

La politique de gratification au covoiturage courte-distance type régulier en Tarentaise et plus largement en Savoie

Genèse

Avant tout, bcp de communication sur le covoit en général et biensur Mov'ici. En Tarentaise, plusieurs comcom très volontaires, com' Mov'ici bien diffusée etc.

Puis histoire du département et des collectivités de métropole Savoie qui partent avec BlablacarDaily (BBD).

Avec les autres territoires de Savoie (SMAPS , Arlysere, APTV et SPM), volonté et besoin de raccrocher les wagons.

Projet

On a donc demandé au RPC le détail des trajets et on a récupéré les données sur les 3, 4 dernières années, de tous les covoit effectués via une plateforme, par opérateur. Résultats en Tarentaise : environ 95% de BBD, 5% de Klaxit (racheté par Blablacar depuis) et moins de 0,5% de Mov'ici. Le RPC est superbe outil de suivi, très quali, qu'il faut exploiter à fond.

- ➔ Le choix de l'opérateur paraissait sans appel, pour garantir le succès du projet : il fallait absolument se mettre du point de vue de l'utilisateur et choisir ce qui était déjà massivement utilisé.
- ➔ Le succès du projet a résidé en une coopération tacite entre les collectivités de Savoie : personne n'a porté pour les autres, pas de contrat, on s'est mis d'accord de manière informelle ;
- ➔ Bien sûr, nous avons la grande chance d'avoir été chapeautés par l'Agence écomobilité Savoie Mont Blanc, une SPL qui travaille sur la transition des mobilités sur les 2 Savoie ;
- ➔ La Région nous a bien sur autorisé à développer ce projet en faisant des délégations de compétences aux comcom, non AOM.
- ➔ Toutefois, quelques questions persistent sur Mov'ici, telles que :
 - Quel est le montant attribué en moyenne par EPCI dont la Région est l'AOM, pour Mov'ici ?
 - Pourquoi poursuivre la campagne de com' Mov'ici après plus d'un an de dispositif BBD en Savoie, dans les abribus de la Région, ce qui brouille notre com' locale ?
 - Enfin, un besoin primordial auquel BBD ne répond pas mais auquel Mov'ici / Mobicoop répond → le covoiturage vers un évènement ponctuel (comme ajd). Nous souhaiterions poursuivre une coopération en bonne intelligence pour un résultat le plus efficace possible, grâce à ces 2 services qui pourraient être complémentaires.

Autres questions et remise en perspective pour une amélioration continue

Je ne sais pas si Héloïse du RPC compte les effets rebond du covoit dans les émissions de CO2 évitées. Il nous semble important de maintenir un regard vigilant sur le détournement des usagers du Transport en Commun vers le covoit. Aussi, à propos de l'argent public global investi dans le covoit' en général, depuis le plan national covoiturage et même avant, on estime un coût de la

tonne de CO2 économisée vraiment très lourde par rapport aux autres politiques de mobilités → Voir le rapport de Bruno Cordier de l'ADETEC « aides publiques au covoiturage » à ce sujet, très intéressant.

- Du coup, il convient d'une part de différencier les pratiques ; en effet, notre avis est qu'une campagne d'incitation financière locale là où le TC fait défaut, est absolument essentielle. On parle donc bien du super levier que représente le covoiturage courte-distance de type régulier, pas du covoit longue distance sur lequel nous sommes plus réservés (intéressant de lire le dossier de Fabien Ginisty dans le magazine *l'Âge de Faire*) ;
- On garde à l'esprit qu'avant de donner des résultats sur le volet environnemental, une politique d'incitation au covoiturage est d'abord une action concrète et court terme qui concerne l'accessibilité d'un territoire, la mobilité solidaire (par définition car gratuit pour les passagers) et la proposition d'une offre de transport là où il n'y en avait pas. Notre analyse est qu'il faut persévérer de manière ambitieuse (gratuité, échelle la plus large possible d'un dispositif commun, communication et animation) car ce n'est qu'après plusieurs années qu'on peut espérer l'abandon d'un véhicule par foyer, ou encore la venue en Tarentaise sans véhicule pour la saison par exemple ; ce n'est qu'à partir de là que des résultats sur les émissions et la réduction des nuisances, pourront commencer à être probants.

Conclusions

2 ans après le début du projet : s'il ne fallait garder que 3 conseils pour vous lancer, c'est

- S'adapter à la pratique qui existe déjà pour choisir son opérateur,
- Être ambitieux (gratuité passagers, expérimentation de mini 3 ans),
- Et surtout voir ce que font les voisins car une échelle mini départementale paraît le minimum pertinent pour un dispositif commun.