

Le covoiturage : de l'initiative privée à un service de transport partagé



La Semitan a accueilli le 15 avril 2014, les participants au Mardi de l'ORT "Le covoiturage : de l'initiative privée à un service de transport partagé".

Ce mardi animé par Gilles MÉRIODEAU avait pour ambition d'évoquer, à travers un état de l'art et des témoignages, les réflexions engagées en matière de covoiturage.

PROGRAMME

Le covoiturage, des pistes pour favoriser son développement

par **Christophe SAROLI**, Chargé de projets Nouveaux Services à la Mobilité, CEREMA

BlaBlaCar démocratise le covoiturage longue distance en Europe

par **Laure WAGNER**, Directrice de la communication et membre de l'équipe fondatrice de BlaBlaCar

Le covoiturage, un maillon de la chaîne de mobilité

par **Olivier DEMAEGDT**, Directeur Général d'Ecolutis

Lila covoiturage, une politique partenariale

Conseil Général, Nantes Métropole et Carene – Présentation de la démarche (aménagement, services, promotion)

par **Marc LETOURNEUX**, Chargé de mission covoiturage, Conseil Général de Loire-Atlantique
Nicolas ALBERT, Conseiller en mobilité, Nantes Métropole

Retour d'expérience d'entreprise : mise en place du covoiturage à l'INRA

par **Vincent RAMPON**, Chargé de médiation scientifique et de mission développement durable, INRA-Centre de recherche Angers-Nantes

Animateur : Gilles MÉRIODEAU

*Ce document consiste en une synthèse libre et n'engage pas les intervenants.
L'ensemble des présentations sont téléchargeables sur le site internet de l'ORT :*

www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr

Le covoiturage, des pistes pour favoriser son développement

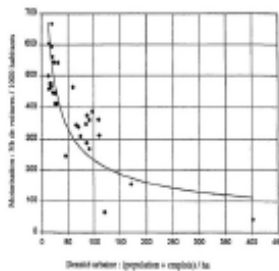
par **Christophe SAROLI**, Chargé de projets Nouveaux Services à la Mobilité, CEREMA

Depuis la LOTI de 1982, le **contexte législatif offre des leviers** de développement aux alternatives à la voiture solo. Le premier constat est, qu'en France, 1,1 personnes occupent une automobile lors des déplacements domicile-travail. Cette faible occupation interroge sur les **freins actuels** à la pratique du covoiturage : peur de l'inconnu et intrusion dans son espace privé, organisation difficile car moins flexible que son propre véhicule, peur du trajet retour non pourvu, éparpillement de l'offre (plus de 200 sites),...

L'**équilibre économique du modèle** est particulièrement fragile mais le covoiturage reste néanmoins pertinent en interurbain et en zones rurales où l'offre de transport collectif et le coût de l'énergie incitent au développement de ce mode de déplacement.

Le covoiturage est particulièrement pertinent en périurbain

- Un taux de motorisation supérieur en zones rurales
- Dépendance des ménages à la motorisation
- Vulnérabilité des ménages suite au renchérissement des coûts de l'énergie



Le covoiturage : des pistes pour favoriser son développement
Christophe Saroli



Une **mutualisation des services** est présente sur certaines régions, permettant aux collectivités de s'appropriier un site technique blanc et de le valoriser. Une croissance importante du nombre de sites et d'utilisateurs montre nettement un intérêt pour ce mode de déplacement. Techniquement, il existe différentes pistes pour développer le covoiturage : **Voies réservées**, avec nécessité de contrôler en temps réel le nombre de personnes dans la voiture, des **peages adaptés** au nombre de personnes dans le véhicule, **aires de stationnement suffisamment maillées** sur le territoire pour être attractives.

L'accès à des voies réservées pour le covoiturage

- Exemple de voie dédiée aux bus et au covoiturage à Madrid :
- Exemple de Minneapolis (HOV / HOT) : péage adapté toutes les 3 minutes selon le trafic



Le covoiturage : des pistes pour favoriser son développement
Christophe Saroli



Des **points de rencontre** conducteurs/passagers sont également proposés dans d'autres pays, le long d'axes structurants pour d'éventuelles "**correspondances de covoiturage**" et vers des lignes virtuelles de covoiturage.

La **politique d'animation** de la démarche est, en complément, indispensable pour rendre le covoiturage visible pour les usagers. Les centrales de mobilité offrent dans ce contexte des plateformes importantes pour promouvoir le covoiturage comme mode complémentaire aux autres modes de transports. Rapprocher l'offre et la demande impose, par ailleurs, une **taille critique** pour que le système se développe.

Des **évolutions réglementaires** sont attendues avec la loi MAPAM* qui définit enfin légalement ce qu'est le covoiturage. Des **évolutions techniques** sont aussi espérées pour que le contrôle du nombre de personnes à bord des véhicules devienne automatique, le véhicule communiquant directement avec l'infrastructure.

Exemple de centrale de mobilité

1



*Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

BlaBlaCar démocratise le covoiturage longue distance en Europe

par **Laure WAGNER**, Directrice de la communication et membre de l'équipe fondatrice de BlaBlaCar

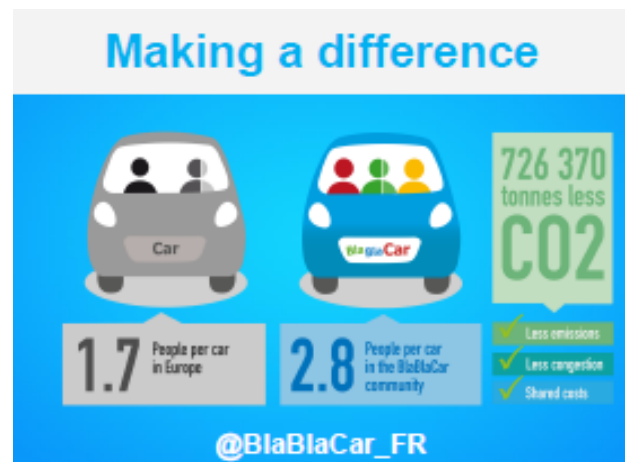
Présent sur le secteur depuis 2004, **BlaBlaCar** regroupe aujourd'hui 7 millions de membres en Europe, sur 12 pays européens, avec une croissance exponentielle depuis les dernières années, et ceci malgré des débuts ardu.

1,2 millions de personnes sont transportées par mois sur des **parcours longue distance de 350 km** en moyenne, avec des pics hebdomadaires correspondant classiquement aux départs en week-end et aux vacances.

2,8 personnes par véhicule sont comptabilisées en moyenne en Europe parmi les utilisateurs de BlaBlaCar (3 en France) et 97% des trajets sont des **trajets uniques**, non couverts par les offres longue distance SNCF.

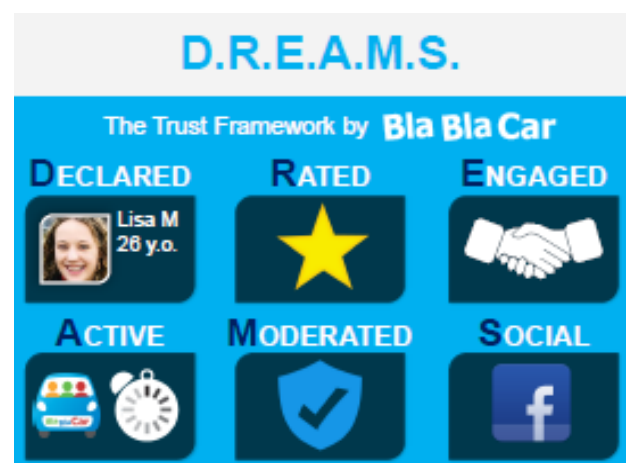
La typologie des membres est variée et dépasse l'image caricaturale de l'usage exclusive du service par des jeunes. Un tiers des usagers a plus de 35 ans, avec un effet d'apprentissage des jeunes vers leurs aînés.

Un **système de réservation** avec paiement en ligne a été mis en place pour sécuriser les échanges et **fiabiliser le système**. Le site permet également de connaître le profil du conducteur comme du passager, avec une vérification du profil par BlaBlaCar. La confiance dans la communauté est en effet primordiale car son absence est un frein notoire au développement du covoiturage.



Le modèle économique de BlaBlaCar est, quant à lui, basé sur la transaction en ligne par l'application de frais de réservation, de frais SMS qui sont engendrés automatiquement à chaque réservation, ainsi que la TVA.

Enfin, il paraît important de souligner qu'au sein d'une entreprise ou d'une collectivité, pour développer la **communication autour du covoiturage**, il est impératif de parler du prix du covoiturage comparé au coût réel de la voiture (coût complet) et de la simplicité d'inscription sur ce type de site.



Le covoiturage, un maillon de la chaîne de mobilité

par **Olivier DEMAEGDT**, Directeur Général d'Ecolutis

ECOLUTIS existe depuis 1999 et est devenu filiale de la SNCF depuis 2013, permettant à cette dernière de proposer une offre de porte à porte à ses clients. Le réseau compte **900 000 membres** sur le territoire français, avec des trajets réguliers de **courte distance** et une population plus âgée que celle de BlaBlaCar avec 70% d'utilisateurs de plus de 35 ans. La majorité des trajets fait moins de 80 km et 88 % correspondent à des trajets réguliers.

Un réseau d'annonces conséquent



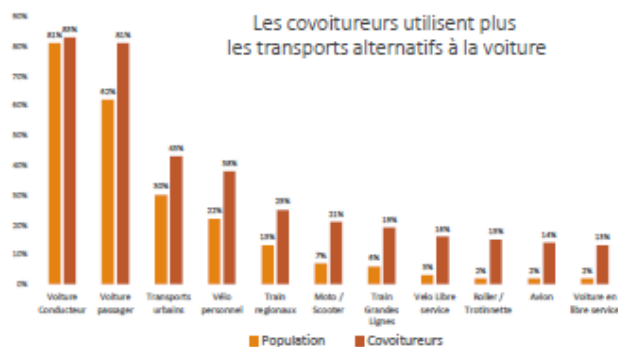
ECOLUTIS fait par ailleurs partie de la **FEDUCO**, fédération du covoiturage, qui regroupe quasiment l'ensemble des acteurs français de la thématique. Cette dernière s'est donnée **plusieurs axes de travail** dont une réflexion sur la définition légale du covoiturage, l'intégration de ce mode de déplacement dans les calculateurs multimodaux et une réflexion sur une participation de l'employeur au titre que la prime transport. A la demande de l'état, la FEDUCO a par ailleurs été missionnée pour établir la **cartographie des aires de covoiturage**.

Rdex – Ride Sharing Data Exchange



Suite au constat de l'impossibilité d'échanger des annonces entre deux territoires voisins équipés par des opérateurs différents, entravant de fait le développement de la pratique du covoiturage, la FEDUCO a travaillé sur un standard - **RDEX** - qui permet la **mutualisation des données** et une mise en relation plus large des utilisateurs, à travers un langage commun entre plusieurs opérateurs. C'est un **protocole** décentralisé, ouvert, mais à améliorer pour prendre en compte certains points notamment relatifs aux calculateurs multimodaux.

Plus généralement, le covoiturage doit être pensé comme **un maillon de la chaîne de mobilité**. Selon IPSOS, les covoitureurs utilisent plus les transports en commun que les autres, il ne s'agit pas d'opposer des modes mais de les compléter. Pour développer son usage, il faut continuer à penser **multi-canal et multi-modal**, intégrer un service de mobilité global et le **faire vivre**. Il ne faut pas se contenter de le faire connaître, **l'animation est primordiale**. Certaines collectivités sont plus volontaristes que d'autres à ce sujet. Le succès de leur site en dépend.



ipsos - Les français et les pratiques collaboratives - Avril 2013

Lila covoiturage, une politique partenariale

Conseil Général, Nantes Métropole et Carene – Présentation de la démarche (aménagement, services, promotion)

par **Marc LETOURNEUX**, Chargé de mission covoiturage, Conseil Général de Loire-Atlantique

Nicolas ALBERT, Conseiller en mobilité, Nantes Métropole

Pour **Nantes Métropole**, la **CARENE** et le **Conseil Général de Loire Atlantique**, le covoiturage est un maillon essentiel de la chaîne de déplacement autant dans l'urbain que l'interurbain, et interopérable avec les transports collectifs.

Au vu de la demande sur le territoire de la Loire-Atlantique, ces collectivités ont décidé de se doter d'un **service internet mutualisé** pour partager les données et confronter l'offre et la demande. La stratégie est de proposer des offres de covoiturage longue distance mais également domicile-travail, plus régulier, au potentiel de développement important. Le site propose par ailleurs une réponse à un covoiturage spontané dynamique, pratiquement en temps réel. Pour ce faire, la base de données concernée est segmentée en **quartiers, zones d'activités, etc...** et est en relation avec l'**offre de transports collectifs**.



En terme de bilan, 28% des inscrits covoiturent, ce qui est relativement peu. A contrario, une enquête sur les utilisateurs des aires montrent que 90% des covoitureurs n'utilisent pas internet.

Sur la partie **infrastructure**, le territoire de la Loire Atlantique est maillé d'environ **150 aires de covoiturage** pour répondre à plusieurs problématiques : **sécurité routière** pour éviter des concentrations anarchiques dangereuses de véhicules stationnés, **faciliter la pratique** en zones rurales et **valoriser** ce mode de déplacement aux yeux de tous.



Dans une optique de développement durable, les infrastructures existantes sont utilisées au maximum et labellisées. Des opportunités au niveau des chantiers sont recherchées et certaines aires sont spécifiquement programmées sur le réseau structurant.

Une expérimentation sur la sensibilisation des usagers du TER au covoiturage est lancée, le « **covoitugare** » est créé et le stationnement est valorisé.



Les **points stop « courte distance »**, en relais du tramway, sont des points dédiés où les covoitureurs se rencontrent. Les résultats sont mitigés, le nombre de prises et de déposes est assez faible depuis 2011. En « **longue distance** », sur pôle d'échanges, les résultats en terme de pratique sont meilleurs, surtout les vendredi soirs et les dimanche, engendrant aujourd'hui des réflexions au niveau de l'organisation du pôle qui peut se retrouver saturé.

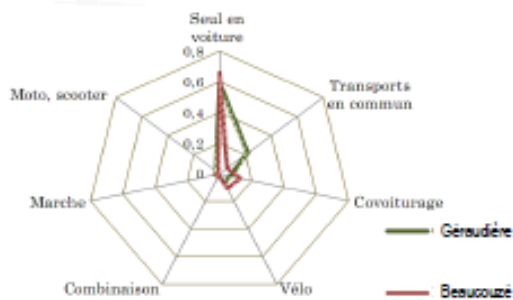
D'autres expérimentations ont eu lieu : mise en place d'un **macaron** dans 3 quartiers prioritaires pour covoiturer entre voisins (peu de résultats), des **défis covoiturage** avec une communication créée et fournie par Nantes métropole aux entreprises, (55 entreprises participantes en 2011 avec 1 100 covoitureurs déclarés), des aires identifiées dans les **parkings relais de la SEMITAN** avec un contrôle des places sous vidéosurveillance (succès mitigé). Un **accompagnement en entreprise** est également déployé, pour des entreprises de Nantes Métropole, signataires de plan de mobilité.

Retour d'expérience d'entreprise : mise en place du covoiturage à l'INRA

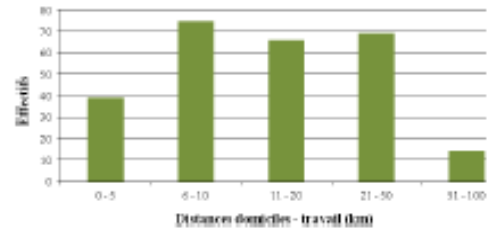
par **Vincent RAMPON**, Chargé de médiation scientifique et de mission développement durable, INRA-Centre de recherche Angers-Nantes

L'INRA a engagé depuis quelques années une démarche nationale en faveur du développement durable. Dans le domaine des déplacements, des actions spécifiques ont été menées : formations des salariés à l'**écoconduite**, mise à disposition de **vélos à assistance électrique** et de **tickets de transports collectifs**, réalisation d'**enquêtes domicile-travail**. La dernière en date de 2012 montre que sur le site de Beaucouzé la place du covoitreur et des transports collectifs est plus importante que sur d'autres sites. Cette enquête met, par ailleurs, en exergue que les autosolistes effectuent majoritairement des distances domicile-travail de moins de 10 km. La signature d'un **plan de déplacement inter-entreprise (PDIE)** est également intervenue intégrant une réflexion sur le covoiturage.

Enquête déplacements 2012 Etat des lieux



Répartition des distances domicile travail pour les personnes venant seules à voiture



INRA Vincent Rampon 2012 05

Les **gains identifiés** au covoiturage à l'INRA portent principalement sur le développement de **lien social** entre covoituteurs ainsi que sur les **économies** engendrées par cette pratique combinées à la réduction des **émissions de CO²**. Néanmoins, le **manque de flexibilité des horaires, les détours à effectuer et les désistements inopinés** sont des inconvénients relevés fréquemment. Certaines personnes sont gênées également par le **flou législatif** qui entoure la prise en compte fiscale des frais réels de covoiturage et sur la prise en charge des assurances en cas d'accident.

En conclusion, le covoiturage est une solution parmi d'autres. S'il est approprié pour réduire les déplacements solo, il ne doit pas supplanter le train dont l'offre reste très pertinente sur longue distance tout en offrant une empreinte carbone plus faible.

Dans le cadre de cette réflexion, la mise en commun des **données relatives aux personnes déclarées volontaires** pour covoiturer a eu lieu au sein des entreprises partenaires du PDIE afin de proposer une demande et une offre plus importante. Une **cartographie** anonyme des lieux de résidence des agents a été établie et des **animations** ont été mises en place pour valoriser la pratique du covoiturage en interne.

Plan de Déplacement La Géraudière

Cartographie des lieux de résidence des agents



Légende	
Agents CTEA	Agents Food Development
Agents Eurofins	Agents INRA
Agents Food	Agents Tealite

Covoituteurs
Si vous souhaitez vous inscrire sur la liste des covoituteurs potentiels, envoyez vos coordonnées professionnelles à richard.blanc@angers.inra.fr

INRA Vincent Rampon 2012 07