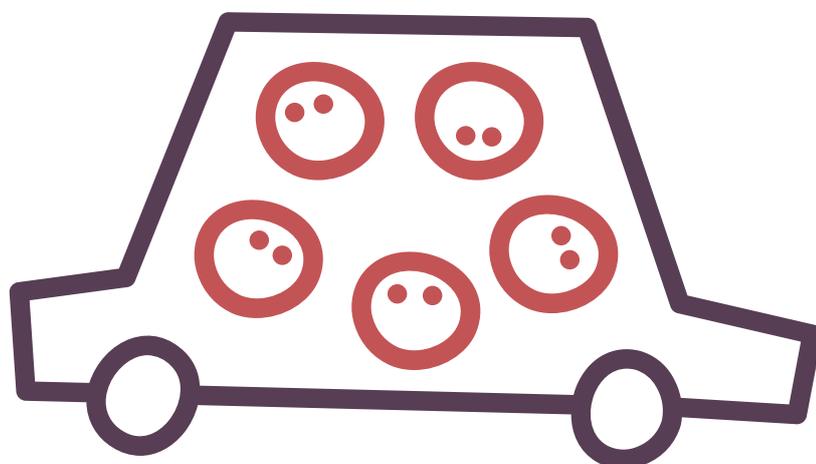


# MOBILITÉ - DÉPLACEMENTS

## ASSISES PROSPECTIVES DU COVOITURAGE

Actes du 9 novembre 2018



#APCOVOIT

Février 2019



Auvergne  
Rhône-Alpes  
Énergie Environnement



Interreg  
ALCOTRA  
Fondo europeo di sviluppo regionale  
Fondo europeo di sviluppo regionale



GRANDLYON  
la métropole

# Le covoiturage de courte distance, une belle idée encore en émergence

Le covoiturage connaît depuis une dizaine d'années un essor considérable. Si le covoiturage de longue distance est rentré dans les mœurs, on parle moins du covoiturage de courte-distance ou de proximité, qui est pourtant en forte transformation : en parallèle du covoiturage pré-arrangé est notamment apparu le covoiturage dynamique, en temps réel, selon de multiples formats.

Cette nouvelle pratique de mobilité porte de fortes espérances et potentialités, en termes de développement durable, transition énergétique et nouveaux usages de la Ville, mais son déploiement complexe soulève de nombreuses questions.

Où en est aujourd'hui le covoiturage de courte distance ? À quelles conditions celui-ci peut-il changer d'échelle et devenir une solution fiable de mobilité ? Les enjeux sont-ils d'ordre technologique, économique, psychologique, sociologique... ? Que peut, ou doit, être le rôle des différents acteurs, citoyens conducteurs ou passagers, entreprises, startups, collectivités, chercheurs, opérateurs de transports publics, prestataires... ?

Les Assises Prospectives du Covoiturage organisées le 9 novembre 2018 à Lyon ont permis d'échanger très largement sur ces questions, d'identifier les pratiques innovantes actuelles, ainsi que les leviers et les freins, et d'esquisser les modèles de demain.

Elles font écho au projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), qui entend diminuer l'usage de la voiture et entérine la notion de service public de covoiturage.

Elles ont mis en lumière un marché en émergence où les acteurs privés cherchent encore le bon modèle économique, que ce soit pour l'exploitation ou le développement de solutions techniques spécifiques. En parallèle, les collectivités font leurs propres apprentissages, des associations fourmillent d'idées pour apporter des services sociaux de proximité... Et pourtant les usagers pratiquants restent très minoritaires dans la population, quelle que soit la typologie des territoires.

Sur ce marché en émergence, les Assises ont fait ressortir cinq axes d'analyse :

1. Faut-il parler du covoiturage ou des covoiturage(s), tant les usages et les modèles sont multiples ?
2. Comment se positionnent les acteurs en termes de modèles économiques et cofinancement du service de covoiturage ?
3. Quels modèles de gouvernance soutiennent les expérimentations actuelles, avec quels enseignements ?
4. Dans quelles mesures l'innovation technologique peut être un levier de développement pour le covoiturage de courte distance ?
5. Comment massifier – enfin – les usages ?

Retrouvez le programme, les intervenants et les contenus des Assises sur le site : <https://assiscovoiturage.com/>

Les **#Assises Prospectives du Covoiturage** ont été organisées par la Métropole de Lyon, en partenariat avec l'Agence régionale AURA-EE, dans le cadre du programme européen Co&Go.

# Sommaire

Les nouveaux paradigmes de la mobilité partagée – Georges Amar .....	p. 4
La Métropole de Lyon et les nouvelles mobilités – Karine Dognin-Sauze .....	p. 6
Le projet CO&GO .....	p. 8
La Métropole de Lyon, terrain d'expérimentation de longue date pour le covoiturage de courte distance .....	p. 10
Un ou des covoiturage(s) ? À usages distincts, covoiturations multiples.....	p. 12
•Des arrangements de commodité aux plateformes de covoiturage, des pratiques qui pourraient évoluer plus vite .....	p. 12
•Une pluralité d'offres de covoiturage .....	p. 13
•Quelles conséquences de ces phénomènes ? .....	p. 15
À la recherche du modèle économique gagnant .....	p. 17
•Des modèles très variés dans leurs formes juridiques et leurs objectifs de rentabilité.....	p. 17
•Le rôle prépondérant des entreprises vs les collectivités.....	p. 18
•Une équation à plusieurs inconnues : incitation financière, preuve de covoiturage, concurrence avec les TC... ..	p. 19
•Pistes de solutions pour un véritable service public de mobilité .....	p. 20
Nouveaux modèles de gouvernance public-privé .....	p. 22
•Entre régulation, organisation et laisser-faire, quel serait le cadre le plus favorable au développement du covoiturage de courte distance ? .....	p. 22
•Contractualiser avec un acteur : l'exemple de la Métropole de Lyon.....	p. 25
•Le covoiturage comme service de transport public .....	p. 25
Quelle place pour la technologie ? .....	p. 28
•Faciliter la vie de l'utilisateur .....	p. 28
•Apporter des outils de suivi et de contrôle .....	p. 30
•Du bon usage de la technologie.....	p. 31
Massifier les usages .....	p. 33
•Faire connaître, accompagner, sensibiliser .....	p. 33
•Incitations, contraintes, avantages : qu'est-ce qui marche ? .....	p. 33
•Rassurer et faciliter .....	p. 36
Le rapport d'étonnement – Pierre Houssais .....	p. 38
Ils ont fait les Assises... ..	p. 40
Forums ouverts... ..	p. 50



DÉLÉGATION TERRITOIRES & PARTENARIATS  
DIRECTION DE LA PROSPECTIVE ET DU DIALOGUE PUBLIC

## Coordination

Usages & Expérimentation/  
Temps & Modes de vie  
Lucie Verchère

## Analyse & Rédaction

Léa Peyron, Lucie Verchère,  
Corinne Lapras

## Animation de la journée

Corinne Lapras (Corpoé)  
Claire Saddy (Tipi Formation)

## Conception & Mise en page

Service Veille et diffusion

## Impression

Métropole de Lyon/Service de la  
Reprographie

## Février 2019

*Crédit photos : DR*

# Les nouveaux paradigmes de la mobilité partagée



**Georges AMAR,**  
chercheur et prospectiviste

“

Je commencerai par situer la mobilité partagée dans un contexte plus général, qui est le fruit de toute une évolution. Je vous parlerai donc du paradigme général de la mobilité, que l'on peut aussi appeler «*l'émergence d'une vie mobile*». J'aborderai ensuite plus directement le thème de l'innovation et plus particulièrement celui de l'hybridation. Je terminerai en évoquant le fait que la mobilité change non seulement de forme mais aussi de sens.

La prospective telle que je la pratique, c'est tout simplement l'étude des changements de paradigme. Il ne s'agit pas de prédire l'avenir mais de comprendre les ruptures et en quoi les paradigmes dominants deviennent obsolètes. Il s'agit enfin de repérer et formuler les paradigmes émergents dans la mesure où ceux-ci sont féconds.

Nous traversons un grand changement de paradigme qui est en un sens devenu évident : celui de la mobilité. On ne parle d'ailleurs plus de transport pour désigner cet objet. La mobilité est devenue notre vocabulaire et il faut comprendre que ce n'est pas un synonyme de transport. Comme j'ai pu le lire sur la devanture d'une boutique de téléphonie il y a quelques années, il s'agit aujourd'hui de «*vivre mobile*» : alors que le transport est une parenthèse dans la journée ou dans la vie, **la mobilité est la vie.**

Ce paradigme est centré sur la personne mobile, qui mène une vie mobile dans un monde mobile. Je l'appelle parfois l'Homo-mobilis, car cela suggère que c'est vraiment une transformation presque anthropologique. C'est une révolution à beaucoup d'égards et une révolution de l'espace-temps. Le vieux

paradigme (qui n'a pas disparu mais qui est classique, standard) peut être nommé «*la vie postée*». C'est l'idée, qui s'estompe, que les choses se font quelque part : on étudie à l'école, on travaille dans des bureaux. Les actions se font dans des lieux fixes, au sens de la fixité géographique mais aussi fonctionnelle et symbolique. Le nouveau paradigme est quant à lui celui de la vie en mobilité, qui suppose que les lieux peuvent n'être fixes ni géographiquement, ni fonctionnellement, ni symboliquement. Ce glissement de la représentation est une altération profonde de notre rapport au temps et au lieu, illustré par le fait que Lyon-Paris en TGV maintenant ce n'est pas une perte de temps mais au contraire presque un gain de temps ! La notion de temps perdu est en train de se transformer complètement et cela change l'économie des transports. La vitesse ne suffit pas. On peut presque parler «*d'habiter la mobilité*» : **bouger, c'est la vie.**

Prendre au sérieux ce genre d'idées perturbe nos catégories mentales, car mobile et immobile deviennent de moins en moins des concepts opposés. Ainsi, quand nous nous donnons rendez-vous, on n'a désormais plus besoin de préciser un lieu. Alors qu'auparavant un mouvement était entre deux points, désormais un point est entre deux mouvements ! C'est cela le renversement. Désormais un lieu est une intersection de trajectoires, «*un lieu mobile*» et donc un oxymore.

Ce changement d'univers mental change également la vie pratique. Aujourd'hui, toutes les choses de la vie peuvent s'exécuter en mode mobile ! La mobilité affecte tout : le travail, la culture, l'apprentissage... tout peut

se faire en mode mobile, dans lequel les lieux ne sont plus fixes.

Cela interroge le corps, surtout depuis qu'on nous conseille de marcher 30 minutes par jour : alors qu'auparavant la mobilité servait à aller d'un lieu à un autre, elle sert aujourd'hui à être en bonne santé ! Elle devient un facteur de développement personnel.

Faire de la prospective, c'est repérer des concepts impensables, c'est-à-dire des concepts qui ne sont pas nommés. Il peut notamment s'agir de deux concepts traditionnellement opposés qui se retrouvent rapprochés par une pratique ou un service. Ces hybridations sont aujourd'hui devenues des vecteurs très importants d'innovation, à l'instar du métro-bus créé au Brésil et qui est d'ailleurs nommé « *surface subway* », soit « *souterrain de surface* » ! Ces hybridations sont des inventions à part entière. Or, nous sommes en train de réinventer l'automobile et nous quittons un paradigme ancien pour entrer dans un nouveau.

Le paradigme dominant au XX<sup>e</sup> siècle, je le nomme « 1P1C1V » : un propriétaire, un conducteur, un véhicule. Le nouveau paradigme se nommerait quant à lui NPNCNV, où N est une variable inconnue. Car on ouvre aujourd'hui le véhicule ! Celui-ci devient un **Transport Public Individuel** car une grande partie de ses usages sera désormais une hybridation d'usages individuels et publics. On peut parler de voiture transmodale.

Cette réinvention de l'automobile s'exprime aussi dans un deuxième basculement du paradigme standard : celui du véhicule lui-même ! Nous avons cru que l'automobile était un véhicule, c'est-à-dire un outil qui sert à aller quelque part. Or nous sommes en train

d'ouvrir ce champ : **la voiture devient un lieu mobile**, et en parallèle le corps mobile devient lui-même un véhicule. C'est un grand changement, le corps devient le transport de demain.

Ces changements s'expriment aussi dans les évolutions des valeurs liées à la mobilité. Ainsi, dans le paradigme standard, la valeur est celle de la vitesse et de la portée : vite et loin. C'est le kilomètre à l'heure au fond, qui a été un indicateur par excellence. Nous passons aujourd'hui à d'autres notions telles que la reliance, c'est-à-dire la création de liens et d'opportunités. Le nom « Blablacar » m'a d'ailleurs toujours semblé intéressant car il identifie que **la mobilité est aussi un lieu d'échanges**.

Il émerge enfin une valeur créative à travers l'esthétique de la mobilité : avoir de l'élégance dans sa mobilité, pas seulement dans son véhicule. **Il y aura une beauté dans la manière de bouger.**

Pour finir, la perspective intéressante n'est pas l'innovation en tant que telle bien sûr. C'est que la mobilité s'inscrit dans notre art de vivre. À ce titre il y a une analogie à faire entre le bouger et le manger : manger est essentiel à la survie mais, pour autant, on ne mange pas seulement pour ingurgiter des calories : c'est de la culture, de l'esthétique, de la convivialité... presque un rituel ! La vraie fonction du manger est culturellement très riche. De même, le bouger est amené à devenir une culture. **De la même manière que l'on dit « Boire moins et mieux » on bougera moins et mieux.** Pas moins au sens d'une restriction mais à celui d'en faire un art de vivre et un art de bouger. ●

# La Métropole de Lyon et les nouvelles mobilités



**Karine DOGNIN-SAUZE,**  
Vice-présidente de la Métropole  
de Lyon, chargée de l'innovation,  
de la ville intelligente et du numérique

“

Les questions que pose le covoiturage sont cruciales pour notre avenir mais touchent aussi à notre quotidien, en cette période extrême d'évolutions et de changements avec laquelle nous devons composer, à propos de laquelle nous devons trouver des mots pour penser les solutions de demain. Le chercheur a un rapport au temps un peu différent de celui du politique, puisque bien souvent notre rôle en tant qu' élu est de penser l'impensable immédiatement et d'orchestrer les premières réponses alors que nous sommes dans du grand tâtonnement. C'est un défi majeur que nous allons toucher du doigt encore aujourd'hui à travers cette question spécifique du covoiturage.

À Lyon, le covoiturage est un élément d'une vision plus large, globale, sur la mobilité urbaine, un mode qui s'articule à d'autres. Il peut être juste un trait d'union sur certains cas d'usage de mobilité, ou répondre très directement à un besoin bien spécifique. Nous déployons des efforts depuis près de 7 ans, qui œuvrent dans un panorama et une approche qui œuvrent à faire foisonner et à donner une cohérence globale à une offre de mobilité multiple. Celle-ci est la seule à pouvoir répondre à de nouvelles aspirations, de nouvelles pratiques et de nouveaux besoins.

Ce que nous entendons et ce que nous constatons à l'échelle de cet espace de vie qu'est la Métropole c'est d'abord la possibilité aujourd'hui de fournir des offres de transports plus personnalisées, plus ajustées au rythme et au style de vie de chacun. La possibilité d'être dans du sur-mesure et du très précis. C'est la nécessité de fluidifier les trajets pour garantir une liberté qui est fondamentale : la mobilité des personnes, qui passe par un environnement de vie de qualité. Cette liberté de pouvoir bouger est fondamentale.

C'est aussi l'importance de la capillarité de l'offre de mobilité, pour répondre à des questions aussi essentielles que celles de cohésion, d'équilibre urbain et d'équité urbaine. Mais cela permet aussi de faire face à une densité croissante et un rapport à l'espace qui se détend, s'étend, est lui-même mouvant. Or la ville est typiquement un objet qui se définit par son rapport à l'espace et à ses individus. La dernière Biennale d'Art Contemporain a d'ailleurs traité un sujet très puissant, celui des Mondes Flottants, qui cherchait à donner une représentation de ce que nous vivons. Cette offre métropolitaine de mobilité se compose aujourd'hui, au-delà des transports publics traditionnels qui peuvent devenir aussi d'une autre nature et qui restent pour nous la priorité absolue, d'une offre multimodale riche et que nous tenons à faire évoluer encore et encore.

Faut-il rappeler que c'est ici que le vélo en partage a pour la première fois vu le jour ? C'est une offre qui existe toujours car nous l'avons conçu de manière pérenne et c'est important. Ce sont aussi non pas un système de voitures en partage mais plusieurs, car cette multiplicité est toujours importante. Bluely va fêter prochainement ses 5 ans avec un parc de voiture important. C'est aussi Cityz LPA qui va célébrer ses 10 années. Et nous avons il y a quelques temps lancé cette offre en Free-Floating Yeah qui fonctionne très bien. Nous allons prochainement déployer près de 900 bornes électriques dans l'agglomération pour accompagner aussi ce virage vers l'électromobilité. Bref, notre engagement en la matière s'appuie autant sur les nouvelles solutions de mobilité que sur une optimisation des informations de mobilité et c'est un engagement total, constant et pérenne. Et dans nos explorations nous œuvrons à faire du covoiturage une pratique courante, aisée et qui devienne naturelle.

Pour nous, le covoiturage est d'abord important pour ce «co», qui a un sens tout à fait particulier. Je pense que cela est un des bienfaits les plus notables de ce bouleversement numérique, qui nous angoisse par ailleurs beaucoup, car on a du mal à le capter et à en voir tous les contours. C'est sans doute cet élément-là, cette culture du collaboratif qui est précieuse. Elle permet de faire ensemble autrement et de partager grâce à de nouveaux outils qui renforcent de manière exponentielle cette capacité à faire ensemble ce pouvoir. C'est surtout dans ces évolutions de pratiques prometteuse, derrière ce «co», que se cachent de nouvelles interactions sociales et donc des possibilités de liens sociaux. Et c'est cela qui nous intéresse aussi derrière le covoiturage. C'est d'ailleurs le parti-pris de notre dernière campagne que je trouve assez puissante : « parler à quelqu'un d'autre qu'à son GPS ». C'est de cela que nous pourrions avoir davantage besoin. Ce «co» nous l'appliquons à tout aujourd'hui : notre démarche de Métropole intelligente, de Ville durable... car c'est ce lien dont nous avons besoin en réponse finalement à cette promesse technologique.

L'idée d'un portail de covoiturage à l'échelle du Grand Lyon est née en 2009 en réponse à deux constats. D'abord le fait que la voiture individuelle reste très utilisée avec un faible taux d'occupation, notamment sur ces trajectoires pendulaires domicile-travail qui posent problème. Ensuite le constat de la saturation de l'offre de transports publics, dont le déploiement est d'une part soumis à des contraintes financières et d'autre part n'est pas forcément une bonne solution, ou en tout cas pas la seule. Nous avons abordé cette question à travers trois axes : la création d'un portail unique de mise en relation, des actions de sensibilisation pour accompagner l'émergence de cette nouvelle pratique (car tout ce qui est nouveau doit s'expliquer) et enfin une écoute très fine des retours d'expérience sur cet usage très nouveau. Aujourd'hui le site compte plus de 26000 inscrits, 22 % des covoitureurs sont très réguliers, le trajet moyen est d'environ 30 km... Et, point notable, les pratiquants sont majoritairement des femmes. Après

toutes ces années, le covoiturage représente 14000 voitures en moins et près de 22000 tonnes de CO<sub>2</sub> épargnées. Cela reste donc notable. Et depuis, en complément de cette première initiative, d'autres pistes ont été explorées : une première expérience de covoiturage spontané – autostop sur le Val-de-Saône, une expérience de covoiturage en temps réel en 2015 avec le calculateur d'itinéraire OnlyLyon et plus récemment le projet Lane sur l'autoroute A43 dont l'objectif est de rendre plus flexible et maximiser les chances de mise en relation avec un dispositif dynamique en temps réel. Prochainement, notre grand sujet va être l'étude de l'usage du covoiturage sur l'A6-A7 avec cette proposition d'offrir une garantie de temps de parcours en dédiant en heures de pointe des voies spécifiques et des dispositifs de contrôle. Cela amène à faire de la recherche et nous conduit à lancer un programme avec l'IRT System X pour muscler notre plateforme de covoiturage, lui permettre de combiner des offres d'opérateurs multiples – car la multiplicité est une bonne chose mais elle amène de la complexité, il faut alors remettre de la simplicité – et finalement l'étude de modules de régulation de trafic. Comme vous le voyez, nos efforts en la matière sont importants et nous sommes conscients de la nécessité d'atteindre une masse critique sur ces expérimentations et expériences. Malgré tout nous sommes encore très incertains sur certains de ces impacts. Comme dans toute innovation, la gouvernance et le processus sont tout aussi importants que le sujet lui-même. Néanmoins ces questionnements méritent d'être partagés et c'est la raison d'être de ces Assises, lors desquelles les débats, les retours d'expérience et les mises en perspective doivent se faire sans concession. Car nous avons le droit de tâtonner, de nous tromper, mais aussi le devoir de faire au mieux et de tout mettre en œuvre pour réussir. Donc nous allons être très attentifs aujourd'hui aux évolutions du panorama du covoiturage, de ses modèles, de ses acteurs économiques et techniques, des évolutions des pratiques qu'il faut aussi comprendre et des évolutions technologiques desquelles il faut être très à l'écoute car elles ouvrent des perspectives à chaque fois renouvelées. Je vous remercie et vous souhaite un magnifique moment. ●

## Les Assises du covoiturage ont été un temps fort du projet CO&GO dans lequel la Métropole de Lyon est partenaire



# Le projet CO&GO

Le projet CO&Go est un projet européen partenarial entre la France (AURA-EE - Auvergne Rhône-Alpes Énergie Environnement, Métropole de Lyon, Chambéry métropole) et l'Italie, piloté par la Métropole de Turin en association avec ses territoires périphériques (la Zona Ovest di Torino et la Comune di Leini).

Le projet CO&GO « Covoiturage et Gouvernance » a pour objectif de rendre la mobilité plus durable en s'appuyant sur des bonnes pratiques en matière de covoiturage, identifiées par les partenaires du projet.

Dans le cadre de CO&GO, des rencontres entre partenaires sont organisées afin de favoriser les échanges en matière de covoiturage. Cela est d'autant plus riche que les territoires présentent des caractéristiques et des enjeux divers, qui se traduisent par des pratiques de covoiturage différenciées. Chaque partenaire a par ailleurs réalisé des « Fiches de bonnes pratiques » détaillant les initiatives de covoiturage les plus inspirantes dans le pays, avec une attention particulière accordée aux nouvelles technologies et aux plateformes Web. Une enquête sur les habitudes et la disponibilité du public-cible (susceptible de pratiquer le covoiturage) et sur les possibilités d'amélioration de l'offre a été menée afin d'affiner la connaissance de la pratique. Enfin, la Métropole de Lyon a organisé les Assises du covoiturage, auxquelles étaient présents tous les partenaires du projet.

Les résultats attendus sont l'approfondissement des connaissances sur le covoiturage et plus particulièrement sur ses freins et facteurs de succès. Une telle connaissance représente en effet un levier d'importance pour amorcer un changement culturel et comportemental, et ainsi parvenir à une réduction du nombre de voitures en circulation.

Le projet Co&Go est né dans un contexte transfrontalier dans lequel des besoins communs en matière d'attractivité des territoires et de mobilité sont apparus. Les exigences en sont les suivantes :

- Fournir une meilleure accessibilité et une meilleure diversité modale pour les résidents, les travailleurs et les touristes des zones dans lesquelles l'offre de transport public est moins compétitive.
- Développer une meilleure connaissance des choix de déplacement.
- Abattre les obstacles psychologiques et matériels pour un changement dans la conception de la mobilité : vers l'utilisation de la voiture plutôt que sa possession.
- Réduire les consommations énergétiques et améliorer la qualité de l'air, surtout à proximité des agglomérations.

Les partenaires se sont donc engagés dans plusieurs actions complémentaires afin de répondre à ces défis.

Le projet Co&GO active une collaboration entre l'Italie et la France sur les thèmes du développement durable et de l'incitation à la pratique du covoiturage, et renforce ainsi les relations entre les territoires du projet.



## Les attentes de la ville de Turin sur le covoiturage de courte-distance

La Città Metropolitana di Torino (CMDT) a été créée en 2015 et s'est substituée à la province de Turin sur le même territoire. Il s'agit de la ville métropolitaine la plus étendue d'Italie, divisée en onze zones homogènes, et elle fédère des territoires urbains, péri-urbains et ruraux aux caractéristiques sociales et géographiques très diverses. Dans le cadre de ses compétences, la métropole conduit des actions en faveur de la mobilité durable en partenariat avec les administrations locales et les associations de défense de l'environnement. Cela aboutit à de nombreux projets visant à réduire le bruit et la pollution de l'air résultant de la mobilité, les émissions de Gaz à effet de serre, les embouteillages et à améliorer la sécurité routière.

À ce titre, la CMDT s'intéresse en particulier au développement du système de covoiturage de courte-distance sur son territoire. En Italie cette offre, contrairement à celle de longue-distance, a été portée par des entités publiques à la suite de l'obtention de prêts. Dans la plupart des cas, ces expérimentations n'ont pas été pérennisées après la période d'essai. Pour étudier cette situation et mettre en œuvre le covoiturage de manière à ce qu'il puisse se maintenir économiquement, ce thème a été inclus dans le projet Alcotra CO&Go (covoiturage et gouvernance) dont la CMDT est le chef de file.



**Auvergne  
Rhône-Alpes**  
Énergie Environnement

**AURA-EE**

L'Agence Régionale de l'Énergie et de l'Environnement en Auvergne-Rhône-Alpes est un centre de ressources au service des territoires en transition\*.

Conformément à l'article 4 de ses statuts, l'agence régionale a pour mission « *de contribuer, notamment en facilitant l'action des collectivités locales dans ce domaine, à promouvoir, coordonner et développer les actions tendant à économiser l'énergie, à utiliser des énergies renouvelables, à préserver les ressources, à protéger et à valoriser l'environnement* », et plus généralement à œuvrer pour un développement durable.

L'Agence mène trois types d'actions :

- elle fournit des données, des analyses et des scénarios de transition ;
- elle propose une expertise technique, financière et réglementaire sur les différents sujets ;
- elle impulse, développe et accompagne des projets et des filières.

Opérateur technique de la Région, impliquée et reconnue au niveau national et européen, l'Agence est principalement financée par la Région, l'ADEME, l'Europe, et ses membres.

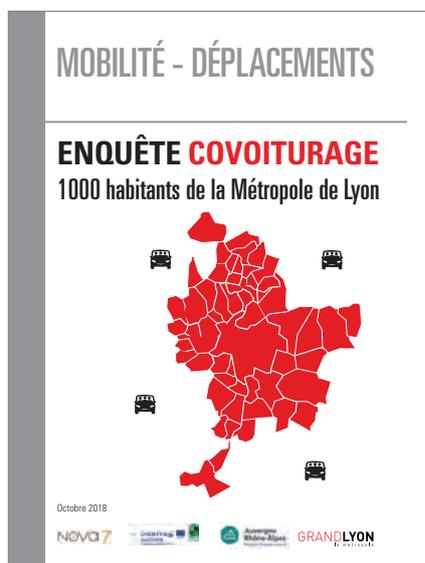
\* Site internet d'AURAAEE, accessible en ligne sur : <http://www.auvergnerhonealpes-ee.fr/fr/lagence/missions.html>

# La Métropole de Lyon, terrain d'expérimentation de longue date pour le covoiturage de courte distance

La Métropole de Lyon a été précurseuse du covoiturage « courte-distance » en mettant en place dès 2009 un portail, [covoiturage-grandlyon.com](http://covoiturage-grandlyon.com), d'abord à destination des entreprises du territoire puis d'un usage plus étendu. Dans ce contexte, tous les 3 ans la Métropole fait réaliser par un partenaire extérieur une évaluation des pratiques de covoiturage des inscrits au portail, mais aussi des habitants.

**En savoir +** : <https://temps.millenaire3.com/mobilite/covoiturage>

Julien Casals (Nova 7) était présent le jour des Assises pour présenter les résultats de l'enquête de 2018.



En 2018, dans le cadre du projet CO&Go conduit en partenariat avec AURA-EE, **une enquête sur le covoiturage auprès de 1 000 habitants-actifs** du territoire de la Métropole de Lyon a été réalisée. **Le contexte du covoiturage sur le territoire de la Métropole est en effet en pleine évolution**, avec l'arrivée de nombreux acteurs privés, start-up ou grands groupes qui proposent aux territoires et à leurs habitants des solutions de covoiturage dynamique, en ligne... avec des modèles économiques spécifiques et des offres diverses.

L'enquête a porté sur le covoiturage **courte-distance**, qu'il soit pratiqué dans une optique **domicile-travail, professionnelle ou de loisirs**. Elle a été réalisée sur le territoire de la Métropole de Lyon, entre le 18 juin et le 12 juillet 2018.

## FAITS SAILLANTS

Le covoiturage, tous motifs confondus, touche aujourd'hui une partie importante de la population : **45% pratique ou a déjà pratiqué le covoiturage, quel qu'en soit le motif.**

**Le covoiturage de courte distance**, sujet principal de cette étude, est moins répandu :

- **9%** des habitants interrogés covoiturent au moins quelques fois dans l'année pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études. **Ils sont 7% à le faire au moins 2 ou 3 fois par mois.**
- **15%** des habitants ont eu l'occasion de faire du covoiturage pour d'autres types de trajets locaux (sorties pour des événements, spectacles, soirées, activités, etc.), le plus souvent ponctuels ou exceptionnels.

Les marges de progression ne sont pour l'heure pas considérables puisque parmi les « autosolistes » (qui représentent 26% des actifs ou étudiants habitant la métropole), **7%** seulement déclarent avoir l'intention d'essayer le covoiturage. **41%** déclarent ne pas avoir envie ou besoin de covoiturer et **52%** ne sont pas contre cette idée mais estiment que ce serait trop compliqué pour eux.

**80% des covoitureurs domicile-travail se sont organisés sans passer par une plateforme.**

Pour la plupart de ceux qui covoiturent aujourd'hui sur des trajets domicile-travail, l'élément déclencheur a été l'**opportunité de connaître/rencontrer quelqu'un** (un collègue ou un voisin) qui réalise un trajet compatible (69 %) , la convivialité du covoiturage vient en second (56 %).

Il faut noter que l'alternative au covoiturage n'est pas uniquement la voiture solo : pour près de la moitié des répondants, le voyage se fait autrement qu'en voiture quand ils ne covoiturent pas.

Dans le cadre de l'enquête, des propositions de mesures incitatives ont été faites aux participants pour mesurer lesquelles seraient les plus susceptibles de les convaincre. L'analyse typologique montre que **52% de l'échantillon** est significativement plus **sensible à la création de voies réservées. Cela signifie que ce seul argument est susceptible d'influencer son comportement.**

# Un ou des covoiturage(s) ? à usages distincts, covoiturages multiples

## Des arrangements de commodité aux plateformes de covoiturage, des pratiques qui pourraient évoluer plus vite

Plutôt qu'un marché structuré avec une offre de services relativement uniforme, le covoiturage recouvre une réalité complexe, avec des usages divers, des flux encore modestes, mais aussi des potentialités à prendre en compte. Laurent Barrelier (Chronos), Stéphanie Vincent (Cerema) et Julien Casals (Nova 7) ont témoigné de ce constat.



**“Ce qu'on note en premier à propos du covoiturage, ce sont plutôt des constantes que des évolutions notables”** Laurent Barrelier (Chronos)

Le fait que de nombreux conducteurs ne covoiturent pas encore et l'ancrage de cette pratique quand elle est appropriée, démontrent qu'une marge de progression existe bel et bien. Celle-ci semble d'ailleurs plus forte lors des changements de vie (déménagement, enfants...), car ceux-ci amènent naturellement à des modifications des pratiques de mobilité. L'une des personnes interrogées lors de l'enquête explique ainsi avoir commencé à covoiturer au moment de son déménagement de Lyon vers une commune plus compatible avec son projet de vie, mais moins bien desservie en transports.

### **Moins d'un français sur dix pratique le covoiturage de courte distance de façon régulière**

Le premier constat établi ces dernières années sur les usagers du covoiturage est la constance de leur nombre, qui s'est stabilisé entre 2016 et 2018, après une augmentation les années antérieures (Observatoire des Mobilités Émergentes vague 3 - <http://lobsoco.com/observatoire-des-mobilites-emergentes-vague-3/>). Au cours de l'année 2018, entre 20 et 30 % des français ont covoituré et environ 5 % pratiquent le covoiturage « régulier » de courte distance (plusieurs fois par mois), dont 3 % plusieurs fois par semaine. Selon l'enquête réalisée par Nova 7 en septembre 2018, le nombre de personnes covoiturant 2 à 3 fois par mois serait de 7 % sur le territoire du Grand Lyon. Même si ces ratios peuvent sembler faibles, on peut noter que les covoitureurs pratiquent dans la durée (96 % d'entre eux se déclarent satisfaits de leur pratique) et que 27 % des covoitureurs du Grand Lyon réalisent des trajets en étant au moins 4 dans le véhicule.

Outre le nombre de covoitureurs, les usages mêmes sont relativement stables ; en particulier parce le covoiturage se fait le plus souvent avec des personnes de l'entourage (famille, amis, collègues). La mise en relation virtuelle ne représente qu'un petit pourcentage des trajets effectués et, sur le territoire du Grand Lyon, 80 % des covoitureurs interrogés ne sont pas passés par une plateforme.

Un autre élément reste assez stable : environ 50 % des covoitureurs ne sont pas rémunérés pour leur pratique.

Dans cette relative stabilité, quelques évolutions sont cependant à souligner, avec en particulier : l'essor des usages numériques. Ainsi, 18 % des détenteurs de Smartphones utilisent aujourd'hui des applications de covoiturage. Laurent Barrelier souligne que cela ne signifie pas pour autant qu'un service de covoiturage doive nécessairement passer par une application,

mais plutôt que les opérateurs auront à s'adapter aux attentes élevées de ces usagers technophiles. Ceux-ci ont en effet été habitués à utiliser des GPS et applications de mobilité et attendent donc des applications de covoiturage un même niveau de service (ergonomie, géolocalisation...).

 **“Un service de covoiturage ne doit pas forcément être basé sur une application. Mais s'il l'est, et pour la partie de la population technophile qui l'utilisera, il faut qu'elle soit irréprochable ...”**

Laurent Barrelier (Chronos)

Il faut enfin noter que les covoitureurs ont des profils très variés, que ce soit en termes de genre, d'âge ou de CSP. Cela rend complexe –voire impossible– la constitution d'une offre de covoiturage courte-distance adaptée à tous, et explique le foisonnement d'offres sur-mesure. Le clivage qui paraît le plus évident est celui distinguant les ruraux des urbains : il en résulte des plateformes de covoiturage bien distinctes. Les usages et les besoins varient également en fonction de l'âge, des moyens financiers et des modes de vie.

Face à ces attentes multiples, le covoiturage répond aujourd'hui en se morcelant : il convient donc de parler « des covoiturages » au pluriel, pour refléter la réalité de ce marché.

## Une pluralité d'offres de covoiturage

Un constat s'impose : le nombre de plateformes dédiées au covoiturage de courte distance a explosé ces dernières années. Pour la réalisation des Assises, le recensement des initiatives de covoiturage françaises (publiques ou privées) a ainsi abouti à une liste d'une centaine d'opérateurs. La grande majorité des 24 plateformes présentes le 9 novembre ont été créées entre 2013 et 2018. Cette soudaine multiplicité d'acteurs est l'une des raisons d'être de cette rencontre.

 **“Il existe autant de solutions de covoiturage que de territoires.”**

Frédéric Sarkis (MicroStop)

Le foisonnement d'offres est tel qu'il s'avère ardu de classer les initiatives et les acteurs du covoiturage courte-distance. Faut-il procéder par types de trajets, en distinguant les plateformes se concentrant sur le domicile-travail de celles dédiées aux événements ou au sport, par exemple, ou à des lignes spécifiques ? Ou bien par nature des acteurs, entre plateformes privées ou publiques, associations, concessionnaires routiers ou équipementiers ? Ou selon les modèles économiques, gratuits ou payants ? Ou selon le public transporté (ruraux, personnes isolées ?... Enfin, cette multiplication des solutions de covoiturage interroge : pour quelles raisons existe-il autant de propositions différentes, pour répondre au « même » besoin – se déplacer ?

Jean-Baptiste Ray (Arcadis) considère ce foisonnement comme naturel en phase d'émergence, qui est la première étape du développement de tout marché. Il prédit que le marché se structurera en phase de montée en charge puis lors de l'avènement d'un marché mature. Dans cette phase d'émergence, portée par un contexte favorable, on constate que les opérateurs proposent sans cesse de nouvelles solutions de mise en contact, incitation, organisation... dans une quête d'efficacité qui pousse à la créativité. La bascule dans la phase suivante s'opérera quand la bonne solution (usages et technologie) se dessinera, avec le modèle économique adéquat, ce qui aura pour effet de restreindre le nombre d'acteurs sur le marché.

La variété de l'offre en termes de covoiturage courte-distance peut également s'expliquer par la **nature-même du covoiturage**, qui cherche à répondre à des besoins non-satisfaits par les autres offres de mobilité.

 **“Les différentes briques actuellement en construction cherchent à répondre aux besoins de toutes les collectivités : territoires ruraux, covoiturage instantané ou organisé, groupes ou individuels, domicile-travail ou privé... En fonction de ce qui fait défaut”** Alain Jean, fondateur de [RezoPouce](#)

La multiplicité des besoins induit une multiplicité de solutions et plateformes.

- ▶ Pour illustration : [Blablalines](#), [Karos](#), [Klaxit](#), [Weepil](#) ou [iDVROOM](#), entre autres, se positionnent de manière large sur le « covoiturage du quotidien » : leur but est de proposer aux travailleurs une alternative à leur voiture personnelle ou aux transports en commun pour leurs trajets pendulaires. Ce que l'on constate est que, en plus de ces plateformes à l'offre que l'on peut qualifier de « généraliste », un grand nombre d'initiatives voient le jour, pour répondre à des besoins très précis et qui ne disposaient jusqu'à présent pas d'une solution adaptée.
- ▶ C'est notamment le cas de [Scity.Coop](#), start-up coopérative et participative qui s'inscrit dans une démarche de mobilité inclusive. Elle vise les personnes en situation de précarité et met à leur disposition une solution de mobilité adaptée à leurs besoins et leurs moyens. [Itineroo](#) propose quant à elle une plateforme à destination des clubs sportifs et de leurs licenciés afin de mettre en commun les trajets quotidiens ou ponctuels, quand [Movewiz](#) met à disposition des organisateurs d'événements un site dédié à leurs participants. Enfin, le [PNR Arc Jurassien](#) a mis en place un programme de promotion du covoiturage adapté à son contexte de territoire transfrontalier de moyenne-montagne. On voit donc que la tendance est à créer une pluralité d'offres de covoiturage spécifiques, quasi sur-mesure.

Selon l'expression de Pierre Houssais (Métropole de Lyon), le covoiturage vise ainsi à « *remplir les trous dans la raquette de la mobilité* » : il vient combler les absences ou les carences dans l'offre de transport existante, ce qui l'amène à se spécialiser, et répondre de la manière la plus adaptée à des besoins précis. Partant de ce principe, le covoiturage ne cherche pas à répondre à une problématique collective (la réduction du nombre de voitures sur les routes) mais à une multitude d'attentes spécifiques aux usagers. La variété des besoins conditionne alors celle de l'offre de covoiturage. Il est singulier de constater que les créateurs de solutions de covoiturage illustrent eux-mêmes ce cheminement. En effet, plusieurs d'entre eux expliquent avoir créé leur solution de covoiturage après avoir fait l'expérience d'une carence dans l'offre existante.

- ▶ C'est le cas de Vincent Desmas ([Atchoum](#)), qui s'est trouvé dans l'impossibilité de se rendre à un rendez-vous professionnel à la suite d'une opération médicale et a ainsi constaté la difficulté de se déplacer sans voiture personnelle. Jérôme Pied a quant à lui créé le [Ptit Roger](#) alors qu'il venait de déménager dans un territoire rural et qu'une blessure l'a momentanément empêché de conduire.

 **“Itineroo est né du constat que c'était la galère de s'organiser pour les activités sportives de ses trois enfants !”** Bertrand Testot ([Itineroo](#))

Un autre aspect expliquant cette multiplication des initiatives est **la volonté des créateurs de proposer des expériences utilisateurs différentes**. En effet, pour répondre à un même besoin générique (aller du domicile au travail en zone urbaine),

un grand nombre de plateformes se sont développées. Ce qui varie alors n'est pas l'objet de la plateforme mais le type de mise en relation proposé.

► C'est ainsi que se sont développés en parallèle, pour le même trajet domicile-travail, **Karos** et son application s'appuyant sur l'intelligence artificielle, **MicroStop** qui associe outils numériques et physiques sur ses lignes de covoiturage ou encore **Ehop**, qui accompagne les changements de comportement via le management humain d'un back-office.

 **“RezoPouce vient de lancer le réseau Séniors, qui recrute des conducteurs solidaires pour proposer une solution de mobilité aux personnes âgées”** Alain Jean (**RezoPouce**)

Chacun espère développer la formule qui saura convaincre les citoyens d'expérimenter le covoiturage de courte distance en tant que conducteur ou passager. Là encore, les expériences des créateurs de plateformes sont parlantes.

► Les fondateurs de **Weepil** ont ainsi créé leur outil d'organisation de communautés de covoitureurs (sous la forme d'un planning de conduite optimisé) car ils se sont rendu compte au fil des années que l'organisation des tours de conduite dans leurs groupes était trop compliquée et chronophage. Cette expérience les a amenés à chercher la solution adaptée à leur besoin, puis à la commercialiser.

 **“Atchoum développe une offre pour les personnes isolées et qui ne sont pas forcément équipées en internet, mobile, ordinateur...”** Vincent Desmas (**Atchoum**)

Cette tendance à la recherche de solutions personnalisées renvoie à la phase d'émergence dans laquelle Jean-Baptiste Ray place le marché du covoiturage : ces initiatives sont autant de tests de solutions, qui permettront à terme de déterminer quels sont les meilleurs outils ou techniques pour déployer à grande échelle l'usage du covoiturage.

## Quelles conséquences de ces phénomènes ?

Cette grande diversité de solutions assure à l'utilisateur de trouver celle qui lui convienne, tant du point de vue de ses besoins que de ses préférences d'utilisation. Elle s'accompagne dans son ensemble d'une grande qualité de service rendu à l'utilisateur. Néanmoins, un tel morcellement des solutions disponibles peut avoir plusieurs conséquences néfastes. La première est d'égarer et décourager des covoitureurs potentiels, qui se trouveraient submergés par les possibilités qui s'offrent à eux, toutes à la fois semblables et différentes. Comment choisir ? L'enjeu majeur se trouve alors dans l'accompagnement des covoitureurs potentiels.

Cette tendance est également susceptible **de porter préjudice aux opérateurs du covoiturage eux-mêmes**. En effet, il est plus complexe et plus coûteux de se rendre visible et de se différencier dans un environnement concurrentiel aux multiples acteurs.

 **“Il y a pleins de petites niches et pas forcément assez de monde pour matcher”**  
Jean-Baptiste Ray (**Arcadis**)

La démultiplication de l'offre provoque (dans un premier temps du moins) le même phénomène du côté de la demande : les covoitureurs se divisent entre toutes les possibilités existantes. Cela réduit **la masse critique** de chaque opérateur, que tous cherchent à atteindre pour pérenniser leur modèle économique.

Cette extrême spécialisation des opérateurs de covoiturage amène les collectivités à considérer ce service sous un angle nouveau, par rapport à leur offre de mobilité. Comme les opérateurs ont tendance à se positionner sur des segments de mobilité laissés vacants par les services classiques, que ce soit en termes de territoires (rural, périurbain), comme de population (personnes âgées, fragiles...), les collectivités sont amenées à considérer le covoiturage de courte distance comme un **véritable complément à certaines politiques publiques**.

► **Ecosyst'M** propose par exemple une solution de mobilité clé en main accessible aux personnes les plus fragiles (faibles revenus, mauvaise maîtrise des outils numériques...). Le **Ptit Roger** a également pour but de proposer des solutions aux personnes qui ont du mal à se déplacer, pour les emmener vers les lieux où elles sont le plus susceptibles d'avoir besoin de se rendre. Dès lors qu'il occupe une niche, le covoiturage devient donc un potentiel outil au service des politiques publiques et cela confère un statut nouveau aux opérateurs.

 **“Le projet *Ehop* mêle le covoiturage domicile-travail "classique" au covoiturage solidaire pour l'insertion professionnelle”** Albane Durand (**Covoiturage+**)

Ainsi, la diversité des usagers auxquels le covoiturage doit correspondre pour exister pousse ce dernier à se démultiplier, ce qui s'exprime aujourd'hui par une tendance au « sur-mesure » que ce soit dans les profils visés ou dans les outils mis à disposition. Cela occasionne une grande créativité et répond en effet à des besoins de mobilité qui ne trouvaient jusqu'alors pas de réponse, mais risque de fragiliser la pérennité des modèles économiques faute de masse critique suffisante.

# À la recherche du modèle économique gagnant

L'analyse des usages et des expérimentations en cours pointe une problématique du covoiturage courte-distance : quel serait un modèle économique viable ? Alors que le covoiturage longue-distance parvient à dégager des bénéfices –au prix d'un quasi-monopole– les opérateurs positionnés sur les trajets domicile-travail ou loisirs reconnaissent unanimement peiner à trouver un modèle viable.

► Cet écart est bien représenté par les plateformes [Blablacar](#) et [Blablalines](#), la première ayant atteint cette année son seuil de rentabilité alors que le modèle de la seconde reste encore à trouver.

## Des modèles très variés dans leurs formes juridiques et leurs objectifs de rentabilité

Le marché du covoiturage courte-distance se caractérise par la variété des modèles économiques, symptomatique d'un marché « qui se cherche », en phase d'émergence, tel que le décrit Jean-Baptiste Ray, consultant indépendant chez [Arcadis](#).

### Du lucratif multiforme à l'entraide associative

La première distinction que l'on peut effectuer entre les opérateurs porte sur l'objectif de rentabilité, entre **les modèles marchands et ceux sans but lucratif**. Parmi les premiers, [IDVroom](#), [Blablalines](#), [Carl](#), [OuiHop](#), [Klaxit](#) ou [Karos](#)... sont des start-ups qui misent sur un développement rapide pour viser le leadership et s'inscrire dans la durée ; investissant fortement en technologie, développement commercial et communication, elles ne sont pas rentables et leur fonctionnement repose le plus souvent sur des levées de fonds privés, pratique courante sur les marchés à forte composante numérique.

► [Karos](#) a ainsi annoncé en avril 2018 avoir levé 4,2 millions d'euros.

C'est aussi ce modèle qui a permis à [Blablacar](#) de décoller et de se maintenir à flot durant les 12 années pendant lesquelles l'entreprise n'était pas rentable.

► D'autres modèles se rémunèrent uniquement sur le service et les trajets effectués, à l'instar de [CityGo](#) par exemple, qui fait payer le passager 11 € pour 21 km en moyenne.

► D'autres acteurs du système marchand ont fait le choix de modèles alternatifs, à l'instar de [Scity-Coop](#). Celle-ci a développé pour son projet [Ridygo](#) un modèle basé sur le partage de frais entre passager et conducteur, avec une monnaie virtuelle (1 crédit = 1 km = 10 ct). La société prélève sur ce montant une commission de 20 % dont la moitié est destinée à soutenir le transport des personnes en insertion. Le conducteur touche 8 centimes par kilomètre, qu'il peut verser sur son compte ou réutiliser par la suite comme passager. La société monte également des partenariats avec des structures d'insertion qui peuvent assurer une gratuité totale ou partielle du covoiturage pour les personnes qu'elles accompagnent. En tant que Société coopérative et participative, [Scity-Coop](#) partage avec ses parties-prenantes un objectif commun à caractère d'utilité sociale<sup>1</sup>. La mission sociale de ces organisations tend à complexifier la stabilisation d'un modèle économique puisque les utilisateurs visés sont souvent peu solvables. Afin d'assurer la viabilité de son modèle économique, [Scity-Coop](#) vend en parallèle des prestations aux entreprises et aux collectivités.

1. [http://www.les-scic.coop/export/sites/default/fr/les-scic/\\_media/documents/docs-juridique/Fiche\\_presentation\\_Scic\\_CG\\_Scop\\_x2016x.pdf](http://www.les-scic.coop/export/sites/default/fr/les-scic/_media/documents/docs-juridique/Fiche_presentation_Scic_CG_Scop_x2016x.pdf)

► **RezoPouce** présente la particularité de combiner ce statut de SCIC avec celui d'association (Covoiturons sur le pouce), les deux visant à « *promouvoir le covoiturage dans le cadre d'une mobilité solidaire et durable* ». La SCIC dégage des revenus, grâce aux communes conventionnées qui payent un abonnement pour 3 ans en échange de l'accès au site internet, de son suivi et d'un animateur de territoire dédié. Le covoiturage est ensuite gratuit pour les usagers.

### **Des modèles associatifs pour les territoires peu denses**

Eric Daviaud a fondé l'association **MoveWiz**, qui a développé et gère un site internet sur lequel les utilisateurs peuvent créer un événement ou trouver par géolocalisation des covoitureurs se rendant au même endroit qu'eux pour la même occasion. Cet outil est entièrement gratuit jusqu'à 25 inscrits par événement et coûte 5 euros au-delà.

Le **Ptit Roger** est également une association. Elle propose un service de covoiturage vers les commerces de territoires ruraux. Son modèle est basé sur des commissions prélevées sur les trajets.

La fédération **Ecosyst'M** développe une « démarche collaborative de dynamique des territoires de faible et de moyenne densité », avec l'appui financier de grands partenaires et des prestations de gestion de projets.

## **Le rôle prépondérant des entreprises vs les collectivités**

Les modèles économiques des opérateurs de covoiturage peuvent également être analysés au prisme de la provenance de leurs recettes.

L'ensemble des acteurs reconnaissent que dans le covoiturage de courte distance, les commissions ne suffisent pas à couvrir l'ensemble des charges nécessaires au fonctionnement des structures, quelles qu'elles soient.

Dès lors, une partie des recettes proviennent de prestations délivrées aux entreprises et/ou des collectivités : prestations d'études, d'accompagnement, de licence de site, de conseil et analyse de la data ; auxquelles s'ajoutent pour les secondes la fourniture et la maintenance d'équipements...

► **Karos** perçoit ainsi une partie de ses revenus grâce aux abonnements à sa plateforme. Cela leur donne accès aux résultats d'usage en temps réel, à un consultant dédié et un chargé de communauté. **Klaxit** se développe également vers les entreprises, via différentes prestations d'accompagnement de la mobilité. De nombreuses plateformes ont fait le choix des entreprises pour s'assurer un revenu assez conséquent sur une durée prédéterminée.

Ces deux modèles bénéficient du déploiement réglementaire des Plans de Mobilité qui incitent les entreprises de plus de 100 salariés à se tourner vers ce type de prestations.

La plupart des opérateurs s'appuie également sur les collectivités pour s'assurer un revenu.

La vente de services auprès des collectivités et des entreprises est une importante source de revenus pour une majorité des plateformes présentes aux Assises, quels que soient leur statut, terrain d'action et offre de service.

► Le service de déplacement et de mobilité **Atchoum** se base par exemple sur la tarification de ses services auprès des communautés de communes ayant la compétence transports. Dans le cas d'une commune, le maire s'abonne au service pour tous les habitants. **Atchoum** prend ensuite en charge toute la communication.

**OuiHop'** facture, quant à lui, une commission de gestion aux collectivités.

De nombreuses collectivités recrutent en particulier des opérateurs de covoiturage via des appels d'offres pour leur confier la gestion de leurs portails de covoiturage.

► C'est notamment le cas de [La Roue Verte](#), prestataire pour le Grand Lyon depuis 2009.

[Cityway](#) est également titulaire d'une délégation de service, avec un modèle comparable à celui des transports publics.

## Dépenser plus pour gagner plus !

La problématique du modèle économique est étroitement liée à celle de la masse critique, que les acteurs du covoiturage peinent à atteindre. Certains acteurs en viennent à proposer des incitations financières aux covoitureurs (conducteurs ou passagers). Ce peut être à l'initiative de la collectivité, telle la plateforme [ViaNavigo](#) Île de France : celle-ci a subventionné pendant 9 mois, 8 plateformes de covoiturage sur son territoire, à raison de 2 euros par trajet aux usagers (conducteurs et/ou passagers au choix de l'opérateur), voire 4 euros durant les pics de pollution. Cela peut aller jusqu'à des incitations financières versées aux conducteurs, même lorsque ceux-ci roulent à vide, de façon à massifier et sécuriser l'offre de covoiturage.

► C'est ce que fait notamment [Cityway](#) sur la ligne du projet [FleetMe](#).

## Une équation à plusieurs inconnues : incitation financière, preuve de covoiturage, concurrence avec les TC...

Les modèles économiques des opérateurs de covoiturage sont donc divers, mais tous s'accordent à dire que leur viabilité n'est pas encore atteinte. Il s'agit du principal enjeu pour ces acteurs, qui espèrent que le covoiturage de courte-distance suivra rapidement la voie du longue-distance.

Or, sur le longue-distance, les coûts comparatifs du covoiturage sont beaucoup plus attractifs, à la fois pour le conducteur et le passager : l'un comme l'autre perçoit les bénéfices de manière immédiate. La relation gagnant-gagnant est donc visible. Cela incite les covoitureurs à accepter les aléas inhérents à la pratique (détours, attente, risque d'annulation...). De plus, les montants de ces trajets longs permettent aux opérateurs de prélever une commission significative et donc de baser tout ou partie de leur modèle économique sur ce revenu.

À l'inverse, le covoiturage de courte-distance se positionne le plus souvent sur des trajets répétés très régulièrement, mais qui représentent à l'unité de faibles montants. Le conducteur compare le gain potentiel à l'ensemble des contraintes liées à la pratique du covoiturage ; la balance penchera plus difficilement du côté du covoiturage. De la même façon, les trajets pendulaires ne permettent pas de percevoir des commissions importantes pour l'opérateur, ce qui rend nécessaire la vente de prestations ou toute autre source de revenus. Il apparaît donc difficile d'appliquer à la courte distance le modèle de la longue distance, ce que souligne notamment Francis Nappez au sujet de [Blablacar](#) vs [Blablalines](#).



***“Tout le monde court après un modèle viable sur le covoiturage de courte distance, pour lequel les commissions ne fonctionnent pas.”*** Bertrand Testot ([Itineroo](#))

Nous avons souligné plus haut les expériences d'incitations financières : en rendant le covoiturage plus attractif économiquement, elles augmentent effectivement le nombre de covoitureurs – par à-coups, de façon non durable. Outre ces limites, l'incitation soulève une autre question, qui est celle de la preuve de covoiturage : la solution fiable reste encore à trouver.

Un autre élément complexifie les modèles économiques du covoiturage courte-distance, que certains participants aux Assises ont nommé « la concurrence déloyale avec les transports en commun ». En France, le covoiturage est en effet confronté à la concurrence subventionnée des transports urbains. Il faudrait dès lors plutôt jouer la complémentarité que la concurrence,

en particulier lors des congestions de réseau de transports, et utiliser la masse de sièges disponibles dans les voitures aux heures de pointe. Cette particularité du modèle français des transports publics pousse les gérants de **Blablalines** à tester des modèles économiques dans d'autres pays au contexte plus favorable, à l'instar du Brésil, qui associe au coût de ses transports une politique contraignante à l'encontre des automobilistes.

Jean-Baptiste Ray (**Arcadis**) souligne que le covoiturage est également en concurrence avec le Transport à la Demande. Les prix de ces deux services étant proches à ce jour pour la collectivité, celle-ci comparera un service dont la fiabilité a été prouvée avec le covoiturage, dont le service peut ne pas être toujours garanti. Le covoiturage deviendra comparativement avantageux, avec la massification des flux (et la réduction des coûts marginaux) et l'augmentation de la fiabilité.

## Pistes de solutions pour un véritable service public de mobilité

Face à ces difficultés d'ordre économique, plusieurs pistes sont évoquées par les acteurs.

L'une est d'ordre public, puisque le positionnement de l'État sur la question du covoiturage est un levier puissant pour bénéficier d'aides financières, mais aussi pour faire reconnaître cette pratique comme un véritable service public. Laurent Barrelier (**Chronos**) évoque ainsi la proposition du gouvernement de créer **un statut intermédiaire entre le covoiturage et le Véhicule de Tourisme avec Chauffeur (VTC)** en zone peu dense, afin que la rémunération des conducteurs soit plus importante.

La Loi d'Orientation des Mobilités, présentée dans sa forme transitoire par Margot Sanchez le jour des Assises et par la ministre Elisabeth Borne le 26 novembre 2018 en conseil des ministres, représente également un enjeu majeur en la matière. Elle contient en effet plusieurs articles encourageant le développement de la mobilité partagée entre individus et lève les obstacles à son déploiement, en donnant un cadre juridique précis et sûr. Certains de ces articles sont encourageants du point de vue des modèles économiques, notamment le L.3261-3-1 qui prévoit la création d'un **«forfait mobilité durable»** : celui-ci autorisera l'employeur à appliquer au vélo personnel et au covoiturage les conditions prévues pour les frais de carburant<sup>22</sup>. Les salariés covoitureurs pourraient donc se faire rembourser une partie de leurs frais par leurs employeurs. Cela ouvrirait la voie à la reconnaissance de la valeur du covoiturage par les collectivités.

C'est là l'une des attentes les plus fortes des opérateurs de covoiturage : que **les collectivités reconnaissent ce service au même titre que les transports en commun** et le subventionnent en conséquence.

► Selon Romain Fayoux (**ecov/Instant System**), c'est une condition *sine qua non* du bon fonctionnement du service, car les commissions prélevées sur les courtes distances sont « dérisoires ». **La Roue Verte** témoigne de l'expérience **Illicov** menée à Grenoble, qui démontre que les usagers sont prêts à payer leur covoiturage plus cher que leur ticket de bus, s'il y a suffisamment de lignes et de conducteurs pour garantir le service. Néanmoins, le prix des transports en commun est un référentiel souvent évoqué par les usagers pour estimer l'intérêt du covoiturage. Suivant ce raisonnement, Marie Martese (**La Roue Verte**) estime que le prix d'un abonnement de covoiturage devrait être le même que celui d'un abonnement de bus, d'autant que les subventions requises pour le fonctionnement d'une ligne de covoiturage seraient bien moindres que celles requises par une ligne de bus.



**“Les collectivités doivent être capables d'évaluer ce mode, comme les autres. Il y a un service offert, donc il peut être subventionné.”** Jean-Baptiste Ray (**Arcadis**)

2. <http://www.journalauto.com/lja/article.view/29945/lom-le-covoiturage-du-quotidien-et-le-velo-grands-gagnants-du-projet-de-loi/6/services>

Marie Martese ([La Roue Verte](#)) plaide également pour une participation financière de la collectivité indexée sur l'efficacité prouvée du service, et donc sur la preuve de covoiturage, plutôt que pour un fonctionnement par marché, qui n'est pas forcément adapté. La rémunération de l'opérateur par la collectivité serait dans ce cas fonction de ses résultats. Cette méthode est à la base du MaaS (Mobility as a Service) global mis en place par la ville d'Helsinki : dans son pack de mobilité, chaque opérateur est financé à la performance.

Un tel système renvoie à nouveau à la question de la preuve. Il semble difficile pour une collectivité publique de financer un service au même titre que les transports en commun sans avoir de garantie de son utilisation. La mise en place d'une preuve fiable est donc un préalable à l'adhésion des collectivités.

Une alternative à ce fonctionnement basé sur l'efficacité pourrait être la rémunération par la collectivité des externalités positives estimées du covoiturage sur son territoire. Cela s'appuierait sur une autre forme de calcul, qui reste à définir dans le détail, et aurait le mérite de définir pour la collectivité et les opérateurs d'un terrain d'entente sur la rétribution de ces derniers.

# Nouveaux modèles de gouvernance public-privé

Dans le domaine du covoiturage courte-distance, la question du modèle économique renvoie explicitement au rôle des collectivités. Les intervenants soulignent la légitimité des acteurs publics, puisque cette pratique de mobilité vient soutenir plusieurs politiques : réduction de la pollution atmosphérique, désengorgement des axes routiers, amélioration de la desserte des communes... Cependant, comme le souligne Amélia Rung (Vinci), le rôle des collectivités à ce jour « consiste encore à se chercher ». Les Assises ont mis en évidence plusieurs scénarios de gouvernance.

## Entre régulation, organisation et laisser-faire, quel serait le cadre le plus favorable au développement du covoiturage de courte distance

Le premier scénario, que nous appelons ici « **ouverture** », se traduit par **une attitude ouverte de la collectivité à l'égard du covoiturage** : celle-ci ne régule pas l'offre ni la pratique sur son territoire ; les règles s'approchent de la libre-concurrence. Selon Olivier Binet (Karos), le rôle de la collectivité est de passer d'une vision ancienne qui freine l'innovation à une flexibilité et une ouverture encourageant les nouvelles propositions. Cette orientation stratégique laisse libre court à la créativité des opérateurs potentiels.

La collectivité a néanmoins intérêt à poser un cadre à ce développement, afin d'en favoriser et d'en contrôler les impacts sur son territoire. Jean-Baptiste Ray (Arcadis) souligne que ce scénario « **Encadrement** » fait écho aux compétences de la collectivité en matière d'aménagement stratégique du territoire. Celle-ci dispose pour cela d'outils, comme les documents stratégiques élaborés à l'échelle de la collectivité, à l'instar du Schéma de cohérence territoriale. Elle peut par exemple organiser la desserte du périurbain vers les points d'entrée du centre, ou aménager des lieux de dépose-reprise là où se massifient les flux (les pôles d'échange multimodaux) pour encourager la pratique et atteindre les masses critiques visées. Ces outils lui permettent également de mettre l'accent sur les zones où ce service est le plus utile et où l'offre est la plus pertinente. Dans ce scénario, c'est la politique publique qui induit la place du covoiturage comme outil de mobilité.

“Le rôle des collectivités est de faire en sorte que tous ceux qui veulent covoiturer en aient la possibilité” Jean-Baptiste Ray (Arcadis)

Instaurer un cadre propice peut également consister en la mise en place d'infrastructures permettant au covoiturage de se dérouler dans les meilleures conditions. Francis Nappéz (Blablacar) et Amélia Rung (Vinci) s'accordent d'ailleurs pour dire que le rôle de la collectivité n'est pas de concurrencer les opérateurs en proposant des services, qui restent à l'initiative des acteurs privés, mais elle peut/doit créer le support de ces services. C'est le sens de ce « **scénario Infrastructures** ». Il peut s'agir d'aires de covoiturage sécurisées à proximité des arrêts de bus dans les zones pertinentes, comme le prévoient le Grand Chambéry ou Tisseo (Toulouse). La création par le Grand Lyon d'une voie réservée au covoiturage, sur l'ex autoroute A6-A7 revalorisée en boulevard urbain, s'inscrit également dans cette logique. **Dans ce scénario, la collectivité est la garante de l'intermodalité** et joue un rôle majeur dans le développement de la pratique du covoiturage : sa compétence en aménagement du territoire et sa vision d'ensemble lui permettent d'organiser avec pertinence la localisation des services.

Une autre façon d’agir pour les métropoles, afin de faciliter l’accès aux offres de covoiturage est l’agrégation **des offres dans une même application ou sur un même site**. Ce **scénario «Agrégation»** permet aux utilisateurs de s’inscrire sur une plateforme unique, avec accès à l’ensemble des offres –pour augmenter leurs chances de trouver le trajet recherché, condition essentielle au passage à l’acte–. Dans cette situation on peut parler d’une approche libéralisée car l’acteur public ne modifie pas le jeu du marché. Son action se situe dans la mise en visibilité de ce dernier. Cela sous-entend cependant un accord avec les opérateurs, pour les faire apparaître sur une même interface, à égalité. Le bénéfice pour l’acteur public est la simplicité, mais cela n’est pas nécessairement suffisant pour augmenter réellement les pratiques. Pour l’opérateur, cela représente une augmentation de sa masse critique potentielle mais également une concurrence accrue.

 *“Nous avons souhaité l’intégration des offres de covoiturage sur Vianavigo, notre moteur de recherche d’itinéraire. Cela amène une visibilité et une lisibilité de l’offre, qui se trouve au même endroit.”* Vincent Szaleniec (Ile-de-France Mobilités)

La collectivité peut également prendre en charge **la communication et l’animation autour du covoiturage** sur son territoire, que ce soit auprès des habitants ou entre les différents opérateurs de mobilité. Tous les acteurs ont souligné la nécessité de communiquer en continu sur les services de covoiturage auprès du public visé.

### **Accompagner la pratique du covoiturage : entre information et coordination**



Le Grand Lyon s’est beaucoup investi dans des campagnes promotionnelles du covoiturage, pour faire connaître la pratique.

**Rezopouce** insiste quant à lui sur le point suivant : les collectivités ont un rôle fondamental à jouer en matière d’animation et de sensibilisation.

**Tisseo** (Toulouse) consacre par exemple un important volet de son action à l’animation dans les entreprises pour promouvoir la pratique, ce qui peut se faire même lorsque la collectivité n’a pas son propre service de covoiturage.

La collectivité est également l’interlocuteur privilégié des différents opérateurs de mobilité sur son territoire et peut, à ce titre, encourager la communication entre ces derniers. La **FabMob** souligne sur ce dernier point la difficulté à travailler en collaboration en matière de mobilité, ce qui peut amener à un manque de coordination ou de pertinence, ou à une redondance du service. Elle regrette que les collectivités soient parfois en retrait, alors qu’une meilleure coordination de leur part permettrait d’améliorer le service proposé.

**L’un des exemples innovants d’une gouvernance partagée est celui d’OuestGo**. Il s’agit d’une plateforme en open-source développée par **Covivo** sur le modèle **Rdex**, pour le compte d’un groupement de commande de 7 collectivités issus du de la région Bretagne et Pays de la Loire (La DREAL Bretagne, la Région Bretagne, le Département du Finistère Rennes Métropole, Brest Métropole, Nantes Métropole, la carène Saint-Nazaire) et dont le Département du Finistère est chef de file. Ce projet est parti du constat que plusieurs collectivités (les départements notamment) avaient leur propre site de covoiturage et dépensaient à échéance régulière beaucoup de temps et d’argent pour renouveler leur service de covoiturage par le biais d’appel d’offres. Ce fonctionnement en marchés limitait aussi grandement les possibilités d’innovation du fait de devoir attendre la fin du marché pour prévoir de nouveaux services lors des renouvellements.

Suite à un appel à projet auprès des collectivités, celles qui le souhaitent se sont alors réunies en **un groupement de commande** pour créer une plateforme répondant à leurs objectifs « *d'indépendance et de flexibilité* ».

Il leur est vite apparu que la solution était d'aller vers le logiciel libre ; dans ce dispositif, l'acteur public crée ainsi sa propre plateforme.

La plateforme **Ouestgo** est hébergée pour le compte des collectivités chez Mégalis Bretagne, syndicat mixte de coopération territoriale porteur de projets de développement de services numériques mutualisés, et qui assure l'administration technique de la plateforme ainsi que l'animation de la forge de développement.

Au-delà d'un outil standard de mise en relation pour le covoiturage, la plateforme est aussi un outil qui permet l'animation du covoiturage de proximité et solidaire. Ainsi les collectivités de ce grand Ouest ont la possibilité d'adhérer à la plateforme via Mégalis, et disposent d'un outil mutualisé pour organiser et animer le covoiturage selon leurs compétences que ce soit au titre de l'Insertion, la mobilité rurale, l'accompagnement des PME, la transition énergétique...avec éventuellement l'accompagnement d'un opérateur animateur tel que l'association EHOP. En mutualisant ainsi les collectivités autour d'un même outil, on évite la fragmentation des offres sur un même territoire et la base de données peut atteindre une masse critique pertinente. Ici, **Ouestgo.fr** apporte une solution facilitant le covoiturage sur son territoire et appropriable par les opérateurs qui le souhaiteront. Cela pose un cadre (facultatif) tout en laissant une grande liberté aux acteurs.

La vocation est, à terme, aussi d'être interopérable avec d'autres plateformes, ce qui nécessite de mettre en place une stratégie d'interopérabilité se formalisant par une convention. Celle-ci impose deux conditions principales : la gratuité du service pour les utilisateurs lors de la mise en relation et la réciprocité sur les sites (c'est-à-dire qu'une annonce de trajet apparait sur l'une et l'autre des plateformes interopérables). À ce jour, **OuestGo** est déjà interopérable avec plusieurs sites de transports en commun : **Roulez-Malin** et plusieurs autres plateformes suivront prochainement.

 *“Dans les Régions Bretagne et les pays de la Loire on avait plusieurs sites internet de covoiturage dont les marchés publics arrivaient à échéance et on avait chacun un risque de perte de l'engagement initial. Les outils existants sont nombreux mais très spécialisés et ça peut s'avérer contre-productif..”*Sandra Haushalter (Conseil Départemental du Finistère)

Autre exemple innovant : Le positionnement de l'Île de France dans le cadre de son projet « Tous ensemble pour le covoiturage » lancé en 2017 : celui-ci a réuni et financé 12 (puis 8) opérateurs de covoiturage durant 6 mois. La région IDF a mis en place une plateforme de plateformes en open-source, avec un engagement financier très fort : à travers une convention de partenariat, imposant notamment l'interopérabilité avec ViaNavigo, elle a prévu de verser une somme prédéfinie aux covoitureurs. Vincent Szaleniec (**Île-de-France Mobilité**) exprime clairement le fait que « *Le parti-pris a été de faire feu de tout bois en encourageant toutes les initiatives : celles qui partent du terrain dans les entreprises ou les collectivités pour convertir les gens au covoiturage ; celles qui cherchent des solutions massives à travers l'intelligence artificielle ; ou celles qui réinventent le bon vieil auto-stop* ». Cette initiative de plateforme de plateformes se positionne en quelque sorte à la croisée de deux modes de gouvernance : l'un fortement engagé et passant par un contrat avec les opérateurs, et l'autre plus détaché, qui leur laisse beaucoup de liberté et interfère peu avec les lois du marché. En effet, en rémunérant tous les acteurs volontaires de la même façon, la région Île-de-France n'a pas fondamentalement modifié les règles du jeu dans lequel évoluaient ces plateformes.

Finalement, ce scénario de gouvernance « **à distance** » répond à la demande de plusieurs participants aux Assises, arguant que la collectivité ne doit pas devenir un opérateur elle-même et qu'elle doit laisser leur liberté aux acteurs. Il présente également le mérite de remettre

au centre des considérations la nécessité d'une vision englobante en matière de mobilité. Guillaume Ficat-Andrieu (Systra) apporte cependant une nuance, en rappelant que la vision stratégique des collectivités se heurte à un problème d'échelle : souvent, l'échelle de la métropole ou du bassin de l'AOM ne couvre pas le périmètre de mobilité des personnes. **Il faut alors pouvoir voir au-delà de ce périmètre institutionnel pour construire une offre réellement pertinente.**

## Contractualiser avec un acteur : l'exemple de la Métropole de Lyon

Un autre scénario de gouvernance public-privé est la contractualisation, entre l'acteur public et une ou des plateformes, pour organiser l'offre de covoiturage sur son territoire. L'opérateur répond alors à un marché et devient, en le remportant, prestataire de la collectivité. Dans ce scénario « Contractualisation », la collectivité finance tout ou partie de l'offre de covoiturage sur son territoire et l'opérateur peut trouver une opportunité de sécuriser son modèle économique.

► C'est sur ce modèle que CityWay met en place son projet FleetMe dans différentes agglomérations. Sa prestation couvre la mise en place de plusieurs lignes de covoiturage, à Avignon, Auxerre, Beauvais, Grenoble... y compris les études préalables, la mise en place des arrêts, la gestion du service, la communication. C'est donc un service clé-en-main que proposent les opérateurs à ces collectivités, sur le modèle des prestataires de mobilité « classiques ». En s'intégrant à la délégation de service public, ils deviennent des opérateurs de transports en commun.

Ce scénario de gouvernance donne à l'acteur public un rôle plus « engagé » que les précédents. En effet, en confiant une mission à un opérateur de covoiturage pour son compte, la collectivité s'approprie cette pratique et montre sa volonté d'en faire un véritable service de mobilité, complémentaire à ceux déjà existants. Elle fait par là-même le choix de promouvoir un nouveau format, parmi ceux déjà présents sur son territoire. Ce positionnement n'est pas anodin et symbolise le rôle que souhaite jouer la collectivité en matière de mobilité, d'une intervention à minima laissant le champ libre aux opérateurs à une vision ici plus gestionnaire. Cela lui permet de garder davantage le contrôle sur son territoire, éviter certains abus ou dérives allant à l'encontre de sa stratégie de territoire.



*“C'est à l'AOM d'organiser les solutions de covoiturage sur son territoire, pas aux opérateurs. Ils ne sont pas développeurs mais doivent être intégrateurs dans une offre globale des mobilités..”* Christophe Doucet (Tisséo-Collectivités)

Dans ce choix de gouvernance, la collectivité s'engage pour la durée. Elle doit donc déterminer dès la rédaction du marché quelles solutions de covoiturage elle souhaite mettre en place pour les X années à venir (en ligne, instantané, organisé...). Or, cela peut l'amener à passer à côtés de certaines innovations ou l'empêcher de réellement adapter l'offre au fil du temps. Néanmoins, ce modèle peut également permettre à la collectivité de pousser assez loin les standards du covoiturage et ainsi stimuler l'offre des opérateurs sur son territoire. L'assimilation de la collectivité public au service de covoiturage peut d'ailleurs représenter pour les usagers un gage de qualité qui les rassure et facilite leur passage à l'acte.

## Le covoiturage comme service de transport public

Certaines collectivités vont encore plus loin, en faisant du covoiturage de courte distance une véritable offre de service public, et non plus un simple complément à l'offre existante. Nombreux ont été les intervenants à défendre cette vision lors des Assises, et parmi eux Guillaume Ficat-Andrieu (Systra) qui déclare que « le covoiturage est aujourd'hui une forme de transport public, il est devenu une composante de cette offre ». Les coûts des transports en commun et leur saturation à certains pics de la journée, amènent à changer le regard des collectivités sur le covoiturage. Un tel basculement influencera nécessairement les modèles

de gouvernance du covoiturage et les relations public-privé qui se nouent entre la collectivité et les opérateurs.

### **Pour la Métropole de Toulouse, le covoiturage est déjà un moyen de transport public**

La Métropole de Toulouse représente bien ce glissement. En effet, c'est l'Autorité Organisatrice de Transports de la métropole toulousaine elle-même, **Tisseo Voyageurs**, qui a développé une offre de covoiturage sur son territoire. **Tisseo** a commencé par ouvrir une plateforme en 2010, puis a développé plusieurs services: stop covoiturage sur des voies structurantes, parking spécifiques et prochainement des lignes de covoiturage. Le covoiturage toulousain est géré par la même entité et de la même manière que les autres moyens de transports présents sur le territoire (métro, tram, bus...) ce qui lui confère un statut bien différent de celui de la plateforme du Grand Lyon par exemple, gérée par un prestataire de service dédié. Les utilisateurs peuvent ainsi apprécier l'ensemble des solutions de mobilité du territoire de manière englobante et systémique.

Considérer le covoiturage comme un transport public à part entière, c'est aussi pouvoir l'intégrer à une vision stratégique de la mobilité sur un territoire, qui jusqu'à présent se concentrait sur les transports en commun « classiques ». Le fait de planifier le développement du covoiturage en ciblant les zones qui en ont le plus besoin peut participer au désenclavement de certains quartiers et au désengorgement des axes structurants (qu'ils soient routiers ou TC). Une telle vision exige de coordonner et impliquer les générateurs de mobilité, notamment les entreprises, zones d'activités, zones commerciales... afin de proposer une offre pertinente et cohérente qui mêle covoiturage, bus ou modes doux.

Les collectivités commencent à approcher l'organisation du covoiturage en lignes, sur le modèle des TC, en transformant les voitures particulières en bus. Ces lignes deviennent des alternatives aux transports en commun sur des axes où leur offre est insuffisante ou trop peu rentable.

►► **CityGo** promeut ses services aux collectivités sur cet argument, de substituer le covoiturage au bus dès que celui-ci n'est pas rentable, en l'occurrence à moins de 300 passagers par jour. Sur ces axes mal desservis par des transports en commun ou peu fréquentés, la plateforme propose d'installer des lignes de covoiturage où l'utilisateur bénéficie du flux de voitures qui passent pour effectuer son trajet. Il faut pour cela créer une offre suffisante afin que les passagers potentiels envisagent les voitures des covoitureurs, non pas comme des solutions peu sûres, mais comme autant de mini-bus susceptibles de répondre à leurs besoins de mobilité.

### **Lignes fixes de covoiturage pour désenclaver des territoires ou désengorger des axes structurants**

Le **Grand Chambéry** a fait le choix de créer avec ses habitants un service de covoiturage sous forme de ligne qui repose sur un dispositif simple. Des arrêts ont été mis en place à l'aller et au retour, signalés par des panneaux, et une charte a été définie pour rassurer les usagers. Tout a été pensé, en régie par la collectivité, en s'appuyant sur une vaste concertation avec les habitants du secteur. Il s'agit du premier pas vers un service public de covoiturage, que le **Grand Chambéry** définit comme « *un service que l'on serait capable de généraliser, dont les mérites iraient au-delà des TC* ». D'autres collectivités font appel à des plateformes, telles **Scity-Coop** ou **Ecosystem**, pour proposer une offre de mobilité dans des zones qui en sont complètement dépourvues ou à destination d'un public à la mobilité réduite. Là encore, le covoiturage n'est plus un simple à-côté mais est constitutif de l'offre publique de mobilité à part entière.

L'Ile-de-France Mobilités vise de la même façon à proposer une offre suffisamment massive pour limiter l'autosolisme et apporter des solutions satisfaisantes là où l'offre en métro, bus ou RER n'est pas adaptée. Les trajets particulièrement concernés sont ceux de périphérie à périphérie, dans la mesure où les transports en commun sont organisés de manière radiale vers le centre.



*“En Île-de-France, il existe des milliers de places vides disponibles dans les voitures qui circulent. L'enjeu est de faire de ses places vides une solution de mobilité, faire de la voiture un transport collectif.”* Vincent Szaleniec (Ile-de-France Mobilités)

Une limite toutefois à considérer le covoiturage comme une forme de transport public à part entière : les exigences des collectivités en termes de fiabilité de l'offre peuvent constituer un frein à une telle bascule. Bernard Januel (Grand Chambéry) considère à ce sujet que la collectivité ne peut prendre la décision de substituer le covoiturage à une ou plusieurs lignes de transports en commun sans avoir auparavant la preuve de l'efficacité de ce service et de sa rentabilité. Une « mise à niveau » du covoiturage devra donc encore s'opérer pour que les acteurs publics sautent le pas et se défassent d'une partie de leur offre TC.

Du côté des collectivités, cela implique de s'ouvrir à l'innovation, d'expérimenter, de former ses acheteurs et techniciens à ces nouvelles pratiques.

# Quelle place pour la technologie ?

Une séquence des Assises a été consacrée aux technologies développements web pour les portails, applications temps réel, open-source, bornes ou autres équipements connectés, etc. Il en est ressorti deux objectifs clés pour la technologie : faciliter la vie de l'utilisateur et renforcer les moyens de suivi et de contrôle.

## Faciliter la vie de l'utilisateur

 **“Il faut mettre la technologie au service de la facilité d'usage des usagers.”** Yann Briand (IRT SystemX)

Laurent Barrelier (**Chronos**) insiste sur ce point : les outils numériques proposés par les opérateurs de covoiturage doivent être de grande qualité pour servir la pratique. L'ergonomie est un facteur discriminant pour accompagner l'usage du covoiturage de courte distance. En effet, 18 % seulement des détenteurs de smartphone utilisent aujourd'hui des applications de covoiturage, alors qu'ils sont habitués à utiliser des GPS et autres applications de mobilité. Un service de covoiturage basé sur une application doit donc viser une haute qualité d'expérience, s'il veut conquérir le public technophile, et la simplicité d'utilisation pour le reste (majoritaire) des usagers. Christophe Doucet (**Tisseo**) met l'accent sur la volonté de l'AMO toulousaine d'aller vers plus de simplicité, face à une réelle rupture numérique. **Qualité et simplicité** induisent la valeur perçue du service : elles ont été rappelées de multiples manières par les opérateurs.

Dans ce contexte, la technologie est vue comme un moyen de **fluidifier et rendre plus flexible la mise en relation** des covoitureurs.

Les plateformes proposant du covoiturage pré-arrangé sur site ou application peuvent rassurer leurs usagers avec des systèmes de profils, notes, mail ou sms de confirmation. Cela répond notamment aux besoins des covoitureurs les plus inquiets, pour qui le fait de renoncer à sa voiture pour monter dans celle d'un inconnu est source de stress à plus d'un titre : méconnaissance de la personne, peur de l'annulation de dernière minute... Les conducteurs eux-mêmes sont rassurés, avec une réservation préalable et un profil passager.

Si les systèmes de mise en relation dans le pré-arrangé reposent le plus souvent sur le modèle décrit ci-dessus, des plateformes vont plus loin, en proposant aux usagers des outils qui simplifient l'expérience.

### **Coordonner les plannings de groupes de covoitureurs**

**Weepil** propose sa plateforme aux groupes de covoitureurs (déjà formés ou à former grâce au site). Ceux-ci complètent les informations relatives à leurs déplacements respectifs (horaires, jours de congés, contraintes...). La plateforme se charge ensuite de générer un planning de tours de conduite, de sorte à ce que chacun utilise sa voiture de manière équilibrée. Cette solution remplace « les calculs d'apothicaires » et l'échange d'argent. Cette plateforme ne conviendra pas nécessairement aux plus technophiles, mais elle est un bon exemple de la manière dont la technologie peut amener des solutions simples à des problèmes concrets qui se posent aux usagers.

La majorité des innovations en matière de mise en relation concernent d'abord **le covoiturage instantané dit en temps réel ou dynamique**. Cette forme de covoiturage repose sur le fait qu'il n'y a pas besoin d'anticiper un trajet puisqu'on peut trouver un covoitureur à la dernière

minute, grâce à des outils qui varient en fonction des opérateurs.

▶▶ Cela peut passer par des lignes de covoiturage, avec l'appui de bornes tactiles, à l'instar du projet Lane conduit par **Ecov** en partenariat avec la Métropole de Lyon et la Capi : le passager se présente à un arrêt de covoiturage, indique sa destination sur la borne tactile et les conducteurs usagers du service sont notifiés de sa présence à l'arrêt. La technologie de la mise en relation sert dans ce cas à éviter au passager et au covoitureur de faire des détours ou d'être contraints par des horaires fixés à l'avance –l'un des principaux freins évoqués par les non-utilisateurs–.

 **“Dans nos lignes de covoiturage haute-fréquence, l'outil numérique est pensé en complément du dispositif physique.”** Frédéric Sarkis (**MicroStop**)

Si l'innovation peut provenir des équipements connectés comme les bornes, elle provient également des plateformes.

▶▶ **Klaxit** utilise la technologie pour éviter à ses utilisateurs d'être contraints en termes d'horaires ou de lieu. L'application dédiée offre la possibilité aux covoitureurs de saisir leur itinéraire personnalisé. La plateforme leur propose des covoitureurs disponibles sur leur chemin, et ce même en dernière minute. Les coûts des trajets sont également calculés automatiquement.

▶▶ De même, **OuiHop'** met à disposition de ses usagers une application de covoiturage instantané qui, grâce à la géolocalisation, met à disposition de l'utilisateur les différents trajets disponibles autour de lui. Cette plateforme repose sur une technologie qui analyse en temps réel toutes les combinaisons permettant aux covoitureurs de recevoir des covoiturés sur leur trajet, sans détours et sans attente. Le conducteur rend public son trajet en cours à tous les piétons à 800 m de l'itinéraire.

▶▶ L'application **CityGo** utilise la technologie machine learning pour « prédire » les déplacements des usagers, ou encore des Smart alerts qui avertissent les passagers de TC en cas de souci sur leur ligne pour leur proposer une alternative en covoiturage.

Au-delà de ces exemples, l'ensemble des acteurs reconnaissent que les innovations vont se poursuivre dans **la mise en relation**, grâce aux technologies disponibles (intelligence artificielle, GPS, mobile...), pour lever tous les freins à la rencontre entre covoitureurs.

En matière de covoiturage courte-distance, la technologie se met également au service de **l'intelligence des déplacements**. Plusieurs plateformes ont déjà développé des fonctionnalités qui visent là encore à faciliter la vie de l'utilisateur en optimisant son parcours.

▶▶ Pour **Govoit**, cela passe par le porte-à-porte : les chauffeurs indiquent sur l'application leur point et heure de départ et leur point d'arrivée ; les passagers recherchent des trajets. La plateforme leur propose alors une solution personnalisée pour effectuer leur trajet de porte à porte, en combinant plusieurs chauffeurs. De cette façon, le passager est pris en charge du premier au dernier kilomètre.

 **“Il faut que cela devienne plus simple d'utiliser le covoiturage, c'est un incitatif en soi pour les covoitureurs”** Bertrand Billoud (**Kisio Digital**)

D'autres plateformes ont axé **leur solution technologique sur la multimodalité**.

▶▶ **CityWay** intègre à ses plateformes l'ensemble des modes de transport disponibles pour proposer le meilleur trajet aux usagers.

▶▶ C'est également le cas de la plateforme **Karos** et Olivier Binet, son co-fondateur, témoigne du temps passé à mettre en place une technologie flexible qui complète le réseau de transports en commun. Le processus pour l'utilisateur est assez classique : il s'inscrit sur l'application en tant que passager ou conducteur, et entre son trajet pendulaire. L'application lui propose un trajet intégrant les transports en commun grâce à des accords avec la collectivité. Le système comprend également une technologie d'apprentissage des habitudes de déplacement des

utilisateurs, basée sur la géolocalisation et le suivi des conducteurs quand l'application est active. L'application enregistre les pratiques réelles des usagers et peut ainsi affiner au quotidien les propositions de match entre passager et conducteur. La technologie est dans ce cas poussée à un niveau très élevé pour personnaliser l'offre et proposer à chaque usager une solution qui lui corresponde spécifiquement.

- ▶▶ L'opérateur **Klaxit** s'est allié à la RATP pour proposer une offre multimodale couplée à sa technologie et axée sur la flexibilité.
- ▶▶ L'Île-de-France a souhaité rendre interopérables avec le moteur de recherche **ViaNavigo** les opérateurs financés dans le cadre de l'expérimentation « Tous ensemble pour le covoiturage ! »

**La recherche de la simplicité pour l'utilisateur passe donc par des technologies qui permettent d'affiner les trajets proposés et les adapter le mieux possible aux habitudes et aux besoins des utilisateurs, sans contraintes.**

En conclusion sur les enjeux technologiques, Olivier Sarrat (**Covivo-RoulezMalin**) a souligné que la technologie liée à l'Open Source peut être une manière pour les plateformes de covoiturage françaises de s'affirmer face aux GAFAs, notamment à l'heure où Waze arrive sur ce marché. L'open source peut en effet représenter une opportunité pour regrouper les offres, les bases d'utilisateurs et les connaissances, dans une offre plus globale, tout en conservant une capacité à faire du sur-mesure. L'utilisateur aurait ainsi le choix entre des possibilités démultipliées.



*“Tout opérateur que nous sommes, nous demandons aux gens d'avoir confiance et d'ouvrir leurs voitures. Je propose aux participants des Assises ici présents d'avoir confiance et d'ouvrir leurs plateformes.”* Olivier Sarrat (**Covivo-RoulezMalin**)

## Apporter des outils de suivi et de contrôle

La technologie trouve également son utilité dans des outils **de suivi ou de contrôle au profit des collectivités ou opérateurs**. On l'a vu, une des questions principales, non résolue à ce jour, est la preuve de covoiturage : comment être certain qu'un trajet a bien été effectué ? Cela intéresse à la fois les plateformes, plus particulièrement celles qui rémunèrent leurs usagers, et les collectivités lorsqu'elles financent un service de covoiturage et pilotent plus globalement leur dispositif de mobilité. Comme le souligne Bernard Januel (**Grand Chambéry**), les collectivités peuvent difficilement s'engager à financer un service sans preuve de son efficacité.

L'Île-de-France **Mobilités** témoigne de cette difficulté, puisque la région a dû contrôler tous les trajets que lui reportaient les opérateurs, rémunérés dans le cadre de son projet « Tous ensemble pour le covoiturage ». À défaut d'outils plus performants, la totalité des trajets effectués pendant la durée de l'expérience ont été analysés « à la main », à partir des tableaux Excel compilant toutes les données. Ce travail, extrêmement long et fastidieux, a mis à jour de nombreuses fraudes. Vincent Szaleniec (**Île-de-France Mobilités**) regrette que ce travail ne soit pas aujourd'hui professionnalisé, avec des outils fiables.

Pour Olivier Binet (**Karos**) c'est avant tout l'**absence de standard** sur le marché qui fait obstacle à une preuve de covoiturage performante. Plusieurs opérateurs réclament une norme commune de preuve à laquelle se référer. À défaut, chacun développe sa solution, à l'instar de **Karos** qui s'appuie sur la géo-localisation. La diversité des techniques rend le travail de contrôle complexe pour les collectivités.

- ▶▶ Margot Sanchez présentait le jour des Assises le travail porté par beta.gouv sur le registre de preuve de covoiturage. **Beta.gouv** est le réseau des incubateurs de Startups d'État, dont les équipes développent des solutions aux problèmes de politique publique, avec une approche incrémentale. En l'occurrence, l'une de ces start-up travaille sur la preuve de covoiturage et propose le système suivant : le covoitureur indique son trajet, qui est ensuite vérifié par l'opérateur avec ses mécanismes propres. S'il juge ce trajet fiable, il l'envoie au « registre »

de preuve de covoiturage. Ce dernier certifie les trajets de tous les opérateurs en leur attribuant un niveau de confiance. L'AOM peut accéder au registre et voir les trajets réalisés sur son territoire ainsi que leur niveau de fiabilité. Il s'agit donc d'une forme de **label de confiance** délivré par une technologie mise en place au niveau étatique, qui peut augmenter la confiance des AOM sur les trajets covoiturés.

La technologie est également attendue sur d'autres types de preuves, comme **les voies réservées aux covoitureurs**. Cette question est au cœur des réflexions conduites par la Métropole de Lyon, dans le cadre du projet de déclassement de l'ex autoroute A6-A7 revalorisée en boulevard urbain sur tout le territoire de la Métropole. Au nord et au sud du trajet, à horizon 2020, une voie réservée aux covoitureurs (aux voitures contenant au moins 2 personnes) devrait être activée aux heures de pointe. Or, comment s'assurer que les autosolistes n'empruntent pas cette voie ? Le contrôle est un facteur primordial dans la réussite d'une telle opération. C'est pour cette raison que des ingénieurs se penchent depuis plusieurs années sur des outils capables de compter le nombre de passagers par voiture. Diverses solutions émergent, dont les caméras thermiques. La société Afs2r (qui commercialise des solutions de contrôle de la route) propose aux passagers de prouver qu'ils sont plusieurs en envoyant depuis leur Smartphone une vidéo panoramique de l'habitacle ; l'application détermine le nombre de covoitureurs et valide ou non l'accès à la voie réservée.

Enfin, la **technologie peut être à la base de nouveaux modes de gouvernance**, comme en témoigne l'expérience du département du Finistère qui a créé **OuestGo**, sa plateforme de covoiturage en open source.



*“L'open source était le moyen d'être plus indépendant en tant que collectivité, de laisser le champ libre à l'innovation et de mutualiser les compétences et les moyens.”*

Sandra Haushalter ([Conseil Départemental du Finistère](#))

La technologie Open source est ici le moyen de se libérer du cloisonnement des marchés classiques pour pouvoir ajouter, modifier, enlever, créer... librement, sur une même plateforme. Les frais de création et de gestion sont partagés entre les membres du groupement et chaque acteur qui le souhaite peut se saisir de la plateforme pour y apporter des améliorations.

## Du bon usage de la technologie

La technologie, si pointue soit-elle, ne suffit pas. Elle n'est qu'une partie de la réponse à l'enjeu de massification des usages.

Le premier point qui interroge sur les outils précédemment cités est celui de **la confidentialité des données** : dans un contexte de défiance croissante et de durcissement de la loi RGPD, les plateformes qui reposent sur la trace GPS ou les caméras peuvent questionner. Elles doivent être en mesure de rassurer leurs usagers sur ce point.

- ▶ **Karos** est directement concerné, puisque son application s'appuie sur la géolocalisation. Olivier Binet a évoqué les mesures prises : la première consiste, lors de l'inscription, à présenter de façon transparente le mode d'exploitation et l'usage des données ; la seconde est l'engagement de l'opérateur à ne pas revendre les données de ses usagers. Celles-ci sont sécurisées selon des standards très élevés, puis agrégées et anonymisées avant toute analyse.

De manière plus générale, l'une des solutions évoquées lors des Assises pour améliorer la sécurité des plateformes de covoiturage est **le recours à la Blockchain**. Celle-ci pourrait être employée pour prévenir les activités frauduleuses et détecter les fausses données. De plus, si un serveur centralisé est potentiellement vulnérable, un serveur distribué (blockchain) serait plus sûr.

Les investissements massifs dans la technologie impactent **les modèles économiques**. Il s'agit d'un poste de dépenses important aujourd'hui chez les opérateurs, qui augmente en même temps que la complexité des dispositifs. C'est l'une des inconnues du marché, de requérir des technologies de pointe, alors que les usages sont encore émergents. L'une des grandes questions posée le jour des Assises a d'ailleurs concerné le modèle économique de l'Open Source : comment un système basé sur la mise à disposition gratuite peut-il être viable ? Les opérateurs qui rejoindraient ces plateformes pour y adjoindre leur offre peuvent-ils tirer leur épingle du jeu ?

Plusieurs intervenants soulignent la complexité liée au recours à la technologie. Celle-ci s'accompagne en premier lieu d'un morcellement de l'offre qui peut entraîner la confusion.

 **“La technologie pose aussi problème par l'éparpillement de l'offre qui l'accompagne. Il peut être difficile pour l'utilisateur de retrouver la solution à son besoin.”** Cyprien Bardonnnet (Carl)

La technologie présente enfin le risque de rebuter ou d'exclure certains usagers, les plus fragiles vis-à-vis du numérique. Selon le Baromètre du numérique 2018<sup>3</sup>, 18 % des adultes français n'utilisent jamais d'outils numériques ou se retrouvent rapidement bloqués dans leur usage. De plus, 63 % des personnes sans diplôme et 65 % des plus de 70 ans ne disposent pas d'un Smartphone. La fracture territoriale est également bien réelle puisque 4 français sur 10 n'ont pas accès à la 4G. De ces chiffres il ressort que les applications de covoiturage s'adressent majoritairement aux CSP+ vivant en ville ou à proximité. Une offre de covoiturage essentiellement basée sur la technologie ne saurait donc répondre à l'ensemble des usages.

Finalement, les opérateurs sont nombreux à être réticents à l'idée d'investir plus dans les technologies. La plupart des intervenants considèrent que les principaux outils existent déjà et que la marge de progrès n'est pas à chercher de ce côté-là.

Julien Honnart (Klaxit) affirme qu'il n'existe plus de frein technologique mais que le principal problème est très concret : les collectivités ne sont pas formées sur le sujet du covoiturage et cela fait défaut.

 **“La solution n'est pas dans le numérique.”** Albane Durand (Covoiturage+)

Les défis à relever ont plus à voir avec les politiques publiques et l'accompagnement des citoyens.

**Tous les intervenants des Assises s'accordent à dire que l'augmentation de la pratique du covoiturage ne repose pas sur la seule technologie mais que d'autres leviers doivent être activés.**

3. <https://www.lesnumeriques.com/vie-du-net/barometre-numerique-2018-5-chiffres-sur-fracture-numerique-n81213.html>

# Massifier les usages

La massification des usages ou de la pratique apparaît comme le levier principal. C'est là que convergent les innovations et les politiques publiques. Pour parvenir à convaincre les usagers, les opérateurs et les collectivités font preuve d'une grande créativité.

Pour que la pratique du covoiturage se répande, **il convient de lever les nombreux freins** qui dissuadent les usagers potentiels, notamment les autosolistes, de passer à la pratique : méconnaissance, crainte, manque d'envie, perte d'autonomie, manque d'habitude... Pour Laurent Barrelier (**Chronos**) les freins à covoiturer régulièrement sont principalement : devoir coupler le covoiturage à un autre mode de transport pour accomplir ses trajets, covoiturer avec des inconnus, ne pas avoir de garantie retour.

Alors, comment dépasser ces freins et encourager la pratique du covoiturage courte-distance ?

## Faire connaître, accompagner, sensibiliser

Un premier mode d'action concerne **la communication et l'accompagnement à la pratique**. Communiquer sur l'existence-même d'une offre de covoiturage est un préalable à la conquête de nouveaux usagers. Le marketing de proximité, l'animation de terrain, sont nécessaires pour faire changer durablement les comportements de mobilité.

Les opérateurs privés ne s'y trompent pas et chacun communique sur son projet à travers différents canaux (radio, TV, réseaux sociaux, articles...).

- ▶▶ **Cityway** s'appuie par exemple sur des campagnes Facebook géolocalisées ou du Street Marketing (flyers, présence lors d'événements...).
- ▶▶ **Atchoum** propose aux collectivités des campagnes très complètes : banderoles dans les villages, flyers, annonces dans le bulletin municipal et la presse locale, liens avec les associations...



La Métropole de Lyon a mis l'accent sur la communication dès le lancement de son offre de covoiturage. Sa campagne décalée a fait date, prenant le parti de l'humour pour faire connaître cette pratique. En lien avec le prestataire du marché, l'accent a été porté sur le marketing de proximité, auprès de toutes les entreprises de plus de 50 salariés. Des jeux organisés sur Facebook, ainsi que des campagnes publicitaires en ligne, ont généré des inscriptions et le développement de communautés. Le Grand Lyon s'engage également auprès des entreprises avec Le Challenge Mobilité du mois de juin, qui invite les employés des entreprises ou

organismes publics volontaires à se rendre à leur travail via un mode de transports durable. En 2018, ce sont près de 52 500 participants travaillant dans l'un des 1 846 établissements inscrits qui se sont rendus au travail autrement. Ce genre d'événement invite les participants à faire le premier pas vers le covoiturage, ou le vélo, et si possible à réaliser que cela n'est pas si compliqué !

Sandra Haushalter (Finistère - [Ouestgo](#)) témoigne également de l'importance de la campagne de communication ludique dans l'appel d'offres du groupement de commande. Elle insiste sur l'accompagnement des personnes, au-delà de la mise à disposition de l'outil numérique.

 **“L’outil est une chose, mais il faut mettre de l’humain. Le covoiturage ne marche pas tout seul et il faut accompagner.”** Sandra Haushalter ([Conseil Départemental du Finistère](#))

 **“Il est indispensable d’accompagner, il n’y a pas de conversion automatique”** Bernard Januel ([Grand Chambéry](#))

Le groupement de commande de [OuestGo](#) a fait appel à [Ehop](#), une association qui accompagne les changements de comportements en aidant les covoitureurs à passer à la pratique. Une grande partie de sa plus-value réside dans sa présence auprès des publics visés, à travers l'organisation d'événements, la formation de référents, l'implication des entreprises... l'association propose également une assistance téléphonique qui peut rassurer les moins technophiles.

 **“Les gens ont toujours des raisons de ne pas covoiturer. Il faut aller à la rencontre des habitants et des salariés pour les mettre en situation de tester le covoiturage.”** Albane Durand ([Covoiturage+](#))

 **“C’est le premier pas qui coûte.”** Olivier Binet ([Karos](#))

L'AOM de la grande agglomération toulousaine, Tisséo Collectivités, a fait le choix d'une approche ciblée vers les entreprises. Son objectif : « proposer un vrai service humanisé ». Plusieurs conseillers en mobilité travaillent à l'accompagnement des entreprises, avec l'organisation d'animations telles que des Speed dating entre covoitureurs potentiels. Ces conseillers se chargent de trouver des conducteurs pour répondre à la demande des passagers. Cela représente un temps homme considérable mais c'est à ce prix qu'on emporte l'adhésion des covoitureurs.

 **“Bilan : ce qui est important c’est l’humain. L’outil ne suffit pas, le changement de comportement en courte distance est difficile. Il faut convaincre et accompagner !”** Christophe Doucet ([Tisséo-Collectivités](#))

Le PNR Arc Jurassien en est si convaincu que les partenaires engagés dans la promotion du covoiturage ont fait en 2010 le choix notable de ne pas investir dans une plateforme informatique ou des outils techniques. Le passage au covoiturage de la part des habitants du territoire se fait donc uniquement sur la base d'une communication et sensibilisation accrue au sein des entreprises. Cela a abouti à un taux de covoiturage allant de 20 à 25 % dans les 135 entreprises impliquées.

 **“C’est un travail de sensibilisation au long cours.”** Edouard Prost ([Parc naturel régional du Haut-Jura](#))

« Sensibilisation » résume bien le projet innovant [Carl](#), présenté le jour des Assises par Cyprien Bardonnnet. Cette plateforme de covoiturage à destination des auto-écoles s'appuie sur le constat que les véhicules des centres d'apprentissage circulent quasiment chaque jour en sillonnant le territoire avec, à leur bord, plusieurs sièges libres. Les proposer comme véhicule de covoiturage a un double avantage : exploiter les places vides et acculturer les jeunes conducteurs à cette pratique alternative. Comme le rappelle Stéphanie Vincent, le covoiturage

est d'abord une question d'habitude : « *on reproduit plus facilement une habitude que l'on maîtrise* ». Elle ajoute que les jeunes qui covoiturent peuvent avoir un fort impact sur les pratiques de leurs proches en les convertissant à leur tour.

## Incitations, contraintes, avantages : qu'est-ce qui marche ?

La communication a ses limites et l'accompagnement de terrain n'est pas applicable à grande ou très grande échelle. Que dire alors des incitations ?

L'Ile-de-France Mobilités a opté pour l'incitation financière, à travers son projet « Tous ensemble pour le covoiturage ! » : elle a ainsi versé 2 euros (et 4 lors des pics de pollution) aux opérateurs pour chaque trajet réalisé, à destination des conducteurs et/ou passagers.

 **“Une des clés de la réussite est de donner des avantages concrets et tangibles aux covoitureurs.”** Vincent Szaleniec (Ile-de-France Mobilités)

Cette expérimentation a abouti au triplement du nombre de trajets réalisés sur le territoire, avec des retours des utilisateurs très positifs. Cela n'étonne pas Julien Honnart (Klaxit) dont la plateforme a bénéficié de cette expérimentation. Pour lui, l'intérêt économique dépasse la motivation citoyenne : les usagers ne covoiturent plus lorsque l'incitation disparaît. Le fait de payer serait donc un pré-requis. Francis Nappez (Bablines) partage ce constat, qu'il a pu vérifier lors d'expérimentation menées dans l'Est de la France. L'arrêt de l'incitation financière a là-aussi abouti au retrait de nombreux covoitureurs. C'est également pour cette raison que Scity-Coop développe un projet de chèque de covoiturage qui permettra aux employeurs de soutenir les salariés qui covoiturent.

 **“Sans l'incitation financière on a 15% des salariés qui covoiturent tous les mois, alors qu'avec les chèques, on a 50% d'engagement de plus.”** Arnaud Delcasse (Scity.coop)

Frédérique Ville (iDVROOM) propose que ce levier financier soit actionné de manière périodique, pendant les pics de pollution par exemple. C'est ainsi que l'Ile-de-France Mobilités a agi en rendant le covoiturage gratuit pour les usagers dans ces moments-là.

L'association Ecosyst'M a mis en place un système d'incitation financière spécifique : les covoitureurs sont rémunérés en « bons énergie » échangeables contre des produits ou des services auprès des commerçants locaux partenaires. Ces chèques soutiennent le covoiturage et la consommation dans des enseignes locales.

Emilie Butel (Verdi Ingénierie) rappelle que les incitations peuvent être d'une autre nature que financière. Faire gagner du temps aux usagers, par le biais d'une voie réservée aux covoitureurs est reconnu comme une très forte incitation. C'est ce que projette de mettre en place la Métropole de Lyon sur l'A6-A7.

L'autre face de l'incitation, ce peut être un cadre contraignant mis en place par les pouvoirs publics envers les autosolistes. Les Assises ont d'ailleurs eu lieu au tout début du débat sur l'augmentation du prix du carburant. Nombreux étaient ceux qui estimaient qu'une telle mesure pouvait avoir des effets positifs sur le covoiturage. Jean-Marie Carrara (Govoit) invite, au lieu de taxer les carburants ou les autosolistes, à étudier une taxation des distances parcourues, pour changer les pratiques de mobilité en profondeur.

 **“Je ne crois pas à une massification du covoiturage qui arriverait d'un coup, sans changement majeur des politiques publiques.”** Stéphanie Vincent (Cerema)

La FabMob plaide pour un signal fort des collectivités. C'est aussi ce que réclament de nombreux opérateurs, estimant qu'il s'agit de la seule manière de provoquer un changement durable dans les comportements. Francis Nappez, co-fondateur de Blablacar et Bablines, cite l'exemple du Brésil, où des mesures de circulation alternée imposées augmentent significativement la pratique du covoiturage. Patrick Robinson-Clough (Citygo) estime que les collectivités devraient obliger les personnes à faire du covoiturage au moins une fois par mois.

L'expérience dont témoigne Édouard Prost (PNR du Haut-Jura) irait également dans ce sens, puisqu'il a constaté l'efficacité des mesures contraignantes prises par le canton de Vaud (Suisse). Mettre en place une réglementation plus contraignante sur la possibilité de créer des places de parking a eu pour conséquence directe une augmentation significative du covoiturage chez les employés du territoire. Certaines entreprises suisses vont jusqu'à imposer le covoiturage ou rendre leur parking payant.

## Rassurer et faciliter

Ont été évoqués pour massifier la pratique du covoiturage, la communication et l'accompagnement, ainsi que les mesures incitatives ou coercitives. S'ajoute à ces modalités les actions qui facilitent le passage à l'acte, en rassurant les utilisateurs.



**“Il faut démystifier le covoiturage.”** Alain Jean (RezoPouce)

Cela a été dit à plusieurs reprises durant les Assises : les usagers ont besoin d'être rassurés et plus particulièrement les passagers ! Les usagers expliquent souvent leur réticence à devenir passager par la crainte d'être coincé pour le trajet retour. Francis Nappez considère que la certitude de trajet est un levier essentiel du covoiturage courte-distance. Ceci est d'autant plus vrai pour le covoiturage en temps réel, où l'on n'a pas la sécurité apportée par la réservation comme c'est le cas dans le covoiturage pré-arrangé.

Pour parer à cette inquiétude, certains opérateurs ou collectivités garantissent le retour par taxi, au cas où le passager ne trouverait personne pour le ramener à son domicile. C'est notamment le cas de Lane.

Les opérateurs s'accordent pourtant à dire qu'il est rare qu'un covoitureur se trouve bloqué par une annulation ou une absence d'offre et que les covoitureurs ne font finalement pas usage des solutions de dépannage. Mais le simple fait de savoir qu'ils pourront bénéficier d'un taxi au cas où peut vaincre une réticence importante et amener les usagers à passer le pas du covoiturage.

►► **CityWay** a une autre vision, et considère que le covoiturage en temps réel peut rassurer des usagers potentiels, grâce à un service facile d'utilisation, qui n'exige aucune anticipation ni contrainte de lieu ou d'horaire : il permet de répondre à une objection souvent répandue selon laquelle le covoiturage est synonyme de nombreuses contraintes.

On peut ajouter que le fonctionnement sous forme de ligne et sur le modèle du bus peut offrir à des usagers inquiets une pratique qui s'apparente à celle des transports en commun, dont le fonctionnement leur est déjà connu.

►► **RezoPouce** travaille également sur le covoiturage spontané, proche du stop, mais sans la dimension d'inconnu qui peut inquiéter les usagers. L'association installe des panneaux aux lieux de récupération ou de dépose, fournit aux passagers une fiche-destination logotée à compléter et communique sur le temps d'attente moyen (qui est très bas). Les passagers sont identifiés comme appartenant au réseau **Rézopouce** – pas nécessairement les conducteurs. Ici, la plus-value de l'offre par rapport au Stop classique est dans son aspect institutionnalisé, organisé.

►► **Ecosyst'M** s'appuie sur le lien social pour amener les personnes à covoiturer. Cela fait sens, au regard des enquêtes qui constatent que la plupart des covoitureurs ne passent pas par une plateforme mais s'arrangent en face-à-face. Selon l'enquête réalisée par le cabinet Nova 7, 69 % des covoitureurs sont venus au covoiturage par une connaissance ou un proche faisant le même trajet. Favoriser la création de lien social pourrait donc être un moyen d'inciter à la pratique, en évitant l'aspect potentiellement stressant du trajet à réaliser avec un inconnu.

Les Assises ont enfin pointé du doigt l'importance des actions qui facilitent la tâche aux covoitureurs. Cela n'est pas forcément le levier le plus facile sur lequel agir, mais son efficacité peut être grande. Jean-Baptiste Ray (**Arcadis**) voit la levée des contraintes/la facilité d'accès à l'offre comme un axe de travail plus efficace que l'incitation financière. Plus on facilite la vie des covoitureurs, moins ils ressentiront le besoin d'être payés.

 **“Il faut rendre le passage à l'acte le plus facile possible, en toute saison...”** Yann Briand (IRT SystemX)

Plusieurs modalités sont envisageables. Plusieurs acteurs préconisent d'intégrer l'offre de covoiturage aux sites et applications des transports en commun du territoire. Cela permet à l'utilisateur d'avoir une visibilité globale des offres et de ne pas se perdre entre de multiples plateformes pour trouver ce qu'il recherche ou effectuer des comparaisons. C'est ce qu'a réalisé la région Ile-de-France avec l'intégration des offres de 12 plateformes à ViaNavigo.

De manière générale, Emilie Butel (**Vinci**) préconise d'éviter les silos en favorisant l'interconnexion entre les plateformes de mobilité. La FabMob insiste sur l'interopérabilité, des standards communs, l'ouverture des données pour simplifier l'usage.

Laurent Barrelier (**Chronos**) conseille néanmoins d'éviter les solutions de trajets en intermodalité car celles-ci risquent de rebuter les utilisateurs, en rallongeant leur temps de trajet. Patrick Robinson-Clough (**CityGo**) estime lui aussi que l'intermodalité n'est pas envisageable pour un trajet de moins de 30 km car l'autosoliste devra faire encore plus d'effort pour sortir de sa routine. Il faudrait donc privilégier le porte-à-porte ou en tout cas proposer au passager de se rendre à un seul point de rencontre, avec une fin de trajet à pied.

Enfin, l'allègement des procédures à effectuer pour covoiturer peut être un préalable à l'adhésion de nouveaux covoitureurs.

►► **Weepil** a réalisé des études qui pointent la simplicité de sa plateforme : pas d'échange d'argent, un outil très simple sous forme de planning et une organisation sur le long terme. Le covoiturage courte-distance peut en effet être chronophage si l'on doit tous les jours recommencer des procédures de mise en relation, faire des demandes ou se préoccuper de ne pas avoir de conducteur au retour. L'organisation entre les personnes sur le long terme peut donc apparaître comme une solution simple et sûre, car l'utilisateur sait avec qui, à quelle heure et comment il se rendra au bureau pour la semaine, le mois ou parfois les années à venir. C'est ce que décrit l'une des personnes interrogées dans le cadre du micro-trottoir sur les pratiques de covoiturage dans le Grand Lyon : lorsqu'elle a voulu passer au covoiturage, elle a trouvé sur le site de la Métropole plusieurs personnes intéressées par son trajet. Un équipage s'est formé et cela fait plusieurs années qu'ils covoiturent quotidiennement.

Jean-Marie Carrara (**Govoit**) résume bien les 6 critères pour imposer le covoiturage courte-distance face à d'autres moyens de transport : la proximité, la disponibilité, la flexibilité, la sécurité, le coût et le confort.

**Les Assises Prospectives du covoiturage de courte distance ont mis en évidence de nombreuses expérimentations, identifié des pratiques établies, des leviers et des freins, et tracé des pistes pour l'avenir, pour proposer l'offre la plus qualitative possible et faire du covoiturage une option de mobilité comme une autre –mais une option de mobilité plus durable qu'une autre.**

# Le rapport d'étonnement



**Pierre HOUSSAIS,**  
Directeur de la Direction  
de la Prospective du Dialogue Public  
du Grand Lyon

“

Au terme des Assises prospectives du covoiturage, la première question qui vient est **« À quel usage répond le covoiturage ? »**. Ce dont on a finalement parlé, c'est du rôle du covoiturage dans l'offre de mobilité. Celle-ci comporte des limites et des carences alors même que l'on vise une mobilité fluide, sans couture et sans rupture. Le covoiturage apporte des solutions à ces carences. Côté infrastructure, on l'aborde d'abord dans une logique de capillarité : dans les zones peu denses, pour le rabattement sur les pôles multimodaux ou sur les axes lourds, pour le désengorgement de ces axes, pour l'accès aux centres...

Cela a pour autre effet **un développement de niches**, c'est le cas par exemple du covoiturage sportif (non négligeables en volume). Certaines de ces niches sont très pertinentes en termes de politique publique : l'insertion, le handicap... Par exemple, la prise en charge des déplacements domicile-école des enfants handicapés, un vrai problème parfois pour rejoindre les classes ULIS. Le covoiturage multiplie les propositions pour combler les trous dans la raquette de l'offre de transports et de services de déplacement. C'est en effet là qu'est sa place. Or, ce positionnement rentre en contradiction avec **la course à la massification** qui a lieu actuellement : tout le monde cherche à massifier tout en se positionnant sur des besoins très spécifiques croisant besoins individuels, insuffisance des services collectifs, et particularités des territoires. Il y a là un premier paradoxe, qui pose la question de la raison d'être du covoiturage.

Le deuxième élément saillant concernant le covoiturage courte-distance est **l'absence de modèle viable économiquement**. J'ai finalement l'impression que personne ne

veut payer, au sens de payer un prix. On a parlé d'incitation financière, de coup de pouce, d'esprit collaboratif... De la pratique du « Un coup c'est moi qui conduit, un coup c'est toi » pour éviter l'échange d'argent. On est donc sur des entrées de convivialité, de communauté ou d'équipage... Cela nous inciterait à faire des politiques publiques se concentrant sur l'animation, à l'instar de Tisseo ou du Grand Lyon.

Il ressort également de cette journée une tendance selon laquelle les offres de covoiturage s'adosent à quelque chose d'existant, comme c'est le cas de Fleetme par exemple. Face à ce constat je m'interroge : est-il possible d'avoir **des pure-player** du covoiturage ? Des plateformes qui ne font que cela, sans s'adoser ici à Vinci pour ses infrastructures, là à une zone économique, à un réseau de transports en commun... Il s'agit d'une question importante.

**Quelle place de la politique publique** pour soutenir un covoiturage sur des niches, et que les usagers ne veulent pas payer ? Comment financer le covoiturage sans passer par l'impôt ? Qui doit investir dans la technologie ou les bases de données, car il s'agit d'un secteur où les besoins d'investissement sont importants, avec un fort enjeu de massification et de passage à l'échelle ? Qui doit être payé à la fin pour le service rendu ?

On se pose donc toutes ces questions, la première étant « qui paie ? ». Pourtant tout le monde s'accorde à dire que le covoiturage **créé de la valeur**, en particulier une **véritable valeur d'usage** car le covoiturage répond à des besoins d'économies, de facilité, mais aussi une valeur collective importante puisqu'il répond à des problématiques d'engorgement, de réduction de gaz à effet

de serre, d'optimisation de l'espace... Un des éléments qui avait boosté le covoiturage au Grand Lyon était d'ailleurs la concomitance de cette proposition avec le Plan Climat. On a tendance à penser le covoiturage d'abord sous une entrée mobilité/déplacements alors que sa valeur réside aussi dans l'apport au bien collectif.

**La valeur financière**, en revanche, on la cherche toujours ! D'autant plus que, le secteur du covoiturage est encore dominé par des pratiques informelles autour de la machine à café, c'est-à-dire des relations sociales basiques qui ne nécessitent pas de passer par une plateforme. Personne ne veut payer et pourtant tout le monde s'accorde pour pousser le covoiturage, cela ne fait pas débat.

Une des réponses proposée aujourd'hui c'est que l'avenir du covoiturage, c'est « le pot commun et la confiance », où le pot commun serait par exemple **Mobility As A Service : une multi-modalité hyper-dynamique** qui nous fait sortir du paradigme de la mobilité pour entrer dans celui de la fluidité. « *Mon covoitureur annule mais ce n'est pas grave je vais prendre Uber ou le bus* ». Même si en parallèle de cette ouverture et cette confiance, la présence de l'État est requise pour vérifier et certifier l'absence de fraude. De plus, cette ingénierie de pot commun est vouée à être déclinée à des micro-besoins, à des spécificités territoriales et locales... On parle finalement de « **sur-mesure de masse** », sur des territoires à chaque fois spécifiques allant du Plan de Mobilité d'une grande entreprise à Mme Dubois qui a besoin d'aller en centre-ville ou à l'hôpital une fois par semaine. C'est donc une équation complexe et qui aboutit à de nombreux paradoxes.

Pour chercher la solution au modèle économique. Il faut remettre le covoiturage dans son contexte premier qui est celui de **l'économie de la fonctionnalité** : partager quelque chose plutôt que de le posséder, en exploitant ainsi les actifs dormants (en l'occurrence les sièges libres dans les voitures). Ce type d'optimisation des actifs dormants peine encore à exister. Il présente une valeur d'usage, une valeur sociale ou encore écologique, mais engendre aussi des mécanismes de défense face à de potentiels effets pervers : techniques de surveillance pour éviter la fraude, péage, parking réservé aux covoitureurs... Des éléments de contrôle

se mettent donc en place en parallèle d'une recherche de confiance.

Partant de là, le covoiturage considéré comme une pratique de l'économie de la fonctionnalité s'inscrit-il dans le paradigme du déplacement tel qu'on le pense le plus souvent ? Ne faut-il pas plutôt l'appréhender sous l'angle de l'optimisation des ressources, et donc l'inclure dans une politique plus globale de résilience dans un contexte de pression énergétique et spatiale ? On en revient alors à des considérations culturelles et de modes de vie, d'où l'importance de sensibiliser à cette pratique, de communiquer sur la confiance etc.

À plus long terme, le covoiturage est face à deux défis :

- **Technologique** : son déploiement repose sur des systèmes de coordination-contrôle importants (plates-formes, applications, péages, contrôle par caméra du nombre de personnes par véhicule, certification des trajets...). Ces solutions sont-elles pérennes dans un contexte d'évolution des véhicules autonomes partagés, avec des circuits organisés par des Intelligences Artificielles ?
- **Sociétal** au regard des besoins, des trous dans la raquette dans lesquels il se déploie. À moyen et long terme, aura-t-on toujours besoin de cette solution intermédiaire entre les déplacements courts qui peuvent être pris en charge par le bus, le vélo ou la marche et les déplacements longs par la voiture, le car, le train ? Ces espaces et temps intermédiaires dans lesquels se situe le covoiturage, que deviendront-ils face à la spécialisation socio-économique des territoires, à la polarisation des emplois et des fonctions, des phénomènes liés entre autres aux usages du numérique ?

Un des forums ouverts traitait du covoiturage comme d'une forme de lien social. Finalement, au-delà de son efficacité réelle dans l'allocation des ressources, il s'agit peut-être en effet de l'un des derniers espaces où l'on réinvestit une forme de sociabilité urbaine.

Peut-être est-ce donc sur ce terrain que le covoiturage pourra s'imposer durablement. ●

# Ils ont fait les Assises...

## Légende



Collectivités



Temps réel



Opérateurs de CV



Par ligne



Prestataires, consultants,  
Expert mobilité



Spécificité Territoires  
peu denses



CV Pré-arrangé



## Georges AMAR



### Chercheur et prospectiviste, Transport et Mobilités

Georges Amar est consultant en mobilité et prospectiviste, chercheur associé de la chaire «Théorie et Méthodes de la Conception Innovante» de l'Ecole des Mines ParisTech. Il a également été pendant 14 ans le directeur de la prospective et de la conception innovante au sein du groupe RATP. C'est à lui qu'a incombé la mission d'ouvrir les Assises prospectives du covoiturage en tant qu'expert dans le domaine de la mobilité.



## Cyprien BARDONNET



### Carl



Carl est un service de covoiturage courte distance (20 km) qui s'appuie sur les voitures d'auto-écoles et les élèves-conducteurs. Cette solution permet de rentabiliser les véhicules qui sillonnent le territoire, d'habituer les jeunes conducteurs à covoiturer et d'apporter en périphérie une réponse simple, pratique et sécurisée.



## Laurent BARELIER



### Chronos

Laurent Barrelier a rejoint Chronos en 2013 en tant que chef de projets après des expériences au Danemark et au Mexique. Il contribue à des missions d'évaluation de projets d'innovation (covoiturage notamment), avec une approche par les usages. Il s'intéresse principalement aux nouveaux services de mobilité et à la mobilité inclusive (plateformes de mobilités en QPV notamment).



## Bertrand BILLOUD



### Kisio-Fabmob <http://lafabriquedesmobilites.fr/> - <http://www.kisio.org/>

Bertrand Billoud est le responsable de la communication marketing de Kisio Digital, filiale Solutions et Services de Keolis. Kisio développe des services à la mobilité pour la rendre plus fluide et adaptable aux besoins des citoyens, des territoires et des opérateurs de transports. Kisio digital fait partie de la FabMob (Fabrique des Mobilités) aux côtés, notamment, de Covivo. Cette association met en relation des acteurs et des projets pour faire émerger une culture et des communs autour du covoiturage. Il s'agit du premier accélérateur européen dédié aux transports et à la mobilité.



## Yann BRIAND



### IRT SystemX

Yann Briand est chef de projet au sein de l'IRT SystemX, en charge du montage et du management de projets de R&D collaborative dans le domaine de la mobilité. Ses interventions couvrent notamment les ITS, le MaaS, l'information voyageur, le calcul d'itinéraire, la régulation de trafic ou l'optimisation de réseaux. Les projets qu'il conduit s'appuient sur un large panel de technologies telle que l'Intelligence Artificielle, le machine learning, l'analyse de données massives, la Blockchain, la conception orientée usager, la simulation multi-agent ou l'analyse comportementale. L'IRT SystemX réfléchit à des solutions technologiques pour faciliter la pratique et la gouvernance du covoiturage. Il est partenaire du projet de requalification en boulevard urbain de l'A6-A7 (Métropole de Lyon).



## Olivier BINET



### Karos



Olivier Binet, est co-fondateur de Karos. Cette plateforme propose un système innovant au service des covoitureurs, qui favorise l'inter-modalité et s'adapte à chaque conducteur. Elle s'appuie pour cela sur l'intelligence artificielle et la géolocalisation, afin d'apprendre des habitudes des covoitureurs et leur proposer des trajets personnalisés. Durant les Assises, il a présenté ce système et les précautions prises en faveur du respect des données des utilisateurs.



## Margot BRUNO



### Citygo



Margot Bruno est depuis peu Brand & Social Media Manager chez Citygo. Créé en janvier 2014 par Patrick Robinson Clough, Citygo propose un service de covoiturage urbain instantané. Ceci grâce à son système de matching intelligent, sa technologie de localisation basse consommation, et son algorithme basé sur l'intelligence artificielle qui anticipe les déplacements des utilisateurs. Elle permet aux habitants de se déplacer plus rapidement entre banlieues ou vers les centres-villes, plus écologiquement et à moindre frais.



## Émilie BUTEL



### Verdi Ingénierie

Émilie Butel est responsable d'activités Systèmes chez Verdi Ingénierie, où elle recherche des solutions innovantes pour adapter l'usage d'une infrastructure de transports aux besoins d'aujourd'hui. Elle a éclairé les débats sur les voies réservées au covoiturage et les solutions qui s'offrent aux acteurs publics pour favoriser l'augmentation du taux d'occupation des véhicules.



## Jean-Marie CARRARA



### Govoit



Jean-Marie Carrara est le fondateur de Govoit, organisation de gestion globale des déplacements. Cette application de covoiturage collaboratif dynamique coordonne plusieurs voitures pour effectuer un trajet rapide de porte-à-porte. Govoit analyse en temps réel toutes les combinaisons, pour que les covoitureurs puissent recevoir des covoiturés (sans modifier leurs trajets et sans attente). Les covoiturés se déplacent donc de porte-à-porte, avec des trajets fractionnés qui augmentent les combinaisons de covoiturage.



## Julien CASALS



### Nova 7

Julien Casals est directeur associé de Nova 7. Spécialisé dans le marketing public, les études auprès des usagers et l'innovation dans les services urbains, il accompagne la prise de décision des opérateurs de services (publics ou privés) en leur apportant sa connaissance des comportements de leurs usagers. Il est membre du réseau de Veille prospective du Grand Lyon pour le compte duquel il a réalisé une enquête portant sur le covoiturage sur le territoire de la Métropole de Lyon en 2018. Il en a présenté les résultats lors des Assises.



## Joël DAMPIERRE



### Fleetme



Joël Dampierre développe le projet Fleetme depuis 2007 au sein de Cityway, solution de covoiturage Temps réel pour les trajets du quotidien et à destination des réseaux de transports. Ce service, sous la forme d'une ligne de covoiturage, est accompagné d'une technologie spécifique. Fleetme pratique par ailleurs la pré-indemnisation des conducteurs afin de les inciter à la pratique du covoiturage. Joël Dampierre a présenté le retour d'expérience de Cityway, le projet étant actuellement déployé à Avignon et Grenoble, et le rôle joué par la pré-indemnisation.



## Éric DAVIAUD



### MoveWiz



Éric Daviaud est le fondateur de MoveWiz, site internet qui organise du covoiturage événementiel et par lequel les participants à un même événement (mariage, anniversaire, formation, réunion...) peuvent rechercher à l'avance un covoitureur. Le site s'appuie sur un outil cartographique, relié à des fonctionnalités de mise en relation.



## Arnaud DELCASSE



### Scity.Coop



Arnaud Delcasse est cofondateur de Scity.coop, start-up coopérative et participative développant des projets d'innovation numérique à impact social et environnemental. Son application de covoiturage temps-réel pour les trajets de courte-distance s'inscrit dans une démarche de « mobilité inclusive », au profit des personnes en situation de précarité. Scity.Coop expérimente actuellement les « Chèques Covoiturage », pour que les entreprises financent les trajets covoiturés de leurs salariés. Ces chèques ont vocation à devenir interopérables et adaptés à l'ensemble des plateformes de covoiturage domicile-travail.



## Vincent DESMAS



### Atchoum



Vincent Desmas a créé Atchoum, plateforme proposant un service de transport solidaire destiné aux personnes isolées. Celle-ci comporte un outil en ligne couplé à une plateforme téléphonique dans chacune des communes couvertes. Les conducteurs sont des bénévoles qui se rendent disponibles pour transporter les personnes isolées ou rencontrant des problèmes de mobilité. Cette solution fonctionne sous la forme d'un abonnement avec les collectivités publiques et un coût réduit pour les usagers. Atchoum est lauréat 2017 du Prix de l'innovation sociale remis par le Sénat.



---

### **Karine DOGNIN-SAUZE**



#### **Métropole de Lyon**

Vice-Présidente de la Métropole de Lyon, chargée de l'innovation, de la ville intelligente et du numérique, Karine Dognin-Sauze

---



### **Christophe DOUCET**



#### **Tisséo Collectivités**

Urbaniste de formation, Christophe Doucet est directeur de la Planification et de l'Eco-mobilité chez Tisséo-Collectivités (Autorité Organisatrice des Mobilités de la métropole de Toulouse). Depuis plusieurs années, Tisséo Collectivités encourage et facilite le covoiturage de proximité à travers plusieurs dispositifs, et développe également des spots covoiturage dans la métropole toulousaine.

---



### **Albane DURAND**



#### **Éhop**

Albane Durand, directrice de Covoiturage+, a présenté Ehop. Il s'agit d'une association soutenue par les collectivités, dont la mission est de développer la pratique du covoiturage du quotidien. Elle encourage les changements de comportements pour atteindre une masse critique nécessaire à la pérennisation de l'offre de covoiturage. Ehop est un projet déployé sur le terrain auprès des salariés et habitants, jusqu'à la mise en relation des inscrits sur la plateforme OuestGO, via le management humain d'un back-office. Le projet mêle le covoiturage domicile-travail « classique » au covoiturage solidaire pour l'insertion professionnelle.

---



### **Romain FAYOUX**



#### **Ecov - Instant System, Lane**

La start-up Ecov, créée en 2014, est spécialisée dans le covoiturage de courte-distance et Romain Fayoux y travaille en tant que chef du projet de covoiturage Lane. La société développe actuellement, en partenariat avec Instant System, une plateforme de mobilité intermodale comprenant du covoiturage dynamique intégré au réseau de transport collectif. Ecov et Instant System développent ensemble le service Lane qui proposera à la fin de l'année 2018 du covoiturage instantané avec des stations connectées entre Lyon et Bourgoin-Jallieu.

---



### **Guillaume FICAT-ANDRIEU**



#### **SYSTRA**

Guillaume Ficat-Andrieu est responsable d'études au sein de SYSTRA, groupe de conseil et d'ingénierie spécialisé dans la conception d'infrastructures de transport. Il est revenu lors des Assises sur le développement du covoiturage dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et le rôle des AOMs. L'intégration de la pratique du covoiturage au sein des politiques de mobilité est en effet très récente et laisse de nombreuses questions en suspens. À travers un panorama de PDU récents, il a présenté les différentes stratégies utilisées pour le développement du covoiturage courte distance.

---



## Sandra HAUSHALTER & Anne-Laure PIQUET



### OuestGo



Sandra Haushalter est chargée d'études éco-mobilité au Conseil Départemental du Finistère et en charge de la mise en œuvre de la politique départementale de covoiturage. Accompagnée d'Anne-Laure Chiquet, cheffe du service aménagement et éco-mobilité, elle a présenté le projet OuestGo : plateforme mutualisée de covoiturage de proximité, solidaire, gratuite et open source pour répondre aux besoins des territoires urbains et ruraux, sur l'ensemble des territoires du Finistère.



## Julien HONNART



### Klaxit



Julien Honnart est président et fondateur de Klaxit, une plateforme de covoiturage domicile-travail, dont l'application mobile permet aux salariés de pratiquer le covoiturage sans changer leurs habitudes. Elle offre aujourd'hui plus de 300 000 trajets quotidiens partout en France et compte plus de 150 entreprises clientes. Lors des Assises, Julien Honnart a plus particulièrement présenté les innovations technologiques de Klaxit : un outil permettant d'intégrer le covoiturage dans l'offre de services de mobilité des collectivités, ainsi qu'un système de preuve de covoiturage.



## Pierre HOUSSAIS



### Direction de la Prospective et du Dialogue Public du Grand Lyon

Pierre Houssais est directeur de la Prospective et du Dialogue Public du Grand Lyon depuis 2009. La vocation de cette direction est d'aider à penser et d'accompagner les articulations entre la conduite de l'action de la Métropole et les évolutions sociétales, en recourant à la prospective, la participation citoyenne, les approches par les usages et l'expérimentation. La plupart des travaux sont publiés sur [www.millenaire3.com](http://www.millenaire3.com)



## Michel JACOBIN & Philippe ARZUR



### Weepil



Michel et Philippe sont les co-fondateurs de Weepil, solution s'appuyant sur les concepts d'alternance, de conduite équitable et de planification du covoiturage domicile-travail. Après une expérience de plus de 17 ans de covoiturage domicile-travail, ils ont souhaité créer leur propre solution de covoiturage, à la fois simple et durable. Facilitateur de covoiturage domicile-travail, Weepil permet aux membres d'un groupe constitué d'alterner leurs tours de conduite équitablement. Les salariés d'entreprises conduisent 1 à 2 fois par semaine au lieu de 5, sans rien déboursier.



## Bernard JANUEL



### Grand Chambéry



Bernard Januel est le conseiller délégué du Grand Chambéry, chargé de l'écomobilité auprès de Josiane Beaud, 2<sup>e</sup> vice-présidente. Cette délégation recouvre notamment la mise en œuvre de la politique cyclable et le développement et la mise en œuvre des services à la mobilité. Egalement Adjoint au maire de Saint-Jean-d'Arvey, Bernard Januel a piloté une expérimentation de covoiturage de courte distance en complément des transports en commun et dessertes cyclables.



---

## Alain JEAN



### Rezo Pouce



Alain Jean nous a fait découvrir Rezo Pouce, réseau d'auto-stop au quotidien créé en 2010 qui vise à réhabiliter l'auto-stop en zone rurale et péri-urbaine. Le premier axe est la constitution d'une nouvelle image de l'auto-stop et des auto-stoppeurs, qui passe par la déconstruction de nombreux préjugés et la promotion de la pratique auprès des jeunes et dans un contexte de voisinage. Le second consiste à accompagner le passage à l'acte des inscrits au Rezo pour qu'ils deviennent de réels utilisateurs, en particulier par des animations.

---



## Laurent MAGHDISSIAN



### OuiHop'



Laurent Maghdissian est co-fondateur de OuiHop', application mobile de covoiturage urbain instantané de courte-distance, créée en 2013. Ingénieur des Ponts et Chaussées, il a auparavant travaillé 8 ans dans l'ingénierie chez Alstom Power. Il a apporté lors des Assises sa vision des usages et des spécificités du covoiturage sur les courtes distances.

---



## Giannicola MARENGO



### Métropole de Turin

Giannicola Marengo est le directeur des Transports de la Métropole de Turin. Cette dernière est la cheffe de file du projet européen Co&Go, dans le cadre duquel ont eu lieu les Assises. Il réunit les Métropole de Turin, Lyon et Chambéry avec l'Agence régionale de l'énergie et de l'environnement en Auvergne-Rhône-Alpes, la Zona Ovest di Torino et la commune de Leini. L'objectif général du projet est de rendre la mobilité plus durable et les zones plus désavantagées et périphériques de la zone transfrontalière plus accessibles. Lors des Assises, Giannicola Marengo a présenté ce projet et les actions de la Métropole de Turin en faveur du covoiturage.

---



## Marie MARTÈSE



### La Roue Verte



Marie Martèse dirige La Roue Verte, fondée en 2007. La société propose aux entreprises et collectivités des solutions de covoiturage en marque blanche. Elle a présenté lors de cette journée un projet spécifique de ligne de covoiturage régulier à départ garanti à l'aller et au retour : Illicov Vercors. Marie Martèse a partagé son expérience, en développant sa réflexion sur les bénéfices du covoiturage et les modèles économiques, à rapprocher de ceux des transports en commun.

---



## Francis NAPPEZ



### Blablalines



Francis Nappéz dirige le développement technique de Blablalines et BlaBlaCar, dont il a élaboré l'infrastructure dès 2006 et accompagné la croissance. Il supervise l'ensemble des améliorations et des équipes dédiées au bon fonctionnement des sites et applications mobiles.

---



### Jérôme PIED

#### Le Ptit Roger



Jérôme Pied est ingénieur-manager et président de l'association Le Ptit Roger, qui participe à la redynamisation des milieux ruraux en ramenant du service de proximité. Cela passe par le Microvoiturage : du covoiturage de proximité dynamique organisé vers les lieux publics du quotidien en aller-retour. Outre l'animation des commerces et des services locaux, cette solution facilite la réunion des habitants autour de centres d'intérêt communs et offre un moyen de mobilité alternatif aux personnes qui rencontrent des difficultés pour se déplacer. C'est pourquoi le MicroVoiturage se définit comme un « outil de lien social ».



### Edouard PROST

#### Parc naturel régional du Haut-Jura



Edouard Prost est directeur adjoint du Parc naturel régional du Haut-Jura et le porteur français du projet Interreg en relation avec l'association suisse arc jurassien.ch. Celui-ci promeut le covoiturage au sein de l'arc jurassien, territoire s'étendant de part et d'autre de la frontière franco-suisse comptant plus de 35 000 travailleurs frontaliers. Cela entraîne de nombreuses nuisances liées au trafic routier. C'est pourquoi le Parc, en relation avec arc.jurassien.ch et les territoires frontaliers, soutient depuis 2010 le covoiturage domicile-travail. Les acteurs ont fait le choix de ne pas investir dans des outils techniques, mais dans l'animation auprès des particuliers et des entreprises.



### Jean-Baptiste RAY

#### Arcadis



Jean-Baptiste Ray est consultant indépendant chez Arcadis et chercheur chez Movi'cité. Il s'intéresse plus particulièrement à la planification des transports, y compris des services de covoiturage. Il est intervenu sur le sujet des modèles économiques des applications de covoiturage, à partir d'éléments produits dans le cadre du projet GREAT pour la Métropole de Grenoble et TRANSDEV. Il a ainsi présenté les équilibres économiques du covoiturage et des transports publics.



### Franck ROUGEAU

#### OuiHop'



Franck Rougeau, co-fondateur de OuiHop', a présenté cette application de covoiturage urbain instantané, basé sur le principe de l'auto-stop connecté. En s'appuyant sur la géolocalisation, OuiHop' met à disposition de l'utilisateur les différents trajets disponibles autour de lui et met en relation, sans réservation, des piétons ou des automobilistes qui vont dans la même direction. Cette plateforme repose sur une technologie qui analyse en temps réel toutes les combinaisons, permettant aux covoitureurs d'embarquer des covoiturés sur leur trajet.



### Amélia RUNG

#### Vinci autoroutes



Amélia RUNG, directrice du développement chez VINCI autoroutes, a présenté un retour d'expérience des aires de covoiturage sur autoroutes. Ces voies constituent un réseau de transport efficace pour les trajets domicile-travail, de la périphérie vers le centre. 31 aires de covoiturage ont été créées depuis 2011 sur le réseau Vinci et des enquêtes ont été effectuées auprès des usagers. Vinci a également signé en 2015 un accord de partenariat avec Blablacar, pour des tarifs avantageux sur les abonnements de télépéage des covoitureurs.



---

## Margot SANCHEZ



### Incubateur de Services Numériques

Margot Sanchez est diplômée de l'Université de Technologie de Compiègne et cheffe de produit au sein de l'Incubateur de Services Numériques, beta.gouv.fr (Services du Premier Ministre). Cette structure travaille sur des sujets liés au domaine du transport et investit actuellement un nouveau produit : la preuve de covoiturage. L'objectif de cette démarche est de créer un élan national autour d'un label « covoiturage en France » et de développer de façon ouverte et mutualisée un produit permettant d'accéder à un bouquet d'incitatifs grâce à une preuve de covoiturage.

---



## Olivier SARRAT



### Covivo-RoulezMalin



Olivier Sarrat est le responsable fonctionnel de Covivo-RoulezMalin. Covivo propose des services de covoiturage personnalisables accompagnés d'outils technologiques tandis que RoulezMalin a été la première entreprise à proposer un site internet de covoiturage en 2005. Les deux structures se sont associées en 2014 pour créer une plateforme de covoiturage gratuite. Olivier Sarrat a présenté lors des Assises un calculateur d'itinéraires multimodal au niveau national, en lien avec une démarche opendata, avec l'exploitation des données de transport en commun. Il a également développé la facette technologique du projet OuestGo, en tant que prestataire pour le compte du groupement de commande.

---



## Frédéric SARKIS



### MiscroStop



Frédéric Sarkis préside MicroStop covoiturage depuis 2014, association visant à développer le stop organisé. Elle s'appuie sur une communauté d'auto-stoppeurs connectés et développe des solutions physiques de lignes de covoiturage haute-fréquence. L'outil numérique est pensé en complément du dispositif physique afin d'améliorer la masse critique, augmenter la base de trajets réguliers et animer un pool d'ambassadeurs.

---



## Vincent SZALENIEC



### Ile-de-France Mobilités

Vincent Szaleniec est chef de projet en charge de l'intermodalité et des Eco-mobilités chez Ile-de-France Mobilités. Il travaille notamment sur l'élaboration des stratégies de développement de covoiturage courte distance et de l'auto-partage sur le territoire francilien. Il a apporté le point de vue de la collectivité sur l'expérimentation « Tous ensemble pour le covoiturage ! » portée par l'Ile-de-France afin de promouvoir le covoiturage sur son territoire. La région a ainsi financé 8 plateformes, rendues interopérables sur ViaNavigo, pour que les trajets soient gratuits pour les usagers.

---



## Bertrand TESTOT



### iTineroo



Bertrand Testot a fondé iTineroo en janvier 2017, startup qui conçoit des solutions de covoiturage dynamique pour des communautés d'utilisateurs. Son service de covoiturage s'appuie sur l'agenda des organisations et associations, pour encourager le covoiturage de leurs membres ou adhérents. Quatre applications existent à ce jour, dont iTineroo à destination des clubs, ligues de sport et leurs licenciés ; une application en marque blanche pour les stades et leurs supporters, et iTin'élus, qui optimise les déplacements professionnels des élus des collectivités territoriales.

---



---

### **Béatrice VAUDAY**



#### **Ecosyst'M**



Béatrice Vauday préside la fondation Ecosyst'M, système de mobilité durable pour les déplacements de proximité dans les secteurs péri-urbains et ruraux. Cette plateforme propose une solution de mobilité aux personnes les plus fragiles, avec une monnaie spécifique utilisable dans les activités locales partenaires et gérée par une antenne locale de l'association. Cela encourage à la fois la pratique du covoiturage et le développement économique local.

---



### **Frédérique VILLE**



#### **iDVROOM**



Frédérique Ville est depuis 2015 directrice générale d'iDVROOM (filiale de la SNCF), service de covoiturage dédié aux trajets quotidiens. Pour les Assises elle a fait part de ses retours d'expériences et de pistes de développement du covoiturage du quotidien avec iDVROOM, en se basant sur les retours clients récoltés depuis 10 ans.

---



### **Stéphanie VINCENT-GESLIN**



#### **Consultante-chercheuse indépendante**

Stéphanie Vincent-Geslin est docteure en sociologie et spécialiste des mobilités. Elle a reçu en 2009 le Grand Prix de Thèse sur la Ville par l'APERAU (Association pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Aménagement et Urbanisme), pour son analyse des processus de décision des modes de déplacements alternatifs à la voiture. Elle travaille aujourd'hui sur les mobilités dans le temps long des parcours de vie et des expériences de déplacement. Elle considère les mobilités comme un analyseur des transformations sociales et territoriales. Elle a abordé l'aspect sociologique du covoiturage et notamment l'enjeu des relations humaines et des affinités interpersonnelles dans l'usage du covoiturage.

---



#APCovoit

# Forums ouverts

## Sept thèmes de discussion, d'échanges et d'exploration



### Créer et animer des communautés de covoitureurs

Plusieurs acteurs du covoiturage s'appuient sur la création de communautés de covoitureurs, dont l'objectif varie en fonction du contexte :

- Faciliter la mise en lien et l'organisation entre covoitureurs
- Créer un réseau d'ambassadeurs-utilisateurs du covoiturage
- Favoriser la confiance et l'appropriation de l'outil et de la pratique du covoiturage
- Améliorer la qualité du service (facilitation d'appariement, garantie retour...)

Il est nécessaire d'identifier en amont l'objectif de la communauté que l'on souhaite créer et quel sera l'intérêt commun de ses membres, afin d'adapter l'offre et la mettre en valeur.

La création et l'animation de ces communautés s'appuient sur des interfaces numériques type plateforme mais cela ne suffit pas : Il faut impérativement « *de vrais gens qui parlent et rencontrent les vrais gens* ».

Quelques questions restent en suspens :

- Qui pilote et qui anime la communauté ? L'opérateur, l'AOP, la collectivité, l'entreprise... ? Cela se décide au cas par cas, selon le contexte local.
- La durée de vie d'une communauté doit-elle être de court terme, pour amorcer le covoiturage ? Ou de long terme, pour pérenniser la communauté ?



### Le covoiturage, créateur de lien social

Le covoiturage de courte-distance implique de passer du temps avec une personne, et donc de créer du lien, dans un habitable qui représente le cadre privé : « *Quand on monte dans la voiture de quelqu'un on rentre chez lui* ». Le préfixe « co » exprime d'ailleurs cette idée de partage et de rencontre. C'est aussi une pratique qui s'apprend et se transmet de pair à pair. On s'interroge sur la nature de ce lien, son rôle dans le covoiturage courte-distance et la manière d'amener les conducteurs à partager leur véhicule.

Il existe des liens forts et des liens faibles, le covoiturage faisant partie de la seconde catégorie. Il faut alors viser la création de bons liens faibles pour inciter à la pratique en en faisant un moment agréable, amical. La répétition d'un trajet réalisé avec les mêmes personnes peut en effet renforcer ce lien et ainsi ancrer la pratique.

La question du lien dans le covoiturage renvoie également au rôle social que peut jouer cette pratique. Ainsi, sur certains territoires, les plateformes de covoiturage deviennent un moyen d'inclusion des personnes exclues des pratiques de mobilités « classiques ». Celles-ci peuvent donc se déplacer au même titre que les autres et acquérir des compétences sociales. Une telle plateforme doit adapter ses outils pour qu'ils soient utilisables par tous.

Néanmoins, le glissement du covoiturage vers un moyen de transport comme un autre ne risque-t-il pas d'altérer cet aspect social pour n'en garder que l'utilitaire ?



## Covoiturage instantané et stop organisé

Le covoiturage instantané ou Stop organisé se développe, comme son nom l'indique, à mi-chemin entre deux pratiques existantes. Il s'organise souvent sous la forme de lignes de covoiturage avec arrêts physiques ou non et promet aux utilisateurs une grande flexibilité et un temps d'attente très court. Cette forme de covoiturage doit surmonter plusieurs obstacles à son développement.

L'autostop pâti d'une image souvent négative et le premier défi est donc de rassurer les passagers potentiels, notamment en encadrant la pratique : charte, application avec profils... Le point le plus délicat reste celui de la garantie de trajet et certains opérateurs ont fait le choix de proposer un taxi en cas d'attente trop longue. La création d'une communauté peut également rassurer.

Pour que les passagers renoncent à leur voiture au profit du stop organisé, il faut également que suffisamment de conducteurs passent toute la journée pour ne pas trop attendre. Dès lors, comment atteindre une masse de conducteurs suffisante ? On peut par exemple rémunérer les conducteurs même lorsqu'ils roulent à vide.

Le lieu d'attente est également un enjeu car il n'est pas aisé de s'entendre avec l'acteur public pour que des points de rencontre sécurisés soient mis en place. Or, le confort et la sécurité de ces lieux jouent beaucoup sur la perception des usagers.

Deux écoles existent ensuite en matière d'outils pour le Covoiturage instantané : interfaces physiques (bornes) ou numériques ? Cela dépend du public visé et du territoire.

Le Stop organisé est souvent présenté comme une solution de substitution aux transports en commun, surtout lorsqu'il fonctionne par ligne. Or, comment déterminer laquelle de ces deux options est la plus adaptée ? L'argument de la rentabilité des transports en commun est souvent invoqué car les lignes de covoiturage seraient moins coûteuses que les bus peu fréquentés. Mais rentrent aussi en jeu la spécificité du territoire et les pratiques des usagers, pour lesquels prendre le bus et covoiturer ne sont peut-être pas des pratiques si facilement substituables.



## Démonstration de l'interopérabilité entre les plateformes du Grand Lyon et de la Région AURA ainsi que du moteur de recherche Covoiturage Léman et ses bornes

L'interopérabilité peut être mise en place entre plateformes, ou entre des plateformes et les transports en commun / les bornes covoiturage / certaines infrastructures autoroutières. Les sites de covoiturage du Grand Lyon et de la région (Mov'ici) sont par exemple interopérables : le contenu de l'un apparaît sur l'autre. À termes, on pourrait également y intégrer les transports en commun. L'interopérabilité permet en effet d'envisager n'avoir qu'une seule entrée pour toutes les offres de mobilité d'un territoire.

C'est pourquoi Ecolutis, Covoiturage.com, Covivo et RoulezMalin ont initié la démarche RDEX qui consiste en un standard ayant pour vocation de faciliter les échanges de données de covoiturage entre les différents opérateurs. Cela implique, à terme, d'appliquer des standards uniques à tous les membres.

Pour que l'open data se généralise il faudrait envisager une législation qui l'impose, au nom de la qualité du service. Les acteurs privés sont en effet généralement réticents car ils cherchent à capitaliser sur leurs inscrits et à se créer une masse de clients qui leur appartienne. Ce serait donc aux collectivités de se saisir du sujet, d'autant plus qu'en matière d'Open Source le rôle de l'Autorité Organisatrice est primordial. Il lui incombe en effet la gestion de la donnée et de la propriété des clients. Pour que l'interopérabilité soit réellement effective, cette solution devrait également être harmonisée à l'échelle nationale.

La gestion et la possession de donnée posent encore de nombreuses questions : dans le cadre de l'open source, le possesseur de la donnée serait-il la collectivité ou l'opérateur ? Des registres devraient-ils être établis ? Quel modèle économique sur le long terme ?



## Le covoiturage dans les territoires peu denses

Le covoiturage peut se définir comme la possibilité d'exploiter les sièges libres des voitures pour en faire une forme de transports en commun. Or, les zones rurales souffrent d'un manque de transports collectifs et une grande partie des ménages vivant en-dehors des agglomérations est propriétaire d'une (ou plusieurs) voiture. Il y a donc un vrai potentiel, mais celui-ci se heurte à de multiples freins : financiers, nonaccès aux nouvelles technologies... et à de réels problèmes de couverture réseau (la 2 G arrivera en 2025 dans certains territoires !).

Plusieurs points font consensus: le covoiturage en zones peu denses fait face à un déficit de masse critique et à une offre technologique inappropriée qui empêchent de créer une véritable chaîne de mobilité fonctionnelle. Il a alors besoin d'une forte mobilisation des élus pour exister.

Les points de débat concernent les moyens de mise en relation. En effet, le fonctionnement en lignes via des bornes permet de pallier le défi technologique mais peut rebuter les usagers inquiets ou qui ont besoin d'une solution de porte-à-porte. Comment proposer une solution accessible à tous ?

Une question concerne également l'animation : celle-ci a un rôle à jouer, mais quelle importance et quels moyens lui accorder ?

Des solutions pourraient résider dans le développement d'application adaptées au contexte rural et dans une véritable intermodalité avec les transports en commun. Une maison du covoiturage à destination du public pourrait également être créée. Le contact humain a en effet un rôle majeur à jouer et peut également passer par des associations locales jouant le rôle d'intermédiaires. Enfin, la possibilité de dédommager les conducteurs devrait être évaluée.



## Un événement, un covoiturage !

Les événements réunissent par définition plusieurs personnes en un même lieu et en même temps : l'occasion idéale d'étendre la pratique du covoiturage hors des trajets domiciles-travail ! Des plateformes sont ainsi dédiées au covoiturage événementiel, certaines se spécialisant même dans les événements sportifs.

Ces opérateurs s'accordent sur la pertinence de cette offre et sur le principe de gratuité des trajets. L'inclusion est également un maître-mot partagé, avec la volonté de proposer les outils les plus simples d'usage possibles. Le recours à une application n'est pas vu comme une priorité.

Cette pratique profite du fait que l'engagement des covoitureurs est moindre lorsqu'il s'agit d'un événement, ce qui peut inciter au passage à l'acte.

Le principal défi auquel est confronté le covoiturage événementiel réside dans la difficulté pour les passagers à renoncer à leur voiture. La question de la visibilité de ces plateformes se pose également car elles sont souvent incompatibles avec celles des collectivités pour des questions d'ergonomie. Faire connaître cette solution au grand public est donc plus compliqué.

Utiliser certains leviers, comme des incitations financières ou la réservation de places de parking sur les lieux de l'événement, peut être envisagé pour augmenter la pratique. Il faudrait néanmoins que ces incitations soient harmonisées entre public et privé, et entre les collectivités. Enfin, ces dernières pourraient s'impliquer aux côtés de leurs AOT/AOM\* pour accompagner la part de la population pour laquelle l'utilisation des plateformes de covoiturage est trop complexe.

\*Autorité Organisatrice de Transport/ Autorité Organisatrice de la Mobilité



## Rôle des entreprises

Les modèles de covoiturage basé sur la contractualisation avec les entreprises fonctionnent bien, car cela garantit la masse critique et une rémunération stable. De plus, on constate une augmentation significative du nombre de covoitureurs lorsqu'une entreprise s'associe à un opérateur.

En échange de son investissement financier, l'entreprise bénéficie de l'accompagnement et des conseils de l'opérateur mais aussi de la diminution du nombre de places de parking à fournir, l'élargissement de la zone de recrutement et la diminution des freins à l'emploi. Cela profite particulièrement aux entreprises ne bénéficiant pas d'une bonne desserte en transports en commun.

Il existe cependant des freins du côté des entreprises, certaines craignant que la promotion du covoiturage en leur sein n'entache leur image. D'autres ne disposent pas du temps ou des ressources nécessaires pour se pencher sur le problème de l'accès à leurs locaux. Il faut également réussir à amener un changement de mentalité d'importance car elles considèrent généralement que l'accessibilité à leurs locaux ne fait pas partie de leurs responsabilités.

On peut pour cela envisager des incitations financières versées aux entreprises pour qu'elles encouragent les mobilités partagées. Cela serait particulièrement pertinent pour les entreprises cotisant pour le Versement de transports tout en ne bénéficiant pas d'une desserte efficace.

D'autres solutions sont envisageables :

- La mise en place de référents au sein de l'entreprise
- Un travail sur le contexte local de l'entreprise pour l'encourager à la pratique
- Des récompenses pour les entreprises vertueuses
- L'inclusion du covoiturage dans l'offre plus globale de transports afin que ses coûts soient partagés







