

Du numérique au territoire

Lorsque le covoiturage intègre la planification des réseaux de transport.

Le cas de l'expérimentation « Covoit'ici »

Teddy Delaunay
Laboratoire Ville Mobilité Transport

5^{es} journées nationales
du management de la mobilité

28 et 29 juin 2016 - Rennes



Contexte de réalisation du doctorat



ÉCOLE DOCTORALE — PARIS-EST
Ville, Transports et Territoires

- Doctorat démarré en décembre 2013 au **Laboratoire Ville Mobilité Transport** (ENPC, UPEM, IFSTTAR) sous la direction de **Nacima Baron**



Gares & Connexions **idVROOM**

- Contrat de collaboration SNCF Transilien & iDVROOM (Seine-et-Marne ; 2013/2015)



- Contrat de collaboration PNR Gâtinais & Rezopouce (Essonne ; 2015/2016)



- Contrat de collaboration ecov & collectivités (Val d'Oise et Yvelines ; 2015/2017)

Plan de la présentation

- I. L'évolution des enjeux liés à la mobilité et des dispositifs de covoiturage

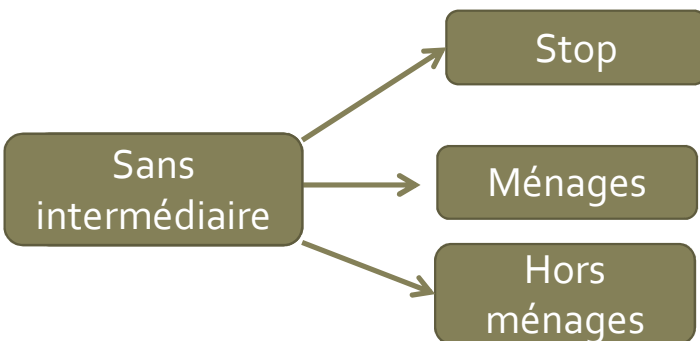
- II. Covoit'ici : le covoiturage s'intègre dans la planification des transports collectifs

Plusieurs générations de covoiturage

Le covoiturage : des sens différents en fonction de l'évolutions des enjeux relatifs à la mobilité

- **1^{ère} génération : l'automobile en rareté**
Covoiturage se nourrit de l'enjeu de l'accès à la mobilité automobile
- **2^{ème} génération : l'automobile en excès**
Covoiturage se nourrit de la lutte contre les effets indésirables de la mobilité automobile (congestion, pollution, socio-économique)
- **3^{ème} génération : l'automobile en ressource**
Le covoiturage se nourrit des carences des réseaux de transports collectifs (places disponibles perçues comme des ressources inexploitées, des actifs « sous-utilisés », des places voyageurs-kilomètres disponibles sur lesquelles il est stratégique de mettre la main pour optimiser le système de transport public).

1ère génération : l'automobile en rareté



« l'utilisation conjointe d'un véhicule particulier entre un conducteur et un ou plusieurs passagers »

(J.O. 12/08/1989)

Un mode de déplacement **informel** considéré comme du **transport bénévole**, **hors des réglementations** sur les transports et des préoccupations des pouvoirs publics

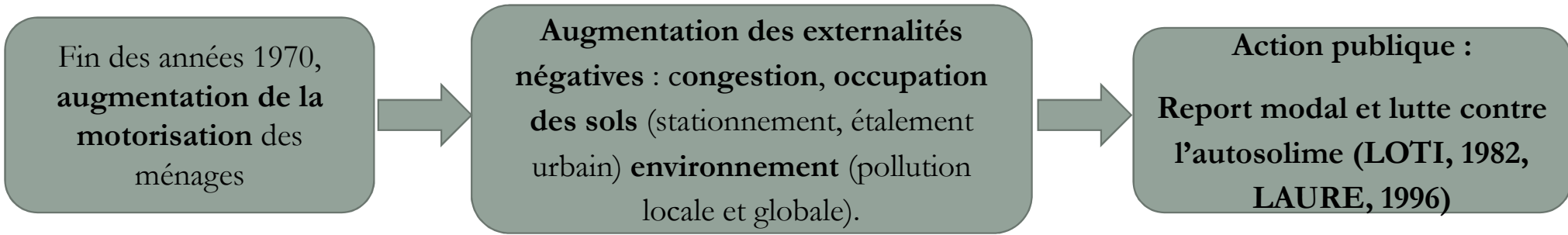


Plusieurs générations de covoiturage

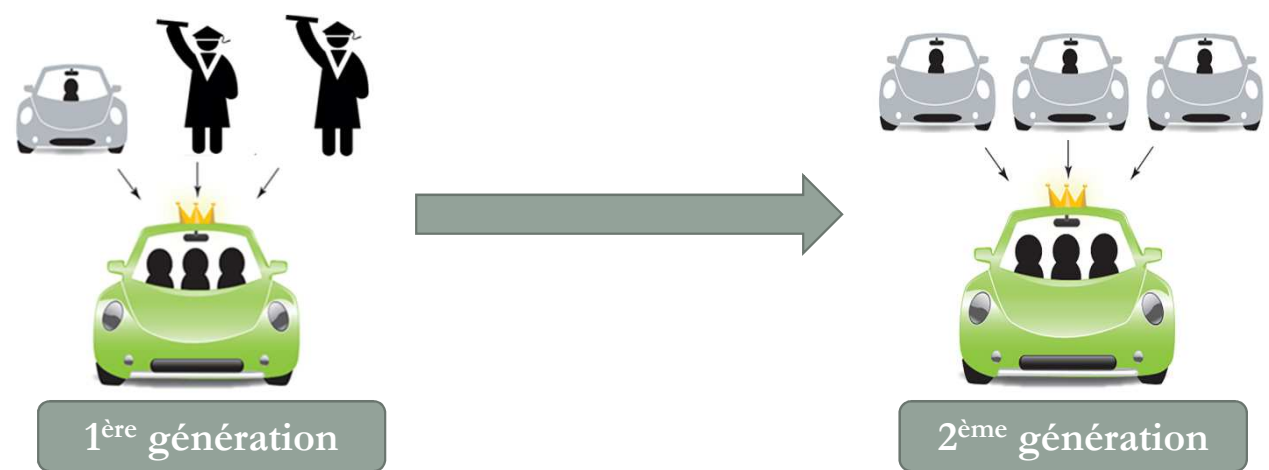
Le covoiturage : des sens différents en fonction de l'évolutions des enjeux relatifs à la mobilité

- **1^{ère} génération : l'automobile en rareté**
Covoiturage se nourrit de l'enjeu de l'accès à la mobilité automobile (accompagnement conjoint, collègues, mobilité des publics non motorisés)
- **2^{ème} génération : l'automobile en excès**
Covoiturage se nourrit de la lutte contre les externalités négatives de la mobilité automobile (congestion, pollution, socio-économique)
- **3^{ème} génération : l'automobile en ressource**
Le covoiturage se nourrit des carences des réseaux de transports collectifs (places disponibles perçues comme des ressources inexploitées, des actifs « sous-utilisés », des places voyageurs-kilomètres disponibles sur lesquelles il est stratégique de mettre la main pour optimiser le système de transport public).

- 2^{ème} génération : **l'automobile en excès et l'émergence du covoiturage comme objet d'action publique**



Le covoiturage devient un objet d'action publique (PDE/PDA, Agendas 21)



L'action publique face au covoiturage

Les mesures en faveur du covoiturage relèvent de **politiques incitatives**, contrairement à celles **d'interventions directes** en faveur des transports collectifs

←
Ouverture d'un marché du covoiturage Business-to-Business

Multiplication des plateformes de covoiturage planifié

→
Rôle limité des pouvoirs publics :
Régulation pratique covoiturage sauvage, animation et mise en cohérence territoriale des initiatives PDE

Le covoiturage planifié : une solution adaptée pour une faible part de marché des déplacements courte-distance

Inefficacité des plateformes de mise en relation :

- Environ **3% des actifs covoiturent de façon régulière** (CGDD, 2014 ; Randstad, 2015)
- Sur une aire de covoiturage, en moyenne **4% des équipages se sont constitués via un site de covoiturage** (Ademe, 2015)

Une pratique observée sur les moyennes distances :

- **8% de part modal du covoiturage** lorsque les déplacements pendulaires ont une portée **supérieure à 20 km** (Inddigo, 2014),
- ➔ lorsque la contrainte financière vient contrebalancer les contraintes d'organisations et de pertes de temps.

Une faible part du « marché des déplacements » :

- **65 % de l'ensemble des déplacements franciliens** (majoritairement les déplacements pour les études, les achats et l'accompagnement) sont **inférieurs à 3 km**. (IAU, 2015)
- **Seuls 14 % des déplacements effectués en Île-de-France ont une portée supérieure à 10 km** (IAU, 2015)
- Moyenne déplacement VP environ 11 km (Orfeuill, Massot, Proulhac, 2011)

Plusieurs générations de covoiturage

Le covoiturage : des sens différents en fonction de l'évolutions des enjeux relatifs à la mobilité

- 1^{ère} génération : **l'automobile en émergence**
Covoiturage se nourrit de l'enjeu de l'accès à la mobilité automobile (accompagnement conjoint, collègues, mobilité des publics non motorisés)
- 2^{ème} génération : **l'automobile en abondance**
Covoiturage se nourrit de la lutte contre les effets indésirables de la mobilité automobile (congestion, pollution, socio-économique)
- 3^{ème} génération : **l'automobile en ressource**
Emergence de l'économie de la « plateforme» → Les places disponibles perçues comme des ressources inexploitées, des actifs « sous-utilisés », des **places voyageurs-kilomètres disponibles** sur lesquelles il est stratégique de mettre la main. Celui qui parviendrait serait alors en mesure **de proposer une offre de déplacement sur des trajets sur lesquels aucun opérateur de transport traditionnel n'est en mesure de se positionner de manière rentable.**

Le covoiturage dynamique : un dispositif complémentaire aux transports en commun

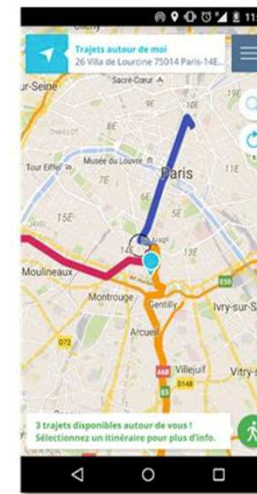
Concept :

- Utilisation des nouveaux outils de communication (Smartphone + GPS)
- Une mise en relation qui s'effectue le plus possible **en temps réel**.
- **Pas d'équipage constant** → retour à la plateforme → B2C + reporting

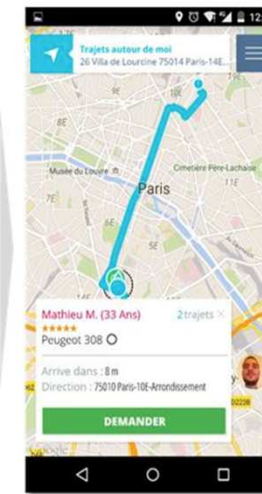
Marché :

- Envisagé comme **une pratique occasionnelle**, le covoiturage fait partie de l'éventail des offres de transports en commun à disposition
- Fonctionne **si solution alternative existe**
- Usagers visés : **piétons et usagers des TC**

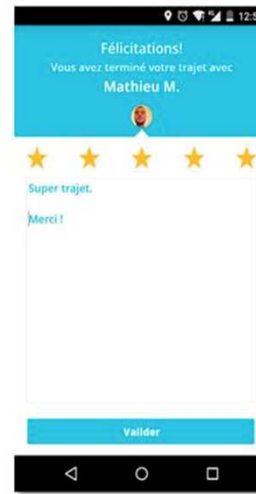
1- Visualisation trajets



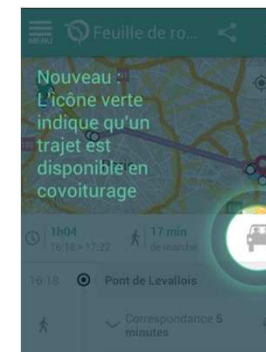
2- Demande



3 - Evaluation

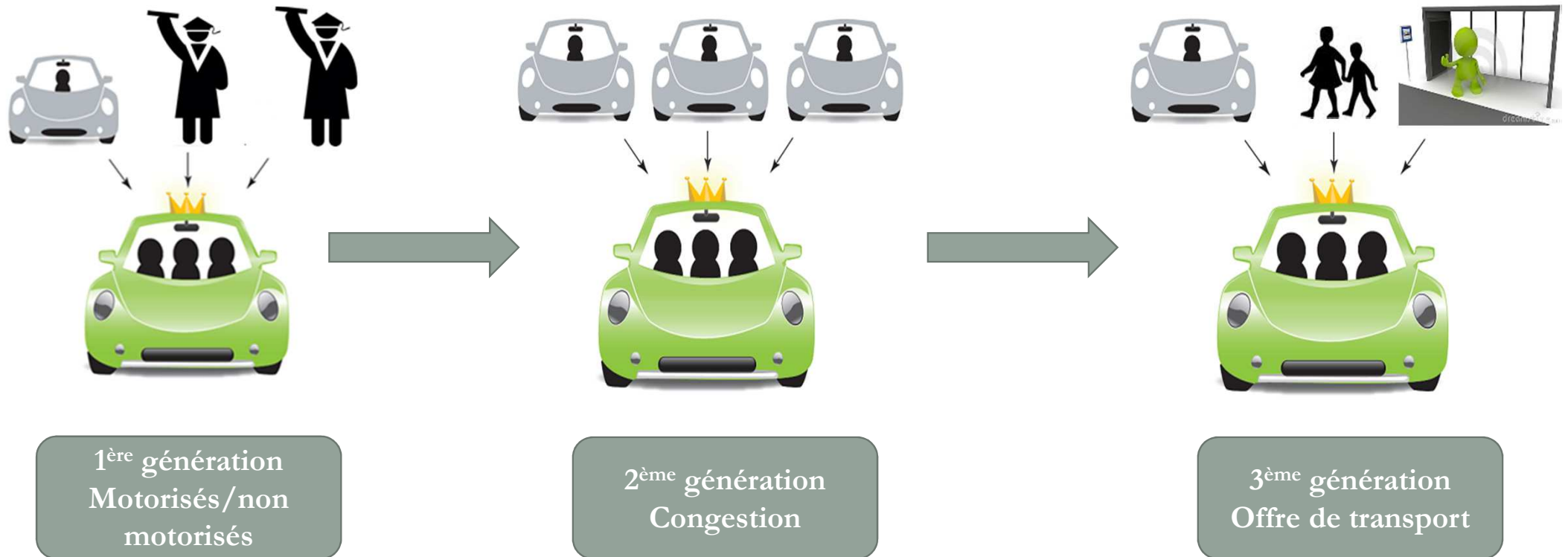


Source : www.Ouibus.com



Source : www.Sharette.fr

La troisième génération du covoiturage



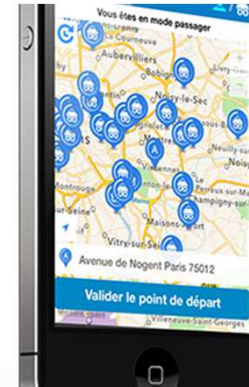
La troisième génération du covoiturage

*« Il faut que le système existant «s'essouffle»
pour que le nouveau ait une chance »
(Foray, 2001).*

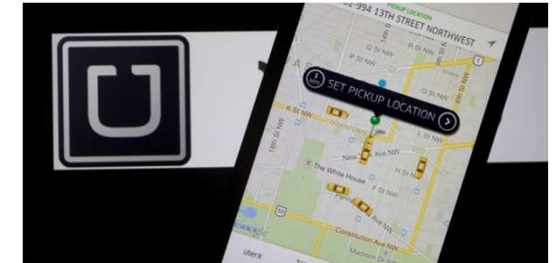
- **Entre constat et discours : la remise en cause des TC dans les espaces peu denses**
 - Recule de 15% à 11% de la part modale des TC entre 1998 et 2010 en France (DARES, 2015) malgré une amélioration sensible de l'offre
 - **Résultats politiques de l'amélioration de l'offre et de report modal mitigés** (Transport NCP., 2011)
 - **Remise en cause du modèle d'organisation des TC basé sur logique de couverture fine du territoire** (IAU, 2015 ; MEDDE, 2016)
 - **Reforme territoriale** (fusion des EPCI, suppression des PTU)

Une solution encore incertaine

- Une **masse d'utilisateurs insuffisante** pour atteindre un équilibre entre l'offre et la demande – *similarité lancement Uber*
- Un tendance à aller vers du **salariat déguisé** –
 - **Rémunération des conducteurs élevée** (Uberpop, Heetch, Citygoo) → induction de déplacements ?



Source : Citygoo.fr



Source : google image

Des offres privées sur lesquelles les pouvoirs publics n'ont aucune maîtrise

Emergence d'un nouveau segment des dispositifs de covoiturage :
le « covoiturage spontané » redonne de la maîtrise aux pouvoirs publics

Covoiturage spontané : l'Auto-stop organisé (RezoPouce)



Source : Elodie Duboy, Rezo Pouce



Source : Rezopouce.fr

Ont l'honneur de vous convier à la signature officielle du partenariat

.....TRANSDEV & REZO POUCE.....

LUNDI 25 JANVIER 2016

A 10H30

au Conseil Départemental du Tarn & Garonne
100 Boulevard Hubert Gouze
82 000 Montauban

Merci de bien vouloir confirmer votre participation,
par téléphone au 05 63 05 08 00 - par courriel à contact@rezopouce.fr

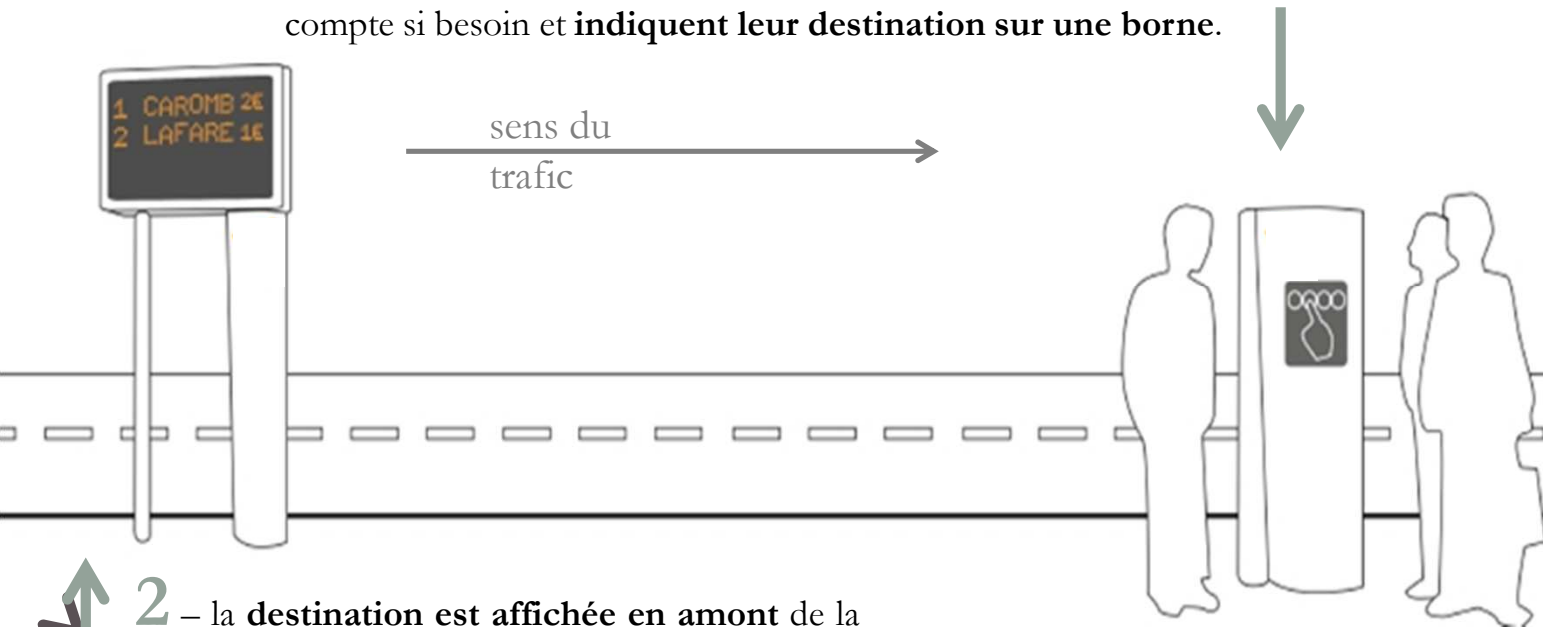


- 2010 premier rezopouce
- 2015 : 350 communes
- 2016 : 900 communes

Autostop France, Navette citoyenne, Vap Vap, ...

L'expérimentation Covoit'ici, Lorsque le covoiturage s'intègre dans la planification des transports

1 – les **piétons** souhaitant être “covoiturés” s'identifient, alimentent leur compte si besoin et **indiquent leur destination sur une borne.**



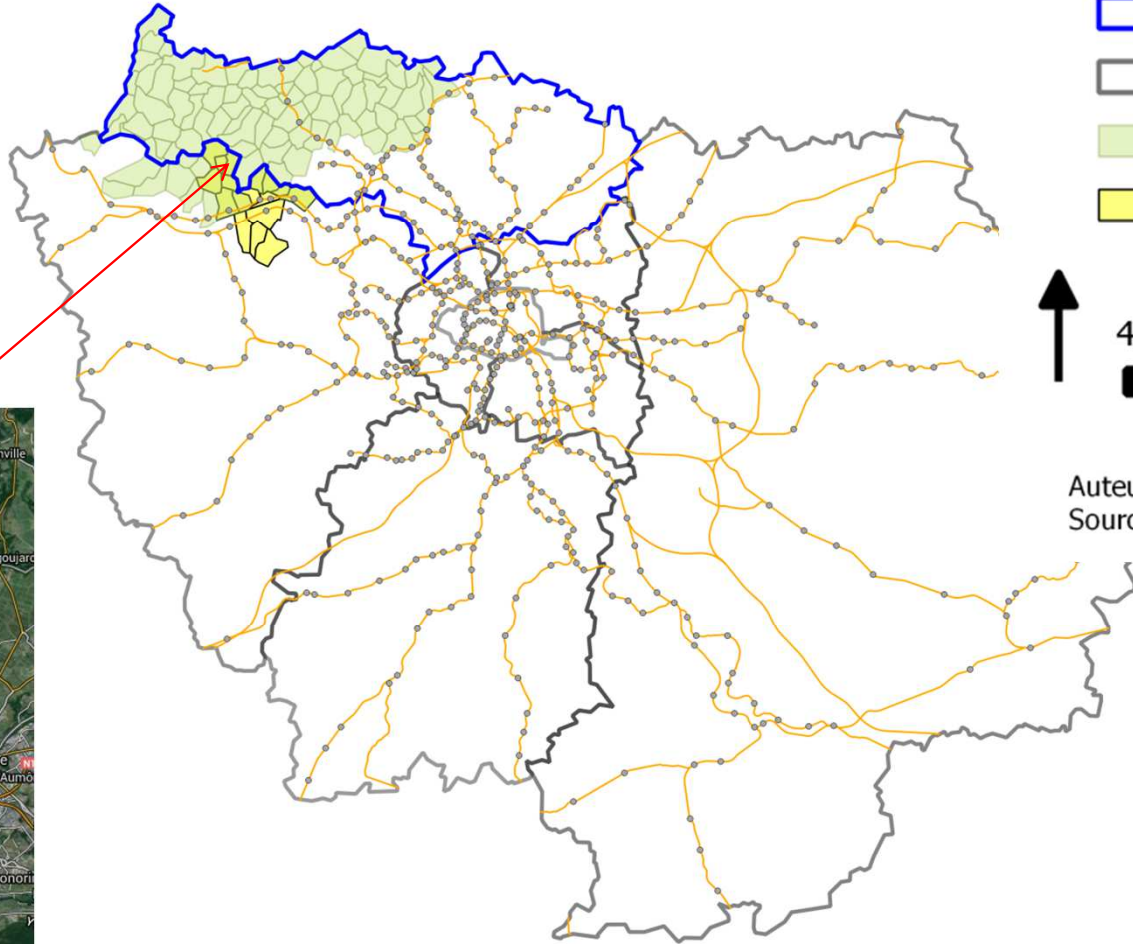
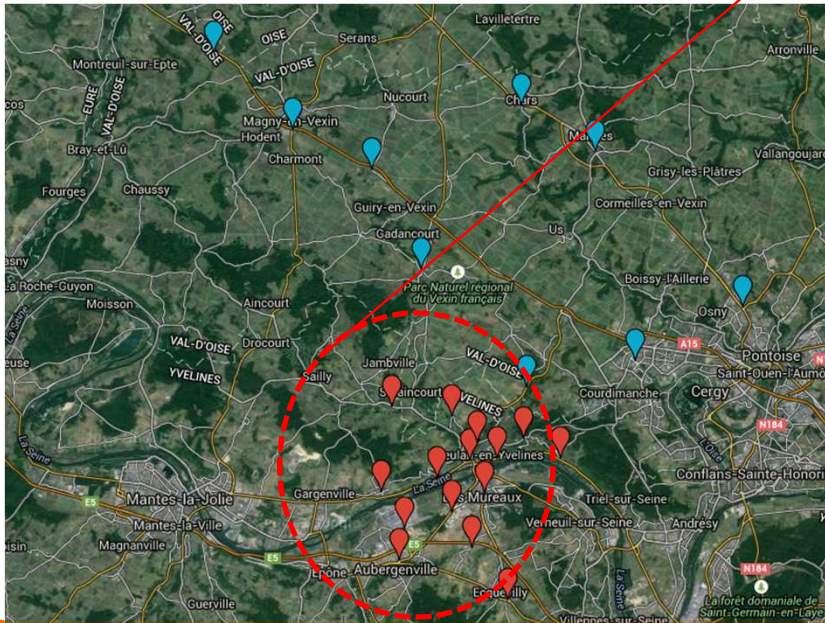
2 – la **destination** est affichée en amont de la route, sur un panneau à message variable afin que les conducteurs puissent être informé(s) des/de la demande(s) et choisir de prendre le/la demandeur/euse.



Le service public de covoiturage quotidien pour tous

Un jeu d'acteurs inédit

Localisation Communauté d'Agglomération Seine et Vexin - Conseil Départemental du Val d'Oise - Parc Naturel Régional du Vexin Français



- gares
- voies_ferrées
- cacheVald'Oise
- cacheYvelines
- cache PNR
- cache CASV



Auteur: Teddy Delaunay
Sources : Géofla - INSEE

Les perspectives offertes par ces dispositifs

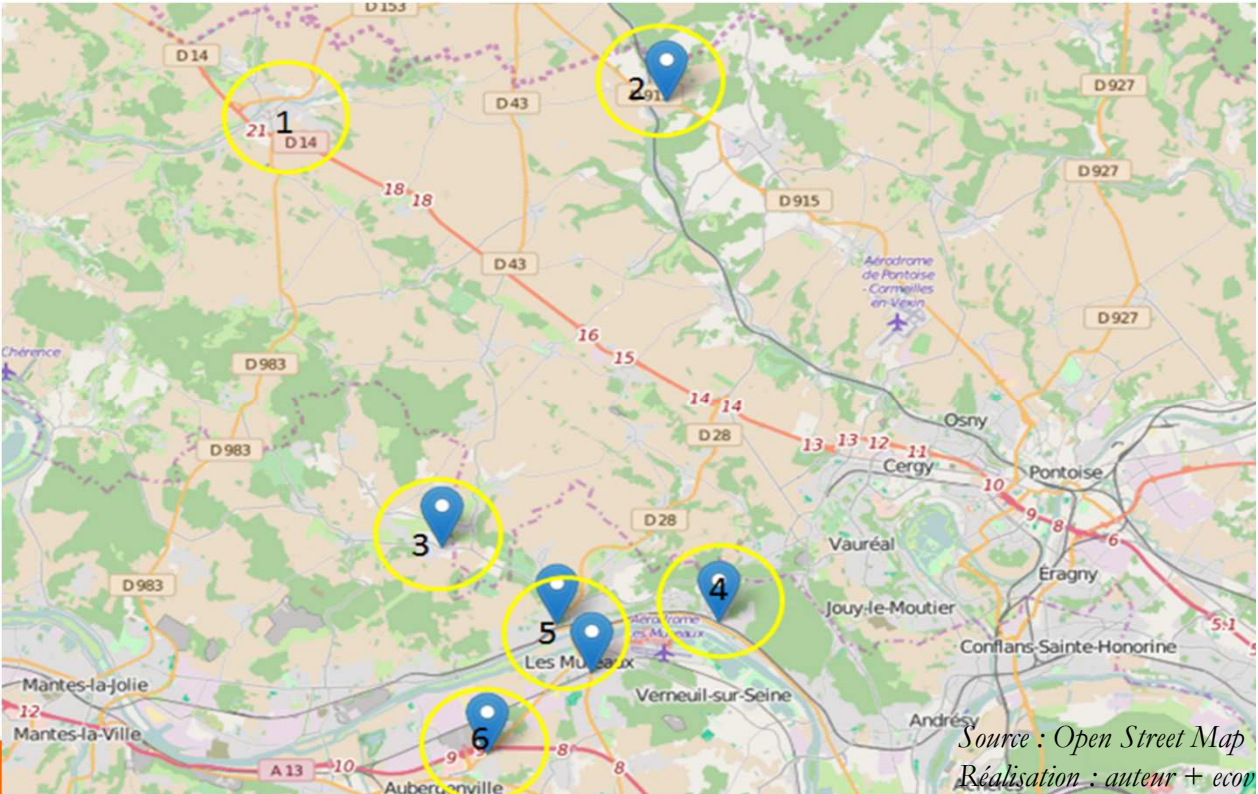
- Hypothèses
 - Favorise la **reprise en main** par les acteurs territoriaux **de ce mode de déplacement**
 - Le covoiturage **intègre le plan** et devient un **outil d'aménagement du territoire**
 - Aboutir à la **reconfiguration des systèmes de mobilité**
 - Amorce une **potentielle transition vers de nouvelles formes de services publics**, où l'utilisateur ne consomme plus un service produit par la puissance publique, mais participe directement à sa production.

Territorialisation du dispositif : L'intérêt du réseau pour l'appropriation du dispositif

- L'existence, même virtuelle, de ces stations et de ces trajets réalisables, permet aux acteurs de penser des usages possibles du dispositif, et de les orienter pour répondre à des besoins des usagers non pourvus par le système de mobilité existant et ainsi de répondre à des enjeux (de service public) sur leur territoire

Les projets d'aménagement des acteurs

- Le conseil Départemental du Val D'oise
 1. Magny-en-Vexin
 2. Lycée professionnel de la ville de Chars
- L'agglomération Seine et Vexin
 3. Oinville sur Montcient
 4. Vaux/Seine
 5. Les Mureaux et Meulan
 6. Flins



Source : Open Street Map
Réalisation : autemr + econ

Premiers retours sur l'expérimentation

1 000 inscrits

3 000 km parcourus en covoiturage

Etat du trafic

trafic faible : TAM 9 mns
trafic élevé : TAM 22 mns

Météo

Beau temps : TAM 14 mns
Mauvais temps : TAM 20 mns

Horaires

Tranche horaire	temps attente médian
7h-9h30	20
9h30-11h30	9
11h30-14h	20
14h-16h30	16,5
16h30-21h	15

Exemple de stations

Oinville – Meulan/Hardricourt :

- Oinville vers Hardricourt : TAM 7 mns
- Hardricourt vers Oinville : TAM 25 mns

Les Mureaux :

- Les Mureaux – Oinville : TAM 25 minutes (premier bus 10h55 ; 1h de trajet)
- **Enjeu du reporting**



Merci à tous pour votre attention

5^{es} journées nationales
du management de la mobilité

28 et 29 juin 2016 - Rennes

