf. présentation)

« Cityway est une société de services informatiques basée à Aix-en-Provence ainsi qu'un peu partout en France (Paris, Bordeaux et même à Toronto etc.). Nous développons des logiciels et réalisons des prestations de service pour les collectivités et les entreprises de transport sur la mobilité. Nous proposons des briques de solutions qui s'inscrivent dans la logique MaaS (Mobility as a Service) utilisables sur le web ou par des applications smartphones ou en centres d'appels : information multimodale, réservation (transport à la demande, covoiturage), vente, pilotage de l'offre etc.

Quelques références : les systèmes d'information multimodale de l'agglomération lyonnaise (optimod'Lyon),

de l'agglomération de Saint-Etienne, du département de l'Isère, de la ville de Toronto, d'Ile-de-France Mobilités, du département de la Gironde (TransGironde) ; la mise en place très bientôt d'un compte mobilité unique pour chaque usager du système de transport de Mulhouse qui leur permet d'accéder à tous les services de transport, et de recevoir une seule facturation pour le post-paiement.

Il nous a semblé important de compléter cette panoplie de solutions multimodales par une solution complémentaire dédiée au covoiturage : fleetme. Son développement a ainsi démarré en 2015. L'idée est de soutenir le développement de lignes de covoiturage fonctionnant comme des lignes de bus, donc de transposer les codes du transport public pour proposer une offre de covoiturage qui s'intègre dans l'offre de solutions de mobilité sur un territoire donnée, qui soit optimisée financièrement compte tenu des flux et des zones concernés.

L'offre de service fleetme doit selon nous être intégrée à l'offre de transport public et portée par l'exploitant du réseau de transport et si possible par l'autorité organisatrice de la mobilité (les deux c'est mieux).

L'intégration physique des axes de covoiturage se fait par l'utilisation des mêmes arrêts pour faciliter les correspondances avec le réseau de transport. L'intégration tarifaire prévoit la même tarification que pour le transport collectif. Les abonnés aux services de transport public peuvent utiliser le service de covoiturage qui est intégré à leur abonnement. Le service de covoiturage devient un service parmi d'autres dans l'ensemble des offres proposées aux voyageurs par le réseau de transport public de la collectivité. Il est même complètement intégré en terme de communication par l'exploitant. D'ailleurs, ceux qui l'ont mis en place ne se réfèrent pas à l'appellation d'origine 'fleetme', mais à des appellations qui s'inspirent de la marque de leurs réseaux.

Le réseau de transport public et/ou l'autorité organisatrice de la mobilité définissent (tracé, horaires, arrêts, périodes de fonctionnement, etc.) les lignes de covoiturage en fonction des besoins de mobilité (ex : desservir un territoire, renforcer une ligne de bus ou TAD existante qui est trop coûteuse). Une incitation financière est recommandée pour stimuler l'offre de covoiturage, ce qui fonctionne plutôt bien pour atteindre la masse critique nécessaire.

Le service est basé sur deux applications (IOS et Android), l'une dédiée aux conducteurs, l'autre dédiée aux passagers. Ce choix technique est volontaire pour permettre à terme l'intégration de l'application voyageurs dans les systèmes d'information voyageurs des autorités de transport. »

« Le modèle économique proposé repose sur l'intégration de l'offre de service dans les délégations de service public car la rentabilité du service ne pourrait être assurée dans un modèle économique purement privé. Il s'agit donc d'une offre subventionnée mais qui coûte moins cher (R/D) que des offres de services classiques de bus ou TAD.

On a identifié 3 cas d'usage. Premier cas, il faut desservir une commune périphérique qui rentre dans le périmètre de transport de l'autorité organisatrice de la mobilité et qui ne peut être desservie dans des conditions économiques acceptables par des solutions traditionnelles de transport public. Second cas d'usage, on a besoin de renforcer une ligne de transport collectif dont le niveau de service ne suffit pas pour répondre à une demande de pointe. Troisième cas de figure, on souhaite remplacer une ligne de TC surdimensionnée par rapport à la demande par une ligne de covoiturage. Dans tous les cas, c'est bien le critère financier (R/D) qui va guider les décisions.

Le service a été expérimenté à Avignon (PopCar). L'objectif était de desservir une zone d'activités (Agroparc) depuis deux communes excentrées. Le conducteur s'inscrit via le site en précisant l'itinéraire proposé, la périodicité, les horaires. Son offre est examinée par l'opérateur du service qui la valide si elle se conforme au cadre du service. Le conducteur bénéficie d'une aide de 2 € par trajet proposé, qu'il ait covoituré ou non, et de 0,50 € supplémentaires par passager s'il covoiture. Ceci permet aux conducteurs de bénéficier en moyenne de 80 € par mois ce qui n'est pas négligeable.

Sur Grenoble le service mis en place tout récemment se nomme TAG&Car (le réseau de TC se nomme TAG). Il s'agit de compléter l'offre existante (bus et TAD) pour améliorer la desserte d'une commune périphérique (Vizille). L'offre permet de rabattre les covoitureurs sur un pôle d'échanges. Il est possible que cette offre remplace à terme l'offre de TAD si le succès est au rendez-vous. Les conducteurs bénéficient d'une aide de 0,10 € par km à vide complétés par 0,10 € par km par passager en cas de covoiturage. Le service est intégré à l'abonnement TC pour les passagers. Les abonnés du réseau TC ne payent donc pas de supplément. Les voyageurs occasionnels peuvent bénéficier du service au prix d'un ticket de bus qui permet de voyager pendant une heure sur l'ensemble du réseau.

Au total le service est déployé sur Auxerres, Beauvais, Avignon et Grenoble. D'autres réseaux prévoient d'intégrer ce type de service. Nos retours d'expériences montrent que les incitations financières pour les conducteurs fonctionnent. Elles permettent de disposer d'une masse critique suffisante de conducteurs covoitureurs. Les média de communication les plus adaptés pour mobiliser les conducteurs ont été les campagnes facebook géolocalisées. Pour garder les conducteurs, il faut toutefois animer et stimuler cette communauté en permanence. La fréquentation des passagers est par contre un peu décevante pour l'instant. Des mesures sont encore à inventer et tester pour que davantage de personnes utilisent le service comme passagers, telles que la gratuité sur une période d'essai, proposer aux utilisateurs des lignes que l'on veut substituer ou renforcer d'essayer le service. Il ne faut toutefois pas oublier que l'on cible des micro-flux de déplacements dans ces expérimentations.

En conclusion, pour développer un service comme fleetme il faut bien choisir les cas d'usage, ce qui exige des études préalables pour évaluer l'opportunité et bien définir le service (tracé, position des arrêts, etc.). On ne peut pas développer ce type de service partout dans n'importe quelles situations. En général, le déploiement sera pertinent dans un nombre limité de cas sur une agglomération. Il faut veiller à l'intégration du service dans l'offre de transport public (tarification, communication). Il faut continuer à proposer des incitations financières des conducteurs car elles fonctionnent. Il faut enfin veiller à la qualité et la régularité de la communication et de l'animation des communautés d'utilisateurs. »

Julien Honnart, WayzUp (cf. présentation)

« Notre application WayzUp est spécialisée dans le covoiturage domicile-travail. Nous venons de passer la barre des 100 000 trajets proposés chaque jour en France. Nous atteignons des taux de correspondance des trajets et horaires de 80 % dans les entreprises et les territoires. Nous avons plus de 100 entreprises clientes qui sont souvent des grandes entreprises et des sièges sociaux. Exemples : le technocentre de Renault avec 10 000 salariés, La Poste avec qui nous avons passé un accord cadre national et qui veut être exemplaire dans le développement de ses 300 plans de mobilité. Nous sommes également partenaires d'une vingtaine d'autorités de transport (ex : Orléans Métropole, Tulle Agglomération, Saint Quentin en Yvelines, Ile-de-France mobilités).

La création de WayzUp (2012) résulte de l'analyse suivante. Il existait en 2012 déjà de nombreuses plateformes de mise en relation classiques pour le covoiturage courte distance, mises en place par les collectivités ou les entreprises, mais qui ne permettaient pas d'atteindre une masse critique suffisante d'inscrits pour développer et pérenniser le covoiturage. Elles étaient conçues sur les mêmes principes techniques que celles disponibles pour le covoiturage longue distance, alors que les besoins sont au fond très différents.

On a donc conçu l'application pour lever les principaux freins liés à ces déplacements bien spécifiques : en donnant la possibilité de spécifier l'itinéraire souhaité (plusieurs sont généralement possibles, chacun a de bonnes raisons de choisir le sien compte tenu de son programme de déplacement), en apportant une solution à la variabilité des horaires (il faut permettre au passager de trouver une solution de retour qui n'est pas forcément le conducteur du matin, donc de pouvoir accéder à l'offre de covoiturage disponible en temps réel

à l'horaire de retour choisi), et en permettant une gestion du partage des frais entre covoitureurs intégrée dans l'application pour faciliter les transactions (0,10 € par km par passager fixé dans l'application).

Trois éléments sont clés pour la réussite de ce service. L'application doit vraiment répondre aux besoins spécifiques des déplacements domicile-travail comme précisé précédemment. La mobilisation des entreprises pour apporter un volume conséquent de demandes et la confiance a priori entre les salariés (les taux de passage à l'acte sont effectivement 2 à 3 fois supérieurs au sein des communautés de covoitureurs issues d'une même entreprise ou d'entreprises voisines, par rapport à des communautés grand public plus diffuses). La communication pour faire connaître l'application et l'accompagnement du changement au sein des entreprises qui combinent de l'animation physique, de la communication digitale et du suivi de projet. Il faut bien veiller à ce sujet à valoriser les gains RH (recrutement et fidélisation des collaborateurs) et les gains en matière d'espace et de stationnement.

Concernant les collectivités territoriales, nous observons que les ressorts territoriaux des autorités de transport public s'élargissent avec l'intégration de plus en plus de communes rurales, par conséquent des demandes de service accrues pour répondre aux besoins de mobilité de ces territoires. Par ailleurs, les dotations baissent donc les budgets publics doivent être optimisés.

Le covoiturage subventionné peut répondre à ces contraintes. L'idée n'est pas de subventionner de nouvelles plateformes de mise en relation qui existent déjà. Nous pensons que le rôle des collectivités locales est de financer tout ou partie des trajets covoiturés ce qui permettrait de réduire ses dépenses publiques en matière de transport. Un passager qui effectue un trajet domicile-travail typique de 20 km, et qui devrait normalement payer des frais de 2 € environ en moyenne (0,10 € par km), devrait selon nous bénéficier d'une aide de 1 à 2 € par trajet.

Les expériences que nous avons au travers des initiatives prises par Ile-de-France Mobilités (« Tous ensemble pour le covoiturage », 2 € d'aide par trajet par passager) et Orléans Métropole (0,10 € d'aide par km par passager), ou des grandes entreprises dont nous sommes partenaires, montrent que ces aides augmentent fortement les taux de passage à l'acte et la récurrence des covoiturages. Si l'on souhaite vraiment massifier la pratique du covoiturage et obtenir du report modal en provenance des autosolistes, nous tenons donc là un vrai levier pour le faire.

Un autosoliste qui abandonne son véhicule pour covoiturer doit en moyenne payer des frais au conducteur qui sont de l'ordre de 0,10 € par km si l'on respecte les règles fixées par l'administration fiscale. Ceci correspond à peu près à ce que lui coûterait son carburant. Il ne perçoit donc pas vraiment l'intérêt de covoiturer, d'autant moins qu'il perd en autonomie et en confort de déplacement par rapport à la solution d'utiliser son véhicule, et qu'il n'a généralement pas conscience des autres coûts d'usage et de dépréciation de son véhicule. Avec les signaux économiques actuels, une faible part d'autosolistes (pionniers) finalement basculent vers le covoiturage, i.e. ceux qui ont d'autres motivations (fatigue, écologie, convivialité) que le gain financier.

Le covoiturage ainsi subventionné sera aussi moins cher pour la collectivité. Le montant de l'aide nécessaire pour assurer la gratuité du covoiturage pour les passagers est en effet très inférieur au coût kilométrique de fonctionnement des bus et TAD en zones rurales et périurbaines (pas de coûts fixes).

L'action de la collectivité est ainsi rendue lisible pour les usagers et perçue comme innovante. Le covoiturage aidé devient une nouvelle forme de service public. L'offre de covoiturage peut de plus s'adapter automatiquement à la demande, c'est donc flexible.

La solution que nous proposons aux territoires s'appuie donc sur le déploiement de notre application dédiée au covoiturage domicile-travail, sur l'aide versée aux passagers par la collectivité, sur notre réseau des entreprises partenaires qui permettent d'amorcer le déploiement des réseaux de covoitureurs et de disposer ainsi d'une masse critique suffisante de conducteurs. Au total, nous obtenons ainsi un réseau de transport

public, nouveau, étendu et moins cher que les solutions traditionnelles.

Sur Saint Quentin en Yvelines, le premier territoire sur lequel nous avons déployé notre service, nous avons aujourd'hui plus de 3500 covoitureurs actifs et plus de 90 % de nos inscrits trouvent des covoitureurs. La collectivité avait beaucoup travaillé avant notre arrivée sur les plans de déplacements inter-entreprises, ce qui a facilité la mise en place de solutions comme les nôtres car des référents étaient déjà identifiés dans ces entreprises. Dans beaucoup de territoires, ce n'est pas le cas. WayzUp prend alors en charge d'identifier les référents des entreprises et les met en relation avec la collectivité pour développer des plans de mobilité.

Autre exemple, celui de Tulle Agglomération. Leur besoin était de desservir une zone d'activités de près de 3000 salariés éloignée de l'agglomération. Celle-ci était initialement desservie par une navette dont la fréquence était faible et dont le coût de fonctionnement rapporté au passager transporté était trop élevé. Les passages de la navette ont été réduits et plus de 300 salariés covoiturent désormais avec notre solution alors qu'ils étaient 4 à 10 à utiliser la navette avant. Le budget mobilisé a été divisé par 8. »

« Nous sommes partenaires de l'opération « Tous ensemble pour le covoiturage » lancée en septembre par Ile-de-France Mobilités qui verse 2 € par trajet au passager via notre application. L'application WayzUp est par ailleurs intégrée dans le système d'information multimodale régional Via-Navigo qui référencera à terme l'ensemble des opérateurs de services de covoiturage du territoire. Nous militons beaucoup pour que cette approche soit mise en place sur les autres territoires, à l'échelle des départements ou des régions, pour que ces échelons territoriaux fonctionnent en agrégateurs d'offres de services. Nous pensons qu'il y aura toujours plusieurs opérateurs présents dans les départements et les régions car les masses critiques commencent par se développer à partir des entreprises et des zones d'activités. La collectivité aura intérêt à privilégier l'intégration et l'agrégation de l'ensemble des offres de services à ces échelles, pour que l'offre de covoiturage soit la plus importante possible.

L'opération la plus récente est celle d'Orléans Métropole. Le dispositif mis en place combine presque toutes les briques : WayzUp crée et anime les réseaux d'entreprises, la collectivité assure la communication grand public et finance les frais des passagers (0,10 € par km), WayzUp déploie l'application de mise en relation.

Enfin, nous développons également la technologie qui permet de fournir la preuve du covoiturage réalisé pour que l'aide puisse être dûment octroyée. »

Questions – réponses de la session V (1/2)

Marie-Régine Barrau : « Quel est le modèle économique de WayzUp ? »

Julien Honnart : « Pour ce qui concerne le service rendu aux collectivités locales, nous prélevons des frais de gestion sur le montant global d'aide décidé par la collectivité. Si une collectivité décide d'aider les covoitureurs à hauteur de 20000 €, elle nous paiera une commission pour couvrir les frais liés à la gestion de la preuve de covoiturage et à la gestion des flux financiers impliqués par les versements des aides aux conducteurs pour chaque trajet réalisé via notre application. La commission est donc prélevée sur le tiers financeur (la collectivité en l'occurrence) non sur l'usager. Pour ce qui concerne le service rendu aux entreprises, celles-ci nous rémunèrent via un abonnement qui est fonction du taux de covoiturage obtenu. Nous leur facturons également nos actions de communication et animation. »

Arnaud Carré-Gaille (agglomération d'Agen) : « Pouvez-vous préciser les prestations que vous réalisez pour les entreprises ? »

Julien Honnart : « WayzUp démarche les entreprises volontairement sans forcément en avoir reçu la commande par la collectivité car nous avons économiquement intérêt à le faire. La collectivité y trouve un intérêt car cela lui permet de faire décoller le covoiturage sur son territoire. Sur Orléans, tous les salariés, même ceux qui ne sont pas salariés dans le réseau des entreprises adhérentes à notre offre de service, peuvent utiliser notre application et bénéficier de l'aide de la métropole s'ils covoiturent. Une entreprise partenaire de WayzUp a d'autres avantages tels que l'animation de la communauté de covoitureurs d'entreprise qui facilitera le décollage de la pratique, le reporting et le suivi que nous proposons etc. »

Arnaud Carré-Gaille : « Qu'est-ce qui motive alors WayzUp pour aller aussi vers les collectivités ? »

Julien Honnart : « L'intérêt est de développer un plus grand réseau de covoiturage grâce à l'aide financière de la collectivité, ce qui sera bénéfique pour nos entreprises partenaires, leurs salariés pouvant ainsi accéder à une offre de covoiturage plus importante que si nous nous limitons à leur communauté. »

Anne Cambon : « Quel est le modèle économique de Instant System ? Nous observons que nous (Région Auvergne Rhône-Alpes) nous retrouvons en concurrence avec WayzUp dans nos démarches auprès de certaines entreprises du territoire régional, ce qui n'est pas très bien perçu ni bon pour développer le covoiturage. Il faudrait donc trouver un moyen de travailler ensemble. »

Amandine Steppe : « L'offre de service Boogi cible les entreprises et le grand public. L'application grand public intègre le partage de frais entre covoitureurs sans prélèvement de commission. Les entreprises nous rémunèrent par un abonnement, et bénéficient de fonctionnalités améliorées dans l'application, d'un site internet, d'animations, et d'actions de communication. »

Anne Cambon : « Comment est formalisé le partenariat entre Instant System (Boogi) et Bordeaux Métropole ? »

Amandine Steppe : « Il n'y a pas de partenariat écrit. Instant System a été la première entreprise à rencontrer la métropole sur le sujet, qui a été séduite par notre offre de service et a décidé de nous accompagner pour tester l'application sur son territoire tout simplement. »

Anne Cambon : « D'autres fournisseurs d'applications de covoiturage pourraient revendiquer la même chose. Est-ce que les représentants de Bordeaux Métropole pourraient nous éclairer à ce sujet ? »

Pierre Brebinaud : « Bordeaux Métropole ne finance pas l'expérimentation de ce service. Une délibération

de notre collectivité fixe le cadre de l'expérimentation de départ qui répondait à un besoin de la collectivité clairement identifié dans sa politique de déplacement et portait sur un service innovant à l'époque. Elle renvoie vers une collaboration avec notre exploitant du réseau de transport public. La métropole est ouverte pour que d'autres services de covoiturage se développent. »

Julien Honnart : *« Compte tenu du développement des offres de service, il y aura souvent plusieurs opérateurs qui réussiront à développer une masse critique de covoitureurs à des échelles infra régionales. Il serait effectivement idiot de se concurrencer. Le rôle des départements et régions selon nous est d'agréger les différentes plateformes existantes sur le territoire. WayzUp est aujourd'hui intégrée dans Vianavigo. Il pourrait très bien s'intégrer de la même manière dans la plateforme Covoit'OùRA de manière à y être référencée. On pourrait même innover en expérimentant le cofinancement public des trajets via notre application, ce qui pourrait se faire bien plus rapidement et facilement qu'en passant par un marché public qui vous contraindra. Cela nécessite de se coordonner et de réfléchir ensemble à la meilleure manière de mettre tout cela en place. »*

Pierre Brebinaud : *« Comment prévoyez-vous de résister à l'arrivée du service de covoiturage porté par Waze (<https://www.waze.com/carpool/index.html>) dont la puissance (Google) est incomparable avec celle de nos start-up ? Pensez-vous que l'ouverture des données est une bonne chose ? »*

Julien Honnart : *« Il faut se coordonner. Si le service Waze déboule, les collectivités perdront la main sur l'organisation des services de covoiturage car Waze ne travaillera pas avec elles. On voit déjà les effets des systèmes d'aide à la navigation qui ne tiennent pas compte des politiques publiques de gestion des trafics et envoi des flux de circulation sur des routes inadaptées ou dans des zones qui n'ont pas vocation à cela. Google a cependant annoncé qu'il ne déploierait pas ce service avant début 2019, ce qui nous laisse peu de temps pour s'organiser. Le service a été testé en Israël, en Californie, et je crois au Brésil. Le résultat n'est pas génial, sinon le service serait déjà déployé partout. Leur atout est d'accéder à un grand nombre de conducteurs équipés de leur application de navigation, mais cela ne suffit pas du tout pour développer le covoiturage. Si les trajets covoiturés ne sont pas subventionnés, cela ne fonctionnera pas. Les opérateurs de service de covoiturage viendront donc sûrement voir les collectivités locales pour leur demander de financer les trajets de covoiturage en utilisant une partie du budget dédié aux services de transport public traditionnels. Au final, nous pensons que l'arrivée du service de covoiturage Waze ne fera pas forcément l'effet d'une bombe nucléaire, cela n'a pas été le cas au USA. Il serait bien que nous mettions en place les bonnes solutions avant sachant que nous avons des atouts pour cela (nombre d'acteurs publics chargés de l'organisation des transports, trois leaders mondiaux sur les transports publics, et plusieurs start-ups). Concernant la question sur les open data transport, la mutualisation des bases de données des différents opérateurs, donc leur ouverture, est nécessaire pour agréger les services aux échelles départementales et régionales (ex : Vianavigo de Ile-de-France mobilités). En dessous, cela risque d'être contre-productif en diluant la masse critique et en perdant les usagers. »*

David Delcampe : *« Julien, peux-tu préciser à qui sont versées les aides publiques de 2 € par trajet dans le cadre l'opération francilienne 'Tous ensemble pour le covoiturage' ? »*

Julien Honnart : *« Chaque opérateur a le choix. WayzUp reverse tout au passager car nous avons la conviction - et l'exemple de fleetme le montre aussi - que c'est ainsi qu'il faut faire levier pour développer la demande de passagers, alors que le défraiement des conducteurs à hauteur de 0,10 € par km suffit pour obtenir une masse critique de conducteurs covoitureurs. Je crois que la majorité des acteurs a fait ainsi. Du coup, le covoiturage ne coûte rien aux passagers jusqu'à 20 km. Par ailleurs, les détenteurs d'un pass Navigo peuvent utiliser notre service gratuitement. »*

Albane Durand : *« En 2002, il fallait encore expliquer aux salariés le concept du covoiturage. En 2012, nous avons observé un premier déclic, les gens se disant que cela pourrait être sympa de covoiturer. En 2015, les collectivités se disent que cette solution n'est peut-être pas si concurrentielle des transports publics que cela, qu'il serait peut-être bien de s'en servir. Aujourd'hui, nous envisageons de financer les habitants pour*

qu'ils deviennent des chauffeurs d'un service public de transport. Or, les études sur les changements de comportement indiquent que l'effet des incitations financières n'est pas durable, pas seulement pour ce qui concerne le choix de mode de déplacement. Une fois que l'incitation s'arrête, l'effet espéré s'arrête. Il conviendrait de s'assurer auprès des experts du changement de comportement et des prospectivistes si cette solution est vraiment une bonne idée. Par ailleurs, il faudrait s'assurer qu'elle ne va pas conduire à des dérives (ubérisation, emploi déguisé). »

Julien Honnart : « Si l'on arrêta de subventionner – comme cela se fait en France depuis des décennies – les services publics de bus aujourd'hui, le prix du service à payer par les usagers augmenterait de 80 % en moyenne. Le covoiturage présente un coût kilométrique par passager bien inférieur pour les habitants des zones rurales et périurbaines. A long terme, subventionner, même complètement, les trajets de covoiturage, permettrait à la puissance publique de faire des économies. Je suis d'accord que si l'on arrête ces aides, les personnes reprendront leurs habitudes de déplacement (autosolisme notamment). Concernant les dérives évoquées, il faut y faire très attention. Un bouclier est la réglementation, qui limite d'ores et déjà ce que les conducteurs peuvent exiger des passagers (cf. définition du covoiturage). WayzUp propose que les frais restent limités aux montants fixés par le barème fiscal qui est aujourd'hui applicable. Ce n'est pas le point de vu de tous les acteurs. »

Arnaud Carré-Gaille : « J'ai compris que la stratégie avancée repose beaucoup sur la mobilisation des entreprises dans le cadre notamment de leurs plans de déplacements. Par contre, j'entends que, lorsque les équipages se sont mis en place, ils en restent là et ces personnes ne restent pas sur les plateformes de mise en relation. J'entends aussi qu'une bonne partie des covoitureurs actuels alternent la conduite du véhicule ce qui implique qu'il n'y a plus de partage de frais. Les solutions évoquées aujourd'hui sont sans doute très performantes et efficaces pour faciliter la montée en puissance du covoiturage. Mais je pense qu'on ne maîtrise pas ce qui va se passer ensuite dans la durée. Les études que je connais indiquent que le covoiturage marche très fort, si la communication est là, entre salariés. »

Amandine Steppe : « Après son lancement, l'application Boogi est restée très longtemps sans porte-monnaie virtuel. Dans sa phase de lancement nous proposons aux utilisateurs de voyager gratuitement, sans partage de frais, pour le geste. Cette fonctionnalité a été intégrée en septembre dernier, on s'est rendu compte que la majorité des trajets étaient toujours réalisés à titre gracieux. Les personnes n'ont pas modifié les prix des trajets offerts, n'ont pas créé une nouvelle annonce payante, et surtout nous voyons encore de nouveaux trajets proposés gratuitement lorsque l'application suggère un prix de départ (modifiable) basé sur le tarif de 0,10 € par km (plafonné à 0,20 € par km pour se conformer au barème fiscal en vigueur). Nous avons intégré le programme de récompense écomobi pour les fidéliser, avec des récompenses accessibles rapidement. »

Albane Durand : « Est-ce bien pertinent de proposer une incitation financière à des personnes qui, au départ, ne covoiturent pas pour l'argent ? Selon moi, l'introduction de ces incitations ou des porte-monnaie virtuels dans les applications changent la nature du projet. On installe des personnes dans un système rémunérateur dans lesquels ils n'étaient pas au départ. On risque ensuite de retirer ces aides quand cela coûtera trop cher. Je ne sais pas si c'est vraiment le bon axe. »

Amandine Steppe : « Les personnes qui ne veulent pas être défrayées peuvent proposer des trajets gratuits dans Boogi. Sur l'Ile-de-France, nous n'avons pas intégré de porte monnaie virtuel mais un système de récompense (cartes cadeaux, bons d'achat) sur une période limitée. »

Julien Honnart : « La question centrale soulevée par votre question est le volume de covoitureurs que l'on veut obtenir. Comment va-t-on résoudre les problématiques d'accessibilité et de congestion routière des métropoles que nous observons tous ? Le projet du Grand Paris Express (*) par exemple, ne résoudra clairement qu'une toute petite partie de ces problèmes. Et donc comment passer d'une pratique par des pionniers motivés par la solidarité notamment, à un usage bien plus massif nécessaire pour résoudre les difficultés qui se présentent. L'incitation financière va donc servir à massifier la pratique, comme BlaBlaCar

l'a fait, ce qui lui permet d'afficher aujourd'hui plusieurs millions de trajets par jour, et de faire du covoiturage un mode de déplacement vertueux à part entière. »

(*) Coût estimé à 35 milliards d'euros en 2017 pour 200 km de métro automatique incluant 4 lignes nouvelles et 2 extensions de lignes et 68 gares, cf. <https://www.societedugrandparis.fr/info>

Arnaud Carré-Gaille : « La solution ne serait-elle pas plutôt que les passagers soient indemnisés par les employeurs comme c'est le cas pour les TC ou le vélo ? Vos applications pour attester la preuve de covoiturage pourraient tout à fait servir aux employeurs pour attribuer ces indemnités. »

Julien Honnart : « *Nous militons aussi pour cela dans le groupe de travail national sur le covoiturage. Si une entreprise souhaite indemniser les frais de covoiturage de ses salariés aujourd'hui, elle est tenue de payer des charges sociales (URSSAF) comme l'a justement rappelé David Delcampe ce matin. Pire même, les autosolistes aujourd'hui peuvent bénéficier d'indemnités pour leurs frais de transport qui sont exonérées de charges sociales à condition d'attester qu'ils ne covoiturent pas (cf. site de l'URSSAF). Nous militons donc pour que les employeurs qui le souhaitent puissent (démarche volontaire) verser des indemnités kilométriques pour covoiturage, sur le principe de l'indemnité kilométrique vélo, qui soient exonérées de charges sociales puisque la collectivité reconnaît qu'il s'agit d'un mode de déplacement vertueux à développer, au même titre que le transport public ou le vélo. Ces messages ont été entendus au ministère chargé des transports. On attend impatiemment juillet 2018 pour le voir concrétisé dans la loi. »*

Albane Durand : « Pourquoi proposer une indemnité kilométrique facultative pour le covoiturage alors qu'elle est clairement obligatoire pour le vélo ? »

Julien Honnart : « *Si l'on démarche un employeur en lui proposant un super dispositif de covoiturage qui pourrait lui permettre d'obtenir un taux de covoiturage de 50 % par exemple, il pourrait avoir peur d'avoir à indemniser tout ce monde, et réagir en limitant au minimum le covoiturage dans son entreprise. »*

Pierre Brebinaud : « Les employeurs sont bien tenus d'indemniser les frais d'abonnement au transport en commun de leurs salariés, pourquoi ne le ferait-il pas pour le covoiturage ? »

Julien Honnart : « *Oui, mais l'employeur n'a pas la main sur la solution de transport collectif. Il subit les décisions prises. Alors qu'il est tenu de développer le covoiturage dans le cadre de son plan de mobilité. On ne peut pas exiger cela, qui aura des conséquences sur ses dépenses, et en plus exiger qu'il indemnise ses salariés covoitureurs. Cela ne me paraît pas compatible. »*

V - Session dédiée aux offres de solutions techniques et services (2/2)

Olivier Binet, Karos (cf. présentation)

« Karos a été créé il y a bientôt 4 ans. C'est une PME de 19 collaborateurs. La moitié de l'équipe se consacre à l'application de covoiturage. L'autre moitié travaille sur le changement de comportements, pour évangéliser sur ces nouvelles mobilités, s'assurer que nos inscrits passent les différentes étapes pour devenir des covoitureurs réguliers.

Nous sommes aujourd'hui totalement indépendants des opérateurs de transport public qui nous permet de travailler sereinement avec des régies de transport indépendantes, les grands opérateurs Keolis et Transdev, des autorités organisatrices en direct.

Notre approche du covoiturage est scientifique et technologique, ce qui nous vaut d'avoir été soutenu par le ministère de la recherche dès nos débuts. Notre service a été reconnu comme étant une innovation de rupture à dix reprises déjà.

« Notre philosophie est de proposer une solution de mobilité dans les zones périurbaines et rurales mal desservies par les transports publics.

Nous transformons les véhicules individuels circulant dans ces zones en réseaux de transport collectif grâce à la technologie qui capte chaque véhicule, en fait un moyen de locomotion partagé, et permet d'intermodaliser son usage avec celui des modes existants, comme en Ile-de-France, où le covoiturage que nous proposons peut être combiné avec les bus, TER, tramways et métros franciliens. L'objectif est d'optimiser les trajets porte-à-porte et proposer des solutions de mobilité complémentaires des réseaux de transport, non concurrentielles.

Notre offre permet de rabattre des usagers vers le réseau de transport public, d'optimiser le réseau existant comme cela a d'ailleurs été évoqué par plusieurs intervenants précédents. Effectivement, le bus et le transport à la demande notamment peuvent coûter extrêmement cher à la collectivité.

Quand nous nous sommes lancés, nous avons interviewé plusieurs centaines de personnes qui cherchaient à faire du covoiturage sur de courtes distances et qui étaient inscrites à des sites de mise en relation. Ces sites contribuent seulement à 4 % des mises en relation effectives selon les travaux de l'Ademe, ce qui montre qu'ils ne fonctionnent pas vraiment.

Les personnes enquêtées nous ont dit que lorsqu'elles faisaient du Paris-Lyon sur blaBlaCar cela fonctionnait très bien, il y a beaucoup de monde à Paris et à Lyon, il est très simple de trouver un covoitureur pour un trajet le vendredi soir.

Par contre pour aller de la rue de mon domicile à l'adresse de mon lieu de travail, c'est très compliqué, je ne trouve pas facilement quelqu'un ; les personnes qui répondent à l'annonce postée sur le site de mise en relation n'ont pas toujours les mêmes horaires, les mêmes itinéraires, leur programme d'activité n'est pas compatible avec la proposition, etc.

Dans le meilleur des cas, un équipage se met en place mais cela ne se concrétise pas ainsi pour une grande partie des cas, ce qui explique le faible taux d'occupation moyen des véhicules que nous connaissons encore aujourd'hui. Dépendre régulièrement d'une même personne n'est pas supportable dans la durée, faire les comptes pour partager les frais en fin de mois peut se révéler compliqué etc.

Pour toutes ces raisons, nous nous sommes lancés dans l'aventure en partant d'une page blanche, en s'interrogeant sur ce qu'il fallait pour créer quelque chose de radicalement nouveau, qui puisse être facilement et quotidiennement utilisé pour covoiturer sur de courtes distances : ce que nous dénommons du 'court-voiturage'.

Notre application de « court-voiturage » Karos, téléchargeable gratuitement, agit comme un assistant intelligent. Comme dans bien d'autres domaines, l'intelligence artificielle améliore votre quotidien.

L'application apprend en permanence vos habitudes de mobilité, sans consommer la batterie de votre

téléphone car cela ne dépend pas de la fonction de localisation par satellite de votre téléphone. Elle comprend d'où vous partez, où vous allez, par où vous passez, combien de temps cela vous prend. Elle anticipe ensuite chacun de vos trajets sur les 5 prochains jours.

Si vous partez plus tôt le vendredi soir, si vous avez l'habitude de conduire vos enfants à l'école tels jours, l'application le sait. Comme elle a anticipé toute cette complexité, elle trouve automatiquement tous les gens qui peuvent vous covoiturer, sur votre trajet, à votre horaire, sur vos prochains trajets dans les 5 prochains jours.

Quand vous ouvrez l'application, vous voyez tous les gens qui peuvent covoiturer avec vous.

Nous observons une masse critique importante car en moyenne, dans 92 % de nos trajets, il existe au moins une personne qui peut covoiturer avec vous (en Ile-de-France, nous obtenons 14 passagers possibles par trajet offert en moyenne). Notre technologie permet ainsi d'accéder à un réseau de transport collectif de covoitureurs.

Pour chacune de ces personnes, l'application propose un trajet clé en main, incluant le meilleur endroit pour se retrouver, le meilleur endroit pour déposer, un itinéraire compatible pour celui qui propose et celui qui demande.

Dans 80 % des cas, une personne répond en moins d'une heure à votre proposition de trajet. Dans plus de 50 % des cas, elle répond positivement, ce qui n'a rien à voir avec un site de petites annonces.

Si l'application présente une proposition de covoitureur, c'est qu'elle est certaine que la personne va faire le même trajet que vous aux mêmes horaires à peu près.

Le partage de frais est automatiquement réalisé dans l'application. Comme nous travaillons avec les entreprises et les collectivités locales, nous pouvons inclure des tiers payeurs. Nous pouvons fixer par exemple les tarifs du réseau de TC dans l'application et intégrer la participation des employeurs aux frais de transport de leurs salariés. L'application gère automatiquement le défraiement du conducteur, ce que doit payer le passager, et calcule le reste à payer par l'AOT, ce qui lui permet de gérer son R/D.

L'application permet au passager et au conducteur de se localiser avant l'embarquement. Elle procède à des vérifications pour s'assurer que le conducteur et le passager ont bien covoituré, ce qui est absolument nécessaire à partir du moment où l'on met en place des incitations, notamment des aides financières publiques, pour éviter la fraude. Nous observons qu'il y a beaucoup de personnes qui fraudent pour obtenir les aides, que nous excluons de notre système grâce à ces technologies de détection de fraude.

Pour faire tout cela nous créons des réseaux d'utilisateurs basés sur des communautés de confiance, c'est à dire des communautés de salariés des entreprises avec qui nous travaillons et des communautés de voisinage. Notre application permet de proposer des trajets intermodaux, qui combinent transport en commun et covoiturage (20 % de nos trajets réalisés en covoiturage), ce qui fonctionne très bien. Nous avons intégré les open data transport en Ile-de-France - ce qui peut se faire ailleurs - qui permet de proposer les trajets les plus rapides de porte à porte.

En région Ile-de-France où notre application fonctionne depuis un an et demi, nous observons que seulement 36 % des habitants résidant en dehors de Paris habitent à moins de 10 minutes à pied d'une gare. Les 2/3 des populations situées en périphéries de Paris n'ont donc pas facilement accès au réseau de transport public.

L'application Karos a permis de générer près de 140 000 trajets effectivement covoiturés en Ile-de-France depuis le début de l'année. L'analyse de ces trajets montre que Karos dessert efficacement les zones peu denses en parfaite complémentarité avec le réseau de transport public. Ceci permet de desservir régulièrement 80 % du territoire francilien périphérique de Paris, contre 36 % avec les seuls modes lourds.

Nous faisons cela sans investissements (pas d'achat de véhicules, pas d'infrastructures à réaliser) et avec des frais de fonctionnement très réduits (en moyenne le reste à charge pour la collectivité est de 0,90 € par passager).

Notre offre de service intègre 2 trajets gratuits par jour pour les porteurs de pass Navigo depuis juillet 2016. La région finance 2 € par trajet réalisé avec Karos. Cela revient en fait à réinvestir une partie du pass Navigo (75 € par mois) dans le système pour le pérenniser.

Les territoires périphériques de Paris en région Ile-de-France ne sont pas tous ultra-urbains contrairement à ce que l'on peut s'imaginer. 82 % des trajets Karos concernent la grande couronne. 42 % des trajets Karos concernent des communes qui comptent moins de 250 habitants au km². Karos contribue donc bien à développer un nouveau réseau de mobilité durable et peu onéreux pour desservir des zones très peu denses en périphérie et dans les zones rurales de la région Ile-de-France.

Cette solution améliore significativement le quotidien des franciliens. Grâce notamment à l'intermodalité qu'elle permet (20 % de nos trajets), Karos permet aux covoitureurs de gagner 24 minutes par trajet par rapport à la solution tout TC, soit 48 minutes par jour pour un covoitureur qui fait un aller-retour, ce qui apporte un bénéfice énorme en terme de qualité de vie.

Nous ne sommes pas concurrents du transport public collectif. Nos lignes améliorent la mobilité globale de ceux qui prenaient les transports publics collectifs. Elles complètent le réseau existant pour enrichir l'offre ce qui leur permet d'aller plus rapidement jusqu'à leur destination.

Les autosolistes économisent en moyenne 82 € par mois (conducteurs et passagers confondus). Grâce à l'aide financière octroyée par Ile-de-France Mobilités, un passager gagne plus qu'en restant conducteur autosoliste, ce qui est capital pour obtenir un report modal de l'autosolisme vers le covoiturage.

Les bénéfices environnementaux globalement obtenus en Ile-de-France sont également importants : près de 100 tonnes de CO₂ et 250 kg de NO₂ émis en moins depuis le début de l'année grâce à nos covoitureurs. Nous avons désormais une communauté de près de 85 000 utilisateurs, avec un taux de satisfaction très élevé.

Il y a un an et demi, nos utilisateurs covoituraient en moyenne 2,5 fois par semaine. Aujourd'hui ils covoiturent plus de 5 fois par semaine. Ces évolutions sont très positives pour l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction de la congestion routière.

Nous proposons deux offres distinctes.

Nous commercialisons Karos Territoires auprès d'exploitants de réseaux de transport public ou d'autorités organisatrices de transport pour améliorer la mobilité dans les territoires peu denses et ruraux, pour compléter le réseau de transport collectif et proposer des solutions intermodales.

Nous proposons Karos entreprises aux grands comptes souhaitant améliorer la mobilité de leurs salariés, dans le cadre des plans de mobilité qui deviennent obligatoire à partir de 2018.

Dans les deux cas, nous aidons l'entreprise ou la collectivité à faire monter à bord des utilisateurs, nous sommes garants de la conduite du changement d'habitudes. Nous permettons à notre client de paramétrer complètement l'offre, notamment avec sa marque employeur ou territoire, et de mettre en place des règles et incitations favorisant le covoiturage grâce à notre système de preuve de covoiturage et à notre API qui peut être ouverte pour les utilisateurs à des bases de données et systèmes octroyant des incitations. »

Franck Rougeau, OuiHop' (cf. [présentation](#))

« OuiHop' a abordé la question de la mobilité partagée en partant de l'usager du transport en commun qui rencontre des difficultés : intermodalité, carence de lignes, faibles fréquences, etc.

Notre objectif est donc de lui faire gagner du temps. Nous avons donc souhaité nous intéresser aux voitures qui circulent aujourd'hui devant lui, dont quelques unes vont forcément l'intéresser pour le rapprocher de sa

destination, en rendant public leur trajet en cours un peu comme une ligne de minibus qui serait visible sur un smartphone.

L'application 'OuiHop' se démarque donc des autres applications en ce sens qu'elle prolonge l'expérience des utilisateurs des TC et leur modèle économique.

Nous sommes allés voir les salariés des entreprises, lieux particulièrement propices au lancement du service vu la concentration des trajets dans l'espace et le temps. Ceux-ci nous indiquent qu'ils ne veulent généralement pas covoiturer car ils ne veulent pas s'engager ou ne savent pas toujours à quelle heure ils vont finir leur journée de travail. Ces contraintes sont trop fortes de leur point de vue pour covoiturer. Nous n'avons donc pas opté pour développer une application de covoiturage planifié (déclaration du trajet plusieurs heures ou jours à l'avance avec engagement) qui ne répondrait pas à ces contraintes. Avec notre application, le conducteur covoitureur déclare son trajet quelques minutes avant son départ. L'application édite le trajet calculé par le navigateur GPS et le publie à tous les utilisateurs de l'application qui sont situés à proximité de ce trajet (dans une bande de 800 m à pied depuis le trajet publié). Cela produit une ligne de covoiturage dynamique et éphémère (la ligne diminue au fur et à mesure que la voiture avance) qui enrichit l'expérience des utilisateurs de TC.

L'application est particulièrement adaptée à des trajets très courts, jusqu'à 20 km, ce qui correspond à des déplacements urbains et périurbains. Les déplacements concentrés et nombreux au départ des gares ou des aéroports par exemple sont particulièrement adaptés pour mettre en place notre application. L'application permet, pour ces derniers kilomètres, de proposer une capacité de transport très fréquente, de petites unités mais importante en volume global.

L'application est utilisée par le conducteur et le passager. Le conducteur rentre une destination dans l'application et bascule vers le navigateur GPS qu'il utilise habituellement. L'application récupère alors la trace du trajet et la publie aux passagers utilisateurs de l'application qui sont dans une bande de 800m de part et d'autre du trajet. Elle permet aux piétons potentiellement intéressés par ce trajet de faire une demande de stop pour être déposé plus loin sur le chemin.

Notre besoin pour que cela fonctionne est d'obtenir un maximum de trajets publiés par des conducteurs afin de mailler le territoire de lignes éphémères. L'expérience montre que nous n'avons généralement pas de difficultés pour trouver des passagers, car l'application leur permet de gagner du temps. En revanche, la publication de trajets nécessite une incitation particulière pour les conducteurs car ceux-ci doivent publier leur trajet même si aucune demande de covoiturage n'est faite. Notre application permet au conducteur de capitaliser des points par kilomètre publié, qu'il covoiture ou non. Le nombre de points gagnés en plus en cas de covoiturage correspond à 50km d'un coup. Nous avons plusieurs partenaires qui permettent aux conducteurs d'échanger leurs points contre des abonnements de stationnement, des bons d'essence, des abonnements de télépéage, de la maintenance pour son véhicule, des offres de divertissements etc. Nous arrivons au final à inciter des conducteurs sans leur donner d'argent. Il n'y a pas de transaction entre le passager et le conducteur. Les passagers eux s'abonnent via un pass illimité mensuel, comme un abonnement de TC.

Notre système permet aussi de constituer automatiquement des communautés de conducteurs qui suivent des trajets récurrents et intéressants pour le passager dans son parcours Domicile-Travail. Chaque passager est abonné aux conducteurs qui peuvent le déposer au Domicile ou au Travail et chaque conducteur est abonné aux passagers intéressés par leurs trajets. Les conducteurs et les passagers peuvent ainsi notifier les membres de leur communauté dès qu'ils sont prêts à partir.

L'application permet aussi de s'inscrire dans une communauté de confiance rassemblant les salariés d'une même entreprise, d'une zone d'activité ou d'une collectivité. Le système signale alors les membres d'une même communauté de confiance.

Les usagers s'évaluent entre eux à la fin de chaque covoiturage.

Les utilisateurs notent très bien l'application (4,6 Google Play) car elle impose très peu de contraintes et

fluidifie la mobilité. Les usagers restent très actifs dans l'application car ils n'ont pas à prendre d'engagements.

Nous commençons à déployer notre application sur Bordeaux après avoir gagné un appel d'offres lancé par LISEA. Notre offre de service est particulièrement adaptée aux usagers du TGV qui peuvent déclarer leur trajet en arrivant en gare de Saint-Jean et le faire ainsi connaître aux autres passagers inscrits sur notre application et qui sont en demande de covoiturage. Les détenteurs d'un pass TBM peuvent bénéficier du service gratuitement. La publicité de notre application apparaît dans les arrêts Tram TBM. Le déploiement a débuté mi-septembre et près de 1500 personnes sur Bordeaux sont déjà inscrites sur notre application. »

Olivier Maffre, ecov (cf. [présentation](#))

« ecov est une start up de l'économie sociale et solidaire, créée en 2014. 20 salariés y travaillent, avec des profils divers (technique, changement de comportement, communication), basées à Paris et Lyon. Nous avons récemment levé des fonds (1 M€ en 2017) et avons plusieurs projets en cours en France.

Notre approche diffère de celles présentées jusqu'à présent car elle propose des stations de covoiturage présentes sur la voirie, qui sont déployées le long de lignes de covoiturage, avec des bornes et des panneaux lumineux, qui permettent de capter instantanément le flux de véhicules empruntant ces lignes. Les panneaux affichent les destinations des passagers. Nos solutions incluent un environnement numérique (application mobile et site web), mais nous pensons qu'il ne résout pas tout. Nous pensons que les lignes de covoiturage, comme les lignes de bus, doivent être matérialisées sur la voirie, et que le numérique est là pour accompagner.

Pour le passager, c'est très simple, le dispositif s'apparente à une ligne de transport collectif. Il se rend à un arrêt dédié. Plusieurs destinations peuvent être choisies au départ de cet arrêt. Les temps d'attente sont indiqués, des fiches horaires étant réalisées préalablement sur nos lignes. Le passager saisit sa demande de covoiturage à la borne qui émet le ticket de covoiturage correspondant. Sa demande s'affiche instantanément sur les panneaux lumineux situés en amont de l'arrêt du passager et sur l'application mobile qui alerte les conducteurs connectés empruntant la ligne. Le paiement des frais pour le conducteur se fait via notre intermédiaire sur la base du code figurant sur le ticket du passager. Les conducteurs peuvent apposer un macaron sur leur véhicule, signe de reconnaissance de la communauté de conducteur qui contribue à augmenter la confiance entre les utilisateurs. Nous observons que de nombreux conducteurs proposent de covoiturer sans défraiement. ecov propose dans ce cas que le défraiement soit reversé à des associations avec qui nous avons conclu des partenariats sur le territoire desservi par nos lignes.

Aujourd'hui, trois réseaux ecov sont en service. Le premier a été notre réseau test entre le Val d'Oise et les Yvelines (15 stations implantées). Le second a été mis en place avec la Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien (renfort de l'offre de transport suite à la suppression d'une ligne de bus). Le troisième est dans le sud de la France où nous renforçons une ligne de bus en partenariat avec l'exploitant (CarPostal). En plus, nous prévoyons de mettre en service le réseau Lane sur A43 entre Lyon et Bourgoin Jallieu.

L'approche d'ecov est de considérer que la voiture est un transport collectif. Nous assumons que nous voulons déployer, avec la collectivité et pour la collectivité, un service de covoiturage public qui soit complémentaire des services existants et cohérent avec les schémas des collectivités. Notre modèle économique est le même que celui d'un opérateur de transport public. Notre service se veut accessible à tous, et ne dépend donc pas de l'application numérique. Les bornes permettent à tout le monde d'utiliser le service et d'acheter un titre de transport et de connaître les temps de passage sans utiliser l'application, sans réservation.

Nos évaluations économiques montrent qu'à capacité de transport égale, notre offre de service permet de réduire très fortement le coût du transport dans les zones périurbaines et rurales, ce qui est notre ambition,

et que l'on peut ainsi améliorer fortement l'accessibilité de ces territoires qui ne peuvent être desservis efficacement par les services traditionnels de transport public.

La mise en place de ces lignes doit être précédée d'études que nous maîtrisons en interne , afin de bien caractériser le trafic de voitures particulières , d'analyser l'offre et la demande, et d'en déduire en conséquence la meilleure offre de service.

Nous incitons les collectivités locales à aménager des lieux de covoiturage pour faciliter la pose et dépose des covoitureurs, notamment à proximité des stations de transport collectif. Exemples : arrêt de dépose minute à proximité de la station de tram Lyon Mermoz dans le cadre du projet Lane, lieu de dépose minute adapté sur aire de covoiturage en sortie 7 de l'A43 à Bourgoin.

Quelques mots sur Lane : ce projet va se déployer dans les semaines qui viennent. Il associe ecov et Instant System. Il prévoit la mise en place de 3 lignes entre Bourgoin et Lyon pour desservir notamment des zones d'activités (aéroport de Lyon Saint Exupéry, Saint Priest), et de proposer des solutions de transport intermodales en complément grâce à la technologie développée par Instant System. »

Questions – réponses de la session V (2/2)

Marie-Régine Barrau (Tisséo Collectivités) : « Comment le conducteur est-il informé qu'un passager se propose à lui dans le dispositif proposé par OuiHop ? »

Franck Rougeau : « Notre application est chargée sur le téléphone qui est installé comme navigateur avec Google Maps ou Waze. Une alerte sonore est donnée au conducteur qui est guidé vers le passager par son navigateur dès qu'il valide la demande de covoiturage dans l'application. »

Alain Besançon : « Le système proposé par ecov coûte-il plus cher que les solutions uniquement basées sur les applications ? Comment vous projetez-vous en terme de déploiement ? Le risque n'est-il pas de voir des lignes de TC supprimées dans les cas où des lignes de covoiturage viennent renforcer ces lignes ? »

Olivier Maffre (ecov) : « Notre système coûte effectivement plus cher que les solutions purement numériques, mais reste bien moins cher que le transport collectif traditionnel. Notre objectif est de proposer des lignes de point à point (pas de porte à porte), là où la demande de transport n'est pas satisfaite par les services en place, avec l'accord de l'autorité organisatrice des transport, en remplacement ou en renfort de lignes de transport collectif car le coût au passager transporté est trop élevé, pour densifier les réseaux. Par exemple, dans le service que nous avons déployé avec CarPostal sur leur réseau de Salon-de-Provence, la ligne de bus que nous venons renforcer est cadencée à l'heure (1 bus par heure). Notre service (2 stations) vient proposer des solutions en dehors de la période de fonctionnement du bus. Nous allons évaluer ce qui se passe. En fonction, il n'est effectivement pas impossible que la collectivité décide de remplacer cette ligne de bus par autre chose, qui coûterait moins cher au passager transporté (cette ligne transporte 50 passagers par jour avec une fréquence de 20 bus par jour espacés d'une heure). »

Anne Cambon : « Quelles sont les propositions des start up pour permettre aux usagers et aux collectivités de s'y retrouver dans la multiplicité des offres de services de covoiturage ? »

Franck Rougeau : « Ce que fait Ile-de-France Mobilités, en agrégeant toutes les offres de service de covoiturage dans son système d'information multimodale Vianavigo, permet aux passagers d'accéder à toutes les offres de service via une seule interface. Côté conducteurs, c'est plus compliqué. Nous sommes dans ce cas sur des logiques locales, les solutions prennent appui sur les bassins d'emploi qui concentrent du monde, donc une offre de solution potentielle facile à capter par une seule application. »

Olivier Binet : « Les usagers peuvent tester plusieurs applications et choisir celle qui fournit le meilleur service. Les franciliens peuvent passer par Via Navigo et utiliser plusieurs services en fonction de leurs besoins car ce système d'information multimodal leur permet de prendre connaissance aisément de toutes les offres de solution répondant à leur besoin, et les renvoie à l'application choisie pour finaliser leur voyage. Ceci pourrait être transposé avec Covoit'OùRA. Il me paraîtrait dommage que la puissance publique limiter le développement des offres de services sur votre région qui proposent des solutions additionnelles, vertueuses et efficaces pour les habitants. Je pense qu'il faut laisser le jeu ouvert. »

Olivier Maffre : « L'offre de service d'ecov est très différente des autres qui reposent sur les applications numériques uniquement mais ont besoin de masses critiques. Nous créons des réseaux très localisés, sur des territoires périurbains et ruraux, qui n'intéressent pas les opérateurs de transport traditionnels. Nous ne visons pas que le domicile-travail, mais bien tous les motifs qui génèrent des déplacements courte et moyenne distance. Les collectivités s'y retrouveront car nous travaillons pour et avec elles. »

David Delcampe : « Qu'attendez-vous de la puissance publique ? »

Franck Rougeau : « Je crois qu'il y a un certain consensus au sein du groupe de travail national sur le

covoiturage des assises de la mobilité, sur le fait que si l'on veut que le covoiturage se développe massivement, il faudrait qu'il devienne un service quasiment public. Ceci veut dire qu'il devrait bénéficier du système de financement des transports publics et de la même lisibilité que les autres services de transport public. Ceux qui proposent leur véhicule pour covoiturer seraient assimilés à une ressource de transport public financée par le versement transport. Concernant les passagers, ils pourraient bénéficier d'aides des employeurs de manière analogue aux usagers des transports collectifs publics qui bénéficient de réductions sur leurs abonnements TC exonérées de charges. Les acteurs locaux du transport pourraient également soutenir le covoiturage en mettant en place des incitations locales portant sur l'accès et la tarification modulée du stationnement, les voies réservées, les péages, etc. Ceci nécessite des modifications de notre législation pour lever les freins réglementaires qui empêchent la mise en place de ces mesures. »

Olivier Binet : « Nous attendons que la puissance publique se saisisse de l'opportunité actuelle qui n'existait pas il y a 3 à 5 ans pour modifier la donne en faveur du covoiturage, sachant qu'il permet de répondre à davantage de besoins de mobilité pour 6 à 20 fois moins cher que la bus ou le TAD. Ceci implique de passer d'une conception dépassée qui se limite à mettre en place un site internet de mise en relation et à laisser les gens se débrouiller entre eux avec cela, à un service beaucoup plus moderne qui utilise les technologies actuelles pour transformer les véhicules individuels en véritables réseaux de transport collectif dans les zones les moins denses. Ceci implique de mettre un tout petit peu plus de moyens pour le covoiturage qu'aujourd'hui, ce qui permettrait aux collectivités d'optimiser l'offre de service de mobilité en augmentant le ratio R/D de 10-15 % à 60-70 % dans les territoires les moins denses. Aujourd'hui nous nous heurtons encore au quotidien à des collectivités locales qui peuvent avoir plusieurs dizaines de millions de budget transport et qui nous répondent que notre offre de service, chiffrée à quelques dizaines de milliers d'euros, est encore trop chère. Il s'agit pourtant de développer un dispositif très peu coûteux qui ne concurrence pas le transport en commun, qui nourrit plutôt le réseau de transport collectif structurant grâce à notre moteur intermodal. Les assises de la mobilité préparent des évolutions réglementaires et législatives qui vont dans le bon sens. Mais le vrai sujet est surtout celui de l'état d'esprit des autorités organisatrices de la mobilité qui devraient se saisir de ces opportunités exceptionnelles, qui n'existaient pas il y a encore 3 à 5 ans. Elles vont le faire mais je ne sais pas trop combien de temps cela va prendre. »

Olivier Maffre : « Je suis assez d'accord avec ce qui vient d'être dit. Il y a besoin d'un cadre. On parlait tout à l'heure des masses critiques de covoitureurs qui se divisent inévitablement s'il y a plusieurs offres différentes. La puissance publique a ou aura des moyens pour mettre en place des choses intelligentes. Il faut qu'elle s'en saisisse, notamment en intégrant des services de covoiturage dans les délégations de services publics. Les voies réservées et l'aménagement de hubs, de lieux de covoiturage où l'on peut passer d'un mode à l'autre, sont de vrais sujets pour les collectivités. Il est saisissant de constater que des périphériques comme à Lyon par exemple ne sont pas connectés des lieux d'échanges aux réseaux structurants de transport collectifs. Des milliers de voitures passent sur ou sous le métro et ne peuvent s'arrêter pour déposer ou prendre un passager covoitureur sans faire un détour de 10 ou 15 minutes. Quand on aménage la voirie il faudrait désormais penser à intégrer systématiquement les services de véhicules partagés. »

Franck Rougeau : « Une communauté d'agglomération que nous connaissons gère une trentaine de lignes de bus dont deux ont un taux d'occupation de 5 à 10 personnes par jour. Elle prévoit de supprimer ces lignes et d'inciter les automobilistes, avec une partie des économies réalisées, à publier leurs trajets pour créer des lignes de covoiturage dynamique de substitution. »

VI – Session dédiée au retour d'expérience de la CCI Bordeaux Gironde

Estelle Régnier, CCI Bordeaux Gironde (cf. [présentation](#))

« La CCI Bordeaux Gironde anime avec l'ADEME et Bordeaux Métropole le Club de la mobilité. Depuis 2010, le Club de la mobilité réunit une centaine d'employeurs engagés sur l'agglomération bordelaise et prend depuis quelques années une ampleur régionale. Notre objectif est d'accompagner les entreprises dans leurs plans de mobilité et de les sensibiliser aux solutions de mobilité alternatives pour leurs salariés. »

« Nous observons que les salariés non covoitureurs considèrent souvent a priori que le covoiturage domicile-travail limite leur liberté et contraint leur organisation quotidienne (achats, gestion des enfants, activités sportives, etc.). En revanche, les salariés covoitureurs apprécient la convivialité du mode.

Nous avons plusieurs diagnostics et évaluations de plans de déplacements en cours avec l'Ademe et Bordeaux Métropole sur des zones d'activités.

Je vous présente aujourd'hui l'évaluation d'un plan de déplacements inter-entreprises élaboré en 2013-2014, qui servira de base pour la préparation de leur prochain plan de mobilité.

On observe que ces entreprises ont réussi à obtenir un report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de +10 %, dont +4 % vers les TC urbains (TBM) suite à l'arrivée du tramway, +3 % vers le mode vélo suite aux efforts consentis par la métropole pour aménager et sécuriser les infrastructures, et +3 % pour le covoiturage. On note que le recours aux modes alternatifs est plus important pour les nouveaux arrivants (arrivés après la mise en place du plan de déplacements).

On observe également que le taux de personnes satisfaites par leur mode de déplacement est plus important pour le covoiturage (75 % satisfaits) et le vélo (plébiscité) que pour la voiture individuelle et les transports en commun (score le plus bas). Quand les personnes arrivent à laisser leur voiture pour covoiturer, ils y prennent goût.

Parmi les éléments qui déclenchent le covoiturage, on note la contrainte de la voiture (congestion routière, difficultés de stationnement, coût élevé), l'engagement militant et les opportunités de changer de mode de déplacements ouvertes par des événements comme le challenge de la mobilité.

68 % des covoiturages sont réalisés entre collègues de la même entreprise. Aucun covoiturage n'est réalisé entre salariés de différentes entreprises de la zone, ce qui est étonnant. 95 % des covoitureurs déclarent s'être organisés par le bouche à oreille.

Une étude réalisée par un groupement de recherche de la région Bretagne confirme l'impact relativement faible des institutions et des plateformes numériques sur la pratique du covoiturage. Elle révélait notamment que 77 % des trajets effectués en covoiturage pour aller travailler se sont organisés en dehors des plateformes de mise en relation, par des arrangements entre les personnes.

Quelques initiatives ont été mises en place en Gironde pour développer le covoiturage.

Le challenge de la mobilité a mobilisé 118 entreprises cette année en Gironde, près de 300 entreprises sur l'ensemble de la région Nouvelle-Aquitaine. Les entreprises invitent leurs salariés à venir au travail autrement qu'en voiture solo. Pour cela ils s'inscrivent sur le site dédié au challenge de la mobilité et s'engagent à changer de mode de déplacement le jour J. En 2014, le challenge avait été remporté par un concessionnaire de voitures dont la dirigeante a par la suite eu l'idée de développer une application de covoiturage. Pour lever la crainte des parents, elle permet à ses salariés de disposer d'un véhicule de la concession pour quitter le travail en cas d'urgence ou d'enfants malades à récupérer plus tôt.

En 2008, Un site de mise en relation moijecovoiture.fr a été créé. Il était initialement destiné aux collaborateurs des partenaires réunis au sein d'un Plan de déplacement inter-administrations de Mériadeck : État, Conseil Régional d'Aquitaine, Conseil Général de la Gironde, Communauté Urbaine de

Bordeaux et Mairie de Bordeaux. En 2011, la CCI est devenue partenaire en vue de promouvoir le covoiturage auprès de ses ressortissants et de permettre à la plateforme d'atteindre une masse critique de co-voitureurs. Les entreprises avaient la possibilité d'y créer une communauté pour elle-seule ou pour plusieurs (dans le cadre d'une zone d'activités, d'entreprises multi-sites ou d'un PDIE). Nous avons observé que cela ne fonctionnait pas toujours très bien (à l'exception de l'entreprise Cdiscount basée à Cestas car les salariés sont souvent jeunes et en situation de précarité de mobilité). Cette plateforme a par la suite été intégrée dans la plateforme covoiturage.transgironde.fr administrée par le Département en 2015.

Certaines entreprises recourent aujourd'hui à des applications mobiles. Lorsque le Département a récupéré l'administration de la plateforme covoiturage.transgironde.fr, nous avons vu arriver une flopée d'offres de covoiturage dynamique. En tant que Club de la mobilité, nous ne savions pas comment nous positionner par rapport à cette offre, les entreprises se tournant vers nous pour être conseillées sur leur choix. Nous étions réticents à soutenir une application plutôt qu'une autre et, en même temps, nous connaissions l'effet néfaste d'une dispersion de l'offre de covoiturage (au contraire de la massification). Nous avons hésité à rédiger notre propre cahier des charges avant de conseiller aux entreprises l'expérimentation en leur laissant le choix des applications à tester.

Certains employeurs ont donc testé des applications. Le frein majeur actuellement est le coût d'adhésion prohibitif pour les entreprises, d'autant plus que ce coût augmente avec le nombre de salariés qui utilisent la plateforme. Le modèle économique pour les entreprises qui développent ces applications doit être amélioré. Peut-être faudrait-il envisager une prise en charge partielle par l'AOM.

En parallèle, un club d'entreprise a testé avec nous la mise en place un dispositif de 'stop and drive' dans le cadre d'un plan de déplacements inter-entreprises. L'objectif était de faciliter – en partenariat avec le réseau de transport public TBM - le covoiturage des salariés utilisant les TC entre les stations terminales des lignes de bus et tram desservant la zone d'activité et leurs lieux de travail (covoiturage sur les derniers kilomètres). Les arrêts de TC intégraient un panneau 'stop and drive'. Chaque entreprise était représentée par un code couleur. Les salariés munis d'un brassard de la couleur de leur entreprise pouvaient se signaler depuis les arrêts auprès des conducteurs pour se faire covoiturer jusqu'à leur entreprise. Le concept avait séduit les entreprises à son origine. Mais elles n'ont pas toujours mis en place les ressources nécessaires pour les actions d'information, d'animation et de suivi afin de pérenniser la pratique.

Quelques enseignements/recommandations : ne pas négliger les ressources à consacrer aux actions d'animation dans les entreprises, sensibiliser les nouveaux arrivants dans les entreprises ou les collectivités, saisir les opportunités des déménagements des salariés et des entreprises, développer dans la durée des actions de communication et pédagogie à grande échelle, institutionnaliser/normaliser la pratique de covoiturage notamment en l'inscrivant dans nos infrastructures de transport (parcs relais, arrêts, stations comme proposées par ecov), intégrer les offres de covoiturage dans l'offre de services de transport public (quand on recherche une solution de transport dans le système d'information multimodale de la métropole, celui-ci nous propose Boogi, ce qui est très bien). »

Questions – réponses relatives à la session VI

David Delcampe : « Comment la CCI voit-elle l'arrivée de ces nouvelles applications de covoiturage dynamique, telles que celles qui ont été présentées ce matin ? On voit que l'offre de service évolue vite, que des expérimentations se mettent en place, qu'elles produisent des résultats intéressants, que les plateformes de mise en relation classiques ne sont pas très utilisées. »

Estelle Régnier : « *Les start up qui développent ces applications sont effectivement très dynamiques. La mobilité est un bon terrain de jeu pour innover, notamment pour ce qui concerne le covoiturage. Resteront sur le marché ceux qui seront les plus performants et complémentaires.* »

David Delcampe : « Comment les employeurs perçoivent-ils le covoiturage ? Qu'attendent-ils de la puissance publique ? »

Estelle Régnier : « *Il est difficile pour eux d'aller sensibiliser leurs salariés sur ce sujet, notamment du fait qu'il est souvent perçu par les salariés comme une entrave à la liberté individuelle.* »

Arnaud Carré-Gaille (Agglomération d'Agen) : « Peut-on imaginer que les services des entreprises en charge des ressources humaines aient un rôle fort sur le sujet, pour inciter notamment les nouveaux salariés à pratiquer le covoiturage entre collègues ? »

Estelle Régnier : « *Oui complètement. Il vaudrait mieux d'ailleurs que le pilotage de ces actions soit assuré par les RH plutôt que par la personne en charge de l'environnement. Le livret d'accueil du nouvel arrivant notamment devrait intégrer les informations sur le covoiturage dans l'entreprise. Il faudrait rappeler que l'employeur prend en charge les frais de transport.* »

Arnaud Carré-Gaille : « Il serait utile que dans des colloques comme celui-ci la liste des participants soit communiquée à l'avance à tous les participants pour qu'ils puissent covoiturer. »

Estelle Régnier : « *Le site covoiturage.transgironde.fr permet de créer des communautés d'événements pour faciliter l'organisation du covoiturage.* »

David Delcampe : « Pas mal de personnes s'inscrivent au dernier moment ce qui ne facilite pas la planification des covoiturages. »

Frédéric Artaud, DDT de la Charente : « Les personnes ne souhaitent par ailleurs pas toujours communiquer l'adresse de leur lieu de résidence ce qui ne facilite pas la mise en place d'actions en faveur du covoiturage dans les services. »

FIN