

## Mobilités collaboratives : en route vers de nouvelles synergies public-privé ?



Le 21 juin 2018, Angers Loire Métropole représentée par Bernard DUPRÉ, Vice-Président chargé des déplacements et des infrastructures de transport, et l'Observatoire Régional des Transports (ORT) des Pays de la Loire représenté par son Président Yannick HAMONOU, accueillait à Angers (49) les participants du colloque annuel de l'ORT consacré aux mobilités collaboratives

Ce mardi de l'ORT était animé par Didier VIVANT, Directeur de l'ORT, avec les témoignages d'un expert national et d'acteurs publics et privés.

Il avait pour objectif de mieux cerner les enjeux et perspectives en matière de mobilités collaboratives et de stratégies public / privé.

Les services de mobilité sont en pleine mutation, sous l'effet conjugué :

- des offres élargies des systèmes de transport intermodaux et services de mobilités,
- de l'évolution du paysage des acteurs publics et privés et de leurs initiatives (autorités organisatrices de la mobilité, acteurs économiques traditionnels et alternatifs, plateformes d'intermédiation numérique, ...),
- de l'évolution des comportements de mobilités et des besoins des usagers, de la réduction de l'emprise du «tout automobile», de la maîtrise globale des coûts et des impératifs environnementaux et énergétiques,
- de l'émergence de nouvelles approches sur le plan des services (nouveau concept de MaaS «Mobility as a Service», cf. mardi de l'ORT du 29 mai 2018),
- et de la multiplication des supports technologiques, de la digitalisation et de l'économie collaborative.

De nouveaux services et de nouvelles pratiques de mobilité émergent voire mûrissent : partagées ou «simultanées», de natures commerciales ou fondées sur le partage de frais : covoiturage longues/courtes distances prédictif/dynamique, auto/vélopartage en boucle/en trace directe/avec ou sans station d'accueil - free-floating, auto-stop organisé, etc...

- Quels en sont les enjeux et les perspectives ?
- Assiste t'on à une professionnalisation de ces nouveaux modes ?
- Se dirige t'on vers de nouveaux modèles ?
- Et quelles stratégies les acteurs publics et privés mettent-ils en place, notamment dans l'autopartage, le vélopartage ou encore le covoiturage pour les courtes distances ?

### PROGRAMME

#### Enjeux et perspectives des nouvelles mobilités collaboratives

David AFRIAT, Associé, In Extenso Innovation Croissance

#### Retour d'expériences et perspectives en autopartage et vélopartage

##### *Moov'N Go : autopartage en périurbain et zones peu denses*

Laurent NICOLET, Chargé de mission mobilité durable, Pays du Mans

##### *VéloCité, Autocité+ et Pony Bike, vélos en libre-service sans borne à Angers*

Christelle SIX, Responsable mobilité douce, Direction Transports Déplacements, Angers Loire Métropole

Yan GARNIER, City Manager Angers, Pony Bike

#### Retour d'expériences et perspectives du covoiturage de courtes distances

##### *Questgo : plateforme de covoiturage de courtes distances*

Nolwenn BICHE, Chargée de mission transport et mobilité, CARENE

##### *Pop&Vroom : l'application de IDVroom pour les covoiturages quotidiens*

Frédérique VILLE, Directrice Générale, IDVroom



## Enjeux et perspectives des nouvelles mobilités collaboratives

David AFRIAT, Associé, In Extenso Innovation Croissance

In Extenso Innovation Croissance, société d'études et de conseil en Management stratégique de l'innovation, a participé en 2015 à la réalisation d'une étude du Pôle interministériel de Prospective et d'Anticipation des Mutations économiques (PIPAME) sur les « Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités ». Elle a également été associée à une étude menée parallèlement par le PIPAME sur les « Enjeux et perspectives de la consommation collaborative », qui s'était intéressée à tous les secteurs de l'économie, dont celui des mobilités.

### Cadrage et objectifs

Les «nouvelles mobilités» constituent une nouvelle étape vers une croissance verte, avec la création de nouveaux besoins et de nouveaux profits, un nouveau paradigme de l'automobile (structuration de nouveaux écosystèmes d'affaires, amorce d'une transition vers «le futur») et des potentiels économiques, sociaux et environnementaux liés aux besoins de déplacements à l'échelle des territoires et aux structures industrielles existantes dans le rôle d'accélérateur du changement.

L'émergence de nouvelles pratiques est un moyen de répondre aux impératifs sociaux et environnementaux et de créer des «ponts» entre «l'ancien monde» et le «nouveau monde», en conciliant les bénéfices environnementaux aux impératifs sociaux d'accès à la mobilité et économiques de préservation et de création d'emplois.

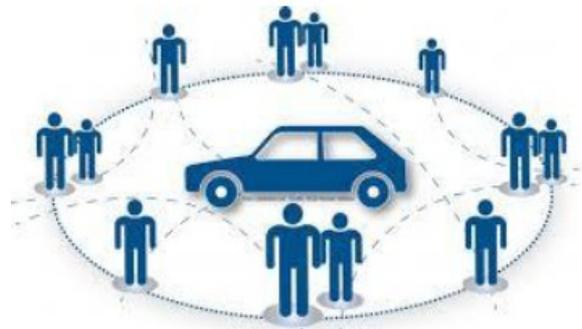
Dans ce contexte, quatre objectifs généraux doivent être recherchés :

- 1) Faire dialoguer «anciens» et «nouveaux» acteurs en associant les problématiques de la filière automobile aux potentialités offertes par les nouveaux services automobiles, 
- 2) Favoriser l'intégration de technologies de l'information et de la communication supports au partage des véhicules et encadrer le plus rapidement possible les développements pour ne pas être dépossédé des données de mobilité collectées, 
- 3) Faire des pouvoirs publics locaux et nationaux des acteurs exemplaires de l'autopartage et du covoiturage et amorcer une nouvelle offre de véhicules sur les sites existants, 
- 4) Poser les bases d'une réflexion sur une forme de «fiscalité intelligente» qui intégrerait les modes d'intensification des usages et des transferts de coût de l'usage à la possession. 

### Nouvelles mobilités et enjeux associés

L'étude du PIPAME sur les « Enjeux et perspectives de la consommation collaborative » a mis en avant la place du secteur de la mobilité parmi les secteurs d'activités soumis à une forte intensité concurrentielle en raison du nombre élevé d'acteurs et à leur positionnement différencié, aussi bien en termes de pratiques (ex. : covoiturage, location, etc.) que de types de produits/services proposés (ex. : voiture, vélo, etc.), avec des acteurs emblématiques associés.

L'étude du PIPAME sur les « Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités » a elle aussi diagnostiqué des dynamiques et dominantes fortes : développement progressif de nouveaux usages, fondé sur un basculement de la possession d'une solution de mobilité à l'usage d'un service, portés par les technologies de l'information et de la communication, les objectifs étant de transformer profondément les pratiques de mobilité et de modifier les rapports entre les acteurs nouveaux et traditionnels.



En matière d'autopartage (mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicule pour différents utilisateurs), trois grandes catégories («en boucle», «en trace directe» et «free-floating») visent à initier un changement de comportement chez les possesseurs de voiture et insérer l'automobile dans une chaîne de mobilité intermodale.

Les offres se situent sur des prestations et segments de marché différents, y compris en termes d'impacts et de volumes :

- en «trace directe» : investissement financier important et mise à disposition d'espaces de voiries
- en «boucle» : permet davantage de se dispenser de l'achat d'une voiture mais développement limité



En matière de covoiturage (utilisation en commun d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers) : trois grandes catégories coexistent (covoiturage intercity «longue distance», covoiturage domicile-travail, covoiturage dynamique «zone urbaine»), avec une pratique répandue de façon homogène dans les zones d'habitation et un succès retentissant de Blablacar pour le covoiturage intercity. Ce dernier ne concerne néanmoins qu'un seul versant du covoiturage, il existe une multitude d'acteurs sur différentes autres pratiques, qui connaissent des difficultés de croissance pour atteindre la masse critique nécessaire à la rentabilité.



En matière de services de VTC (mise à disposition de voitures haut de gamme avec chauffeur sur commande et pour une destination définie) : ce segment de marché connaît un succès croissant venu du développement d'applications comme Uber, en concurrence avec les offres traditionnelles de taxis.

En bouleversant les structures traditionnelles et créant de nouveaux usages des services de transport, c'est en grande partie dans les technologies de l'information et de la communication que se trouvent les principales évolutions.



Un détour par l'étranger permet de constater une grande hétérogénéité des contextes et des politiques locales liés aux nouveaux usages automobiles dans les grands pays «constructeurs». Le développement des offres d'autopartage des pays est très fortement dépendant des stratégies des constructeurs locaux et de leurs ressources (financières et politiques) pour investir dans des services «annexes».

La question de l'automobilité se situe au carrefour de configurations géographiques et démographiques, de politiques urbaines et d'aménagement des territoires, de politiques énergétiques et de politiques industrielles et de l'innovation.

L'engagement des acteurs français a deux caractéristiques :



- les acteurs traditionnels sont davantage en retrait et ne souhaitent pas s'engager financièrement ou stratégiquement,
- les constructeurs français ont un faible intérêt stratégique à la question des nouveaux usages comparativement aux nouvelles technologies et à l'inter-continentalisation, ils se montrent plus «sélectifs» dans le choix de leurs investissements (préserver l'option des nouvelles mobilités et rester prêt à l'exercer, sans être destinés à élaborer les solutions technologies et organisationnelles).

Ainsi, la configuration française des nouveaux usages doit être examinée auprès des différents challengers : acteurs traditionnels, acteurs liés aux transports publics, aux politiques nationales et locales, et aux nouveaux entrants.

### Caractère restrictif de l'offre

L'examen détaillé de la situation des ménages révèle l'existence d'un «réservoir de demande» pour les nouveaux services de mobilité.

Le parc le plus ancien est majoritairement détenu par les ménages les moins aisés en zone rurale, avec des dépenses d'utilisation relativement homogènes. C'est sur l'acquisition que s'ajuste la répartition des dépenses automobiles, toute augmentation des coûts d'utilisation va influencer sur les dépenses d'acquisition. Les espaces ruraux et périurbains connaissent des contraintes de mobilité importantes et largement dépendantes de la voiture.

Les nouveaux services ouvrent la possibilité de satisfaire des besoins de mobilité sur la base de frais partiellement partagés, en ciblant des publics et des territoires dont les besoins de mobilités sont parmi les moins contraints. Dans les zones les moins denses (milieu rural), qui ont besoin d'offres alternatives, aucun des services de mobilité ne répond aujourd'hui à cette demande potentielle. Dans les zones les plus denses, qui ont des problèmes de congestion, la structuration de la demande permet d'apporter une réponse partielle.

L'enjeu des nouvelles mobilités est de proposer des alternatives sérieuses pour les ménages les plus contraints dans les zones d'habitations les moins denses, en solvabilisant la demande pour une mobilité dans un parc plus récent, plus propre et mieux entretenu, alternative à la possession, et avec plusieurs avantages :

- permettre aux offres de services de mobilité de toucher une clientèle plus large et dont le potentiel est important,
- permettre aux constructeurs de trouver de nouveaux débouchés pour les véhicules neufs,
- permettre de réduire l'impact environnemental des automobiles en accélérant le renouvellement.

Envisager les nouvelles mobilités dans cette perspective permet de coupler les problématiques liées à ces nouveaux services et ceux qui se posent à la filière automobile tout en lui assurant une solvabilité économique et politique.



## Positionnement stratégique des acteurs

En 2015, les formes de partage se sont développées là où il était le plus facile et le moins nécessaire de le faire. Les nouvelles mobilités se caractérisent par des évolutions associées aux réseaux sociaux, au cloud, aux big datas et aux formes de socialisation qui se développent. Ce nouvel écosystème fait la part belle au covoiturage et à l'autopartage, tout en restant accueillant aux business traditionnels.

Mais l'enthousiasme des débuts fait place à une reconnaissance de la très grande complexité des mobilités et à une très grande modestie quant à la capacité de les révolutionner.

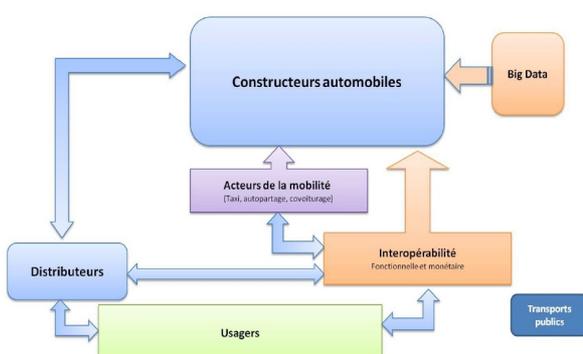
La stabilisation des modèles économiques des nouveaux services n'est pas achevée : pour certains, la rentabilité est fondée sur le ciblage d'une clientèle accessible (croissance par levée de fonds, stratégie de croissance internationale pour dupliquer l'offre sur des clientèles identiquement ciblées) ; pour d'autres, une stratégie de diversification permet de conforter ou compléter des activités de «cœur de métier» (exemple de Bolloré, de la SNCF).

Ainsi, différents modèles économiques se sont bâtis avec différentes stratégies de positionnement, avec comme question centrale le financement de nouveaux services et des perspectives de rentabilité.

## Analyse prospective

Trois scénarios prospectifs ont été testés auprès d'un panel d'acteurs :

- Scénario 1 : «Enrichissement de l'offre intermodale» : les pouvoirs publics/transports publics exploitent les big datas et jouent l'interopérabilité pour proposer un ensemble de solutions optimisées suivant des critères modulables via des financements et outils réglementaires.
- Scénario 2 : «Annexion des nouvelles mobilités» : scénario continuiste dans lequel les nouveaux usages de l'automobile sont traités comme un enrichissement ou une complexification de systèmes d'usages et d'offres automobiles. Les constructeurs et leurs réseaux facilitent le développement des nouvelles offres.



- Scénario 3 : «Partage généralisé et numérisé» : les mutations des comportements centrés sur l'usage s'accroissent et permettent aux plateformes existantes de devenir dominantes. Les acteurs automobiles traditionnels et les opérateurs de transport public s'adaptent et connaissent des recentrages fondamentaux.

Les simulations tendent à montrer que le scénario 2 est celui qui correspondrait au «meilleur compromis» entre les bénéfices écologiques induits par les nouveaux services et usages, et leur impact sur les business et l'emploi. Plus aisé à implémenter car correspondant à un possible développement du business des professionnels, il passe par la constitution de flottes partagées financées par les particuliers et évite tout investissement public important. Avec le recul, un scénario mixte entre les scénarios 1 et 3 semble se réaliser.

Les différents scénarios confirment l'intérêt économique et environnemental d'une diffusion à grande échelle des nouveaux services, qui doivent se diversifier et adopter d'autres formes que celles qui existent aujourd'hui.

C'est au croisement des «nouvelles pratiques» et des «anciens métiers» que les nouveaux services automobiles pourront atteindre les volumes capables de fournir des solutions de mobilité bénéfiques pour les ménages et pour l'environnement.

## Recommandations

Ces constats ont amené à formuler les recommandations suivantes :

- Inciter les collectivités territoriales à investir dans des expérimentations territorialisées de mobilité afin de démultiplier les projets associant les professionnels de l'automobile aux autres acteurs,
- Favoriser l'émergence d'une offre de véhicules en partage chez les distributeurs et les acteurs de l'après-vente automobile,
- Créer un standard technique à l'ouverture/fermeture à distance des véhicules,
- Développer l'interopérabilité entre les différents modes de déplacement via des systèmes d'information partagée,
- Standardiser l'ouverture et la gestion des données de transport,
- Mettre en partage une partie du parc automobile de l'État et des collectivités,
- Accompagner la mise en place d'un service de mobilité en zones périurbaines et rurales,
- Ouvrir un débat national et territorial sur les politiques applicables aux nouveaux services de mobilité.

**Pour consulter les études du PIPAME sur le site internet de la DGE:**

[Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités](#)

[Enjeux et perspectives de la consommation collaborative](#)

## Moov'N Go : autopartage en périurbain et zones peu denses

Laurent NICOLET, Chargé de mission mobilité durable, Pays du Mans

Le pôle métropolitain Le Mans Sarthe a mis en service le 5 février 2018 un nouveau service d'autopartage périurbain et rural : Moov'N Go.



A l'automne 2015, la collectivité a défini un programme de mobilité durable comportant trois axes de travail : le management de la mobilité, de nouveaux services de mobilité et l'accompagnement des collectivités et du collègue transport.

Les objectifs étaient de proposer aux habitants de nouvelles solutions de mobilité dans le but de compléter l'offre actuelle de transports collectifs et s'adressant au plus grand nombre.

Dans ce cadre, l'autopartage s'est révélé comme un projet phare avec le covoiturage spontané de proximité (coup d'pouce) et les aires de covoiturage, forts des constats suivants :

- l'offre de transports collectifs est limitée sur nos territoires périurbains et ruraux,
- la voiture permet de se rendre où l'on veut et répond ainsi à tous les besoins en déplacement,
- l'autopartage peut permettre de réduire le budget transport des ménages en se séparant d'un de leurs véhicules,
- l'autopartage offre à celles et ceux qui n'ont pas les moyens de posséder un véhicule de pouvoir disposer facilement d'une voiture pour leurs déplacements.



L'élaboration du projet «autopartage» s'est déroulé de janvier 2016 à février 2018, mobilisant huit groupes de travail et au moins 10 partenaires.



Six communes volontaires se sont engagées en 2017 sur les cinq intercommunalités membres du pôle métropolitain, pour créer la première vague du réseau Moov'N Go qui a été mis en service le 5 février 2018.

Trois communes supplémentaires volontaires feront l'objet d'un déploiement fin 2018-début 2019.

Les principes du système d'autopartage Moov'N Go sont les suivants :

- un soutien financier de l'État, l'ADEME et la Région,
- les communes propriétaires des véhicules et les coûts de fonctionnement à leur charge,
- un marché d'expérimentation sur 3 ans avec un opérateur de mobilité : l'opérateur Clem',
- une plateforme de réservation : [www.mouvngo.clem.mobi](http://www.mouvngo.clem.mobi), dont le pôle métropolitain est propriétaire
- un parcours usager simple,
- des tarifs accessibles,
- un service gratuit pour les agents et élus des communes dans le cadre des déplacements professionnels,
- un site Internet d'information,
- un accueil Moov'N Go en mairie.

Après quelques mois, cette expérimentation territorialisée de mobilité tient toutes ses promesses.

Le partenariat avec Le Mans Université permettra de l'évaluer.



Pour accéder au site internet de Moov'N Go :

## VéloCité, Autocité+ et Pony Bike, vélos en libre-service sans borne à Angers

**Christelle SIX**, Responsable mobilité douce, Direction Transports Déplacements, Angers Loire Métropole  
**Yan GARNIER**, City Manager Angers, Pony Bike

Angers Loire Métropole a une politique volontariste en matière développement de l'usage du vélo et de services de mobilités partagées.

La collectivité poursuit depuis de nombreuses années les objectifs suivants :

- considérer la voiture comme un service,
- réduire la place de la voiture en ville,
- inciter à l'éco-mobilité,
- accroître le report modal vers les transports collectifs et les modes doux,
- et lutter contre la fracture de la mobilité.

Dans ce cadre, de nombreuses actions ont été mises en place : service de prêt de vélo en ville, service d'autopartage, extension du réseau de tramway, intermodalité vélo/bus, équipement des zones industrielles en box vélos sécurisés, expérimentation des prêts de vélos pliables, vélos parcs, box individuels sécurisés, stationnements collectifs couverts et parkings relais installés près des parkings de covoiturage, des principaux arrêts de bus et le long des lignes de tramway.

### Vélocité : un service de prêt de vélo depuis 2004

Vélocité est un service municipal de la ville d'Angers géré par deux prestataires (Angers Mob Services et Cycles Cesbron) qui assurent le stockage, la livraison et la révision des vélos.

Avec 2 500 vélos et plus de 6 000 utilisateurs par an dont 70 % de jeunes (étudiants), le service propose des vélos en prêts pour une durée de 4 mois renouvelable 2 fois (1 an maximum) aux personnes majeures, habitants, étudiants ou travaillant sur Angers.

Le service participe à l'intermodalité vélo/train :

- Vélo + Gare : avec stationnements vélos sécurisés à proximité de la Gare d'Angers, parking vélos du Haras public et parking vélos du Petit Anjou (places pour abonnés TER),
- Actions programmées : parking collectif sécurisé de 24 places pour 48h maximum à la demande et payant (2€) et création d'un tarif à la journée pour les autres parkings vélo gare.

Depuis 2018, Vélocité gère la flotte interne de vélos de services de la ville d'Angers, d'Angers Loire Métropole et du CCAS. En parallèle, les collectivités proposent l'indemnité kilométrique vélo (IKV) aux 4.300 agents pour leurs déplacements effectués à vélo entre leur domicile et leur lieu de travail.

Un audit de Vélocité a été réalisé en 2017-2018. Cette évaluation permettra d'ajuster les coûts de fonctionnement et d'optimiser ses prestations.

### Autocité+ : un service d'autopartage depuis 2011

Autocité+ est un service d'autopartage géré par la SPL Alter Services du groupe Alter (Anjou Loire Territoire) pour la Ville d'Angers.

Avec 18 voitures réparties sur 10 stations, membre du réseau Citiz leader national de l'autopartage, le service propose des voitures accessibles en libre-service 24h/24, 7j/7, des stations réservées à travers la ville, des trajets en boucle fermée et un coût proportionnel à l'usage, facturé à l'heure et au km parcouru.

### Vers un Plan vélo et l'expérimentation de nouveaux services

Angers Loire Métropole élabore actuellement un Plan Vélo avec quatre axes :

- 1) conforter, aménager et partager l'espace public pour faciliter et sécuriser les conditions de déplacement à vélo afin de lever les appréhensions et favoriser la pratique cycliste par tous les usagers,
- 2) développer et accompagner l'offre de services aux cyclistes pour conforter et accompagner l'essor du vélo,
- 3) informer, sensibiliser et éduquer pour promouvoir le vélo auprès de toutes les populations,
- 4) suivre et évaluer sa mise en oeuvre dans une démarche d'amélioration continue.

Depuis 2017 et 2018, une expérimentation a été lancée avec deux opérateurs (Pony Bikes et Indigo) pour offrir de nouveaux services de location de vélos sans station (vélos et cadenas, connectés, paiement et déverrouillage du vélo par smartphone).

Dans un premier temps, la collectivité a souhaité maîtriser le nombre d'opérateurs sur le territoire, maintenir la flotte à 1 000 vélos (500 pour chacun des partenaires) et « encadrer » cette offre via une charte de partenariat en cours de validation : l'opérateur organise un service efficace de maintenance préventive et curative, la ville d'Angers délivre un permis de stationnement sur le plateau piétonnier à titre gratuit.

Ne nécessitant pas d'investissement de la collectivité, le développement de cette offre alternative doit contribuer à la progression de la part modale du vélo et au déploiement des technologies des objets connectés.



## L'offre Pony Bikes

La start-up Pony Bikes a développé un système de vélos connectés en libre-service sans station d'accueil (free floating) et l'a mis en service à Angers.

Une flotte de 450 vélos optimisés pour le partage a été déployée et est sous contrôle par la géolocalisation, la remontée d'informations en temps réel, le contact avec l'utilisateur via l'app ou directement par sms ou appel téléphonique. Les data sont partagées avec la collectivité sur demande.

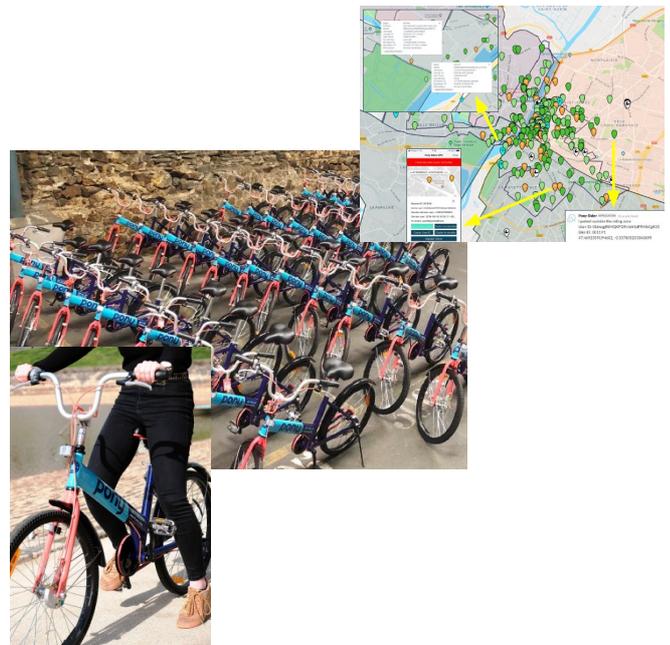
De nombreux contre-exemples existent dans le monde mais aussi en France. Pour l'éviter, la start-up mise sur une approche en phase, qui permet aux utilisateurs de s'approprier le service, aux opérateurs de comprendre les besoins, aux équipes de se former et de traiter les problèmes avant qu'ils ne deviennent ingérables.

La collaboration avec la collectivité et la communauté d'utilisateurs a permis d'optimiser cette initiative : obtention d'un permis de stationnement sur l'espace public, carte d'accès au plateau piétonnier pour l'enlèvement des vélos gênants, réparations sur site et marquage de hubs.

La start-up aspire à un système qui serait auto-géré avec la communauté, en misant sur les dynamiques que l'initiative pourra susciter (effet ricochet, « Adopt-a-pony », « Pony chasing » et « Incentive » sur les social media).

Elle évalue son service à 1/100ème du coût d'un système avec station, avec une liberté totale de déplacement. Mais des facteurs sont nécessaires à sa réussite : régulation, aménagements de voirie, communication avec la collectivité et maîtrise de la communication avec les usagers, proximité avec les différents services de la ville pour centraliser les signalements des usagers et des agents le plus rapidement possible.

### Comment ça marche?



## Ouestgo : plateforme de covoiturage de courtes distances

Nolwenn BICHE, Chargée de mission transport et mobilité, CARENE

La communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE) a participé à la mise en place d'une nouvelle plateforme mutualisée pour le covoiturage de proximité et solidaire sur le Grand Ouest : OuestGo, lancée en mai 2018.



Cette initiative émane de collectivités de l'Ouest (dont la CARENE et Nantes Métropole), de la DREAL de Bretagne, et bientôt du Conseil Départemental de la Loire-Atlantique, du Syndicat Mixte de la Presqu'île de Guérande...

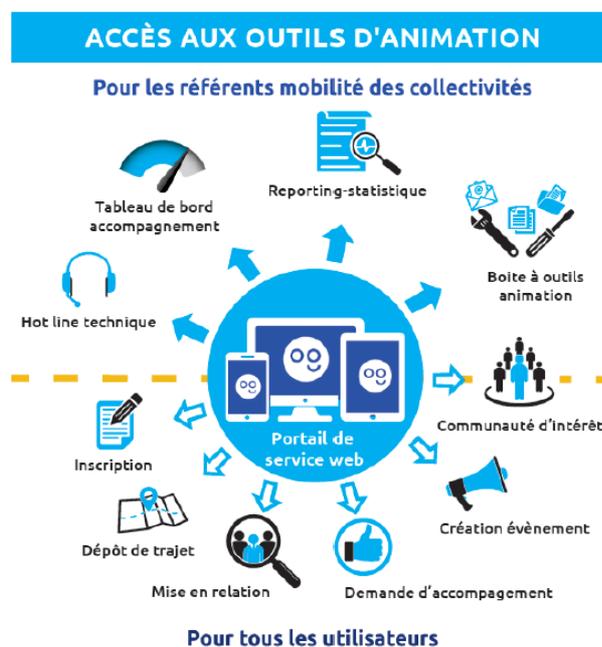
Elle répond à une ambition partagée de se doter d'un outil de mise en relation et d'animation pour les covoiturages du quotidien de proximité (réguliers, événementiels, solidaires), public et mutualisé sur le Grand-Ouest, ouvert aux collectivités, avec des fonctions de réseau social (communautés), gratuit pour les utilisateurs, développé en open source et open data, et interopérable avec les autres services de mobilité.

Le projet des collectivités s'est appuyé sur les constats suivants :

- multiplication contre-productive des sites publics et privés de covoiturage, fragmentant l'offre dans différents outils et pouvant être rebutante pour l'utilisateur,
- modèle économique plus difficile pour le covoiturage de courte distance, alors que le modèle semble opérationnel pour la longue distance (service payant),
- peu d'offre en milieu rural, pour le retour à l'emploi,
- obsolescence des sites des collectivités partenaires, peu évolutifs, avec une faible capacité d'animation et un risque de perte de l'investissement dans un environnement économique instable.

Dans un paysage multiple des compétences liées au covoiturage du niveau régional jusqu'aux entreprises, les facteurs de réussite d'une politique de covoiturage de proximité se trouvent dans le choix de l'outil de mise en relation des covoitureurs, dans les aménagements, dans la communication et dans l'accompagnement au changement.

Pour y parvenir, la plateforme de covoiturage Ouestgo est dotée d'un accès privilégié aux référents mobilité des collectivités et aux utilisateurs (outils d'animation), d'une image propre et unique, et d'une campagne de communication commune, adaptable et démultipliable.



Pour accéder au site internet de OuestGO :

OuestGO



## Pop&Vroom : l'application de IDVroom pour les covoiturages quotidiens

Frédérique VILLE, Directrice Générale, IDVroom

IDVroom a développé une solution web et mobile de covoiturage du quotidien : Pop&Vroom.



Acteur historique du covoiturage, basé à Angers, La Rochelle et Paris, IDVROOM a plus de 250 plateformes de covoiturage à son actif pour des entreprises et des collectivités territoriales.

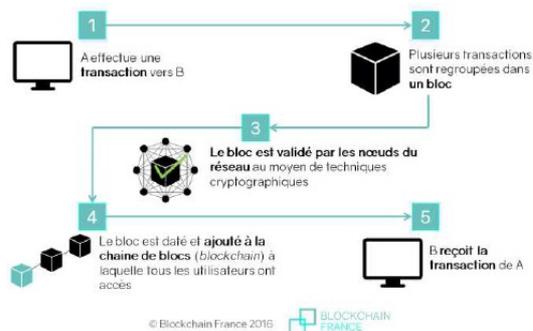
Elle connaît une forte croissance et déclare la plus grande communauté de covoiturage du quotidien en France.

De par son expérience, les facteurs clés de succès du covoiturage de courte distance sont la confiance, l'intégration (grand public, entreprises et collectivités), la garantie retour et la relation multi-modale.

Sa stratégie repose sur l'exposition de son offre, la recherche des utilisateurs dans leur environnement (applications d'entreprises, sites de congrès et d'événements...), l'ouverture de ses données à d'autres partenaires publics et privés (portes d'accès « API » orientées performance et simplicité d'intégration), la communication sur mesure (kit de communication logoté) au plus près des usagers (animations en entreprises, en gare, en ville, distributions diffuses, marketing relationnel).



Pour aller plus loin dans l'interconnexion, elle intervient dans le cadre d'un projet d'interconnexion des plateformes de covoiturage grâce à la technologie Blockchain.



Les retours d'expérience d'IDVROOM en avril 2018 placent les Pays de la Loire en troisième place des régions les plus dynamiques (hors île-de-France), avec plus de trois quarts des covoiturages réalisés faisant moins de 80 km, et avec renforcement de la multimodalité depuis ou vers une gare.

**Pour accéder au site internet d'IDVROOM :**

[IDVROOM](#)