

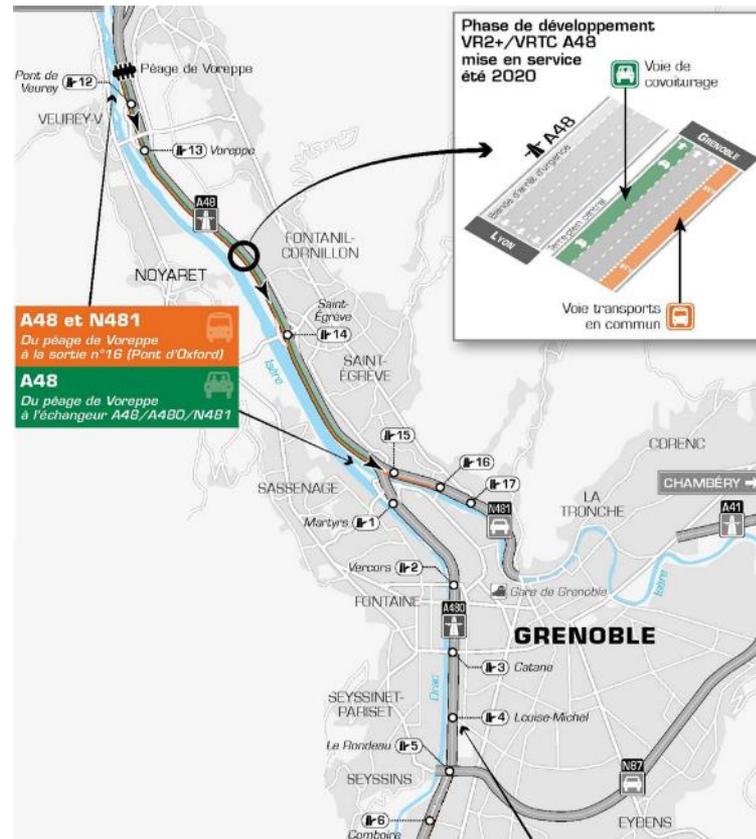
Données de mobilités pour de nouveaux services dans les territoires

A48 VR2+ : les données au service de l'exploitation d'un service innovant

François Jeanjean, chef de projets études et développement du réseau (APRR)

Emilie Faghel, Chef de projets (SMMAG)

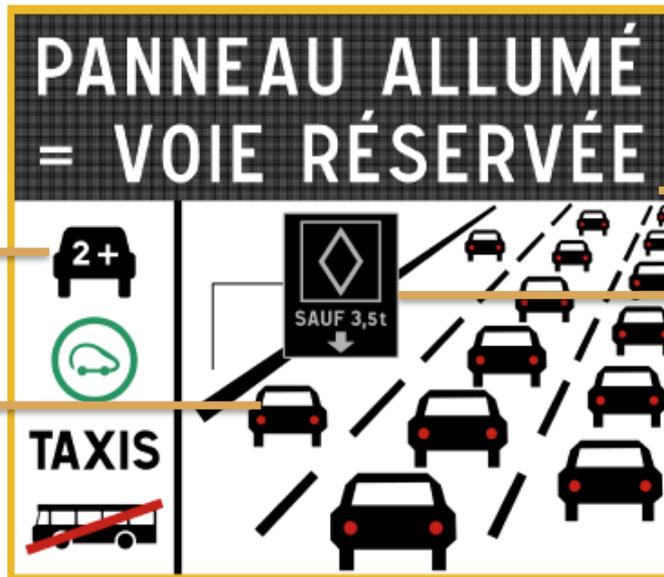
A48 : L'entrée de Grenoble



Fonctionnement de la voie de covoiturage

Les véhicules autorisés :

- Véhicules avec +2 occupants
- Véhicules Crit'Air zéro émission
- Les Taxis



Gestion dynamique:

- VR2+ activée lors des congestions
- Vitesse Limite Autorisée réduite (50km/h) lors de l'activation

Signalisation dédiée :

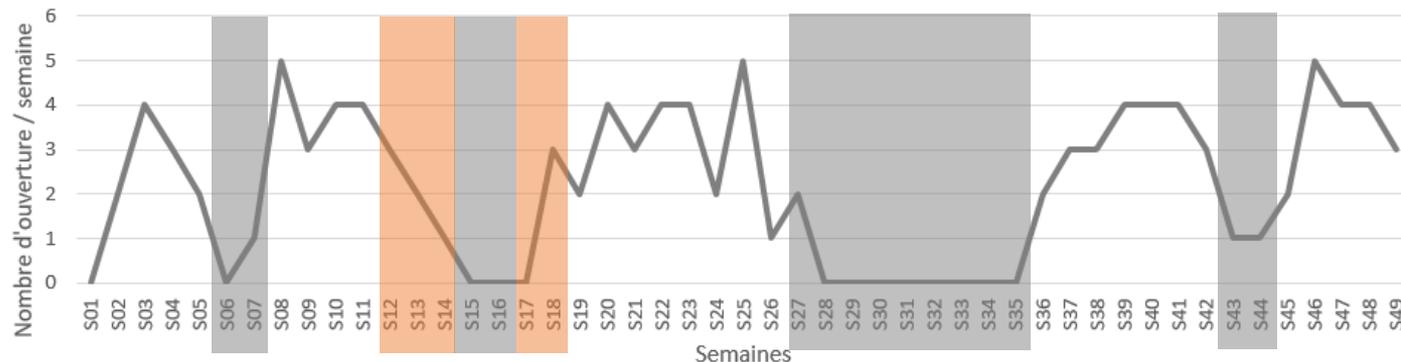
- Nouveau panneau le losange (XC118 prov)
- Marquage au sol classique
- Signalisation expérimentale hors instructions

Voie réservée à gauche :

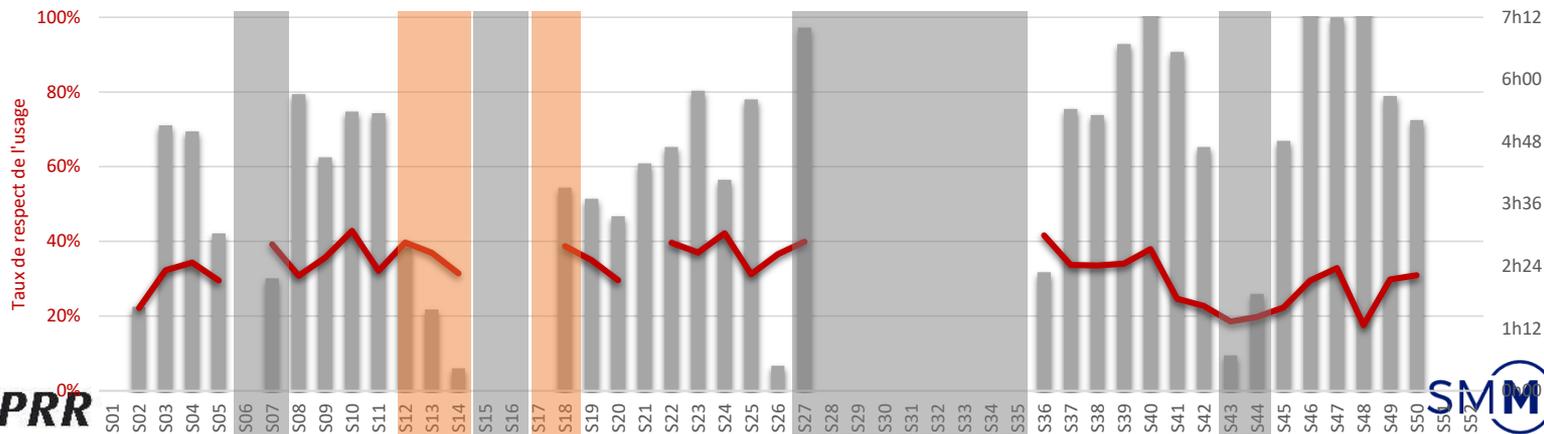
- 4m de largeur (bande dérasée + voie rapide)
- Conditions de visibilité sécuritaires

Bilan de l'année 2021

Activations de la VR2+ pour l'année 2021



Taux de respect de l'usage / durée d'ouverture de la VR2+ pour l'année 2021



Bilan de l'année 2021

Sécurité

- **Pas d'augmentation du nombre d'accidents** et ceux-ci ne sont pas liés à la voie de covoiturage
- Respect de la limitation de vitesse à 50 km/h faible (83% d'excès de vitesse)

Efficience : un effet dès les premiers jours

- **Temps de parcours plus faible** (jusqu'à 1 min sur un temps de trajet de 5 min pour les 8km)
- Un différentiel de vitesse entre la voie de gauche et la voie du milieu (≈ 10 km/h)
- **Une augmentation du covoiturage :**
 - Taux de véhicules avec + 2 occupants : 15 à 18%
 - Taux d'occupation des véhicules de 1,17 à 1,22

L'importance des données pour l'exploitation

Activer la voie réservée au covoiturage... **juste avant** la congestion

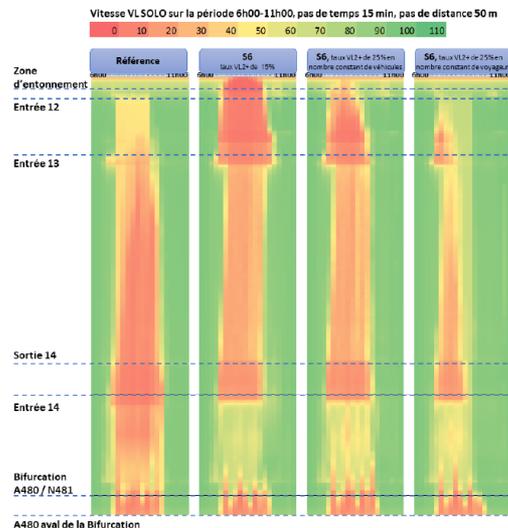
Adaptation du dispositif déjà mis en œuvre pour la Voie Spécialisée Partagée (VSP) :



1 caméra / 200m



Algorithmes basés sur le temps de parcours pour l'activation et le taux d'occupation pour la désactivation



→ Proposer le service uniquement quand on en a besoin, lorsqu'il est pleinement efficace
Acceptabilité du dispositif

L'importance des données pour l'exploitation

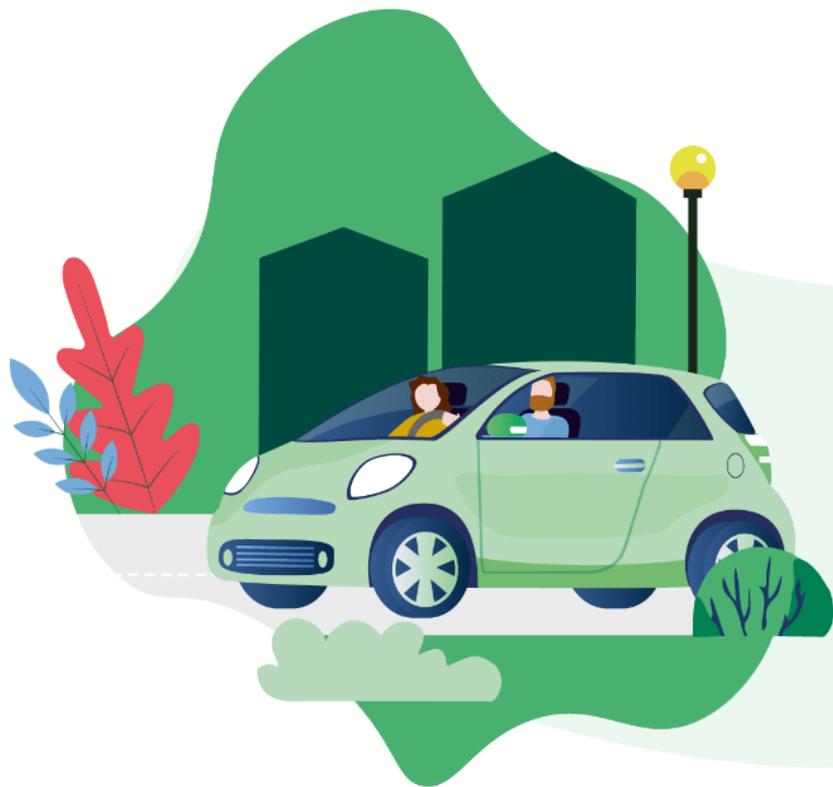
L'objectif d'une VR2+ est bien de **favoriser le covoiturage**.

Cela nécessite de **s'inscrire pleinement dans la politique de développement des mobilités de la collectivité** pour ne pas concurrencer d'autres modes de transport et apporter une plus value



Besoins en données (automatiques) :

- **Crédibilité** : respect de l'usage
- **Efficacité** : gain de temps de parcours,
- **Performance** : le covoiturage (partage des véhicules) augmente-t-il ? Quelles sont les marges de manœuvre ?



Le covoiturage du quotidien, la facilité en + !

Covoiturez avec **M covoit' Lignes+** pour vos trajets quotidiens depuis le **Voironnais** et le **Grésivaudan** en direction de **Grenoble**.

Contexte

2019 : vote du PDU

Objectif clair sur le covoiturage de développement d'usage

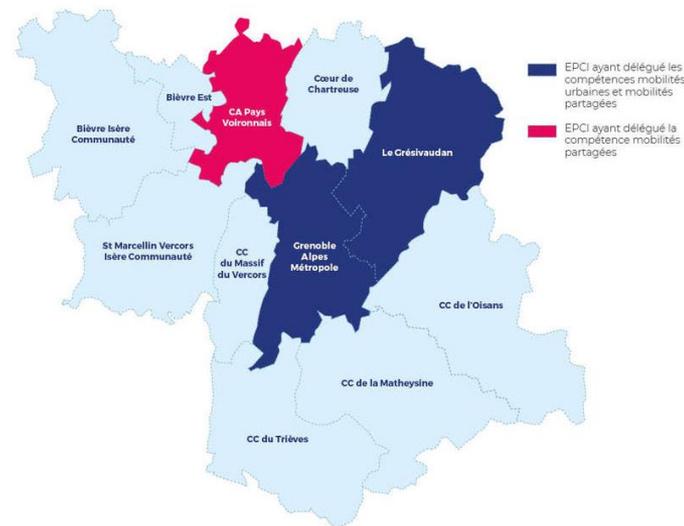
2019 : Lancement d'une consultation dont l'objet est « l'expérimentation une solution de covoiturage en accompagnement de la mise en place de la voie réservée »

Consultation lancée en groupement de commandes CA Pays Voironnais / SMTC

1/01/2020 : Création du SMMAG avec transfert des marchés en lien avec les compétences transférées



Périmètre géographique du SMMAG



Le SMMAG aujourd'hui



■ Définir une stratégie covoiturage

État des lieux des services

Objectif : rendre visible et lisible les offres de covoiturage sur le territoire « SMMAG »



Promouvoir le service de covoiturage à haut niveau service

Service structurant de covoiturage spontané positionné sur des axes forts du territoire

En lien avec la voie de covoiturage

Déploiement du service de CoHNS

Choix de la ligne

Etude des flux (EMC2, INSEE, données comptages APRR)

Proximité zones d'emplois ou TC structurant

Positionnement des arrêts

Conducteurs = offre de mobilité

→ nécessité de positionner « correctement » les arrêts

Passagers :

cibles = habitants des zones péri-urbaines

→ nécessité de stationnement VL ou vélo

Recrutement, fidélisation

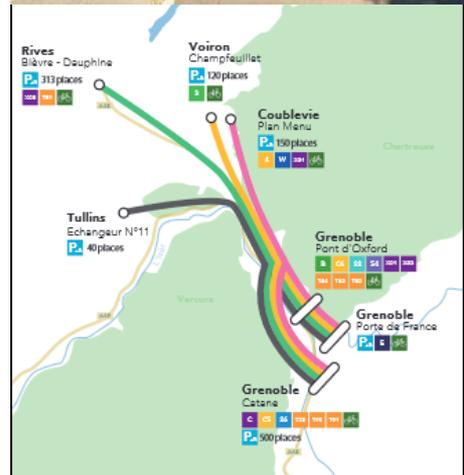
conducteurs : incitations financières (géolocalisés en heure de pointe)

mise avant de la VR2+ (passager = pass)

passagers : **développement de services de lever les freins à la**

pratique du covoiturage (garantie trajets, assistance téléphonique, ..)

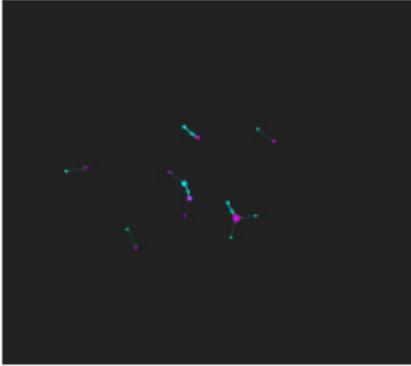
Limiter le temps d'attente des passagers et la garantie trajets



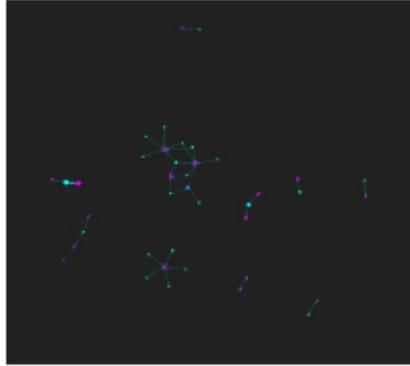
APRR pratique du covoiturage (garantie trajets, assistance téléphonique, ..)

La data, outils de compréhension / développement

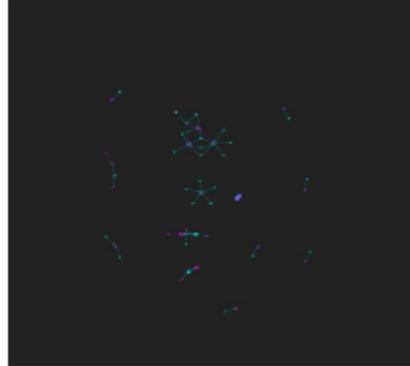
1 mois



6 mois



8 mois



Création de la communauté

Interaction entre conducteur et passager

« toile qui se tisse »



CoHNS permet la géolocalisation des conducteurs du point d'origine ou point d'arrivée (pas possible avec une solution sans application)

→ Permet de connaître les possibilités d'extension du réseau (potentiel conducteurs)

Retours d'expérience

Traces conducteurs :

Depuis le lancement : Plus de **21 000 traces conducteurs** sur les lignes voironnais (près de 40 000 sur l'ensemble du réseau)

Réelle augmentation du nombre depuis mars 2022

Passagers :

Depuis le lancement : Plus de **2 700 trajets réalisés** sur les lignes voironnais (plus de 4000 sur l'ensemble du réseau)

Réelle augmentation du nombre depuis mars 2022

Pédagogie

Travail avec
les
entreprises

Patience!

Données de mobilité pour de nouveaux services dans les territoires



© Arnaud Bouisou

François Jeanjean
chef de projets études et développement du réseau
francois.jeanjean@aprr.fr

Emilie Faghel
Chef de projet
emilie.faghel@grenoblealpesmetropole.fr