

## CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL

SESSION 2019

ÉPREUVE DE PROJET OU ÉTUDE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

**L'établissement d'un projet ou étude portant sur l'une des options, choisie par le candidat lors de son inscription, au sein de la spécialité dans laquelle il concourt.**

Durée : 8 heures  
Coefficient : 7

**SPÉCIALITÉ : INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX**

**OPTION : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS**

### À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ L'utilisation d'une calculatrice de fonctionnement autonome et sans imprimante est autorisée.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

**Ce sujet comprend 68 pages dont 3 plans**

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.**

*S'il est incomplet, en avertir le surveillant*

- ♦ Vous répondrez aux questions suivantes dans l'ordre qui vous convient, en indiquant impérativement leur numéro.
- ♦ Vous répondrez aux questions à l'aide des documents et de vos connaissances.
- ♦ Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas...
- ♦ Pour les dessins, schémas, cartes et plans, l'utilisation d'une autre couleur que le bleu ou le noir ainsi que l'utilisation de crayons de couleur, feutres, crayon de papier sont autorisées.

La grève des chemins de fer qui a touché la France au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2018 a empêché nombre de français à se rendre au travail car peu de solutions alternatives leurs étaient connues ou proposées. Par ailleurs, à la suite des Assises nationales de la mobilité de 2018, le covoiturage pourrait prendre une place importante dans la loi d'orientation sur les mobilités. Dans ce contexte, et sachant que 68% des habitants du département se déplacent en voiture et que 80% d'entre eux sont seuls dans leur voiture, le Conseil départemental d'INGEDEP souhaite faire émerger dès maintenant des pratiques de mobilités alternatives et a voté lors du dernier conseil départemental la création de son Schéma Départemental de Covoiturage dès 2020.

Longtemps resté marginal, le covoiturage est devenu de plus en plus visible ces dernières années. Son développement pourrait répondre à de nombreux enjeux de mobilité dans le contexte actuel de crise économique, sur les plans individuel et collectif.

Ingénieur territorial en charge des mobilités émergentes au Conseil départemental d'INGEDEP (717 communes - dont 3 de plus de 100 000 habitants -, Superficie : 6 489 km<sup>2</sup>, Densité moyenne de population : 200 habitants au km<sup>2</sup>), votre directeur vous nomme responsable du projet covoiturage et vous demande de préparer un dossier à ce sujet en vue du prochain conseil départemental afin de :

- Identifier les caractéristiques du covoiturage en tant que solution de mobilité alternative à l'usage individuel d'une voiture particulière ;
- Présenter les principales pistes de progrès vers une croissance forte du covoiturage, jusqu'à en faire une opportunité de déplacements réelle, crédible et à moindre frais, à la fois pour les usagers et la collectivité.

En outre, vous aurez en charge de mettre en place une expérimentation de covoiturage courte distance dans le département, selon un rétro-planning pour une mise en service début 2020. Cette expérimentation est pour le département la vitrine du Schéma Départemental de Covoiturage.

### **Question 1 (6 points)**

Vous rédigerez une note de synthèse présentant les enjeux du covoiturage, les différentes formes qu'il peut prendre et à quels besoins il doit répondre. Vous présenterez également dans cette note comment mener à bien une politique publique de covoiturage, quels sont les freins et les atouts de ce mode alternatif de déplacement.

### **Question 2 (4 points)**

Depuis 2013, le département met à disposition des personnes qui le souhaitent, un site internet de covoiturage. Ce site permet de mettre en relation des conducteurs et des passagers se déplaçant dans une même direction et désireux de partager un véhicule. Déjà quelques grandes administrations et entreprises sont devenues partenaires et une vingtaine d'aires de covoiturage ont été aménagées. Le président du conseil départemental veut aller plus loin dans sa politique en faveur du covoiturage et souhaite connaître les actions qui peuvent être mises en place dans ce sens.

Vous lui proposerez un plan présentant toutes les actions possibles du schéma départemental de covoiturage ainsi que les grandes étapes de la gestion du projet, de la réflexion à la mise en œuvre.

### **Question 3 (6 points) :**

Le covoiturage pourrait alors constituer, en complément des transports collectifs et avec d'autres services à la mobilité, une réelle opportunité pour suppléer l' « autosolisme ». C'est notamment le cas dans les territoires peu denses, où les transports collectifs peuvent difficilement être implantés à des coûts raisonnables ou alors à une faible fréquence, si bien que le covoiturage peut constituer un mode de rabattement efficace.

Afin de lancer son schéma départemental de covoiturage, le président du conseil départemental d'INGEDEP souhaite la mise en œuvre d'une action phare dès le début 2020. À ce titre, vous êtes chargé de la mise en œuvre d'une première ligne de court-voiturage, à l'image de l'expérimentation « coup d pouce ». Votre directeur vous demande une fiche synthétique (maximum 1 feuille recto/verso sur votre copie) du projet avec a minima :

- La présentation du projet,
- Le rétro-planning jusqu'à l'ouverture du service en janvier 2020,
- Les références techniques du projet en explicitant : le choix des emplacements, le mobilier à implanter, le niveau de service attendu, etc. Cette fiche devra être accompagnée de deux schémas de principe d'aménagement d'une station simple et d'une station multimodale (sur les plans 2 et 3 fournis).

### **Question 4 (4 points) :**

L'une des futures lignes de court-voiturage projetée a pour destination la gare de Ingé-Halte (PLAN 1). Cette gare est desservie par 1 ligne SNCF régionale, 2 lignes de bus, dont une du réseau structurant et 2 lignes de car. Son parking ne dispose actuellement pas de marquage, environ 40 VL peuvent s'y garer.

Le conseil départemental a récemment été prévenu d'un futur réaménagement des abords de la gare pour en faire un pôle d'échange multimodal, dont les contours ne sont pas encore connus.

Votre directeur vous demande dans ce cadre de préparer un schéma de principe (sur le plan 1) incluant tous les choix modaux à intégrer. Vous accompagnerez ce schéma de recommandations (à rédiger sur votre copie) pour une bonne prise en compte de tous les modes.

### **Liste des documents :**

**Document 1 :** « Groupe de travail covoiturage courte distance. Synthèse des ateliers de l'innovation » (extraits) - *Ministères de la transition écologique et solidaire et des transports* - décembre 2017 - 23 pages

**Document 2 :** « Vous souhaitez rejoindre la communauté des COurVOITUREURS ? » - *Marcq-en-baroeul* - 1 page

**Document 3 :** « Covoiturage courte et moyenne distance » (extraits) - *Cerema* - 2018 - 27 pages

**Document 4 :** « Des stations coup d pouce pour encourager le covoiturage dans le Vexin - *le Parisien* - 9 avril 2018 - 1 page

**Liste des plans :**

- Plan 1 :** Plan du secteur gare de Ingé-halte - format A3 - 2 exemplaires dont un à rendre avec la copie
- Plan 2 :** Schéma de principe d'une station simple - format A4 - 2 exemplaires dont un à rendre avec la copie - 2 pages
- Plan 3 :** Schéma de principe d'une station multimodale - format A4 - 2 exemplaires dont un à rendre avec la copie - 2 pages

***Attention, le plan 1 en format A3 et les plans 2 et 3 en format A4 utilisés pour répondre aux questions 3 et 4 sont fournis en deux exemplaires dont un est à rendre agrafé à votre copie, même si vous n'avez rien dessiné.***

***Veillez à n'y apporter aucun signe distinctif (pas de nom, pas de numéro de convocation...).***

**Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.**

*Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.*



# SYNTHÈSE DES ATELIERS DE L'INNOVATION

DOCUMENT 1

# GROUPE DE TRAVAIL COVOITURAGE COURTE DISTANCE

Président : Gabriel PLASSAT

(extraits)

---

DÉCEMBRE 2017



## Diagnostic et besoins identifiés

Le covoiturage est défini au Code des transports (article L. 3132-1) comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Les membres du GT s'accordent pour travailler dès à présent dans ce cadre. En complément, il ressort qu'une étude doit être menée concernant une 3<sup>e</sup> catégorie de transport qui se situerait entre le covoiturage, tel que défini aujourd'hui, et le transport professionnel de personnes (voir le chapitre 3.).

Le covoiturage moyenne et longue distance est actuellement bien développé notamment via des opérateurs privés. À l'inverse, le covoiturage courte distance, dont le domicile-travail, possède à la fois un potentiel supérieur mais un développement aujourd'hui plus faible en France et au niveau mondial. En effet, des freins au développement du covoiturage de proximité existent. Il s'agit principalement du faible intérêt financier (réel ou perçu) pour le conducteur comme pour le passager, de la difficulté à gérer des changements sur des trajets quotidiens que les plateformes de mise en relation cherchent à surmonter au travers des systèmes d'évaluation des usagers, des contraintes plus fortes de déplacement (respect d'horaires de travail), ainsi qu'une potentielle incertitude quant au trajet retour (risque d'empêchement du conducteur).

Le développement du covoiturage courte distance est considéré comme un axe à fort potentiel, et certains éléments de la réponse seront à adapter selon les spécificités des territoires tout en développant des solutions techniques répliquables pour mieux généraliser l'usage avec le maximum d'éléments standards. Cet équilibre est donc à trouver entre adaptation aux territoires, atteinte des masses critiques locales, et modèle d'affaires pour les opérateurs. Les collectivités ont un rôle à jouer dans l'émergence, le soutien de ces services et la mise en œuvre d'une combinaison d'incitatifs. Aucun acteur n'est capable d'agir seul, il s'agit que chacun agisse dans sa zone de compétence en se coordonnant au mieux avec les autres parties prenantes.

Les différentes réflexions en cours sur le sujet ont confirmé la pertinence d'encourager la pratique, en complémentarité des transports collectifs, et non en concurrence. Le covoiturage apparaît comme une solution de transport efficace en zone peu dense, la nuit, ou sur certaines liaisons périurbaines, hors du domaine de pertinence des transports collectifs, ou en remplacement de certains services de transport à la demande (TAD). En zone dense, il est souhaitable de se focaliser en priorité pour améliorer les rabattements vers les systèmes de transports collectifs, en une combinaison de bus et covoiturage et sur les réseaux routiers structurants faisant l'objet d'une congestion récurrente.

Le covoiturage comme l'autopartage se développe sur un territoire quand une masse critique d'utilisateurs est atteinte avec, en général, plusieurs opérateurs qui sont à la fois en concurrence et en synergie pour faire changer les pratiques. Le covoiturage se présente donc comme une solution majeure à développer pour réduire rapidement :

- la consommation d'énergie ;
- les externalités négatives (pollution, bruit, GES) ;
- la congestion en redistribuant l'espace public vers d'autres modes ;
- la possession automobile et ainsi augmenter l'utilisation des transports publics et modes actifs.



## Orientations stratégiques proposées par le groupe

Les membres du groupe proposent d'agir sur 3 volets simultanément :

### Créer un élan national autour d'un label « covoiturage en France »

(ex. : 2par.auto, le Covoiturage Français...) : le système, à la fois label et plateforme technique, permet de distribuer à grande échelle des incitatifs, élément essentiel pour changer les comportements. Les opérateurs ainsi agréés y feront automatiquement converger les preuves de covoiturage, permettant aux autorités administratives de délivrer des avantages monétaires ou non monétaires sans risque de fraude massive.

- **Start-up d'État** pour piloter le développement technique de façon ouverte et mutualisée,
- Outre les preuves fournies aux autorités administratives, **l'API met en visibilité l'offre** dans les moteurs de recherche et calculateurs d'itinéraires (sur le modèle développé dans Vianavigo par IdFM). Une telle API rendra visible l'offre de covoiturage dans les principales applications de mobilité sur Smartphone et encouragera donc significativement son développement.
- La marque est le **support de toute la communication** au niveau État « Devenez acteur de la transition, partagez votre véhicule en choisissant un opérateur agréé ».
- À terme, le système pourra rendre interopérables les opérateurs volontaires (ex. : réserver un trajet sur A depuis l'application de B), **en étendant l'API à la possibilité de réserver.**

### Créer un cadre clair pour que chaque acteur (collectivité, entreprise, état ...) puisse jouer pleinement son rôle pour inventer le covoiturage au quotidien dans son territoire

- **Autonomie des territoires :**
  - Dans le cadre du **SRADDET** pour un pilotage régional, application du principe de subsidiarité dans les actions visant à aider à déployer un ou plusieurs opérateurs, à aménager des aires de stationnement pour le covoiturage, communiquer et à inciter;
  - Intégration obligatoire du covoiturage dans les **DSP**.
- **Bouquets d'incitatifs adaptés aux conditions locales** en s'appuyant sur toutes les parties prenantes affiliées au label (**2par.auto**). L'effort sera réparti entre :
  - les **entreprises** combinent la mise en œuvre d'une IK covoiturage facultative (évaluée pendant un an) et le renforcement du covoiturage dans les plans de mobilité ;
  - les **collectivités** proposent des stationnements à des tarifs réduits, l'utilisation des voies dédiées et du Versement Transport (VT) en expérimentation en commençant par le remplacement de service de TAD ;
  - l'**État** met en place un bonus 100 / an sur la base de 100 € de preuve<sup>1</sup> ;
  - en complément, les **obligés au titre des CEE** pourront utiliser les preuves pour financer le covoiturage via les CEE et les **concessions d'autoroutes** pourront adapter des tarifs de péage pour les covoitureurs.
- **Faire levier sur les données :**
  - l'adhésion au label (**2par.auto**) offre la garantie d'un traitement loyal des données personnelles collectées par les opérateurs et l'État ;

---

<sup>1</sup> Ce bonus est inférieur aux externalités estimées : congestion, pollution, CO<sub>2</sub>, bruit, comprises entre 200 et 2 000 €/an/voiture.

- Les **données domicile-travail** contenues dans le système d'information des Déclarations Sociales Nominatives (DSN) des employeurs seront anonymisées et diffusées en open data pour aider à cibler les opportunités de transition.

### Expérimentons et apprenons plus vite ensemble

L'écosystème français des acteurs du covoiturage est un des plus riches au monde. Tous les acteurs ont compris que nous réussirons ensemble en mutualisant et partageant chaque retour d'expérience :

- l'État pour l'**Appel à Manifestation d'Intérêt** qui sera lancé prochainement en vue d'identifier des collectivités candidates pour accueillir des expérimentations, en particulier dans les territoires ruraux et périurbains dans lesquels l'innovation peut contribuer efficacement à faciliter la mobilité de tous ;
- Ademe pour le **fonds Qualité de l'Air et Mobilité Durable** : droit à l'expérimentation avec un cadre et partageons les résultats ;
- la **Fabrique des Mobilités** pour la mise en relation des offres et demandes, l'animation, la capitalisation des retours d'expérience, la gestion des ressources open sources et la mise en œuvre de guides pour les collectivités avec le CEREMA.

### Objectifs :

En coordonnant ces mesures dès 2018, il est possible d'augmenter le remplissage moyen des véhicules en circulation. Avec un remplissage aujourd'hui de l'ordre de 1,08 personne par voiture dans les déplacements quotidiens, des **objectifs de remplissage ambitieux** en 2020 et 2025 (par exemple 1,2 puis 1,5) pourraient être fixés en fonction de la densité des territoires.



### Mesure 1 Créer un élan national

Un élan national sur le covoiturage (notamment sur les aspects tiers de confiance, sécurité et incitation) est mis en œuvre à travers une communication nationale, une définition plus précise du covoiturage et un label (2par.auto par exemple).

### Mesure 2 Créer un cadre clair pour que chaque acteur (collectivité, entreprise, État. . .) puisse jouer pleinement son rôle pour inventer le covoiturage au quotidien dans son territoire

Le covoiturage quotidien réussira si des masses critiques locales sont atteintes avec des différences selon les territoires. Tout en créant un label national (mesure 1), il est proposé de donner un maximum de liberté aux acteurs locaux car ils connaissent bien les besoins et les contraintes, pour initier, sélectionner les meilleurs opérateurs de covoiturage et expérimenter des solutions qui correspondent aux besoins des citoyens. L'autonomie des collectivités doit porter sur la compétence, sur les incitatifs à adapter localement et si besoin sur le lancement d'une offre de covoiturage. En même temps, il est nécessaire pour les collectivités territoriales de se coordonner, afin de permettre l'émergence de plusieurs masses critiques localisées pour simplifier le déploiement d'offres.

### Mesure 3 Expérimentons et apprenons plus vite ensemble

L'écosystème français des acteurs du covoiturage est un des plus riches au monde en nombre, diversité et développement. Par ailleurs, tous les acteurs ont compris que nous réussirons ensemble en mutualisant et partageant chaque retour d'expérience. Les expérimentations permettront de qualifier et quantifier des solutions de covoiturage, des choix de gouvernance et d'incitations. Chaque expérimentation sera évaluée et partagée au niveau de sa rentabilité, son équité d'accès notamment au regard du numérique, de son potentiel de développement dans tous les territoires notamment ceux peu connectés. Les développements techniques du système de preuve et d'API unifié seront également évalués.

## Le développement du covoiturage quotidien

Septembre 2017

Rédacteur : Anne CAMBON Direction des transports

### Le projet de covoiturage régional - historique

La Région est engagée depuis **2011** dans un partenariat sur le covoiturage avec les 8 départements rhônalpins et 5 agglomérations (Valence-Romans Déplacements, CAPI, ViennAgglo, Saint-Etienne Métropole, Grand Lyon).

L'idée originelle était de mutualiser les sites de covoiturage et les dépenses pour être plus efficient. Les sites de covoiturage s'étaient en effet multipliés pour offrir aux plans de mobilité des entreprises des outils pour faciliter le trajet domicile-travail des salariés.

Par une convention signée en 2015, ce projet a pris la forme :

- D'un site web unifié ([www.covoitoura.eu](http://www.covoitoura.eu)) développé et hébergé par la Région, opérationnel depuis mars 2016
- D'un engagement des partenaires à promouvoir le covoiturage dans leurs territoires respectifs en proposant notamment des animations auprès des entreprises.

La création, l'hébergement et le développement du site ont été confiés à un prestataire dans le cadre d'un marché d'une durée de 4 ans qui s'achèvera en 2019.

### Pourquoi un énième site de covoiturage ?

Ce site s'adresse principalement aux covoitureurs du quotidien et principalement aux déplacements domicile-travail pour lesquels le covoiturage est aujourd'hui une véritable solution.

De multiples opérateurs privés proposent leurs services pour y contribuer mais si le modèle économique sur la longue distance existe, il n'a pas encore été trouvé pour le covoiturage courte distance du quotidien.

La force du site covoitoura, porté par une autorité organisatrice de transport et des partenaires locaux est de proposer une solution efficace sans faire porter aux usagers des frais de mise en relation. L'outil est ainsi mis gratuitement à la disposition des entreprises qui peuvent également créer des communautés regroupant leurs salariés.

## Combien d'inscrits sur covoitoura ?

Le site regroupe actuellement 80 000 inscrits et est interopérable avec 2 sites dédiés aux covoitureurs du quotidien

- [www.covoiturageauvergne.net](http://www.covoiturageauvergne.net) pour les 4 départements auvergnats
- [www.covoiturage-grandlyon.com](http://www.covoiturage-grandlyon.com) pour la métropole de Lyon

Au total, ce sont 120 000 covoitureurs qui peuvent se mettre en contact facilement

## Les développements à venir

Le site covoitoura propose depuis quelques jours le parrainage ainsi qu'un programme de fidélité permettant de gagner des bons cadeaux.

En janvier 2018, plusieurs nouveautés sont prévues :

- **Un nouveau nom** plus fédérateur pour le site ;
- **Une application mobile** permettant d'accéder aux fonctionnalités du site mais surtout permettant le **covoiturage dynamique**. Ainsi chaque passager ou conducteur pourra voir en temps réel les covoitureurs possibles sur son trajet et se mettre en contact avec eux ;
- La possibilité de **certifier son trajet** en covoiturage, utile pour les salariés dont l'entreprise verserait une indemnité covoiturage (sur le modèle du remboursement pour partie des abonnements de transport en commun) ;
- **Le paiement en ligne** (cette fonctionnalité n'était pas une priorité au lancement du site car au quotidien, les covoitureurs choisissent souvent d'alterner l'usage de leur véhicule). Désormais cette fonctionnalité est souhaitée par les utilisateurs.

## Les perspectives

A court terme

La fusion des sites « covoitoura » et « auvergne covoiturage » pour la création d'un outil à l'échelle de l'ensemble du territoire régional

La promotion du site de covoiturage régional auprès de l'ensemble des entreprises et notamment de celles ayant engagé un plan de mobilité

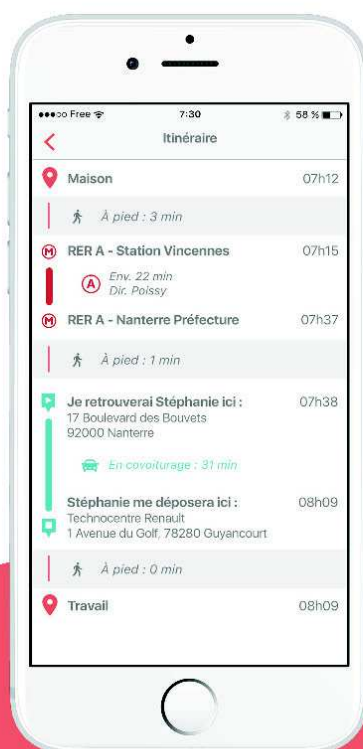
A moyen terme

Le développement du calculateur multimodal OÙRA ! qui intégrerait toutes les solutions de transport, **y compris le covoiturage**, pour proposer aux usagers des solutions adaptées et performantes pour leurs trajets.



## Bilan du déploiement de Karos en Île-de-France

Un an après l'intégration de Karos dans le forfait Navigo® et le lancement de l'offre intermodale combinant court-voiturage® et lignes de transport en commun.



Semaine Européenne de la Mobilité

18 septembre 2017



# SYNTHÈSE

## KAROS EST LE PIONNIER DU COURT-VOITURAGE®

Notre mission est de transformer les véhicules individuels en véritables réseaux de transport collectif. Nos technologies propriétaires de géolocalisation et d'intelligence artificielle, associées à une approche prédictive unique en son genre, permettent d'adapter la pratique du covoiturage aux contraintes spécifiques des trajets courts, du quotidien.

**Nous inventons ainsi le court-voiturage® : le covoiturage devient souple, flexible, automatique.**

## DEUX INNOVATIONS MAJEURES

Lancées il y a un an, deux innovations majeures font de Karos un véritable opérateur de transport collectif, intégré dans la structure et la tarification du réseau francilien :

- **Intermodalité** : nous avons intégré l'open data du réseau de transport en commun francilien dans notre calculateur pour proposer aux passagers les trajets de porte à porte optimaux, en combinant nos lignes de court-voiturage® et celles des RER, Transilien, métro et tram.
- **Intégration dans le forfait Navigo®** : avec l'accord du STIF, nous avons intégré les trajets réalisés en court-voiturage® dans le forfait Navigo®. À titre expérimental, le coût du partage de frais dû au conducteur par le passager est pris en charge par Karos (pour tout porteur d'un forfait Navigo® acquitté).

## LE COURT-VOITURAGE® : UNE SOLUTION ÉPROUVÉE

Sur les 12 derniers mois, l'application Karos a permis aux Franciliens de réaliser près de 60 000 trajets en court-voiturage®, soit plus d' 1 million de kilomètres covoiturés.

Partager son véhicule sur les trajets quotidiens, de manière simple, flexible et sans contraintes, est donc devenu une réalité.

Cet échantillon statistique large nous permet de tirer un bilan complet de cette nouvelle pratique de mobilité quotidienne en Île-de-France :

- Karos est parfaitement complémentaire du réseau de transport en commun, fournissant une solution de mobilité efficace et peu onéreuse dans les zones périurbaines et rurales.
- Karos est largement plébiscité et utilisé de manière croissante par les Franciliens.
- Karos impacte la société positivement, facteur de gain de qualité de vie et de réduction des émissions de polluants locaux et de CO<sub>2</sub>.

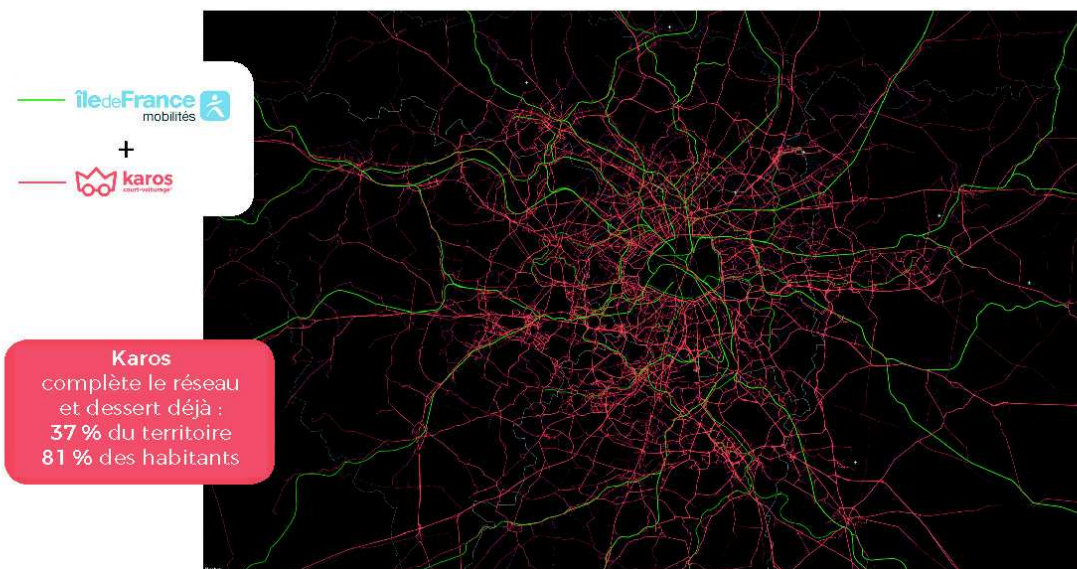
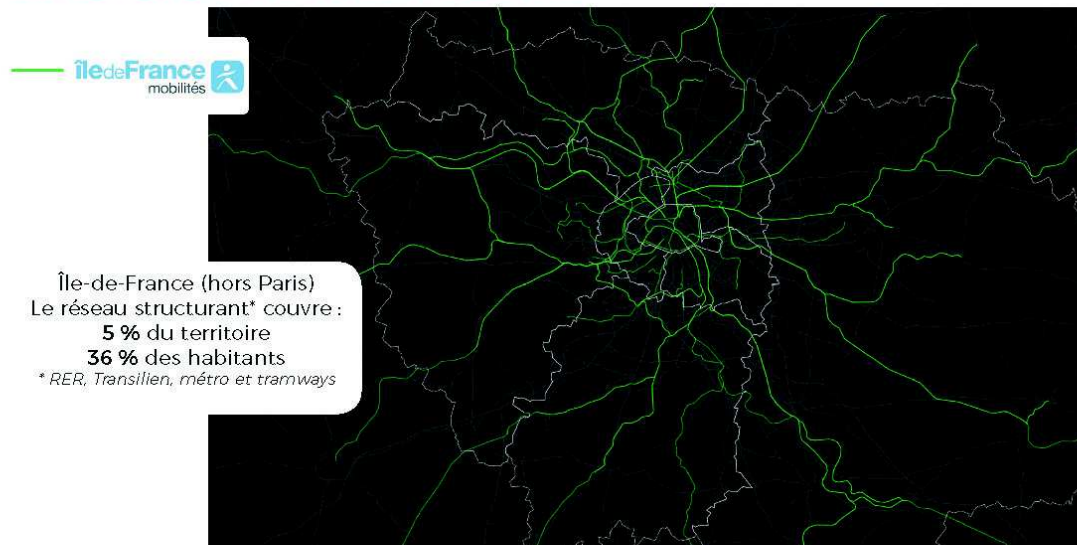
Alors que Île-de-France Mobilités lance aujourd'hui l'opération « Tous ensemble pour le covoiturage » et que s'ouvrent demain les Assises de la Mobilité, le court-voiturage® est plus que jamais en position de jouer un rôle majeur dans l'amélioration de la mobilité quotidienne des Français.

## UN RÉSEAU COMPLÉMENTAIRE

Notre étude, menée commune par commune, indique que seulement 36 % des Franciliens (hors Paris) habitent à moins de 10 minutes à pied d'une gare de tram, métro, RER ou Transilien.

Pour compléter l'offre de lignes structurantes, Karos crée un réseau de transport composé des véhicules de ses utilisateurs, qui permet d'augmenter la couverture du transport collectif pour desservir quotidiennement 81 % des habitants franciliens.

### UNE DESSERTE RADICALEMENT AMÉLIORÉE



Sources : Open data IDF Mobilités et Karos

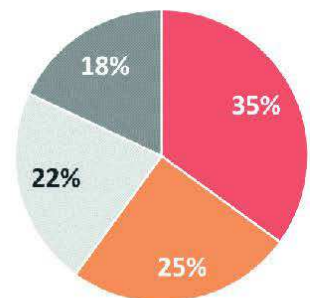
## UNE SOLUTION EFFICACE POUR LES ZONES PÉRIURBAINES ET RURALES

Nous avons enregistré des trajets en court-voiturage® depuis et vers **436 communes (représentant 1 300 000 habitants), qui n'avaient pas accès au réseau de transport structurant**. Ainsi, concrètement, Karos désenclave ces populations et leur apporte une solution de transport collectif, notamment en rabattement vers les lignes structurantes de RER et Transilien.

Par ailleurs, 82 % des trajets covoiturés concernent la Grande Couronne Francilienne :

- 35 % sont des trajets permettant d'aller d'un point de Grande Couronne vers un autre point de Grande Couronne, en évitant les détours induits par le réseau de transport en commun en étoile ;
- 47 % des trajets permettent de rejoindre les zones plus denses depuis la Grande Couronne (ou inversement), souvent en exploitant l'intermodalité permise par Karos, qui propose un véhicule pour assurer les derniers ou les premiers kilomètres pour se rabattre efficacement vers un RER ou un Transilien.

Répartition des trajets covoiturés par origine-destination

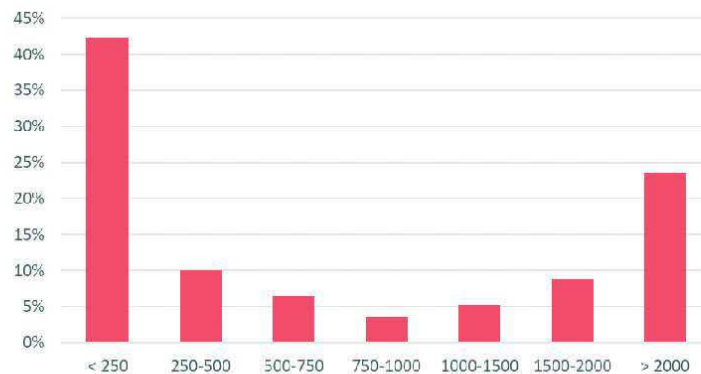


■ Grande Couronne -> Grande Couronne  
■ Petite Couronne -> Grande Couronne  
■ Grande Couronne -> Petite Couronne

Source : Karos

Le court-voiturage® est très efficace dans les territoires peu denses : **42% des trajets covoiturés démarrent ou arrivent dans des communes comptant moins de 250 habitants/km<sup>2</sup>**.

Répartition des origines et destinations des trajets covoiturés par niveau de densité



Source : Karos

# LES FRANCILIENS PLÉBISCITENT LE COURT-VOITURAGE®

## LE COURT-VOITURAGE® : UNE RÉALITÉ

Sur les 12 derniers mois, Karos a réalisé près de 60 000 trajets en court-voiturage®, ce qui représente plus d'un million de km court-voiturés.

L'activité a par ailleurs enregistré une croissance très forte, de 10 % par semaine, au cours des 12 derniers mois.

## LE COURT-VOITURAGE® : QUEL USAGE ?

**Distance des trajets :** la moyenne des trajets covoiturés est de 18 km. Plus de 10% des trajets sont inférieurs à 5 km car notre calculateur intermodal propose des trajets en rabattement vers le réseau de transport en commun.

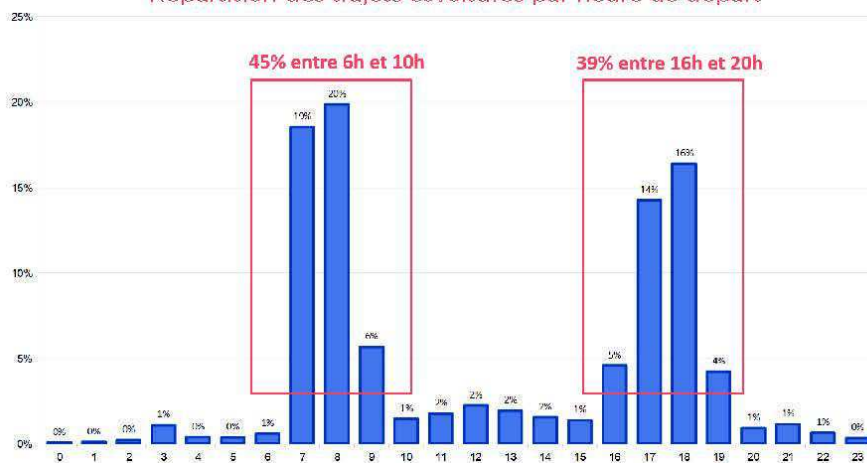
Répartition des trajets covoiturés par distance parcourue



Source : Karos

**Heure des trajets :** un usage en heure de pointe essentiellement (84 % des trajets covoiturés), facteur de réduction significative de la congestion lors des pics de trafic.

Répartition des trajets covoiturés par heure de départ



Source : Karos



**Un usage régulier mais pas quotidien** : les utilisateurs actifs Karos covoiturent en moyenne **5,5 fois par semaine**, soit un peu plus de la moitié de leurs trajets domicile-travail. Ceci montre une grande flexibilité dans l'usage. Il n'est pas question de s'engager à covoiturer tous les jours à la même heure et avec la même personne, ce qui serait source de contrainte et incompatible avec des horaires de travail variables.

#### LE COURT-VOITURAGE® : QUELS UTILISATEURS ?

**62 %**

de nos covoitureurs actifs sont des hommes.

**32 ans**

l'âge moyen de nos conducteurs.

**30 ans**

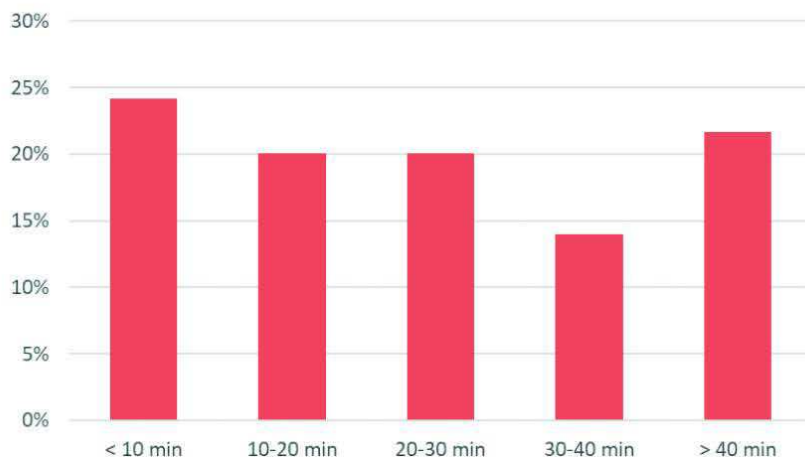
l'âge moyen de nos passagers.

## SOURCE D'AMÉLIORATION SIGNIFICATIVE DE LA QUALITÉ DE VIE

#### GAGNER DU TEMPS

Les Franciliens qui court-voiturent gagnent un temps considérable au quotidien grâce à Karos. Le gain de temps moyen par trajet comparé aux transports en commun est de 24 minutes, soit 48 minutes par jour.

Répartition des trajets covoiturés par gain de temps (Karos vs. transport en commun)



Sources : Karos et Navtla

## L'INTERMODALITÉ : ARME FATALE POUR GAGNER DU TEMPS

20 % des trajets Karos réalisés en court-voiturage® sont intermodaux, une proportion en croissance forte ces derniers mois. Grâce à ses offres de trajets optimisés, Karos est souvent plus rapide que la voiture de bout en bout et plus rapide que le transport en commun de bout en bout.



### De l'Est de Paris au cœur des Yvelines

Marie

DÉPART  
Vincennes

ARRIVÉE  
Technocentre Renault, à Guyancourt

COMPARATEUR



1h20

2,8 tonnes de CO2 par an



1h35

🚶 🚲 🚗



55min

🚶 🚲 🚗



### De Paris jusqu'en Seine-et-Marne

Pierre

DÉPART  
Strasbourg-Saint-Denis

ARRIVÉE  
Courtry, en Seine-et-Marne

COMPARATEUR



1h10

2 tonnes de CO2 par an



1h20

🚶 🚲 🚗



40min

🚶 🚲 🚗



### De Nozay à Suresnes

Mélodie

DÉPART  
Nozay (Essonne)

ARRIVÉE  
Suresnes

COMPARATEUR



1h25

2,2 tonnes de CO2 par an



1h40

🚶 🚲 🚗



55min

🚶 🚲 🚗



### Du Val d'Oise au centre de Paris

Matthieu

DÉPART  
Saint-Ouen-l'Aumône

ARRIVÉE  
Paris 10e

COMPARATEUR



1h00

1,9 tonnes de CO2 par an



1h25

🚶 🚲 🚗



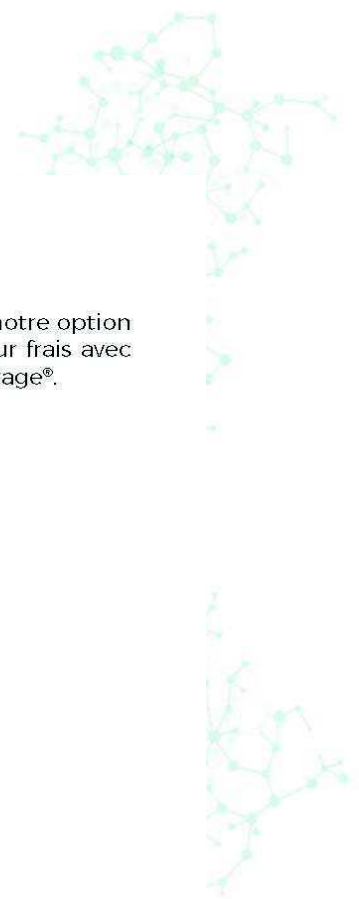
50min

🚶 🚲 🚗

Sources : Karos, Google Maps, Citymapper

Les lignes régulières de transport en commun les plus sollicitées par notre calculateur intermodal sont :

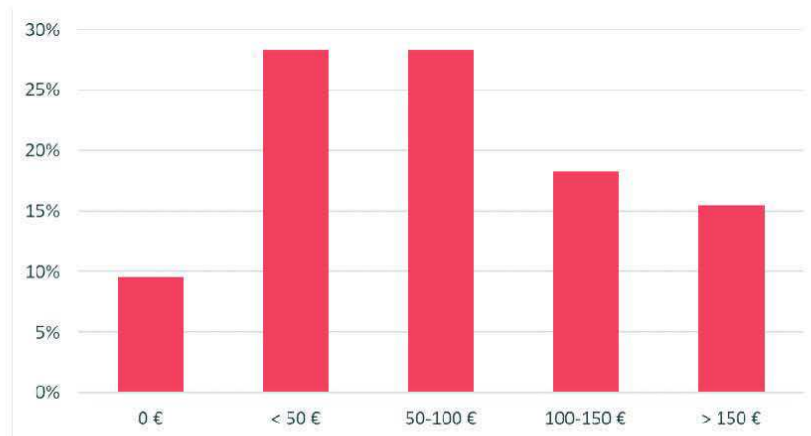
1. Le RER B
2. La ligne 6 du métro
3. Le RER C
4. La ligne 1 du métro



## GAGNER EN POUVOIR D'ACHAT

Le gain de pouvoir d'achat moyen est de 82 € par mois, soit 928 € par an. Grâce à notre option « cœur-voitureur », près de 10 % des utilisateurs choisissent de ne pas partager leur frais avec leur passager, ce qui montre l'approche « solidaire » de la démarche de court-voiturage®.

Répartition des utilisateurs par gain de pouvoir d'achat mensuel



Source: Karos

## RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE ET LA POLLUTION LOCALE

**Le gain environnemental est majeur.** Sur les 12 derniers mois, les trajets covoiturés via Karos ont permis:

- une réduction de 68 tonnes des émissions de CO<sub>2</sub>,
- une réduction de 164 000 g des émissions de NOx,
- une réduction de 15 000 g des émissions de micro-particules PM2.5.

Sources: Ademe, CCFA, CITEPA, Karos

# INCONTOURNABLE POUR LES ASSISES DE LA MOBILITÉ

Karos a montré sa capacité à répondre efficacement aux 6 thèmes des Assises de la Mobilité :

- **Plus propre** : partager son véhicule permet de limiter les émissions de NOx et de PM2.5.
- **Plus connectée** : l'application mobile intelligente Karos organise automatiquement les covoiturages en apprenant les besoins de chacun.
- **Plus intermodale** : combiner court-voiturage® et transports en commun permet d'optimiser les déplacements quotidiens de porte à porte en couvrant efficacement les zones les moins denses.
- **Plus solidaire** : le court-voiturage® crée du lien social et permet d'assurer une offre de mobilité là où les transports en commun traditionnels peuvent manquer.
- **Plus sûre** : le court-voiturage® permet de réduire l'accidentologie en étant deux, vigilants, à l'avant du véhicule.
- **Plus soutenable** : la réduction de l'autosolisme permet d'anticiper une forte réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

## CONCLUSION

Solution éprouvée, le court-voiturage® de Karos est plus que jamais en position de jouer un rôle majeur dans l'amélioration de la mobilité quotidienne des Français, notamment en zones périurbaines et rurales.

Il permet de compléter efficacement et à moindre coût le réseau de transport en commun et constitue un outil pertinent pour combattre l'autosolisme et générer du report modal à grande échelle.

## Pourquoi et comment faire décoller le covoiturage courte distance

Jean Coldefy, expert indépendant sur les questions de mobilité  
Chargé de mission mobilité numérique à Transdev  
Directeur du programme Mobilité 3.0 ATEC ITS France

### 1 Pourquoi le covoiturage courte distance doit passer de la potentialité à la réalité

**98% des déplacements sont locaux (< 80 km)** et alors que nos agglomérations – de tailles très variables – se développent, accompagner leur développement pour en assurer l'accessibilité est une priorité absolue. **Les deux décennies de 1970 à 1990 ont été celles de la construction d'un vaste réseau d'infrastructures routières, permettant cette accessibilité aux territoires, en voiture.** Faute d'un urbanisme régulé, cette accessibilité routière s'est traduite par un allongement des distances – le budget temps de transport dans les pays développés étant une constante s'établissant à environ 1h/personne/j – et donc par l'étalement urbain. La conséquence a été les phénomènes de congestion routière massive aux heures de pointes – et de pollution aux NOx - compte tenu du nombre de véhicules et de la place occupée par la voiture : **l'espace public est une ressource rare en zone urbaine.**

Pour remédier à cette situation, **les responsables politiques ont alors engagé dans les années 1990, une politique de report modal, en construisant des réseaux de transports urbains en site propres**, soit en métro pour les villes pouvant se les financer, soit en tramways ou en bus. Cette politique visait à offrir des alternatives crédibles à la voiture en termes de temps de parcours et à restreindre les espaces publics dédiés à la voiture. Les résultats en centres villes ont été importants avec des gains de parts modales significatifs, la plus belle réussite ayant été l'agglomération lyonnaise, avec une part modale équivalente à l'intérieur du périurbain entre la voiture et les transports en commun – 25% chacun -, les 50% restant étant assurés par le vélo et la marche à pied.

Cependant, **desservir les périphéries, indispensable pour accompagner le développement de nos agglomérations et assurer une inclusion urbaine et sociale, s'avère particulièrement difficile** : Construire des TCSP en périphéries s'avère particulièrement complexe pour deux raisons simples : s'une part les TC sont pertinents et efficaces en zones denses et en périphéries en dehors de quelques pénétrantes cela n'est pas le cas, d'autre part **la rareté de l'argent public**. En effet l'usager ne paie aujourd'hui en France que 25% des coûts d'exploitation des transports en commun (qui sont de 400 M€/an sur Lyon par exemple : nous avons affaire à des sommes considérables), alors que ce ratio était de 70% en 1975 : ainsi **toute nouvelle infrastructure de transport en commun génère automatiquement un déficit d'exploitation de 75%**.

Si aujourd'hui les solutions à l'intérieur des périphéries pour assurer l'accessibilité sont connues et mises en place dans la plupart des agglomérations, même si beaucoup reste encore à faire, **le problème d'accessibilité et de mobilité durable au-delà des périphéries demeure** : Même une agglomération comme Lyon – qui est une agglomération riche - est aujourd'hui incapable d'assurer financièrement la desserte en TCSP du quart nord-ouest de l'agglomération, ou d'écarter le trafic de transit du centre-ville en finalisant son périphérique.

Il faut ajouter à ce contexte la baisse du coût d'usage de la voiture. En effet si l'on compare 1970 à 2016, on peut s'acheter aujourd'hui 2,5 fois plus d'essence avec une heure de smic. La consommation des véhicules a par ailleurs été réduite de moitié sur la même période. Le prix du pétrole compte tenu de l'explosion à la hausse des réserves a été divisé par deux en quelques années et devrait durablement s'établir aux alentours de 55 \$ le baril. Enfin, la mise sur le marché d'ici 2020 de véhicules urbains hybrides rechargeables par tous les constructeurs automobiles mondiaux va encore diviser par deux la consommation des véhicules (2l/100 km), avec qui plus est des véhicules propres en ville car fonctionnant à l'énergie électrique. **En 2020, le coût d'usage de la voiture hybride rechargeable sera comparable à celui des transports en commun, même avec abonnement et participation à 50% de l'employeur. Le signal prix envoyé aux usagers est clair**

**et produira inévitablement son effet : la circulation automobile augmente (c'est ce qui est constaté au-delà des périphériques) et augmentera si les pouvoirs publics restent inactifs.**

Est-ce à dire que nous sommes condamnés à une thrombose progressive de nos agglomérations, avec une saturation généralisée des réseaux de transports routiers et en communs, alors que les enjeux environnementaux n'ont jamais été aussi aigus ?

## 2 Les acteurs en présence et leurs objectifs

Avant de détailler les propositions il convient de bien identifier les acteurs en présence et leurs objectifs.

**Pour les usagers**, nous l'avons vu, la priorité c'est la vitesse et le cout du déplacement, modélisé depuis longtemps par les économistes par la notion de cout généralisé. Ceci n'exclut pas d'autres composantes comme le confort, la fiabilité, la sécurité.

**D'un point de vue des politiques publiques de mobilité**, l'objectif c'est d'abord d'assurer l'accessibilité à la ville et ses pôles d'activités économiques, de loisirs, ... ce en limitant la consommation d'espace induite par la voiture et en utilisant judicieusement les fonds publics.

**Pour les opérateurs de mobilités** – publics et privés -, une dizaine par grandes villes (transports en communs, parkings, vélos libre services, covoiturage, auto partage, régulateurs de trafics, trains régionaux), il s'agit de gagner de nouveaux clients et d'avoir des marges financières permettant d'investir et donc d'innover. Par ailleurs, nous l'avons vu, les transports en communs ont à faire face à une difficulté certaine : gagner des clients se fait à coûts croissants pour la collectivité.

Le tableau suivant permet d'avoir une vue d'ensemble des couts d'exploitation et de leur financement selon les différents modes de transports :

Mode	Cout d'utilisation pour l'utilisateur	Vitesse moyenne constatée en Km/h	Cout pour la collectivité
Vélo	0 à 100 €/an (<0.03€/km)	10 à 25 (VAE)	Entretien de la voirie bus et vélo) : 20 M€/an pour 3000 km (Lyon, Lille par ex)
Voiture	0.22€/km	5 (route congestionnée), 18 (route fluide en centre-ville), 30 (route fluide en périphérie)	
Transports en commun	0.10€/km (après participation employeur)	18 (bus/tram) 30 (métro)	Ex : 400 M€/an pour 1 500 000 voyageurs/j sur l'agglomération de Lyon, 60% payé par l'utilisateur, soit net 160 M€/an
TER	0.03€/km (après participation employeur)	60	400 M€/an pour 145 000 voyages/j en Rhône Alpes payé par la Région

*Tableau des couts et vitesses par modes en agglomération  
(sources CEREMA, Métropole de Lyon, Sytral, Région Rhône Alpes, Jean Coldefy)*

### 3 Propositions pour le covoiturage courte distance

#### Inciter à un usage partagé de la voiture, limiter les usages excessifs de la voiture

Dans les agglomérations européennes le nombre de passager par voiture aux heures de pointes est de 1 personne. Les réserves de capacité de la voiture sont très importantes, pour peu que l'on facilite son partage. Le covoiturage courte distance dispose d'un potentiel de 15% de parts modales (CGEDD) contre 4% aujourd'hui. Il ne faut cependant pas nier les difficultés du covoiturage courte distance (entre 15 et 40 km) :

- la diversité des O/D et des heures est importante. Trouver des appariements entre conducteurs et passagers nécessite des systèmes temps réel et généralisé
- le covoiturage de courte distance nécessite une masse critique et n'est donc pas possible partout
- les modèles économiques sont délicats mais évidemment indispensables : ils restent à inventer
- le covoiturage de bout en bout est inadapté à la diversité des localisations d'emplois et de logements. Une interconnexion avec les lignes fortes de transports en commun est nécessaire, ce qui implique d'intégrer le covoiturage dans l'offre globale de mobilité.

Il s'agit au final de mieux intégrer la voiture dans le système de mobilité en mobilisant l'offre privée pour améliorer l'accessibilité, tout en diminuer les impacts de l'automobile. Nous sommes encore au stade de l'innovation, mais avec la généralisation de puces GPS et cartes SIM en première monte dans les voitures dès 2018 (100% des nouveaux véhicules), les choses pourraient aller plus vite. **Avant d'être autonome, la voiture est déjà connectée, ce qui permettra son partage.**

#### Plusieurs pré-requis sont indispensables pour permettre au covoiturage courte distance de décoller :

- **Déployer l'offre là où le service a une chance de décoller** : réaliser des analyses mobilité pour cibler les territoires et pénétrantes où une masse critique de covoitureurs a une chance d'être atteinte.
- **Avoir un service temps réel et fiable** pour assurer les lieux et horaires de pose/dépose : la diversité des O/D et des heures de départs et arrivées ne permet pas une gestion prévisionnelle comme le fait blablacar : l'expérience l'a largement prouvée. → enjeu de **fiabilité** des temps de passage en utilisant les données temps réel et prédictive, disponibles dans certaines agglomérations. On le voit l'outil induit va bien au-delà de la simple mise en relation. Par ailleurs sur la voirie, on ne peut stationner trop longtemps au risque de gêner la circulation (à prendre en compte si on pense que la pratique va décoller).
- **Coupler le covoiturage avec les réseaux de TC** : pose/dépose sur un pôle multimodal permettant d'assurer le début/la fin de son parcours. Des O/D de bout en bout seront rares. → Couplage avec calculateur multimodal indispensable
- **Garantir l'offre**: C'est déjà le cas avec les dispositifs de rémunération des conducteurs (ou d'une masse minimum) pour garantir une offre à l'aller et au retour. Sans cette offre, la masse critique ne sera jamais atteinte
- **S'appuyer sur une marque connue** : Pour diffuser un service il faut une marque connue, sinon c'est l'échec assuré. La marque des TC en est une, tout comme celles des constructeurs, qui plus est sur du covoiturage, on peut imaginer qu'ils se sentent concernés. D'ailleurs à Munich il y a actuellement un conflit entre l'opérateur de TC et BMW pour porter ce type de service, chacun voulant le faire sous son nom propre. La voiture connectée peut être partagée. Renault comme PSA viennent de créer des business units pour développer des services notamment sur la voiture partagée. Pour l'instant ils se focalisent sur l'autopartage, le covoiturage est à intégrer.

**Faciliter l'usage** (simplicité, interfaces dans les écrans des voitures). Opticités a montré que la facilité d'usage, sans parler des aspects sécurité, avec l'intégration dans les écrans de voiture d'une fonction covoiturage et de l'info multimodale avait un impact très fort sur les comportements. Il faut poursuivre dans cette voie. Une tarification intégrée, dans une logique MaaS est certainement une action à développer. Pour ce faire, sortir des systèmes de billettiques actuels

- centrés sur le support est nécessaire, vers les systèmes en back office (c'est ce que font tous les opérateurs de mobilité, sauf les transports en commun !).
- **Mettre en place des « carottes et des bâtons »** : on arrive aujourd'hui à garantir une offre aux heures de pointes dans des agglomérations (cf Fleetme opéré par Cityway et Transdev), avec par exemple la promesse de ne pas attendre plus de 5' pour se rendre à destination entre 8h et 9h, mais trop peu de passagers en profitent. La raison en est simple : les contraintes du covoiturage sont supérieures aux avantages. Il nous faut donc introduire des incitatifs et des contraintes sur les temps de parcours et les coûts des services (les deux drivers des comportements de mobilité pour l'utilisateur). Si l'on veut avoir un report modal, il faudra rendre les solutions alternatives à la voiture compétitives : aussi voire plus rapide, moins chères que la voiture. Ceci passera, par des mesures venant améliorer les temps de parcours des solutions alternatives (voies réservées, avec dispositifs de contrôle automatique et en attendant via la force publique, l'amende étant de classe IV, 135 € cela est dissuasif), et d'autres venant dégrader les temps de parcours en voiture, et également les coûts d'usage de la voiture. Ces solutions seront à déployer de manière judicieuse selon les territoires : là où l'usage de la voiture ne cause pas de problème, il n'y a pas lieu de la pénaliser. Ce point est clef : il est illusoire de croire que le simple fait de déployer un bon service facilement accessible fera décoller la pratique. Nous n'échapperons pas à une tarification de l'usage de la voiture solo. D'ailleurs, là où existent des péages la pratique du covoiturage est très forte (cf autoroutes d'accès à la Métropole de Lyon) et ont amené les concessionnaires à réaliser des parkings de covoiturage en amont des gares de péage.
- **Permettre aux agglomérations premières victimes de l'usage excessif de la voiture, à intervenir sur les aires urbaines pour ce type de service.** En effet, on constate que dans une métropole, la moitié de la population habite en hypercentre, l'autre au-delà, et il faut ajouter une population équivalente à celle de la métropole en dehors de ses frontières dans l'aire urbaine (l'aire urbaine étant définie par un territoire polarisé autour d'un centre urbain attirant au moins 40% des emplois des communes environnantes). Avec la réforme territoriale, les territoires des aires urbaines hors métropoles sont orphelins de gouvernance (la Région est aujourd'hui bien trop grande pour adresser ces sujets spécifiques) et les dispositifs de syndicats mixtes génèrent lourdeurs et coûts de coordination importants dans un pays qui n'en a pas besoin. → Autoriser les métropoles et communautés d'agglomérations à intervenir sur les territoires de leurs aires urbaines pour développer des services d'information voyageur et de covoiturage en pénétrante.
- **Expérimenter les modèles économiques afin de trouver un optimum en terme d'usage de fond public**, bien rare aujourd'hui. Il est probable que l'on aille vers un mix public/privé (participation des passagers au service via une commission, participation du secteur public, participation des entreprises dans le cadre notamment des plans de mobilité) dans le cadre de DSP spécifique ou intégré aux DSP de transports en commun. Les études et expérimentations montrent que pour garantir une offre aux heures de pointes il faut indemniser les conducteurs. Cela a un coût, bien moindre que les services de TC ceci dit mais il faut regarder la capacité et ramener cela à l'utilisateur transporté. Si la personne publique prend en charge ce coût, les services peuvent s'équilibrer avec un paiement d'une commission par l'utilisateur. Dans tous les cas on est sur un cas classique de DSP mais avec un R/D décent. Par ailleurs les entreprises peuvent financer via les PDIE ou des groupements d'entreprises des services de covoiturage. Elles le font déjà, c'est d'ailleurs la seule ressource des start ups actuelles en BtoB.

Pour avancer il faudrait lancer des appels à projets et dégager des financements permettant d'accélérer fortement sur le sujet :

**Développer les projets de covoiturage courte distance**, avec deux axes de travail : fournir une information sur l'ensemble des modes de transports, y compris la voiture, de manière intégrée entre le smartphone et le véhicule, d'une part, et d'autre part élaborer des modèles économiques pérennes. Ceci suppose un travail entre agglomérations, constructeurs automobiles et fournisseurs de services numériques de covoiturage et d'information multimodale. L'expérimentation paraît indispensable avant de généraliser une offre qui soit



- industrialisable par les acteurs privés, en lien avec les autorités publiques. Des fonds gouvernementaux devraient être mobilisés pour faire émerger de tels projets.
- **Développer les incitatifs au covoiturage** : Développement de voies réservées covoiturage, tout comme les parkings, ouverture des couloirs bus aux co-voitureurs avec les contrôles ad hoc (dispositif de preuve de covoiturage à développer sur les plans juridiques et techniques), ce qui est une mesure très demandée compte tenu des gains en temps de parcours.

De tels projets pourraient mobiliser 1 à 2 M€ / aire urbaine, soit 30 à 60 M€ si l'on cible 30 aires urbaines (hors Paris, cas spécifique, où la Région est l'aire urbaine ont le même périmètre, avec une densité de population sans comparaison). Une aide de 50% minimum permettrait de gagner 10 ans sur le sujet, si les incitatifs au covoiturage et en parallèle les mesures pénalisant l'usage de la voiture solo sont mises en place.

A propos du modèle économique et de l'usage au cœur des plans de mobilité, interconnecté aux transports en commun

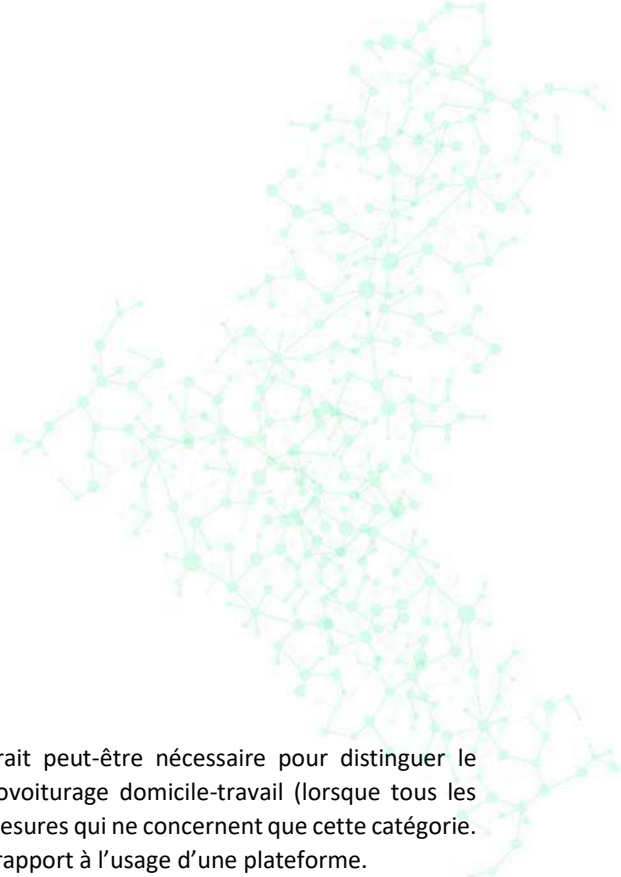
1. Le covoiturage de courte distance n'a pas de modèle économique basé sur les seules commissions ; il constitue en revanche un mode de transport qui complète très bien l'ensemble des systèmes actuels, avec un coût qui en fait une solution intéressante (et nécessaire) pour les collectivités. (coût au km passager très comparable, voire moindre que celui d'un bus peu rempli)
  - a. La bonne approche consiste à revoir les plans de déplacements (des agglos, des départements, des régions) en y insérant le covoiturage dès la phase de conception, en recouvrement (coexistence) avec le TP. Il faut étudier dès cette phase les bonnes options : lignes de covoiturage, ou covoiturage classique, intégration des abonnements TC.. en fonction des usages locaux de mobilité. (comme suggéré dans le groupe de travail établir un guide des options possibles serait en effet utile à de nombreuses collectivités)
  - b. La répartition pertinente n'est pas de mettre le covoiturage en zone très peu dense ou la nuit et les TP en zone dense ou le jour, mais de mixer covoiturage et bus en journée, avec un bus qui apporte la certitude d'un passage à heure fixe, et le covoiturage la probabilité d'un passage plus fréquent.
  - c. Ainsi, d'un point de vue usage, il faut accepter une cannibalisation à la marge entre le bus et le covoiturage ; et la voir comme une opportunité de baisser les coûts des organisateurs de mobilité et l'opportunité de faire revenir aux transports collectifs certaines personnes qui ne prenaient que la voiture (« grâce à la garantie retour en TER ou à l'existence d'un bus à heures fixes, je pars généralement en covoiturage mais je sais que j'ai une solution de secours si jamais je n'ai pas de covoitureur, je me rends compte que le service commercial avec un chauffeur professionnel, ce n'est pas si mal »)
2. Les zones denses concentrent la majeure partie des innovations, en particulier celles sous-tendues par un modèle de revente de données ou de commissions importantes, et celles basées sur la vente ou l'utilisation d'un moyen de transport (glisse urbaine, VLS, VTC, VTC partagés...). Mais toutes ces innovations portent sur des trajets très courts (<10 km). Sur les zones péri-urbaines, les VTC sont plus chers, dès qu'on atteint 40km, et le vélo plus sportif..., la voiture solo reprend le pas, voire la mobilité devient clivante (impossibilité d'accepter un emploi pour ceux qui n'ont pas les moyens de se rendre à un travail éloigné)
3. L'affrontement sur un même marché d'acteurs motivés par la revente de données en zones denses et d'acteurs motivés par un souci de desserte de la mobilité nécessite de bien clarifier les règles du jeu. Il est urgent de définir jusqu'où on peut inciter un conducteur en contrepartie d'un engagement sur un nombre de trajets (entre la promo à 20€ sur un nombre restreint de clients et les acteurs qui ont levé des millions d'euros pour acheter une base, quelle définition légale ?) quel nouveau cadre pour un usage entre le covoiturage (strictement borné au partage des coûts entre personnes qui font le même trajet) et le service régulier opéré par un conducteur non professionnel ?

(...)

# Assises de la mobilité

## Atelier covoiturage courte distance

Contribution de  
Lucas CREVET et Anne CAMBON CHANCROGNE  
Direction des transports de la Région Auvergne Rhône Alpes  
Vendredi 6 octobre 2017



### Quelques précautions qui nous paraissent indispensables...

#### **Concernant la définition du covoiturage :**

La loi définit déjà le covoiturage en général mais une précision serait peut-être nécessaire pour distinguer le covoiturage en général (qui inclut aussi les accompagnements) du covoiturage domicile-travail (lorsque tous les occupants du véhicule se rendent à leur travail) s'il s'agit de définir des mesures qui ne concernent que cette catégorie. Mais dans tous les cas il paraît bien inutile de définir le covoitreur par rapport à l'usage d'une plateforme.

#### **Concernant la multimodalité :**

Veillons à ce que les propositions retenues n'entraînent pas d'effets pervers qui conduiraient à favoriser le covoiturage au détriment de la multimodalité, ou bien à inciter à la possession d'un véhicule pour pratiquer le covoiturage.

### Les propositions qui nous paraissent majeures...

1. La proposition de centraliser un service de certification qui permettrait notamment de produire des certificats sous un format « normalisé » à l'usage des employeurs et des covoituteurs nous paraît fort judicieux.
2. Judicieuse également est la proposition d'identifier la « compétence » covoiturage pour les EPCI, les Régions et les Départements afin de leur permettre de s'engager dans ce domaine.
3. Incitations financières  
Au lieu d'une prise en charge obligatoire des frais de transport public à 50% nous suggérons une indemnité obligatoire mais choisie par le salarié parmi 3 possibilités : vélo, covoiturage ou transport en commun. Cette indemnité serait calculée (et/ou plafonnée) pour favoriser le mode de transport émettant le moins de gaz à effet de serre.

## LA VILLE DE MARCQ-EN-BARŒUL INNOVE EN METTANT EN PLACE UN RÉSEAU DE COURTVOITURAGE POUR FACILITER LA MOBILITÉ DES MARCQUOIS.

### LE COURTVOITURAGE : UNE DÉMARCHE INNOVANTE

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la politique de déplacement et permet de proposer des trajets courts dans la Ville, en dehors des axes de circulation de bus.

### LE DISPOSITIF

Des passagers en attente aux arrêts signalés peuvent être pris en charge par des automobilistes, « courtvoitureurs », qui vont dans la même direction.

### MODE D'EMPLOI

- 25 stations sont mises en place dans la Ville. Elles correspondent à des zones de rencontre entre piétons (les courtvoiturés) désirant se rendre à un endroit précis dans la ville et les automobilistes (les courvoitureurs) qui s'y rendent.
- Chaque station est matérialisée par une signalisation verticale (panneau avec le pouce levé) et un marquage au sol sur une emprise de deux places de stationnement. Le courtvoituré choisit le panneau correspondant à sa destination.

## LA VILLE DE MARCQ-EN-BARŒUL S'ENGAGE À VOS CÔTÉS DANS LA MOBILITÉ EN DÉVELOPPANT DES DISPOSITIFS ET DES MODES DE TRANSPORT DOUX ET DURABLES

### DES BORNES DE RECHARGE POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Dans le cadre de son agenda 21, la ville de Marcq-en-Barœul mène des actions de sensibilisation au réchauffement climatique et prône la mobilité électrique.

**4 bornes sont mises à la disposition des Marcquois pour recharger leur véhicule électrique. L'accès à ces bornes est libre et gratuit.**

- **Emplacement des bornes** : 31 rue de Menin ; Angle Bd Clemenceau / rue Nationale ; Hôtel de Ville, 103 avenue Foch (2 bornes).
- **Durée de la recharge** : une charge lente (7 à 8 heures) à l'identique d'un dispositif installé chez le particulier.

*La Ville dispose également d'une flotte de 11 véhicules électriques !*

### LA PROMOTION DU VÉLO

En 2017, une prime d'aide à l'acquisition d'un vélo classique ou à assistance électrique a bénéficié à **1266 Marcquois**.

Au total, **la Ville a investi plus de 177 000 euros en faveur de la mobilité à vélo.**

### DES ARCEAUX VÉLOS DANS LA VILLE

**Plus de 200 arceaux vélos** ont été installés dans tous les quartiers de la ville pour faciliter le déplacement des Marcquois.

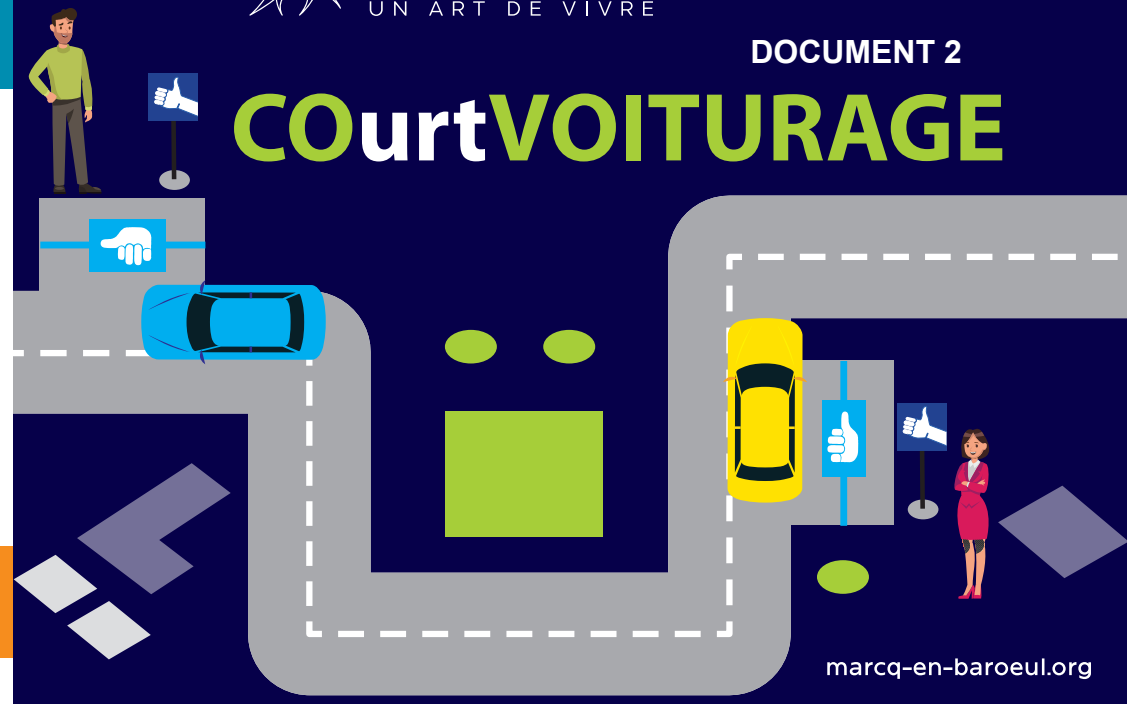
# FIERS D'ÊTRE MARCQUOIS !



MARCQ-EN-BARŒUL  
UN ART DE VIVRE

DOCUMENT 2

# CourtVOITURAGE



marcq-en-baroeul.org

## Vous souhaitez rejoindre la communauté des CourtVOITUREURS ?

**On vous explique le principe...**

Il vous suffit de retirer votre autocollant dans l'un des lieux indiqués ci-après et le mettre sur la lunette arrière de votre véhicule. Vous pouvez également poser cette plaquette en évidence sur le tableau de bord, côté passager ou l'utiliser en la montrant aux automobilistes si vous souhaitez être courtvoituré(e).

- Accueil de l'hôtel de Ville, 103 avenue Foch - ouverture du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h
- Accueil de la Corderie, 56 rue Albert Bailly - ouverture mardi, jeudi de 14h à 18h / mercredi et samedi de 10h à 18h / vendredi de 14h à 20h
- Piscine municipale, 102 rue de la Briqueterie (aux horaires d'ouverture).

Plus d'infos en vidéo sur la chaîne Youtube ou sur le site internet de la Ville :

**marcq-en-baroeul.org / Votre Ville / Mobilité**



marcq-en-baroeul.org

@villedemarcq

## covoiturage courte et moyenne distance

### Annexe 5 : Propositions des acteurs consultés par le Cerema dans le cadre de cette étude

#### A-EXPERTS PUBLICS ET CONSULTANTS INDEPENDANTS

##### **Gabriel Plassat (Ademe, fondateur et animateur de la Fabrique des Mobilités)**

- *Utiliser le versement transport pour cofinancer le covoiturage (certains trajets)*
- *Faire émerger des solutions pour connecter les TC et le covoiturage quotidien*
- *Financer la collaboration technique des acteurs engagés dans le cadre de la Fabrique des Mobilités pour développer des outils, des propositions de normes/protocoles/règles visant à faciliter le développement du covoiturage (ce que les acteurs de la Fabrique appellent des « communs »).*

Actuellement ces communs concernent les sujets suivants :

- Lieux (arrêts, aires) de covoiturage (identification, signalisation, usages, localisation, ouverture des données)
- Bonus covoiturage (inspiré du bonus vélo électrique) : remboursement par l'État des 100 premiers euros de covoiturage aux passagers contre preuve de covoiturage
- Système embarqué (bouton connecté) permettant aux conducteurs de signaler qu'ils sont prêts à covoiturer
- Chèque covoiturage : crédits de covoiturage offerts par les employeurs (à défiscalier) ou les autorités organisatrices de transport pour rembourser les frais de covoiturage engagés par les salariés passagers (sur le modèle de RidyGo)
- Usage du versement transport : compléter en utilisant le VT le défraiement versé par les passagers sur la base du barème relatif à la déclaration des frais réels de transport, pour que le covoiturage soit plus attractif pour les conducteurs
- Interopérabilité et collaboration des plateformes de covoiturage (technologie Blockchain) : format commun des données sur les trajets (offres et demandes), processus d'interaction permettant la rétribution équitable des plateformes collaborantes, création d'une structure de gouvernance pour réguler la collaboration
- Interopérabilité des données de demande et d'offre de covoiturage : format commun des données pour permettre le partage de ces données afin de mettre en place un service complet pour les covoitureurs et pour matérialiser les preuves de covoiturage qui seront requises pour bénéficier des avantages économiques ouverts aux covoitureurs
- Module d'inscription unique : solution permettant une seule inscription au niveau national (via France Connect par exemple) pour bénéficier d'un service de covoiturage (ex : Californie avec Waze)
- Procès Verbal électronique et stationnement : système permettant aux agents chargés de la police du stationnement de contrôler le respect des règles applicables au covoitureurs

pour l'utilisation et la tarification des places de stationnement sur voirie (interrogation depuis un terminal PVe d'un serveur d'attestation de covoiturage administré par un opérateur agréé)

- Plateforme mutualisée multi-services de covoiturage : solution de mutualisation des données sur les offres de covoiturage pour un service d'offre de covoiturage plus performant
- Plateforme open source de covoiturage (en adaptant la plateforme développée par covoiturage-libre pour la longue distance)
- Accès aux données domicile-travail (déclaration sociales nominatives) : pour développer des outils d'information et de stimulation des salariés (les informer sur les salariés effectuant des trajets domicile-travail compatibles avec les leurs)
- Voies réservées au covoitureurs réguliers sur autoroutes (avec mise en place d'un dispositif de certification du covoiturage régulier)
- Preuve de covoiturage : solution permettant de certifier qu'un covoiturage a eu lieu, quel que soit le service (preuve donnant droit à stationnement réservé, à tarifs préférentiels pour le stationnement ou péage, à utilisation de voies réservées)
- Avantages pour les entreprises : permettre aux entreprises qui mettent en place des solutions de covoiturage d'être avantagées
- Territoires d'innovation et d'expérimentation : le Département des Alpes-Maritimes et la région Ile-de-France se positionnent pour expérimenter de nouvelles solutions de mobilité
- Connexion TC-covoiturage quotidien : partager les projets en cours visant à mieux connecter TC et covoiturage quotidien (REX), identifier et renforcer les synergies et développements à mutualiser

### **Mathieu Chassignet (Ademe, auteur du guide « développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance » paru en 2016)**

- *mettre en place le cadre réglementaire permettant aux covoitureurs d'utiliser des voies qui leur sont réservées (inclure le covoiturage dans le code de la route et définir une catégorie de contravention), notamment sur les autoroutes pénétrantes*
- *autoriser les entreprises à rembourser une partie des frais engagés par les salariés qui covoiturent*
- *mettre en place un bonus national pour les personnes qui covoiturent régulièrement*
- *réviser la réglementation fiscale (barème frais réels, véhicules d'entreprise) pour qu'elle soit favorable au covoiturage*

Guide Ademe « Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance – guide méthodologique », septembre 2016 :

- *appliquer les obligations (L. 1214-8-2 du code des transports) faites aux entreprises de*



*plus de 100 salariés situées sur le territoire d'un PDU d'élaborer des plans de mobilité comportant des mesures encourageant le covoiturage (ex : réservation de places de stationnement chez Nestlé et STS, possibilité d'utiliser les véhicules de service pour le retour chez EDF, indemnité kilométrique passager covoitureur sur le modèle de l'IKV)*

- *appliquer les obligations (LTECV) faites aux sociétés concessionnaires d'autoroutes d'aménager des aires de covoiturage, d'informer et communiquer, de proposer des abonnements favorables au covoiturage (L. 122-4 code voirie routière)*
- *réserver des voies de circulation au covoiturage (avec TC, autopartage et véhicules à très faibles émissions) sur autoroutes et routes nationales à 2 x 3 voies avec TPC*
- *mettre en place des plateformes régionales de mise en relation*
- *aménager les infrastructures des collectivités locales (zones de stationnement et d'arrêt)*
- *mettre en place des actions de promotion et de communication*
- *suivre l'évolution des pratiques et la mise en œuvre des actions à l'échelle régionale*

***Sonia Adélé (IFSTTAR, chargée de recherche en psychologie ergonomique, spécialisée dans les usages et l'acceptabilité des innovations transport)***

- *faire évoluer les offres de service de covoiturage pour les adapter aux motifs visés et aux attentes des usagers (confiance, vie privée)*
- *accompagner par des moyens humains*
- *communiquer largement pour minimiser la perception négative des contraintes présumées du covoiturage (détour, horaires)*
- *cibler des communautés préexistantes pour démarrer (écoles, entreprises, zones d'activité, bassins d'emplois)*
- *offrir un moyen de déplacement alternatif en cas d'échec du covoiturage*
- *mettre en place des incitations fortes pour contrer les inconvénients du covoiturage dynamique (faibles gains de temps, faibles gains économiques, convivialité non assurée, impact sur l'organisation personnelle) et donner envie aux autosolistes d'essayer : sur durée de 6 mois au moins, incitation économique supérieure au barème frais réel pour les conducteurs, avantage financier pour les passagers qui étaient autosolistes, réservation de voies sur les axes congestionnés*

**Stéphanie Vincent Geslin (fondatrice de Mobil'homme, sociologue enseignante à l'école polytechnique fédérale de Lausanne)**

- *la garantie retour semble un argument important*
- *motiver par la communication sur les bénéfices individuels et des incitations (stationnement réservé ou gratuit)*
- *modifier les règles applicables pour la déclaration des frais réels*
- *identifier des corridors pertinents desservant des gros générateurs de déplacement mal desservis par les TC où les efforts seraient concentrés pour développer le covoiturage*
- *réserver des voies de circulation sur des linéaires suffisamment longs pour que cela soit incitatif, régler la question du contrôle-sanction*

**Jean Coldefy (Consultant indépendant C3i, ex DGA mobilités du Grand Lyon, directeur du projet de système d'information multimodal du Grand Lyon)**

- *déployer l'offre de service sur les axes et les territoires où elle est pertinente (donc analyse des mobilités préalables nécessaires)*
- *autoriser les autorités compétentes sur les territoires périphériques des métropoles et communautés d'agglomérations à intervenir sur les territoires de ces entités pour développer des services répondant aux besoins (sinon, utiliser les outils existants, lourds ou compliqués, tels que groupements de commandes, coopérations entre collectivités locales notamment avec la région, syndicats mixtes)*
- *l'offre de service doit être temps réel (covoiturage dynamique) et assurer une bonne fiabilité des temps de passage (les offres de service qui fonctionnent sur la longue distance en covoiturage planifié ne sont pas adaptées)*
- *elle doit être couplée avec les réseaux de TC : embarquement/débarquement possible sur les pôles multimodaux, intégration dans les systèmes d'information multimodaux indispensable*
- *le service doit s'appuyer sur une marque connue tels que celle des TC locaux (aussi connus et utilisés que Google) ou les marques automobiles (Renault et PSA mettent en place des business units pour développer des services autour de la voiture partagée)*
- *son usage doit être facilité (simplicité des fonctions, interface dans les écrans des véhicules qui a un impact sur les comportements, cf. projet européen optcities)*





- *des incitations doivent être mises en place ; le modèle économique optimal serait vraisemblablement un mix public/privé (participation des passagers au service via une commission, participation du secteur public, participation des entreprises dans le cadre notamment des plans de mobilité)*
- *les conducteurs doivent être rémunérés pour massifier l'offre à l'aller et au retour sinon la masse critique nécessaire pour assurer un bon niveau de service ne sera jamais atteinte*
- *l'introduction d'une tarification de la voiture afin de faire remonter le coût d'usage est indispensable. Le péage urbain ou quelque chose de similaire paraît la seule piste à court terme permettant de faire décoller la pratique.*
- *introduire un droit à l'expérimentation des BAU comme voies réservées, sans passer par une autorisation préalable par des services de l'Etat (2 ans pour l'avoir sur Grenoble ...). Soit on transfère les RN et RD aux métropoles et aux Régions chacune sur leurs territoires, soit on autorise les métropoles et Régions à le faire après s'être mis d'accord avec l'exploitant local sur les modalités.*
- *Contrôle-sanction pour non respect des voies réservées : on peut d'ores et déjà mettre en place des dispositifs de contrôle visuel par forces de l'ordre (contravention de classe IV possible) sans attendre une homologation des instruments de contrôle automatique sans doute difficile à avoir. Un dispositif par appariement de tél portables avec une plaque d'immatriculation alimentant une bdd est aussi une solution : on met à l'amende ceux qui ne se sont pas enregistrés et que l'on a repérés par lectures de plaques, mais ce sera un peu coûteux à gérer.*

**Bonnie Fenton (animatrice du groupe de travail européen Civitas sur les mobilités alternatives à la voiture, consultante Rupprecht-Consult)**

- *éviter la multiplication des plateformes de mise en relation qui fragmente l'offre et la demande, développer un nombre limité de plateformes couvrant de grands territoires (zones d'activités au moins)*
- *mettre en place des campagnes de communication convaincantes pour inciter les autosolistes à essayer le covoiturage, encourageant les gens à s'inscrire sur ces plateformes, et ciblant aussi les autres opérateurs de transport de manière à expliciter les complémentarités des modes*
- *les organismes publiques devraient montrer l'exemple en agissant auprès de leurs employés*

## **B-PRESTATAIRES ET OPERATEURS DE SERVICE**

### **Diane Prebay (BlaBlaCar)**

- *Mettre en place un réseau de covoiturage (service BlaBlaLines) : lignes et arrêts reconfigurables, réseau complémentaire au réseau TC, mise en relation dynamique et planifiée par application smartphone*
- *Création d'aires et points de dépose minute, indexés, avec signalisation spécifique*
- *Dispositif de « points parking » crédités en fonction de la fréquence des covoitages et donnant droit à des réductions tarifaires pour stationner*
- *Réserver des voies aux covoitureurs, notamment sur autoroutes*
- *Bonus sous forme de cadeaux ou de bons d'achat pour les passagers et conducteurs (ex : Bordeaux)*
- *Plan de communication de grande envergure par les pouvoirs publics*
- *Incidations économiques par les entreprises : chèque covoiturage (cf. proposition de la Fabrique des Mobilités, mise en œuvre par Scity.coop), indemnité covoiturage pour les salariés passagers sur le modèle de l'IKV (0,25 EUR / km)*
- *Incidations économiques par les collectivités locales : crédits de points en fonction du kilométrage covoituré donnant droit à des réductions sur stationnement ou abonnements TC (ex : Isère, Bordeaux), aide directe aux passagers (ex : Essonne avec Karos, aide de 0,10 EUR/km/passager, plafonnée)*
- *Bonus national covoiturage (incitation économique préférentielle) sur le modèle de la prime pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, annualisé, plafonné (entre 100 et 200 EUR par an max), versé par l'agence des services de paiements sur présentation d'une preuve de covoiturage*

### **Amandine Steppe (Instant System – chef de projet Boogi)**

- *Services de covoiturage connectés aux autres modes (TC, VLS, navettes fluviales), permettant des déplacements combinant les modes, avec mise en relation temps réel et planifiée (ex : Boogi sur Bordeaux et Nice)*
- *Dispositif de récompenses des conducteurs et passagers sous forme de cadeaux et réductions (bons d'achat, stationnement, abonnements TC) selon un crédit de points fonction de la fréquence de covoiturage (ex : Bordeaux)*

- *Garantie de retour (ex : Bordeaux via taxi)*
- *Réservation de voies de circulation sur rocades notamment*
- *Avantages pour stationner (places réservées, tarifs avantageux)*
- *Avantages pécuniaires : prime covoiturage, prise en charge partielle des frais engagés par les passagers*

**Matthieu Jacquot (directeur de Covivo – RoulezMalin)**

- *éviter la multiplication et le cloisonnement des bases de données de covoiturage (offres, demandes)*
- *augmenter les coûts d'usage de la voiture solo par rapport au covoiturage (bonus/malus, péages, taxes écologiques)*
- *garantir un niveau de service élevé en renforçant les incitations pour les conducteurs et en jouant sur la complémentarité des modes de transport (TC et stations de covoiturage peuvent se renforcer mutuellement)*
- *inclure l'organisation du covoiturage dans les compétences des AOM*
- *mutualiser les données sur les demandes et offres de covoiturage dans une base de données nationale en laissant la faculté aux opérateurs de service et collectivités de l'exploiter*
- *à défaut, imposer la norme RDEX pour permettre l'interopérabilité des bases de données et la collaboration des opérateurs de service*
- *incitations au changement de comportement sous forme de bonus (ex : Amsterdam, expérimentation prévue en 2018) prenant diverses formes sachant que l'on sait désormais établir la preuve de covoiturage*
- *intégration du covoiturage dans le remboursement des coûts de transports par les entreprises ou via le versement transport*
- *voies réservées*
- *péage urbain avantageux pour les covoitureurs par rapport aux autosolistes*

### **Thierry Lallouet (dirigeant de Bonus Drive)**

- *solution technique prédictive permettant d'automatiser les trajets quotidiens et récurrents et de visualiser en temps réel les conducteurs covoitureurs effectuant le même parcours que le passager utilisateur (pour lever les deux principaux freins liés aux horaires et au retour)*
- *démultiplier les points de mise en relation pour mailler le territoire (aires de covoiturage et parkings des enseignes de grande distribution)*
- *ne pas se limiter aux déplacements domicile-travail pour exploiter le potentiel d'offre lié aux autres motifs (travail-loisir, domicile-école)*
- *mettre en place des dispositifs de récompense pour les conducteurs et passagers basés sur la récurrence (avantages exclusifs auprès des partenaires locaux)*
- *dans mes métropoles, les solutions de covoiturage doivent être élaborées en complémentarité avec les solutions de transport préexistantes*
- *dans les territoires ruraux, développer le covoiturage répond à des besoins et contraintes plus forts (faiblesse des transports collectifs, revenus plus faibles, distances plus longues)*
- *agir de manière transversale au niveau des entreprises (plans de mobilité, création de lignes et aires de covoiturage pour desservir des zones d'activité) et des collectivités locales (pivot central pour valider le développement compte tenu de sa valeur ajoutée en matière d'attractivité du territoire, de développement économique et d'environnement)*

### **Julien Honnart (Président fondateur de WayzUp)**

- *mettre en place des solutions techniques mobiles répondant aux attentes spécifiques des salariés en leur permettant de trouver leurs covoitureurs sans changer leurs habitudes de trajet, de s'organiser facilement en cas d'horaires variables et de partager leurs frais équitablement (pouvoir choisir avec précision son trajet, placer des points de passage sur son trajet pour personnaliser son trajet, notifier des horaires variables, faciliter le paiement entre covoitureurs en calculant le montant et en permettant la transaction dématérialisée, possibilité de réserver jusqu'à l'heure de départ, proposition de possibilités alternatives de covoiturage en cas de défaillance du conducteur, garantie de retour en taxi ou VTC, création de communautés de confiance)*
- *intégration des services de covoiturage dans les systèmes d'information multimodaux (ex : Via Navigo dès septembre 2017 qui intègre plusieurs services de covoiturage)*
- *plan de communication pour les entreprises : animations physiques, communication digitale, campagnes d'affichage, formation pour stimuler le passage à l'acte*

- *créer des réseaux (communautés) de covoiturage dense, inter-entreprises, avec les grands employeurs d'un même bassin d'emploi (ex : Renault, La Poste, Crédit Agricole, Europcar à Saint-Quentin-en-Yvelines)*
- *Réserver des voies au covoiturage : la meilleure incitation sur les trajets quotidiens est le temps gagné chaque jour*
- *Réserver des parkings aux covoitureurs, pour rendre visible la pratique et offrir un gain de temps supplémentaire aux covoitureurs*
- *Inciter économiquement : permettre aux salariés de conserver leurs indemnités kilométriques domicile-travail lorsqu'ils covoiturent (URSSAF), exonérer de charges sociales le remboursement des frais de covoiturage aux salariés, voire obliger les employeurs à rembourser les frais de covoiturage en étant exonéré de charges sociales, déduire du versement transport l'adhésion des entreprises à une plateforme de covoiturage*
- *Obliger les employeurs à mettre en place des solutions de covoiturage pour leurs salariés*

#### **Olivier Binet (Président fondateur de Karos)**

- *Le court-voiturage connecté aux transports en commun dans une logique intermodale permet de faire gagner du temps et du pouvoir d'achat aux administrés pour un coût de déploiement très limité par rapport au TAD ou au bus dans les zones les moins denses.*
- *Il est capital que les collectivités locales s'emparent vraiment de ces nouveaux modes de mobilité plutôt que de leur donner (souvent timidement) seulement un peu de visibilité. Le court - voiturage peut compléter efficacement (peut être aussi efficient que les TC lourds) et sans investissement majeur le réseau structurant de transport existant là où il fait défaut.*
- *Débloquer un minimum de moyens pour développer l'usage (ex : aide kilométrique aux passagers). Ce ne sont pas des moyens supplémentaires à aller chercher, puisque le développement du covoiturage permet ensuite d'optimiser l'offre de transport dans les zones les moins denses, et donc de faire des économies sur le long terme : [cf. résultats de l'expérimentation de Karos « Printemps du covoiturage » avec le Département de l'Essonne qui a très bien fonctionné avec 0,10 EUR/km/passager et 20 % de trajets covoiturage-TC]*
- *Les applications de covoiturage doivent être capables de créer un réseau de covoiturage de proximité parfaitement intégré dans la chaîne de mobilité globale (ex : Via Navigo intégrant tous les services de covoiturage présents en Ile-de-France)*

**Frédéric Bisson (directeur associé de One plus One Technologies)**

- *expérimenter puis mettre en place dans les régions un processus d'information personnalisée des actifs autosolistes ayant un emploi pour les accompagner vers le covoiturage régulier domicile-travail (cf. projet « mobilité domicile-travail » retenu en 2012 par le comité de sélection de l'appel à projets sur les certificats d'économie d'énergie)*
- *expérimenter puis mettre en place un service d'attestation dématérialisée de covoiturage régulier par des opérateurs agréés par l'État, qui servirait de preuve pour bénéficier de bonus fiscaux et de conditions de circulation et de stationnement avantageuses (cf. projet « Pve COV » déposé à l'appel à projets sur les démonstrateurs industriels pour la ville durable)*
- *mettre en place un bonus fiscal covoiturage pour les passagers covoitureurs réguliers*

**Laurent Maghdissian (co-fondateur de OuiHop)**

- *solution de mise en relation temps réel (covoiturage dynamique) pour offrir de la souplesse aux passagers qui veulent pouvoir partir et rentrer quand ils veulent sans forcément planifier*
- *cibler le rabatement vers les TC et le dernier km, 100 % complémentaire des TC*
- *commencer par créer un réseau d'automobilistes connectés quotidiennement et publiant leurs trajets quotidiennement en les incitant économiquement (10€/mois/conducteur au moins) en fonction du niveau de service souhaité, même s'ils n'ont pas de demandes de passagers (actuellement OuiHop propose un dispositif de récompense par des cadeaux offerts en fonction de la publication de trajet, non du covoiturage effectif), sachant que l'incitation pourra être ensuite modulée en fonction du taux de covoiturages effectués*
- *mettre en place des dispositifs d'attestation de covoiturage basé sur les traces GPS horodatées des covoitureurs comme preuve de covoiturage donnant droit à l'incitation économique*
- *utiliser les arrêts de bus comme des points stop pour le covoiturage (ex : plateau de Saclay)*

**Marie Martese (directrice de LaRoueVerte)**

- *Aménager des aires de prise / dépose / stationnement le long de gros axes de trafic réduisant au minimum le temps perdu par le conducteur pour s'y rendre et en repartir*
- *Voies réservées en entrée des agglos, à partir de 3 personnes dans la voiture. Maintenant*

*que des systèmes de détection se fiabilisent, la question du contrôle pourrait être automatisée, de là, les voies réservées sont un énorme levier pour le covoiturage sur les axes embouteillés*

- *Permettre aux employeurs de rembourser les abonnements à des services de covoiturage sans payer de charges (cf. dispositif applicable aux TC)*
- *mettre en place un dispositif de certification (ex : audit annuel par les AOT) d'organismes de covoiturage autorisés à délivrer des preuves de paiement donnant droit au remboursement des abonnements*

### **Victor Clément (fondateur de WeTruck)**

- *développer le covoiturage basé sur des véhicules utilitaires (livraisons) qui desservent les zones rurales et périphériques et les zones d'activité avec des incitations économiques suffisamment fortes pour les transporteurs*
- *pour le covoiturage basé sur des véhicules particuliers, développer des axes de covoiturage jalonnés par des aires de stationnement et des points d'embarquement /dépose sécurisés et bien signalés, géolocalisés dans les applications (cela fonctionne bien en Suisse, voir taxito)*

### **Patrick Robinson Clough (CEO de Citygoo)**

- *les initiatives prises par Ile-de-France mobilité pour promouvoir le covoiturage urbain, en intégrant sur son système d'information multimodal Via Navigo l'ensemble des offres de service de covoiturage privées, sans discrimination, et en subventionnant les trajets de covoiturage (2€ par trajet) montrent la voie*

### **Erwan Brodin-Valero (iDVRROM-ecolutis, responsable produit)**

- *Des solutions dynamiques et multimodales – notamment interfacées aux transports en commun - pour faciliter la mise en relation des conducteurs et des passagers sont désormais nécessaires pour répondre aux contraintes organisationnelles du covoiturage (ex : ligne de covoiturage dynamique POP&VROOM en cours d'expérimentation sur A43 et A25, jalonnées par une dizaine de points d'arrêt bien identifiés)*
- *Le covoiturage domicile-travail est un sujet territorial, parfois avec des implications nationales. Il ne peut se développer sans un accompagnement des partenaires locaux et une intégration dans la politique de transport du territoire.*
- *Le covoiturage n'a pas de frontière et il n'est pas pertinent d'avoir deux marques qui s'opposent le long des limites territoriales ou transfrontalières.*

- *Mettre à disposition des utilisateurs une technologie clé en main adaptable et personnalisable, avec des fonctionnalités avancées (possibilité de planifier, profil des inscrits, téléphone et courriel certifiés, avis sur covoitureurs, gestion de planning de covoiturage, possibilité de chatter, porte-monnaie électronique, plusieurs options de paiement)*
- *Proposer le covoiturage en pré et post acheminement, voire en solution alternative aux transports en communs (en cas de travaux sur une ligne, en remplacement d'une ligne TC déficitaire).*
- *Intégrer au service des avantages pour les utilisateurs passagers (ex iDVROOM : remboursement des abonnés aux TC en cas de travaux ou perturbations exceptionnelles, places de stationnement réservées en gares, badges et abonnements de télépéage à tarifs réduits, garantie de retour remboursant le taxi le VTC ou le billet de TER, récompenses sous forme de bons d'achat)*
- *Mettre en place des incitations économiques (pouvoirs publics, employeurs)*
- *Accorder des facilités de circulation (voies réservées) et de stationnement (gares, entreprises)*

### **Nicolas Tronchon (Président de TransWay)**

- *La mise en place de plateformes web et mobiles de mise en relation des covoitureurs ne peut suffire à atteindre la masse critique nécessaire pour pérenniser le covoiturage courte ou moyenne distance. Ces plateformes et applications sont aujourd'hui nombreuses et pourtant les résultats ne sont pas encore au rendez-vous. Le foisonnement des applications de ce type, dont le développement s'effectue sans réelle coordination, parfois sur le même département ou la même région, pourrait même devenir un frein au développement de ce mode de déplacements en fragmentant le « marché » du covoiturage.*
- *Mettre en place des programmes d'incitation basé sur la récompense des mobilités les plus écologiques, dont le covoiturage via des applications permettant de mesurer les déplacements effectués et de les valoriser en points échangeables contre des récompenses selon le mode et la distance parcourue (ex : programme Ecomobi à Bordeaux, partenariat TransWay Kéolis pour développer ces programmes dans les filiales du Groupe afin de fidéliser la clientèle, Projet Ireby labellisé par le pôle de compétitivité iD4CAR pour récompenser les conducteurs vertueux)*
- *Si ces programmes permettent de toucher de grandes communautés et d'amorcer des évolutions positives de comportements, leurs limites ne permettront probablement pas de pérenniser ni de massifier les changements de pratiques sans intervention publique.*



- *Il convient donc de réorienter l'usage des budgets publics pour soutenir davantage le covoiturage et de mettre en place les signaux économiques qui orientent les usagers vers le covoiturage (notamment) : réviser les contrats passés avec les opérateurs historiques et traditionnels de transport, modifier les règles fiscales applicables aux employeurs et salariés selon les mêmes principes que celles appliquées pour les usagers du vélo ou des TC*

### **Joël Dampierre (CityWay, chef du projet Fleetme)**

- *Mettre en place des services de covoiturage dynamique (permettant aussi la planification) quotidien complémentaire et intégré aux services TC. Des lignes de covoiturage bien définies avec l'exploitant de réseau de transport. Des arrêts-covoiturage définis tout au long de la ligne, comme pour une ligne de bus classique. Les axes, les arrêts et les horaires de passage des conducteurs connus des passagers potentiels. L'idée étant bien de proposer un service qui soit « simple comme le bus ». Les conducteurs sont certifiés, géolocalisés pendant le trajet et indemnisés selon des tarifs fixés par l'exploitant TC. Les abonnés TC ne payent pas de supplément (cf. projet Fleetme expérimenté à Beauvais, Avignon, Auxerre et Grenoble)*
- *La mise en place du service est pertinente dans trois cas : la création d'une nouvelle liaison de transport dans des zones peu denses où la création d'un service TC ou TAD n'est pas envisageable ; le complément d'une offre TC ou TAD existante dont la fréquence serait trop faible à certaines périodes pour justifier d'un renforcement de l'offre TC ; le remplacement d'une ligne TC ou TAD trop peu rentable.*
- *Intégrer ce type de service aux délégations de service public de transport – donc au réseau de transport public - afin d'en assurer le financement, garantir sa lisibilité et la synergie et la cohérence tarifaire entre les diverses offres de services publics de transport.*
- *Le succès et la pérennité de ce service dépend beaucoup de la stratégie et des moyens de communication qui y sont consacrés. Le portage du service auprès du public par l'autorité organisatrice des transports ou son délégataire, bien connus du grand public, est préférable.*
- *Rendre possible l'utilisation des couloirs bus.*
- *Mettre en place une prime transport covoiturage.*
- *Mettre en place des avantages pour les personnes qui pratiquent localement le covoiturage.*

### **Thomas Matagne (PDG co-fondateur de Ecov)**

- *Le covoiturage quotidien de proximité ne peut se concevoir comme le covoiturage longue distance planifié, mais plutôt comme un transport collectif réactif (cf. slogan : « Ecov, la voiture est un transport collectif »)*
- *Les applications/solutions numériques, utiles, ne suffiront pas pour développer massivement et rapidement ce mode de déplacement, notamment sur les territoires périphériques des agglomérations et dans les zones rurales (fracture numérique, complexité des applications, disponibilité des services, populations désargentées et âgées)*
- *Les solutions doivent être simples pour les usagers, pouvoir être utilisées sans dépendre de smartphones, s'inscrire physiquement dans le territoire (comme les TC, avec des lignes et des stations), permettre plusieurs modes de paiement, s'articuler avec les réseaux de transport collectifs pré-existants pour les compléter ou les suppléer lorsqu'ils ne peuvent répondre aux besoins à des coûts supportables (intégration dans les systèmes d'information multimodale, renforcer un service existant), pour faciliter les déplacements multimodaux (coïncidence des points de rencontre covoiturage/TC) (cf. solutions mises en place par Ecov dans le Val d'Oise et les Yvelines)*
- *Le développement des stations de covoiturage pourra devenir un atout pour le développement et la rentabilisation des véhicules autonomes connectés afin d'en faire des véhicules partagés contributifs du service public de transport.*
- *Les incitations financières sous la forme d'aides aux covoitureurs sont nécessaires mais ne suffiront pas à développer le covoiturage, il faut donc jouer sur d'autres leviers et motivations pour ancrer les pratiques durablement (facilités de circulation et de stationnement, labellisation des covoitureurs, fiabilité, facilité d'usage, protection de l'environnement, solidarité, convivialité, etc.). L'expérience d'Ecov montre qu'une partie significative des conducteurs covoitureurs n'encaissent pas les défraiements proposés par les passagers.*
- *Les dispositifs d'incitation basés sur la capitalisation de points donnant droit à des cadeaux ou des bons de réductions (modèle promu par TransWay) ne fonctionnent que pour une partie de la population.*
- *Il faut maintenir puis faire croître le coût d'usage de la voiture tout en donnant l'opportunité aux utilisateurs les plus vertueux (dont les covoitureurs) de le faire diminuer (ex : redevance par véhicule utilisé par les auto-solistes reversée aux covoitureurs sur lignes de covoiturage organisée par les pouvoirs publics)*
- *Les budgets publics dédiés aux solutions traditionnelles de transport devraient être réorientés pour développer - à budget constant et de manière gagnante pour l'écosystème transport - le covoiturage quotidien. Le fait que le covoiturage soit exclu du champ des*

délégations de service de transport est un frein important.

- Cette réorientation est nécessaire pour financer les stations de covoiturage qui ne peuvent pas être rentabilisées par l'investissement privé même si, pour que le réseau de stations de covoiturage présente une rentabilité comparable à celle que l'on accepte pour un TC urbain, il faut une fréquentation de 5 passagers par jour par station ce qui est très peu.

**Marie-France Vayssières (Keolis, directrice des mobilités alternatives)**

- le covoiturage peut être une réponse pertinente sur les territoires périurbains et ruraux
- les réponses en matière d'offre de service doivent tenir compte de la spécificité des territoires (de l'autostop organisé sur le Grand Dijon au service prenant appui sur des applications numériques et sur un système d'information multimodal intégrant le covoiturage à Bordeaux Métropole)
- la conception du service doit être pensée comme celle d'un réseau de TC (lignes prédéfinies, régularité, fiabilité, types de véhicules, amplitudes horaires)
- le service peut être proposé pour rabattre sur le réseau TC ou pour compléter un service TC existant
- le développement de services de covoiturage doit être progressif en commençant par expérimenter une ligne puis corriger et monter en gamme progressivement
- il doit s'inscrire dans la politique de marketing du réseau de transport public local, plus adapté pour la lisibilité du service et la confiance au service, compte tenu de sa notoriété, de son savoir-faire et de la puissance de ses moyens (agences, information dans les gares, arrêts TC, véhicules, P+R, internet)
- si plusieurs offres de service de covoiturage se présentent, les intégrer, ce qui importe étant de donner de la lisibilité au covoiturage, tant que le service est de qualité
- les passagers et les conducteurs doivent être incités économiquement à covoiturer, sachant que les passagers sont ceux qui sont les plus contraints et doivent donc être davantage incités
- il n'est pas souhaitable de financer des conducteurs roulant à vide (proposé par certains opérateurs)
- favorable pour utiliser le versement transport pour développer des services de covoiturage

### **Arnaud Delcasse (Scity.coop, co-fondateur et dirigeant)**

- *exonérer de cotisations sociales le remboursement des frais de covoiturage par les employeurs qui souhaitent mettre en place ce remboursement*
- *exonérer de l'impôt sur le revenu le remboursement de ces mêmes frais*
- *développer le mécanisme des Chèques Covoiturage (sous forme d'une Société Coopérative d'Intérêt Collectif incluant les pouvoirs publics et les diverses parties prenantes), comme pour les titres restaurant, pour permettre d'avoir un moyen commun à divers services de covoiturage pour prendre en compte les aides accordées par l'employeur*

### **C-COLLECTIVITES LOCALES & AOT**

#### **Romain Cipolla (GART, responsable du pôle mobilité durable)**

- *Faciliter l'accès dans les P+R ou aires de stationnement en ouvrages (contrôle faisable)*
- *Réserver des voies aux covoitureurs à condition de ne pas dégrader le service TC (maintien de la vitesse commerciale), donc plutôt sur voies rapides ou sections sans arrêt TC, en périodes congestionnées (régler la question technique du contrôle)*
- *Permettre l'utilisation du VT pour des actions en faveur du covoiturage dans les zones où les lignes de TC et TAD sont déficitaires*
- *Trouver des incitations économiques au covoiturage (ex : modifier les règles de déclaration des frais réels pour que le covoiturage soit plus avantageux que l'autosolisme)*
- *Permettre aux AOT d'expérimenter des services pour évaluer ceux qui fonctionnent économiquement et sont compatibles avec le service TC*
- *Mettre en commun les bases de données des covoitureurs, assurer l'interopérabilité des plateformes de mise en relation*
- *Orienter et coordonner les actions à l'échelle régionale via les SRADDET (notamment pour les services de mise en relation et la coordination des initiatives prises par les échelons inférieurs)*
- *développer des réseaux et services de covoiturage (lignes, arrêts, aires, stations, mise en relation) en synergie (gagnant-gagnant) avec les TC notamment, dans le cadre des SRADDET*

**Fabienne Cala (Région Nouvelle-Aquitaine, cheffe de la mission intermodalité)**

- prévoir des orientations relatives au covoiturage dans le SRADDET
- plateforme de mise en relation régionale intégrée au système régional d'information multimodal
- aires de covoiturage et parcs-relais situés à des endroits stratégiques pour développer le covoiturage comme moyen de rabattement vers les lignes structurantes TER et cars

**Anne Cambon (Région Auvergne Rhône-Alpes)**

- Fédérer et mutualiser les plateformes de mise en relation du territoire régional à l'aide d'un protocole d'interopérabilité des plateformes (cf. plateforme régionale Covoit'OùRA associant une douzaine de plateformes intéropérables entre elles) et intégrant un (ou des) service(s) de covoiturage dynamique
- Développer les coopérations/partenariats avec les opérateurs privés pour permettre la mutualisation et le partage des bases de données d'offres et demandes de covoiturage détenues par ces opérateurs en vue de créer un service régional prenant appui sur une base de données de taille significative
- Entraver le stationnement des véhicules utilisés seuls au sein des entreprises (mais avec un peu de souplesse, voir dernier point), par exemple en valorisant une place de parking comme un avantage en nature inclus dans le salaire.
- Accorder des avantages aux covoitureurs (indemnité kilométrique, stationnement réservé ou avantageux).
- Faciliter l'accès aux autres modes de transport pour ne pas être « condamné » non plus au covoiturage (indemnité kilométrique multimodale par exemple).

**Pierre Brebinaud et Emilie Aumont (Bordeaux Métropole – centre nouveaux usages automobiles et stationnement)**

- Avantager le stationnement des covoitureurs (places réservées dans les nouvelles constructions, places réservées et tarification avantageuse en P+R, arrêts minutes réservés pour embarquement/débarquement avec signalisation dédiée ce qui implique des évolutions règlementaires dans le code de la route)
- Réserver voies de circulation aux covoitureurs
- Garantie de retour par autorisation des employeurs d'utiliser des véhicules de service

**Lucie Verchère (Grand Lyon, chargée de mission « temps et services innovants »)**

- mise en réseau (interopérabilité) des plateformes publiques de mise en relation de manière à ce que les utilisateurs aient accès à toutes les offres et demandes de covoiturage de toutes les plateformes d'un même territoire, idéalement régional (c'est le cas en région Auvergne Rhône-Alpes, une douzaine de plateformes publiques sont d'ores et déjà interconnectées avec la plateforme régionale Covoitoura, interopérables)
- incitation des employeurs du territoire à devenir partenaire de la plate-forme publique de leur territoire plutôt que d'en créer une autre en contrepartie d'avantages (aide à la communication, mise à disposition d'outils, accompagnement personnalisé des salariés) pour développer le covoiturage dans leurs établissements (cas du Grand Lyon)
- Promouvoir le développement du covoiturage (communication sur la pratique et les avantages auprès des salariés, réservation de stationnement, promotion des plateformes de mise en relation, mise en place de communautés d'entreprises, garantie de retour) auprès des employeurs et salariés dans le cadre des plans de mobilité

**Marie-Régine Barrau (Tisséo-SMTC, responsable de la maison de la mobilité de Labège)**

- service de covoiturage (mise en relation, information) à l'échelle de la métropole ou d'un périmètre plus vaste pertinent au regard des besoins de mobilité, doté d'une marque, offrant des solutions pour desservir les territoires peu denses, même au-delà du ressort territorial de l'AOM, fédérant les initiatives privées
- développer un protocole permettant l'interopérabilité des services/plateformes de covoiturage
- conventionnement d'adhésion des établissements privés et publics permettant utilisation du service pour leurs employés, de bénéficier d'un accompagnement personnalisé des usagers par des conseillers en mobilité (y compris leur assurer une solution de retour) et d'actions d'animation et de formation de référents mobilité
- challenge interentreprises pour promouvoir la pratique du covoiturage et créer de l'émulation
- schéma de déploiement de spots de covoiturage et de points d'embarquement à proximité des stations de métro et aux abords du périphérique
- conventions de partenariat entre AOM et fournisseurs de services de covoiturage s'inscrivant dans une logique de complémentarité covoiturage-TC afin de leur donner de la visibilité auprès du public



- incitations fiscales pour les conducteurs et passagers (notamment indemnité kilométrique covoiturage sur le modèle de l'indemnité kilométrique vélo)
- cadre réglementaire clair sur la signalisation des arrêts dédiés à la prise/dépose des passagers
- obligation faite aux gestionnaires de voiries de prévoir des arrêts dédiés à la prise/dépose des covoitureurs lors de nouveaux aménagements
- aide aux collectivités qui réalisent des aménagements en faveur du covoiturage

**Pierre Hanauer (Métropole de Strasbourg, Chargé de mission management de la mobilité)**

- Favoriser le covoiturage entre salariés d'une même zone d'activités (ex sur le territoire métropolitain : via outil optimix développé avec l'appui de l'Ademe)
- Les collectivités n'ont que très peu de moyens pour susciter du covoiturage courte distance
- Augmenter le coût d'usage des véhicules particuliers (prix des carburants)
- Pénaliser les autosolistes

**Thomas Fagart (Rennes Métropole, responsable du service mobilité urbaine)**

- développer le covoiturage quotidien pour réduire la congestion sur le réseau routier structurant des agglomérations, réduire la pollution de l'air
- inscrire le covoiturage dans une offre globale (bouquet) de solutions de mobilité, en faire un mode de déplacement à part entière
- fixer des objectifs de covoiturage dans les PDU (ex de Rennes Métropole : covoiturer au moins une fois par semaine)
- mutualiser les ressources pour le développement et la maintenance d'une application partenariale publique (agglomérations, départements et régions limitrophes) de mise en relation, sans dépendre d'un prestataire privé (développement sous forme libre, promotion et administration par l'association covoiturage + en Bretagne, avec les adhésions des collectivités partenaires)
- permettre l'expérimentation de l'usage de la BAU par les covoitureurs sur les voiries structurantes d'agglomération à 2x2 voies, pour donner de la lisibilité et des avantages aux covoitureurs



- conditions de stationnement avantageuses : places de stationnement réservées en P+R, tarifs réduits si contrôle possible
- dispositif de points crédités en fonction des solutions de mobilité utilisées
- mesurer régulièrement des pratiques de mobilité (baromètre) pour suivre l'évolution des comportements de mobilité et mieux connaître les impacts des mesures mises en place
- intégrer les services de covoiturage dans le régime de délégation de service publique afin de permettre l'utilisation du versement transport

**Arnaud Binder (Communauté d'agglomération de Pau-Béarn-Pyrénées, directeur mobilités)**

- Développer aires de stationnement réservées au covoiturage au droit des diffuseurs et haltes TER
- Actions d'animation (challenge de la mobilité) ciblant les salariés des entreprises structurées par un club des mobilités associant AOT/Ademe/CCI
- éviter la démultiplication des outils de mise en relation
- faire converger les horaires des salariés
- mettre en relation les salariés des zones d'activité, pas seulement des entreprises individuellement

**Alain Martin (Communauté d'agglomération de Limoges Métropole, Pôle Mobilité)**

- contraindre le stationnement des autosolistes, favoriser celui des covoitureurs

**Elsa Chambragne (Grand Périgueux, Chargée de mission nouvelles mobilités)**

- Les modes alternatifs de déplacements, tel que le covoiturage courte distance, représentent à ce jour de réelles solutions pour faciliter les déplacements du quotidien sur notre territoire, et constituent un atout majeur pour enrayer la congestion du cœur de l'agglomération en heures de pointes.
- Utiliser le Plan Global de Déplacements pour donner la priorité à cette solution de mobilité (au côté des modes actifs)
- application web et mobile de mise en relation gratuite pour les usagers, sans prélèvement de commission sur les trajets covoiturés, permettant de cumuler des points (soleillos) échangeables contre des cadeaux, en fonction des modes de déplacement utilisés (TC,



covoiturage, modes actifs) afin de , renseignant sur les horaires des TC, les arrêts et les P+R

- *déploiement de parcs-relais dédiés covoiturage aux entrées de ville*

**Caroline Gasche (Communauté d'agglomération du niortais, chef de projet mobilité durable)**

- *agir sur l'offre de stationnement des entreprises et établissements*
- *développer davantage les actions d'animation*
- *assouplir les règles sur les horaires pour permettre des horaires variables*

**Jean-Christophe Cosso (Département 17, chef du service mobilité)**

- *Autoriser les covoitureurs à circuler sur les voies réservées aux bus situées sur voiries congestionnées*
- *Gestion dynamique (en fonction de l'occupation) des voies sur rocades et grands axes pour avantager les covoitureurs (expérimentation prévue avec la solution AMIGO-NAVIGO)*
- *Avantages stationnement : tarification, places réservées*
- *Amélioration de la réglementation (code de la route) sur la pénalisation des contrevenants aux règles de réservation des voies et places de stationnement*
- *Schémas de développement/aménagement des aires de covoiturage (concertation Département-collectivités locales)*
- *Mise en place de plateformes électroniques de mise en relation dynamique (temps réel) sur des bassins de vie cohérents*
- *Actions d'animation et sensibilisation régulières des entreprises et du grand public*
- *Clarifier le portage de la compétence covoiturage, l'échelle la mieux adaptée étant le département (aller bien au-delà des ressorts territoriaux des AOM)*
- *Modifier le barème kilométrique applicable pour la déduction des frais réels de manière à avantager les covoitureurs réguliers*



**Pierre Widmann (Département 23, directeur du pôle aménagement transports)**

- *plateforme départementale de mise en relation*
- *plan de communication départementale*
- *aménagement d'aires de covoiturage*
- *conventionnement avec grandes surfaces pour réserver des places de stationnement*

**Frédéric Perrière (Département 33, DGA territoires)**

- *plan de déploiement des aires de covoiturage*
- *plan de communication départemental pour assurer la promotion du covoiturage auprès des entreprises et des collectivités locales*
- *plateforme de mise en relation départementale mutualisée (grand public et communautés d'entreprises)*
- *exploitation des données FCD remontées par les véhicules connectés pour définir les localisations les plus pertinentes pour les aires de covoiturage*

**Sabine Etcheverry (Département 64, chargée de mission nouvelles mobilités)**

- *aménagement des aires de covoiturage*
- *conventionnement avec grandes surfaces commerciales pour utiliser leur aires de stationnement*
- *plateforme départementale de mise en relation (mais ne fonctionne pas)*
- *pédagogie auprès des entreprises (mais demande des moyens supérieurs à l'existant)*
- *clarifier le rôle des Départements en matière de covoiturage (risque de désengagement)*
- *sensibiliser les élus et les salariés*

**Anne Nivelles (Département 79, chef du service travaux d'infrastructures)**

- *schéma départemental des aires de covoiturage complet pour assurer la cohérence et la qualité de toutes les aires du département (positionnement, hiérarchisation, signalisation et*



*dimensionnement des aires du Département, modalités de cofinancement, modalités de labellisation, plan de communication, guide d'aide à l'aménagement et à la signalisation des aires aménagées par les autres collectivités)*

- *centrale de mobilité départementale pour guider les personnes dans l'organisation de leurs déplacements*

**Clémence Tievant (Grand Poitiers, chargée de mission promotion de la mobilité durable)**

- *mettre les moyens, à l'échelle des agglomérations, sur la communication pour sensibiliser et inciter*
- *si un site moderne et ludique comme BlaBlaCar existait spécifiquement pour le domicile-travail cela pourrait peut-être changer le regard sur cette pratique et tenter de la démocratiser comme le covoiturage longue distance*

**Lorène Grand (Grenoble Alpes Métropole, coordinatrice des plans de mobilité)**

- *aider toutes les entreprises – pas seulement celles qui ont des obligations - dans l'élaboration, l'animation, la communication, et le suivi de leurs plans de mobilité des établissements si elles s'engagent à développer des actions en faveur de la voiture partagée, notamment covoiturage (ex : Grenoble Alpes Métropole avec 10 plans labellisés par la métropole dans le cadre de l'initiative M'PRO)*
- *défisicaliser les employeurs et les employés*
- *les solutions techniques de mise en relation sont nécessaires mais loin de suffire : communication, animation et accompagnement humain sont indispensables pour le changement de comportement (il faut prendre les gens par la main), et demandent des ressources plus importantes que ce qui est généralement disponible*

## **D-RESPONSABLES DE PLANS DE MOBILITE D'ENTREPRISES**

### ***Béatrice verdoni (CARSAT Aquitaine, responsable PDIE Bordeaux Lac)***

- *Mettre en place des outils de mise en relation mutualisé à grande échelle (ex : réflexion en cours des CAF, CARSAT, CPAM, URSSAF pour un outil commun)*

### ***Fabrice Norgeux (CARSAT Aquitaine, chargé de la sensibilisation des employeurs aux risques routiers)***

- *modifier la réglementation pour que le coût des accidents domicile-travail soient imputés sur le compte employeur des entreprises*
- *bonus-malus de charge en fonction de l'intensité de covoiturage dans l'entreprise*

### ***Bruno Renard (CEA Grenoble, Président de la FAPM, responsable du PDIE Grenoble Presqu'île/GIANT)***

- *agir collectivement (PDIE à grande échelle)*
- *multiplier les solutions de mobilité alternatives à la voiture solo (covoiturage, autopartage, auto-stop, taxis partagés)*
- *facilités de circulation : utilisation de la voie spécialisée partagée sur A48 (BAU actuellement réservée aux bus), réservation de la voie de gauche sur rocade, télépéage à tarif réduit*
- *facilités de stationnement : parkings dédiés, zones d'arrêts sur bretelles d'autoroute, régulation du stationnement en entreprises*
- *stations de covoiturage avec bornes et panneaux lumineux pour signaler demandes de covoiturage (Ecov)*
- *garanties de retour : titre de TC (à tarif réduit voire gratuit), offre d'autopartage*
- *abondement du covoiturage par les employeurs sur le modèle du transport collectif*
- *outil de mise en relation commun à tous les acteurs du PDIE (traçabilité des trajets covoiturés, proposition de solution de retour en cas d'impossibilité de covoiturer, transaction financière, facilité d'utilisation)*

*Ces mesures sont envisagées dans le cadre d'une expérimentation en préparation sur le*

*périmètre du PDIE de Grenoble Presqu'île/GIANT.*

**Cécile Saez (CHU de Bordeaux, conseillère mobilité en charge du PDE)**

- *communication pour battre en brèche les idées reçues négatives sur le covoiturage auprès des employés et employeurs*
- *éviter la multiplication des solutions techniques de mise en relation, favoriser des solutions communes pour tous les salariés à la bonne échelle, celle du Département (cas de la Gironde)*
- *travailler à l'échelle de l'entreprise avec la DRH sur la mise en relation directe des salariés*
- *incitations économiques : modification du barème kilométrique, remboursement des frais par les employeurs*
- *expérimenter la réservation de voie sur les rocadés*
- *développer des solutions pour d'autres motifs de déplacement que le domicile-travail*
- *développer des solutions de type Rezo Pouce dans les territoires ruraux*

**Pascal Houbre (Aéroport de Bordeaux Mérignac, chargé du PDE)**

- *mettre en place une plateforme de mise en relation connectée aux plateformes et services existants sur le territoire, multimodale pour permettre aux employés de combiner covoiturage avec d'autres modes (les plateformes fermées sur une communauté d'entreprise ne fonctionnent généralement pas)*

**E-ORGANISATIONS OEUVRANT POUR UNE ECONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE**

**Alain Jean et Bénédicte Rozès (Rezo Pouce)**

- *agir dans les territoires ruraux, sans se limiter au covoiturage domicile-travail, les besoins étant immenses (achat, loisir, visite, service, accompagnement) et les offres de service faibles (plusieurs centaines de communes rurales adhèrent à RezoPouce, ce qui témoigne d'une volonté forte de mettre en place des solutions en milieu rural)*
- *mettre en place des actions de communication engageante afin de stimuler et accompagner le changement de comportement, modifier le regard des gens sur le covoiturage, essentiel pour développer le covoiturage (ex : Rezo Pouce avec ICOM21)*



- ne pas se limiter à des applications numériques de mise en relation (nécessaire pour toucher un public plus large) compte tenu du nombre de personnes non habituées à l'utilisation de smartphones, notamment en rural, inscrire le covoiturage sur le territoire (lignes et points d'arrêt sécurisés avec signalétique dédiée non définie à ce jour dans la réglementation)
- poser des règles simples de défraiement des conducteurs par les passagers (ex de Rezo Pouce : 0,5€ si  $d < 10$  km, 1 € si  $10 < d < 20$  km, 2€ si  $20 < d < 30$  km, 3€ si  $30 < d < 40$  km)
- compléter par un dispositif d'incitation/récompense des passagers ex autosolistes qui sont les plus « contraints » (ils font l'effort le plus important pour changer de mode)

### **Albane Durand (directrice de Covoiturage +)**

- Mutualiser les bases de données de covoitureurs (offres et demandes) et les moyens financiers et de communication à l'échelle de la région, dans le cadre d'une plateforme de mise en relation régionale unique.
- Mettre en place un service de mise en relation gratuit pour l'utilisateur (partant du principe que le covoiturage est un réseau de TC, le conducteur contribue au service en apportant son véhicule privé, finance son entretien et le carburant – partagés avec le passager. Le site internet et le travail de mise en relation, accompagnement au changement est à la charge de la collectivité).
- Inviter les collectivités à traiter ce mode de déplacement comme un véritable TRANSPORT EN COMMUN (utilisation du versement transport, moyens de communication, organisation interne, portage politique)
- Fédérer et fidéliser un réseau d'ambassadeurs du covoiturage issus des salariés covoitureurs réguliers des entreprises, s'appuyer sur eux pour promouvoir la pratique.
- Promouvoir le covoiturage en s'appuyant sur ses bénéficiaires sociaux (le covoiturage peut devenir un acte de solidarité en faveur des plus démunis, des personnes en réinsertion sociale, des personnes à la recherche d'un emploi).
- Ne pas restreindre les services au seul motif domicile travail, les besoins existent pour d'autres motifs (accès aux services, équipements, loisirs) et d'autres populations (accompagnement des enfants, jeunes et seniors en milieu rural).
- Lever le frein fiscal (déclaration des frais réels pour l'impôt sur le revenu).
- Permettre aux employeurs de verser une indemnité kilométrique covoiturage (à l'instar de l'indemnité kilométrique vélo) aux salariés pratiquants.



- *Rassurer sur les notions d'assurances trajets domicile-travail (le détour pour prendre un covoitureur peut empêcher la prise en charge comme accident de trajet en cas de soucis).*

## **F-INDEPENDANT**

***Hubert Proffit (auteur du blog @VOM France)***

- *voies de gauche réservées au covoiturage (3 personnes au moins, 24h/24, contrôle-sanction basé sur lecture de plaques et capteurs d'occupation)*
- *parkings relais réservés au covoiturage et gratuits*

## DOCUMENT 4

### Des stations coup d’pouce pour encourager le covoiturage dans le Vexin

[Île-de-France & Oise](#) > [Val-d'Oise](#) | Marie Persidat | 09 avril 2018

Le département expérimente cette solution de transport sur les axes Longuesse-Vigny et Nucourt-Cléry-en-Vexin.

Et si la révolution du transport venait des zones rurales ? Le Vexin, territoire en grande partie déserté par les trains et les bus, est en tout cas une terre d’expérimentation. Le conseil départemental est en train de développer plusieurs initiatives pour tenter de bousculer les habitudes des habitants. L’une de ces actions originales, baptisée « coup d’pouce », fait l’objet d’une première évaluation ce mardi. Le principe est simple : favoriser le covoiturage à la place du bus durant les heures creuses.

Le dispositif s’appuie sur deux « lignes pilotes », entre [Longuesse et Vigny](#) d’un côté, et entre Nucourt et Cléry-en-Vexin de l’autre. Pour donner un aspect un peu officiel à l’auto-stop, le département a installé de grands panneaux lumineux le long des départementales 169 et 206. Il suffit de pousser sur un bouton pour que s’affiche le nom de la destination unique proposée. « Cela permet de ramener des gens vers des lignes de bus structurantes pour le territoire à Vigny et Cléry-en-Vexin », explique Philippe Rouleau, vice-président (LR) du conseil départemental. Au total, 20 000 € ont été investis pour équiper quatre stations.

#### Une solution alternative

Philippe Flahaut, maire de Nucourt (750 habitants) fonde beaucoup d’espoir dans cette initiative. « A Nucourt, notre bus est un peu le tortillard de la ligne », explique l’ élu. « Il y en a très peu qui s’arrêtent. Tandis que si on s’approche de la 95.04, c’est très bien desservi. A cause de ces cinq petits kilomètres qui nous séparent de Cléry, les gens prennent la voiture. » Pour les personnes âgées et les jeunes sans véhicule, la situation est compliquée. « C’est vraiment un service public qui manque », souligne Philippe Flahaut. « Si les lycéens par exemple n’ont plus cours à partir de midi, ils ne peuvent pas rentrer depuis Cergy... »

Les stations « coup d’pouce », pourraient bien fournir une solution alternative. Encore faut-il qu’elles rentrent dans les habitudes. Durant les trois premiers mois d’expérimentation, le bouton presseur aurait été utilisé 90 fois selon le département. « Comme c’est nouveau, il y a une sorte de timidité », constate Norbert Lalloyer le maire de Longuesse. « Les gens ne savent pas avec qui ils vont monter... Les habitants d’ici sont véhiculés, ils n’ont pas le réflexe de faire autrement que de prendre leur propre voiture. »

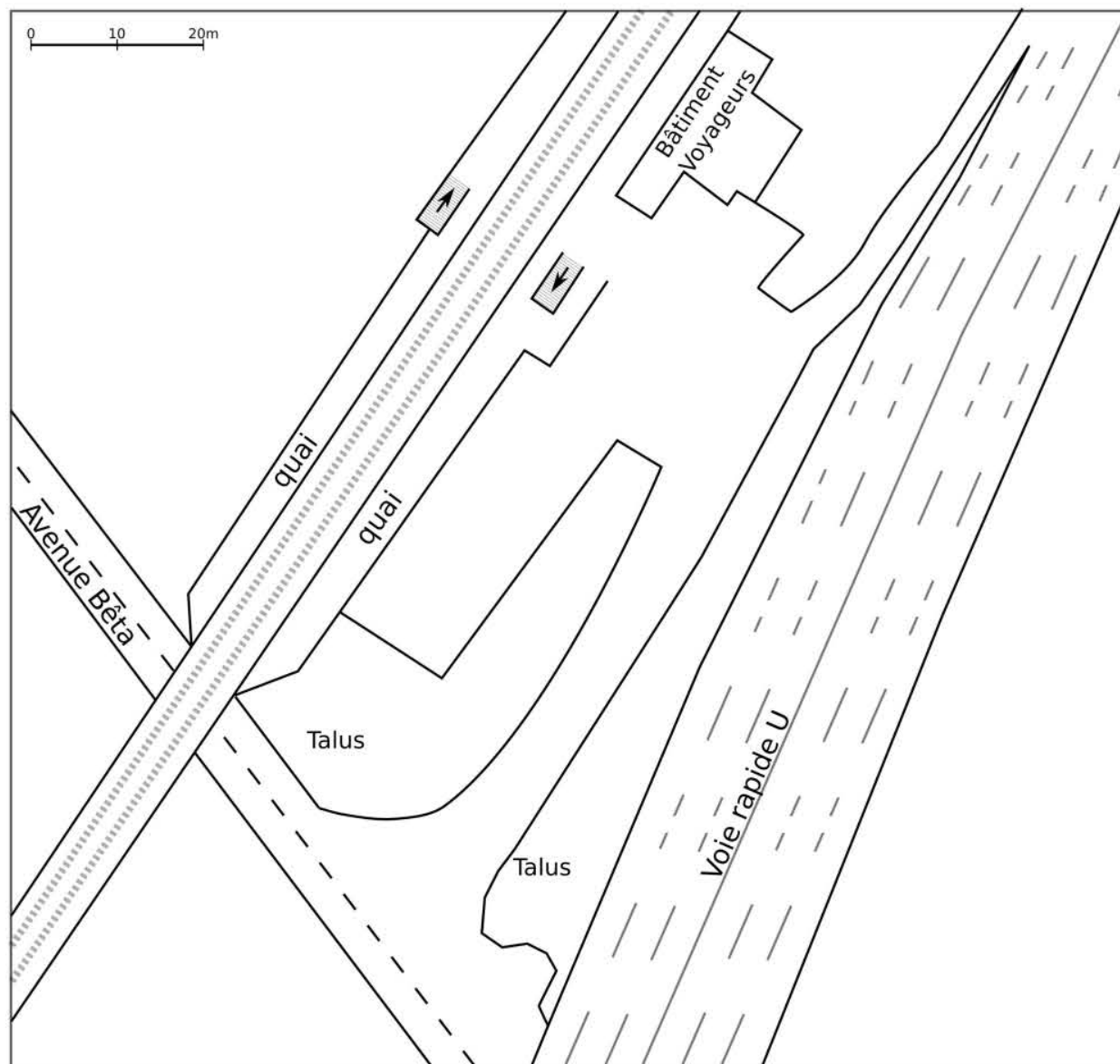
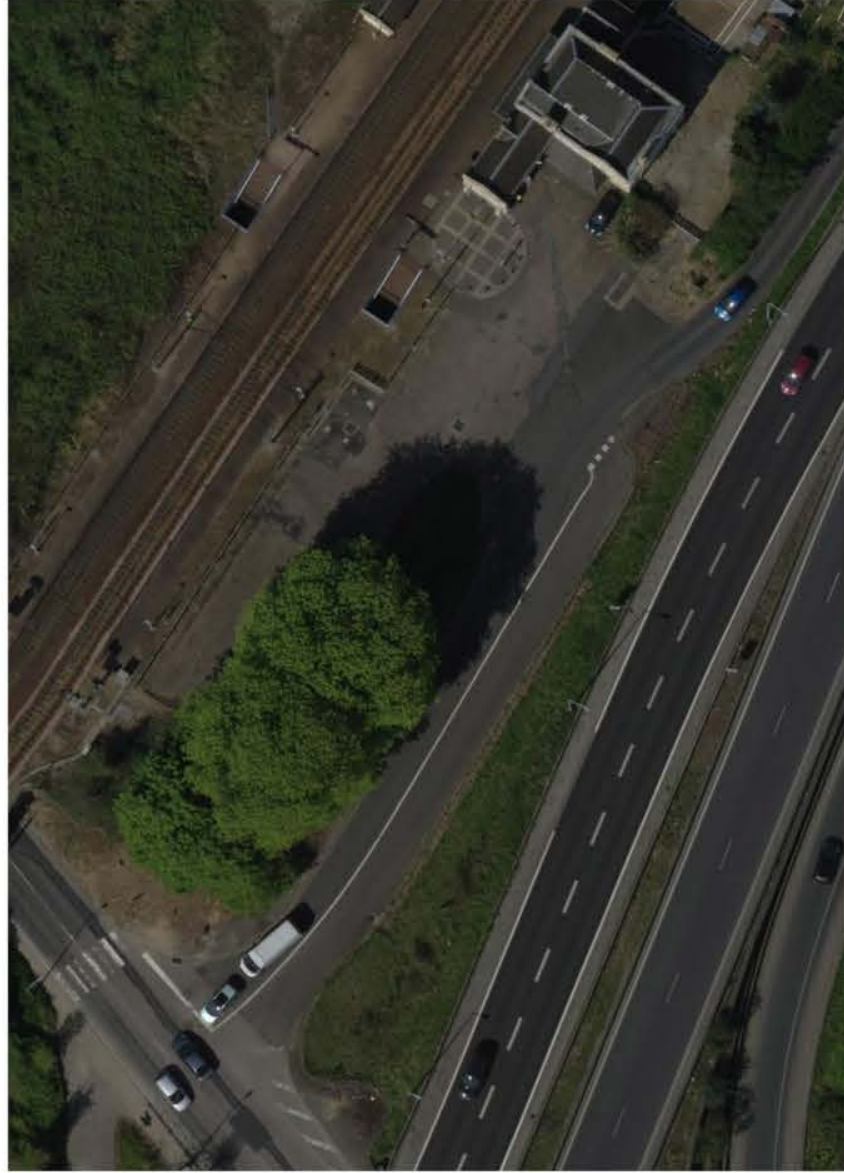
**D’autres initiatives originales :** Les habitants du Vexin peuvent aussi améliorer leur mobilité en utilisant leurs pieds ! C’est le parti pris d’une autre expérimentation en cours : « **plutôt actif** ». En août 2017, le conseil départemental a implanté une signalétique particulière à Sagy, Longuesse et Condécourt. Des panneaux en bois indiquent les directions des différents villages en mentionnant la distance ainsi que le dénivelé et le temps de parcours estimé pour les piétons ou les cyclistes. « Le but c’est d’expliquer à monsieur tout le monde qu’il peut aller acheter son pain à pied ou à vélo plutôt que de prendre sa voiture », résume Guy Paris, le maire (DVD) de Sagy.

Le département travaille aussi sur une future plateforme web : « **ma voiture nos loisirs** » qui mettrait en contact les parents du Vexin, afin de les inciter à covoiturer pour accompagner leurs bambins aux activités extrascolaires.

Enfin des idées sont aussi en train de germer dans d’autres instances du territoire. Le conseil intercommunal des jeunes de Vexin centre planche sur une idée de local à vélos le long de la ligne de bus 95.04 pour permettre aux habitants des villages de rejoindre les arrêts en deux-roues.

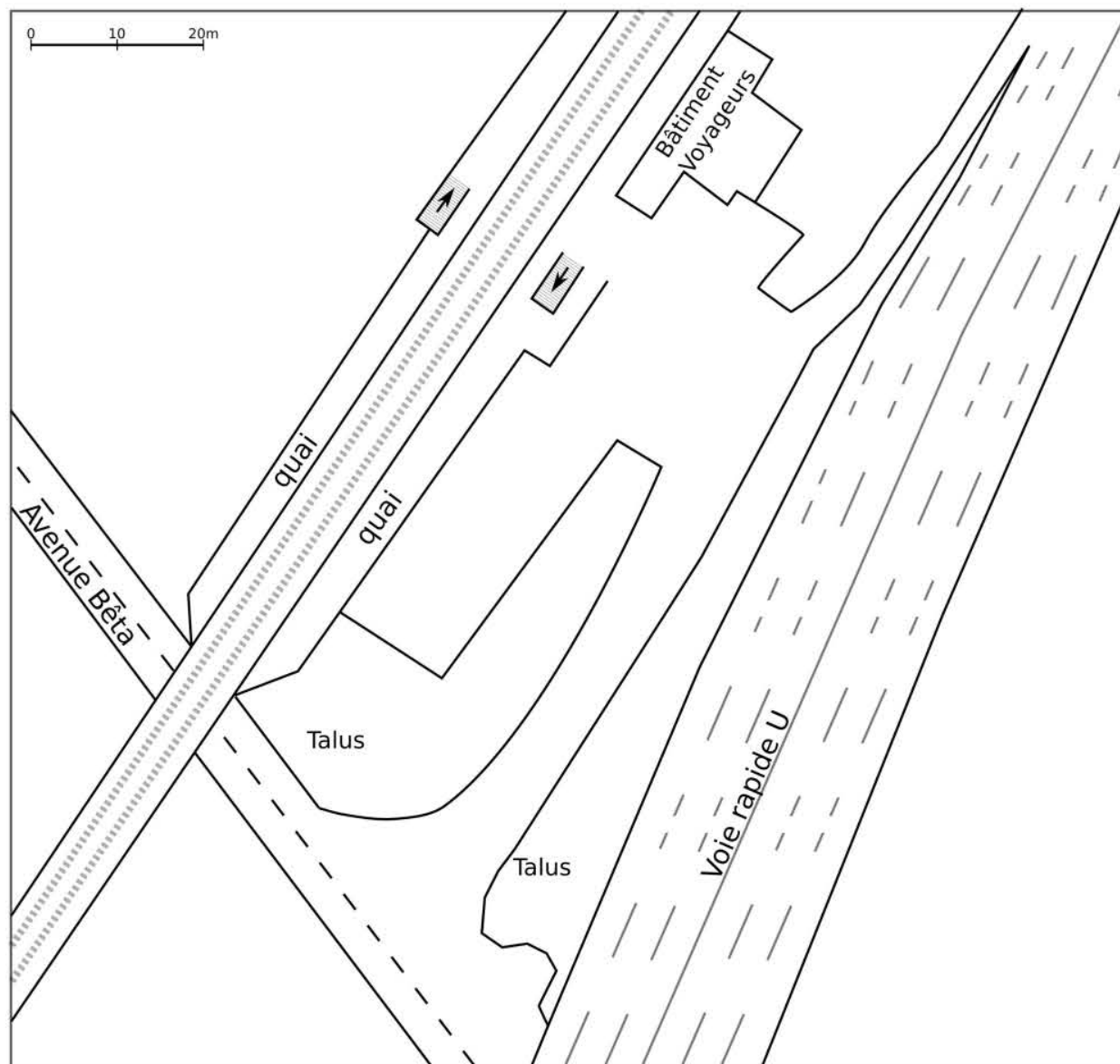
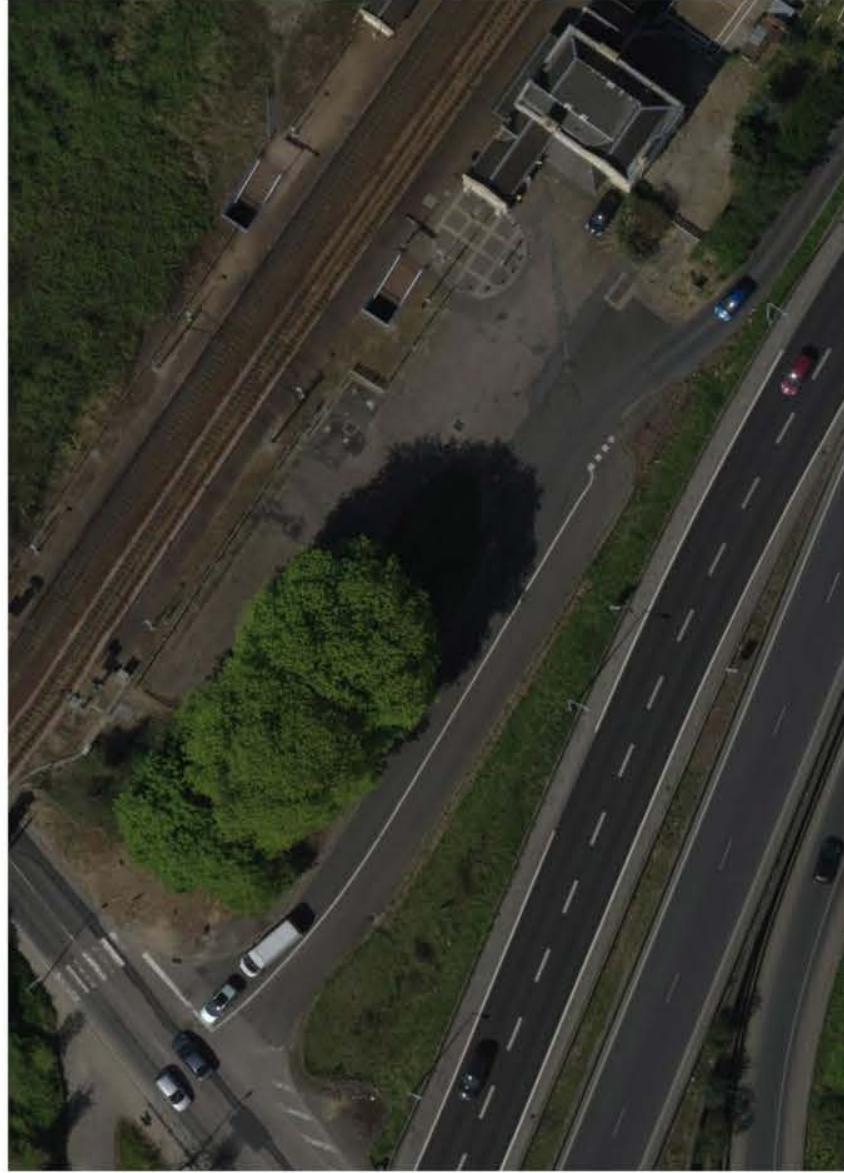


PLAN 1 - PLAN DU SECTEUR GARE DE INGÉ-HALTE - 2 exemplaires dont un à rendre agrafé avec la copie





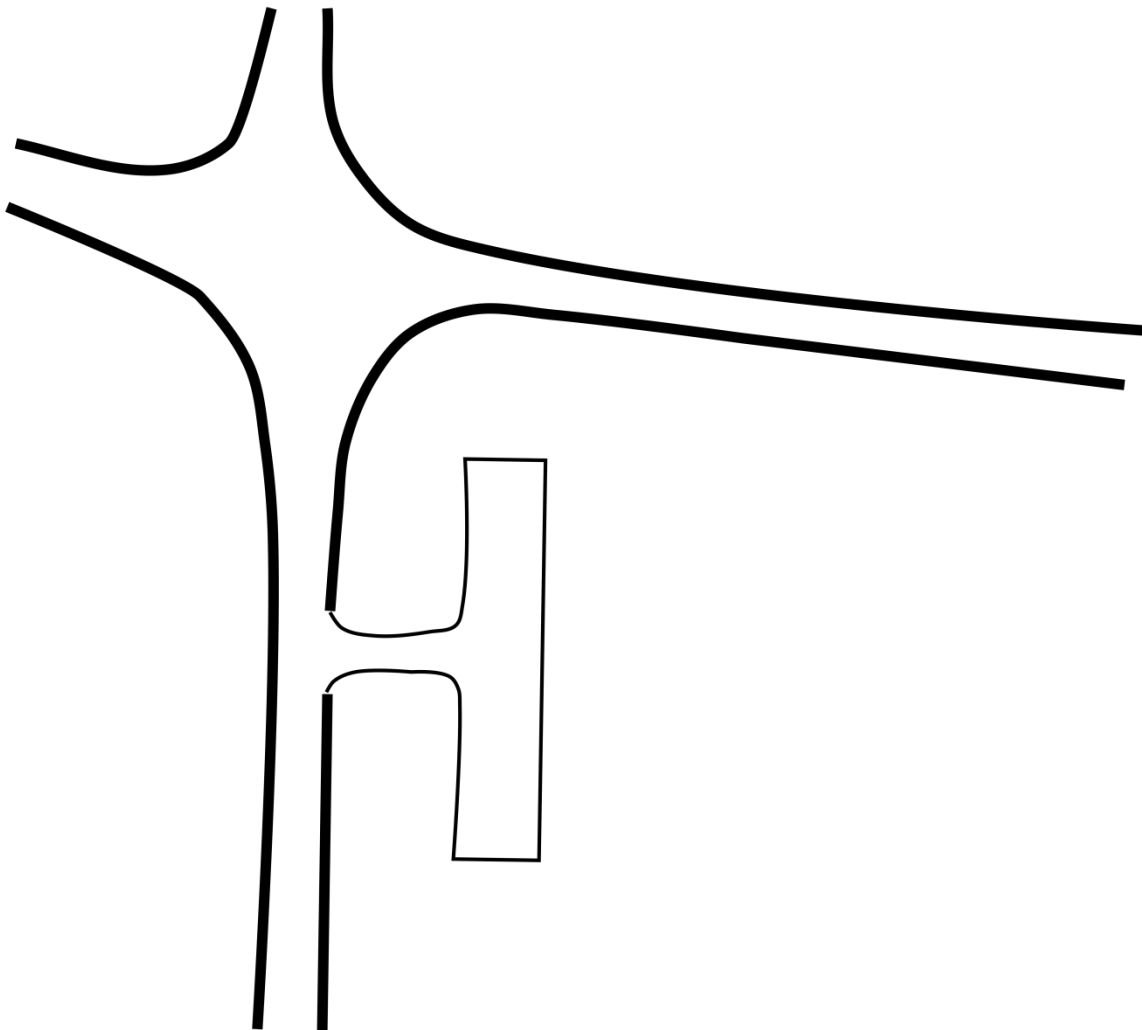
PLAN 1 - PLAN DU SECTEUR GARE DE INGÉ-HALTE - 2 exemplaires dont un à rendre agrafé avec la copie





## PLAN 2

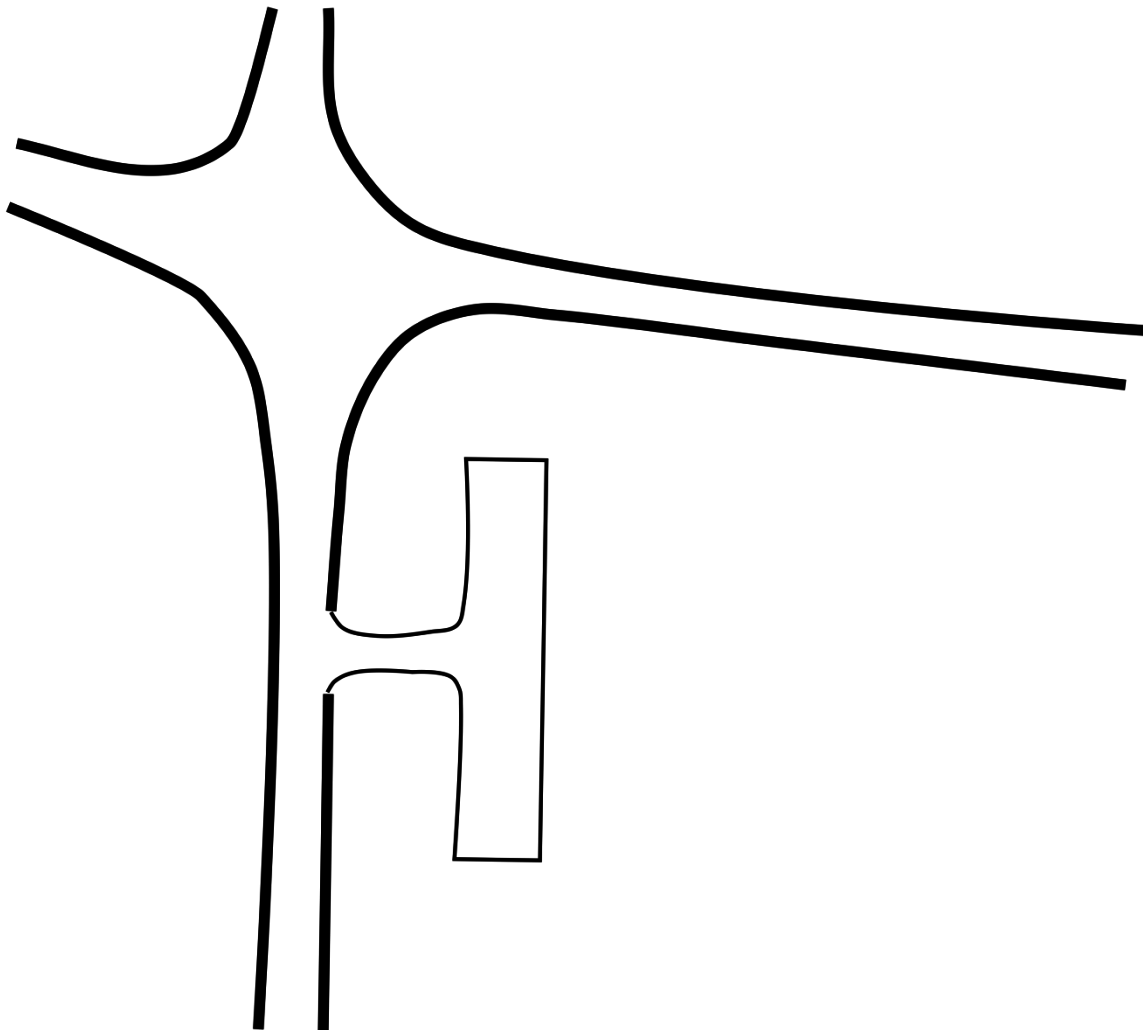
Schéma de principe d'une station simple - 2 exemplaires dont un à rendre agrafé avec la copie





## PLAN 2

Schéma de principe d'une station simple - 2 exemplaires dont un à rendre agrafé avec la copie

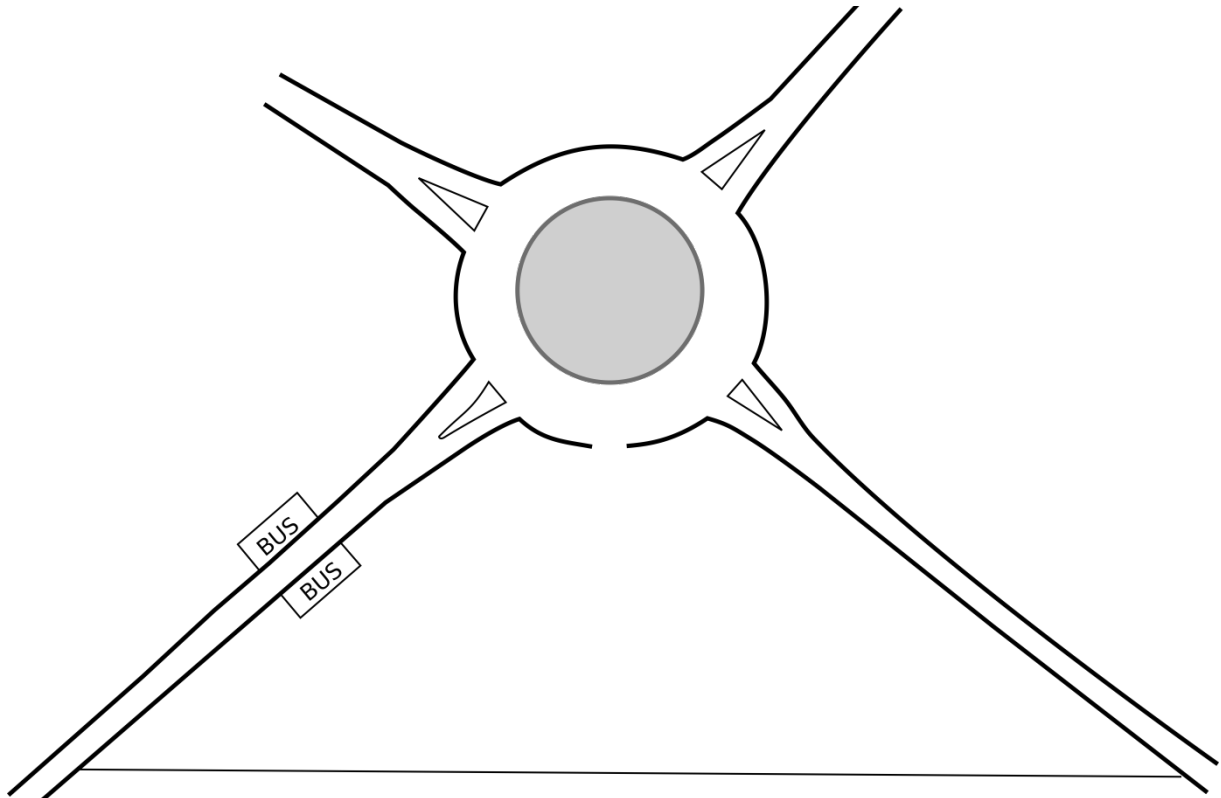






### PLAN 3

Schéma de principe d'une station multimodale (station à haut niveau de service) -  
2 exemplaires dont un à rendre agrafé avec la copie





### PLAN 3

Schéma de principe d'une station multimodale (station à haut niveau de service) -  
2 exemplaires dont un à rendre agrafé avec la copie

