



Journées européennes de la mobilité

Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018

Quelle place pour les services partagés dans l'offre urbaine de mobilité ?

Les offres de covoiturage sur le territoire grenoblois

Agnès Delarue – Directrice de l'exploitation des transports au Syndicat Mixte des transports en
Commun de l'agglomération grenobloise
Synthèse

Le PDU en cours d'enquête publique sur l'agglomération grenobloise envisage notamment la question de la place de la voiture dans les futures mobilités. Il ambitionne davantage de développer les services que les infrastructures.

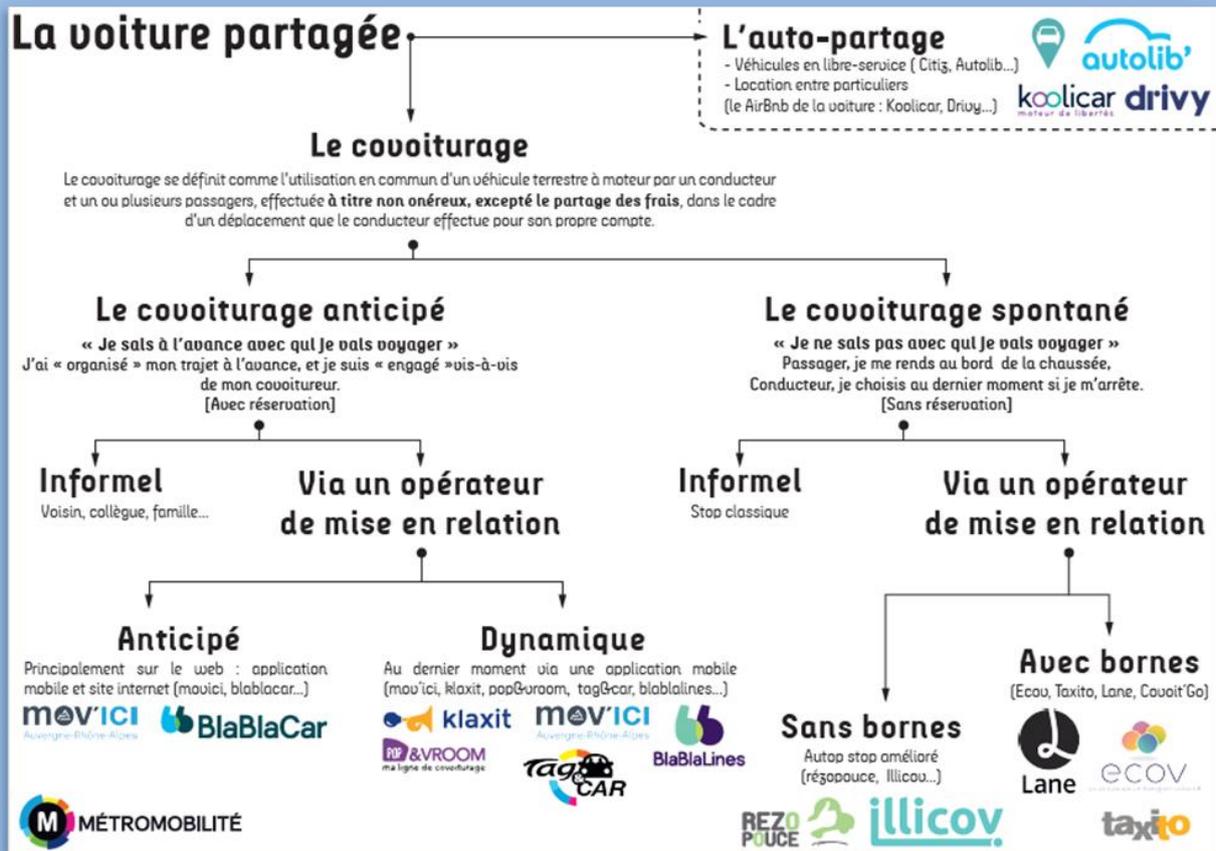
Une réflexion est notamment menée sur les usages partagés des véhicules. A ce titre, l'intégration du covoiturage au PDU passe par un travail sur les flux, principalement ceux observés entre le cœur urbain et la périphérie, étant entendu que si le covoiturage de longue distance se développe, la pratique demeure marginale pour les trajets du quotidien.

Partant du constat que cette modalité de déplacement s'appuie sur l'essor du numérique et de l'économie collaborative, différentes mesures de soutien ont été prises tant à l'échelle de la grande région grenobloise (création d'aires de covoiturage supplémentaires et de lignes de « covoiturage dynamique », lancement d'un portail Internet et d'une application mobile) qu'à celle de la métropole (systèmes associatifs de mise en relation, intégration du covoiturage à une ligne de transport en commun, expérimentation de covoiturage spontané).

Une simple plate-forme de mise en relation se révélant insuffisante, le PDU prévoit la mise en place d'un écosystème permettant de massifier le covoiturage. Il agit tant sur les infrastructures que sur la tarification, le MaaS, l'intermodalité ou encore la conduite du changement.

A ce titre, dès 2023, il est prévu d'aménager une voie de covoiturage sur l'A480, qui constitue un axe majeur d'entrée dans la métropole, avant de l'étendre aux autres grandes voies d'accès. Des aires permettant le rabattement vers ces axes seront également construites.

Par ailleurs, des expérimentations sur le covoiturage sont menées sur la base de la logique suivante, qui démontre la multiplicité des acteurs et des approches de la notion :



La première de ces expérimentations (TAG&Car) consiste à utiliser le covoiturage en complément de l'offre de transports en commun en aménageant des arrêts dédiés et en indiquant *via* une application les horaires de passage des bus ainsi que des conducteurs. Ces derniers sont indemnisés pour leur service et les conditions tarifaires habituelles du réseau de transport public sont appliquées aux usagers.

Le bilan à douze mois laisse apparaître que s'il est relativement simple de recruter des conducteurs, les passagers se révèlent plus difficiles à convaincre, le fait de se laisser conduire par un inconnu n'étant pas évident à accepter. En outre, s'engager sur un horaire de passage peut être ressenti comme une contrainte par les conducteurs. Enfin, le public ne se fidélise qu'à condition d'être satisfait de ses premiers voyages.

La seconde expérimentation porte l'organisation de l'autostop en zone peu dense en coopération avec RézoPouce qui gère une application permettant aux conducteurs et aux passagers membres de la communauté créée à cet effet de se localiser.

Enfin, l'accompagnement au changement se révèle indispensable pour obtenir les évolutions attendues. Il se matérialise par différentes manifestations visant à créer des liens entre les covoitureurs potentiels (rallye et *speed dating* covoiturage par exemple).

Echanges avec la salle

La salle : Quel est le gabarit de l'autoroute sur laquelle vous envisagez d'aménager une voie réservée au covoiturage ?

Agnès Delarue : Il est de deux fois trois voies. La question se poserait effectivement en des termes différents s'il s'agissait d'une route à deux fois deux voies.

Synthèse produite sur la base de la retranscription des journées réalisée par la société Ubiquis