

Covoiturage courte et moyenne distance
Retour d'expériences, freins et leviers

CEREMA Septembre 2018
Rapport d'études



Remerciements

Le présent rapport fait suite à une commande d'étude relative au développement du covoiturage courte et moyenne distance (moins de 80 km) passée au Cerema en 2017 par la direction générale des infrastructures de transport et de la mer du ministère chargé des transports.

David Delcampe du Cerema Sud-Ouest a réalisé les divers entretiens et a rédigé ce rapport.

Nous adressons nos remerciements aux différentes personnes interviewées dont la liste est reprise en fin d'ouvrage ainsi qu'aux relecteurs :

- *Marina Lagune de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer*
- *Jean Robert, du Cerema Territoires et ville*

La rédaction de ce rapport fait écho à la stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre adoptée en 2016 par le Gouvernement, qui fait du covoiturage l'un des modes de déplacement à développer, et prévoit une action visant à mieux connaître ce qui freine le développement du covoiturage courte distance et à en tirer les enseignements pour l'action publique.

L'étude réalisée inclut une large revue de la documentation existante, la consultation d'un large (près de deux cents personnes au total) panel d'acteurs dans le cadre d'entretiens bilatéraux, d'un atelier sur le sujet organisé le 28 septembre 2017 par la Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité et de l'organisation d'une journée technique organisée sur le sujet par le Cerema le 23 novembre 2017.

Le rapport restitue les principaux résultats de ces activités. Il présente les enseignements d'enquêtes récentes et de grande envergure identifiées sur la pratique du covoiturage courte et moyenne distance (chapitre 2), un grand nombre d'initiatives et de retours d'expériences qui permettent de prendre connaissance de la richesse des développements engagés dans les territoires et de la diversité des acteurs impliqués (chapitre 3), une analyse détaillée des freins de toute nature pouvant pénaliser la pratique du covoiturage courte et moyenne distance (chapitre 4) et les mesures identifiées pour développer la pratique de ce mode de déplacement (chapitre 5).

Avertissement

Ce rapport, élaboré par le Cerema, n'engage pas la Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer qui en est le commanditaire.

Table des matières

1 -Introduction.....	9
2 -Résultats d'enquêtes sur la pratique du covoiturage courte distance.....	10
2.1 -Enquêtes ménages-déplacements récentes.....	11
2.2 -Observatoire des mobilités émergentes 2016.....	11
2.3 -Enquêtes Ipsos pour VINCI Autoroutes 2017.....	12
2.4 -Sondage ifop pour iDVROOM 2017.....	13
2.5 -Enquête d'évaluation ARCADIS pour le Grand Lyon 2016.....	14
2.6 -Enquête sur les pratiques environnementales des ménages Ipsos pour le CGDD 2016.....	16
2.7 -Etude nationale sur le covoiturage courte distance Inddigo pour l'ADEME 2015.....	16
2.8 -Enquête du GIS M@rsouin pour la Région Bretagne 2016.....	17
2.9 -Observatoire européen des mobilités de Ipsos et du BCG pour l'ASFA 2017.....	17
2.10 -Baromètre prévention routière de GMV Conseil pour Allianz 2017.....	18
2.11 -Enquête d'OpinionWay pour OuiHop' septembre 2015.....	18
2.12 -Exploitations de l'EGTD par l'Omnil pour Île-de-France Mobilités 2017.	19
3 -Initiatives et retours d'expériences.....	21
3.1 -Initiatives de l'ADEME.....	22
3.2 -Politique de la Région Auvergne Rhône-Alpes.....	23
3.3 -Initiatives de Départements.....	24
3.4 -Initiatives d'autorités organisatrices de la mobilité.....	31
3.5 -Initiatives des opérateurs de transports publics.....	40
3.6 -Initiatives d'opérateurs de parcs de stationnement.....	42
3.7 -Initiatives de sociétés concessionnaires d'autoroutes.....	43
3.8 -Prestations des fournisseurs de services spécialisés.....	44
3.9 -Activités des organisations œuvrant pour une économie sociale et solidaire.....	67
3.10 -Initiatives et points de vue d'employeurs.....	73
4 -Les freins identifiés dans le cadre de cette étude.....	79

4.1 -La méconnaissance des pratiques de covoiturage.....	79
4.2 -Les freins psycho-sociaux.....	80
4.3 -Les fractures numériques.....	81
4.4 -L'absence de règles relatives à l'évaluation et au partage des frais de covoiturage.....	82
4.5 -Les freins liés à la réglementation fiscale et sociale.....	82
4.6 -Les freins relatifs à l'assurance des covoitureurs.....	84
4.7 -Les freins relatifs à la gouvernance publique du covoiturage.....	84
4.8 -Les freins liés à la mise en œuvre des mesures de facilitation de la circulation et du stationnement des covoitureurs.....	86
4.9 -Le manque de systèmes et de règles pour établir la preuve de covoiturage.....	90
4.10 -Les freins relatifs à l'utilisation des données.....	91
4.11 -L'absence de règles d'urbanisme et de construction favorables.....	92
4.12 -L'imprécision des règles relatives à l'usage des ressources financières publiques.....	92
4.13 -Les freins relatifs à la mise en œuvre des actions de promotion et d'accompagnement.....	93
5 -Des pistes pour développer le covoiturage courte et moyenne distance.....	95
5.1 -Mesures proposées par le groupe de travail des assises nationales de la mobilité.....	95
5.2 -Mesures proposées par l'atelier sur le covoiturage des assises de la Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité.....	95
5.3 -Mesures proposées par les acteurs consultés dans le cadre de cette étude.....	95
6 -Conclusion.....	98
Annexes.....	101
Annexe 1 : Principales dispositions juridiques en vigueur concernant le covoiturage.....	102
Annexe 2 : Extraits de la stratégie pour le développement de la mobilité propre.....	110
Annexe 3 : Rapport sur les voies réservées au covoiturage prévu à l'article 56 de la LTECV (synthèse et recommandations).....	113

Annexe 4 : Compte rendus des entretiens d'acteurs réalisés par le Cerema	118
Annexe 5 : Propositions des acteurs consultés par le Cerema dans le cadre de cette étude.....	122
Annexe 6 : Actes de la journée technique organisée par le Cerema sur le covoiturage courte distance.....	149
Annexe 7 : Mesures proposées par le groupe de travail national sur le covoiturage courte distance.....	150
Bibliographie et webographie.....	154

Table des sigles et acronymes

Sigle, Acronyme	Définition
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
AOT	Autorité organisatrice des transports
API	Application programming interface
ASFA	Association des sociétés françaises d'autoroutes
BCG	Boston Consulting Group
Cerema	Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CGDD	Commissariat général au développement durable
CoTITA	Conférence technique sur les infrastructures de transport et l'aménagement
CSP	Catégorie socio-professionnelle
DSR	Délégation à la sécurité routière (ex DSCR)
DGITM	Direction générale des infrastructures de transport et de la mer
EGTD	Enquête globale transport déplacements
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
FAPM	Fédération des acteurs des plans de mobilité
GART	Groupement des autorités responsables de transport
GIS	Groupement d'intérêt scientifique
GPS	Global positioning system
HOT	High occupancy toll (lane)
HOV	High occupancy vehicle
Ifop	Institut français de l'opinion publique
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
IKV	Indemnité kilométrique vélo
IOS	Internet network operating system
LTECV	Loi sur la transition écologique et la croissance verte
MACP	Ministère de l'action et des comptes publics
MaaS	Mobility as a service
MEEM	Ministère de l'écologie, de l'énergie et de la mer

<i>Sigle, Acronyme</i>	<i>Définition</i>
MTES	Ministère de la transition écologique et solidaire
Omnif	Observatoire de la mobilité en Île-de-France
PACA	Provence-Alpes-Côte d'Azur
PDE	Plan de déplacement d'entreprise
PDIE	Plan de déplacement inter-entreprises
PDU	Plan de déplacements urbains
PETR	Pôle d'équilibre territorial et rural
PGD	Plan global de déplacement
PLU	Plan local d'urbanisme
PMV	Panneau à messages variables
P+R	Parc-relai
R/D	Recettes sur dépenses
SMIRT	Syndicat mixte intermodal régional des transports
SNCF	Société nationale des chemins de fer
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SRADDET	Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires
TAD	Transport à la demande
TC	Transport collectif ou transport en commun
TER	Train express régional
TPE	Très petite entreprise
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
URSSAF	Union de recouvrement pour la sécurité sociale et les allocations familiales
VMO	Voie pour véhicules multi-occupants
VTC	Voiture de transport avec chauffeur
ZCR	Zone à circulation restreinte

1 - Introduction

La stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre [1], adoptée par le Gouvernement en 2016, a fait du covoiturage l'un des modes de déplacement à développer pour améliorer l'efficacité du système de transport, optimiser l'usage des infrastructures routières, et limiter les impacts du trafic routier sur les émissions de gaz à effet de serre et les polluants à effet sur la santé et l'environnement. Cette stratégie propose notamment que le taux d'occupation moyen des véhicules particuliers tende vers 1,8 – 2 occupants par véhicule en 2030 au niveau national, ce qui est un objectif ambitieux au regard des taux d'occupation couramment rencontrés (entre 1,1 et 1,5, avec une variabilité liée au territoire et au type de voirie concernés).

Plusieurs travaux d'envergure nationale [2] [3] [4] montrent que le covoiturage courte et moyenne distance, qui recouvre typiquement des trajets allant jusqu'à quatre-vingt kilomètres, représente un mode de déplacement à fort potentiel, qui pourrait donc contribuer à l'atteinte de l'objectif national. Cette pratique peine toutefois encore à se développer. Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail notamment est encore très faible [5] [6], et ce bien que de plus en plus de français travaillent en dehors de leur commune de résidence [7]. Le covoiturage représente également une faible proportion des déplacements domicile-études [6]. Un grand nombre de personnes refusent des propositions d'emploi ou de formation faute de moyens de déplacement convenables [8]. Le covoiturage pourrait sans doute constituer une solution pour une bonne partie d'entre elles. Les besoins de déplacements des populations dépendantes de la voiture individuelle et résidant dans les territoires périurbains et ruraux, difficiles à satisfaire par le seul développement de services de transports collectifs traditionnels, pourraient aussi sans doute trouver dans le covoiturage une réponse économique et bénéfique sur les plans social et environnemental [9].

Compte tenu de ces enjeux, et comme prévu par la stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre, la DGITM a confié à l'été 2017 au Cerema la réalisation du présent rapport pour approfondir la connaissance des facteurs qui freinent le développement du covoiturage courte et moyenne distance, et identifier les leviers et mesures qui pourraient concourir au décollage de cette pratique de mobilité.

La méthodologie d'étude retenue prend appui sur une large revue bibliographique et webographique, la consultation d'environ deux cents acteurs d'horizons différents (collectivités locales, organismes de recherche, fournisseurs de services de covoiturage, opérateurs de transport, responsables de plans de mobilité d'employeurs etc.) dans le cadre d'entretiens bilatéraux menés au cours du second semestre 2017, d'un atelier sur le covoiturage courte distance organisé le 28 septembre 2017 par la Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité, et d'une journée technique organisée dans le cadre de la CoTITA sud-ouest le 23 novembre 2017.

Le présent rapport présente les principaux résultats des enquêtes identifiées sur la pratique du covoiturage courte et moyenne distance (chapitre 2), les initiatives et retours d'expériences de la part de la diversité des acteurs consultés (chapitre 3), une analyse des freins (chapitre 4) et des propositions (chapitre 5) pour développer le covoiturage courte et moyenne distance .

2 - Résultats d'enquêtes sur la pratique du covoiturage courte distance

Ce chapitre compile les résultats d'enquêtes récentes portant sur de larges échantillons et concernant principalement la pratique du covoiturage courte distance.

Ces enquêtes révèlent que près d'un tiers des français interrogés pratiquent régulièrement ou ont déjà pratiqué occasionnellement le covoiturage courte distance.

Elles confirment que les principales motivations des covoitureurs sont partagées entre les économies financières, la réduction de la pollution automobile, la convivialité, la solidarité ou le côté pratique du mode par rapport aux TC notamment et les gains de temps. La hiérarchisation des motivations, tout comme l'intensité de la pratique, diffère selon le motif de déplacement, selon que l'on soit passager ou conducteur, selon la longueur des trajets et selon le type de territoire.

Plusieurs enquêtes révèlent qu'une très large majorité des covoitureurs (entre 72% et 90 % selon les enquêtes) utiliseraient leur véhicule seuls s'ils ne covoituraient pas, ce qui montre que la concurrence entre covoiturage et transport collectif reste limitée et que le covoiturage constitue davantage une alternative à l'autosolisme. Par ailleurs, une partie des covoiturages s'effectuent en intermodalité avec le transport collectif.

La pratique du covoiturage courte et moyenne distance est plus importante dans les classes d'âges jeunes (18-25 notamment). La pratique n'est généralement pas mesurée chez les mineurs, alors que l'on observe cette forme de covoiturage spontané dans les territoires périphériques des agglomérations pour les déplacements domicile-études ou les sorties et loisirs, notamment dans les périodes où les services réguliers de transport collectif ne fonctionnent pas.

Pour la majorité des covoiturages effectués, la mise en relation des covoitureurs ne se fait pas dans des cadres organisés (employeurs, collectivités, écoles) ni via des plateformes internet. Ce sont davantage les relations inter-personnelles qui conduisent actuellement les personnes à former leur équipage de covoiturage, plus fréquemment avec des proches, des voisins ou des collègues.

Les personnes qui n'ont jamais pratiqué le covoiturage courte distance représentent dans les enquêtes examinées une grande partie des populations interrogées (plus de 60% dans l'ensemble des enquêtes examinées). Une part significative se montre prête à essayer des solutions alternatives à l'autosolisme voire à abandonner leur voiture.

Les motifs pour ne pas covoiturer révélés par les enquêtes examinées sont multiples : insuffisance des infrastructures, préférence pour l'usage en solitaire de son véhicule, difficulté à faire confiance aux autres, perte d'autonomie, contraintes d'organisation, difficulté à trouver un covoitureur, voyager avec un inconnu, doute sur la fiabilité des autres, préférence pour les TC, assurance et sécurité du véhicule, rigidité du covoiturage, manque d'information sur les covoitureurs.

Il s'avère toutefois nécessaire d'approfondir la connaissance des raisons qui conduisent les autosolistes à ne pas covoiturer sur de courtes distances, et d'identifier les conditions qui seraient nécessaires pour développer le covoiturage courte distance notamment domicile-travail, tant du point des salariés que de celui des employeurs.

2.1 - Enquêtes ménages-déplacements récentes

Le Cerema a exploité plusieurs enquêtes ménages-déplacements récentes pour évaluer la pratique du covoiturage [10] [11].

Les périmètres des enquêtes étudiées s'étendent au-delà de l'unité urbaine correspondante, pour couvrir au moins les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité concernées.

Ces travaux montrent qu'il n'est pas possible d'évaluer exactement à partir des données des enquêtes ménages déplacements la part modale du covoiturage tel qu'il est défini par l'article [L. 3132-1](#) du code des transports, et que les évaluations réalisées ont tendance à surestimer le covoiturage au regard de cette définition.

Rapportée à l'ensemble des déplacements effectués (tous modes et motifs confondus), et compte tenu de la limite précédemment indiquée, la part modale du covoiturage (hors accompagnement) varie de 14 % à 30 % des déplacements selon le territoire, ce qui est généralement inférieur à la part modale de la voiture solo (29 à 48 %) et supérieur à la part modale des TC (3 à 9 %). La part modale des déplacements effectués en voiture pour l'accompagnement uniquement varie de 5 à 9 % selon le territoire.

2.2 - Observatoire des mobilités émergentes 2016

Réalisé par l'Observatoire Société et Consommation et Chronos, et co-financé par l'ADEME et la SNCF, la seconde version de l'observatoire des mobilités émergentes [12] tire ses résultats d'une enquête réalisée en mai et juin 2016 auprès d'un échantillon représentatif de la population nationale de plus de 3 660 personnes (après apurement) âgées de plus de 18 ans.

Principaux résultats :

- le taux de motorisation des ménages ne recule pas, l'usage de l'automobile continue de progresser partout sauf au cœur des grandes villes, et la possession d'une automobile est encore la formule idéale pour 71 % des personnes enquêtées ;
- l'usage des formes de mobilité partagée progresse, les alternatives à la voiture particulière et aux formes traditionnelles de TC se développent et séduisent une part croissante de la population ;
- 6 % des personnes interrogées se disent prêtes à recourir à d'autres formes d'usage de l'automobile (covoiturage, autopartage, taxis, location courte durée) et 10 % se disent prêtes à abandonner totalement leur voiture ;
- le covoiturage (courte et longue distances), avec une pénétration de 30 % (recours au moins une fois les 12 derniers mois), reste la forme de mobilité émergente la plus répandue mais sa pratique ne s'est pas fortement accrue depuis 2014 ;
- le covoiturage courte distance est pratiqué par 17 % des personnes interrogées ; 5 % le pratiquent une fois par semaine au moins ;
- les offres ciblant la mobilité du quotidien sont très peu présentes dans les zones peu denses du territoire ; elles restent concentrées dans les grandes aires urbaines ;

- la propension à recourir au covoiturage est particulièrement répandue chez les plus jeunes (54 % des moins de 25 ans pratiquent) ;
- la moitié des pratiquants du covoiturage (courte et longue distances) a eu recours à une plateforme de covoiturage pour organiser leurs déplacements (62 % pour du covoiturage longue distance, 45 % pour du courte distance) ;
- les personnes résidant dans les zones peu denses ont une plus forte propension à pratiquer du covoiturage informel (i.e. non organisé, ne passant pas par des plateformes) ;
- les motivations avancées par les pratiquants du covoiturage (courte et longue distances) sont les économies réalisées (61 %) devant l'environnement, l'aspect social ou le côté pratique ;
- le covoiturage est la solution de mobilité alternative à l'autosolisme la plus appréciée par les personnes interrogées ;
- si le covoiturage longue distance représente un concurrence pour le transport ferroviaire, il constitue en général plutôt une alternative à l'autosolisme ; dans 72 % des cas, les conducteurs auraient réalisé leur trajet avec leur véhicule personnel en l'absence de solution de covoiturage ; pour les passagers, cette proportion est de 50 %.

2.3 - Enquêtes Ipsos pour VINCI Autoroutes 2017

Réalisée en 2017 pour le compte de VINCI Autoroutes, ces enquêtes [13], portant sur les pratiques de covoiturage des français, ont permis d'interroger 668 usagers des aires de covoiturage du réseau autoroutier exploité par VINCI Autoroutes ainsi que 2192 français dans le cadre d'une enquête d'opinion réalisée par Ipsos.

Principaux résultats de l'enquête réalisée auprès des usagers des aires de covoiturage :

- 81 % des déplacements en covoiturage sont liés à l'activité professionnelle (60 % pour des missions professionnelles ponctuelles, 21 % pour les migrations domicile-travail) et 5 % à des migrations domicile-études ;
- 70 % des usagers vivent en zones rurales (50%) ou périurbaines (20%), 30 % en zones urbaines ;
- la distance moyenne d'un trajet est de 107 km (64 km pour les trajets domicile-travail, 72 km pour les trajets domicile-études, 117 km pour les missions professionnelles ponctuelles, 148 km pour les autres motifs) ;
- 85 % des covoitureurs se déplaceraient seuls en voiture en l'absence de solution de covoiturage, contre 8 % en train, 2 % en moto ou car/bus ; 5 % éviteraient de se déplacer ou rechercheraient une autre solution.

L'enquête d'opinion réalisée par Ipsos révèle que les motivations les plus citées par les personnes ayant recours au covoiturage sont les économies réalisées (69 %), la convivialité (33%) et l'écologie (32%).

2.4 - Sondage ifop pour iDVROOM 2017

Réalisé en 2017 par l'ifop pour le compte de iDVROOM, ce sondage [14] a permis d'interroger un échantillon de 2639 personnes représentatifs de la population française âgée de 18 ans et plus (méthode des quotas après stratification par région et catégorie d'agglomération).

Principaux résultats :

- 28 % des personnes interrogées ont pratiqué le covoiturage courte distance (i.e. trajet de moins de 50 kilomètres, critère retenu par cette étude), 54 % n'ont jamais pratiqué le covoiturage (courte ou longue distance) ;
- 35 % de ces personnes covoiturent au moins une fois par semaine, 38 % au moins un week-end par mois, 25 % covoiturent entre 1 jour et 4 jours de semaine par mois ;
- 59 % des personnes effectuant du covoiturage courte distance effectuent des trajets de moins de 30 km ;
- les personnes effectuant du covoiturage courte distance covoiturent avec leurs amis (79%), des membres de leur famille (71%), des collègues (63%) et des voisins (29%) ;
- elles covoiturent en tant que passager (77%), conducteur (67%) ou alternent (49%) ;
- 67 % des personnes effectuant du covoiturage courte distance participent aux frais et 34 % passent par une plateforme internet de covoiturage pour cela ;
- 9 % de tous les covoitureurs enquêtés (courte ou longue distances) utilisent une plateforme internet de covoiturage ;
- les tarifs de covoiturage proposés est le premier critère de choix (62 % des utilisateurs) de leur plateforme, devant les avis/témoignages (55%), la simplicité d'usage (42%), le bouche-à-oreille (42%), les informations disponibles sur les conducteurs et passagers (39%), la variété des destinations proposées (34%), les avantages et bons plans (31%), le nombre de trajets proposés (30%), la publicité dans les médias ou la réputation (25%), le nombre d'inscrits sur la plateforme (23%), l'ergonomie de la plateforme (20%), les partenaires de la plateforme (9%) ;
- les passagers pratiquant le covoiturage courte distance se rendent au point de rendez-vous en voiture ou moto (31%), en mode non motorisé (21%), ou en TC (19%) ; 29 % sont pris en charge à leur domicile ;
- le premier motif de covoiturage courte distance est la sortie de loisir ponctuelle (41%) devant les trajets domicile-travail ou domicile-études (39%), les activités de loisir régulières (28%), l'accompagnement d'un proche pour lui rendre service (27%), les week-ends (26%), les vacances (22%), les missions professionnelles ponctuelles (16%), l'accompagnement des enfants à l'école (7%) ;
- les personnes effectuant du covoiturage courte distance sont motivées par les économies financières (63%), bien devant la réduction de la pollution (37%), le service rendu aux proches (31%), l'attrait de l'alternative par rapport aux TC (28%), le fait de ne pas voyager seul (25%), le gain de temps (12%), la contribution à la réduction de la congestion (12%),

les nouvelles rencontres (10%), l'intérêt de l'alternative en cas de grève ou perturbations (9%), pour celui qui n'a pas de permis (9%), pour celui qui veut se rendre à une gare (6%) ou pour celui qui ne conduit pas ou plus (5%) ;

- les principaux bénéfices ou intérêts du covoiturage courte distance mis en avant par les personnes qui le pratiquent sont la protection de la santé et de l'environnement (cité par 94%), le service rendu à ceux qui n'ont pas de véhicules ou de permis de conduire (94%), la solidarité et l'entraide (94%), l'économie financière (93%), le moyen de créer du lien social (92%), la réduction de la congestion routière (90%), l'alternative pratique en cas de grève ou perturbation (88%) et l'amélioration du bien-être (88%) nettement devant le gain de temps (64%), la souplesse horaire ou de trajet (59%) et la facilité à l'organiser (39%) ;
- les raisons avancées par ceux qui n'ont jamais pratiqué le covoiturage sont la préférence pour son propre véhicule (42%), le fait qu'ils n'ont pas pensé à cette solution (22%), le fait de ne pas en avoir envie (22%) ou de ne pas avoir envie de voyager avec des inconnus (21%), la difficulté à trouver des personnes ayant les mêmes contraintes (19%), les craintes sur la fiabilité du conducteur ou du passager (19%), la préférence pour les TC (17%) la préoccupation de l'assurance et de la sécurité du véhicule (9%), le manque de flexibilité du mode (8%), le manque d'informations sur le profil du covoitureur (8%), la complexité de son organisation (5%), le doute quant aux gains pré-supposés (4%), la préférence pour le vélo ou la moto (3%), l'insuffisance ou la faible accessibilité des aires de covoiturage ;
- 39 % des personnes qui n'ont jamais pratiqué le covoiturage courte distance, soit 28 % de la totalité des personnes interrogées, sont ouverts à cette solution.

2.5 - Enquête d'évaluation ARCADIS pour le Grand Lyon 2016

Tous les trois ans depuis 2011, le Grand Lyon réalise une évaluation [15] des pratiques de covoiturage des inscrits à sa plateforme de covoiturage ce qui lui permet de mieux cibler sa communication et son animation. Réalisée par ARCADIS, cette enquête a permis d'obtenir 1347 réponses en 2016.

Principaux résultats :

- 24 % des inscrits covoiturent ou ont covoituré avec des personnes rencontrées sur le site, 25 % avec des personnes rencontrées en dehors du site ;
- 41 % des inscrits covoiturent ou ont covoituré régulièrement (547 personnes) ;
- 22 % des inscrits covoiturent encore régulièrement, 19 % ont arrêté ;
- 70 % des inscrits ont rejoint la plateforme pour des déplacements domicile-travail, 14 % pour des sorties ponctuelles ;
- les deux principales motivations sont l'envie de faire des économies (70%) et le souci de préserver l'environnement (62 %), la recherche de convivialité arrivant en 3ème position (25%) ;
- 31 % des 320 inscrits ayant trouvé un covoitureur sur la plateforme l'ont trouvé en moins d'une semaine, 60 % en moins d'un mois ;

- 31 % des inscrits font au moins un aller-retour par semaine ;
- les covoitureurs réguliers effectuent 3,15 trajets par semaine en moyenne (tous motifs confondus), contre 4,6 pour les covoitureurs réguliers domicile-travail
- le nombre moyen d'occupants par véhicule est de 2,41 ;
- 47 % des covoitureurs réguliers ont covoité au moins 1 an ;
- les motifs invoqués par ceux qui ont arrêté de covoiturer sont le changement de trajet dû au changement de résidence ou de travail (48%) et le changement d'horaires (38%), loin devant d'autres motifs comme le souhait de retrouver de l'indépendance (12%) ou le changement de mode de transport (11 %) ;
- le lieu de rencontre reste majoritairement le domicile du covoité (43 %), ou un parking situé sur le trajet du covoitureur (33 %) même si les aires de stationnement dédiées rencontrent de plus en plus d'engouement (10%) ;
- la marche (41 %) puis la voiture (36,7 %) sont les principaux modes utilisés pour se rendre au point de rencontre, devant les TC (11,4 %) et le vélo (4,9 %) ;
- 60 % des passagers sont déposés sur leur lieu de travail, 20,7 % sont déposés à une station de TC/vélov et 18,8 % terminent leur déplacement à pied (moins de 10 min) ;
- 68,4 % des covoitureurs inscrits effectuent des trajets inférieurs à 50 km, 35,8 % entre 20 et 50 km, 24,7 % entre 10 et 20 km ;
- les covoitureurs multimodaux utilisent encore très majoritairement (74%) la voiture solo en combinaison avec le covoiturage, ou les TC (42 %), ou le vélo (12%), ces deux derniers modes gagnant des parts de marché au détriment de la voiture seule depuis la précédente évaluation en 2013 ; les covoitureurs sont des usagers de plus en plus multimodaux ;
- 58,7 % des inscrits covoiturant ou ayant covoité citent d'abord la voiture comme mode de déplacement utilisé avant ou après avoir covoité, contre 21,9 % pour les TC loin devant le vélo (5,5%) et les autres modes ;
- 81 % des covoitureurs se disent assez ou très satisfaits par la pratique du covoiturage ;
- les cadres et professions intellectuelles supérieures sont sur-représentés (plus de 50 % des inscrits lorsqu'ils représentent 22 % des actifs dans le Rhône), les autres CSP étant sous-représentées ;
- en moyenne, un conducteur covoitureur inscrit économise 900 € par an (sur la base d'un coût complet de 0,35 €/km, d'un véhicule partagé entre 2,41 personnes, de trente kilomètres par trajet, et de sept allers-retours par mois, qui sont les valeurs moyennes observées pour les utilisateurs de la plateforme du Grand Lyon).

2.6 - Enquête sur les pratiques environnementales des ménages Ipsos pour le CGDD 2016

Réalisée en 2016 par Ipsos pour le compte du CGDD, cette enquête [16] a porté sur un échantillon représentatif de 4258 Français âgés de 18 ans et plus sélectionnés selon la méthode des quotas.

Principaux résultats :

- 31 % des enquêtés déclarent avoir pratiqué le covoiturage de courte distance (travail, études) rarement, parfois ou la plupart du temps ; 69 % des enquêtés n'ont donc jamais pratiqué le covoiturage courte distance ;
- la proportion de pratiquants du covoiturage courte distance est nettement plus élevée pour les tranches d'âges jeunes (56 % des 18-24, 46 % des 25-34) ;
- le covoiturage courte distance (travail, études) est davantage pratiqué par les personnes résidant dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants (32 %, contre 25 % des personnes résidant en région parisienne), et en milieu rural où ils sont quatre fois plus nombreux à déclarer covoiturer pour se rendre au travail que dans l'agglomération parisienne.

2.7 - Etude nationale sur le covoiturage courte distance Inddigo pour l'ADEME 2015

Réalisée par Inddigo pour le compte de l'ADEME en 2014 et 2015, cette étude [4] s'est notamment intéressée aux pratiques de plus de 500 covoitureurs utilisant plusieurs aires de covoiturage dans les départements du Bas-Rhin, de Charente-Maritime, de Loire-Atlantique, des Pyrénées Atlantiques ainsi que sur les territoires de la communauté d'agglomération Porte de l'Isère et de la communauté urbaine de Dunkerque.

L'enquête menée auprès de ces covoitureurs a révélé les principaux résultats suivants :

- 81 % effectuent des déplacements domicile-travail ou domicile-études (ces motifs de déplacement sont prépondérants dans toutes les aires non autoroutières, cette part est non prépondérante pour les usagers des aires autoroutières), 12 % effectuent des déplacements professionnels ponctuels ;
- 93 % covoiturent avec des collègues de travail ou d'étude, et la plupart des 7 % restant covoiturent avec des personnes travaillant dans la même ville ou la même zone d'activité ;
- 3 % des équipages se sont constitués par le biais d'une plateforme de covoiturage, très peu d'équipages sont constitués de membres de la même famille ou d'amis ;
- les covoitureurs effectuent en moyenne 3,5 déplacements en covoiturage par semaine (hors congés) et 80 % covoiturent tous les jours ou presque ;
- 85 % des covoitureurs accèdent seuls aux aires de covoiturage avec leur véhicule, la quasi-totalité des autres arrivent en covoiturage, très peu arrivent par d'autres modes que la voiture ;

- la distance moyenne effectuée pour accéder aux aires de covoiturage est de 12 km (peu variable) ; la distance moyenne des trajets covoiturés est de 43 km (entre 33 et 66 km selon les aires) ; la médiane des trajets covoiturés est de 39 km ;
- le taux d'occupation moyen des véhicules assurant le covoiturage est de 2,56 ;
- 90 % des usagers effectueraient le trajet seuls avec leur voiture s'ils n'avaient pas de solutions de covoiturage, 3 % utiliseraient les transports en commun.

2.8 - Enquête du GIS M@rsouin pour la Région Bretagne 2016

Réalisée en 2016 par le groupement d'intérêt scientifique M@rsouin pour le compte de la Région Bretagne, cette enquête [17] a permis d'interroger un échantillon de près de 2000 français sur leurs pratiques du covoiturage.

Les principaux résultats de cette enquête montrent que :

- la pratique du covoiturage longue distance, i.e. pour des trajets de plus de 80 km, est plus développée (52%) que celle du covoiturage domicile-travail (36%) ou que celle effectuée pour des déplacements du quotidien (40%) (i.e. courses, accompagnement à l'école, loisirs etc.) ;
- 62 % de ceux qui covoiturent le font pour deux types de déplacement au moins, 25 % pour les trois types de déplacements (longue distance + domicile-travail + quotidien) ;
- la pratique repose très majoritairement sur des relations interpersonnelles (77 % pour le domicile-travail, 82 % pour le quotidien, 67 % pour le longue distance), plutôt que via une plateforme internet de mise en relation ou que dans un cadre organisé (école, association, entreprise) ;
- l'entraide est de loin la principale motivation des covoiturations domicile-travail et du quotidien (respectivement 56% et 65 %), devant les économies financières (35% et 14 %), la convivialité (4% et 14 %) puis la réduction de la pollution (1% et 4 %) ;
- pour le covoiturage longue distance, ce sont les économies financières (47%) qui motivent les covoituteurs, bien devant l'entraide (22 %) et la convivialité (21%) puis la réduction de la pollution (4%) ;
- l'entourage joue un rôle important pour tous les types de covoiturage, la pratique étant supérieure à la moyenne pour ceux dont l'entourage covoiture.

2.9 - Observatoire européen des mobilités de Ipsos et du BCG pour l'ASFA 2017

Réalisée en 2017 par Ipsos et le Boston Consulting Group pour le compte de l'ASFA, cette enquête [18], de portée européenne, a interrogé 1000 français sur leur mobilité et leur perception des infrastructures de déplacement.

Principaux résultats :

- 52 % jugent les investissements réalisés en matière d'intermodalité insuffisants ;

- 46 % des ruraux ont l'impression d'être éloignés de tout (27 % de l'ensemble des personnes interrogées ont ce ressenti) ;
- 58 % se disent mécontents de la fluidité aux heures de pointe ;
- 55 % ne sont pas satisfaits concernant les points de correspondance entre différents modes de transport ;
- 67 % utilisent leur voiture pour aller travailler, 86 % utilisent leur voiture pour aller faire leurs courses alimentaires, 69 % utilisent leur voiture pour accompagner les enfants ;
- 43 % expliquent ces choix par la difficulté d'utiliser les TC (motifs : destinations mal desservies, arrêts trop éloignés, fréquence trop faible) ;
- 72 % considèrent que les innovations futures dans le domaine des mobilités vont avoir des conséquences positives sur leur vie de tous les jours ;
- 40 % se disent prêt à utiliser le covoiturage ou l'autopartage si les investissements nécessaires étaient réalisés.

2.10 - Baromètre prévention routière de GMV Conseil pour Allianz 2017

Réalisé en 2016 et 2017 par GMV Conseil pour le compte d'Allianz, le baromètre sur la prévention routière [19] fournit les indicateurs intéressants suivants sur les habitudes de mobilité de 3350 français :

- 64 % des conducteurs utilisent leur véhicule tous les jours ou presque ;
- 57% des conducteurs qui prennent leur véhicule tous les jours ou presque, le font pour des trajets domicile-travail ; s'ils covoituraient régulièrement, ils pourraient économiser de 500 € à 2 000 € par an ;
- 56% des propriétaires de véhicules ont partagé (26%) ou envisagent de partager (30%) leurs trajets en covoiturage ; mais seulement 36% sont intéressés par le covoiturage domicile-travail ;
- 89% des conducteurs sont équipés d'un smartphone ou d'une tablette mais un tiers d'entre eux ne sont pas connectés à internet ;
- 36 % des personnes interrogées sont plutôt intéressées (dont 8 % très intéressées) par les applications smartphones dédiées au covoiturage domicile-travail.

2.11 - Enquête d'OpinionWay pour OuiHop' septembre 2015

Réalisée en 2015 par OpinionWay pour le compte de OuiHop', cette enquête [20] a interrogé sur leur perception du covoiturage urbain un échantillon de 1009 personnes âgées de 18 ans et plus, représentatif de la population française, selon la méthode des quotas.

Principaux résultats :

- 67 % considèrent le covoiturage urbain comme un acte citoyen (81 % chez les 18-24 ans, 75 % chez les chômeurs) ;

- principaux atouts du covoiturage pour l'ensemble des personnes interrogées : économies financières (57%), réduction de la pollution (45%), acte de solidarité (36%), absurdité de laisser des places inutilisées dans sa voiture (34%), preuve de savoir-vivre (24%) ;
- principales motivations exprimées par les passagers : réduction des temps de transport (42%), voyager dans de meilleures conditions (26%), ne pas faire le trajet seul (25%), faire de nouvelles rencontres (18%), faire des économies (6%) ;
- principaux freins dans l'ordre d'importance décroissant : difficultés à faire confiance (peur de faire de mauvaises rencontres, conduite du conducteur) avec des taux supérieurs pour les femmes et les 18-24 ans ; perte d'autonomie (taux supérieurs pour les personnes résidant en milieu rural et les personnes âgées) ; contraintes d'organisation.

2.12 - Exploitations de l'EGTD par l'Omnibus pour Île-de-France Mobilités 2017

Ile-de-France mobilités et l'observatoire de la mobilité en Ile-de-France (omnil) ont publié en 2017 les exploitations [21] relatives au covoiturage issues de la dernière enquête globale transport régionale de 2010.

Le covoiturage inclut ici les déplacements effectués pour l'accompagnement des proches à un lieu d'étude, à une gare, au travail etc.

Principaux résultats :

- le taux d'occupation moyen de tous les véhicules particuliers est de 1,3 contre 2,3 pour les véhicules assurant du covoiturage ;
- 45 % des conducteurs covoiturent sur un trajet au moins sur une journée moyenne contre 55 % qui sont autosolistes toute la journée ;
- les déplacements effectués en covoiturage représentent 16 % des déplacements et des kilomètres parcourus, tous modes confondus ; ils représentent 34 % des distances parcourues en voiture ;
- le covoiturage est plus couramment pratiqué pour des déplacements de proximité ; la portée moyenne des déplacements effectués en covoiturage est de 4,6 km en moyenne (contre 7,3 km pour les autosolistes) ; près de 50 % des déplacements covoiturés ont une portée inférieure à 2 km ;
- l'accompagnement des proches (43%) représente le premier motif de déplacement des conducteurs covoiturant, loin devant le motif domicile-achats (12%), domicile-loisirs/visites (11%), domicile-affaires personnelles (4%), domicile-travail (3%) et les motifs secondaires non liés au domicile (27%) ;
- l'analyse des motifs des déplacements effectués en covoiturage par les passagers conduit à une répartition différente (27 % pour le domicile-loisirs/visites, 17 % pour le domicile-études, 8 % pour le domicile-affaires personnelles, 7 % pour l'accompagnement des proches et 22 % pour les motifs secondaires non liés au domicile) ;
- les motifs liés au travail (i.e. domicile-travail et secondaire lié au travail) sont des motifs très

minoritaires dans les deux cas (conducteur et passager) ;

- les actifs âgés de 25 à 45 ans covoiturent davantage en tant que conducteurs que les autres ; les jeunes et les retraités pratiquent fréquemment le covoiturage en tant que passagers; 60 % des passagers n'ont pas de permis de conduire.

3 - Initiatives et retours d'expériences

Les travaux effectués ont permis de collecter un grand nombre de témoignages sur les initiatives et expérimentations impliquant différentes catégories d'acteurs qui sont rapportés dans ce chapitre. A titre d'exemple et sans viser l'exhaustivité, les initiatives suivantes ont notamment été identifiées :

- les travaux de la communauté covoiturage de la Fabrique des mobilités animée par l'ADEME, ainsi que la boîte à outils de l'ADEME sur le covoiturage ;
- la mise en place de plateformes régionales de covoiturage (Auvergne Rhône-Alpes, Bretagne et Hauts-de-France) ;
- les projets d'expérimentations de voies réservées au covoiturage (Départements de la Gironde et de Charente-Martime, Bordeaux Métropole, A48 au nord de Grenoble, sections autoroutières de la région francilienne) et le guide du Cerema en préparation sur le sujet ;
- les lignes de covoiturage expérimentées par CityWay (Beauvais, Auxerres, Avignon et Grenoble), Ecov (projet Lane sur A43 entre Bourgoin et Lyon, Salon-de-Provence-Senas, Yvelines et Oise), BlaBlaCar (Reims-Châlon en Champagne, Toulouse-Montauban), iDVROOM (sur A43 et A25) ou La Roue Verte (programme illicov) ;
- les initiatives prises par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les gestionnaires de parcs de stationnement pour avantager la circulation et le stationnement des covoitureurs ;
- les initiatives d'Île-de-France Mobilités (financement du covoiturage, intégration des offres de covoiturage dans le système d'information multimodal francilien Vianavigo) ;
- la mise en place de zones de stationnement de courte durée dédiée à l'embarquement des covoitureurs (Tisséo Collectivités) ;
- les applications et services de covoiturage proposées par un grand nombre d'opérateurs spécialisés, dont certaines sont dynamiques, multimodales et intègrent des fonctionnalités de preuve de covoiturage ;
- le schéma interdépartemental de covoiturage adopté par les Départements du Nord et du Pas-de-Calais ;
- le guide d'aide à l'aménagement et à la signalisation des aires de covoiturage élaboré par le Département des Deux-Sèvres.

Pour davantage d'informations, les chapitres suivants détaillent les éléments recueillis dans le cadre de cette étude sur les initiatives de l'ADEME (chapitre 3.1), de la Région Auvergne Rhône-Alpes (chapitre 3.2), de divers Départements (chapitre 3.3), de diverses autorités organisatrices de la mobilité (chapitre 3.4), de certains opérateurs de transport (chapitre 3.5) et de stationnement (chapitre 3.6), de sociétés concessionnaires d'autoroutes (chapitre 3.7), de fournisseurs de services et applications de covoiturage (chapitre 3.8), d'organismes oeuvrant pour une économie collaborative, sociale et solidaire (chapitre 3.9) et d'employeurs (chapitre 3.10).

3.1 - Initiatives de l'ADEME

L'ADEME a dirigé et financé l'étude nationale sur le covoiturage courte distance réalisée par le bureau d'études INDDIGO [4] (cf. aussi chapitre 2.7 et CR2).

Cette étude a été suivie de l'élaboration d'un guide méthodologique [22] accompagné d'une boîte à outil [23], et d'une synthèse de l'ensemble des travaux [6].

Le guide met d'abord l'accent sur la nécessité de s'appuyer sur les obligations existantes pour développer le covoiturage, notamment celles relatives aux plans de mobilité en poussant pour qu'ils intègrent des mesures en faveur du covoiturage et celles des sociétés concessionnaires d'autoroutes (aires de stationnement, information, communication, tarification différenciée).

Il promeut la mise en place de voies réservées au covoiturage et à d'autres modes (TC, taxis, autopartage, véhicules à très faibles émissions) sur autoroutes et routes nationales à 2 x 3 voies avec terre-plein central.

En complément, le guide préconise de baser le développement du covoiturage sur 4 « piliers » dans chaque région :

- une plateforme régionale de mise en relation (responsabilité : Région) ;
- des programmes d'aménagement des infrastructures (responsabilité : Départements et autorités organisatrices de la mobilité) ;
- des actions de promotion et de communication (responsabilité : autorités organisatrices de la mobilité, entreprises et gestionnaires de zones d'activités) ;
- un dispositif régional de suivi et d'évaluation (responsabilité : Région).

L'ADEME a également mis en place dès 2015 la « Fabrique des mobilités », une plateforme collaborative et facilitatrice de l'écosystème de l'innovation, au service d'une mobilité durable.

Cette plateforme crée un environnement original de collaboration entre industriels, start-up et territoires pour faciliter le succès de nouveaux produits et services à grande échelle.

La collaboration de ses membres permet de développer diverses propositions et innovations, notamment sur le covoiturage en particulier [24] CR1, dont le lecteur pourra prendre connaissance sur internet¹.

¹ http://wiki.lafabriquedesmobilites.fr/wiki/Communaut%C3%A9_autour_du_Covoiturage_quotidien

3.2 - Politique de la Région Auvergne Rhône-Alpes

La politique actuelle de cette Région favorise le développement des services de mobilité en vue d'un rééquilibrage modal en faveur de modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme.

La mission sur le développement des nouvelles mobilités, rattachée au service voyageurs de la direction des transports et mobilisant quatre personnes, conduit à ce titre diverses actions d'envergure régionale, en faveur notamment du covoiturage quotidien.

La Région soutient depuis 2006 le développement de nombreux plans de mobilité inter-entreprises (ex PDIE) en co-finançant l'animation avec l'ADEME. Le covoiturage fait clairement partie des modes de déplacements promus dans ces plans.

La Région assure la maîtrise d'ouvrage de la plateforme régionale de covoiturage Mov'ici (ex Covoitoura) développée et maintenue par Covivo. Cette plateforme régionale permettait à l'origine une mise en relation gratuite des covoitureurs pour du covoiturage planifié.

Cette plateforme mutualise petit à petit les plateformes départementales (à la demande des départements eux-mêmes) et infra-départementales, en s'appuyant sur un protocole d'interopérabilité (RDEX) des bases de données de covoitureurs. Une douzaine de plateformes sont aujourd'hui partenaires de la plateforme régionale, ce qui représente plus de 80 000 inscrits. La plateforme du Grand Lyon notamment est interopérable avec la plateforme régionale. Cela permet aux inscrits de la plateforme régionale d'accéder à toutes les offres de covoiturage proposées par les plateformes partenaires et réciproquement.

Les services de la Région constatent que la mutualisation des bases de données est une opération délicate compte tenu des enjeux commerciaux pour les opérateurs de plateforme, que les prix proposés pour en permettre le partage sont parfois exagérés. Par ailleurs, ils observent que la propriété intellectuelle de ces bases n'est pas toujours bien définie dans les contrats conclus entre les maîtres d'ouvrage publics et les fournisseurs de services.

La plateforme régionale vient d'être complétée par une application mobile sur Android et IOS qui permet de proposer un porte-monnaie électronique, service de covoiturage spontané et dynamique et un service de certification des covoitages effectués, condition nécessaire à la mise en œuvre du programme envisagé par la Région de fidélisation des covoitureurs basé sur la capitalisation de points de covoiturage ouvrant droit à des gratifications (cadeaux, réductions de tarifs, etc.).

Ces fonctionnalités étaient très attendues de certains employeurs qui envisagent de déployer ce service pour y adosser des dispositifs de prise en charge des frais de covoiturage de leurs salariés. La promotion de ces services auprès des entreprises est notamment assurée dans le cadre des plans de mobilité inter-entreprises.

La Région souhaite également de travailler en bonne intelligence avec les opérateurs privés de services de covoiturage qui déploient des solutions pour les collectivités ou les entreprises de la région, qu'elle rencontre afin de définir des modalités de collaboration possibles.

Sources : [25] [26] [27] [28] et CR48

3.3 - Initiatives de Départements

3.3.1 - Département de la Gironde

Ce Département a déployé depuis 2011 plusieurs mesures en faveur du covoiturage. Le livre blanc des mobilités et le schéma directeur des infrastructures du département approuvés en 2013 prévoient de développer le transport collectif, le vélo et la voiture partagée sur le réseau départemental. Le Département a élaboré un plan de déploiement des aires de covoiturage, puis s'est associé au Grenelle des mobilités girondin pour piloter un plan coordonné avec la métropole pour le développement du covoiturage (charte signée en 2015).

Les premières aires (Acte I) ont été développées en recherchant à mailler finement tout le département. Elles ont été localisées sur les principaux axes routiers du département. Entre 2011 et 2017, le département a investi près de 1 M€ d'euros pour la réalisation de près de 90 aires de stationnement en service proposant près de 1 600 places. Cette politique de mobilité est jugée peu coûteuse et produit des effets jugés satisfaisants par les services du Département.

Le site transgironde.fr informe depuis 2011 sur les diverses offres et données de transport disponibles dans le département. Il intègre une plateforme de mise en relation (covoiturage planifié) des covoitureurs réalisée par CityWay, transférée à la région depuis le 1^{er} septembre 2017.

Le Département a lancé une campagne d'évaluation de la pratique du covoiturage en 2014, très importante pour la poursuite du déploiement des aires de covoiturage. 95 % des utilisateurs des aires départementales covoituraient pour se rendre au travail et effectuaient en moyenne un trajet de près 35 km avec un taux d'occupation élevé de 2,7 personnes par voiture. Les usagers effectuaient en moyenne près de 4 aller-retour par semaine. Près de 80 % des utilisateurs covoituraient depuis plus d'un an.

L'acte II va être lancé à la demande des élus, pour développer davantage le covoiturage. Sont notamment prévus : le renforcement des aires de stationnement dédiées à proximité des grands axes, en multipliant les aires de petite capacité en entrées d'autoroutes ; le développement de partenariats avec les collectivités des territoires du département ; la mise en place d'innovations techniques.

La plus grande aire de covoiturage du département sera mise en service en 2018 à Saint André de Cubzac (deux cents places au lieu des quatre-vingt-dix places actuelles) au nord de la métropole bordelaise. Le développement des aires de stationnement se poursuivra autour des autoroutes. Le prochain plan d'investissement prévoit près de 1200 places supplémentaires sur une quarantaine d'aires de stationnement pour un budget de 2,5 M€ d'ici 2020. Ceci inclut des offres de service pour la mobilité propre (ombrières avec panneaux photovoltaïques et bornes de recharge pour véhicules électriques).

« Un des axes fort est également d'assurer la cohérence avec les projets de la métropole. On a notamment pris le parti de faire des principales aires de covoiturage des mini-sites d'intermodalité localisés à proximité des principaux nœuds routiers et prévoyant du stationnement pour les vélos et des arrêts pour les cars transgironde. »

Frédéric Perrière, DG Adjoint chargé des territoires au Département de la Gironde, lors de la journée technique CoTITA sud-ouest sur le covoiturage courte distance à Bordeaux le 23 novembre 2017

L'évolution de la circulation routière sur le réseau départemental de la Gironde continue de croître (+2 % par an en moyenne). Cette croissance est plus rapide que celle de la population (+1 % par an). Les taux d'occupation des véhicules se situent autour de 1,1 à 1,2 sur le réseau départemental. D'après les perspectives avancées par les schémas de cohérence territoriaux, le département devrait voir sa population augmenter de 300 000 habitants dans les quinze ans à venir.

Au total, les services du Département estiment que ces tendances vont vite devenir très difficile à gérer et conduire à la saturation d'une grande partie du réseau départemental. Les besoins de déplacements des populations périphériques (mal desservies par les transports collectifs, âgées, en situation d'insertion sociale ou à la recherche d'un emploi, étudiants dans la métropole bordelaise), justifient de développer des solutions alternatives à l'autosolisme. Par ailleurs, la réalisation de nouvelles infrastructures routières ou de transport collectif devient difficile compte tenu des enjeux environnementaux et de la rareté budgétaire.

Aussi, le Département compte bien persévérer dans le développement du covoiturage et se fixe comme objectifs de « *faire de la voiture le premier mode de transport collectif* », de viser un taux d'occupation des véhicules circulant sur son réseau d'environ 2, ce qui conduirait à réduire le trafic automobile de 40 % sur son réseau toutes choses étant égales par ailleurs.

« Le covoiturage est une solution d'aujourd'hui, une solution moderne, une solution qui peut permettre le désengorgement de nos routes. (...) Cette solution mérite qu'on l'encourage financièrement. (...) Le covoiturage est une solution que l'on peut mettre en place là, sans réels aménagements, sans nouvelles infrastructures lourdes. C'est un investissement qui n'endette pas la collectivité à long terme, et qui peut facilement se mettre en place. »

Anne-Laure Fabre-Nadler, vice-présidente chargée des mobilités du Département de la Gironde, lors de la journée technique de la CoTITA sud-ouest sur le covoiturage courte-distance à Bordeaux le 23 novembre 2017

Le Département prévoit de continuer à mettre en place des infrastructures adaptées au covoiturage, de poursuivre la rationalisation des plateformes de mise en relation en tendant vers une plateforme publique unique au niveau régional, d'expérimenter à grande échelle des mesures visant à faciliter la circulation des covoitureurs (aménagement des voies réservées, technologies de contrôle), et à communiquer vers les populations pour les convaincre (pédagogie) de passer au covoiturage.

Le Département sollicite le soutien de l'État pour l'expérimentation des voies réservées notamment et pour consolider la doctrine technique en la matière. Il se lancera dans trois expérimentations de voies réservées pour les covoitureurs, cars et véhicules propres qui accèdent à la rocade le matin (RD106 à St Jean d'Ilac, RD113 entre Latresne et la rocade, RD936 entre Fargues-Saint-Hilaire et la rocade). L'une des questions nécessitant des expérimentations concerne le contrôle de l'occupation des véhicules.

En 2018, il est prévu d'évaluer les politiques mises en œuvre en matière de covoiturage en

partenariat avec la métropole et l'ensemble des acteurs girondins, et de travailler à nouveau sur la communication pour inciter au covoiturage, en promouvant une vision positive de ce mode de déplacement.

Sources : [25] [29] [30] et CR13

3.3.2 - Département de Charente-Maritime

Aux heures de pointe le taux d'occupation des véhicules sur la rocade de La Rochelle est similaire à celui qui a été décrit pour la Gironde, et se situe à 1,1 environ. Les services du Département évaluent que cinq cents millions de kilomètres par an environ sont ainsi parcourus par des sièges vides sur la rocade rochelaise au titre des déplacements interurbains. Il évalue également que si ce taux d'occupation passait à 1,5 la réduction de trafic serait de l'ordre de 10 %. Les gains potentiels du covoiturage régulier sont ainsi jugés très importants : économies pour les covoitureurs, réduction du trafic et des charges publiques sur les infrastructures départementales notamment.

Le Département a commencé à travailler au développement du covoiturage en 2010. Si les résultats obtenus sont jugés dans l'ensemble satisfaisants, ses services estiment qu'il reste beaucoup à faire pour exploiter pleinement cette capacité de transport collectif inexploitée. Une enquête menée auprès des salariés de la principale zone d'emploi de l'agglomération de La Rochelle en 2015 (PDIE de la zone de Périgny) montre notamment que la part des déplacements effectués en covoiturage était de 5 % contre 88 % pour la voiture individuelle (autosolisme), 2 % pour les TC, 2 % pour le vélo, 2 % pour la marche, et 1 % pour les deux-roues motorisés.

Le Département a commencé par développer un réseau d'aires de covoiturage. Il s'est appuyé sur les sites utilisés pour du covoiturage spontané (une quinzaine entre La Rochelle et Rochefort). Le covoiturage spontané posait en effet le plus souvent des problèmes de sécurité, de confort et de voisinage quand des voitures ventouses stationnent toute la journée dans des parkings communaux dédiés à l'accès aux services et aux commerces. Ils considèrent que les aires de covoiturage constituent un élément de réponse adapté qui permet de drainer et de concentrer le covoiturage diffus. 62 aires de covoiturage sont actuellement en service offrant 1200 places proches des échangeurs des principales voies de circulation et des giratoires. Environ 1600 places seront disponibles d'ici 2020.

Le Département a participé à l'enquête nationale de l'ADEME en 2014 (cf. chapitre 2.7) auprès des utilisateurs des aires de covoiturage. À la question « Que feriez-vous si vous ne pouviez pas covoiturer ? », 90 % des usagers de ses aires ont répondu qu'ils utiliseraient leur voiture (autosolisme), confirmant que les covoitureurs sont d'abord des usagers de la voiture individuelle.

Les services du département jugent donc essentiel de respecter les codes des automobilistes pour la conception des aires de covoiturage. En respectant cette condition, on s'assure d'une bonne utilisation des aires (plus de 70 % des places sont occupées les jours de semaine en Charente-Maritime). Ils constatent que les aires de covoiturage s'adressent essentiellement aux usagers pratiquant déjà le covoiturage pour qui elles constituent un élément de confort et de sécurité important. Elles ne génèrent pas en tant que tel un flux significatif de nouveaux covoitureurs.

Pour faciliter la mise en relation, le Département a créé une plateforme internet départementale dédiée lesmouettes-covoiturage.fr, en ciblant les déplacements courts et en permettant la création de communautés. En complément, des campagnes de communication et des actions d'animation ont été mises en place en liaison avec les agglomérations, dans le cadre des plans de mobilité des entreprises (ex PDE et PDIE).

L'enquête réalisée indique que 90 % des équipages qui utilisent les aires de covoiturage sont composés de collègues de la même entreprise. Une part très réduite d'équipages s'est constituée grâce à la plateforme de mise en relation dont le trafic est par ailleurs limité. Les services l'expliquent par la trop faible visibilité de cette plateforme et des fonctionnalités bien moins abouties que celles de plateformes nationales privées bien connues comme BlaBlaCar par exemple.

Les actions du Département ont permis des améliorations qualitatives de la pratique du covoiturage, mais pour en augmenter significativement la part modale, ses services estiment essentiel de compléter le dispositif par des incitations fortes. Parmi les incitations étudiées, ce sont celles qui permettent un gain de temps significatif lors des déplacements réguliers constituent les leviers les plus efficaces selon ces services. Ces gains de temps sont captables grâce aux franchissements de zones de congestion et à la facilitation du stationnement à destination. Cela suppose la mise en place d'un contrôle du covoiturage efficace et en temps réel.

Le Département va donc engager, avec l'AFS2R² (filiale du groupe STERELA), une expérimentation qui devrait débuter en 2018 sur le contrôle en temps réel des covoitureurs pour l'accès à des voies réservées et à des facilités de stationnement en centre-ville.

La solution technique repose sur une application smartphone dédiée nommée « Amigo Navigo ». Son utilisation permettrait de mettre en œuvre un droit (sous réserve de la faisabilité juridique), octroyé par les gestionnaires des infrastructures concernées, pour l'usage de voies réservées ou de places de stationnement réservées au covoiturage. Pour bénéficier de ce droit, les utilisateurs doivent enregistrer dans l'application un « selfie-vidéo » permettant d'identifier le nombre d'occupants dans le véhicule. Cette séquence vidéo est envoyée en temps réel avec le numéro d'immatriculation du véhicule à un serveur. Le contrôle s'effectuerait par des dispositifs de lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI) installés sur des portiques le long des voies réservées ou équipant les agents chargés du contrôle du stationnement. Les véhicules détectés comme n'étant pas en règle pourraient ainsi faire l'objet, après consultation du serveur et vérification par un agent assermenté, de contravention.

L'expérimentation de voie réservée est envisagée sur 3 pénétrantes (dans 2 cas la voie est réservée aux bus). Pour s'assurer de la bonne information des usagers, une signalétique adaptée et des PMV en amont des voies concernées sont prévus ainsi qu'une campagne de communication. Pendant la durée de l'expérimentation, le taux d'occupation des véhicules sur les voies concernées sera suivi pour évaluer l'impact de ce nouveau dispositif.

Les services du Département considèrent que leur rôle est de lever les freins à la pratique du covoiturage et de créer les conditions favorables à son développement, sans se substituer à l'initiative privée. Ils considèrent que le développement du covoiturage courte distance nécessite un partenariat entre les principaux opérateurs privés de la mise en relation, dont la visibilité et les

² <http://afs2r.fr/>

capacités d'innovation doivent permettre de massifier l'offre, et les collectivités territoriales, tout particulièrement celles en charge de la voirie, à qui il revient de valoriser la pratique par des dispositifs adaptés.

Sources : [25] [31] et CR11

3.3.3 - Département des Deux-Sèvres

Inciter la pratique du covoiturage est ressorti comme une des actions importantes à mener suite aux assises départementales de la mobilité organisées en 2012 dans les Deux-Sèvres.

Un groupe de travail technique, constitué de cinq syndicats mixtes de pays, de la communauté d'agglomération de Niort et de la communauté de communes de Parthenay, associant l'Ademe, la Région et la CCI, a donc été mis en place à ce sujet suite à ces assises.

Il a produit une étude en trois phases :

- phase 1 : repérage des aires de covoiturage spontanées ou potentielles ;
- phase 2 : analyse des sites et hiérarchisation ;
- phase 3 : propositions de principes du schéma départemental.

Ce travail a permis d'identifier près de cent dix neuf aires de covoiturage dont quarante quatre aires principales en raison de leur positionnement stratégique par rapport aux carrefours des grands axes de circulation.

Le Département a sur ces bases adopté en 2013 un schéma départemental des aires de covoiturage, ayant pour objectifs de :

- disposer d'un document de référence pour les collectivités locales pour développer des aires de covoiturage cohérentes à l'échelle du département ;
- aménager des parkings de qualité, identifiés et sécurisé qui assurent la sécurité des usagers et contribuent à l'augmentation de la pratique ;
- définir la participation financière en accompagnement des communes ou groupements, maîtres d'ouvrage des projets ;
- servir de base à une approche transversale de l'ensemble des politiques du Département (urbanisme, aménagement du réseau routier départemental, transport en commun, PDE).

Le schéma définit les modalités d'aménagement, de signalisation et de labellisation par le Département des aires de covoiturage.

Il comprend un programme d'actions répondant à trois orientations :

- axe 1 : conforter un réseau d'aires de covoiturage structurantes (dix-sept aires sélectionnées) ;
- axe 2 : permettre le développement d'un réseau d'aires complémentaires pertinent ;
- axe 3 : promouvoir le réseau des aires de covoiturage sur le territoire.

Le budget prévisionnel pour la période 2014-2018 était de 1,250 M€ pour accroître la capacité de stationnement de 500 places.

Le schéma comprend également un plan de communication prévoyant une identité visuelle du réseau des aires de covoiturage, une affiche diffusée par plusieurs canaux (journal du département, abribus, sites mobilité79 et du département), une signalétique dédiée à l'entrée des aires.

En application du schéma, un guide d'aide à l'aménagement et à la signalisation des aires de covoiturage a été élaboré en 2015 par les services du Département avec l'aide de l'Ademe.

La centrale de mobilité départementale (mobilité79), mise en place par le Département et la communauté d'agglomération de Niort afin de fournir les informations utiles pour organiser les déplacements tous modes des personnes sur le territoire départemental, renvoie à la plateforme régionale covoiturage.poitou-charentes.fr de mise en relation pour le covoiturage.

Source : CR15

3.3.4 - Départements du Nord et du Pas-de-Calais

Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais ont une vision cohérente et partagée des enjeux liés à la pratique du covoiturage qui est plein essor dans leurs territoires qui est exprimée dans leurs schémas de mobilité départementaux. Ces deux collectivités ont ainsi uni leurs efforts pour élaborer un schéma interdépartemental de covoiturage, validé par les deux Assemblées Départementales en juin 2015.

Ce schéma permet de structurer les actions entreprises autour du covoiturage en dressant un état des lieux des pratiques, des besoins mais aussi en définissant les futurs enjeux liés à cette pratique de mobilité. L'objectif est également de coordonner les différentes démarches en cours menées par les différents acteurs (Départements, Région, Communes, EPCI, associations, etc.).

Il s'agit d'un document de référence, commun et partagé, de gestion de la politique de covoiturage visant à répondre au mieux aux besoins de mobilité des habitants. Il définit ainsi les modalités et principes pour la réalisation d'aires de covoiturage.

Une étude menée dans le cadre de la préparation du schéma a permis de qualifier et quantifier les besoins, en proposant d'améliorer, par la voie du covoiturage, le taux moyen d'occupation des véhicules, en le faisant passer de 1,07 à 1,17 passagers par véhicule par jour à l'horizon 2025. Le schéma prévoit pour répondre à cet ambition le déploiement de cent soixante deux aires offrant une capacité d'environ six mille places dédiées aux covoitureurs sur les deux départements à cet horizon.

Ces aires seront hiérarchisées selon leur capacité et leur positionnement stratégique, notamment en termes de contribution à la décongestion des axes structurants comme l'A25, en aires structurantes (plus de cinquante places), complémentaires (de vingt à cinquante places) et locales (inférieures à vingt places).

Afin de permettre à l'utilisateur d'identifier facilement ces parkings dédiés, une signalétique commune aux deux départements est implantée sur chacune des aires.

Actuellement, vingt et une aires de covoiturage ont été réalisées, ce qui correspond à huit cent quatre-vingt quinze places dédiées à la pratique du covoiturage. Les taux d'occupation mesurés y sont supérieurs à 50 %.

Source : [32]

3.4 - Initiatives d'autorités organisatrices de la mobilité

3.4.1 - Île-de-France Mobilités

La pratique du covoiturage en Île-de-France a fait l'objet d'analyses effectuées par Île-de-France Mobilités (ex STIF, autorité organisatrice de la mobilité sur la région francilienne) et l'observatoire de la mobilité en région Ile-de-France dont les principaux résultats sont présentés au chapitre 2.

Ces travaux montrent que le covoiturage est une pratique bien ancrée chez les franciliens, notamment pour l'accompagnement des proches, mais que les déplacements liés au travail et effectués en covoiturage restent encore très limités.

Considérant que ce mode de déplacement présente un potentiel de développement insuffisamment exploité, Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France ont fait du covoiturage, notamment domicile-travail, une de leurs priorités.

Plusieurs mesures en faveur du covoiturage sont ainsi mises en place ou prévues :

- dix mille places de stationnement réservées aux covoitureurs dans les parcs-relais d'ici 2021 (contre cinq mille aujourd'hui) ;
- des accès et des tarifs avantageux pour les covoitureurs détenteurs du passe Navigo ;
- l'intégration de plusieurs offres de covoiturage dans le site, l'application et le calculateur multimodal Vianavigo qui permet aux usagers de connaître les prix et temps de déplacement des offres proposées par huit entreprises de covoiturage (BlaBlaCar, Citygoo, Clem', Covivo, iDVROOM, OuiHop', WayzUp) et renvoie les usagers aux applications des partenaires pour finaliser la réservation et la mise en relation ;
- l'opération promotionnelle expérimentale « Tous ensemble pour le covoiturage », lancée en septembre 2017 et financée par Île-de-France Mobilités, qui permet aux dix-sept entreprises de covoiturage partenaires - BlaBlaCar, Citygoo, Clem', IDVROOM, Karos, OuiHop, WayzUp, Covivo, Hopways, Microstop, Zify, Rezo Pouce, Proxiigen, Trajet à la carte, Wever, Kankaroo - d'accorder une aide financière aux covoitureurs (variable selon l'entreprise, en général 2 € par trajet pour les conducteurs ou passagers) afin d'inciter à la pratique du covoiturage courte distance.

Le bilan des trois premiers mois de l'opération « Tous ensemble pour le covoiturage » a été jugé positif par Île-de-France Mobilités, avec plus de cinquante mille trajets réalisés sur cette période, et une augmentation des covoiturages effectués allant jusqu'à 10 % pour certaines entreprises de covoiturage.

L'opération a donc été prolongée jusqu'en juin 2018 et mobilisera de la part de Île-de-France Mobilités, depuis son début en septembre 2017, un budget maximal de 100 000 € par entreprise partenaire sous la forme d'une prime de 2 € par trajet effectué, versée par Île-de-France Mobilités aux entreprises retenues par les covoitureurs.

Sources : [21] [33] [34] [35] [36]

3.4.2 - Grand Lyon

Dès 2009, le Grand Lyon a mis en service une plateforme de mise en relation - covoiturage-grandlyon.com - conçue par La Roue Verte. Cette plateforme vise en premier lieu les déplacements réguliers pour du covoiturage quotidien, notamment domicile-travail. Elle permet aussi de mettre en relation des covoitureurs pour sortir et pour des loisirs et week-ends.

Elle comprend de nombreuses fonctionnalités : questions/réponses détaillées pour guider et rassurer les utilisateurs, calculateur et recommandations pour le paiement des indemnités par les passagers, carte interactive des aires de covoiturage et interface d'interrogation par courriel, communautés de covoitureurs, interface de publication des offres et demandes de covoiturage, compatibilité avec tablettes et smartphones sans télécharger d'application (conception Responsive Design).

La plateforme du Grand Lyon est interopérable avec la plateforme régionale Mov'ici (cf. chapitre 3.2). Les utilisateurs ont accès aux annonces ainsi mutualisées et publiées via cette plateforme et dix autres intéropérables. Réciproquement, les utilisateurs des autres plateformes ont accès aux annonces publiées sur la plateforme du Grand Lyon.

Tous les trois ans depuis 2011, la Métropole réalise une évaluation des pratiques du covoiturage des inscrits sur la plateforme, ce qui lui permet de mieux cibler sa communication et son animation (cf. chapitre 2). Le nombre d'inscrits à la plateforme du Grand Lyon augmente continuellement depuis 2009 et a atteint vingt-deux mille inscrits en mai 2017.

La Métropole a mis en place depuis 2006 une politique partenariale (avec ADEME, SYTRAL, Région) concernant les plans de mobilité inter-entreprises (ex PDIE). Ces partenaires encouragent la mise en place de ces plans et accompagnent les entreprises (financement, appui technique, animation/promotion au sein de l'entreprise).

Les employeurs sont invités à devenir partenaires de la plateforme de covoiturage en contrepartie d'avantages pour développer le covoiturage dans leurs établissements : supports de communication, outils dédiés, accompagnements personnalisés. Deux cent trente quatre employeurs sont à ce jour partenaires de la plateforme.

Un guide d'aide à l'élaboration des PDIE est en ligne sur le site de la plateforme. Treize territoires sont à ce jour engagés dans des PDIE, ce qui concerne près de quatre cents établissements et trente mille salariés.

Le covoiturage fait partie des actions proposées par le guide et promues dans le cadre de l'animation des PDIE. Les actions suivantes relatives au volet covoiturage sont proposées dans le cadre des PDIE :

- création d'un site internet de covoiturage d'entreprise connecté à la plateforme du Grand Lyon ;
- mise à disposition des meilleurs emplacements de stationnement ;
- communication sur la pratique et ses avantages ;
- réflexion sur la création d'aires de regroupement de covoiturage ;
- création d'une communauté d'entreprise dans la plateforme du Grand Lyon pour ses propres salariés ;
- animation de séances d'information en entreprise pour s'adresser directement aux salariés.

Sources : [15] et CR27

3.4.3 - Bordeaux Métropole

Le développement du covoiturage fait clairement partie des orientations politiques prises en matière de mobilité par la Métropole bordelaise.

Le programme d'orientations et d'actions du PLU 3.1 (valant PDU) notamment, approuvé le 16 décembre 2016, prévoit plusieurs orientations et actions en ce sens :

- étendre le système d'information en temps réel des usagers de la rocade et des pénétrantes pour mieux informer les covoitureurs ;
- moduler l'offre d'infrastructures afin de favoriser le covoiturage sur le réseau routier principal ;
- faciliter la pratique du covoiturage, notamment par l'intermédiaire d'un portail simplifié des services numériques et de contrats employeurs-salariés-collectivités ;
- développer une centrale de la mobilité offrant une meilleure lisibilité des informations sur les offres de covoiturage existantes, promouvant les modes alternatifs à la voiture solo dont le covoiturage et développant des actions d'accompagnement individualisées vers le covoiturage notamment en s'appuyant sur des citoyens bénévoles ;
- élaborer et mettre en œuvre une démarche d'éducation à la mobilité visant notamment à sensibiliser et former tous les publics aux modes de déplacements alternatifs à la voiture solo ;
- soutenir la promotion de la plateforme publique de covoiturage covoiturage.transgironde.fr ;
- accompagner le développement des systèmes de covoiturage dynamique avec une première expérimentation sur le pôle d'échanges de la Buttinière ;
- élaborer et mettre en œuvre un programme « campus covoiturage » de développement de la pratique du covoiturage sur le campus universitaire ;
- étudier les conditions de mise en œuvre et les actions d'accompagnement nécessaires à la mise en place de mesures visant à donner la priorité aux véhicules partagés (accès aux échangeurs, réservation d'une voie sur certains axes, réservation de places de stationnement notamment dans les grands parcs de stationnement publics ou privés) ;
- étendre et gérer de manière partenariale un réseau d'aires de covoiturage (26 aires ont été créées depuis 2013) pour faciliter et sécuriser la pratique du covoiturage domicile-travail et pour les loisirs, à proximité de points stratégiques (gares, voies principales, aires de repos, échangeurs).

La charte des mobilités signée en 2015 suite au Grenelle des mobilités girondin prévoyait par ailleurs un programme partenarial stratégique « optimisation / régulation de la rocade et du réseau routier principal » visant notamment à développer le covoiturage sur la rocade bordelaise et un plan coordonné de covoiturage associant le Département (chef de file), Bordeaux Métropole et le club de la mobilité girondin.

La Métropole est partenaire de la plateforme covoiturage.transgironde.fr administrée par le Département de la Gironde (cf. chapitre 3.3.1) et élaborée par La Roue Verte, qui permet une mise en relation planifiée gratuite des covoitureurs.

Les services de la métropole co-animent le club des mobilités girondin avec l'ADEME et la CCI pour notamment promouvoir le développement du covoiturage domicile-travail dans les entreprises

et zones d'activités de la Métropole.

En fin d'année 2016, la Métropole a engagé une expérimentation de voies réservées (voies de droite dans chaque sens sur 1200 mètres) au covoiturage et aux bus et vélos sur une voirie desservant l'Aéroparc de Mérignac (16 ha et 2300 emplois à terme). Les tout premiers résultats ont révélé une faible fréquentation de la voie due à un problème de compréhension de la signalisation de la part des usagers covoitureurs qui utilisaient davantage les voies de gauche que les voies réservées malgré la communication effectuée autour de cette opération. Par ailleurs, en périodes de pointe, l'impatience des usagers des voies de gauche est telle qu'ils ne laissent pas facilement les usagers de la voie réservée sortir de la voie réservée pour réintégrer le flot de circulation. Les derniers résultats du suivi montrent que la fréquentation se développe, après mise en place d'une signalisation plus pédagogique en décembre 2017. L'expérimentation se poursuit jusqu'en 2019.

Sur Bordeaux Lac - zone d'activités importante - une expérimentation intitulée « Stop & Drive », a été tentée dans le cadre d'une convention associant plusieurs employeurs parties prenantes d'un PDIE et la métropole. L'objectif était de faciliter – en partenariat avec le réseau de transport public TBM - le covoiturage des salariés utilisant les TC, depuis les stations terminales des lignes de bus et tram desservant la zone d'activité jusqu'à leurs lieux de travail (covoiturage sur les derniers kilomètres). Les arrêts de TC intégraient un panneau 'stop and drive'. Chaque entreprise était représentée par un code couleur. Les salariés munis d'un brassard de la couleur de leur entreprise pouvaient se signaler depuis les arrêts auprès des conducteurs pour se faire covoiturer jusqu'à leur entreprise. Le concept avait séduit les entreprises et les salariés à son origine. Mais celles-ci n'ont pas toujours mis en place les ressources nécessaires pour les actions d'information, d'animation et de suivi afin de pérenniser la pratique. Le dispositif a donc périclité.

Bordeaux Métropole collabore avec Instant System pour permettre l'utilisation de l'application de covoiturage dynamique Boogi sur le territoire métropolitain, avec l'objectif notamment de désaturer certains parcs - relais en permettant un accès privilégié aux covoitureurs. L'application Boogi est également déployée dans plusieurs entreprises de l'Aéroparc de Mérignac.

Le stationnement constitue le principal levier pour développer le covoiturage selon les services de la Métropole, qui entendent multiplier les espaces de stationnement et d'arrêt réservés au covoitureurs. Ils plaident pour davantage de sécurité juridique concernant l'exercice des pouvoirs de police pour faciliter la circulation et le stationnement des covoitureurs, pour la possibilité de fixer des règles d'urbanisme et de construction qui permettent de favoriser le stationnement des covoitureurs dans les nouveaux parcs de stationnement et pour l'expérimentation et le développement de technologies permettant de contrôler et sanctionner les usages des places réservées aux covoitureurs.

Les services de la Métropole ont enfin pris connaissance avec intérêt de l'initiative lancée par Île-de-France Mobilités concernant l'intégration des offres de covoiturage dans le système d'information multimodal régional Vianavigo (cf. chapitre 3.4.1) et sont favorables au développement d'une solution similaire pour leur territoire.

Sources : [25] [30] [37] et CR5

3.4.4 - Tisséo Collectivités

Tisséo Collectivités est un syndicat mixte de transport qui regroupe quatre EPCI : Toulouse Métropole, le SICOVAL, la communauté d'agglomération du Muretain et le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine (SITPRT). Ces collectivités lui confient le rôle d'autorité organisatrice de la mobilité. Le ressort territorial de Tisséo Collectivités recouvre au total 108 communes, soit une grande partie du territoire départemental.

En 2003, une association spécialisée dans le covoiturage a vu le jour, aidée par l'ADEME et les différentes collectivités, puis a été intégrée en 2008 à Tisséo-SMTC (devenu Tisséo Collectivités). Le covoiturage s'intègre désormais dans la politique des déplacements pour répondre à plusieurs enjeux tels que l'accès à l'emploi, la desserte fine des territoires et l'intermodalité covoiturage – transport collectif. Les actions portent sur le développement des services de covoiturage et la mise en œuvre d'un schéma directeur d'aménagement des aires de covoiturage, avec pour objectif de faciliter la pratique du covoiturage et augmenter sa part modale.

Dès 2010, Tisséo Collectivités proposait un service de covoiturage avec un appui important à l'animation sur le site des entreprises et la mise en place d'une garantie de retour. Le service propose une plateforme de mise en relation et s'appuie sur une équipe de trois conseillers en mobilité dont les missions sont d'assister et conseiller les utilisateurs, d'assurer un suivi particulier des adhérents (individuels ou collectifs) et de gérer la garantie de retour.

La plateforme de mise en relation, covoiturage.tisseo.fr, est un outil conçu par ses services qui évolue régulièrement. Près de 6 000 personnes y étaient inscrites en 2017. La mise en relation n'est pas payante, le partage des frais est possible avec une recommandation de sept centimes d'euros par kilomètre maximum. Un pass écomobilité est intégré à son support de paiement du service de transport en commun - la carte pastel - qui permet d'avoir une réduction sur le service d'autopartage (Citiz) et permet de bénéficier de la garantie de retour pour les covoitureurs.

La plateforme de mise en relation évoluera en 2018 pour plus d'ergonomie (utilisation depuis des smartphones) et d'interopérabilité. Les interrogations de Tisséo Collectivités à ce sujet portent sur la meilleure manière de tenir compte de l'arrivée des applications de covoiturage dynamiques privées. En 2016, Tisséo Collectivités a lancé à ce sujet un appel à manifestation d'intérêt à ce sujet, auquel ont répondu plusieurs acteurs du covoiturage et il sera suivi par un appel à projets en 2018.

Considérant qu'il ne suffit pas de proposer un bon outil de mise en relation et que la pratique régulière du covoiturage courte distance représente un changement important notamment pour ceux qui laissent leur voiture, Tisséo Collectivités met en place des actions d'accompagnement.

Tisséo Collectivités demande notamment aux établissements qui ont signé la convention covoiturage de désigner des référents covoiturage, qui sont formés pour promouvoir le covoiturage dans l'entreprise. Ces référents sont invités à participer à des ateliers dans le cadre de « mardis de la mobilité ». Tisséo Collectivités met en place des stands pour les inscriptions au service de covoiturage, et des speed dating qui facilitent la mise en relation et le passage à l'acte. Les messages : le covoiturage n'est pas forcément contraignant, il peut être pratiqué avec une fréquence qui n'est pas forcément quotidienne, sachant que si chacun covoiturerait quelques fois par mois par exemple cela réduirait tout de même la congestion.

Tisséo Collectivités a également contribué au projet européen CHUMS³ sur le covoiturage qui s'est achevé en 2016. Dans ce cadre Tisséo Collectivités a communiqué fortement pendant une semaine (semaine du covoiturage) auprès de toutes les entreprises volontaires pour développer le covoiturage domicile-travail. Ceci permet de créer une masse critique de covoitureurs sur une même période et de fidéliser les inscrits, ce qui serait difficile à obtenir si les inscriptions ne s'effectuaient qu'au fil de l'eau, les inscrits quittant rapidement le site ou ne l'utilisant plus s'ils ne trouvent pas rapidement un équipier. Une loterie a suivi la semaine du covoiturage. Un tirage au sort a désigné trois covoitureurs inscrits sur la plateforme covoiturage.tisseo.fr. Chacun a gagné un repas gastronomique pour deux personnes chez un chef étoilé. Ce type de lot a été très attractif. La semaine du covoiturage a été un succès. En 2017 l'expérience a été renouvelée sous la forme d'un « challenge covoiturage » dont la récompense était un stage d'éco-conduite. L'expérience a été moins concluante pour diverses raisons, le lot s'étant sans doute révélé moins attractif du point de vue des services de Tisséo Collectivités.

Tisséo Collectivités travaille également sur la question des aménagements de l'espace public, en particulier sur l'implantation de spots de covoiturage suite à une sollicitation de Rezo Pouce qui souhaitait s'implanter sur la grande agglomération toulousaine. Le spot de covoiturage matérialise un lieu de rendez-vous entre passager et conducteur, pour du covoiturage programmé ou instantané. Il s'agit d'un arrêt minute qui permet la prise ou la dépose des passagers rapidement avec une signalisation verticale et un marquage au sol spécifiques, comme un arrêt de bus. La difficulté a été de trouver un accord avec les gestionnaires de voirie, notamment les services routiers du Département, qui sont soucieux que ces arrêts ne perturbent pas la circulation (exemple : sur l'ancienne RN 113) et sont également réticents à mettre en place une signalisation qui ne soit pas réglementaire. Dans l'attente d'une signalisation adaptée et réglementaire, le panneau utilisable pour signaler les aires de covoiturage est mis en place, mais les services de Tisséo Collectivités estiment que celui-ci peut créer une confusion chez les usagers. Ces spots sont mis en place le long de pénétrantes en rabattement vers le réseau lourd de transport en commun (type métro, tramway ou bus Lineo) et à proximité des gares et des zones d'activité. Plus de quarante spots sont en place sur le ressort territorial de Tisséo Collectivités. L'objectif envisagé est d'en mettre en place une trentaine par an sur la période 2018-2020.

Tisséo Collectivités a signé des conventions de partenariat avec Rezo Pouce et Coovia, les dispositifs proposés par ces deux opérateurs venant compléter le service développé par Tisséo Collectivités. Les actions de communication développées par chacun des signataires assurent davantage de visibilité au covoiturage en faisant la promotion de l'ensemble des dispositifs développés par les trois partenaires.

Un autre dispositif mis en œuvre est la zone de stationnement de courte durée pour l'embarquement de passagers. Le covoiturage (notamment longue distance) a produit des pratiques qui génèrent des dysfonctionnements aux abords des parcs-relais des stations de métro proches des entrées d'autoroutes. Les véhicules des covoitureurs stationnent sur les places de parking pour personnes à mobilité réduite ou de manière anarchique. Un nouvel aménagement est donc expérimenté : un parking d'une vingtaine de places dédié au stationnement de durée courte (quinze minutes maximum). En 2019 des barrières seront mises en place pour contrôler l'accès à ce parking courte durée. Des études sont menées par ailleurs sur l'accès aux parcs-relais des métros actuellement gratuits mais saturés.

Sources : [25] [38] [39] & CR38

³ <http://chums-carpooling.eu/fr/>

3.4.5 - Rennes Métropole

Rennes Métropole affiche son ambition de devenir la première métropole du covoiturage. Le territoire dans son ensemble est mobilisé sur la question. La Métropole voit en effet le covoiturage comme un mode de déplacements à part entière au sein d'un bouquet d'offres de mobilité.

Développer le covoiturage fera ainsi partie du top trois des priorités du PDU de l'agglomération rennaise, dont la révision, engagée en 2014, se conclura en 2018 après un gros travail d'études et de concertation. Le PDU devrait fixer comme objectif que les habitants covoiturent au moins une fois par semaine. Rennes Métropole a prévu de réviser sa délégation de service public pour notamment étendre son objet au covoiturage.

La Métropole est partenaire de la plateforme « Ehop covoiturons-nous! » pour la mise en relation des covoitureurs. Douze mille covoitureurs y sont inscrits sur le département. Le Département d'Ille-et-Vilaine, la Région Bretagne et l'ADEME sont également partenaires de la plateforme. Les partenaires s'appuient beaucoup sur l'association Covoiturage+ qui a pour vocation depuis 2002 à développer le covoiturage de proximité et anime la plateforme (cf. chapitre 3.8.2).

Les partenaires de la plateforme discutent actuellement avec les agglomérations de Nantes, Brest et Saint Nazaire notamment pour mettre en place un outil commun de mise en relation, afin d'atteindre la masse critique suffisante d'offres et demandes concordantes. Cet outil sera développé sous forme libre, et chaque collectivité partenaire pourra l'utiliser et le promouvoir sur son territoire.

Rennes est desservie par neuf voiries structurantes pénétrantes gratuites à 2 x 2 voies. Elle souhaite expérimenter la réservation de la bande d'arrêt d'urgence pour les covoitureurs sur celles qui sont régulièrement congestionnées, afin de donner de la lisibilité au covoiturage et permettre aux covoitureurs de bénéficier de gains de temps significatifs. Ses services estiment que la réservation d'une voie de circulation sur ces axes ne serait pas acceptable et que de rendre possible l'usage des bandes d'arrêt d'urgence serait préférable.

La Métropole prévoit également de réserver des places de stationnement aux covoitureurs en entrée des parcs-relais (expérimentation en cours).

D'autres dispositifs incitatifs pourraient être envisagés à terme : tarifs de stationnement payant préférentiels sous réserve de possibilités de contrôle, système de points de mobilité, etc.

La Métropole a prévu de répondre à l'appel national à manifestation d'intérêt «territoires d'innovation de grande ambition » pour être soutenue dans sa politique d'innovation sur la question des nouvelles mobilités, notamment du covoiturage.

Rennes Métropole va également relancer une enquête ménages déplacements et mettre en place un baromètre lui permettant de mesurer régulièrement les pratiques de mobilité, notamment celles qui sont émergentes comme le covoiturage.

Sources : [40] et CR29

3.4.6 - Grand Périgueux

La Communauté d'Agglomération le Grand Périgueux est un territoire en perpétuelle évolution. Depuis le 1er janvier 2017, elle s'est étendue à quarante trois communes, soit plus de cent trois mille habitants, sur une superficie de 933 km².

Devant une augmentation constante du trafic routier, le Grand Périgueux souhaite revoir l'ensemble de sa politique de déplacements sur le territoire, au travers des différentes actions définies dans son Plan Global de Déplacements (PGD), et ceci afin de favoriser le report modal.

Adopté en 2016, ce document stratégique « cadre » constitue une feuille de route pour conduire les opérations en matière de mobilités à horizons 2020. Il réoriente certaines actions considérées comme prioritaires, faisant notamment des modes actifs et alternatifs un axe fort de sa politique de déplacements.

D'après les services de l'agglomération, les modes alternatifs de déplacements, tels que le covoiturage courte distance, représentent à ce jour de réelles solutions pour faciliter les déplacements du quotidien sur leur territoire, et constituent un atout majeur pour enrayer la congestion du cœur de l'agglomération en heures de pointes.

Parmi les réponses apportées à cette problématique, le Grand Périgueux a lancé en septembre 2016 un site internet et une application mobile gratuits et interactifs : Le Covoit' Gotoo. Basé sur des communautés de déplacements (lieu de travail, d'études, loisirs, sports...), ce dispositif permet de mettre en relation les habitants du territoire pour covoiturer sur leurs trajets du quotidien, sans prélèvement de commission. D'autres fonctionnalités sont proposées. Il est en effet possible de déclarer ses trajets effectués avec différents modes de transport (bus, train, vélo, marche...), et de cumuler ainsi des points « Soleillos » échangeables en cadeaux sur une boutique en ligne. Le Covoit' Gotoo récompense toutes les bonnes pratiques en matière d'éco-mobilité. Des informations sur les horaires de passage des bus du réseau Péribus, et sur la localisation des arrêts ainsi que des parcs-relais sont également disponibles.

Cette stratégie de report modal, vers le covoiturage notamment, s'accompagne aussi par le déploiement de parcs-relais et d'aires de stationnement réservées au covoiturage en entrées de ville. Leur aménagement est priorisé en fonction de la proximité avec la ville-centre, Périgueux, et de leur desserte par les transports en commun. Pour l'heure, six parkings sont existants (le dernier en date, Meriller, a été mis en service en janvier 2017), et cinq autres sont à l'étude.

Source : CR34

3.4.7 - Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports des Hauts-de-France

Les territoires de la région des Hauts-de-France disposent désormais d'une plate-forme régionale de covoiturage courte et moyenne distance www.passpasscovoiturage.fr.

De nombreuses initiatives de création de plate-forme avaient été lancées dans la région ces dernières années, sans toutefois rencontrer le succès espéré, notamment faute de lien entre ces plateformes et d'échelle d'intervention pertinente.

Fortes de ce constat et dans un souci de mutualisation des moyens, les quatorze autorités organisatrices de la Mobilité de la région Hauts-de-France ont confié au Syndicat Mixte Intermodal et Régional des Transports (SMIRT) la mission de développer le covoiturage sur le territoire régional.

Les collectivités membres du SMIRT considèrent en effet que le covoiturage fait intégralement partie de l'offre de mobilité qui doit être développée pour les habitants de la région, qu'il permet de répondre à leurs difficultés de déplacement notamment dans des zones moins bien desservies par les transports en commun, et que partager les trajets en voiture contribue à diminuer les problèmes de circulation routière et de pollution, à créer du lien social, et à réduire les frais de transport des ménages.

Le site passpasscovoiturage.fr permet désormais de mettre en relation des habitants de la région des Hauts-de-France afin de partager leurs trajets quotidiens, pour les déplacements domicile-travail ou pour les loisirs notamment. Les entreprises, administrations ou associations qui le souhaitent peuvent également créer une communauté dédiée, afin d'offrir une solution de covoiturage à leurs salariés. Plusieurs structures importantes ont déjà leur communauté : Eurotunnel, Eiffage-Verquin, la Métropole Européenne de Lille, etc.

Les études préalables réalisées en 2015 ont révélé que mettre en place des actions de communication et d'animation sur le terrain étaient cruciales pour la réussite d'une politique de covoiturage. Les autorités organisatrices de la mobilité se sont donc engagées à développer de telles actions sur leur ressorts territoriaux. Le SMIRT s'y engage également, en recourant aux services de Wimoov pour développer les actions de communication et d'animation complémentaires dans les territoires les plus ruraux de la région.

Source : [32] [41]

3.5 - Initiatives des opérateurs de transports publics

3.5.1 - Keolis

Keolis travaille depuis plusieurs années sur la question du covoiturage et de son intégration dans les services publics de transport. Keolis a travaillé avec plusieurs partenaires à ce sujet, tels que Instant System, iDVROOM, ou Covivo. Keolis observe en effet que les autorités organisatrices de la mobilité demandent la mise en place de services de covoiturage dans leurs appels d'offres, et que les attentes sont fortes pour couvrir les besoins de déplacement des territoires périurbains et ruraux. Le covoiturage fait donc selon Keolis partie des réponses pertinentes à développer sur ces territoires.

Keolis entend ainsi proposer une palette de solutions tenant compte de la spécificité du territoire et des capacités de financement, allant de solutions modestes d'autostop organisé basé sur le marquage des véhicules covoitureurs et d'arrêts dédiés, à des solutions plus sophistiquées basées sur une application de mise en relation temps réel et l'intégration du covoiturage dans le système d'information multimodal. Keolis est ainsi d'ores et déjà partie prenante des services suivants :

- Autostop organisé du Grand Dijon sur une ligne pour rabattre vers le réseau de TC (identification des véhicules par macarons, cartes pour annoncer la direction, points de rencontre covoiturage à côté des arrêts TC) ;
- Application Boogi de covoiturage dynamique déployée sur Bordeaux Métropole et développée par Instant System, intégrée au système d'information multimodal pour proposer des combinaisons TC-covoiturage et des places réservées en parcs-relais (10 000 téléchargements de l'application à ce jour, 4 600 inscrits, adhésion de 5 entreprises représentant près de 6 000 salariés) ;
- Application écomobi développée par TransWay permettant de récompenser les utilisateurs du covoiturage (comme d'autres modes de déplacements vertueux) en fonction d'un capital de points déplacements échangeables contre des cadeaux ou réductions d'abonnements.

Dans la vision de Keolis, la conception des services de covoiturage doit être pensée comme celle d'un réseau de TC (lignes prédéfinies, régularité, fiabilité, types de véhicules, amplitudes horaires). Ces services peuvent selon elle être proposés pour rabattre les covoitureurs sur le réseau TC ou pour compléter voire remplacer un service TC existant.

Il doit s'inscrire dans la politique de marketing du réseau de transport public local, plus adapté pour assurer 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, parcs-relais, internet).

Selon Keolis, le développement de services de covoiturage doit être progressif en commençant par expérimenter une ligne puis corriger et monter en gamme progressivement afin d'introduire petit à petit la culture covoiturage sur le territoire. Si plusieurs offres de service de covoiturage se présentent, Keolis juge préférable de les intégrer à l'offre de service public de transport (information multimodale voyageur et tarification), afin de donner de la lisibilité au covoiturage, à condition que ces services soient 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 devraient donc être davantage aidés. Financer des conducteurs roulant à vide, comme cela est proposé par certains opérateurs, n'est par contre pas jugé souhaitable. Dans ces conditions, Keolis estime que l'utilisation du versement transport pour financer les services de covoiturage devrait être rendue possible.

Keolis juge que la multiplication des services de mise en relation sur de trop petits territoires n'est pas souhaitable, car non lisible pour les usagers, contreperformant pour obtenir la masse critique nécessaire au développement du covoiturage, et difficile à maintenir dans le temps. Keolis préconise plutôt de regrouper et mutualiser ces services.

Source : CR53

3.5.2 - Transdev

Transdev s'est doté d'une filiale, CityWay, spécialisée dans le développement d'applications multimodales, qui a développé l'application de covoiturage dynamique Fleetme mise en œuvre dans les agglomérations dont elle exploite les réseaux de transport public.

Pour davantage d'informations sur l'application et les lignes de covoiturage dynamique mises en place dans différentes agglomérations à l'aide de cette application, le lecteur peut se reporter au chapitre 3.8.3.

3.5.3 - CarPostal

CarPostal a signé en mai 2017 une convention de partenariat avec la start-up Ecov (cf. chapitre 3.8.6) pour mettre en place un service de covoiturage de proximité entre Salon de Provence et Sénas.

CarPostal souhaite ainsi être en mesure de proposer avec Ecov, aux collectivités locales des territoires les moins denses, une offre de covoiturage complémentaire des services de transport collectif traditionnels, notamment des lignes de bus régulières ou des services de transport à la demande, et qui peut facilement s'articuler avec elle.

CarPostal prévoit également de proposer des expérimentations aux collectivités qui font déjà appel à ses services dans le cadre de ses contrats de délégation de service public.

Sources : [42] [43] [44]

3.6 - Initiatives d'opérateurs de parcs de stationnement

Le stationnement fait partie des leviers les plus puissants pour orienter la mobilité individuelle, notamment encourager le covoiturage.

Plusieurs initiatives sont prises par les opérateurs de stationnement pour réserver des places pour les covoitureurs dans les parcs qu'ils gèrent, ou leur accorder des tarifs avantageux.

Le groupe EFFIA par exemple a signé un accord avec iDVROOM pour une réduction de 20 % sur les frais de stationnement des abonnés à seize parcs relais, qui covoiturent avec iDVROOM.

Le réseau STAR (Keolis) de l'agglomération rennaise propose cent places réservées à ses clients covoitureurs jusqu'à 9h dans cinq de ses parcs relais. Les covoitureurs qui les utilisent bénéficient de vignettes collector qui leur permettent de bénéficier de promotions et de cadeaux de la part du STAR et de ses partenaires.

Sources : [45] [46]

3.7 - Initiatives de sociétés concessionnaires d'autoroutes

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont parties prenantes de plusieurs initiatives visant à favoriser le covoiturage sur leurs réseaux.

En 2017, l'ASFA dénombrait cent douze aires de stationnement aménagées offrant près de cinq mille cinq cents places au covoitureurs sur l'ensemble du réseau autoroutier français.

Sur son réseau constitué de trente aires de stationnement dédiées au covoiturage et offrant près de deux mille cinq cents places, VINCI Autoroutes accorde la gratuité aux covoitureurs jusqu'à soixante-douze heures minimum et applique une tarification progressive au-delà. Par ailleurs, VINCI Autoroutes aménage des points de rencontre sécurisés pour les conducteurs et passagers covoitureurs à proximité des barrières de péage.

La SANEF a expérimenté en collaboration avec COLAS et AXIMUM la technologie de détection automatique du taux d'occupation des véhicules par caméra développée par NEC, au péage de Montesson (Yvelines) sur l'A14.

VINCI Autoroutes propose à ses abonnés au télépéage l'offre « Temps libre covoiturage » qui leur permet d'être exonérés des frais de gestion mensuels de l'abonnement (remise de 2 € par mois) s'ils effectuent au moins un trajet en covoiturage de cinquante kilomètres minimum par mois sur l'ensemble du réseau autoroutier français avec réservation en ligne sur la plateforme BlaBlaCar. Soixante-dix mille utilisateurs réguliers étaient recensés en 2017.

AREA offre le badge de télépéage (11 € TTC par badge) et les six premiers mois de frais de gestion de l'abonnement au télépéage pour les covoitureurs inscrits sur la plateforme iDVROOM. À partir du septième mois, les frais de gestion mensuels restent offerts si le covoitureur est certifié sur la plateforme iDVROOM et s'il effectue plus de quatre trajets mensuels en covoiturage validés par iDVROOM (sur ou hors autoroute).

AREA s'est récemment engagé dans une expérimentation de voie réservée au covoiturage sur l'autoroute A48 à l'entrée nord de Grenoble. Un collège d'experts associant des représentants de l'État, des collectivités et d'AREA a été mis en place en fin d'année 2017 pour évaluer l'opportunité de cette voie réservée et en valider les modalités d'aménagement et de contrôle des usagers.

AREA collabore avec iDVROOM depuis 2016 à l'expérimentation d'une ligne de covoiturage dynamique autoroutière « POP & VROOM » sur l'A43 entre Bourgoin-Jallieu et Lyon (voir chapitre 3.8.1).

Sources : [47] [48] [49] [50] [51] [52]

3.8 - Prestations des fournisseurs de services spécialisés

3.8.1 - iDVROOM

Implantée à Paris, Angers et La Rochelle, Ecolutis, devenue iDVROOM (filiale de la SNCF), a développé et opère la plateforme www.idvroom.com ainsi que le service POP & VROOM. Cette entité, qui fait travailler une équipe d'une trentaine de salariés et compte plus de 150 clients grands comptes (ex : Grand Paris Sud, Monaco, COVEA, Département du Maine-et-Loire, Département de la Sarthe, EDF, SAFRAN, Nantes Métropole, Rambouillet Territoires), accompagne également les collectivités et les entreprises dans la mise en place de leurs plans de mobilité.

Dans la vision d'iDVROOM, la pratique du covoiturage longue distance est un sujet très différent et éminemment plus simple que celui de la courte distance. La notoriété du covoiturage longue distance fait que le partage de son trajet est une évidence pour de nombreuses personnes. Alors que la demande de covoiturage courte-distance émerge depuis récemment, et se traduit par une hausse très sensible du nombre de nouveaux inscrits et de l'usage très bien mesurée sur la plateforme iDVROOM.

Selon iDVROOM, l'individu ne recherche plus un mode de transport mais le moyen le plus efficace selon ses critères de faire son déplacement. Des solutions dynamiques et multimodales, notamment interfacées aux transports en commun pour faciliter la mise en relation des conducteurs et des passagers, sont donc désormais jugées nécessaires pour répondre aux contraintes organisationnelles du covoiturage.

Le développement du covoiturage domicile-travail doit selon iDVROOM se voir comme un sujet territorial avec des implications nationales, et ne peut se développer sans un accompagnement des partenaires locaux et une intégration dans la politique de transport des territoires, en synergie avec les différents acteurs de la mobilité. Le covoiturage n'ayant par ailleurs pas de frontière, iDVROOM juge qu'il n'est pas pertinent d'avoir deux marques qui s'opposent le long des limites territoriales ou transfrontalières.

Les ambitions d'iDVROOM sont ainsi les suivantes :

- Mettre à disposition de ses clients une technologie clé en main adaptable et personnalisable ;
- Offrir aux utilisateurs la notoriété d'un réseau local, national et international afin de favoriser le covoiturage ;
- Intégrer le covoiturage dans le transport multimodal ;
- 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).

La plateforme www.idvroom.com, opérée depuis 2014 permet la mise en relation pour du covoiturage planifié. Elle est utilisée par plus de trois cent mille utilisateurs actifs les douze derniers mois.

Proposée sur internet et sous forme d'application Iphone et Android, compatibles avec smartphones, PC et tablettes, elle présente plusieurs fonctionnalités pour faciliter la confiance : profils des inscrits, téléphone et courriel certifiés, avis sur les covoitureurs.

Elle offre la possibilité de se créer un réseau personnalisé de covoitureurs, de gérer son planning de covoiturage, de chatter avec les covoitureurs du trajet réservé.

Elle intègre un porte-monnaie électronique permettant un paiement sécurisé plus rapide qu'avec une CB et à moindre frais (7 % du prix du trajet contre 10 % du prix du trajet + 0,20 €HT si paiement en CB). Le conducteur définit ses options de paiement (espèce sans frais directement entre covoitureurs ou en ligne dans le cadre d'une réservation à confirmer par communication d'un code pour déclencher le paiement sur le porte-monnaie électronique).

Ses utilisateurs bénéficient de divers avantages : remboursement des abonnés Navigo en Ile-de-France en cas de travaux ou perturbations exceptionnelles, places de stationnement réservées en gare SNCF, badges et abonnements de télépéage à tarifs réduits sur l'ensemble du réseau autoroutier, garantie de retour Europe assistance (taxi remboursé avec franchise de 10 €).

L'application mobile POP & VROOM (iOS et Android) a été expérimentée dès novembre 2016 par iDVROOM en partenariat avec AREA pour proposer une solution de covoiturage dynamique pour les déplacements quotidiens domicile-travail empruntant l'autoroute A43 entre Bourgoin-Jallieu et Lyon. Suite à ce test concluant, iDVROOM a ouvert en mai 2017 une ligne de covoiturage sur l'autoroute A25 entre Lille et Dunkerque et prévoit d'en ouvrir d'autres.

L'application POP & VROOM propose un service de covoiturage qui fonctionne comme un transport en commun, i.e. une ligne de covoiturage dynamique jalonnée de points de rendez-vous bien identifiés (huit sur la ligne A43, dix sur la ligne A25).

Le conducteur propose un trajet au départ ou à l'arrivée de l'un des points de rendez-vous de la ligne de covoiturage, entre Bourgoin-Jallieu et Lyon. Les utilisateurs sont prévenus instantanément et le conducteur est notifié dès qu'un trajet est réservé. Une fois les notifications activées, le passager reçoit les propositions de trajets des conducteurs et n'a plus qu'à réserver une place et à se rendre au point de rencontre de la ligne qui aura été convenu avec le conducteur.

Pour l'instant, la transaction financière entre le passager et le conducteur s'effectue en espèce en dehors de l'application. IDVROOM travaille sur la mise en place de parcours qui rendront obligatoires la réservation et le paiement en ligne, et le dépôt d'avis dans la foulée.

Des solutions sont proposées en cas d'absence d'offres de covoiturage pour le retour : taxi ou VTC pour la ligne Bourgoin-Jallieu Lyon, remboursement d'un billet TER pour la ligne Lille-Dunkerque.

Des récompenses sous forme de bons d'achat sont offertes aux covoitureurs (30 € pour les nouveaux inscrits, 20 € pour les utilisateurs actifs effectuant dix trajets).

Source : CR42

3.8.2 - BlaBlaCar

BlaBlaCar est une PME française indépendante présente dans vingt-deux pays et comptant plus de quatre cents salariés. BlaBlaCar est à l'origine spécialisée sur le covoiturage longue distance (les trajets publiés sur la plateforme font trois cent quarante kilomètres en moyenne en France). Elle revendiquait soixante millions de membres et près de dix-huit millions de voyageurs par trimestre en 2017.

Observant que l'offre de covoiturage courte-moyenne distance a augmenté ces dernières années pour atteindre plusieurs millions de trajets publiés sur sa plateforme, BlaBlaCar s'attaque désormais à ce segment avec le lancement du service BlaBlaLines en mai 2017, en France dans un premier temps.

BlaBlaLines vise la création d'un nouveau type de réseau de mobilité en France, hybride entre voiture et transport en commun, combinant le meilleur des deux mondes, entre l'agilité de la voiture et l'attractivité économique ainsi que la garantie du transport en commun.

BlaBlaLines s'appuie sur une application mobile de covoiturage téléchargeable sur l'Apple Store et Google Play disponible sous Android et iPhone.

L'application a été pensée pour être la plus simple possible :

- Contraintes minimum sur les conducteurs : leurs arrêts doivent être sur leurs trajets ou avec le moins de détours possible. Par ailleurs, en cas d'annulation, BlaBlaLines ne prévoit pas de sanction financière. Le principe étant que la masse critique de conducteurs joue son rôle de Plan B pour les imprévus de dernière minute ;
- Une approche souple pour le passager : sans être dans une logique exclusive de flux tendu, BlaBlaLines permet aux utilisateurs de réserver un trajet une heure au plus tard à l'avance et ainsi de se sécuriser s'ils le souhaitent sur leur prise en charge.

Le passager ne voit pas des offres de trajets comme celles proposées dans l'application BlaBlaCar, mais une ligne de covoiturage dynamique personnalisée, avec deux points de rencontres bien choisis (début, fin), correspondant à une masse critique de covoitureurs garantissant une fréquence suffisante, et intégrant si possible la connexion à un hub de transport (gares routières, arrêts de bus, gares ferroviaires, arrêts de métro) pour favoriser l'intermodalité. Ces lignes sont ouvertes à partir d'une masse critique de conducteurs et détruites si elles ne sont plus suffisamment pourvues.

L'utilisateur n'a pas, comme pour la longue distance, le choix de son conducteur. Une ligne lui est proposée avec les différents passages de conducteurs. Si le conducteur prévu pour le trajet fait défaut, le passager peut facilement trouver un plan B car il existe une masse critique de conducteurs sur la ligne. L'application intègre les événements de trafic perturbant le timing prévu et cherche des solutions.

Dans la vision de BlaBlaCar, cette utilisation du concept de ligne et d'arrêts, propre au transport en commun, permet une appropriation plus rapide par les utilisateurs. Et l'enrichissement de ce concept par une dimension dynamique des lignes permettra de conserver les avantages de la voiture en termes d'agilité et de fréquence.

BlaBlaLines proposera une fenêtre de réservation de 48h qui avance en continu. L'utilisateur pourra ainsi planifier à l'avance ses trajets mais aussi être assuré qu'il trouvera un conducteur au dernier moment. A long terme, BlaBlaLines pourrait proposer automatiquement de nouveaux trajets aux conducteurs, au-delà des trajets qu'ils auront eux-mêmes renseignés, par détection automatique de leurs déplacements.

L'application BlaBlaLines est testée dans la Marne (axe Reims – Châlon-en-Champagne) et dans la région toulousaine (axe Toulouse - Montauban) avec le soutien de VINCI Autoroutes, ainsi qu'en région Île-de-France. BlaBlaCar a annoncé que le service sera amélioré compte tenu des retours d'expérience et déployé plus largement dès 2018.

Source : [53]

3.8.3 - CityWay

Cityway est une société de services informatiques basée à Aix-en-Provence ainsi qu'un peu partout en France (Paris, Bordeaux et même à Toronto etc.) qui développe des logiciels et réalise des prestations de service pour les collectivités et les entreprises de transport sur la mobilité.

Cette filiale de Transdev propose des briques de solutions qui s'inscrivent dans la logique « MaaS » (Mobility as a Service) utilisables sur le web ou par des applications smartphones ou en centres d'appels : information multimodale, réservation (transport à la demande, covoiturage), vente, pilotage de l'offre etc.

Ses principales références sont :

- les systèmes d'information multimodale de l'agglomération lyonnaise (optimod'Lyon), de l'agglomération de Saint-Etienne, du département de l'Isère, de la ville de Toronto, d'Ile-de-France Mobilités, et du département de la Gironde (TransGironde) ;
- la mise en place très bientôt d'un compte mobilité unique pour chaque usager du système de transport de Mulhouse qui leur permet d'accéder à tous les services de transport, et de recevoir une seule facturation pour le post-paiement.

CityWay a complété sa panoplie de solutions multimodales par une solution complémentaire dédiée au covoiturage – fleetme – dont le développement a démarré en 2015.

L'idée est de soutenir le développement de lignes de covoiturage fonctionnant comme des lignes de bus, donc de transposer les codes du transport public pour proposer une offre de covoiturage qui s'intègre dans l'offre de solutions de mobilité sur un territoire donné, qui soit optimisée financièrement compte tenu des flux et des zones concernés.

Dans la vision de CityWay, l'offre de service fleetme doit ainsi être intégrée à l'offre de transport public et portée par l'exploitant du réseau de transport et si possible par l'autorité organisatrice de la mobilité.

L'intégration physique des axes de covoiturage se fait par l'utilisation des mêmes arrêts pour faciliter les correspondances avec le réseau de transport.

L'intégration tarifaire prévoit la même tarification que pour le transport collectif. Les abonnés aux services de transport public peuvent utiliser le service de covoiturage qui est intégré à leur

abonnement.

Le service de covoiturage devient un service parmi d'autres dans l'ensemble des offres proposées aux voyageurs par le réseau de transport public de la collectivité.

Il est même complètement intégré en terme de communication par l'exploitant. Ceux qui l'ont mis en place ne se réfèrent pas à l'appellation d'origine « fleetme », mais à des appellations qui s'inspirent de la marque de leurs réseaux.

Le réseau de transport public et/ou l'autorité organisatrice de la mobilité définissent (tracé, horaires, arrêts, périodes de fonctionnement, etc.) les lignes de covoiturage en fonction des besoins de mobilité (ex : desservir un territoire, renforcer une ligne de bus ou un service de transport à la demande existant qui est trop coûteuse).

Une incitation financière est recommandée pour stimuler l'offre de covoiturage, ce qui, d'après le directeur de projet de fleetme, fonctionne plutôt bien pour atteindre la masse critique nécessaire de conducteurs.

Le service est basé sur deux applications (IOS et Android), l'une dédiée aux conducteurs, l'autre dédiée aux passagers. Ce choix technique est volontaire pour permettre à terme l'intégration de l'application voyageurs dans les systèmes d'information voyageurs des autorités de transport.

Le modèle économique proposé repose sur l'intégration de l'offre de service dans les délégations de service public car la rentabilité du service ne pourrait être assurée dans un modèle économique purement privé. Il s'agit donc d'une offre subventionnée mais qui coûte moins cher (ratio R/D inférieur) que des offres de services classiques de bus ou de transport à la demande.

CityWay a identifié trois cas d'usage. Premier cas, il faut desservir une commune périphérique qui rentre dans le périmètre de transport de l'autorité organisatrice de la mobilité et qui ne peut être desservie dans des conditions économiques acceptables par des solutions traditionnelles de transport public. Second cas d'usage, on a besoin de renforcer une ligne de transport collectif dont le niveau de service ne suffit pas pour répondre à une demande de pointe. Troisième cas de figure, on souhaite remplacer une ligne de TC surdimensionnée par rapport à la demande par une ligne de covoiturage. Dans tous les cas, c'est bien le critère financier (R/D) qui va guider les décisions.

Au total le service est déployé sur Auxerres, Beauvais, Avignon et Grenoble. D'autres réseaux prévoient d'intégrer ce type de service.

Le service a été expérimenté à Avignon sous le nom de « PopCar ». L'objectif était de desservir une zone d'activités (Agroparc) depuis deux communes excentrées. Le conducteur s'inscrit via le site en précisant l'itinéraire proposé, la périodicité, les horaires. Son offre est examinée par l'opérateur du service qui la valide si elle se conforme au cadre du service. Le conducteur bénéficie d'une aide de 2 € par trajet proposé, qu'il ait covoituré ou non, et de 0,50 € supplémentaires par passager s'il covoiture. Ceci permet aux conducteurs de bénéficier en moyenne de 80 € par mois ce qui n'est pas négligeable.

Sur Grenoble le service mis en place tout récemment se nomme « TAG&Car » (le réseau de TC se nommant « TAG »). Il s'agit de compléter l'offre existante (bus et TAD) pour améliorer la desserte d'une commune périphérique (Vizille). L'offre permet de rabattre les covoitureurs sur un pôle

d'échanges. Il est possible que cette offre remplace à terme l'offre de TAD si le succès est au rendez-vous. Les conducteurs bénéficient d'une aide de 0,10 € par km à vide complétés par 0,10 € par kilomètre par passager en cas de covoiturage. Le service est intégré à l'abonnement TC pour les passagers. Les abonnés du réseau TC ne payent donc pas de supplément. Les voyageurs occasionnels peuvent bénéficier du service au prix d'un ticket de bus qui permet de voyager pendant une heure sur l'ensemble du réseau.

Les retours d'expériences montrent que les incitations financières pour les conducteurs fonctionnent. Elles permettent de disposer d'une masse critique suffisante de conducteurs covoitureurs. Les médias de communication les plus adaptés pour mobiliser les conducteurs ont été les campagnes facebook géolocalisées. Pour garder les conducteurs, il faut toutefois animer et stimuler cette communauté en permanence. La fréquentation des passagers est par contre « un peu décevante pour l'instant » d'après le chef de projet fleetme. Des mesures sont encore à inventer et tester pour que davantage de personnes utilisent le service comme passagers, telles que la gratuité sur une période d'essai, proposer aux utilisateurs des lignes à substituer ou renforcer, d'essayer le service.

Pour développer un service comme fleetme, le directeur de projet de CityWay préconise de :

- réaliser des études préalables pour évaluer l'opportunité du service et bien le définir (tracé, position des arrêts, etc.) car ce type de service ne peut pas être déployé partout et dans n'importe quelles situations ;
- veiller à l'intégration du service dans l'offre de transport publique (tarification, communication) ;
- proposer des incitations financières des conducteurs car elles fonctionnent ;
- veiller à la qualité et la régularité de la communication et de l'animation des communautés d'utilisateurs.

Sources : [25] [54] [55] et CR49

3.8.4 - Klaxit (ex WayzUp)

Klaxit est une start-up française d'une vingtaine de salariés soutenue par le Groupe RATP et Via ID, accélérateur de Mobivia Groupe, présents au capital.

L'application mobile du même nom, développée et diffusée par Klaxit, est spécialisée dans le covoiturage domicile-travail. La start-up affiche qu'elle vient de passer la barre des cent mille trajets proposés chaque jour en France, avec des taux de correspondance des trajets et horaires de 80 % dans les entreprises et les territoires où elle a déployé ses services.

Klaxit a déployé sa solution auprès de plus de cent entreprises clientes (ex : technocentre de Renault avec dix mille salariés, La Poste avec qui la start-up vient de passer un accord cadre et qui prévoit trois cents plans de mobilité) et des autorités de transport (ex : Orléans Métropole, Tulle Agglomération, Saint Quentin en Yvelines, Ile-de-France mobilités).

La création de WayzUp (2012), devenu Klaxit en 2018, part du constat qu'il existait déjà en 2012 de nombreuses plateformes de mise en relation classiques pour le covoiturage courte distance,

mis en place par les collectivités ou les entreprises, mais qui ne permettaient pas d'atteindre une masse critique suffisante d'inscrits pour développer et pérenniser le covoiturage. Ces plateformes étaient conçues sur les mêmes principes techniques que celles disponibles pour le covoiturage longue distance, alors que les besoins sont très différents d'après son fondateur.

La start-up a donc conçu l'application pour lever les principaux freins liés à ces déplacements bien spécifiques : en donnant la possibilité de spécifier l'itinéraire souhaité (plusieurs sont généralement possibles, chacun a de bonnes raisons de choisir le sien compte tenu de son programme de déplacement), en apportant une solution à la variabilité des horaires (il faut permettre au passager de trouver une solution de retour qui n'est pas forcément le conducteur du matin, donc de pouvoir accéder à l'offre de covoiturage disponible en temps réel à l'heure de retour choisi), et en permettant une gestion du partage des frais entre covoitureurs intégrée dans l'application pour faciliter les transactions (0,10 € par kilomètre par passager fixé dans l'application).

D'après son fondateur, trois éléments sont clés pour la réussite de ce service :

- L'application doit vraiment répondre aux besoins spécifiques des déplacements domicile-travail comme précisé précédemment.
- Les entreprises doivent être mobilisées pour apporter un volume conséquent de demandes et la confiance a priori entre les salariés ; Klaxit observe que les taux de passage à l'acte sont effectivement deux à trois fois supérieurs au sein des communautés de covoitureurs issues d'une même entreprise ou d'entreprises voisines, par rapport à des communautés grand public plus diffuses ;
- Une action de communication doit faire connaître l'application et accompagner le changement au sein des entreprises (animation physique, communication digitale et suivi de projet) en valorisant les gains pour les ressources humaines et les gains en matière d'espace et de stationnement.

Concernant les collectivités territoriales, le fondateur de Klaxit observe que les ressorts territoriaux des autorités de transport public s'élargissent avec l'intégration de plus en plus de communes rurales, par conséquent des demandes de service accrues pour répondre aux besoins de mobilité de ces territoires. Par ailleurs, les dotations baissent donc les budgets publics doivent être optimisés.

Dans la vision de Klaxit, le covoiturage dynamique courte distance doit être subventionné pour répondre à ces contraintes devenir un mode de déplacement largement utilisé. Sa proposition n'est pas de subventionner de nouvelles plateformes de mise en relation qui existent déjà, mais de financer tout ou partie des trajets covoiturés ce qui permettrait de réduire les dépenses publiques en matière de transport. Un passager qui effectue un trajet domicile-travail typique de vingt kilomètres, et qui devrait normalement payer des frais de 2 € environ en moyenne (0,10 € par km), devrait selon le fondateur de Klaxit bénéficier d'une aide de 1 à 2 € par trajet.

Ce dernier rapporte que les expériences issues des initiatives prises par Ile-de-France Mobilités (« Tous ensemble pour le covoiturage », cf. chapitre 3.4.1) et Orléans Métropole (0,10 € d'aide par km par passager), ou des grandes entreprises dont la start-up est partenaire, montrent que ces aides augmentent fortement les taux de passage à l'acte et la récurrence des covoiturages. Si l'on souhaite vraiment massifier la pratique du covoiturage et obtenir du report modal en provenance

des autosolistes, nous tenons donc là un vrai levier pour le faire.

Le fondateur de Klaxit rappelle qu'un autosoliste qui abandonne son véhicule pour covoiturer doit en moyenne payer des frais au conducteur qui sont de l'ordre de 0,10 € par km si l'on respecte les règles fixées par l'administration fiscale. Ceci correspond à peu près à ce que lui coûterait son carburant. Il ne perçoit donc pas vraiment l'intérêt de covoiturer, d'autant moins qu'il perd en autonomie et en confort de déplacement par rapport à la solution d'utiliser son véhicule, et qu'il n'a généralement pas conscience des autres coûts d'usage et de dépréciation de son véhicule. Avec les signaux économiques actuels, une faible part d'autosolistes (pionniers) basculent finalement vers le covoiturage, i.e. ceux qui ont d'autres motivations (fatigue, écologie, convivialité) que le gain financier.

Le covoiturage ainsi subventionné serait selon Klaxit aussi moins cher pour la collectivité. Le montant de l'aide nécessaire pour assurer la gratuité du covoiturage pour les passagers est en effet très inférieur au coût kilométrique de fonctionnement des bus et TAD en zones rurales et périurbaines (pas de coûts fixes).

L'action de la collectivité peut ainsi être rendue lisible pour les usagers et perçue comme innovante. Le covoiturage aidé devient une nouvelle forme de service publique. L'offre de covoiturage peut de plus s'adapter automatiquement à la demande, c'est donc flexible.

Klaxit développe ainsi la technologie qui permettra de fournir la preuve du covoiturage réalisé pour que les aides financières publiques notamment puissent être dûment octroyées.

La solution proposée par Klaxit aux territoires s'appuie donc sur le déploiement de son application dédiée au covoiturage dynamique domicile-travail, sur l'aide versée aux passagers par la collectivité, sur son réseau des entreprises partenaires qui permettent d'amorcer le déploiement des réseaux de covoitureurs et de disposer ainsi d'une masse critique suffisante de conducteurs. Au total, un réseau de transport public, nouveau, étendu et moins cher que les solutions traditionnelles, peut être constitué.

Sur Saint Quentin en Yvelines, le premier territoire sur lequel Klaxit a déployé son service, plus de trois mille cinq cents covoitureurs sont actifs et plus de 90 % des inscrits trouvent des covoitureurs. La collectivité avait beaucoup travaillé avant l'arrivée de Klaxit sur les plans de déplacements inter-entreprises, ce qui a facilité la mise en place de sa solution car des référents étaient déjà identifiés dans ces entreprises. Dans beaucoup de territoires, ce n'est pas le cas. Klaxit prend alors en charge d'identifier les référents des entreprises et les met en relation avec la collectivité pour développer des plans de mobilité.

Autre exemple, celui de Tulle Agglomération. Le besoin était de desservir une zone d'activités de près de trois mille salariés éloignée de l'agglomération. Celle-ci était initialement desservie par une navette dont la fréquence était faible et dont le coût de fonctionnement rapporté au passager transporté était trop élevé. Les passages de la navette ont été réduits et plus de trois cents salariés covoiturent désormais avec Klaxit alors qu'ils étaient quatre à dix à utiliser la navette avant. Le budget mobilisé a été divisé par huit d'après Klaxit.

Klaxit est également partenaire de l'opération « Tous ensemble pour le covoiturage » (cf. chapitre 3.4.1) lancée par Ile-de-France Mobilités et reverse 2 € d'aide publique par trajet au passager via l'application. L'application est par ailleurs intégrée dans le système d'information multimodale

régional Vianavigo qui référencera à terme l'ensemble des opérateurs de services de covoiturage du territoire. Le fondateur de Klaxit milite pour que cette approche soit mise en place sur les autres territoires, à l'échelle des départements ou des régions, pour que ces échelons territoriaux fonctionnent en agrégateurs d'offres de services de covoiturage. Il estime en effet qu'il y aura toujours plusieurs opérateurs présents dans les départements et les régions car les masses critiques commencent par se développer à partir des entreprises et des zones d'activités. La collectivité aurait selon lui donc intérêt à privilégier l'intégration et l'agrégation de l'ensemble des offres de services à ces échelles, pour que l'offre de covoiturage soit la plus importante possible.

L'opération la plus récente est celle d'Orléans Métropole. Le dispositif mis en place combine presque toutes les briques : Klaxit crée et anime les réseaux d'entreprises, la collectivité assure la communication grand public et finance les frais des passagers (0,10 € par km), Klaxit déploie son application de mise en relation.

Sources : [25] [56] et CR24

3.8.5 - Karos

Karos est une PME de dix-neuf collaborateurs fondée en 2014. La moitié de l'équipe se consacre à l'application de covoiturage Karos lancée en 2015. L'autre moitié travaille sur le changement de comportements, pour promouvoir le covoiturage et s'assurer que les inscrits passent les différentes étapes pour devenir des covoitureurs réguliers. Karos est indépendant des opérateurs de transport public, ce qui lui permet de travailler avec des régies de transport indépendantes, les grands opérateurs Keolis et Transdev, et des autorités organisatrices de transport en direct.

Le fondateur de Karos indique que la communauté Karos revendique près de quatre-vingt-dix mille utilisateurs qui proposent un million quatre-cent mille kilomètres environ à parcourir chaque jour, avec un taux de satisfaction des utilisateurs très élevé. Il indique que les utilisateurs covoiturent aujourd'hui près de 5,5 fois par semaine en moyenne, contre 2,5 fois par semaine il y a un an et demi.

« L'ambition de Karos est de proposer une solution de mobilité dans les zones périurbaines et rurales mal desservies par les transports publics. Nous transformons les véhicules individuels circulant dans ces zones en réseaux de transport collectif grâce à la technologie qui capte chaque véhicule, en fait un moyen de locomotion partagé, et permet d'intermodaliser son usage avec celui des modes existants, comme en Ile-de-France, où le covoiturage que nous proposons peut être combiné avec les bus, TER, tramways et métros franciliens. L'objectif est d'optimiser les trajets porte-à-porte et proposer des solutions de mobilité complémentaires des réseaux de transport, non concurrentielles. Notre technologie permet ainsi d'accéder à un réseau de transport collectif de covoitureurs. »

Olivier Binet, fondateur de Karos, journée technique sur le covoiturage courte distance, Bordeaux, 23 novembre 2017

La décision de lancer l'application de covoiturage dynamique Karos est partie des constats exprimés par son fondateur que le bus et le transport à la demande notamment peuvent coûter extrêmement cher (R/D) à la collectivité et que les sites de mise en relation traditionnels ne fonctionnent généralement pas pour du covoiturage régulier courte distance.

L'application de « court-voiturage » Karos, téléchargeable gratuitement, a été développée pour assister ses utilisateurs en utilisant l'intelligence artificielle. L'application apprend en permanence les habitudes de mobilité sans dépendre de la fonction de localisation par satellite du téléphone. Elle comprend d'où l'on part, où l'on va, par où l'on passe, combien de temps prend le déplacement. Elle anticipe ensuite chacun des trajets sur les cinq prochains jours. L'application permet à son utilisateur de visualiser tous les gens qui peuvent covoiturer avec lui. Pour chacune de ces personnes, l'application propose un trajet clé en main, incluant le meilleur endroit pour se retrouver, le meilleur endroit pour déposer, un itinéraire compatible pour celui qui propose et celui qui demande. Si l'application présente une proposition de covoitureur, c'est qu'elle est certaine que la personne va faire le même trajet que vous aux mêmes horaires à peu près.

Le partage de frais est automatiquement réalisé dans l'application. L'application peut intégrer des tiers payeurs. Elle peut fixer par exemple les tarifs du réseau de TC dans l'application et intégrer la participation des employeurs aux frais de transport de leurs salariés. L'application gère automatiquement le défraiement du conducteur, ce que doit payer le passager, et calcule le reste à payer par l'AOT, ce qui lui permet de gérer son R/D.

L'application permet au passager et au conducteur de se localiser avant l'embarquement. Elle procède à des vérifications pour s'assurer que le conducteur et le passager ont bien covoituré, ce qui est absolument nécessaire à partir du moment où l'on met en place des incitations, notamment des aides financières publiques, pour éviter la fraude.

Karos propose deux offres de service distinctes.

« Karos Territoires » s'adresse aux d'exploitants de réseaux de transport public ou aux autorités organisatrices de transport pour améliorer la mobilité dans les territoires peu denses et ruraux, pour compléter le réseau de transport collectif et proposer des solutions intermodales.

« Karos entreprises » cible les grands comptes souhaitant améliorer la mobilité de leurs salariés, dans le cadre des plans de mobilité. Plus de quatre cents entreprises sont d'ores et déjà clientes de Karos.

La stratégie de Karos consiste à développer ainsi des réseaux d'utilisateurs basés sur des communautés de confiance, c'est à dire des communautés de salariés des entreprises dont elle devient partenaire, et des communautés de voisinage dans les territoires.

Dans les deux cas, Karos aide l'entreprise ou la collectivité à déclencher l'acte de covoiturer, en développant des actions de conduite du changement d'habitudes de mobilité.

Les offres peuvent être customisées notamment avec la marque employeur ou territoire. Les entreprises et collectivités pourront mettre en place des règles et incitations favorisant le covoiturage grâce à un système de preuve de covoiturage et à l'API qui pourra être ouverte pour les utilisateurs à des bases de données et systèmes octroyant des incitations.

En région Ile-de-France où l'application fonctionne depuis 2016, Karos a permis de générer près de cent quarante mille trajets effectivement covoiturés au cours de l'année 2017, dont vingt-cinq mille depuis le 1^{er} octobre 2017 pendant l'opération « Tous ensemble pour le covoiturage » par Île-de-France Mobilités (cf. chapitre 3.4.1).

Karos indique que le service dessert régulièrement 80 % du territoire francilien périphérique de

Paris, contre 36 % avec les seuls modes lourds de transport collectif et que ces résultats sont obtenus avec des frais de fonctionnement réduits.

L'offre de service intégrait deux trajets gratuits par jour pour les porteurs de passe Navigo depuis juillet 2016 (reste à charge pour la collectivité est de 0,90 € par passager). La région finance 2 € par trajet réalisé avec Karos depuis septembre 2017, ce qui revient en fait à réinvestir une partie seulement du montant du passe Navigo (75 € par mois) dans le système pour le pérenniser.

Le bilan communiqué par Karos indique que 81 % des trajets effectués avec l'application ont pour origine ou destination la grande couronne, que 42 % concernent des communes qui comptent moins de deux cent cinquante habitants au km². Ceci fait dire à son fondateur que « *Karos contribue donc bien à développer un nouveau réseau de mobilité durable et peu onéreux pour desservir des zones très peu denses en périphérie et dans les zones rurales de la région Ile-de-France.* ».

Karos a intégré les open data transport d'Île-de-France Mobilités, ce qui permet à son application de proposer les trajets plus rapides de porte à porte, en combinant TC et covoiturage si besoin (20 % des trajets réalisés en covoiturage en Île-de-France).

Le bilan de Karos indique que l'intermodalité permise par l'application permet de proposer des trajets optimisés en temps pour les covoitureurs. Le bilan indique un gain de vingt-quatre minutes par trajet par rapport à la solution tout TC, soit quarante huit minutes par jour pour un covoitureur qui fait un aller-retour. Il indique également que la distance moyenne des trajets effectués par ses utilisateurs est de dix-huit kilomètres, dont 24 % font moins de dix kilomètres et sont effectués pour la grande majorité en rabattement vers le réseau de transport en commun. 88 % des trajets sont effectués en périodes de pointe (50 % entre 6h et 10h, 38 % entre 16h et 20h).

« Nous ne sommes pas concurrents du transport public collectif. Nos lignes améliorent la mobilité globale de ceux qui prenaient les transports publics collectifs. Elles complètent le réseau existant pour enrichir l'offre ce qui leur permet d'aller plus rapidement jusqu'à leur destination. »

Olivier Binet, fondateur de Karos, journée technique sur le covoiturage courte distance, Bordeaux, 23 novembre 2017

Les performances du service en région Île-de-France indiquées par Karos sont les suivantes :

- l'application propose au moins un conducteur à 93 % des nouveaux inscrits ;
- quatorze passagers peuvent être proposés par trajet offert en moyenne ;
- dans 80 % des cas, une personne répond en moins d'une heure aux propositions de trajet ; dans plus de 50 % des cas, le covoiturage peut être finalisé.

D'après le bilan effectué par Karos, les autosolistes qui sont passés à l'acte économisent en moyenne 82 € par mois (conducteurs et passagers confondus). L'aide financière octroyée par Île-de-France Mobilités reversée par Karos aux covoitureurs est donc incitative du point de vue du fondateur de Karos et favorise le report modal de l'autosolisme vers le covoiturage.

Le bilan de Karos indique que les bénéfices environnementaux globalement obtenus en Ile-de-France sont également importants : près de cent tonnes de CO₂ et deux-cent cinquante kg de NO₂ émis en moins depuis le début de l'année 2017.

Sources : [25] [57] [58] et CR26

3.8.6 - Ecov

Ecov est une start-up créée en 2014. Vingt salariés y travaillent, avec des profils divers (technique, changement de comportement, communication), basés à Paris et Lyon.

Ecov propose des stations de covoiturage déployées sur les voiries le long de lignes de covoiturage, incluant des bornes et des panneaux lumineux, qui permettent de capter instantanément le flux de véhicules empruntant ces lignes. Les panneaux affichent les destinations des passagers qui se présentent aux stations.

« Nos solutions incluent un environnement numérique (application mobile et site web), mais nous pensons que cela ne résout pas tout. Nous pensons que les lignes de covoiturage, comme les lignes de bus, doivent être matérialisées sur la voirie, et que le numérique est là pour accompagner. Notre service se veut accessible à tous, et ne dépend donc pas de l'application numérique. Les bornes permettent à tout le monde d'utiliser le service et d'acheter un titre de transport et de connaître les temps de passage sans utiliser l'application, sans réservation. »

Olivier Maffre, Ecov, journée technique sur le covoiturage courte distance, Bordeaux, 23 novembre 2017

Pour le passager, le dispositif s'apparente à une ligne de transport collectif. Celui-ci se rend à un arrêt dédié (i.e. une station de covoiturage Ecov). Plusieurs destinations peuvent être choisies au départ de cet arrêt. Les temps d'attente sont indiqués, des fiches horaires étant réalisées préalablement sur nos lignes. Le passager saisit sa demande de covoiturage à la borne qui émet le ticket de covoiturage correspondant. Sa demande s'affiche instantanément sur les panneaux lumineux situés en amont de l'arrêt du passager et sur l'application mobile qui alerte les conducteurs connectés empruntant la ligne. Le paiement des frais pour le conducteur est effectué par Ecov sur la base du code figurant sur le ticket du passager. Les conducteurs peuvent apposer un macaron sur leur véhicule, signe de reconnaissance de la communauté de conducteur qui contribue à augmenter la confiance entre les utilisateurs.

Ecov observe que de nombreux conducteurs proposent de covoiturer sans défraiement de la part des passagers. Ecov propose dans ces cas que le défraiement proposé par les passagers soit reversé à des associations avec elle a conclu des partenariats sur le territoire desservi par ses lignes.

Ecov incite les collectivités locales à intégrer le covoiturage dans leurs contrats de délégation de service public et à aménager des lieux de covoiturage pour faciliter la pose et dépose des covoitureurs à proximité des stations de transport collectif.

« La puissance publique peut ou pourra mettre en place des choses intelligentes. Il faut qu'elle s'en saisisse, notamment en intégrant des services de covoiturage dans les délégations de services publiques. Les voies réservées et l'aménagement de hubs, de lieux de covoiturage où l'on peut passer d'un mode à l'autre, sont de vrais sujets pour les collectivités. Il est saisissant de constater que des périphériques, comme à Lyon par exemple, ne sont pas connectés à des lieux d'échanges avec les réseaux structurants de transport collectifs. Des milliers de voitures passent sur ou sous le métro et ne peuvent s'arrêter pour déposer ou prendre un passager covoitureur sans faire un détour de 10 ou 15 minutes. Quand on aménage la voirie il faudrait désormais penser à intégrer systématiquement les services de véhicules partagés. »

Olivier Maffre, Ecov, journée technique sur le covoiturage courte distance, Bordeaux, 23 novembre 2017

Plusieurs réseaux Ecov sont d'ores et déjà en service. Le premier a été testé entre le Val d'Oise et

les Yvelines (quinze stations implantées). Le second a été mis en place avec la Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien (renfort de l'offre de transport suite à la suppression d'une ligne de bus). Le troisième est dans le sud de la France – entre Salon de Provence et Senas - où la ligne de covoiturage d'Ecov renforce une ligne de bus régulière (un bus par heure) en partenariat avec l'exploitant CarPostal.

Ecov prévoit également de mettre en service un réseau de covoiturage, « Lane », sur A43 entre Lyon et Bourgoin Jallieu. Ce projet qui débute associe Ecov et Instant System. Il prévoit la mise en place de trois lignes entre Bourgoin et Lyon pour desservir notamment des zones d'activités (aéroport de Lyon Saint Exupéry, Saint Priest), et proposer des solutions de transport intermodales complémentaires grâce à la technologie développée par Instant System. A la demande d'Ecov, des arrêts de dépose minute sont aménagés par les collectivités à proximité de la station de tram Lyon-Mermoz et sur une aire de covoiturage en sortie 7 de l'A43 à Bourgoin.

« L'approche d'Ecov est de considérer que la voiture est un transport collectif. Nous assumons vouloir déployer, avec la collectivité et pour la collectivité, un service de covoiturage public qui soit complémentaire des services existants et cohérent avec les schémas des collectivités. Notre modèle économique est le même que celui d'un opérateur de transport public. »

Olivier Maffre, Ecov, journée technique sur le covoiturage courte distance, Bordeaux, 23 novembre 2017

Ecov indique que ses évaluations économiques montrent qu'à capacité de transport égale, son offre de service permet de réduire très fortement le coût du transport dans les zones périurbaines et rurales, et que l'on peut ainsi améliorer fortement l'accessibilité de ces territoires qui ne peuvent être desservis efficacement par les services traditionnels de transport public.

Selon Ecov, la mise en place de ces lignes doit être précédée d'études afin de bien caractériser le trafic de voitures particulières, analyser l'offre et la demande, et en déduire en conséquence la meilleure offre de service.

Sources : [25] [59] [42] et CR50

3.8.7 - Instant System

Instant System est basée à Sophia Antipolis, regroupe vingt-sept salariés dont quinze en R&D. Son cœur de métier est de proposer des solutions digitales pour favoriser la mobilité urbaine. Instant System travaille avec une trentaine d'agglomérations et les grands opérateurs de transport.

Cette entreprise s'est engagée dans le développement et l'expérimentation de l'application de covoiturage Boogi sur le territoire de la Métropole de Bordeaux, dans une logique au départ d'utiliser le covoiturage comme un mode de rabattement vers les TC urbains via le P+R de La Buttinière.

L'application intègre l'offre TC pour proposer des trajets intermodaux, combinant le covoiturage avec du tram, du bus, Bat3, et V3 en tenant compte des temps de passage réels, avec les réseaux TER et TransGironde en tenant compte des temps de passage planifiés. Instant System veut en faire une application adaptée aux besoins de déplacements urbains ou périurbains, même dans des secteurs mal desservis par les TC.

L'application est gratuite et disponible pour une utilisation sous Android ou IOS. Elle intègre la mise

en relation en permettant aux covoitureurs de fixer un point de rencontre, une date et un horaire de rencontre. Instant System a cherché au travers de cette application à lever certains freins, comme celui des horaires variables ou imprévisibles. L'application permet de réaliser du covoiturage planifié et du covoiturage dynamique. Elle propose un point de dépose optimisé pour l'utilisateur en cas de trajet combinant TC et covoiturage. Instant System mesure que 85 % des personnes qui ont utilisé l'application une fois la relancent et continuent de l'utiliser. 54 % l'utilisent au moins deux fois par mois.

Le partenariat conclu avec TBM permet aux utilisateurs de l'application Boogi de bénéficier de places de stationnement dans les parcs relais et de bénéficier du programme d'incitation écomobi.

Cent trente places sont désormais proposées à des utilisateurs de Boogi dans tous les P+R de la Métropole de Bordeaux grâce à un partenariat conclu avec TBM, à titre expérimental pour faire évoluer son offre de service. Ce partenariat permet de faire connaître l'application aux utilisateurs des TC et P+R de la métropole. Instant System rencontre les utilisateurs des P+R, les enquête. Instant System a mesuré que, chaque heure, plusieurs dizaines d'utilisateurs des P+R peuvent venir de la même ville. Elle communique donc avec ces usagers pour leur expliquer qu'il existe probablement une offre de covoiturage compatible avec leurs besoins.

Le programme écomobi permet aux utilisateurs de l'application Boogi notamment de capitaliser des points d'écomobilité tenant compte des déplacements réalisés, échangeables contre des récompenses proposées par les partenaires de la plateforme. Par exemple, les points sont échangeables contre des chèques stationnement ou des réductions d'abonnement de stationnement (Parcub, Parking Facile), des réductions sur les tarifs d'événements sportifs ou culturels, etc.

Avec Boogi, Instant System a ciblé jusqu'à présent les déplacements domicile-travail, mais ne souhaite pas se limiter à ces déplacements, jugeant que l'application pourrait tout à fait être exploitée pour répondre à d'autres motifs de déplacement tels que les loisirs (concert, matchs de foot ou de rugby, etc.). L'Union Bordeaux Bègles par exemple promeut l'application pour réduire les difficultés de circulation les jours de match de rugby.

Instant System aide aussi les employeurs à développer le covoiturage pour leurs salariés. Elle travaille avec cinq employeurs sur Bordeaux et neuf employeurs en Ile-de-France, ce qui représente au total plus de cinquante mille salariés.

Instant System participe à l'opération « tous ensemble pour le covoiturage » mise en place par Ile-de-France Mobilités (cf. chapitre 3.4.1), ce qui l'a aidé pour lancer l'application dans les entreprises franciliennes.

Elle rencontre les salariés dans le cadre de ses actions de communication et d'animation en entreprise. Elle observe à ces occasions qu'il n'y a pas que des personnes réfractaires au covoiturage ou uniquement intéressées par les bénéfices financiers du covoiturage. Les utilisateurs de Boogi rapportent qu'ils préféreraient encore des solutions facilitant leurs conditions de circulation (ex : voie réservée sur la rocade) et de stationnement, plutôt que des récompenses sous forme de cadeaux.

Sources : [25] [60] et CR4

3.8.8 - OuiHop'

OuiHop' est une start-up de six salariés qui a développé l'application mobile de covoiturage urbain dynamique du même nom. Cette application permet de mettre en relation sans planification les piétons et automobilistes utilisateurs de l'application dont les besoins de déplacement sont compatibles. Les utilisateurs notent très bien l'application (4,6 sur 5 dans Google Play). OuiHop' indique que ses usagers restent très actifs dans l'application car ils n'ont pas à prendre d'engagements.

OuiHop' a abordé la question du covoiturage en partant de l'expérience des usagers du transport en commun qui rencontrent des difficultés : intermodalité, carence de lignes, faibles fréquences, etc. Elle s'est également nourrie des retours des salariés des entreprises qui ne veulent généralement pas covoiturer car ils ne souhaitent pas s'engager ou ne savent pas toujours à quelle heure ils vont finir leur journée de travail. Ces contraintes se révèlent trop fortes de leur point de vue pour covoiturer.

OuiHop' a donc opté pour le développement d'une application de covoiturage dynamique ou temps réel qui a pour objectif de faire gagner du temps dans ses déplacements aux piétons, y compris ceux qui utilisent les TC, en tenant compte de ces contraintes.

« L'idée est de s'intéresser aux voitures qui circulent aujourd'hui devant eux, en partant du principe que quelques unes vont forcément l'intéresser pour le rapprocher de sa destination, en rendant public leur trajet en cours un peu comme une ligne de minibus qui serait visible sur un smartphone. »

Franck Rougeau, fondateur de OuiHop', journée technique sur le covoiturage courte distance, Bordeaux, 23 novembre 2017

Avec l'application, le conducteur covoitureur déclare son trajet quelques minutes avant son départ. L'application édite le trajet calculé par le navigateur GPS et le publie à tous les utilisateurs de l'application qui sont situés à proximité de ce trajet (dans une bande de huit cents mètres à pied depuis le trajet publié). Cela produit une ligne de covoiturage dynamique et éphémère (la ligne diminue au fur et à mesure que la voiture avance) qui enrichit l'expérience des utilisateurs de TC.

L'application se veut particulièrement adaptée à des trajets très courts, jusqu'à vingt kilomètres, pour des déplacements urbains et périurbains. OuiHop' estime notamment que les déplacements concentrés et nombreux au départ des gares ou des aéroports par exemple sont particulièrement adaptés pour mettre en place son application. L'application propose, pour ces derniers kilomètres, une capacité de transport très fréquente, de petites unités mais importante en volume global.

L'application est utilisée par le conducteur et le passager. Le conducteur rentre une destination dans l'application et bascule vers le navigateur GPS qu'il utilise habituellement. L'application récupère alors la trace du trajet et la publie aux passagers utilisateurs de l'application qui sont dans une bande de 800 mètres de part et d'autre du trajet. Elle permet aux piétons potentiellement intéressés par ce trajet de faire une demande de stop pour être déposé plus loin sur le chemin.

D'après l'expérience de OuiHop', trouver des passagers ne présente généralement pas de difficultés car l'application leur permet de gagner du temps. Le challenge pour que cela fonctionne est donc plutôt d'obtenir un maximum de trajets publiés par des conducteurs afin de mailler le territoire de lignes éphémères. La publication de trajets nécessite donc une incitation particulière

pour les conducteurs car ceux-ci doivent publier leur trajet même si aucune demande de covoiturage n'est faite.

L'application permet ainsi au conducteur de capitaliser des points par kilomètre publié, qu'il covoiture ou non. Le nombre de points gagnés en plus en cas de covoiturage correspond à cinquante kilomètres d'un coup. Plusieurs partenaires de OuiHop' permettent aux conducteurs d'échanger leurs points contre des abonnements de stationnement, des bons d'essence, des abonnements de télépéage, de la maintenance pour son véhicule, des offres de divertissements etc. OuiHop' rapporte qu'elle arrive au final à inciter des conducteurs sans leur donner d'argent, et sans transaction financière entre le passager et le conducteur. Les passagers eux s'abonnent via un pass illimité mensuel, comme un abonnement de TC.

L'application OuiHop' permet aussi de constituer automatiquement des communautés de conducteurs qui suivent des trajets récurrents et intéressants pour le passager dans son parcours domicile-travail. Chaque passager est abonné aux conducteurs qui peuvent le déposer au domicile ou au travail, et chaque conducteur est abonné aux passagers intéressés par ses trajets. Les conducteurs et les passagers peuvent ainsi notifier aux membres de leur communauté qu'ils sont prêts à partir.

L'application permet aussi de s'inscrire dans une communauté de confiance rassemblant les salariés d'une même entreprise, d'une zone d'activité ou d'une collectivité. Le système signale alors les membres d'une même communauté de confiance.

Les usagers s'évaluent entre eux à la fin de chaque covoiturage.

OuiHop' commence à déployer son application sur Bordeaux après avoir gagné un appel d'offres lancé par LISEA. L'application peut être utilisée par les usagers du TGV qui peuvent déclarer leur trajet en arrivant à la gare de Bordeaux Saint-Jean et le faire ainsi connaître aux autres passagers inscrits sur l'application et qui sont en recherche d'un covoiturage. Les détenteurs d'un pass TBM peuvent bénéficier du service gratuitement. La publicité de l'application apparaît dans les arrêts de tramway de la Métropole bordelaise. Le déploiement a débuté mi-septembre 2017 et près de mille cinq cent personnes sur Bordeaux étaient déjà inscrites sur l'application en novembre 2017.

OuiHop' est également partenaire de l'opération francilienne « Tous ensemble pour le covoiturage » (cf. chapitre 3.4.1). OuiHop' a intégré dans l'application pour cette occasion un calculateur d'itinéraires permettant aux utilisateurs de spécifier les stations de leur choix pour élargir leur offre de covoitureurs potentiels pour leurs trajets récurrents. Le passager utilisateur de OuiHop' reçoit alors automatiquement une notification, pendant la période de son choix, dès qu'un automobiliste se rend vers celle-ci. Cette fonctionnalité a pour objectif de répondre à la problématique du premier kilomètre difficile à adresser par une infrastructure lourde.

Sources : [25] [61] et CR28

3.8.9 - Covivo-RoulezMalin

Covivo-RoulezMalin est une entreprise de neuf personnes implantée à Nancy (siège social), Rennes et Grenoble. Depuis 2009 elle intervient sur le territoire national pour notamment mettre en place des services de covoiturage pour des entreprises et des collectivités.

L'entreprise a proposé dès 2010 des solutions de covoiturage dynamique sur smartphone avec l'actualisation en temps réel de la position du conducteur pour une mise en relation instantanée avec les passagers compatibles sur l'itinéraire.

Elle a également développé une interface de gestion de flotte pour optimiser les déplacements professionnels (autopartage d'entreprise) avec du covoiturage intégré ainsi qu'avec les transports en commun.

Elle propose une solution de covoiturage spontané (i.e. autostop participatif) pour les zones peu denses et mal desservies, basée sur la mise en place de bornes de covoiturage « CoviStop », avec un partenaire suisse Taxito, qui sont interopérables avec les plateformes et applications mobiles de covoiturage.

Covivo-RoulezMalin développe et maintient de longue date le service Mov'ici (anciennement Covoitoura) pour le compte de la Région Auvergne Rhône-Alpes. Celui-ci intègre une plateforme régionale internet très aboutie utilisée par une communauté régionale importante. La plateforme permet de planifier des covoiturations courte et longue distance, pour les trajets du quotidien et occasionnels. Covivo-RoulezMalin vient d'y intégrer un porte monnaie électronique et une toute récente application mobile permettant de fournir la preuve de covoiturage, de réaliser du covoiturage spontané et du covoiturage dynamique.

Au delà de ces développements techniques, Covivo-RoulezMalin assiste les « référents mobilité » des entreprises, soit en amont sur les processus de conduite du changement et d'adhésion à des pratiques de covoiturage, soit en aval sur le plan opérationnel comme en région Hauts de France où Covivo-RoulezMalin gère la communication numérique pour le compte du SMIRT, Wimoov intervenant pour des animations sur le terrain.

Les plateformes développées par Covivo-RoulezMalin offrent la possibilité de se faire identifier comme communauté ce qui permet aux entreprises du territoire de mettre en place un service de covoiturage dans le cadre d'un plan de mobilité, et d'atteindre plus facilement les masses critiques nécessaires au décollage de la pratique.

Covivo-RoulezMalin a également conçu l'outil CoviMatch qu'elle estime indispensable pour le covoiturage domicile-travail dans les organisations. Il permet de mettre en œuvre un processus automatique d'intégration des collaborateurs pour faciliter la mise en relation entre les covoitureurs. Cette solution est mise en place pour les salariés d'une entreprise ou les agents d'une collectivité (comme récemment à Rouen Métropole Normandie), afin de développer le covoiturage domicile-travail et professionnel, en complément d'actions sur le terrain pour animer la communauté et inciter au covoiturage par des démarches ludiques.

Pour répondre aux attentes de plusieurs collectivités bretonnes, Covivo-RoulezMalin travaillera au développement d'une plateforme régionale de covoiturage à l'aide de logiciels libres (open source) pour garantir l'indépendance de ses clients et mutualiser les moyens de développement à l'échelle des territoires concernés. Cette plateforme visera notamment le développement du covoiturage solidaire avec des outils spécifiques à l'intention des publics les plus fragiles.

Covivo-RoulezMalin a choisi d'utiliser Navitia (calculateur d'itinéraire intégrant les transports en commun), pour proposer dans la plateforme RoulezMalin.com des solutions combinant covoiturage et transport en commun au niveau national.

Source : CR21

3.8.10 - Bonus Drive

Bonus Drive est une TPE localisée à Bègles en Gironde, qui propose une application de covoiturage dynamique du même nom.

L'application Bonus Drive est présentée par son fondateur comme une solution prédictive permettant d'automatiser les trajets quotidiens et récurrents, permettant aux utilisateurs de voir en temps réel tous les covoitureurs qui réalisent le même trajet qu'eux et d'entrer en relation avec eux.

En permettant à ses utilisateurs de localiser une multiplicité de points de mise en relation, notamment les aires de covoiturage et les parkings des enseignes de grande distribution, Bonus Drive entend s'assurer d'un maillage complet du territoire.

Afin de diminuer le sentiment de contrainte que ressentent les utilisateurs potentiels à être passager, Bonus Drive a pour ambition ne pas se limiter au trajet domicile – travail et oriente son application sur les trajets travail - loisirs et les trajets domicile - école.

Ainsi, les étudiants se voient proposer ce service par le biais de partenariats développés avec les résidences étudiantes, le Crous et les universités et écoles supérieures des territoires ; les salariés peuvent obtenir des avantages exclusifs en participant au programme mis en place par leur entreprise. Ces deux typologies d'utilisateurs sont à la base du développement de Bonus Drive.

Bonus Drive a créé un système de récompense basé sur la récurrence, et notamment en offrant des avantages exclusifs auprès de partenaires locaux (grandes distribution, commerces de proximité, etc.). Le système de récompense est le même que l'on soit passager ou conducteur.

Bonus Drive revient à 0.10 € par kilomètre parcouru pour un passager. Pour un conducteur, la participation financière d'un passager permet de réaliser jusqu'à 20% d'économie selon le fondateur de Bonus Drive.

Le fondateur de Bonus Drive a choisi de positionner son offre de service exclusivement sur les territoires périphériques des grandes agglomérations et les territoires ruraux.

« Dans les agglomérations de moindre importance et sur les territoires ruraux, l'offre de mobilité est plus limitée, alors même que les distances sont rallongées et les zones d'activités plus éloignées du domicile. Les populations présentes sur ces typologies de territoires ont également un pouvoir d'achat souvent plus faible que celle des métropoles, et un accès à l'emploi plus limité. La solution Bonus Drive apparaît alors comme une solution alternative pour simplifier les trajets quotidiens, et pour gagner en pouvoir d'achat. »

Thierry Lallouet, dirigeant de Bonus Drive

Le déploiement de l'application dans ces territoires doit selon le fondateur de Bonus Drive, se faire en concertation et collaboration avec les acteurs de ces territoires, collectivités locales, employeurs, grandes enseignes, commerces, universités etc. qui ont toutes intérêt à ce que le

covoiturage se développe.

Source : CR22

3.8.11 - Coovia

Coovia a été fondée en 2012. Elle est installée à Toulouse et Nantes et compte dix salariés. Coovia propose aux entreprises des plateformes internet de mobilité, une application mobile intégrant le covoiturage et les services de transport collectif, des animations en entreprises, du conseil auprès de l'employeur et un service garantissant une solution de retour pour les salariés covoitureurs. L'entreprise affiche six mille cinq cents inscrits sur ses plateformes.

L'activité de Coovia s'est plutôt tournée jusqu'à présent vers les entreprises et administrations (CHU de Toulouse, Airbus, Crédit Agricole, pôle universitaire de Montpellier, Département de Haute-Garonne, ACTIA) pour les aider à développer le covoiturage domicile-travail.

Dans la vision de Coovia, le covoiturage doit se concevoir comme un transport collectif intégré à l'ensemble des services de transport proposés sur un territoire, donc compléter le réseau de mobilité existant, notamment dans les zones les moins bien desservies, non le concurrencer.

Le service de covoiturage de Coovia a été promu par Tisséo Collectivités pendant la période de travaux sur la ligne A du métro toulousain. Le retour d'expérience a été positif avec une large satisfaction des usagers, ce qui a valu à Coovia de conventionner avec Tisséo Collectivités pour devenir partenaire de l'autorité organisatrice de la mobilité et développer des actions de communication communes sur le covoiturage et les services proposés par les deux entités.

Coovia a proposé une expérimentation en ce sens à Tisséo Collectivités, qui vise à ce que les abonnés du réseau de transport public organisé par Tisséo Collectivités puissent bénéficier du covoiturage de manière illimitée avec Coovia. Les abonnés utiliseraient leur pass (carte Pastel) pour badger sur un terminal situé à bord du véhicule qui propose le covoiturage, ce qui permettrait à ce dernier de circuler sur les voies réservées, de stationner sur des emplacements réservés aux covoitureurs ou de bénéficier de tarifs de stationnement ou de péages avantageux.

D'après le fondateur de Coovia, le développement du covoiturage passe par le développement de solutions billettiques sécurisées permettant aux usagers des TC de covoiturer aisément en limitant le nombre de transactions et d'abonnements de manière à ce que les services de covoiturage soient totalement intégrés aux services de mobilité proposés sur un territoire donné, ainsi que par la mise en place de mesures visant à faciliter ou encourager la pratique (voies réservées, stationnement réservé et avantageux, spots de covoiturage pour prendre ou déposer les covoitureurs, signalétique, garantie de retour).

Source : CR57

3.8.12 - La Roue Verte

La Roue Verte a été créée en 2007 à Grenoble. Elle est spécialisée dans le développement du

covoiturage domicile-travail et mobilise douze collaborateurs spécialistes du covoiturage régulier et des freins et solutions liés à cette pratique. Cette entreprise a pour projet de proposer aux employeurs et aux collectivités des solutions complètes pour favoriser cette pratique : site internet, formation, coaching en communication et évaluation des résultats. En dix ans, La Roue Verte a ainsi accompagné plus de trois cent trente clients. Elle revendique aujourd'hui plus de deux cent mille utilisateurs de ses plateformes.

La Roue Verte accompagne le Grand Lyon depuis 2009 pour développer le covoiturage courte et moyenne distances dans le cadre des plans de mobilité des entreprises (cf. chapitre 3.4.2). L'entreprise affiche un bilan fructueux avec deux cent quinze entreprises accompagnées, deux cent cinquante actions d'animations réalisées, deux mille huit cent trajets covoiturés et neuf cent soixante huit voitures en moins par jour en moyenne sur l'ensemble des entreprises accompagnées, soit une économie de soixante et un mille euros par mois et une réduction du trafic routier de six cent dix mille kilomètres par mois.

La Roue Verte contribue également au programme innovant illicov⁴ de développement de lignes de covoiturage. La première ligne a été ouverte entre le Vercors et Le Prisme, un espace de spectacles et congrès d'une capacité proche de mille personnes situé sur le territoire de la métropole grenobloise. Huit autres lignes sont en projet. Les premiers mois d'expérimentation de la première ligne montre un très bon niveau de service avec un temps d'attente moyen des passagers de six minutes et un temps d'attente inférieur à quinze minutes pour 99 % des trajets.

Source : CR36

3.8.13 - Citygoo

Citygoo est une start-up créée en 2014 avec l'ambition de « réinventer le covoiturage urbain » avec une solution de mise en relation instantanée qui soit complémentaire aux solutions de transports existantes.

Lancée en janvier 2016, l'application Citygoo de « covoiturage instantané » (dynamique ou temps réel) s'appuie sur la technologie de Machine Learning appliquée au secteur des transports. Elle vise les trajets privés (hors domicile-travail). Elle a été conçue pour permettre aux conducteurs de réduire leurs coûts de véhicule sans avoir à planifier leurs trajets à l'avance, et pour permettre aux passagers de gagner en moyenne trente minutes de temps sur les trajets mal desservis par les transports.

Citygoo affiche plus de trois cent mille utilisateurs aujourd'hui en Île-de-France, à Lille, Lyon, Toulouse et en région PACA, et près de cinquante mille trajets réalisés par mois. La start-up prévoit d'accélérer le déploiement de son application en France et dans les grandes capitales européennes.

Citygoo a signé en 2016 un partenariat avec VINCI Autoroutes permettant à ses utilisateurs de bénéficier notamment du pass « télépéage fréquence » de VINCI Autoroutes (les frais de gestion sont offerts pendant huit mois), et d'accéder à plus de trois cents aires de stationnement.

En 2017, l'application Citygoo a été intégrée dans le système d'information multimodal francilien

4 <https://illicov.fr/>

Vianavigo, et Citygoo a rejoint les partenaires de l'opération francilienne « Tous ensemble pour le covoiturage ». Dans le cadre de cette initiative, Citygoo reverse 2 € de bonus par trajet réalisé dans la limite de 720 € par conducteur.

Source : CR41

3.8.14 - TransWay

TransWay est une TPE de huit salariés créé en 2009 et basée à Nantes. Elle se présente comme un « déclencheur d'écomobilité ». TransWay édite, pour le compte de collectivités locales et d'entreprises, des solutions web et des applications mobiles visant à encourager les pratiques de mobilité écologiques ou écomobilités, dont le covoiturage. Elle assure également des missions d'étude pour le compte des collectivités locales et des entreprises dans le domaine des déplacements de personnes (plans de déplacements urbains, plans de déplacements des entreprises). Le modèle économique de TransWay repose sur des contrats de service passés avec des opérateurs de transport, des employeurs et des collectivités locales, ainsi que sur la rémunération par les partenaires commerciaux de ses programmes de fidélité.

TransWay a plusieurs réalisations à son actif en relation avec le covoiturage courte distance.

Soleillos est un programme de fidélité individualisé qui récompense les bonnes pratiques en matière de mobilité. Il peut être mis en place dans une entreprise pour animer le plan de déplacement, dans une collectivité pour valoriser les mobilités sur un territoire, ou directement auprès d'un opérateur de service de transport pour mettre en place son programme de fidélité. Vingt-sept villes françaises ont adopté le concept.

FeelWay est un service qui favorise l'utilisation des modes actifs et du covoiturage entre parents afin de répondre à des enjeux forts en termes de santé, d'environnement, de cadre de vie, de lien social et de service aux habitants. Il permet d'organiser les bus pédestres et cyclistes ainsi que le covoiturage scolaire et extrascolaire. Il permet aussi aux collectivités de disposer de données statistiques sur la mobilité des utilisateurs.

GoToo est une application grand public de mise en relation destinée principalement aux déplacements domicile-travail. L'application permet également de mesurer les pratiques de déplacement tous modes, qui sont valorisées par des points donnant droit à des récompenses.

Écomobi est un programme de fidélité conçu et déployé par TransWay. Lancé à Bordeaux en 2016, il permet aux clients de TBM (Keolis) de gagner des points cadeaux Écomobi (53 offres) à chacun de ses voyages avec sa carte TBM. En validant tous ses trajets quotidiens dans un tram, bus, BAT³ (navettes fluviales), V³ (vélos en libre service) et covoiturage (utilisateurs de GoToo et Boogi) le client a accès à des offres exclusives en fonction des points cadeaux cumulés. Trente mille utilisateurs de écomobi sont recensés sur Bordeaux Métropole. Le prix de mise en place de la plateforme est de quelques dizaines de milliers d'euros. Keolis a signé en 2016 un partenariat avec TransWay pour proposer ce service à ses filiales en vue de fidéliser la clientèle voyageurs. Le concept est également proposé aux entreprises.

Selon TransWay, les programmes d'incitation tels que ceux proposés par TransWay, visant l'ensemble des modes de déplacement afin de toucher et faire basculer le plus d'usagers possible

(ex : utilisateurs V-Traffic, clientèles TC, usagers autoroutiers, gros employeurs) en récompensant toutes les pratiques de mobilité vertueuses sur le plan écologique, sont en train de faire leur preuve et séduisent les opérateurs de transport (routier, TC), les collectivités locales et les entreprises. Si ces programmes permettent de toucher de grandes communautés et d'amorcer des évolutions positives de comportements, le président de TransWay estime que leurs limites ne permettront probablement pas de pérenniser ni de véritablement massifier les changements de pratiques sans intervention publique complémentaire.

Pour en savoir plus : CR43

3.8.15 - One plus One Technologies

One plus One Technologies est une TPE partie prenante de la Fabrique des mobilités qui travaille sur le développement de services dédiés au covoiturage quotidien.

Cette entreprise porte notamment le projet « Mobilité domicile-travail » retenu par le comité de sélection de l'appel à projets sur les programmes d'accompagnement au titre des certificats d'économie d'énergie définis par l'article L. 227-7 b du code de l'énergie.

Ce projet propose la mise en œuvre d'un processus d'information personnalisée des actifs autosolistes ayant un emploi, pour les accompagner vers le covoiturage régulier domicile-travail.

La solution proposée est notamment basée sur l'exploitation des données issues des déclarations sociales nominatives des employeurs qui permettent notamment la géolocalisation des actifs.

Ces informations, une fois anonymisées et agrégées par zone de manière à respecter les règles applicables en matière de protection des données personnelles et de secret statistique, permettent d'informer les actifs sur les personnes qui résident à proximité et travaillent dans la même zone d'emploi.

Le projet propose que les traitements de données nécessaires soient réalisés sous la responsabilité de Pôle Emploi dans le cadre de conventions passées à droit constant entre Pôle Emploi et les autorités compétentes en matière de mobilité sur le territoire concerné ou (de préférence pour éviter la multiplication des conventions) la région et les principales agglomérations.

Le projet propose une communication personnalisée vers les actifs pour les informer sur l'offre de covoiturage potentielle, constituée des actifs résidant à proximité et se rendant avec leur voiture dans la même zone d'emploi, pouvant les intéresser, et les avantages dont ils pourraient bénéficier en covoiturant.

Les évaluations réalisées par le porteur du projet conduisent à un gain d'émissions de CO₂ d'au moins 300 kg/an en moyenne par covoitureur effectuant du covoiturage trois jours par semaine, sans compter les gains relatifs aux autres émissions atmosphériques.

One Plus One Technologies est également porteuse du projet « Pve-COV » associant Klaxit, Instant System, Covivo, OuiHop' et Wever.

Ce projet, déposé à l'appel à projet « démonstrateurs industriels pour la ville durable », a pour objectif de développer une solution technique permettant l'émission d'attestations de covoiturage

dématérialisées.

L'attestation de covoiturage régulier, produite à la demande sur la période choisie via l'interrogation d'un serveur national d'attestation de covoiturage régulier, préciserait la distance parcourue en covoiturage, la taille moyenne de l'équipage et la puissance fiscale du véhicule.

Elle pourrait servir de preuve en cas de contrôle liés à l'utilisation de places de stationnement réservées aux covoiturage, à l'octroi d'avantages fiscaux ou économiques de la part des pouvoirs publics ou des employeurs, à l'octroi de facilités de circulation ou d'accès (voies réservées, restrictions en cas de pics de pollution ou dans les zones à circulation restreinte).

Sources : [62] et CR23

3.9 - Activités des organisations œuvrant pour une économie sociale et solidaire

3.9.1 - Rezo Pouce

Rezo Pouce est une société coopérative d'intérêt collectif de six salariés née en 2010 dans le Tarn-et-Garonne. Cette société est agréée entreprise solidaire d'utilité sociale. Elle assiste les communes périurbaines et rurales dans la mise en place d'une solution de covoiturage courte distance sous la forme d'un auto-stop quotidien organisé.

Plus de mille cent communes ont adhéré à Rezo Pouce à ce jour, dans dix-neuf départements et six régions. La société prévoit d'atteindre plus de mille sept cents communes adhérentes en 2018.

Jusqu'en 2017, Rezo Pouce fonctionnait sans application smartphone ni plateforme de mise en relation internet. Ce que le fondateur de Rezo Pouce nomme la « solution vintage ».

Ce dispositif reposait sur la mise en place et la signalisation d'arrêts Rezo Pouce, une inscription des usagers par internet ou en mairie, l'utilisation d'une vignette Rezo Pouce pour permettre au conducteur de signaler son véhicule, l'utilisation d'une fiche destination Rezo Pouce pour le passager, une carte de membre pour chaque utilisateur, et une charte.

Rezo Pouce fait bénéficier les collectivités du partenariat qu'elle a développé avec la Macif afin de garantir la bonne fin des déplacements (taxi), des formations pour les collectivités, d'un soutien logistique, de ses outils (site web, application smartphone, kit de communication).

Rezo Pouce demande aux collectivités qui adhèrent à son réseau de désigner des référents sur les territoires qui sont chargés de développer le dispositif Rezo Pouce et de mettre en place les actions de communication nécessaires sur leur territoire avec les outils qui leur sont mis à disposition.

D'après son fondateur, le bon fonctionnement de Rezo Pouce est directement lié aux actions d'animation, de communication et de sensibilisation effectuées. Sur chaque commune, les relais nécessaires (bureaux de l'emploi, missions locales, CCAS) sont informés sur les modalités de fonctionnement du dispositif.

« Les collectivités qui veulent développer de nouveaux services à la mobilité doivent comprendre qu'il est indispensable de mettre en place des actions d'accompagnement sans se limiter à des choix technologiques. Nous recommandons donc aux communes membres de Rezo Pouce de développer des actions de sensibilisation, d'information et de communication variées ('baptêmes de l'auto-stop', 'cafés de l'auto-stop', 'rallyes de l'auto-stop'), de communiquer vers les commerçants et associations. Nous avons développé des outils de communication pour leur permettre de travailler dans ce sens là. »

Alain Jean, fondateur de Rezo Pouce, journée technique sur le covoiturage courte distance, Bordeaux, 23 novembre 2017

Rezo Pouce entend se positionner comme une offre de service complémentaire aux services existants, non concurrente, pour désenclaver les territoires ruraux et désengorger les territoires périurbains.

Pour chaque commune membre du Rezo, une fiche de mobilité qui présente Rezo Pouce, le réseau des arrêts dits « arrêts sur le Pouce » définis par la collectivité avec l'appui de Rezo Pouce,

ainsi que toutes les autres offres de transport disponibles sur le territoire, est établie ce qui permet d'informer les utilisateurs de toutes les solutions possibles.

« De notre point de vue, les principaux bénéfices de Rézo Pouce sont de compléter et valoriser les transports existants, créer du lien social, organiser et sécuriser l'autostop, et diminuer l'autosolisme, pour un budget relativement faible. »

Alain Jean, fondateur de Rezo Pouce, journée technique sur le covoiturage courte distance, Bordeaux, 23 novembre 2017

Le fonctionnement de Rezo Pouce se veut extrêmement simple.

Les personnes s'inscrivent gratuitement sur le site internet ou en mairie. Après inscription, les usagers reçoivent une carte membre et une vignette autocollante pour le conducteur (à mettre sur le parebrise pour signifier son appartenance au Rezo).

Le passager adopte la « stop attitude » en se présentant à un « arrêt sur le Pouce » avec une fiche de destination réalisable sur le site internet en quelques secondes. Les conducteurs de Rézo Pouce, lorsqu'ils croisent un passager qui va dans la même direction, s'arrêtent et partagent leur véhicule.

Il n'y a pas de frais de mise en relation. Il est recommandé aux passagers de participer aux coûts de déplacement sur des distances longues, selon un barème proposé par Rezo Pouce (0,50 € si $d < 10$ km, 1 € si $10 < d < 20$ km, 2 € si $20 < d < 30$ km, 3 € si $30 < d < 40$ km).

Les personnes sont inscrites et identifiées sur la base d'une pièce d'identité, et peuvent fournir un numéro pour échanger des SMS. Les mineurs de 16-18 ans peuvent s'inscrire s'ils fournissent une autorisation parentale.

D'après les évaluations de Rezo Pouce, les utilisateurs de la « solution vintage » de Rézo Pouce attendent six minutes en moyenne. 50 % attendent moins de cinq minutes. 90 % attendent moins de dix minutes. Rezo Pouce observe que des conducteurs non inscrits à Rézo Pouce s'arrêtent pour proposer de covoiturer.

Les conducteurs sont essentiellement des personnes solidaires, femmes ou hommes entre trente et soixante ans. Les passagers sont principalement des jeunes de 16-25 ans, des femmes de 25-60 ans, des personnes sensibles à l'environnement et des personnes avec des contraintes de mobilité importantes, par choix ou par manque de ressources financières.

Depuis septembre 2017, Rezo Pouce a complété sa « solution vintage » avec une application mobile smartphone développée par Transdev, gratuite, qui facilite la mise en relation et limite les temps d'attente grâce à la géolocalisation qui permet au passager de suivre le déplacement du véhicule avant la prise en charge.

Sources : [25] [63] [64] et CR30

3.9.2 - Covoiturage+

Covoiturage+ est une association créée en 2002 (sept salariés) basée à Rennes. Elle propose des services qui accompagnent les changements de comportement en région Bretagne et en Loire Atlantique pour le développement de la pratique du covoiturage solidaire au quotidien.

« Nous sommes attachés à certaines valeurs. Nous sommes une association – même une start-up – de l'économie sociale et solidaire. La mobilité est un bien commun d'intérêt général. Le covoiturage est créateur de lien entre les personnes sur le territoire. La convivialité, l'écoute, l'ouverture d'esprit et l'innovation font partie de nos principaux modes d'action pour pousser le développement de la pratique. Les usagers et l'état d'esprit collaboratif sont de notre point de vue au centre du système. »

Albane Durand, directrice de Covoiturage+, journée technique sur le covoiturage courte distance, Bordeaux, 23 novembre 2017

Pour Covoiturage+ le site internet de covoiturage, nécessaire, ne fait pas tout. Il n'est qu'un outil au service du changement de mobilité, qui a des limites. Covoiturage+ accompagne donc surtout les personnes directement dans leur changement de comportement de mobilité.

Covoiturage+ commence à travailler en dehors de son département d'origine, avec les autres départements, les métropoles, les communautés de communes et les employeurs de la région Bretagne et de Loire Atlantique. Ces entités font appel à Covoiturage+ pour accompagner les personnes dans leur volonté de changer de mode de déplacement. Covoiturage+ ne se limite pas au motif domicile-travail. Elle considère le covoiturage quotidien comme un mode de transport collectif à part entière qui peut servir d'autres besoins. Covoiturage+ met en œuvre des actions d'accompagnement au changement qui vont de la sensibilisation des personnes sur le terrain à la concrétisation de la mise en relation effective via notre service internet.

« Nos actions ne se limitent pas à des actions d'animation et de communication traditionnelles. Elles sont plus profondes et complètes. Nous mettons notamment en œuvre des compétences en psycho-sociologie pour accompagner les personnes de tout profil dans toutes les étapes du changement de comportement, en jouant sur tous les leviers. Notre équipe agit en back-office du site de mise en relation pour aider les personnes à trouver un covoitreur, à aller au bout de leur démarche, pour répondre à leurs questions une fois qu'ils sont inscrits sur notre site internet. »

Albane Durand, directrice de Covoiturage+, journée technique sur le covoiturage courte distance, Bordeaux, 23 novembre 2017

Covoiturage+ travaille avec les générateurs de déplacements et accompagne les collectivités locales dans la mise en œuvre de leurs politiques de mobilité et de lutte contre l'exclusion. Elle se positionne pour partager son expertise et ouvrir ses connaissances. Covoiturage+ a notamment collaboré avec l'ADEME sur l'étude nationale relative au covoiturage courte distance.

L'association observe que les élus évoluent au sujet du covoiturage, en le regardant désormais comme un mode de déplacement à part entière qu'ils sont prêts à développer. Elle intervient à leurs côtés pour développer des outils favorisant la pratique et des méthodes d'accompagnement du changement.

Les usagers du service développé par Covoiturage+ ne financent pas la mise en relation. Son modèle économique mixe des contributions privées et publiques de la part des générateurs de déplacements et les collectivités locales qui sont ses adhérents.

Covoiturage+ a mis en place deux services.

'Ehop covoiturons-nous !' rend service à des salariés qui ont un emploi et une voiture, qui peuvent être des ouvriers ou des cadres (en majorité) qui font vingt à quarante kilomètres par trajet, qui ont donc un intérêt économique notamment à covoiturer. Plus de douze mille personnes sont inscrites sur le site (mille trois cents à mille cinq cents nouveaux inscrits par an).

‘Ehop solidaires !’ s’adresse aux personnes qui sont à la recherche d’un emploi et n’ont pas de voiture. Le travail de back-office est dans ce cas très intense pour mettre en relation les inscrits à ‘Ehop covoiturons-nous !’ avec ces personnes. ‘Ehop solidaires !’ est un service innovant mis en place en 2015 qui fonctionne très bien et ne peut se passer du réseau ‘Ehop covoiturons-nous !’.

« Ce projet nous fait vibrer. Nous avons pu mettre en relation un cadre avec un ouvrier qui avait des soucis de santé et se rendait avant notre proposition de mise en relation sur un chantier d’insertion en vélo en effectuant vingt-cinq kilomètres par jour, ce qui l’épuisait. Le cadre avait au départ exprimé qu’il était prêt à assurer le covoiturage à condition que l’ouvrier respecte ses horaires. L’ouvrier a accepté. Au bout de quinze jours, le cadre a changé ses horaires pour s’adapter à ceux de l’ouvrier. Les moments de partage au cours du covoiturage leur ont appris à se connaître et ont sans doute ainsi contribué à ce que le cadre fasse davantage preuve d’empathie pour l’ouvrier. Ceci montre aussi que l’on peut parfois modifier ses horaires de travail plus facilement que l’on ne pense au départ. Le covoiturage s’est par ailleurs prolongé au-delà de la période prévue initialement. »

Albane Durand, directrice de Covoiturage+, journée technique sur le covoiturage courte distance, Bordeaux, 23 novembre 2017

L’association milite pour que l’État et chaque échelon territorial (Région, Département, EPCI) prennent sa place en mobilisant ses compétences (transport, voirie, action sociale, cohésion territoriale, développement économique etc.), pour développer le covoiturage dans tous les territoires pas seulement dans les aires urbaines.

Covoiturage+ agit notamment pour que se mette en place une gouvernance collaborative du covoiturage sur la région Bretagne, en mettant autour de la table les différents échelons territoriaux et les employeurs. La région Bretagne est en train de mettre en place une plateforme internet régionale de covoiturage pour gagner en lisibilité et pour mieux traiter la mise en relation des employeurs (ex : banques) dont les sites sont localisés sur plusieurs départements de la région. Covoiturage+ est moteur et partie prenante de cette initiative.

L’association met en garde sur la nécessité de ne pas se limiter aux aspects technologiques et techniques, en développant des actions d’accompagnement des usagers et de pédagogie pour mieux partager les objectifs, changer les regards sur le covoiturage, comprendre la signalisation etc. Dans son expérience, les actions de communication coup de poing ne suffisent pas pour que les usagers changent durablement de modes de déplacement. Il faut également mettre en oeuvre des actions dans la durée plus profondes et complètes, les renouveler, les adapter au territoire.

Covoiturage+ appelle également l’attention des pouvoirs publics sur les conséquences de la fracture numérique. De son point de vue, mettre en place des services, des contraintes ou des incitations qui ne reposent uniquement que sur l’utilisation des applications mobiles smartphone ne serait pas juste car cela exclurait les personnes qui n’utilisent pas de smartphones et qui pourtant seraient demandeurs de covoiturage.

Les politiques de covoiturage ne doivent pas selon elle se limiter aux grandes entreprises ou aux grands établissements. Elle observe que les TPE sont très nombreuses dans les territoires mal desservis par les transports publics, et préconise d’essayer de les mobiliser aussi, malgré la difficulté que cela représente, et de veiller à ce que les dispositifs d’incitation soient aussi pensés pour elles.

L’association observe que le besoin de covoiturer concerne des populations résidant ou travaillant

en milieu rural, et préconise donc de ne pas se limiter aux aires urbaines mais bien de prendre en compte les besoins des territoires périphériques aussi où il y a selon elle encore beaucoup à faire.

Pour en savoir plus : [25] [65] et CR47

3.9.3 - Scity.coop

Scity.coop est une société coopérative et participative de l'économie sociale et solidaire, basée à Sophia Antipolis et Antibes. Scity.coop développe des projets d'innovation numérique à impact social et/ou environnemental, pour faciliter les mobilités, préserver l'environnement, créer du lien social à travers les outils numériques.

Cette entreprise a notamment développé Ridygo, un service de covoiturage en temps réel pour les trajets courte distance. Celui-ci met en relation instantanément les usagers effectuant des trajets similaires, répondant ainsi notamment au besoin de flexibilité qui freine aujourd'hui l'adoption du covoiturage pour les trajets réguliers tels que les trajets domicile-travail. L'application permet de combiner covoiturage et TC.

Au delà de l'aspect environnemental lié au covoiturage, Scity.coop a également souhaité répondre aux enjeux de solidarité liés à la mobilité, partant du constat qu'une part importante des personnes en insertion refusent des emplois ou des formations à cause de difficultés de déplacement.

Avec Ridygo, scity.coop met également en place un modèle économique permettant de d'accompagner ces personnes pour qu'elles puissent se déplacer gratuitement et accéder à l'emploi. Le modèle économique de Ridygo repose sur un mécanisme de monnaie virtuelle (1 crédit de monnaie virtuelle = 1 km de covoiturage = 0,10 €). Des frais de 20 % interviennent lors de l'achat de monnaie virtuelle. Une partie de ces frais est redirigée vers des personnes en situation de précarité sous forme de crédits offerts pour leur permettre de se déplacer gratuitement pour accéder à l'emploi.

Scity.coop a notamment mis en place un partenariat avec Pole Emploi PACA et divers Plans Locaux d'Insertion pour accompagner des demandeurs d'emploi et personnes en insertion dans le cadre d'actions de « mobilité inclusive ».

Scity.coop met également en place des démarches de covoiturage au sein des entreprises, et développe, au sein de la coopérative Scity.coop, une solution de Chèques Covoiturage, permettant aux employeurs de financer les trajets en covoiturage de leurs salariés, sur le modèle des titres restaurant.

Les employeurs peuvent ainsi accorder à leurs employés une certaines sommes que les salariés peuvent utiliser, par l'intermédiaire d'un compte de monnaie électronique, pour payer leurs partages de frais sur les plateformes acceptant ce moyen de paiement (ce que permet l'application Ridygo).

L'ambition de Scity.coop est de faire en sorte que cette solution de chèques covoiturage, expérimentée avec Ridygo, devienne commune à divers services de covoiturage et puisse être mise en place sous une forme de gouvernance coopérative incluant l'ensemble des parties prenantes (dont les divers services de covoiturage) et potentiellement les collectivités et l'État.

Pour en savoir plus : CR54

3.9.4 - Wimoov

Wimoov est une entreprise solidaire d'utilité sociale qui fait partie du groupe SOS (quinze mille salariés, quatre cent quatre-vingt établissements et services). Constituée de près de cent professionnels de la mobilité, Wimoov porte le projet d'une mobilité inclusive. Wimoov a accompagné, en 2016, onze mille bénéficiaires, dont près de 50% ont accédé à ou conservé leur emploi.

Wimoov propose notamment toute une gamme de solutions – pédagogiques, financières, matérielles et partenariales - de mobilité aux personnes en situation de fragilité (personnes en situation de handicap, d'insertion professionnelle, séniors etc.) et les accompagne vers une mobilité durable et autonome. Le covoiturage fait partie de la palette des solutions matérielles proposées.

Elle est à l'origine de vingt-cinq plateformes de mobilité en France sur 9 régions (territoires ruraux, périurbains ou urbains) associant neuf cent vingt partenaires. Les plateformes de solutions mises en place sont présentées sur le site internet de Wimoov [66].

3.10 - Initiatives et points de vue d'employeurs

3.10.1 - ST Microelectronics Grenoble

STMicroelectronics est un fabricant de semi-conducteurs d'envergure internationale, qui fournit des solutions innovantes couvrant toute la gamme des applications électroniques, dont la conduite intelligente et l'internet des objets. Un de ses sites, implanté sur la presqu'île de Grenoble, fait travailler près de deux mille cinq cents salariés.

Dès 2000, le site s'est engagé dans l'élaboration d'un plan de mobilité et a bien développé l'usage du vélo et des transports collectifs grâce à la prise en charge des coûts d'abonnement à hauteur de 80 % (au-delà donc des 50 % de participation obligatoire).

STMicroelectronics Grenoble fait aujourd'hui partie des seize entreprises du PDIE de la Presqu'île de Grenoble/GIANT⁵ dont l'objectif collectif est de réduire la part modale d'auto-solistes à 20 % en 2025 afin d'éviter de saturer les accès routiers desservant la Presqu'île aux heures de pointe. L'entreprise s'est fixée comme objectif que 80 % des ses salariés utilisent un mode alternatif à l'autosolisme.

Persuadée que le covoiturage peut constituer une alternative crédible et économique à l'autosolisme, l'entreprise a décidé de développer cette solution et d'en faire un moyen de transport collectif.

Elle a commencé par réserver des places de stationnement pour les covoitureurs.

Dès juin 2016, elle a expérimenté la prise en charge des frais de covoiturage pour les salariés qui utilisent l'application de covoiturage dynamique Karos qui permet de mettre en relation les covoitureurs et d'établir la preuve des covoiturages réalisés au travers d'un relevé mensuel individualisé.

La prise en charge du covoiturage est équivalente à ce que l'entreprise finance pour les déplacements TC : 80 % des coûts mensuels de covoiturage présentés par le salarié, plafonnés à 1 € par trajet, sachant que les frais de covoiturage sont évalués par Karos à 0,10 € par kilomètre.

Le référent de l'entreprise juge que la solution peut se révéler efficace pour un budget relativement faible. Il indique toutefois que l'incitation financière devrait être supérieure pour capter davantage d'autosolistes qui résident pour la plupart à plus de vingt kilomètres du site, et ce d'autant plus que les revenus moyens des salariés de l'entreprise sont relativement élevés.

Il estime donc que les pouvoirs publics devraient également participer sous une forme ou une autre au financement de la solution, jugeant légitime que ceux-ci aident le covoiturage comme ils aident largement les usagers des transports collectifs dont la contribution financière des usagers est loin de couvrir les coûts d'exploitation. Il indique une préférence pour que les aides soient accordées directement aux salariés sur preuve de covoiturage, plutôt qu'aux opérateurs de services de mise en relation, la première option lui paraissant plus efficace pour un développement rapide du covoiturage.

Au total, les actions développées par l'entreprise conduisent à ce que 64 % des salariés utilisent un autre mode de déplacement que la voiture solo, avec une marge de progression pour le

⁵ <http://pdiegrenoblepresquile.fr/le-pdie/>

covoiturage qui n'est encore pratiqué très régulièrement que par 3 à 4 % des salariés sur les 36 % autosolistes. Une cinquantaine d'équipages covoiturent régulièrement aujourd'hui, soit une centaine de salariés, contre une dizaine en tout début d'expérimentation. Une centaine de salariés covoiturent occasionnellement.

Sources : [67] et CR58

3.10.2 - Becton Dickinson Grenoble

Becton Dickinson est une entreprise américaine internationale spécialisée dans la production d'équipements pour des applications médicales. Un des sites est implanté dans une zone industrielle de la commune de Pont-de-Claix, à une vingtaine de kilomètres du centre de Grenoble, proche d'un échangeur autoroutier. Il fait travailler près de mille sept cents personnes (60 % postés avec des horaires fixes de bureaux, 40 % postés dans des équipes de production avec horaires variables 4x8).

La zone industrielle est faiblement desservie par les transports en commun, qui sont par ailleurs difficilement accessibles en vélo ou à pied depuis l'entreprise. Le site de l'entreprise comprend une aire de stationnement pour les employés de près de huit cent cinquante places qui ne peut plus être étendue (site naturel avec espèces protégées) malgré sa saturation aux heures de changement des équipes de production.

Cet employeur a mis en place son premier plan de mobilité en 2010.

La prise en charge obligatoire à 50 % des prix des abonnements mensuels et annuels aux TC concerne près de cent vingt salariés (7 % de l'effectif) et coûte près de 20 000 € par an. Le faible nombre d'employés utilisant cette option provient du fait que la desserte du site et des communes de résidence des employés présente des limites fortes (fréquence faible, période de fonctionnement trop limitée, faible accessibilité). Par ailleurs, 50 % des salariés perdraient du temps par rapport à la solution basée sur l'usage de leur voiture s'ils utilisaient les TC. Du coup, l'entreprise a jugé qu'augmenter au-delà des 50 % requis sa participation aux frais d'abonnement TC n'aurait que peu d'effet sur le développement de la pratique de ce mode. Elle mise davantage sur le développement de la pratique du vélo et sur le covoiturage pour réduire l'autosolisme, même si elle envisage (projet non encore validé) de monter à 60 % sa prise en charge des abonnements TC.

Le plan de mobilité intègre également un programme pour le développement de la pratique du vélo qui a intéressé près de deux cents salariés (12 % de l'effectif). Ce programme prévoit la remise d'un kit vélo pour la sécurité du salarié et des avantages en nature (ex : pièces de rechange, service vélo) proportionnels au kilométrage parcouru. Le coût du programme est évalué à 1 € par mois et par salarié ce qui est très faible.

L'employeur a également la volonté de développer le covoiturage de ses salariés. Près de cent cinquante salariés (soit 8 % de l'effectif) covoiturent déjà chaque jour. Ce niveau de pratique, plutôt élevé par rapport à la moyenne régionale, est dû à la faiblesse des TC, au fait que les équipes de production se connaissent bien et sont stables, et que les salariés ont des horaires prévisibles. L'employeur veut aller plus loin. Il envisage à moyen terme d'accorder des avantages tels que

l'indemnité kilométrique covoiturage, le remboursement de dépenses liées à la sécurité routière telles que le contrôle technique ou le remplacement des pneus ou la révision du véhicule.

Il avait commencé par mettre en place une plateforme de mise en relation qui ne permettait cependant pas de connaître la réalité des covoiturations effectués. La responsable du plan de mobilité indique que cette limite représente un frein important pour la mise en place de mesures avantageuses pour les covoitureurs. L'employeur a donc décidé de s'inscrire dans le cadre de la démarche proposée par la Région Auvergne Rhône-Alpes (cf. chapitre 3.2) afin de disposer d'une application mobile de covoiturage dynamique jugé plus adaptée aux besoins des salariés et d'un système de preuve sur lequel elle pourra adosser les incitations qu'elle souhaite mettre en place.

Le plan de mobilité a par ailleurs prévu de réserver des places de stationnement avantageuses (les plus proches des locaux) pour les covoitureurs. La zone de stationnement réservé sera accessible par une barrière dont l'ouverture sera commandée par le badgeage de deux occupants du véhicule.

Les évaluations réalisées montrent que la part des salariés autosolistes a nettement baissé, de 88 % en 2008 à 75 % en 2017. Sur la même période, la part de covoitureurs a progressé de 3 % à 8 %, celle des cyclistes de 3 % à 6 % (stable depuis quatre ans), celle des TC de 3 % à 9 % (plus de marge de progression), tandis que la marche reste à peu près stable (1 à 2%).

Ces évaluations permettent également de connaître les attentes des salariés vis-à-vis du covoiturage : 30 % souhaitent pouvoir disposer d'une solution de repli en cas d'imprévu, 22 % demandent un système performant (notamment dynamique) de mise en relation, 22 % souhaitent covoiturer avec des personnes qu'ils connaissent. À ce sujet, l'employeur a créé une communauté de covoitureurs de l'entreprise dans la plateforme régionale Mov'ici (cf. chapitre 3.2). S'il est ouvert à ce que ses salariés covoiturent avec des salariés d'autres entreprises, l'employeur favorise pour l'instant le covoiturage entre salariés de l'entreprise qui peut plus facilement être vérifié pour accorder les avantages. Une fois que le système de preuve sera mis en place par la Région et largement utilisé, ce frein tombera et des avantages pourront être accordés aussi aux salariés qui covoiturent avec des salariés d'autres entreprises.

La responsable du plan de mobilité indique que la mise en place de solutions de repli en cas d'imprévu, telles que la mise à disposition de vélos ou de véhicules de l'entreprise, se heurte à la question de la responsabilité de l'entreprise en cas de défaillance du véhicule ou d'accident sur le trajet. Pour ces raisons, l'employeur n'y est pas favorable. Il envisage donc d'autres solutions, comme par exemple la fourniture d'un nombre limité de bons d'achat de courses de taxi. Ces alternatives sont en cours d'analyse au sein de l'entreprise.

Elle insiste sur le fait que les mesures de l'employeur en faveur du covoiturage ne doivent pas compliquer la vie des covoitureurs, ceux-ci acceptant déjà les contraintes inhérentes à ce mode de déplacement. Elles doivent donc être simples et limiter les tracasseries administratives.

Elle met l'accent sur le fait que Becton Dickinson ne pourra pas non plus engager sa responsabilité en encourageant ses salariés à faire de l'auto-stop organisé ou du covoiturage avec des personnes non identifiées par des plateformes compte tenu de sa politique intérieure en matière de sécurité des employés.

Elle signale aussi que bon nombre de salariés résidant loin de l'entreprise et effectuant du

covoiturage ne souhaiteront pas s'inscrire sur des plateformes de covoiturage ni utiliser des applications mobiles de covoiturage. Ceux-ci craignent en effet que la traçabilité de cette inscription les empêche de continuer à déclarer (illégalement) la totalité des frais réels de déplacement ce qui aurait pour effet d'augmenter leur impôt sur le revenu. Par conséquent, les aides aux covoitureurs devraient au moins compenser cette perte de revenu.

Elle indique que l'incitation économique sous la forme d'une indemnité kilométrique covoiturage, devrait être obligatoirement accordée aux salariés qui en font la demande, comme cela est le cas pour la prise en charge des frais d'abonnement aux transports collectifs. La responsable du plan de mobilité est persuadée qu'une aide proportionnée à l'effort de covoiturage, donc au nombre de kilomètres effectués en covoiturage, serait hautement souhaitable et devrait déclencher le passage à l'acte de covoiturer pour une partie significative des autosolistes de l'entreprise, notamment les employés de bureaux qui sont sensibles à la hausse de leur revenu. La responsable du plan de mobilité indique qu'il est peu probable que ce type d'aide soit mis en place de manière volontaire par l'employeur. Plusieurs raisons expliquent cela : la récurrence de l'aide, le fait qu'elles sont financées sur le budget de fonctionnement de l'entreprise très sollicité par ailleurs, et l'absence de cadre juridique définissant les modalités de l'aide. Il lui semble nécessaire que la législation impose la mise en place de cette aide aux employeurs si les employés en font la demande, comme c'est le cas pour la prise en charge des abonnements de transports collectifs.

Source : CR59

3.10.3 - Renault Trucks Lyon

Renault Trucks est une entreprise française qui développe, assemble et vend des véhicules industriels et utilitaires. Elle a différents sites en France et en particulier sur le territoire de la métropole lyonnaise à Vénissieux et Saint-Priest. Environ cinq mille personnes y travaillent et se déplacent sur trois sites situés à cinq cents mètres les uns des autres, le tout dans un parc de cent soixante dix hectares bien desservi par le réseau routier et par le réseau de transports en commun dont le métro. Plus de 80% des employés ont des horaires en journées (fixes ou flexibles) et 20% travaillent en équipes (2x8) dans les secteurs industriels.

L'entreprise dispose d'un plan de mobilité depuis 2011 qu'elle prévoit de réviser en 2018-2019 pour notamment tenir compte des nouvelles organisations et relocalisations de personnes sur les différents sites. Une enquête est prévue pour mesurer la mobilité des salariés et préparer la révision du plan de mobilité. Si l'entreprise, depuis des années, dispose d'un service de cars pour les déplacements domicile-travail (sept lignes régulières fonctionnant matin et soir), la demande pour ce type de service baisse chaque année car les salariés recherchent des moyens de déplacement plus flexibles.

Des navettes ont été mises en place pour assurer la liaison matin et soir entre la station de métro et les différents secteurs au sein des trois sites de l'entreprise. Des navettes à la demande permettent également d'assurer des déplacements entre les bâtiments du site sur simple appel téléphonique.

L'entreprise prend en charge - conformément à la loi - 50 % des coûts des abonnements aux transports collectifs des employés. Elle verse également une indemnité kilométrique mensuelle de

transport pour les salariés qui viennent en voiture. Cette indemnité est maintenue même si le salarié covoiture et que les frais de covoiturage sont partagés entre les covoitureurs. L'entreprise ne verse pas d'indemnités spécifiques pour encourager le covoiturage.

L'entreprise promeut la mobilité électrique en déployant des bornes de recharge sur les zones de stationnement de l'entreprise. Deux bornes de recharge double sont actuellement en service. Plus de trente personnes viennent en véhicules électriques chaque jour dont 30% effectuent un trajet supérieur à quarante kilomètres.

L'entreprise a mis en place un service d'autopartage pour les déplacements professionnels. Elle envisage d'étendre ce service aux déplacements privés avec des tarifs avantageux pour les salariés afin de rentabiliser son parc de véhicules partagés et sensibiliser les salariés aux atouts de la mobilité électrique. Les conditions d'utilisation des véhicules partagés sont souples de manière à inciter à la pratique. Notamment, les procédures de réservation sont simples et les salariés peuvent rentrer le soir au domicile après une mission tardive et restituer le véhicule le lendemain, ces déplacements étant couverts par l'assurance de l'entreprise.

Renault Trucks est un partenaire historique de la plateforme de covoiturage du Grand Lyon depuis 2014. La communauté des covoitureurs du groupe mise en place dans la plateforme, compte actuellement près de huit cents inscrits. L'espace dédié à la communauté permet aux covoitureurs de connaître la cartographie des points d'embarquement/débarquement au sein de l'entreprise ainsi que les zones de résidence des inscrits et d'entrer en relation avec les salariés qui effectuent des trajets compatibles.

Le covoiturage représente à ce jour 11% des trajets domicile-travail. Il est effectué par des salariés qui ont généralement constitué leur équipage via la plateforme avec d'autres salariés de l'entreprise. Les motivations des covoitureurs sont principalement les économies financières, la réduction de la fatigue et la convivialité.

L'entreprise prévoit de collaborer avec Ecov et Instant system pour promouvoir l'utilisation du service de covoiturage Lane (voir chapitre 3.7) en cours de développement par ces start-ups sur l'A43 entre les territoires de l'est de la métropole lyonnaise et ceux de la communauté d'agglomération Porte de l'Isère.

Elle communique régulièrement sur le covoiturage auprès des salariés (challenge annuel de la mobilité associant différents partenaires, animations régulières sur le restaurant d'entreprise, newsletter) en utilisant les kits de communication diffusés par le Grand Lyon.

Les sites de l'entreprise ont accueilli jusqu'à vingt mille salariés dans les années soixante-dix. Les zones de stationnement sont donc très surdimensionnées par rapport à l'effectif actuel de l'entreprise. Le responsable du plan de mobilité constate que cette abondance freine le changement de mode de déplacement, les salariés étant enclins à continuer d'utiliser leur voiture pour venir travailler sachant qu'ils disposeront à coup sûr d'une place de stationnement sur leur lieu de travail. Il est ainsi prévu de limiter les accès aux véhicules personnels sur le site industriel et de mettre en place des navettes internes supplémentaires et des vélos d'entreprises pour les derniers kilomètres au sein de l'entreprise. Des zones dédiées à l'embarquement et au débarquement des covoitureurs sont également en place.

Le responsable du plan de mobilité de l'entreprise observe que la flexibilité des solutions

alternatives proposées est une condition nécessaire pour créer de l'adhésion à la solution proposée et obtenir des changements de mode de déplacement. Il met l'accent sur la nécessité pour les pouvoirs publics de centraliser les informations sur les offres de déplacements pour tous les modes de déplacement, y compris toutes les offres de covoiturage, pour permettre aux usagers de choisir la solution qui lui convient le mieux en connaissant son prix et le temps de déplacement.

Source : CR60

4 - Les freins identifiés dans le cadre de cette étude

L'analyse des freins présentée dans ce chapitre s'appuie sur la revue de la littérature et les consultations effectuées dans le cadre de cette étude.

Elle tient également compte de l'état du droit actuel. Le covoiturage fait en effet d'ores et déjà l'objet de plusieurs dispositions juridiques en vigueur, visant notamment à le définir, à promouvoir son développement par les collectivités locales gestionnaires de voiries, les autorités organisatrices des transports, les sociétés concessionnaires d'autoroutes ou les employeurs, à harmoniser la signalisation des aires de covoiturage, à fixer des règles en matière de déclaration et d'exonération des revenus tirés du partage des frais de covoiturage. Les principales dispositions juridiques en vigueur sont rappelées en annexe 1 pour faciliter leur prise de connaissance par le lecteur.

4.1 - La méconnaissance des pratiques de covoiturage

Les autorités organisatrices de la mobilité ne mesurent généralement pas bien la pratique du covoiturage courte distance sur leurs territoires. Cette méconnaissance ne permet pas de donner de la lisibilité à la pratique et défavorise la définition de politiques de déplacements locales appropriées en faveur de ce mode de déplacement.

Les données, lorsqu'elles sont disponibles, sont issues des enquêtes locales de déplacements (enquêtes ménages déplacements, enquêtes déplacements villes moyennes, enquêtes déplacements grands territoires) [10] et des enquêtes de circulation en bord de route. La fréquence de ces enquêtes est cependant faible (tous les cinq à dix ans) et les périmètres d'enquête sont limités aux territoires ou réseaux de compétence des cofinanceurs.

L'article [L. 1214-8-2](#) du code des transports oblige certaines entreprises à élaborer un plan de mobilité de leurs personnels qui doit notamment préciser les modalités envisagées pour suivre leur plan sans préciser ce que le suivi doit recouvrir a minima. L'article précise que les entreprises doivent communiquer leur plan aux autorités organisatrices de la mobilité mais il n'impose rien en matière de communication des informations issues du suivi de leurs plans. L'ouverture et la mise à disposition sur internet des informations détenues par les employeurs sur la mobilité des employés et son évolution dans le temps, notamment celles qui sont collectées et produites dans le cadre du suivi des plans de mobilité, serait sans doute un plus pour l'élaboration des politiques locales de déplacement.

Certaines collectivités locales mettent en place des enquêtes pour évaluer la pratique du covoiturage dans les entreprises, ou des plateformes de covoiturage dans lesquelles un espace d'information dédié à des communautés d'entreprises contient parfois les informations sur les pratiques de mobilité des salariés. L'accès à ces espaces est généralement restreint.

4.2 - Les freins psycho-sociaux

Les travaux de Sonia Adélé [68] [69] [70] [71], chargée de recherche à l'IFSTTAR en psychologie ergonomique et animatrice du groupe d'études, recherches et innovations sur les usages et l'acceptabilité des innovations dans les transports, ont bien approfondi la question des freins psychosociaux liés à la pratique du covoiturage pour les déplacements domicile-travail.

Ces travaux et les consultations réalisées (voir annexe 4), ont permis d'identifier les freins individuels suivants concernant la pratique du covoiturage courte ou moyenne distance, dont certains sont confirmés par les enquêtes examinées (cf. chapitre 2) :

- l'impact sur l'organisation quotidienne des déplacements sachant que les personnes ont parfois des routines de déplacement relativement complexes ou contraignantes (enfants, horaires de travail, temps courts pour les loisirs et les courses), dont la remise en question n'est pas simple ni facilement acceptable sans contrepartie ;
- la peur de perdre son autonomie, de ne pas contrôler sa mobilité, ou de ne plus être libre pour se déplacer, tant pour le passager qui choisit de ne pas utiliser sa voiture et se met en situation de dépendance vis-à-vis du conducteur, que pour le conducteur contraint de caler son déplacement avec le passager ; les personnes se projettent parfois dans un schéma rigide selon lequel elles deviennent dépendantes d'un seul covoitureur avec qui elles devront covoiturer régulièrement à des heures fixes ;
- la crainte de ne pas pouvoir trouver une solution de transport pour achever son déplacement en cas d'imprévu (panne, accident sur le trajet covoituré), pour pouvoir se déplacer en cas d'urgence (enfant malade, accident d'un membre de la famille), ou pour pouvoir rejoindre son domicile à l'heure souhaitée ;
- le manque de confiance a priori en l'autre, en sa fiabilité, qui recouvre la crainte de ne pas pouvoir respecter ses horaires de travail, de ne pas pouvoir rentrer au domicile, ou le doute que la personne soit en règle (permis de conduire, assurance du véhicule, contrôle technique du véhicule) ;
- la crainte du non respect de la vie privée, compte tenu des exigences liées à l'usage des applications smartphone de covoiturage et des plateformes internet de mise en relation (saisie des données personnelles, des données relatives au véhicule, géolocalisation via smartphone) ;
- le manque de confiance dans les services et applications numériques (selon le baromètre 2017 du numérique [72] 33 % des français indiquent que le manque de protection des données personnelles les freine dans l'usage d'internet, 69 % d'entre eux ont renoncé à installer des applications mobiles pour ces raisons, 59 % ont renoncé à un achat en ligne par manque de confiance au moment du paiement) ;
- la sociabilité forcée qui risque de ne pas toujours être plaisante (politesse, courtoisie, sujets de conversation, goûts musicaux, comportement de l'autre dans la voiture) alors que la voiture solo offre un espace-temps (effets bulle/cocon) qui permet de se ressourcer (profiter du calme, chanter, écouter sa musique, passer des appels à ses proches) ;
- le sentiment d'insécurité (peur du comportement des personnes, de leur manière de

conduire, la peur de voyager dans un véhicule mal entretenu ou n'ayant pas fait l'objet du contrôle technique) ;

- la crainte d'une organisation fastidieuse des déplacements en covoiturage : l'idée d'avoir à passer du temps, pour chercher un covoitureur puis pour caler avec lui l'organisation (horaires, prix, lieux, itinéraire) du déplacement, rebute, lorsqu'il s'agit de covoiturer régulièrement sur de courtes distances ;
- des bénéfices économiques du covoiturage courte distance préjugés trop faibles au regard des contraintes induites par le passage à l'acte de covoiturer pour travailler ou étudier, contrairement au covoiturage longue distance ; les personnes se limitent souvent à l'évaluation des coûts facilement perceptibles ou ressentis (carburant, péage, stationnement voire assurance réduite) et n'intègrent pas dans leur évaluation l'ensemble des autres gains individuels et collectifs possibles (moindre coût de maintenance, moindre risque routier, convivialité, moindre congestion, moindre impact environnemental, moindre impact sur les budgets publics) ; or, les frais que les passagers peuvent avoir à payer au conducteur peuvent être comparables voire supérieurs au frais de carburant que les passagers auraient à payer s'ils utilisaient leur véhicule plutôt que de covoiturer.

Ces freins sont liés à la nécessité de satisfaire certains besoins psychosociaux relativement fondamentaux tels que le besoin de confiance, le besoin de règles sociales pour limiter la complexité, le besoin de sécurité, le besoin de contrôle (aversion vis-à-vis de l'incertitude), le besoin d'intimité et de solitude, le besoin de liberté et d'autonomie, ou le besoin de reconnaissance des actions vertueuses.

La bonne prise en compte de tous ces besoins est absolument nécessaire pour développer des services de covoiturage qui suscitent l'adhésion du grand public. C'est un défi qui est à relever dans le cadre de la conception (fonctionnalités) de ces services, celle des infrastructures de transport, des actions de communication, animation et accompagnement au changement des personnes, et des mesures d'incitations.

4.3 - Les fractures numériques

Une grande partie des offres de services de covoiturage courte distance proposées aujourd'hui nécessitent l'usage d'un smartphone connecté en 3G/4G de type Android ou IOS et permettant d'utiliser des services mobiles (voix, SMS, internet et géolocalisation).

Le déploiement de ces services est confronté aux limites liées à la qualité et à la couverture territoriale (« zones blanches ») des services mobiles, qu'il s'agisse de la couverture voix, SMS, ou internet.

A titre d'exemple la couverture 4G n'est assurée à ce jour que sur 65 % du territoire métropolitain par Orange et SFR, sur 61 % de ce territoire par Bouygues et sur 48 % de ce territoire par Free [73]. La couverture 3G est assurée sur 98 % du territoire métropolitain par Orange, sur 95 % par SFR, sur 90 % par Bouygues et sur 83 % par Free [73].

Le déploiement des applications mobiles de covoiturage est également challengé par le taux d'équipement des personnes en smartphones, la disponibilité d'une connexion à internet par

téléphone mobile, la compétence des personnes pour utiliser des applications mobiles ou internet tout simplement.

Le baromètre du numérique publié en 2017 [72] indique ainsi que 27 % des français interrogés (2 209 personnes âgées de douze ans et plus) ne sont pas équipés de smartphones, que 12 % ne se connectent jamais à internet et qu'autant considèrent qu'internet est trop compliqué à utiliser, et que 29 % n'utilisent pas internet mobile (ce taux est nettement plus élevé dans les tranches d'âge supérieures à quarante ans).

Réduire ces fractures numériques constitue sans doute une condition nécessaire importante pour un déploiement ambitieux des services de covoiturage courte distance. Plusieurs initiatives vont d'ores et déjà en ce sens, comme l'accord signé le 12 janvier 2018 par le Gouvernement, l'Arcep et les quatre opérateurs pour améliorer la couverture 4G notamment et la qualité des services mobiles [74].

4.4 - L'absence de règles relatives à l'évaluation et au partage des frais de covoiturage

Les règles du jeu en matière d'évaluation et de partage des frais de covoiturage se sont pas claires ce qui pourrait freiner le développement de la pratique en générant du désaccord entre les parties.

L'article [L. 3132-1](#) du code des transports précise que « *Le covoiturage se définit 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. (...)* ».

Le code des transports ne précise cependant pas le périmètre des frais à prendre en compte, les modalités de leur évaluation, ni comment ceux-ci doivent être partagés.

L'on peut notamment observer que les informations fournies par les sites internet et les plateformes de covoiturage diffèrent grandement à ce sujet. Les modalités d'évaluation des frais peuvent notamment varier en fonction des hypothèses retenues sur les coûts kilométriques et le périmètre des coûts à prendre en compte [75] [76].

4.5 - Les freins liés à la réglementation fiscale et sociale

Les signaux économiques donnés par la réglementation fiscale et sociale aux utilisateurs de la voiture ne sont pas cohérents avec les objectifs et obligations fixés par ailleurs dans notre législation pour le développement du covoiturage.

Les revenus tirés du partage des frais de covoiturage sont exonérés de l'impôt sur le revenu dans des conditions fixées par [instruction fiscale](#) [77] dont les principaux extraits ont été reproduits en annexe 1.

Les réglementations sociale et fiscale ne prévoient par contre pas de mesures véritablement favorables à la prise en charge par les employeurs des frais de covoiturage des employés pour se rendre au travail, notamment les passagers covoitureurs, alors que diverses dispositions donnent

des avantages aux salariés qui utilisent leurs véhicules particuliers, les transports collectifs et le vélo :

- les employeurs ne sont pas tenus de prendre en charge les frais de covoiturage de leurs salariés alors qu'ils sont tenus d'après les articles [L. 3261-2](#) et [R. 3261-1](#) du code du travail de prendre en charge à hauteur de 50 % minimum les prix des titres d'abonnement à des services publics de transports collectifs et de location de vélos souscrits par les salariés pour leurs déplacements domicile-travail ; cette prise en charge est de surcroît exonérée de charges sociales et de l'impôt sur le revenu ; certains employeurs vont même au-delà des 50 % requis ;
- les employeurs peuvent également prendre en charge tout ou partie des frais de transport personnels liés à l'utilisation d'un véhicule personnel pour se rendre au travail en application des articles [L. 3261-3](#), [L. 3261-3-1](#), [L. 3261-4](#), [R. 3261-11](#) et suivants du code du travail ; cette prise en charge, facultative, peut ainsi prendre diverses formes (prise en charge des frais de carburant ou d'alimentation électrique plafonnés à 200€, indemnité kilométrique véhicule calculée selon le barème kilométrique forfaitaire [78], indemnité kilométrique vélo plafonnée à 200€, prime transport, mise à disposition de vélos par les employeurs), ouvrant droit selon le cas à des exonérations de cotisations sociales, de l'impôt sur le revenu, ou à une réduction de l'impôt sur les sociétés ;
- dans le cas où l'employeur opte pour le versement d'une indemnité kilométrique véhicule, l'URSSAF précise que le salarié doit attester qu'il ne covoiture pas une autre personne de la même entreprise bénéficiant des mêmes indemnités [79].

La prise en charge des frais de covoiturage des salariés par les employeurs, bien que possible, constitue un avantage en nature consenti aux salariés, donc soumis à cotisations sociales et fiscales et à l'impôt sur le revenu, sauf dans les cas où les salariés qui covoiturent (conducteurs) bénéficient de l'indemnité kilométrique véhicule dont les conditions sont très limitatives donc défavorables au covoiturage.

Par ailleurs, les dépenses de fonctionnement ou d'investissement relatives à la mise en place, par les employeurs privés ou publics, d'autres actions qui seraient nécessaires pour développer le covoiturage, comme la réservation de places de stationnement pour les covoitureurs, la mise en place d'une solution de transport en cas d'impossibilité de covoiturer pour rentrer au domicile ou aller chercher un enfant malade, la mise en place et l'animation d'un service de mise en relation, l'information, la sensibilisation et l'accompagnement des personnels, le suivi et l'évaluation des actions mises en place et des pratiques du covoiturage, ne sont pas non plus éligibles à des exonérations fiscales ou de charges sociales.

Même si l'on peut observer que de rares entreprises se lancent dans la mise en place d'aides financières pour leurs employés covoitureurs sans y être encouragées (cf. Chapitre 3), les règles actuelles renforcent la perception des autosolistes selon laquelle les avantages économiques du covoiturage courte distance sont faibles, et n'incitent pas les employeurs à développer des actions ambitieuses en faveur de ce mode de déplacement.

La tarification directe de la mobilité individuelle, au moyen des péages autoroutiers, des tarifs de stationnement, des tarifs appliqués aux services publics de transport, et des tarifs d'assurance notamment constitue également un levier puissant qui pourrait encourager le covoiturage si les

prix étaient modulés à l'avantage des covoitureurs par rapport aux autosolistes. La mise en œuvre de ces leviers est encore rare, et nécessite la mise en place de systèmes fiables visant à contrôler les usagers et à fournir la preuve des covoitages effectués, ce qui est désormais techniquement possible.

4.6 - Les freins relatifs à l'assurance des covoitureurs

Le passage à l'acte de covoiturer suscite pas mal de questions et quelques formalités à accomplir de la part des conducteurs et des passagers en matière d'assurance.

Les points suivants notamment nécessitent d'être vérifiés ou traités avec son assureur ou son employeur avant de covoiturer :

- déclarer (conducteur) à son assureur que l'on covoiture pour se prémunir contre un refus d'indemnisation de l'assurance en raison de l'article [L. 113-2](#) du code des assurances qui fait obligation de déclarer toutes circonstances nouvelles qui auraient pour conséquence d'aggraver les risques ou d'en créer de nouveaux ;
- les garanties en cas de covoiturage domicile-travail (il est possible que ces trajets soient exclus de la responsabilité civile) ;
- l'assistance possible pour les passagers en cas de panne du véhicule ;
- les garanties applicables en cas de prêt du volant et les conséquences en cas d'accident (malus, majoration de franchise) ;
- les garanties applicables en cas de covoiturage avec un véhicule de service ou de fonction.

Les services de covoiturage traitent de manière très inégale l'ensemble de ces questions dans leurs FAQ. Ces défauts d'information et de transparence sont susceptibles de freiner le développement de la pratique. Il faut noter toutefois que quelques plateformes de covoiturage, comme Mov'ici [80] par exemple, ont réalisé un travail remarquable d'information et de conseil auprès de leurs usagers. D'autres, comme BlaBlaCar ou iDVROOM, proposent à leurs usagers des garanties complémentaires (panne, vol, hébergement si impossibilité de rejoindre sa destination, garantie retour, prise en charge des dégâts matériels sur le véhicule, remboursement de la majoration franchise en cas de prêt de véhicule, etc.).

Les concepteurs des services pourraient s'en inspirer ainsi que renvoyer leurs utilisateurs vers les informations très complètes et actualisées disponibles sur le site internet⁶ de la Fédération Française de l'Assurance [81] et le site internet officiel de l'administration française Service-Public.fr⁷ [82].

4.7 - Les freins relatifs à la gouvernance publique du

6 <https://www.ffa-assurance.fr/content/covoiturage-et-assurance?parent=74&lastChecked=175>

7 <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F31403>

covoiturage

Les consultations réalisées dans le cadre de cette étude révèlent que le développement du covoiturage courte distance représente un défi pour la gouvernance publique de la mobilité.

Les facteurs suivants notamment, freinent le développement du covoiturage courte et moyenne distance dans les territoires :

- la multiplication des services de mise en relation, tant publics (plusieurs centaines de plateformes sont en place sur le territoire national) que privés désormais, couvrant des périmètres géographiques étroits, se faisant parfois concurrence sur un même territoire, fractionnant l'offre et la demande de covoiturage ;
- le déficit de coordination des acteurs, de stratégies d'ensemble à l'échelle des régions et des départements, qui constituent des territoires pertinents pour organiser et coordonner le développement du covoiturage au regard de la géographie des déplacements susceptibles d'être captés par les services de covoiturage ;

(Les outils juridiques ne manquent pourtant pas pour fixer des orientations territorialisées en matière de mobilité et coordonner les initiatives (Syndicat Mixte Transport, possibilité pour les régions de conventionner avec les échelons territoriaux inférieurs, SRADDET, SCoT, projets de territoire des Pays et PETR, PDU, plans de mobilité ruraux, plans de mobilité des employeurs, schémas de développement des aires de covoiturage). Ceci étant, l'objectif de développer le covoiturage n'y est pas toujours très clairement affirmé. Les orientations légales des SRADDET par exemple, ne font pas clairement référence à l'objectif de développement du covoiturage pourtant fixé par la stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre. Par ailleurs, les obligations relatives au contenu des documents de planification ou d'orientation précités ne sont pas toujours suffisamment explicites sur l'objectif de développement du covoiturage.)

- la redistribution des cartes, encore récente, pour l'exercice de la compétence d'organisation du transport qui s'appuie désormais sur le tryptique Etat-Région-AOM mais qui exclut le Département dont le ressort territorial peut-être tout à fait pertinent pour développer le covoiturage dans les territoires périphériques des agglomérations ou ruraux non dotés de gouvernance de la mobilité ou de ressources techniques et financières suffisantes (NB : 28 % de la population française résident en dehors des ressorts territoriaux des AOM).

4.8 - Les freins liés à la mise en œuvre des mesures de facilitation de la circulation et du stationnement des covoitureurs

Les consultations réalisées dans le cadre de la présente étude mettent en avant une demande forte de la part d'un grand nombre d'acteurs pour faciliter la circulation et le stationnement des covoitureurs ou leur permettre de circuler en cas de restrictions.

4.8.1 - Le cas des voies réservées

L'instauration de voies réservées au covoiturage fait partie des mesures fréquemment proposées par les acteurs consultés dans le cadre de cette étude, notamment de la part des autorités organisatrices de la mobilité et des fournisseurs de services de covoiturage (voir annexe 5).

Les attentes sont fortes en la matière, afin d'avantager la circulation des covoitureurs, lui donner de la visibilité et ainsi inciter à la pratique de ce mode de déplacement. Les bénéfices escomptés sont principalement les gains de temps et la régularité des temps de parcours pour les covoitureurs, la réduction de la congestion et des émissions sur les axes les plus circulés, et l'effet d'entraînement que ces aménagements peuvent avoir pour inciter les autosolistes à passer au covoiturage.

Les solutions mises en avant par les personnes enquêtées concernent la réservation de la voie de gauche sur 2 x 3 voies, la possibilité d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence ou la réservation de la voie de droite sur 2 x 2 voies en périodes de pointe, en autorisant ou non la circulation d'autres véhicules (TC, véhicules à faibles émissions, VTC, taxis, autopartage). Les réseaux concernés sont les voiries structurantes radiales et périphériques des agglomérations ainsi que les principales artères et boulevards desservant des zones d'emplois et des zones commerciales notamment.

Les promoteurs de ces solutions s'étonnent qu'elles ne soient toujours pas développées en France et se réfèrent aux exemples étrangers des voies à fort taux d'occupation (HOV et HOT) et voies pour véhicules multi-occupants (VMO), notamment aux Etats-Unis, au Canada, en Australie, au Royaume-Uni (Bristol et Leeds), en Norvège (Trondheim), en Suède (Stockholm), en Autriche (Linz) et en Espagne (Madrid, Barcelone).

Certains acteurs demandent la mise en place et le soutien financier d'expérimentations de ces solutions, tant sur les réseaux des collectivités locales que sur le réseau routier national.

Ils indiquent rencontrer parfois de fortes résistances de la part des services gestionnaires de voiries ou des exploitants de réseaux de transport collectifs. Dans de nombreuses agglomérations, l'aménagement des axes structurants, radiaux et périphériques, relève de la compétence de l'État, des sociétés concessionnaires d'autoroutes et des Départements. Par ailleurs, les exploitants de réseaux de transports collectifs craignent que l'ouverture des sites propres TC à la circulation des covoitureurs pénalise la vitesse commerciale des TC et porte atteinte à leurs recettes d'exploitation.

Les questions posées, qui constitueront des freins au développement de cette mesure tant qu'elles ne sont pas résolues, portent sur les véhicules autorisés, la signalisation, les impacts sur la congestion et les émissions, les périodes autorisées, le contrôle-sanction, l'acceptabilité. Elles sont

tant techniques que juridiques.

Conformément à l'[article 56](#) de la LTECV, le Gouvernement a communiqué au Parlement en août 2016 un rapport [83] évaluant l'opportunité de réserver une voie de circulation au covoiturage sur autoroutes et routes nationales à 2 x 3 voies au droit des agglomérations. La synthèse et les recommandations de ce rapport sont intégralement reproduites en annexe 3 du présent rapport.

Au-delà du développement d'ores et déjà engagé en matière de voies réservées aux transports en commun, le Gouvernement y propose de se limiter à deux types de voies réservées sur le réseau structurant des grandes agglomérations : le premier autoriserait la circulation des TC, véhicules de transport public de personnes, véhicules à très faibles émissions et du covoiturage (deux occupants au moins par véhicule) sur une voie de circulation existante ; le second serait identique au premier avec une exigence d'occupation plus élevée pour le covoiturage (trois occupants au moins par véhicule).

L'approche proposée souhaite concilier un développement harmonisé de ces voies sur le territoire et la souplesse nécessaire pour garantir leur efficacité en tenant compte des conditions de circulation rencontrées.

Le Gouvernement propose d'approfondir plusieurs points avant de déployer ces voies, notamment : apprécier notamment la nécessité de compléter la définition du covoiturage pour définir ce qui est entendu par véhicules avec deux ou trois occupants ; et définir une signalisation adaptée à chaque type de voie pour une bonne compréhension par les usagers de la route, qui tienne compte de la possibilité d'une exploitation dynamique des voies afin d'optimiser leur efficacité.

Le rapport retient l'intérêt de contrôler de manière effective et en temps réel le nombre d'occupants par souci d'égalité de traitement, et prévoit d'engager une étude de faisabilité et les démarches nécessaires en vue de l'homologation d'un système de contrôle-sanction automatisé. Le Gouvernement considère que les expérimentations [84] [85] menées sur des capteurs implantés en bord de voie et dénombrant les occupants des véhicules en temps réel doivent être poursuivies afin d'améliorer leurs performances, notamment en matière de fausse détection, les actions nécessaires pour les homologuer afin d'en faire des systèmes de contrôle sanction automatisé.

Concernant l'usage de la bande d'arrêt d'urgence, le rapport recommande de le limiter aux seuls services réguliers de transport collectif, et donc d'exclure son ouverture au covoiturage qui ne permettrait pas de maintenir la fonction de la bande d'arrêt d'urgence. Dans son guide sur le sujet [86], le Cerema estime en effet que le débit horaire doit être limité à cent véhicules par heure pour ne pas dégrader cette fonction, seuil qui serait sans doute dépassé si le covoiturage y était autorisé.

Le Cerema a prévu la publication dès 2018 d'un guide technique sur la conception des deux types de voies réservées recommandées par le rapport du Gouvernement. Des expérimentations sont à l'étude à ce sujet sur plusieurs autoroutes en Île-de-France et sur A48 à l'entrée de Grenoble notamment.

Sur voiries urbaines et départementales, certaines collectivités locales prennent également des initiatives. Un arrêté ministériel⁸ [87] [88] autorise Bordeaux Métropole à expérimenter la

⁸ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?categorieLien=id&cidTexte=JORFTEXT000033866069&dateTexte=>

réserve des deux voies de droite aux bus, aux vélos et au covoiturage à Mérignac sur le boulevard Marcel Dassault à 2 x 2 voies qui dessert une très grande zone d'activité (Aéroparc de 16 ha et 2300 emplois à terme). Cette expérimentation a débuté en 2017 et se poursuivra jusqu'en 2019.

Certains Départements, comme ceux de la Gironde et de la Charente-Maritime, se lancent également dès 2018 dans l'expérimentation de voies réservées sur leurs réseaux départementaux.

Les actes⁹ de la journée technique sur le covoiturage courte distance organisée par le Cerema sud-ouest le 23 novembre 2017 (voir annexe 6) fournissent des informations sur les travaux et expérimentations en cours et prévues [25] [29] [31] [37] [85].

La mise en place de voies réservées sur de longs itinéraires (ex : traversant plusieurs communes, constitué de sections routières dont la gestion relève de différentes autorités) peut également être freinée par la nécessité de trouver un accord entre les différentes autorités compétentes en matière de police de la circulation sur ces itinéraires compte tenu de la manière dont les pouvoirs de police de la circulation sont organisés en droit.

Enfin, la formulation des pouvoirs de police de la circulation fixée par le code général des collectivités territoriales et le code de la route gagnerait à être clarifiée pour conforter la possibilité de réserver certaines voies de circulation aux covoitureurs.

4.8.2 - Les cas du stationnement et de l'arrêt

Plusieurs acteurs consultés indiquent que l'offre de stationnement doit être adaptée et développée pour favoriser les covoitureurs, car elle constitue un levier puissant pour orienter la mobilité individuelle.

Les actions mises en avant sont les suivantes :

- l'aménagement d'aires de stationnement dédiées au covoiturage ;
- la réservation de places de stationnement sur voirie publique, dans les parcs-relais, en ouvrages de stationnement publics ou privés, sur les aires de stationnement privées des lieux de travail, des commerces, des enceintes sportives, des établissements recevant du public etc. ;
- l'aménagement et la signalisation de points d'arrêt dédiés à l'embarquement ou la dépose des covoitureurs.

Les collectivités gestionnaires de voirie mettent généralement en place des programmes d'investissement parfois conséquents pour le développement d'aires de covoiturage.

La réglementation (cf. annexe 1) ne fixe des obligations en la matière qu'aux AOM (cf. article [L. 1231-15](#) du code des transports sur l'élaboration des schémas de développement des aires de covoiturage) et aux sociétés concessionnaires d'autoroutes (cf. [article 53](#) de la LTECV).

Les Départements ne sont en effet étrangement soumis à aucune obligation en la matière alors que les enjeux liés au développement d'aires de stationnement dédiées au covoiturage sur les

9 <http://www.cotita.fr/spip.php?article2010>

réseaux routiers départementaux sont très importants. Ceci étant, certains départements (ex : Gironde [25] [29], Deux-Sèvres [CR15], Charente-Maritime [25] [31]) ont tout de même décidé de poursuivre voire amplifier leurs programmes d'investissement considérant que ces actions relèvent de leurs compétences en matière d'aménagement de leurs voiries.

La réservation de places de stationnement se heurte à la faisabilité et au coût des systèmes de contrôle des usagers de ces places ainsi qu'à l'étendue des pouvoirs de police du stationnement.

Les textes ne permettent en effet pas expressément aux maires de réserver des places de stationnement pour les covoitureurs, alors qu'ils le permettent pour les véhicules bénéficiant du label autopartage (cf. article [L. 2213-2](#) du code général des collectivités territoriales) ou pour les véhicules à très faibles émissions (cf. article [L. 318-1](#) du code de la route) par exemple.

Le contrôle nécessiterait, pour ne pas dépendre seulement de la surveillance humaine qui a ses limites, de mettre en place des systèmes de contrôle-sanction automatiques basés sur la détection du nombre d'occupants à l'entrée des zones de stationnement (similaires à ce qui est envisagé pour le contrôle des usagers sur voies réservées), ou de lecture automatique de plaques d'immatriculation couplée à un système de preuve de covoiturage fournies par les opérateurs de services de covoiturage, intégrant la géolocalisation et l'horodatage. Le premier système permet de ne pas imposer que les covoitureurs s'abonnent à des services de covoiturage mais il présente l'inconvénient du coût des capteurs nécessaires. Le second se heurte à la question de la protection des données individuelles et à l'inconvénient de ne pas permettre un traitement égalitaire des covoitureurs. Des expérimentations seraient sans doute nécessaires pour évaluer la faisabilité, les avantages, les inconvénients et les coûts de ces systèmes.

L'aménagement et la signalisation d'arrêts dédiés à l'embarquement ou à la dépose des covoitureurs font également partie des demandes signalées par plusieurs personnes (fournisseurs de services de covoiturage, collectivités locales) interviewées dans le cadre de notre étude.

Le besoin d'aménager des arrêts de ce type est réel pour sécuriser la pratique du covoiturage et réserver ces arrêts aux seuls covoitureurs, en complément d'aires ou de places de stationnement réservées.

Il s'agit notamment d'éviter que l'embarquement et la dépose soient pratiquées de manière anarchique sur la voirie ou sur les arrêts TC ce qui n'est pas légal, ou de faciliter l'intermodalité TC-covoiturage en aménageant des arrêts à proximité des arrêts TC.

L'enjeu est de renforcer la visibilité du covoiturage par une signalisation spécifique de ces espaces d'arrêt, dans le cadre de lignes de covoiturage avec des stations dédiées qui peuvent être équipées de bornes et de panneaux pour demander à être covoituré, se signaler aux conducteurs.

Certains opérateurs développent leur propre signalétique (ex : stations Ecov [25] [59] ou arrêts sur le pouce de Rezo Pouce [25] [63] [64]) qui se multiplient sur le territoire.

Actuellement, l'embarquement et la dépose des covoitureurs sont possibles tant qu'ils se conforment au code de la route, notamment à son article [R. 417-9](#). Ils sont alors considérés comme des arrêts.

La réglementation applicable en matière de signalisation routière – récemment modifiée par [l'arrêté du 8 janvier 2016 relative à la signalisation du covoiturage](#) - ne prévoit cependant pas de

panneau spécifique pour des arrêts dédiés au covoiturage en bord de routes alors qu'il établit une signalisation spécifique pour les aires de stationnement réservées au covoiturage. Certaines collectivités signalent des arrêts avec le panneau réservé à la signalisation des aires de stationnement réservée au covoiturage, ce qui n'est pas approprié.

Le Cerema a travaillé sur la mise au point d'une signalisation qui pourrait être expérimentée sous réserve de l'accord de la Délégation à la Sécurité Routière en vue d'une harmonisation juridique de la signalisation de ces arrêts qui répondrait aux objectifs de développement du covoiturage en assurant sa visibilité, en sécurisant sa pratique et en fournissant une assise juridique claire pour les autorités compétentes en matière de police du stationnement et d'aménagement de la voirie.

4.8.3 - Le cas des restrictions de la circulation

Permettre au covoitureurs de pouvoir circuler dans les zones de circulation restreinte (ZCR) ou en cas de pics de pollution serait un signal fort de reconnaissance de la contribution du covoiturage à la réduction de la pollution atmosphérique. Or la réglementation nationale ne prévoit pas de dispositions clairement favorables au covoiturage dans ces cas.

Pour ce qui concerne les ZCR, l'article [L. 2213-4-1](#) du code général des collectivités territoriales impose que les restrictions soient fixées par arrêté de l'autorité locale compétente en se basant sur les classes de certificat qualité de l'air Crit'Air¹⁰ des véhicules. L'article [R. 2213-1-0-1](#) du même code précise la liste des véhicules exemptés a priori des restrictions, qui n'inclut pas le covoiturage. [L'arrêté instaurant la ZCR de Paris](#) par exemple ne prévoit pas de dispositions dérogatoires favorables au covoiturage. Ceci étant les textes n'empêchent pas d'inclure le covoiturage dans les dérogations.

En cas de pics de pollution, des mesures de restriction de la circulation peuvent être prises par les préfets en application des articles [L. 223-1](#) et [R. 223-1 et suivants](#) du code de l'environnement, des articles [L. 318-1](#) et [R. 318-2](#) du code de la route, et de [l'arrêté du 7 avril 2016](#) relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air. Les restrictions applicables doivent être basées sur le numéro d'immatriculation (circulation alternée) ou la classe de certificat qualité de l'air (circulation différenciée). Ces textes ne sont pas explicites sur la possibilité d'accorder des dérogations pour le covoiturage en cas de restriction de la circulation. On peut toutefois noter que certains arrêtés préfectoraux le prévoient (ex : [arrêté du 5 juillet 2017 pris par les préfets de département de la région Hauts-de-France](#)).

4.9 - Le manque de systèmes et de règles pour établir la preuve de covoiturage

Certaines mesures visant à favoriser le covoiturage ne peuvent pas être raisonnablement instaurées si les covoitureurs ne sont pas en mesure de prouver et de renseigner de manière certaine leur covoiturage, notamment sa distance et son horodatage.

C'est le cas en particulier des incitations économiques que de nombreux acteurs appellent de leurs

¹⁰ <https://www.certificat-air.gouv.fr/>

vœux pour développer la pratique (prise en charge par les employeurs des frais de covoiturage, bonus national covoiturage, défiscalisation des frais de covoiturage, tarifs avantageux pour l'assurance, l'utilisation de services de mobilité ou de stationnement, programmes de récompense).

Cet aspect est donc primordial. Plusieurs fournisseurs de service proposent désormais des solutions en la matière, ce qui ouvre des perspectives tout à fait positives. À défaut, le développement des incitations au covoiturage serait pénalisé.

Une attention particulière doit être apportée au respect des obligations relatives à la protection des données personnelles, notamment au cours des processus de production de la preuve et de communication de cette information à d'autres entités que le covoitreur.

Par ailleurs, les solutions proposées, essentiellement orientées vers les utilisateurs des plateformes internet ou d'applications mobiles de covoiturage, soulèvent la question de l'égalité de traitement des covoituteurs en excluant ceux qui ne sont pas utilisateurs de ces services.

Ces questions sont étudiées dans le cadre de la Fabrique des mobilités (cf. chapitre 3.1).

4.10 - Les freins relatifs à l'utilisation des données

L'ouverture des données relatives au covoiturage (offres et demandes de covoiturage, covoiturations effectués, aires et places de stationnement dédiées, lignes de covoiturage, arrêts et stations dédiés, voies réservées) et des données individuelles relatives aux lieux de résidence et d'emploi ou d'étude, est une condition nécessaire pour la bonne information des voyageurs et le développement de politiques publiques et de services (ex : plateformes régionales ou départementales d'agrégation des offres et demandes de covoiturage, services d'information multimodale, services de preuve de covoiturage) favorables au covoiturage.

L'ouverture, l'utilisation et la mutualisation de ces données sont parfois freinées par la réticence de leurs détenteurs (enjeux commerciaux, prix de mise à disposition exagérés), les procédures à observer pour garantir la protection des données individuelles, la propriété intellectuelle (mal définie dans les contrats passés entre maîtres d'ouvrages publics et opérateurs de plateformes), l'absence de normes partagées relatives à leur format, et le flou juridique actuel relatif aux obligations en matière d'ouverture des données relatives aux services de mobilité.

Sur ce dernier point, le droit national applicable est actuellement constitué de l'article [L. 1115-1](#) du code des transports qui précise bien que les données des « services de mobilité » doivent être diffusées librement, gratuitement et immédiatement par les exploitants des services et les autorités organisatrices des transports. Le décret d'application de cet article, dont il était attendu des précisions sur la liste des services de mobilité et l'étendue des données à ouvrir, et les normes de diffusion à respecter, n'est toutefois pas encore adopté.

Par ailleurs, la Commission européenne a récemment adopté un [règlement délégué](#) qui établit les spécifications nécessaires pour garantir que les services d'informations sur les déplacements multimodaux soient précis et disponibles. Les obligations issues de ce règlement s'appliquent aux services de covoiturage. Elle impose la création d'un point d'accès national par les utilisateurs aux données statiques sur les déplacements et la circulation, y compris à leur historique et à leurs

mis à jours. Elle impose également que les API qui permettent d'accéder aux données statiques et dynamiques par l'intermédiaire des points d'accès nationaux, sont publiquement accessibles.

4.11 - L'absence de règles d'urbanisme et de construction favorables

Certains acteurs consultés signalent que les règles de construction et les règles d'urbanisme ne favorisent pas non plus particulièrement le développement du covoiturage.

Les règles de construction n'imposent pas d'obligations aux constructeurs de bâtiments et de parcs de stationnement en matière de stationnement des véhicules utilisés par les covoitureurs, alors qu'elles imposent de les doter d'infrastructures dédiées au stationnement sécurisé des vélos ou d'équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides (cf. articles [L. 111-5-2](#) à [L. 111-5-4](#) du code de la construction et de l'habitation).

Plusieurs dispositions du code de l'urbanisme avantagent le stationnement des véhicules non motorisés, des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et des véhicules utilisés en autopartage. C'est le cas notamment des articles [L. 111-19](#), [L. 141-15](#), [L. 151-30](#), [L. 151-31](#), [L. 151-47](#), [R. 151-8](#). Ces avantages n'incluent pas le covoiturage.

Le développement de systèmes et règles du jeu pour établir la preuve de covoiturage est une condition nécessaire pour faire évoluer le droit en la matière.

4.12 - L'imprécision des règles relatives à l'usage des ressources financières publiques

Les personnes enquêtées signalent un manque de clarté ou des limites dans la réglementation concernant le financement des mesures nécessaires au développement du covoiturage par les recettes du versement transport, du versement transport additionnel ou des forfaits post-stationnement. Ces limites et incertitudes juridiques constituent des freins à la mise en place de ces mesures.

Les articles [L. 2333-68](#) et [D. 2333-86](#) du code général des collectivités territoriales permettent aux collectivités bénéficiaires d'utiliser le produit du versement transport pour financer les « *dépenses d'investissement et de fonctionnement des opérations relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8, L1231-14 à 16 du code des transports* », ce qui recouvre, outre les services de transport public et les opérations d'amélioration de l'intermodalité entre les transports en commun et le vélo :

- les mesures concourant au développement des usages partagés des véhicules à moteur (cf. article [L. 1231-1](#) du code des transports) ;
- les services d'information des usagers consacrés à l'ensemble des modes de transport et à leur combinaison (cf. article [L. 1231-8](#) du code des transports) ;
- les services de conseil en mobilité pour les employeurs et gestionnaires de zones d'activité

généralisant des flux de déplacements importants (cf. article [L. 1231-8](#) du code des transports) ;

- les schémas de développement des aires de covoiturage (cf. article [L. 1231-15](#) du code des transports) ;
- les plateformes dématérialisées de mise en relation des covoitureurs en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée (cf. article [L. 1231-15](#) du code des transports) ;
- la création d'un signe distinctif des véhicules assurant du covoiturage (cf. article [L. 1231-15](#) du code des transports).

Même si la formulation de l'article [L. 1231-1](#) du code des transports semble suffisamment large concernant l'utilisation du produit du versement transport, il est permis de se demander si les dépenses d'infrastructures et d'équipements dédiées au covoiturage (lignes de covoiturage, stations dédiées, arrêts dédiés, aires de covoiturage), les aides publiques directes pour les covoitureurs (indemnité kilométrique, réduction sur tarifs des services publics de transport et de stationnement) et les dépenses nécessaires à la promotion du covoiturage auprès des employeurs et des salariés, sont bien finançables à l'aide de cette ressource. Il serait souhaitable de clarifier cela en droit pour sécuriser les autorités organisatrices sur les dépenses qu'elles peuvent engager.

Concernant le versement transport additionnel, mobilisable par les syndicats mixtes de transport définis à l'article [L. 1231-10](#) du code des transports, les textes limitent son usage au seul « *financement des transports en commun* » (cf. articles [L. 5722-7](#) et [L. 5722-7-1](#) du code général des collectivités territoriales et [L. 1231-12](#) du code des transports), ce qui exclut clairement les mesures nécessaires au développement du covoiturage.

En application de l'article [L. 2333-87](#) du code général des collectivités territoriales, l'utilisation du produit des forfaits de post-stationnement est limitée au « *financement des opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation* ». Une partie de ce produit peut également être utilisée pour « *financer des opérations de voirie* ».

La formulation de cet article n'exprime pas clairement que cette ressource peut être utilisée pour financer les dépenses d'investissement et de fonctionnement nécessaires au développement du covoiturage, même si l'on peut penser, dans une interprétation large, que le covoiturage est inclus dans les « transports respectueux de l'environnement » et dans les « opérations destinées à améliorer la circulation ».

4.13 - Les freins relatifs à la mise en œuvre des actions de promotion et d'accompagnement

De nombreux acteurs parmi ceux qui ont été consultés mettent l'accent sur la nécessité de mettre en place des actions récurrentes de promotion du covoiturage et d'accompagnement du changement dans les entreprises et établissements.

Ces actions peuvent recouvrir des modalités différentes : challenges annuels de la mobilité, campagnes de communication, animation continue de communautés de covoitureurs, conseil de

mobilité auprès des employeurs et des salariés (marketing individualisé), speed dating covoiturage, formation et mobilisation d'ambassadeurs du covoiturage dans les entreprises et établissements etc.

Ces actions nécessitent des ressources et une pérennité qui, dans la pratique, ne sont parfois pas à la hauteur de l'enjeu même si certaines entreprises, chambres de commerce et collectivités locales s'engagent fortement pour promouvoir le covoiturage auprès des salariés.

Il y a sans doute là des freins liés aux moyens financiers mis en œuvre (cf. chapitre 4.12) ainsi qu'aux dispositions fiscales et sociales (cf. chapitre 4.5) qui n'incitent pas les employeurs à s'engager dans la durée.

Par ailleurs, les actions menées dans l'ombre et quotidiennement par les organisations spécialisées pour aider les personnes à trouver un covoitureur ou pour animer une communauté par exemple ont sans doute un écho médiatique et politique moins important que la mise en service plus spectaculaire d'une infrastructure ou d'une aide économique.

5 - Des pistes pour développer le covoiturage courte et moyenne distance

5.1 - Mesures proposées par le groupe de travail des assises nationales de la mobilité

Présidé par Gabriel Plassat de l'ADEME, le groupe de travail national sur le covoiturage courte distance a été mis en place par la DGITM en septembre 2017 et a associé une trentaine de contributeurs de divers horizons réunis quatre fois entre septembre et décembre 2017.

Les propositions de ce groupe sont détaillées dans un rapport¹¹ [89] en ligne sur la plateforme collaborative des assises nationales de la mobilité. Elles sont rappelées en annexe 7 pour le confort du lecteur.

5.2 - Mesures proposées par l'atelier sur le covoiturage des assises de la Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité

La Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité a organisé du 28 au 30 septembre 2017 les 3èmes assises nationales des plans de mobilité à Grenoble. Ces assises ont été l'occasion de réfléchir collectivement au développement du covoiturage courte distance dans le cadre d'un atelier associant une soixantaine de participants venus de la France entière.

Les résultats de cet atelier peuvent être consultés sur le site¹² de la Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité.

5.3 - Mesures proposées par les acteurs consultés dans le cadre de cette étude

Les propositions majeures faites par les acteurs consultés dans le cadre de cette étude sont récapitulées ci-dessous. L'annexe 5 détaille les propositions faite par chacune des personnes interrogées.

- Mettre en place des incitations économiques : programmes de récompenses basés sur la capitalisation de points en fonction des covoiturages effectués, aide publique directe pour les covoitureurs (par trajet, par kilomètre), péages urbains et autoroutiers avantageux pour les covoitureurs, tarifs de stationnement réduits, cotisations d'assurance réduites, chèque covoiturage, indemnité de covoiturage des employeurs sur le modèle de l'indemnité kilométrique vélo, modulation du versement transport ou réductions de charges sociales ou de TVA pour les employeurs qui s'engagent, avantage en matière d'impôt sur le revenu par rapport aux autosolistes, ce qui suppose de mettre en place des outils permettant d'établir la preuve des covoiturages effectués et de modifier le droit en vigueur (règles fiscales, utilisation du versement transport ou du produit des forfaits post-stationnement) ;

11 <https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/file/1469/download?token=SlrUtfXv>

12 <http://www.fapm.fr/Block/download/?id=138>

- Favoriser l'intermodalité entre le covoiturage et les services de transport existants : systèmes d'information multimodale intégrant le covoiturage, applications de covoiturage intégrant les autres services, localisation favorable des arrêts et aires de stationnement dédiés au covoiturage, places de stationnement réservées ou tarifs avantageux dans les parcs-relais, abonnements intégrant les services de covoiturage ;
- Développer des services mobiles de covoiturage dynamique (temps réel) et spontané (autostop organisé), en complément des services de covoiturage planifiés (ceux-ci n'étant pas suffisants pour développer le covoiturage régulier), en tenant compte de la spécificité des territoires et publics concernés, sans se limiter au covoiturage domicile-travail et en tenant compte de la fracture numérique et des zones blanches relatives à la couverture 4G ;
- Mettre en place des actions d'information personnalisée, de promotion, d'animation de communautés et d'accompagnement individualisé dans les territoires en commençant par cibler des communautés préexistantes (employeurs publics pour montrer l'exemple, grandes entreprises, établissements scolaires et universitaires, zones d'activités, clubs sportifs etc.) ;
- Agréger les données et services de covoiturage dans un nombre limité de plateformes publiques de covoiturage (administrées par les Départements ou les Régions) pour éviter de fragmenter les offres et demandes de covoiturage, ce qui suppose de régler la question de l'ouverture des données relatives au covoiturage, de définir des règles permettant l'interopérabilité des services et la rétribution financière des fournisseurs des services de covoiturage ;
- Faciliter la circulation et le stationnement (public et privé) des covoitureurs en développant des aires et places de stationnement dédiées, des arrêts (embarquement/débarquement) dédiés, des voies réservées à condition de ne pas dégrader les services de TC, ce qui suppose de réaliser des expérimentations, de définir les modalités de signalisation (arrêts, voies réservées), de contrôle, de sanction, de clarifier le droit relatif aux pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, et de mettre à disposition des guides techniques ;
- Mettre en place des garanties pour assurer un moyen de déplacement aux passagers en cas de force majeure (panne du véhicule, enfant malade, défaillance du conducteur) ;
- Mettre en place des réseaux de covoiturage structurés autour de lignes majeures de covoiturage, ponctuées d'arrêts et d'aires de stationnement dédiés, et bien articulées et connectées avec les services de transport collectif préexistants, ce qui suppose de réaliser des études préalables pour analyser les opportunités, définir les niveaux de service et caractéristiques de ces lignes ;
- Définir des stratégies régionales et départementales de covoiturage cohérentes qui permettent la définition, la mise en œuvre et le suivi de plans d'actions territorialisés (infra-régionaux) de covoiturage et qui soient pris en compte par les plans et projets existants (PDU, PGD, plans de mobilité rurale, plans de mobilité des entreprises, SCoT, PLU, PCAET etc.) pour assurer un développement cohérent, lisible et optimal des services de covoiturage à des échelles territoriales pertinentes au regard des besoins de déplacement ;

- Doter les Départements de compétences élargies (au-delà de l'aménagement de la voirie départementale et des aires de covoiturage) pour organiser le covoiturage sur leur ressort territorial, le transfert de compétences vers les Régions en matière de transport constituant un frein à l'engagement de certains Départements en faveur du covoiturage alors que cet échelon paraît très pertinent pour développer le covoiturage, notamment dans les territoires périphériques des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité ;
- Permettre aux autorités organisatrices de la mobilité de mettre en place des services publics de covoiturage dans le cadre de délégations de services publics afin d'en assurer le financement, de garantir la lisibilité du service (marketing effectué par le délégataire) et la synergie et la cohérence tarifaire entre les diverses offres de services.

6 - Conclusion

L'étude a permis d'identifier la diversité des facteurs qui freinent le développement du covoiturage régulier courte et moyenne distance : techniques, technologiques, psycho-sociaux, organisationnels, institutionnels, économiques et juridiques.

Elle a également permis de mettre en évidence que le développement du covoiturage courte et moyenne distance, en symbiose avec les services de transport public existants, est un objectif partagé par un grand nombre d'acteurs, et qu'il fait d'ores et déjà l'objet de nombreuses initiatives et innovations dans nos territoires.

L'étude fait état des diverses propositions (cf. chapitre 5) pour développer le covoiturage courte et moyenne distance. Les orientations suivantes semblent essentielles :

- Structurer le développement du covoiturage courte et moyenne distance dans les territoires en s'appuyant sur les Régions, les Départements et les autorités organisatrices de la mobilité : ceci pourrait passer par l'élaboration de stratégies régionales de covoiturage intégrées aux SRADDET, à décliner par les Départements et les autorités organisatrices de la mobilité, et prises en compte par les politiques de déplacements et d'aménagement ainsi que par les plans de mobilité des employeurs. Cela implique de clairement préciser et articuler en droit les responsabilités de ces acteurs en la matière.
- Développer des incitations ciblant les covoitureurs de manière à les avantager par rapport aux autosolistes : diverses mesures sont possibles, de nature économique ou non, qui sont détaillées dans ce rapport et dont la mise en œuvre relève de différentes entités (Etat, collectivités locales, employeurs, concessionnaires d'autoroutes, gestionnaires de parcs de stationnement) selon la nature de la mesure concernée.

Il semble légitime de proposer au moins des incitations qui s'alignent sur celles qui sont applicables à l'autopartage, aux transports collectifs et au vélo puisque le covoiturage est clairement désigné comme l'un des modes vertueux par la stratégie nationale de développement de la mobilité propre.

L'une des questions est de trouver le bon panachage entre les incitations économiques prises à l'échelon national et celles qui peuvent être prises aux échelons locaux dans le cadre des stratégies régionales de covoiturage proposées ici. Le rapport du groupe de travail national prend partie pour un bouquet d'incitations mettant à contribution l'État, les collectivités locales, les employeurs, les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les obligés des certificats d'économie d'énergie.

Les incitations non économiques pourraient porter sur la facilitation des conditions de circulation et de stationnement des covoitureurs au travers de la réservation de voies sur les voiries les plus circulées, de la possibilité de circuler dans les zones de circulation restreinte et en cas de pics de pollution de l'air, et de l'aménagement d'arrêts et de zones

de stationnement réservées. Ces avantages seraient autant de signaux visibles dans les territoires susceptibles d'encourager la pratique.

Certaines de ces incitations (ex : voies réservées, aides financières aux covoitureurs) nécessitent toutefois la définition de systèmes et règles relatives à l'établissement de la preuve de covoiturage. Le rapport du groupe de travail national sur le covoiturage prend partie pour la mise en place par une start-up d'État d'une plateforme nationale qui permet de fournir aux entités qui mettent en place des incitations économiques les preuves de covoiturage à partir des données produites par les opérateurs de services de covoiturage agréés.

- Lever les freins relatifs au financement public des actions visant à développer le covoiturage : cela nécessiterait de modifier le droit pour permettre aux autorités chargées de développer le covoiturage d'utiliser le versement transport, le versement transport additionnel et le produit des forfaits post-stationnement pour financer les actions nécessaires.
- Lever les freins qui vont à l'encontre de la mutualisation des données et des services de covoiturage au niveau régional et leur intégration dans un système d'information multimodal régional : cette mesure permettrait aux usagers d'accéder à l'ensemble des offres et demandes de covoiturage de leur région via un point d'entrée unique au niveau régional et de pouvoir combiner le covoiturage avec d'autres modes de transport pour répondre à leur besoin de déplacement.
- Améliorer la connaissance des freins exprimés par ceux qui ne covoiturent pas et par les employeurs, ainsi que la connaissance des conditions qui pourraient faire basculer les non covoitureurs et inciter les employeurs à développer le covoiturage. Il serait utile que les employeurs soumis à l'obligation de produire des plans de mobilité soient tenus de mesurer l'évolution et les motivations des pratiques de mobilité de leurs employés pour contribuer à l'amélioration collective des connaissances et au développement de politiques pertinentes en la matière.
- Capitaliser et diffuser les initiatives et expérimentations pour aider les acteurs de la mobilité à s'emparer de la question du covoiturage courte et moyenne distance : cette étude montre qu'un grand nombre d'initiatives et d'expérimentations sont d'ores et déjà en cours ou prévues, dont les résultats pourraient bénéficier aux moins avancés. L'opération francilienne « Tous ensemble pour le covoiturage », les expérimentations en cours ou prévues portant sur les voies réservées, la tarification différenciée du stationnement, la mise en place de lignes de covoiturage, la mise en place de programmes de récompenses notamment devraient être suivies avec attention et faire l'objet d'évaluations a posteriori.
- L'étude révèle enfin que la communication régulièrement renouvelée, l'animation dans les entreprises et établissements, et l'accompagnement individualisé des personnes, sont

jugées comme essentielles par la grande majorité des acteurs pour stimuler l'offre et la demande de covoiturage et concrétiser le passage à l'acte de covoiturer. Comme proposé par le groupe de travail national sur le covoiturage, une action de communication nationale ciblant les autosolistes, les collectivités et les employeurs donnerait un signal fort en faveur de ce mode. Elle pourrait être relayée et adaptée par les Régions, les Départements et les autorités organisatrices de la mobilité, dans le cadre des stratégies régionales de covoiturage, à l'aide de supports de communication élaborés au niveau national.

Annexes

Annexe 1 : Principales dispositions juridiques en vigueur concernant le covoiturage

Loi sur la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)

Article 40 de la LTECV :

« L'Etat définit une stratégie pour le développement de la mobilité propre. Cette stratégie concerne : (...) 4° Le développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'auto-partage ou le covoiturage ; (...) »

Les principaux extraits, relatifs au covoiturage, de la stratégie pour le développement de la mobilité propre [1] adoptée en application de l'article 40 de la LTECV sont reproduits en annexe 2.

Article 41 de la LTECV :

« (...) L'utilisation mutualisée des points de charge par des véhicules électriques et hybrides rechargeables, en particulier dans le cadre de l'auto-partage ou du covoiturage, est favorisée afin d'assurer une utilisation optimale de ces points de charge et la mise à disposition de véhicules électriques à un nombre élargi de personnes.(...) »

Article 53 de la LTECV :

« Les sociétés concessionnaires d'autoroutes s'engagent dans la création ou le développement de places de covoiturage adaptées aux besoins identifiés, à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier, sous réserve des contraintes techniques et de disponibilité foncière, le cas échéant en participant à une opération menée sous maîtrise d'ouvrage publique définie avec les collectivités territorialement concernées. Elles mettent en place, sous leur responsabilité et à leurs frais, des actions d'information et de communication en faveur du covoiturage sur autoroute. Ces actions visent notamment à renforcer la visibilité de la pratique du covoiturage par les usagers de l'autoroute et à faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. »

Article 56 de la LTECV :

« Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant l'opportunité de réserver, sur les autoroutes et les routes nationales comportant deux chaussées de trois voies séparées par un terre-plein central et traversant ou menant vers une métropole, une voie aux transports en commun, aux taxis, à l'auto-partage, aux véhicules à très faibles émissions et au covoiturage. Il présente des propositions sur les modalités de contrôle du caractère effectif du covoiturage. Il évalue également l'impact que de telles mesures sont susceptibles de produire en termes de décongestion de ces routes selon les heures de la journée. Ce rapport propose les mesures législatives ou réglementaires permettant de lever les freins au déploiement des opérations opportunes. »

La synthèse et les recommandations du rapport [83] prévu par l'article 56 de la LTECV sont reproduites en annexe 3.

Code de l'énergie

Article L. 221-1 :

« Sont soumises à des obligations d'économies d'énergie :

1° Les personnes morales qui mettent à la consommation des carburants automobiles et dont les ventes annuelles sont supérieures à un seuil défini par décret en Conseil d'Etat.

2° Les personnes qui vendent de l'électricité, du gaz, du fioul domestique, de la chaleur ou du froid aux consommateurs finals et dont les ventes annuelles sont supérieures à un seuil défini par décret en Conseil d'Etat.

Les ventes annuelles de fioul domestique des personnes morales exclues par le seuil fixé en application du 2° doivent représenter moins de 5 % du marché. Les obligations des personnes morales dont les ventes annuelles de fioul domestique dépassent le seuil fixé en application du 2° ne portent que sur les ventes supérieures à ce seuil.

Les personnes mentionnées aux 1° et 2° peuvent se libérer de ces obligations soit en réalisant, directement ou indirectement, des économies d'énergie, soit en acquérant des certificats d'économies d'énergie. »

Article L. 221-7 :

« Le ministre chargé de l'énergie ou, en son nom, un organisme habilité à cet effet peut délivrer des certificats d'économies d'énergie aux personnes éligibles lorsque leur action, additionnelle par rapport à leur activité habituelle, permet la réalisation d'économies d'énergie sur le territoire national d'un volume supérieur à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé de l'énergie.

Sont éligibles :

1° Les personnes mentionnées à l'article L. 221-1 ;

2° Les collectivités territoriales, les groupements de collectivités territoriales et leurs établissements publics (...)

Peut également donner lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie la contribution :

a) A des programmes de bonification des opérations de réduction de la consommation énergétique des ménages les plus défavorisés ;

b) A des programmes d'information, de formation ou d'innovation favorisant les économies d'énergie ou portant sur la logistique et la mobilité économes en énergies fossiles ;

(...)

La liste des programmes éligibles et les conditions de délivrance des certificats d'économies d'énergie sont définies par un arrêté du ministre chargé de l'énergie. (...) »

Code des transports

Article L. 1115-1 :

« Les données des services réguliers de transport public de personnes et des services de mobilité sont diffusées librement, immédiatement et gratuitement en vue d'informer les usagers et de fournir le meilleur service, notamment en permettant l'organisation optimale des services de mobilité et des modes de transport. Dans ce but, elles sont diffusées par voie électronique, au public et aux autres exploitants, dans un format ouvert destiné à permettre leur réutilisation libre, immédiate et gratuite.

Les personnes tenues de diffuser ces données sont les exploitants des services de transport et de mobilité et, le cas échéant, les autorités organisatrices de transport.

Les données mentionnées au premier alinéa sont les données numériques :

1° Relatives aux arrêts, aux tarifs publics, aux horaires planifiés et en temps réel, à l'accessibilité aux personnes handicapées, à la disponibilité des services, ainsi qu'aux incidents constatés sur le réseau et à la fourniture des services de mobilité et de transport ;

2° Issues de services de calculateurs d'itinéraires multimodaux gérés par ou pour le compte des autorités organisatrices de transport.

Les personnes soumises au présent article sont réputées remplir leurs obligations dès lors qu'elles sont adhérentes à des codes de conduite, des protocoles ou des lignes directrices préalablement établis par elles et rendus publics, pour autant que ces documents établissent les conditions de diffusion et d'actualisation des données. Ces documents définissent notamment : (...).

Les codes de conduite, les protocoles et les lignes directrices établis en application du présent article font l'objet d'une homologation conjointe par les ministres chargés des transports et du numérique.

Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'Etat pour les personnes qui n'ont pas adopté ou adhéré aux documents homologués mentionnés à l'avant-dernier alinéa.

NOTA : Conformément à l'article 4 II de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015, ces dispositions entrent en vigueur à la date de publication du décret mentionné au dernier alinéa de l'article L. 1115-1 du code des transports, et au plus tard trois mois après la promulgation de la présente loi. »

Un règlement communautaire récent [90] porte sur la mise à disposition de services d'informations multimodaux. Il impacte les modalités d'application de l'article L. 1115-1 du code des transports dont le décret d'application n'a d'ailleurs pas encore été approuvé.

Article L. 1213-3-2 :

« La planification régionale de l'intermodalité peut être complétée par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, au sens du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier de la présente partie, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les

usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés. (...) »

Article L. 1214-2 :

« Le plan de déplacements urbains vise à assurer : (...) 9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ; (...) »

Article L. 1214-8-2 :

« I.-Le plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 [NDLR : du code des transports] vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports.

Le plan de mobilité évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour.

Le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'auto-partage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.

Le plan de mobilité est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente ou à l'autorité territorialement compétente pour élaborer le plan de mobilité rurale.

II.-Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. L'entreprise qui ne respecte pas cette obligation ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. (...) »

Article L. 1231-1 :

« Dans leur ressort territorial, les communes, leurs groupements, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour organiser la mobilité.

Ces autorités sont des autorités organisatrices de transport au sens de l'article L. 1221-1. A ce titre, dans les conditions générales énoncées au présent chapitre, elles organisent des services réguliers de transport public de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande.

Elles concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur. (...). »

Article L. 1231-15 :

« Les entreprises d'au moins deux cent cinquante salariés et les collectivités territoriales facilitent, autant qu'il est possible, les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés et de leurs agents.

Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage.

En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers.

Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable ses conditions d'attribution. »

Article L. 1241-1 :

« Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (...) peut, seul ou conjointement avec des collectivités territoriales ou des groupements de collectivités intéressés, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, mettre à la disposition du public des plateformes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et des demandes de covoiturage. Il peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable les conditions d'attribution du signe distinctif. »

Article L. 3132-1 :

« Le covoiturage se définit 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. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1. »

Le covoiturage fait partie du « Transport privé routier de personnes » d'après le code des transports. Il ne fait donc pas partie des services de transports publics.

Code général des collectivités territoriales



Article L. 2333-68 :

« (...) le versement [transport] est affecté (...) ainsi qu'au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité (...). »

Article D. 2333-86 :

« Ouvrent droit au bénéfice du produit du versement de transport les dépenses d'investissement et de fonctionnement : (...) 4° De toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports.

Ces services sont définis par des conventions passées entre l'autorité organisatrice de la mobilité définie à l'article L. 1231-1 du code des transports ayant institué le versement transport et les entreprises de transport. Ces conventions prévoient les caractéristiques du service offert, le niveau général des tarifs, les réductions consenties et les modalités de calcul et de paiement des compensations. »

Par conséquent, les autorités organisatrices de la mobilité peuvent utiliser les recettes du versement transport pour financer la mise en place de leur plateforme dématérialisées de mise en relation, la mise en place d'un signe distinctif des véhicules assurant du covoiturage, et la mise en place d'un schéma d'aires de développement des aires de covoiturage.

Code de la route

Arrêté du 8 janvier 2016 relatif à la signalisation du covoiturage pris en application du code de la route qui modifie les arrêtés du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ainsi que l'instruction ministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963.

Code de la voirie routière

Article L. 122-4 :

« (...) La différenciation dans les abonnements proposée par les concessionnaires d'autoroutes afin de favoriser (...) les véhicules utilisés en covoiturage est mise en œuvre sous la responsabilité des concessionnaires sans modification du rythme d'évolution des tarifs de péage et sans augmentation de la durée des concessions autoroutières. (...) »

Règles fiscales

Les éléments suivants sont issus d'une instruction fiscale [77] publiée le 28/11/2016 au Bulletin

II § 40

« (...) il est admis de ne pas imposer les revenus tirés d'activités de "co-consommation" qui correspondent à un partage de frais à condition qu'ils respectent les critères cumulatifs suivants liés à la nature de l'activité et au montant des frais partagés. »

II-A-1 §60

« Les revenus réalisés par un particulier au titre du partage de frais qui peuvent bénéficier de l'exonération sont ceux perçus dans le cadre d'une "co-consommation", c'est-à-dire d'une prestation de service dont bénéficie également le particulier qui la propose, et non pas seulement les personnes avec lesquelles les frais sont répartis. (...) »

II-A-2 § 70

« Les revenus réalisés par un particulier au titre du partage de frais qui peuvent bénéficier de l'exonération s'entendent des revenus, perçus dans le cadre d'une "co-consommation", qui n'excèdent pas le montant des coûts directs engagés à l'occasion de la prestation objet du partage de frais, part du contribuable non comprise.

Cette condition relative au montant perçu doit être appréciée strictement : le montant perçu ne doit couvrir que les frais supportés à l'occasion du service rendu, à l'exclusion de tous les frais non directement imputables à la prestation en question, notamment les frais liés à l'acquisition, l'entretien ou l'utilisation personnelle du ou des bien(s), support(s) de la prestation de service partagée. »

II-A-2 § 80

« En outre, les frais partagés ne doivent pas inclure la part de la personne qui propose le service. En effet, les notions de partage de frais et de "co-consommation" supposent que cette personne supporte personnellement sa propre quote-part de frais et ne bénéficie d'aucune forme de rémunération, directe ou indirecte, au titre de la prestation qu'il rend et dont il bénéficie en même temps. En d'autres termes, le contribuable qui propose une prestation dont il partage les frais compte pour une personne dans le calcul des frais à partager.

Lorsque le revenu réalisé excède le montant du partage de frais, il est imposable au premier euro. »

II-B-1 § 90

« (...) Peuvent notamment bénéficier de la présente exonération les revenus tirés du partage de frais dans le cadre des activités suivantes, qu'elles soient ou non réalisées par l'intermédiaire de plates-formes Internet : - co-voiturage (...) »

II-B-1 § 120

« Les revenus tirés de l'activité de covoiturage peuvent également bénéficier de l'exonération. Aux termes de l'article L. 3132-1 du code des transports, le covoiturage se distingue des activités de taxi et de voitures de transport avec chauffeur en ce qu'il consiste en 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. L'activité de covoiturage ainsi définie pratiquée entre particuliers relève des activités de "co-consommation" exonérées, sous réserve que le prix proposé couvre les seuls frais directement supportés à raison du déplacement en commun (carburant et péage). (...) »

II-B-1 § 125

« Le contribuable doit être en mesure de justifier l'itinéraire parcouru dans le cadre de son activité de covoiturage, ainsi que les frais correspondants. A titre de règle pratique, il est admis que le contribuable puisse appliquer le barème kilométrique forfaitaire pour évaluer le coût total de son activité. Il existe deux barèmes, l'un pour les véhicules de tourisme, l'autre pour les véhicules deux roues motorisés publiés au [BOI-BAREME-000001](#). Il s'agit alors d'une évaluation forfaitaire exclusive de tout autre frais. Par ailleurs, comme exposé au II-A-2 § 70 à 80, le partage des frais ne doit porter que sur les frais qui excèdent la quote-part du conducteur. »

II-B-1 § 130

« Exemple : Un particulier habitant en région parisienne se rend tous les week-ends dans sa résidence secondaire située à Rennes. Sur une plate-forme spécialisée dans le covoiturage entre particuliers, il propose ce trajet dans la limite de 2 places disponibles. La puissance fiscale du véhicule de tourisme est de 6 CV. Le carburant utilisé est du super sans plomb :

- nombre de kilomètres parcourus par trajet : 360 km ;
- frais de péage inhérents au trajet : 29 € ;
- barème forfaitaire pour un véhicule de 6 CV: 0,568 € / km ;
- évaluation forfaitaire du trajet : $360 \times 0,568 = 204,48$ € ;
- nombre de places disponibles : 2.

Si le contribuable souhaite recourir au barème kilométrique, le coût du trajet par personne s'élève à $204,48 / 3 = 68$ € .

Si le prix proposé sur la plate-forme n'excède pas 68 € par personne, le revenu ainsi réalisé est exonéré. »

II-B-2 § 140

« Les revenus perçus dans le cadre du partage de frais qui sont exonérés à ce titre ne sont soumis à aucune obligation déclarative pour les contribuables concernés.

Bien entendu, l'absence d'obligation déclarative ne dispense pas les contribuables de conserver tous les éléments et pièces de nature à justifier du bien-fondé de l'exonération, ces éléments et pièces devant être fournis à l'administration sur sa demande. »

Annexe 2 : Extraits de la stratégie pour le développement de la mobilité propre

Les informations suivantes sont extraites de la synthèse et des recommandations figurant dans la stratégie nationale de développement de la mobilité propre adoptée en 2016 par le Gouvernement en application de l'article 40 de la loi sur la transition énergétique et la croissance verte [1].

Chapitre 1. Introduction : principaux éléments du cadre d'action publique

« (...) La meilleure utilisation des véhicules est un levier important pour améliorer l'efficacité du transport. Pour le transport de personnes, ceci passe par le développement du covoiturage, facilité par la multiplication des services favorisant la mise en relation. (...) »

Chapitre 7. Orientations et pistes d'actions de développement de la mobilité propre

Réservation de voie

« (...) Afin d'optimiser la gestion de la voirie routière, l'opportunité de réserver, sur les autoroutes et les routes nationales, une voie aux transports en commun, aux taxis, à l'auto-partage, aux véhicules à très faibles émissions et au covoiturage sera évaluée, ainsi que les impacts que de telles mesures sont susceptibles de produire en termes de décongestion. (...) »

Gestion dynamique du trafic

« (...) L'optimisation de l'utilisation des réseaux routiers constitue une priorité réaffirmée des politiques publiques, et rappelée notamment dans le rapport Mobilité 21 qui la considère comme un élément de réponse important aux besoins de déplacement. En particulier, les mesures de gestion dynamique du trafic ont pour but d'optimiser l'usage des capacités disponibles (par exemple : (...) voies réservées au covoiturage). (...) »

Systemes d'information multimodale, ouverture des données

« Sur ce sujet [NDLR : les systèmes de transport intelligent], les principaux axes d'action publique engagés consistent en (...) le développement de l'information multimodale grâce à une politique d'ouverture des données pour ces services (...).

Le rapport « Jutand », remis le 12 mars 2015, recommande l'ouverture des données des services publics de transports et des services de mobilité (vélo, autopartage, covoiturage, stationnement). Il recommande également de rendre utilisables les calculateurs d'itinéraires mis en place par des autorités organisatrices de transports. »

L'article 4 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des

chances économiques ouvre les données des services réguliers de transport public et des services de mobilité ainsi que l'accès aux calculateurs d'itinéraire des collectivités territoriales. Cette loi pose le principe d'une diffusion et d'une réutilisation libre, gratuite et immédiate des données. Cette ouverture des données lève le principal obstacle pour la réalisation de services d'information multimodale. Des travaux sont conduits en ce sens afin de fournir une plateforme digitale de la mobilité. »

Intermodalité autocar - covoiturage

« (...) Il s'agira également d'accompagner la croissance du secteur [NDLR : du transport par autocar] en développant les arrêts et gares routières permettant d'assurer un maillage territorial optimal du territoire, d'assurer le meilleur abord possible des cars dans les centres urbains et de faciliter l'intermodalité avec d'autres modes de transport (train, métro, aéroport, bus, covoiturage). (...) »

Aires de covoiturage, services de mise en relation

« (...) Trajectoires, cibles et orientations : Augmentation du taux d'occupation des véhicules particuliers pour viser de 1.8 à 2 personnes en moyenne par véhicule en 2030, ce qui suppose notamment le développement des aires de covoiturage et des services numériques favorisant la mise en relation.

Actions engagées : élaboration d'un référentiel de bonnes pratiques capitalisant les expériences en matière de schémas d'aires de covoiturage ; évaluation des fraudes potentielles aux facilités de stationnement ou de circulation offertes au covoiturage, de façon partenariale entre Etat et Collectivités territoriales volontaires.

Actions nouvelles : Analyse des freins au développement du covoiturage de courte distance et enseignements pour l'action publique. (...) »

« (...) La feuille de route pour la transition écologique (FRTE) 2015 accompagne les acteurs dans les solutions de covoiturage proposées. Ainsi, dans l'optique d'intégrer le covoiturage dans les systèmes d'information multimodaux, l'Etat a mis en ligne un guide des bonnes pratiques à destination des autorités organisatrices (mesure 28c). Pour soutenir la création des schémas des aires de covoiturage, un référentiel de bonnes pratiques sera publié (mesure 28e de la FRTE). Enfin, l'Etat propose aux collectivités volontaires d'examiner les différentes options possibles pour l'octroi d'un label « covoiturage » et d'examiner les risques de fraudes associés (mesure 28f). (...) »

Actions des sociétés concessionnaires d'autoroutes

« (...) Les sociétés d'autoroutes mettront en œuvre des mesures commerciales ciblées ainsi que des mesures d'accompagnement visant à encourager les modes innovants et la mobilité durable tels que le covoiturage, les véhicules électriques et les autocars longue distance.

Les modes partagés et collaboratifs doivent être développés en milieu périurbain. Un retour d'expériences sur l'utilisation des modes partagés et collaboratifs sera utile pour faciliter le



développement de nouveaux modèles économiques, en particulier dans le cadre de l'économie sociale et solidaire. (...) »

« La mise en place d'aires de covoiturage sur un territoire implique de définir leur localisation afin de trouver un équilibre entre leur taux d'utilisation à actualiser périodiquement en fonction des évolutions des besoins de covoiturage, leur articulation avec les transports collectifs pour une circulation en ville et les exigences environnementales de limiter leurs incidences que cela soit en termes d'imperméabilisation des sols, ou d'émissions de gaz à effet de serre liées au béton.

Dans certaines circonstances, les échangeurs des autoroutes situées en milieu périurbain peuvent constituer des sites privilégiés pour accueillir de telles aires. Ils figurent alors dans les investissements négociés entre l'État et les sociétés d'autoroutes en liaison avec les collectivités locales concernées. »

Annexe 3 : Rapport sur les voies réservées au covoiturage prévu à l'article 56 de la LTECV (synthèse et recommandations)

Pour l'information précise et le confort du lecteur, la synthèse et les recommandations du rapport [83], requis par l'article 56 de la LTECV, sont intégralement reproduites ci-dessous.

Synthèse du rapport (in extenso)

« En réduisant les aléas dus aux portions soumises à une congestion récurrente, la mise en œuvre de voies réservées sur les axes structurants d'agglomération permet, sans créer d'infrastructures nouvelles, de répondre à deux objectifs :

- à court terme, exploiter plus efficacement une infrastructure en permettant en moyenne un gain de temps des passagers empruntant le réseau, découlant du fait que les véhicules plus remplis ont des temps de parcours diminués et plus réguliers ;
- à moyen terme, inciter les usagers à changer de mode de déplacement ou à augmenter l'occupation des véhicules, grâce à un traitement différencié des usagers.

Si l'on souhaite les aménager en mobilisant une voie de circulation existante, les voies réservées doivent, afin de ne pas dégrader globalement le système de transport, pouvoir absorber une proportion significative du trafic écoulé initialement par l'axe. Il apparaît donc, dans ce cas, souhaitable d'ouvrir l'usage de ces voies à un maximum de véhicules dans des limites compatibles avec le maintien d'un niveau de service fluide sur la voie réservée.

La mise en œuvre d'une voie réservée aura pour effet de modifier la position des bouchons mais pas d'augmenter le volume de congestion. Exploitée de façon dynamique, chaque voie réservée sera un cas particulier dont l'étude permettra d'optimiser la conception, et notamment sa longueur, afin de limiter à un niveau acceptable les impacts pour les usagers non autorisés et les interactions avec les réseaux initialement non congestionnés.

La proposition du législateur, au travers de la liste figurant à l'article 56 de la loi de transition énergétique pour une croissance verte, va bien dans le sens de cet objectif d'optimisation en y associant un objectif de promotion des véhicules les plus vertueux en termes d'émission de polluants. Toutefois, elle soulève un certain nombre de questions d'opportunité et de faisabilité.

En termes d'opportunité, la première question est celle de l'auto-partage qui paraît pouvoir être couverte soit par le critère d'émission du véhicule soit par celui du taux d'occupation. Les véhicules en auto-partage ne seraient donc autorisés que s'ils sont eux-mêmes des véhicules à très faible émission ou s'ils transportent au moins deux personnes en comptant le conducteur.

La deuxième est celle des services de transport public collectif de personnes assurés au moyen de voitures particulières et non de véhicules de transport en commun au sens du code de la route. S'il paraît légitime de considérer que cette composante du transport public collectif de personnes devrait pouvoir utiliser les voies réservées, cette opportunité doit s'apprécier au regard des enjeux

réels de trafic qu'elle représente et des moyens supplémentaires à mobiliser spécifiquement pour assurer son contrôle.

La troisième est celle des véhicules de transports avec chauffeurs qui ne sont pas cités dans la loi mais qui, au sens du code des transports, relèvent également des transports publics particuliers.

Si, à terme, il paraît souhaitable de rechercher un traitement homogène de ce secteur des transports publics, à court terme, il est nécessaire de traiter cette question au regard des évolutions progressives en matière de régulation de ce secteur économique et en tenant compte de spécificités locales pouvant justifier une différenciation.

Pour ces raisons, il apparaît pertinent de recaler le périmètre des bénéficiaires potentiels d'une voie réservée aux véhicules de transport en commun, aux véhicules de transport public particulier de personnes, aux véhicules à très faibles émissions et au covoiturage. Les éléments de référence compris dans le rapport montrent qu'un tel périmètre serait suffisant à satisfaire l'exigence de maximisation de leur utilisation évoquée plus haut.

Mais il se pose alors la question de savoir si toutes les voies réservées opportunes peuvent, en termes de faisabilité, admettre le même périmètre d'usagers autorisés. Ceci aurait bien sûr pour avantage d'offrir dans toutes les agglomérations un objet unique, facilitant ainsi à la fois sa compréhension par les usagers et par là son acceptabilité.

Or, les analyses conduites pour ce rapport montrent que les voies réservées ne doivent pas non plus être trop fréquentées au risque d'être elles-mêmes saturées. Ainsi, il convient de définir un éventail limité de solutions utiles permettant de concilier cette double exigence d'une harmonisation des dispositifs et d'une nécessaire souplesse pour garantir leur efficacité.

Cette souplesse pourrait être introduite en prévoyant la possibilité de moduler, au cas par cas, le niveau d'exigence en termes de « taux d'occupation » des véhicules : seraient exclus du périmètre, selon les configurations de chaque projet à étudier spécifiquement, les véhicules ne transportant que deux occupants y compris le conducteur. L'analyse sommaire des enjeux de trafic montre qu'un tel périmètre ne présente pas de risque de saturation de la voie réservée.

Ainsi il est recommandé de créer deux types de voies réservées pouvant être constituées en mobilisant les voies de circulation existantes et ouvertes au covoiturage :

- le premier ouvert aux véhicules de transports en commun, aux véhicules de transport public particulier de personnes, aux véhicules à très faible émission et au covoiturage (véhicules transportant au moins 2 personnes y compris le conducteur) ;*
- le second ouvert aux véhicules de transports en commun, aux véhicules de transport public particulier de personnes, aux véhicules à très faible émission et au covoiturage lorsqu'il concerne des véhicules transportant au moins 3 personnes y compris le conducteur.*

Dès lors, des approfondissements sont nécessaires pour :

- apprécier l'opportunité d'ouvrir ces deux types de voies aux voitures particulières assurant des services de transport public collectif de personnes, notamment au regard des enjeux de trafic qu'ils représentent et des moyens supplémentaires à mobiliser pour assurer leur contrôle ;*
- apprécier la nécessité d'une définition réglementaire de ce qu'est un véhicule transportant*

au moins deux ou trois personnes en complément de la définition actuelle du covoiturage.

- définir une signalisation pour chacun de ces types de voies en prenant en compte la nécessité de les faire fonctionner de façon dynamique afin d'optimiser leur efficacité.

Cette nécessaire ouverture à des véhicules banalisés pose le problème du contrôle de l'usage des voies réservées afin de ne pas les saturer de contrevenants. S'agissant du covoiturage, l'orientation retenue est de mettre en oeuvre un contrôle effectif en temps réel du nombre d'occupants dans les véhicules.

Des expérimentations menées en France ou à l'étranger tendent à montrer que la dimension technologique liée aux capacités des capteurs n'est plus la principale contrainte en la matière. Il convient donc de mener une étude de faisabilité et d'engager les démarches nécessaires à l'homologation de ces systèmes dans le cadre d'un système de contrôle sanction automatisé.

Dans l'attente, le développement de voies réservées réutilisant ponctuellement l'espace occupé initialement par la bande d'arrêt d'urgence peut constituer une alternative de plus court terme pour l'amélioration des seuls services réguliers de transport collectif. Le cas récent de l'autoroute A51 près de Marseille a en effet montré que ce type de voies, si l'on est en mesure de maîtriser le débit qu'elles acceptent, permet de conjuguer la circulation des autobus et la fonction d'arrêt d'urgence sans dégradation du niveau de sécurité. »

Recommandations du rapport (in extenso)

« Objectif n°1
Stabiliser à court terme un cadre juridique et technique pour des voies réservées aux seules lignes régulières de transports publics collectifs
Délai : 1 an

Faire évoluer le code de la route sur deux points:

- préciser les compétences des autorités détentrices du pouvoir de police de la circulation hors agglomération, pour conforter le fondement de leurs décisions ;
- autoriser l'arrêt en cas de nécessité absolue sur la voie la plus à droite des voies ouvertes à la circulation lorsqu'elles ne sont bordées par aucun accotement.

Ajuster la réglementation en matière de signalisation :

- confirmer la définition du panneau « B27a » de façon à limiter sa portée aux seuls véhicules des lignes régulières de transports publics collectifs dûment autorisés par les arrêtés de police créant la voie réservée ;
- définir une signalisation pour prescrire une limitation de vitesse propre à la voie réservée et pour améliorer la compréhension des usagers à l'approche d'un échangeur.

Produire un guide technique à l'attention des concepteurs privilégiant des solutions économiquement optimales, facilement compréhensibles et préservant la sécurité des usagers.

Mettre en oeuvre, afin de garantir la sécurité des usagers, des moyens de contrôle efficaces, dans

un premier temps dans le cadre de la vidéo-verbalisation, sans attendre le développement puis l'homologation d'un dispositif de contrôle sanction automatisé.

Objectif n°2

Créer les conditions du développement de deux types de voies réservées pouvant être constituées en mobilisant l'une des voies de circulation existantes et ouvertes au covoiturage :

- le premier ouvert aux véhicules de transports en commun, aux véhicules de transport public particulier de personnes, aux véhicules à très faible émission et au covoiturage (véhicules transportant au moins 2 personnes y compris le conducteur);

- le second ouvert aux véhicules de transports en commun, aux véhicules de transport public particulier de personnes, aux véhicules à très faible émission et au covoiturage lorsqu'il concerne des véhicules transportant au moins 3 personnes y compris le conducteur.

Délai : 4 ans

Approfondir l'opportunité d'ouvrir ces deux types aux voitures particulières assurant des services de transport public collectif de personnes, notamment au regard des enjeux de trafic et des capacités de contrôle de ces véhicules.

Approfondir la nécessité d'une définition réglementaire de ce qu'est un véhicule transportant au moins deux ou trois personnes, en complément de la définition actuelle du covoiturage.

Expérimenter sur des axes autoroutiers de grandes agglomérations des dispositifs de détection du nombre d'occupants afin de mesurer les enjeux quantitatifs associés à la création d'une voie réservée de chacun de ces deux types.

Assurer la définition réglementaire des véhicules à très faible émission et les conditions de leur identification.

- Développer un dispositif de contrôle en privilégiant les orientations du présent rapport :*
- Mener une étude de faisabilité visant à confirmer le cadre juridique et technique le plus approprié pour la mise en oeuvre de dispositifs de contrôle performants et permettant la création d'un cadre d'homologation autorisant leur future intégration à la chaîne de contrôle sanction automatisé.*
- Expérimenter sur des axes autoroutiers de grandes agglomérations des dispositifs de détection du nombre d'occupants afin de qualifier leur efficacité en vue d'un contrôle sanction automatisé ;*
- Déployer des dispositifs de contrôle sanction automatisés.*

Mettre au point une signalisation nationale, homogène et lisible associée à chacun de ces deux types en prenant en compte leur contrainte d'exploitation dynamique.

Produire un guide technique à l'attention des concepteurs.

Objectif n°3



Assurer progressivement un traitement homogène du secteur des transports publics particulier de personnes

Délai : 4 ans

Pour les projets existants, prendre en compte les conditions locales spécifiques de concurrence entre taxis et VTC et les décisions de justice en la matière.

Pour les projets nouveaux, privilégier, sauf conditions locales spécifiques, un traitement homogène des taxis et des VTC.

Tendre vers une harmonisation des obligations d'enregistrement des véhicules dans les registres existants. »

Annexe 4 : Compte rendus des entretiens d'acteurs réalisés par le Cerema

Le tableau suivant fournit la liste des compte rendus des entretiens réalisés par le Cerema au cours de l'année 2017 dans le cadre de la présente étude. Ces compte rendus, communiqués au fil de l'eau de leur production à la DGITM, sont disjointes du présent rapport.

Index des compte rendus		
Référence compte rendu	Personne consultée	Organisation Qualité
CR1	Gabriel Plassat	ADEME Fondateur et animateur de la Fabrique des mobilités
CR2	Mathieu Chassignet	ADEME Auteur du guide « développement du covoiturage courte et moyenne distance » (2016)
CR3 confidentiel	Diane Prebay	BlaBlaCar Global public relation coordinator
CR4	Amandine Steppe	Instant System Responsable du développement de BOOGI Bordeaux
CR5	Pierre Brebinaud	Bordeaux Métropole chargé de mission nouveaux usages automobiles
CR6	Sonia Costes	Agglomération d'Agen Cheffe du service transport mobilité
CR7	Arnaud Binder	Agglomération Pau-Béarn-Pyrénées directeur mobilités et espaces publics
CR8	Fabrice Norgeux	CARSAT Aquitaine Chargé d'actions de sensibilisation auprès des employeurs sur le risque routier
CR9	Béatrice Verdoni	CARSAT Aquitaine Chargée de mission développement durable
CR10	Estelle Régnier	CCI Bordeaux Gironde Direction développement des territoires
CR11	Jean-Christophe Cosso	Département de la Charente-Maritime Chef du service mobilité
CR12	Pierre Widmann	Département de la Creuse Directeur du pôle aménagement et transports



CR13	Frédéric Perrière	Département de la Gironde Directeur Général Adjoint territoires
CR14	Sabine Etcheverry	Département des Pyrénées Atlantiques Chargée de mission nouvelles mobilités
CR15	Anne Nivelles	Département des Deux-Sèvres Cheffe du service travaux d'infrastructures
CR16	Bruno Renard	CEA Grenoble Président du PDIE de Grenoble Presqu'île – GIANT Président de la FAPM
CR17	Sonia Adélé	IFSTTAR Chargée de recherche en psychologie ergonomique Animatrice du GERI usages et acceptabilité des innovations dans les transports
CR18	Romain Cipolla	GART responsable du pôle mobilité durable
CR19	Hubert Proffit	Auteur du blog @VOM France
CR20	Cécile Saez	CHU de Bordeaux Conseillère mobilité, responsable du plan de mobilité du CHU
CR21	Matthieu Jacquot	Covivo Directeur
CR22	Thierry Lallouet	Bonus Drive Dirigeant
CR23	Frédéric Bisson	One plus One Technologies Directeur associé
CR24	Julien Honnart Margaux Revollet	WayzUp (devenu Klaxit) Président co-fondateur
CR25	Laurent Chevereau	Cerema direction technique territoires et ville Directeur d'études connaissance des offres et services de mobilité
CR26	Olivier Binet	Karos Co-fondateur et Président
CR27	Lucie Verchère	Grand Lyon chargée de mission temps et services innovants
CR28	Laurent Maghdissian	OuiHop' co-fondateur
CR29	Thomas Fagart	Rennes Métropole Responsable du service mobilité urbaine



CR30	Alain Jean	Rezo Pouce Président fondateur
CR31	Stéphanie Vincent Geslin	Mobil'homme Sociologue associée et fondatrice
CR32	Mehmet Sel	MyEcoCar Dirigeant
CR33	Alain Martin	Limoges Métropole
CR34	Elsa Chambragne	Grand Périgueux chargée de mission nouvelles mobilité
CR35	Fabienne Cala	Région Nouvelle-Aquitaine Cheffe de la mission intermodalité
CR36	Marie Martese	La Roue Verte Fondatrice et directrice
CR37	Bonnie Fenton	Rupprecht-Consult Experte en mobilités, modératrice du groupe de travail européen « car-independant life styles » (CIVITAS)
CR38	Marie-Régine Barreau	Tisséo collectivités Responsable de la maison de la mobilité de Labège
CR39	Pascal Houbre	Aéroport de Bordeaux Mérignac Chargé des relations territoriales et de l'environnement
CR40	Victor Clément	WeTruck (arrêté en 2016) Fondateur
CR41	Patrick Robinson Clough	Citygoo CEO
CR42	Erwan Brodin- Valéro	IDVROOM Ecolutis Responsable produit
CR43	Nicolas Tronchon	TransWay Président
CR44	Daniel Lemoine	Cerema direction technique territoires et ville Chargé d'études sécurité des usagers et déplacements
CR45	Pierre Hanauer	Métropole de Strasbourg chargé de mission management de la mobilité
CR46	Caroline Gasche	Agglomération du niortais service transports et déplacements
CR47	Albane Durand	Covoiturage+ Directrice



CR48	Anne Cambon	Région Auvergne Rhône-Alpes Cheffe de la mission développement des nouvelles mobilités
CR49	Joël Dampierre	CityWay Chef du projet Fleetme
CR50	Thomas Matagne	Ecov PDG et co-fondateur
CR51	Jean Coldefy	C3i expert indépendant sur les questions de mobilité Chargé de mission mobilité numérique à Transdev (temps partiel) Directeur du programme Mobilité 3.0 (ATEC ITS France)
CR52	Pierre-François Nouaille	Cerema direction technique territoires et ville Chargé d'études évaluation économique et financement des transports
CR53	Marie-France Vayssières	Keolis Directrice en charge des nouvelles mobilités
CR54	Arnaud Delcasse	Scity.coop Co-fondateur et dirigeant
CR55	Lorène Grand	Grenoble-Alpes Métropole chargé de mission développement des plans de mobilité
CR56	Clémence Tievant	Grand Poitiers chargée de mission promotion de la mobilité durable
CR57	David Larcher	Coovia cofondateur
CR58	Benoît Mollaret	STMicroelectronics Grenoble directeur technique en charge du plan de mobilité
CR59	Claudia Grabec	Becton Dickinson Grenoble manager home service center en charge du plan de mobilité
CR60	Didier Legros	Renault Trucks Volvo Lyon

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 covoiturations 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 interopérables 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 réglementaires 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)*
- *défiscaliser 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*

Annexe 6 : Actes de la journée technique organisée par le Cerema sur le covoiturage courte distance

Cette journée technique, organisée à l'initiative du Cerema sud-ouest dans le cadre de la Conférence Technique Inter-départementale sur le Transport et l'Aménagement du sud-ouest, s'est tenue le 23 novembre 2017.

Les présentations et les échanges de la journée ont porté sur le covoiturage courte distance, notamment sur ce qui freine son développement, sur ce qu'il conviendrait de mettre en place pour amplifier sa pratique dans nos territoires, et sur les initiatives prises et les solutions techniques existantes.

Cette journée a réuni plus de soixante participants d'horizons variés (services déconcentrés de l'Etat, collectivités locales, prestataires de services, start-up, associations, Ademe, Cerema), dans un climat d'ouverture et de partage d'informations, de points de vue et d'expériences. Les participants ont eu largement l'occasion d'échanger avec les intervenants dans le cadre de sept séances de questions-réponses.

La journée s'est articulée autour des temps suivants :

I - une ouverture avec les interventions de Mme Fabre-Nadler, vice-présidente du Département de la Gironde, M. Hamacek et M. Delcampe du Cerema sud-ouest ;

II - une session centrée sur les retours d'expériences de collectivités locales avec les interventions de M. Perrière du Département de la Gironde, MM. Brebinaud et Durouchoux de Bordeaux Métropole, Mme Barreau de Tisséo Collectivités, de M. Cosso du Département de la Charente-Maritime et de Mme Cambon de la Région Auvergne Rhône-Alpes ;

III - une session axée sur les activités du Cerema et de l'Ademe avec les interventions de MM. Delcampe et Ancelet du Cerema et de M. Besançon de l'Ademe ;

IV - une session portant sur les actions de l'association bretonne Covoiturage+ et de la société coopérative Rézo Pouce avec les interventions de Mme Durand et de M. Jean ;

V - une session consacrée aux solutions techniques et expérimentations de diverses start-ups françaises très engagées sur le sujet avec les interventions de Mme Steppe d'Instant System, M. Maffre de EcoV, M. Binet de Karos, M. Rougeau de OuiHop, M. Dampierre de CityWay, et M. Honnart de WayzUp ;

VI - une intervention de Mme Régnier de la CCI de Bordeaux Gironde qui partage son retour d'expérience sur le covoiturage dans les entreprises du département de la Gironde.

Les présentations ainsi que le verbatim de l'intégralité des échanges de la journée sont en ligne sur le site internet¹³ de la CoTITA [91].

¹³ <http://www.cotita.fr/spip.php?article2010>

Annexe 7 : Mesures proposées par le groupe de travail national sur le covoiturage courte distance

Les mesures proposées par le groupe de travail sur le covoiturage courte distance mis en place dans le cadre des assises nationales de la mobilité sont présentées en détail dans un rapport en ligne sur la plateforme collaborative des assises nationales¹⁴ de la mobilité [89]. Elles sont résumées dans ce qui suit.

Mesure 1.1 : mettre en œuvre une campagne de communication nationale

Campagne nationale de communication à destination des automobilistes, entreprises et collectivités, mettant en valeur les initiatives en cours dans les territoires, soulignant la complémentarité des parties prenantes, rappelant les bénéfices collectifs du covoiturage

Mesure 1.2 : préciser la définition du covoiturage (partage de frais)

Création d'un article R. 3132-1 du code des transports précisant la notion de partage de frais en retenant comme coût à partager pour tout type de véhicule la valeur du barème kilométrique tel que défini par le code général des impôts CGI à l'article 6B de l'annexe IV pour les véhicules d'une puissance administrative de 5 CV pour un kilométrage professionnel inférieur à 5 000 km.

Mesure 1.3 : créer un dispositif national de labellisation (agrément) des opérateurs de covoiturage et de certification des actes de covoiturage (preuve de covoiturage précisant l'heure et éventuellement l'origine et la destination du covoiturage)

Grâce à ce dispositif, les covoitureurs pourront bénéficier d'incitatifs (monétaires ou non). Développement du système en deux temps : développement d'un module de preuve par une start-up d'Etat ; développement et intégration du module de preuve dans une plateforme technique d'agrégation nationale « 2par.auto » qui permettra aux opérateurs de se regrouper pour offrir aux citoyens un service simplifié (inscription, information, utilisation, paiement, incitations).

Mesure 2.1 : ouvrir la compétence covoiturage à toutes les échelles des territoires

Elargir la compétence à tous les échelons pour faciliter le développement du covoiturage en fonction des spécificités des territoires (totale subsidiarité).

Organiser la coordination : région comme chef de file, intègre le développement du covoiturage dans le SRADDET, facilite, mutualise et capitalise les REX, rassemble toutes les parties prenantes dans un comité régional du covoiturage.

Hors resorts territoriaux des AOM urbaines la région s'appuie sur les AO de second rang pour mettre en œuvre la stratégie régionale.

Veiller à inclure obligatoirement une ou des offres de covoiturage même si le covoiturage est organisé par une autre autorité covoiturage dans les DSP.

Donner les compétences à l'AOM pour organiser le covoiturage en l'absence d'offres privées (au

¹⁴ <https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/file/1469/download?token=SlrUtfXv>

même titre que l'autopartage) > Modifier l'article L. 1231-15 du Code des transports pour permettre aux AO de créer un service public de covoiturage. L'AOM pourra alors utiliser le VT en fixant des limites (nombre de trajets, horaires, lieux) tout en conservant la notion de partage de frais.

Mesure 2.2 : déployer un bouquet d'incitatifs

Entreprises

- mettre en place une indemnité kilométrique covoiturage facultative tout en permettant aux salariés de conserver leurs indemnités kilométriques domicile-travail lorsqu'ils covoiturent et d'utiliser un véhicule de service ; le montant de l'indemnité kilométrique de covoiturage devra être supérieur à l'indemnité que la personne toucherait si elle utilisait son véhicule seule
- mettre en place un plafond de 500 € exonéré de charges sociales (conducteurs et passagers), ajustable après évaluation
- supprimer les attestations URSAFF de non covoiturage (l'URSAFF soumet l'exonération de charges sociales des frais de déplacement domicile travail à l'exigence de ne pas covoiturer un salarié de l'entreprise bénéficiant de ces indemnités)
- ne plus interdire (même encourager) la pratique du covoiturage aux salariés utilisant un véhicule de fonction
- obliger les entreprises de plus de 100 salariés soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité de prévoir une action « covoiturage »
- exonérer de charges les entreprises qui prennent en charge des coûts liés au covoiturage

Etat

- créer un bonus covoiturage (crédit d'impôt) de 100 € par an sur la base de 100 € de preuve de covoiturage (complété dans un second temps par un bonus ciblant les personnes qui se séparent de leur voiture et deviennent passagers)

Collectivités

- développer des solutions de stationnement incitatives pour les covoitureurs en s'appuyant la preuve de covoiturage
- modifier l'article L. 2333-87 du CGCT sur le stationnement payant sur voirie pour rendre plus explicite le fait que les recettes peuvent être utilisées pour des opérations visant à développer le covoiturage
- définir plus précisément le champ d'application des schémas de développement des aires de covoiturage notamment en dehors des ressorts territoriaux des AOM.
- identifier et développer des points d'embarquement et de débarquement dédiés au covoiturage qui respectent la sécurité et les flux des différents véhicules, en mentionnant le covoiturage aux articles L. 2213-2, L. 2213-3 et L. 2213-3-1 du CGCT et aux articles R. 411-19-1 et R. 417-10 du Code de la route
- inclure le covoiturage dans le Code de la route et définir une catégorie de contravention
- produire une charte d'aménagement des aires de covoiturage
- développer des voies réservées au covoiturage (le contrôle s'appuiera sur la preuve de

covoiturage qui sera associée au véhicule par son numéro de plaque)

- expérimenter l'usage du VT pour développer le covoiturage sur des territoires volontaires
- mettre en place des programmes locaux d'incitation directe basés sur un système de gratification par des points ou une monnaie locale

Obligés des certificats d'économie d'énergie (i.e. fournisseurs d'énergie)

- permettre aux obligés d'apporter des incitatifs aux personnes qui covoiturent (en s'appuyant sur la preuve de covoiturage qui certifie l'acte et quantifie le gain d'énergie) et aux collectivités
- permettre aux obligés de financer, par l'achat de certificats d'économie d'énergie aux collectivités ou AOM, les dépenses que celles-ci réaliseront pour mettre en œuvre des programmes d'information mentionnés à l'article L. 221-7 b) du code de l'énergie (mobilité économes en énergies fossiles)

Concessionnaires d'autoroutes

- mettre en place un système de contrôle par LAPI couplé au système de preuve de covoiturage pour accorder des tarifs avantageux aux covoitureurs

Mesure 2.3 : faire levier des données

[Etalab](#) sera chargé de traiter les données de chaque covoiturage.

Publication en open data par Etalab des informations (adresses domicile-travail par employé, mode de transport utilisé) issues des déclarations sociales nominatives des employeurs.

Mesure 3.1 : appel à manifestation d'intérêt 2018

Cet AMI serait lancé en 2018 pour identifier les collectivités locales souhaitant expérimenter des innovations pour développer le covoiturage (territoires ruraux et périurbains).

Mesure 3.2 : mise en œuvre d'un fonds mobilité

Permettre à tous les acteurs d'expérimenter des services de covoiturage (versement d'indemnités aux conducteurs et aux passagers, stationnement...), via l'AMI et le Fonds Qualité de l'Air et Mobilité de l'Ademe ou d'autres guichets de financement, en exploitant tous les schémas possibles d'innovations publiques décrit dans le guide « La commande publique au service de l'innovation ».

Mesure 3.3 : mettre en relation les offres des opérateurs et les demandes des collectivités

... pour faciliter l'expérimentation, l'animation, la capitalisation des REX, la gestion des ressources open source et la mise en œuvre de guides pour les collectivités avec le Cerema.

Utiliser la Fabrique des Mobilités et créer une base documentaire en ligne (de type wiki) mise à jour en continu par les acteurs pour les collectivités territoriales (méthodologique, contenus d'une DSP « mobilité » et possibilité d'intégrer du covoiturage : conseils, retours d'expérience, résultats obtenus, rentabilité des aides publiques, aide au choix des incitatifs, aide à la communication...) ; chaque projet aidé par le fonds mobilité devra nourrir le wiki.

Mesure 3.4 : accompagner les changements de comportement des citoyens

Impliquer les réseaux d'acteurs locaux (associations, conseillers en mobilité, plateformes de mobilité type Wimoov) dans la campagne de communication (mesure 1.1) et les expérimentations, leur permettre de mutualiser des ressources pédagogiques.

Mesure 3.5 : Mutualisation d'études pour faire progresser le covoiturage

Mutualiser toutes les études en cours visant à faire progresser les pratiques du covoiturage

Mener une étude avec des partenaires européens pour explorer la création d'une 3ème catégorie de transport qui se situerait entre le covoiturage tel que défini aujourd'hui et le transport professionnel de personnes (occasionnel, rémunéré et effectué par des conducteurs non professionnels inclus dans la catégorie « transports privés » du code des transports)

Réaliser une étude sur la fiscalité liée au covoiturage (indemnisation directe des passagers, impact sur l'IR du passage au covoiturage, crédit d'impôt financé par adaptation du barème fiscal kilométrique, benchmark des pratiques fiscales européennes en la matière)

Bibliographie et webographie

- 1: MTES, *Programmation pluriannuelle de l'énergie - stratégie de développement de la mobilité propre*, 2016
- 2: CGDD, *Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ?*, *Etudes et documents n°107*, 2014
- 3: CGDD, *Nouveaux usages de la voiture - Quel avenir ? Quels impacts ?*, *Théma Essentiel*, 2016
- 4: ADEME & Inddigo, *Etude nationale sur le covoiturage courte distance*, 2015
- 5: ADEME & INDDIGO, *Etude nationale sur le covoiturage de courte distance*, 2015
- 6: ADEME, *Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance - Synthèse*, 2017
- 7: INSEE, *De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence*, *INSEE première n°1605*, 2016
- 8: ELABE, *Sondage mobilité et emploi*, 2016
- 9: Centre d'analyse stratégique, *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*, *rapports et documents n°47*, 2012
- 10: Cerema, *Mesurer le covoiturage au quotidien – proposition d'indicateurs*, 2016
- 11: Julie Pelata (Cerema), *Mesurer la pratique du covoiturage à partir des enquêtes ménages déplacements*, *présentation en ligne*, 2017
- 12: ADEME & ObSoCo & Chronos, *L'observatoire des mobilités émergentes*, *deuxième édition, synthèse de l'étude*, 2017
- 13: Vinci Autoroutes, *Les Français et le covoiturage : l'enquête de VINCI Autoroutes*, 2017
- 14: iDVRROM & IFOP, *Enquête auprès des français sur la mobilité au quotidien : les français sont-ils prêts à adopter le covoiturage au quotidien ?*, 2017
- 15: Grand Lyon & Arcadis, *Covoiturage Grand Lyon – enquête d'évaluation 2016*, 2016
- 16: CGDD, *Les Français et la mobilité durable : quelle place pour les déplacements alternatifs à la voiture individuelle en 2016 ?*, *DATALAB Essentiel*, 2016
- 17: Virginie Lethiais & GIS M@rsouin, *Les mobilités collaboratives : pratiques, motivations et mode d'organisation*, 2016
- 18: Ipsos & BCG, *Première édition de l'Observatoire Européen des Mobilités*, 2017
- 19: Allianz & CMV, *Baromètre de la prévention routière - Vague 2*, 2017
- 20: Opinionway, *Les Français et la citoyenneté au quotidien - note de synthèse*, 2015
- 21: STIF & omnïl, *La mobilité en Ile-de-France - Covoiturage*, *Repères n°7*, 2017
- 22: ADEME, *Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance - Guide méthodologique*, 2016
- 23: ADEME & INDDIGO, *Synthèse technique relative au développement du covoiturage régulier*



de courte et moyenne distance, 2016

24: La Fabrique des mobilités, Communauté autour du covoiturage quotidien,

25: Cerema, Verbatim de la journée technique sur le covoiturage, en ligne, 2017

26: Anne Cambon, Présentation de la Région Auvergne Rhône-Alpes pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017

27: Anne Cambon, Présentation de Covoitoura pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017

28: Covivo, Mov'ici – Covoiturage Auvergne Rhône-Alpes, le service le plus complet en France !, article en ligne, 2018

29: Frédéric Perrière, Présentation du Département de la Gironde pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017

30: Estelle Régnier, Présentation de la CCI Bordeaux Gironde pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017

31: Jean-Christophe Cosso, Présentation du Département de la Charente Maritime pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017

32: SMIRT, Pass Pass covoiturage, article en ligne, 2018

33: Ile-de-France Mobilités, Le développement du covoiturage en Île-de-France,

34: Ile-de-France Mobilités, « Tous ensemble pour le covoiturage » : l'opération se poursuit en 2018, 2017

35: Île-de-France Mobilités, Très bon départ pour l'opération "Tous ensemble pour le covoiturage" : Île-de-France Mobilités poursuit son soutien aux covoitureurs en 2018, 2017

36: Île-de-France Mobilités, Avec le covoiturage, Île-de-France Mobilités veut faire de la voiture un mode de transport en commun complémentaire, communiqué de presse, 2017

37: Pierre Brebinaud & Arnaud Durouchoux, Présentation du Département de Bordeaux Métropole pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017

38: SMTC Tisséo, Observatoire des plans de mobilité - situation 2016, 2016

39: Marie-Régine Barrau, Présentation du Département de la Gironde pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017

40: Métropole de Rennes & AUDIAR Rennes, Ateliers techniques du PDU - Quels nouveaux partage des mobilités ? Construisons ensemble le PDU, 2016

41: SMIRT, La plateforme du SMIRT, article en ligne, 2018

42: Pierre Cossard, Covoiturage : CarPostal France et Ecov s'associent, Mobilités magazine, 2017

43: ecov, CarPostal France et Ecov s'associent pour développer le covoiturage de proximité !, 2017

44: CarPostal & ecov, CarPostal France et Ecov s'associent pour développer le covoiturage de proximité, 2017

45: EFFIA, EFFIA développe l'intermodalité dans ses Parcs Relais d'IDF, article en ligne, 2018



- 46: STAR, Parc-Relais - Covoitureurs, vous avez droit à votre rectangle VIP, 2017
- 47: ASFA, Autoroutes, cap sur le futur ! ..., Autoroutes actus n°10, 2017
- 48: VINCI Autoroutes, Acteur du covoiturage,
- 49: BlaBlaCar, L'offre VINCI Autoroutes - Temps Libre Covoiturage,
- 50: VINCI Autoroutes, Télépéage option covoiturage avec blaBlaCar - Récompense les covoitureurs BlaBlaCar,
- 51: AREA, Vous covoituez ? AREA vous offre 6 mois de télépéage gratuits et plus si vous covoituez avec IDVroom !, article en ligne, 2018
- 52: Emilie Butel & Guislaine Baillemon, Une voie réservée au covoiturage ?, revue TEC n°236 page 45, 2018
- 53: BlaBlaCar, BlaBlaCar crée BlaBlaLines, application de covoiturage pour les trajets quotidiens, en ligne sur internet, 2018
- 54: Joël Dampierre, Présentation de CityWay pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017
- 55: Jean-Baptiste Ray & Joël Dampierre, Mettre en place un covoiturage de ligne : retour d'expériences, 2017
- 56: Julien Honnart, Présentation de WayzUp pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017
- 57: Olivier Binet, Présentation de Karos pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017
- 58: Karos, Prime au covoiturage de Ile-de-France Mobilités - Mission réussie pour Karos, communiqué de presse, 2017
- 59: Olivier Maffre, Présentation de ecov pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017
- 60: Amandine Steppe, Présentation de Instant System pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017
- 61: franck Rougeau, Présentation de OuiHop' pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017
- 62: One Plus One Technologies, Candidature PVe-COV à l'appel à projets "démonstrateurs industriels pour la ville durable", 2017
- 63: Alain Jean, Présentation de Rézo Pouce pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017
- 64: Alain Jean, Brochure de Rézo Pouce pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017
- 65: Albane Durand, Présentation de Covoiturage+ pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, 2017
- 66: Wimoov, Nos plateformes, article en ligne, consulté le 22 janvier 2018
- 67: Mathieu Chassignet (Ademe), Vers une indemnité kilométrique covoiturage ?, blog transports



du futur, 2017

68: *Sonia Adelé, Le cas du covoiturage dynamique, Revue TEC n°233, 2014*

69: *Sonia Adelé, Ergonomie et usage des services de mobilité collaborative, Revue TEC n°230, 2016*

70: *Sylvain Arnulf, La bataille du covoiturage courte distance, Usine Digitale, 2016*

71: *Sonia Adelé, Dimensions psychosociales des nouveaux services de mobilité : le cas du covoiturage dynamique, 2014*

72: *CREDOC & Arcep & CGE & Agence du numérique, Baromètre du numérique 2017, 2017*

73: *ARCEP, Observatoire sur la couverture et la qualité des services mobiles, 2017*

74: *Gouvernement.fr, Fin des zones blanches : signature d'un accord historique, 2018*

75: *Consommer durable, Covoiturage : quel tarif ou quel prix appliquer pour le partage des frais ?, 2013*

76: *Bruno Cordier (ADETEC), Le coût réel de la voiture, 2012*

77: *MACP, IR – Base d'imposition – Revenu global, BOI-IR-BASE-10-10-10-10-20161128, BOFIP - Impôts, 2016*

78: *MACP, BAREME - RSA - BNC - Barèmes d'évaluation forfaitaire du prix de revient kilométrique applicables aux automobiles et aux deux-roues motorisés, BOI-BAREME-000001-20170224, BOFIP - Impôts, 2017*

79: *URSSAF, Versement d'indemnités kilométrique lorsque le salarié utilise son véhicule personnel pour effectuer le trajet domicile-travail, article en ligne, téléchargé le 18 janvier 2016*

80: *Région Auvergne Rhône-Alpes, Assurance et covoiturage - Covoitoura, en ligne, accédé le 21 janvier 2018*

81: *Fédération Française de l'Assurance, Covoiturage et assurance, en ligne, 2017*

82: *Service-Public.fr, Quelle assurance pour pratiquer le covoiturage ?, article en ligne, 2017*

83: *MEEM (DGITM), Réserver des voies sur les axes structurants des agglomérations pour améliorer la mobilité quotidienne et favoriser la transition énergétique – rapport prévu par l'article 56 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, 2016*

84: *Cerema, Vers un contrôle du nombre d'occupants des véhicules, 2014*

85: *Olivier Ancelet, Présentation du Cerema pour la journée technique sur le covoiturage courte distance, voies réservées et arrêts, CoTITA sud-ouest, 2017*

86: *Cerema, Voies Structurantes d'Agglomération VSA - Aménagement des voies réservées aux services réguliers de transports collectifs, 2017*

87: *DSCR & DIT, Arrêté du 6 janvier 2017 relatif à l'expérimentation d'une signalisation relative à la circulation des véhicules pratiquant le covoiturage sur une voie de circulation réservée aux autobus sur le territoire de la commune de Mérignac (Gironde), 2017*

88: *Bordeaux Métropole, L'avenue Marcel Dassault à Mérignac - vitrine nationale pour le covoiturage, article en ligne, 2017*



89: *Gabriel Plassat & Julie Gozlan, Synthèse des ateliers de l'innovation - Groupe de travail covoiturage courte distance, 2017*

90: *Commission européenne, Règlement C(2017)3574 final complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition dans l'ensemble de l'Union de services d'informations sur les déplacements multimodaux, 2017*

91: *Cerema, Actes de la journée technique sur le covoiturage courte distance, CoTITA sud-ouest, en ligne, 2017*