

# Fiche COVOITURAGE du QUOTIDIEN

## *Illicov - Pays de la Déodatie*

### TYPE ET NOM DE LA MESURE

Service de covoiturage spontané sur un réseau de lignes de covoiturage – Illicov Pays de la Déodatie

### OBJECTIFS DE LA MESURE

Développer le covoiturage domicile-travail entre Saint-Dié-des-Vosges et les communes rurales périphériques

### DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MESURE

#### ***Caractéristiques du service***

Le service Illicov, mis en place autour de Saint-Dié-des-Vosges (territoire situé au sein du pôle d'équilibre territorial et rural de la Déodatie), est un service de covoiturage spontané encore en cours d'expérimentation et opéré par La Roue Verte.

Il répond à des besoins de déplacements domicile-travail entre la communauté d'agglomération de Saint-Dié-des-Vosges (77 communes et 80 000 habitants) et des communes rurales périphériques (Anould, Saint-Léonard, Raon-L'étape, Moyenmoutier, Fraize et Raves), sachant que 90% des déplacements sont effectués en voiture dans ces territoires.

Ce service est composé de sept lignes (D1 à D7) de covoiturage. À l'heure de la rédaction de cette fiche, les lignes D1 à D4 étaient ouvertes aux conducteurs et passagers, tandis que les lignes D5 à D7 n'étaient ouvertes qu'aux conducteurs.

Chaque ligne est constituée au maximum d'un arrêt intermédiaire permettant la prise et la dépose des passagers pendant des plages horaires de fonctionnement limitées. La longueur des lignes varie entre 13 et 19 km.

Ces arrêts sécurisés sont situés sur des aires de covoiturage ou des zones de stationnement. Ils n'ont pas nécessité d'aménagements de voirie particuliers. Ils sont simplement signalés par des panonceaux illicov et sont géolocalisés dans Google Maps.

#### ***Fonctionnement du service***

Les périodes de fonctionnement sont limitées au matin de 6h45 à 9h et au soir de 16h30 à 19h, en semaine.

Les trajets ne peuvent pas être effectués dans les deux sens lors d'une même période de fonctionnement. Il sont effectués dans un seul sens le matin (aller vers Saint-Dié-des-Vosges) et dans un seul sens le soir (retour depuis Saint-Dié-des-Vosges).

La mise en relation est effectuée via une application web (illicov) disponible gratuitement pour les personnes inscrites sur le site internet illicov.fr.

### *Vu des conducteurs*

Le conducteur planifie son trajet via l'application mobile, de sept jours à l'avance jusqu'à la dernière minute.

L'opérateur gère les réservations et annulations des passagers ce qui décharge le conducteur.

Le conducteur signale son départ dans l'application au moment de se rendre à l'arrêt et récupère les passagers que leur indique l'application.

Il touche une « indemnité » de 1€ versée par le passager pour contribuer aux frais de covoiturage, qui n'est versée que si le transport a effectivement eu lieu.

Le dispositif mis en place encourage également les conducteurs à proposer des places à bord de leur véhicule pour des trajets et horaires particuliers.

Ces conducteurs touchent alors une « incitation » financière complémentaire de 50 centimes à 3 € par trajet financée par la collectivité, qui leur est versée par l'opérateur même s'ils n'ont finalement pas transporté de passagers.

Les trajets récompensés sont alors géolocalisés et horodatés par l'opérateur pour s'assurer que les conducteurs les ont bien réalisés.

Les « indemnités » et « incitations » sont cumulées dans une cagnotte électronique consultable sur l'application. Le montant de la cagnotte est viré chaque mois au conducteur (virement bancaire).

### *Vu des passagers*

Le passager réserve un covoiturage via l'application web, de sept jours à l'avance jusqu'à dix minutes avant le départ.

Il se présente à l'arrêt à l'heure de sa réservation.

L'opérateur du service communique au passager l'identité du conducteur par SMS.

Le passager renseigne dans l'application l'identité de son conducteur ce qui déclenche le versement de l'indemnité au conducteur.

Les passagers ne perçoivent pas d'indemnités.

Les passagers bénéficient d'une garantie de départ sur certains horaires. Cela signifie qu'en cas de désistement de leur conducteur, l'opérateur du service prévient le passager et s'engage à lui fournir pendant la période de fonctionnement du service une solution de secours pour réaliser son trajet (report vers un autre conducteur du service, taxi, VTC).

## **Les étapes : du diagnostic à la mise en service**

La mise en service de ces lignes de covoiturage a été précédée de plusieurs étapes de préparation et de préfiguration :

- diagnostic et proposition d'une stratégie de co-construction avec les habitants dans le cadre du programme AcoTE ;
- campagne de communication auprès des habitants pour les engager dans la co-construction ;
- bilan de cette campagne suivi de préconisations pour expérimenter les trois premières lignes ;
- mobilisation des conducteurs conduisant à l'augmentation rapide des trajets covoiturés sur deux lignes dès les premières semaines ;
- mise en service échelonnées dans le temps des lignes D1 à D4 et D6 à D7.

Le délai écoulé entre le démarrage du diagnostic et la mise en service des trois premières lignes (D1 à D3) a été de un peu plus d'un an en période de Covid (avril 2021 à mai 2022).

Les trois premières lignes (D1 à D3) ont été ouvertes aux conducteurs et passagers en mars 2022. La ligne D4 a été ouverte aux conducteurs et passagers en avril 2023. Les dernières lignes (D5, D6 et D7) ont été ouvertes aux conducteurs en octobre 2023 et pourraient être ouvertes aux passagers en novembre 2023.

## **ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION FOURNIS PAR L'OPÉRATEUR DU SERVICE ET LA COLLECTIVITÉ**

### **Fréquentation, usage, impacts CO<sub>2</sub>**

En octobre 2023, 320 personnes étaient inscrites sur les quatre premières lignes mises en service (98 sur la ligne D1, 36 sur la ligne D2, 149 sur la ligne D3 ; 37 sur la ligne D4). Les lignes D1 et D3 sont les plus fréquentées. La fréquentation de la ligne D2 reste très faible faute de passagers intéressés.

Entre octobre 2022 et octobre 2023, près de 1000 trajets ont été effectués par des passagers sur les lignes D1 et D3 qui sont de loin les plus fréquentées. Cela a concerné près d'une vingtaine de passagers.

Le nombre de kilomètres parcourus par des passagers à la date d'élaboration de cette fiche sur les lignes D1 à D3 depuis leur ouverture en mars 2022 se montait à près de 17 300 km ce qui a permis d'éviter près de 3,46 tonnes de CO<sub>2</sub> selon les estimations de l'opérateur du service basées sur une moyenne de 200 grammes de CO<sub>2</sub> évités par kilomètre-passager.

### **Éléments financiers**

Les dépenses de co-construction et d'expérimentation des lignes de covoiturage sont largement financées par des certificats d'économie d'énergie dans le cadre du programme national AcoTE en vigueur jusqu'en décembre 2023.

La collectivité finance La Roue Verte à hauteur du nombre de passagers transportés et des kilomètres réalisés par passager à hauteur de 6 centimes (première année) à 12 centimes (dernière année) hors taxes par kilomètre-passager fixé par la convention d'expérimentation. En 2022, ceci a représenté un

budget de 1900 euros hors taxes à la charge de la collectivité pour les ligne D1 et D3. Ce budget couvre principalement les coûts d'exploitation des lignes.

Le budget prévisionnel des incitations versées aux conducteurs par l'opérateur est plafonné par la convention d'expérimentation. Lorsqu'il est atteint, les incitations ne sont plus versées. L'incitation est fixée par l'opérateur en fonction du créneau horaire du trajet proposé par le conducteur et de la ligne concernée. Elle se situe typiquement entre 50 centimes et 3 euros par trajet proposé et semble suffisamment incitative pour recruter des conducteurs.

La garantie de départ a le même coût qu'un trajet classique.

### ***Satisfaction des usagers***

Les résultats présentés ici sont issus d'une enquête de satisfaction réalisée par l'opérateur en juillet 2022 à laquelle 21 usagers du service inscrits ont répondu.

Principaux motifs d'inscription au service :

- la simplicité de l'organisation ;
- la flexibilité du service ;
- les indemnités et incitatifs versés aux conducteurs.

Éléments du service jugés indispensables :

- la garantie de départ pour les passagers ;
- la flexibilité du service.

Utilité du service :

- 61,9 % des usagers le jugent utile
- 33,3 % des usagers le jugent indispensable ;
- 4,8 % des usagers déclarent pouvoir s'en passer.

Compréhension du fonctionnement du service :

- 52,4 % des répondants déclarent être plutôt satisfaits par les explications sur le fonctionnement du service ;
- 42,9 % déclarent être très satisfaits ;
- 4,8 % déclarent ne pas être du tout satisfaits.

### ***Facteurs de réussite***

- Un bon relai de l'initiative par le pôle d'équilibre territorial et rural de la Déodatie tout au long du déploiement du projet ;
- Un portage politique par les élus au long court permettant un changement des comportements quotidiens qui s'inscrit dans un temps long ;

- Une communication large et régulière afin de garantir le succès de la co-construction et de l'expérimentation du service (presse, réseaux sociaux, affiches, flyers, banderoles) ;
- La disponibilité d'emplacements sur le territoire de la communauté d'agglomération permettant une prise et une dépose des passagers aisées et sécurisées, et permettant aux passagers de terminer leur trajet le plus souvent à pied.

### **Points de vigilance, freins**

- Le choix des aires de covoiturage retenues pour les arrêts (certaines aires, plutôt utilisées pour le covoiturage longue distance, sont peu utilisées pour le covoiturage courte distance) ;
- Le recrutement des passagers, contrairement à celui des conducteurs, reste un défi en période d'inflation économique et de prix des carburants élevés, ce qui pose la question de leur incitation économique sur des trajets d'aussi faible distance, ceux-ci payant des indemnités aux conducteurs, perdant en autonomie et ayant des ruptures de charge (attente aux arrêts, déplacement domicile-arrêt, déplacement arrêt-lieu de travail) ;
- Maîtrise des coûts pour la collectivité après arrêt de l'expérimentation, ceux-ci n'étant plus couverts par le programme d'aide AcoTé, notamment si le réseau de lignes s'étend sur le territoire.

### **POUR EN SAVOIR PLUS**

<https://www.ca-saintdie.fr/deplacements/illicov-covoiturage>

<https://illicov.fr/> et <https://illicov.fr/nos-lignes.html> (présentation des lignes illicov)

<https://www.acote-covoiturage.fr/> et <https://www.youtube.com/watch?v=rQ3j1Vhka3o> (présentation du programme AcoTE)

<https://www.youtube.com/watch?v=uDf9oQX9hcU> (webinaire du 14 juin 2022 présentant un premier bilan des expérimentations de lignes de covoiturage en territoires peu denses)

### **CONTACTS**

Virginie Vassas, responsable développement à La Roue Verte, [virginie.vassas@laroueverte.com](mailto:virginie.vassas@laroueverte.com)

Maxime Crosnier, directeur de la mobilité, communauté d'agglomération de Saint-Dié-des-Vosges, [maxime.crosnier@ca-saintdie.fr](mailto:maxime.crosnier@ca-saintdie.fr)

### **MÉTADONNÉES**

Fiche rédigée par David Delcampe, directeur d'études au Cerema sud-ouest, [david.delcampe@cerema.fr](mailto:david.delcampe@cerema.fr), à partir des données aimablement fournies par La Roue Verte

Date du document : 30 octobre 2023 (version finale tenant compte des relectures de Madame Vassas et Monsieur Crosnier)