

Fiche COVOITURAGE du QUOTIDIEN

Lane

TYPE ET NOM DE LA MESURE

Service de covoiturage instantané à haut niveau de service - Lane

OBJECTIFS DE LA MESURE

Réduire l'autosolisme sur l'autoroute A43 aux heures de pointes entre Bourgoin-Jallieu et le Grand Lyon

Développer le covoiturage domicile-travail pour les actifs effectuant des trajets pendulaires sur cet axe.

DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MESURE

Principales caractéristiques du services

Lane est un service de covoiturage dynamique (mise en relation en temps réel) et sans réservation.

Il est opéré par la société ecov et a été complètement ouvert aux passagers en 2019.

Il est issu d'un partenariat public/privé qui regroupe la Métropole de Lyon, la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI), ecov et Instant-System. Sa mise en place a été soutenue par l'ADEME et l'Union Européenne.

Lane est constitué d'un réseau de lignes de covoiturage reliant plusieurs arrêts aménagés, signalés et dédiés à ce service dans plusieurs quartiers et pôles d'emploi des agglomérations de Lyon et Bourgoin Jallieu (Parc Technologique de Lyon Saint Priest, aéroport de Lyon Saint Exupéry, périphérie de Bourgoin Jallieu et quartier de Lyon Mermoz).

Lane complète l'offre TER existante qui relie la gare de Bourgoin et les gares de Lyon Part-Dieu et Perrache, pour desservir des zones intermédiaires d'emploi et de commerce en périphéries de ces centres urbains principalement desservies par la voiture solo.

Les arrêts dédiés au service Lane sont aménagés à proximité d'aires de covoiturage et d'arrêts de transports collectifs pour favoriser l'intermodalité et l'embarquement des passagers en toute sécurité.

Le temps d'attente garanti est de vingt minutes maximum. Les passagers bénéficient de garanties en cas d'impossibilité de réaliser le voyage prévu. Un taxi ou un VTC est ainsi envoyé pour garantir au passager de partir en moins de vingt minutes quoi qu'il arrive.

Le service fonctionne du lundi au vendredi en périodes de pointe, de 6h30 à 9h00 et de 16h00 à 19h00.

L'infrastructure numérique mise en place est diversifiée (application mobile, site web, SMS, panneaux lumineux) pour faciliter l'organisation en temps réel et sans réservation des parcours des usagers (passagers et conducteurs).

Fonctionnement du service pour les conducteurs

Les conducteurs peuvent s'inscrire via une application mobile pour y déclarer leurs trajets et signaler s'ils sont disponibles pour covoiturer juste avant de partir. Ils peuvent également prendre des covoitureurs sans utiliser l'application mobile.

Les conducteurs sont informés des demandes de trajets en cours par des passagers via l'application et les panneaux lumineux implantés en amont et au niveau des arrêts.

Les conducteurs sont géolocalisés avec l'application mobile et les passagers ont l'information sur l'offre de covoiturage disponible en temps réel.

L'indemnisation du conducteur (partage de frais) est réalisée via un échange de code que le(s) passager(s) entrent dans leur application, à hauteur de 2€ par passager et par trajet.

Lors de la montée en charge du service, les conducteurs inscrits sur le service bénéficiaient également d'une incitation « siège libre » de 1€ par passager par trajet, même s'ils ne prenaient pas de passagers. Cette incitation a été supprimée en octobre 2022, Lane ayant atteint un niveau de service suffisant.

Fonctionnement du service pour les passagers

Les passagers demandent leur covoiturage via l'application mobile, par SMS, ou par téléphone au centre d'assistance des usagers.

Ils sont informés en temps réel des prochains conducteurs en approche.

Les panneaux lumineux et l'application signalent leur demande aux conducteurs inscrits au service.

Le passager valide sa montée dans le véhicule et le système vérifie que le trajet a bien lieu, ce qui déclenche l'indemnisation du conducteur.

Les usagers peuvent contacter le centre d'assistance des usagers à tout moment du parcours.

Une véritable communauté d'usagers

Le service a fédéré une réelle communauté d'usagers : les « Laners ».

Cette communauté prône des valeurs de solidarité, de convivialité et de partage.

Certains usagers actifs participent à des événements conviviaux et contribuent à la promotion et à l'amélioration du service.

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

Les éléments d'évaluation présentés ci-après ont été communiqués par la société ecov.

Niveau de service

Le service a connu une montée en puissance continue dès son ouverture jusqu'au début de la crise sanitaire en mars 2020, pour atteindre plus de 200 trajets-passager par semaine avant le premier confinement.

L'usage a baissé pendant les confinements puis il a remonté dès octobre 2021 avec des pics à 300 trajets par semaine.

Plus de 14 000 personnes étaient inscrites au service en début d'année 2023, dont 20 % sont des usagers actifs chaque mois.

En début d'année 2023, le nombre de trajets hebdomadaires dépassait 400 et pouvait monter jusqu'à plus de 700 certaines semaines.

L'objectif affiché par l'opérateur est de transporter près de 6000 passagers par mois au moins.

Comme il s'agit d'un changement de comportement profond (laisser sa voiture au garage ou renoncer à l'achat ou à la location d'un véhicule personnel), la montée en charge se déroule sur un temps long.

Typologie des usagers

L'âge des usagers varie entre 19 et 69 ans (âge moyen de 44 ans).

53 % des usagers sont des femmes.

La plupart des usagers effectuent des déplacements domicile-travail.

La moitié des usagers font partie des « cadres et professions intellectuelles » (sur-représentées par rapport à la population), 32 % font partie des « employés » et 13 % des « professions intermédiaires » (sous-représentés).

Atouts du service selon les usagers

Les usagers déclarent apprécier le service en raison de l'absence de contraintes (pas de rendez-vous), de sa fiabilité, de temps d'attente réduits, de la flexibilité du service, et de la réactivité de l'assistance.

Le temps d'attente moyen d'un passager en début d'année 2023 était de près de 3 minutes, avec une faible variabilité (moins de 10 min dans 92 % des cas, et moins de 15 min dans 98 % des cas). Le recours à la garantie est ainsi très faible (moins de 1 % des trajets).

Impacts sur les choix modaux et la motorisation

55 % des inscrits au service Lane ont eu connaissance du service grâce aux panneaux lumineux et aménagements physiques.

80 % des covoitureurs auraient effectué leurs trajets en autosolisme s'ils n'avaient pu le faire avec Lane.

73 % des inscrits déclarent qu'ils n'étaient pas adeptes du covoiturage avant de s'inscrire à Lane.

La part modale du covoiturage réalisé avec Lane représentait en juin 2022 entre 3 et 6 % des déplacements de passagers se rendant dans l'une des zones desservies par le service.

D'après une enquête réalisée par ecov au premier semestre 2022 (plus de 140 répondants), 21 % des passagers déclaraient avoir revendu leur voiture ou renoncé à une voiture grâce à l'existence du service, et 21 % supplémentaires envisageaient d'en faire autant.

Au total 10 % des usagers du service, qu'ils soient conducteurs ou passagers, se sont déjà démotorisés grâce au service.

Impacts économiques

En janvier 2023, un conducteur actif percevait en moyenne 16 € d'indemnité par mois (11 % percevaient plus de 40 €). Un passager qui laisse son véhicule à domicile économisait 140 € en moyenne sur ce mois, et jusqu'à 300 € par mois en frais de carburant et péage pour un usager réalisant le trajet 20 jours dans le mois, sans compter les frais de révision, de maintenance et de contrôle technique.

Le coût d'installation des stations dépend du matériel déployé : il est plus important pour un arrêt de ligne structurante (aménagement d'un quai, 2 à 3 panneaux lumineux, abribus, totem), que pour un arrêt de ligne secondaire (panneaux lumineux, mobilier et aménagement plus limités). Le coût d'investissement unitaire par station peut ainsi aller de 4 000 € à 25 000 €.

Le coût d'exploitation du service, en constante diminution depuis 2019, était de 0,30 € par voyageur-kilomètre en janvier 2023, avec de faibles dépenses consacrées à la mise en œuvre des garanties. Ce coût ne recouvre que les frais de fonctionnement du service (exploitation, animation, gestion de projet, licences logiciel) et n'inclut pas l'investissement initial de communication ni l'amortissement des PMV, ni les coûts d'aménagement des arrêts.

POUR EN SAVOIR PLUS

<https://lanemove.com/>

<https://www.ecov.fr/fr/story/lane-ligne-covoiturage-domicile-travail-lyon-bourgoin-jallieu-a43-ecov>

<https://licov.eu/>

<https://youtu.be/1GpddZV2y8Q> (reportage Capital M6, mars 2022)

<https://www.youtube.com/watch?v=sPhTnbA6Zqc> (reportage BFM Lyon, octobre 2021)

<https://youtu.be/LYuhDpWzdu4> (présentation et témoignages, octobre 2019)

https://www.youtube.com/watch?v=3BV_0ikjwic (reportage BFM TV, février 2019)

CONTACT

Jean-Baptiste Ray, directeur de la stratégie, ecov, jean-baptiste.ray@ecov.fr et monprojet@ecov.fr

MÉTADONNÉES

Fiche mise à jour par David Delcampe (david.delcampe@cerema.fr), directeur d'études au Cerema sud-ouest, à partir des informations transmises par la société ecov

Date de mise à jour : 31 août 2023 (tient compte de la relecture effectuée par Jean-Baptiste Ray)