



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Evaluation de services innovants de mobilité – partie 1

SEPTEMBRE 2020



Sommaire

Introduction	6
Analyse de quelques projets de cars express : éléments de synthèse	8
Analyse de quelques projets de location vélo à assistance électrique longue durée : éléments de synthèse	12
Analyse des services de co-voiturage en des territoires à faibles densités	18
Plus d'informations	23

Auteurs du rapport

Membres du comité scientifique France mobilités



The background is a solid orange color with several concentric, curved lines of varying thicknesses on the left side, creating a sense of depth and movement.

Introduction

INTRODUCTION

Dans le cadre du comité scientifique de France Mobilités, le besoin a été relevé d'évaluer certains types (ou familles) de projets afin de pouvoir capitaliser au niveau national les expériences référencées sur la plate-forme France Mobilités. L'objectif est de pouvoir dégager des traits structurants permettant d'accompagner au mieux la mise en œuvre de nouveaux projets sur les territoires.

Des études de cas approfondies ont été conduites pour analyser les conditions d'émergence de ces projets, leurs modalités de mise en œuvre et particulièrement les forces et faiblesses relevées lors de la phase d'exploitation du service, les bilans économiques et environnementaux qui peuvent être dressés ou encore les conditions de passage à l'échelle et de répliquabilité sur d'autres territoires de ces services.

Les projets ont été retenus parmi plusieurs familles de services de mobilité « innovants », mis en œuvre en dehors des grands centres urbains denses. Ces familles sont les suivantes :

- Projets de soutien à la mobilité active,
- Projets de co-voiturage,
- Lignes de cars express

Des synthèses pour chacune de ces familles sont fournies ci-après. Les conclusions de l'ensemble des travaux montrent néanmoins que :

L'intérêt de ces services réside essentiellement dans leur rapidité de déploiement, leur flexibilité et leur faible coût.

Ces services sont beaucoup plus économiques que la voiture pour l'utilisateur, et dans le cas des cars express permettent des gains de temps non négligeables. L'effet club lié au partage de préoccupations sociales et environnementales peut également être un élément déterminant de l'adoption des services de co-voiturage ou de location de vélos étudiés.

Ces services nécessitent un accompagnement en infrastructures (voies réservées et parcs relais pour les cars express notamment) et une intégration dans une stratégie globale de mobilité.

La réflexion sur la tarification est essentielle (prix très faible du car express à différencier entre le prix du titre à l'unité et le prix des abonnements ; tarification de la location du vélo à des fins de diffusion du service).

Les modalités de gouvernance sont également centrales. L'implication des élus dans l'émergence et l'accompagnement du service est décisive. L'information et l'animation autour des nouveaux services nécessitent par ailleurs un investissement en ressources humaines non négligeable pour les services, de l'ordre de 1 ETP.

Dans tous les cas, l'identification précise des besoins de mobilités de la population et des entreprises est un préalable incontournable.

The background is a solid orange color with several concentric, curved lines of varying thicknesses that sweep across the frame from the top left towards the bottom right, creating a sense of motion and depth.

Analyse de quelques projets de cars express

ANALYSE DE QUELQUES PROJETS DE CARS EXPRESS : ELEMENTS DE SYNTHESE

TYPE DE SERVICES ETUDIES : LES CARS EXPRESS

Ce dispositif est composé de lignes de cars avec peu d'arrêts, souvent à des fréquences relativement élevées et reliant des territoires périurbains aux centres villes. Certains de ces dispositifs sont déployés conjointement avec des parcs relais et des voies réservées.

TYPES DE TERRITOIRES : LA DESSERTE DE GRANDES AGGLOMERATIONS DEPUIS LE PERIURBAIN

Les services sont déployés dans des grandes agglomérations pour des distances de plusieurs dizaines de kilomètres pour desservir les centres des agglomérations depuis le périurbain.

CARACTERISTIQUES DES PROJETS : DES PROJETS RAPIDES A DEPLOYER, FLEXIBLES ET A FAIBLE COUT

Tous les services sont radiaux, à des distances de 30 km environ ou 45 mn en temps de parcours en moyenne. L'intérêt de ces services réside essentiellement dans leur rapidité de déploiement, leur flexibilité et leur faible coût comparé à des modes lourds.

TYPES DE GOUVERNANCE : LA NECESSITE D'UNE STRATEGIE GLOBALE DE SERVICE ET D'UN ACCOMPAGNEMENT INFRASTRUCTUREL

Une stratégie globale de services de cars express combinés avec des voies réservées et des parcs relais attenants aux autoroutes améliore grandement l'attractivité du système de mobilité, avec des temps de parcours beaucoup plus faibles que la voiture. L'investissement dans des hubs terminus des voies réservées et connectés aux modes lourds des grandes villes représentent des investissements importants, mais font faire un saut qualitatif très important, garant de l'attractivité du service et donc de sa performance économique (R/D) et environnementale (€ public / t de CO2 économisé). Alors que la part du temps de parcours dans le coût généralisé est très importante, c'est prioritairement sur ce point qu'il faut investir pour assurer la fréquentation. L'organisation spatiale des services de cars express en articulation avec les autres modes lourds (tramways, métro) est tout particulièrement à mettre en œuvre.

BILAN POUR L'USAGER : DES GAINS ECONOMIQUES MAIS SURTOUT DES GAINS DE TEMPS SIGNIFICATIFS

Pour l'utilisateur, la haute fréquence en heures de pointes est un avantage important à souligner - avec la certitude d'une attente faible. C'est ce qui explique le succès de ces services, avec par exemple sur Aix – Marseille, plus de 3 millions de voyages/an sur une seule ligne.

Les temps de parcours sont en général similaires à ceux de la voiture sauf dans le cas de voies réservées bien positionnées, où les gains sont significatifs avec des gains de 40' par jour, soit 13h économisée par mois. Pour l'utilisateur, ces services sont beaucoup plus économiques que la voiture avec des rapports de 1 à 7 voire 15 selon la tarification. Sur des distances journalières de 2 x 30 km, ces gains représentent pour l'utilisateur une économie de plus de 200 € par mois.

BILAN ECONOMIQUE : UNE POLITIQUE TARIFAIRE A ADAPTER

Pour la collectivité, une adaptation des tarifs permettant de mieux équilibrer l'économie du service serait profitable pour les finances publiques et raisonnable pour les usagers, qui sont surtout orientés sur la qualité du service, et alors que les services sont inférieurs d'un facteur multiplicatif au coût d'usage de la voiture.

UN BILAN ENVIRONNEMENTAL TRES POSITIF, A REEQUILIBRER AVEC LE BILAN ECONOMIQUE

Les volumes de t de CO2 économisés sont très conséquents. Le déploiement de ce type de services sur l'ensemble des axes routiers desservant les pôles d'activités pourrait ainsi avoir un impact très significatif sur l'environnement.

Les coûts publics sur la tonne de CO2 économisée dépendent toutefois totalement de la fréquentation du service et surtout des tarifs pratiqués. En effet ces derniers sont si attractifs pour l'utilisateur qu'ils grèvent le R/D et donc les ratios € public / t de CO2 économisée. Une augmentation des tarifs ne remettrait pas en cause les gains réalisés pour l'utilisateur qui sont d'abord des gains de temps (jusqu'à 90% du coût généralisé, selon les études).

CONCLUSION

Une articulation de ces services avec le reste du réseau de transport en commun urbain et des services de mobilité comme les VLS ou le vélo individuel doit permettre de limiter les ruptures de charge et favoriser l'intermodalité : des parcs vélos sécurisés, des services de VLS aux terminus des lignes et des pistes cyclables pour y parvenir semblent nécessaires.

Accompagner ces services avec des dispositifs ITS pourrait apporter une grande efficacité aux services

France Mobilités

FRENCH MOBILITY

- un titre unique (logique de mobilité intégrée / MaaS) paraît indispensable pour effacer l'effet de complexité lié à la combinaison de services et faciliter l'usage, tout comme une information temps réel de qualité (temps d'attente, remplissage, position du car)
- des voies réservées de manière soit pendulaire (cf. Nantes Pont de Cheviré, ou à Grenoble) soit dynamique (cf. Métropole de Lyon)
- la priorité des cars aux feux en ville

Les lignes de cars express peuvent aussi être pertinentes en dehors des métropoles, soit pour desservir des villes moyennes, soit pour mailler les petites villes en complémentarité du train, avec des niveaux de performances similaires ou supérieurs et des coûts nettement moins élevés. Alors que le report modal sera l'un des axes majeurs de la décarbonation de la mobilité, il y aurait une vraie logique à déployer massivement ce type de services, si l'on veut atteindre l'objectif de -40% des émissions de GES d'ici 2030.



**Analyse de
quelques projets
de location vélo à
assistance
électrique longue
durée**

ANALYSE DE QUELQUES PROJETS DE LOCATION VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE LONGUE DUREE : ELEMENTS DE SYNTHESE

TYPE DE SERVICES ETUDIES : LOCATION VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE LONGUE DUREE

Il s'agit de service de location vélo longue durée à destination principale de personnes désirant faire des trajets domicile/travail. Si des vélos classiques peuvent être loués, c'est surtout la location de vélos électriques qui porte ces projets.

TYPE DE TERRITOIRES : RURAUX EN PROXIMITE D'AGGLOMERATION

Les services étudiés sont mis en œuvre à l'échelle de communauté de communes entre 30 et 40 000 habitants, constituées d'un nombre de communes entre 20 et 40, de densité comprises entre 30 et 100 hab/km². Il s'agit donc de territoires peu denses, voire ruraux, en première ou deuxième couronne d'agglomérations plus importantes. Les caractéristiques de ces territoires sont relativement homogènes entre elles : 90% de personnes motorisés (et même 50% de multi motorisés), revenu médian de l'ordre de 20 000 € (identique moyenne française). On peut également noter que les territoires observés ne sont pas desservis par des réseaux de transports en commun urbains, même si des offres régionales existent.

Afin de mettre en exergue quelques différences et caractéristiques spécifiques de ces services, des territoires plus largement peuplés ont été regardés. Ces derniers constituent également des exemples possibles de « passage à l'échelle ».

CARACTERISTIQUES DES PROJETS ETUDIES : A TAILLE HUMAINE, UN INVESTISSEMENT EN MOYEN HUMAIN MESURE

La location des vélos est réservée aux habitants, avec comme motif principal le domicile/travail, mais ce motif n'est pas une condition obligatoire. Le nombre de vélo en location est compris entre 30 et 70, parfois davantage dans les cas où les vélos sont revendus aux habitants à un prix résiduel (de 50 à 350 €, selon l'âge du vélo revendu).

La durée des locations va de 1 mois à 1 an (parfois limitée à 2 ans). Des durées de location plus courtes impliquent une charge plus importante en termes de personnel, ce n'est donc pas recommandé. De plus, la liste d'attente d'un vélo pour ces services est assez longue, ce qui encourage également à proposer des durées de location relativement longue afin que l'utilisateur « s'engage », il est également possible de « cibler » les usagers (salariés, étudiants...). Les locations les plus longues sont d'ailleurs le plus souvent faites par des travailleurs.

CARACTERISTIQUES DE LA GOUVERNANCE : A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES, EN REGIE ET AVEC DES ELUS MOTIVES

Les structures porteuses sont des collectivités (communauté de communes). Le service est effectué en régie, ce qui nécessite une bonne implication des élus comme facteur de succès, mais aussi peut provoquer une certaine « usure » de ceux-ci. En cas de passage à l'échelle, un fonctionnement délégué peut-être envisagé. A noter également qu'une gestion initialement mise en œuvre à l'échelle de la commune, provoquait des disparités (règlements, tarifs, gestionnaire parfois associatif) et une certaine illisibilité de la part des habitants en ce qui concerne leur compréhension du service.

Les projets ont émergé suite à une volonté politique locale qui a notamment pu être renforcée par des questionnements sur la prise de compétence AOM ou l'intégration dans le dispositif TEPCV (ce dernier offrant des financements).

Les services mobilisent environ 0,25 / 0,3 ETP pour la gestion, hors entretien des vélos. 1 ETP sur quelques mois est nécessaire pour la définition du projet, la gestion des investissements et le lancement du projet en général. Cela reste donc tout à fait abordable pour des collectivités de taille et de moyens modestes.

Des plans de communications importants et ancrés dans le territoire sont nécessaires, complétés d'animation locales, d'évènements avec les élus et de publication dans les journaux des mairies. Ensuite, c'est une communication informelle qui prend le relais (bouche à oreille), les services étant victimes de leur succès, le besoin de communication institutionnelle ne se fait pas trop sentir. Une fois le service ancré sur le territoire, la communication s'étend sur la pratique du vélo en général.

Ces services de location vélo ont également été accompagnés d'interventions de la collectivité sur les infrastructures : itinéraires et stationnements.

BILAN POUR L'USAGER

Les tarifications observées sont avantageuses, avec 35€ par mois observés au maximum. De plus, pour les déplacements domicile-travail qui constituent la cible de ces services, l'employeur prend en charge la moitié de cet abonnement, ce qui implique un reste à payer de 15€ par mois maximum pour les usagers. Une enquête auprès des usagers d'un des services a montré que les travailleurs abonnés utilisaient le service 15 jours par mois (sur 20 jours ouvrables) avec un report modal de 90% depuis la voiture et un trajet moyen de 8km (soit 16 km aller-retour).

BILAN ECONOMIQUE : DES SOLUTIONS QUI FONCTIONNENT A UN COUT MODERE, LA QUESTION DE LA TARIFICATION CENTRALE

Les coûts unitaires des vélos électriques sont d'environ 1800 euros, des coûts qui peuvent donc être importants en cas de parc fortement dimensionné pour des collectivités de ce type, et qui surtout peuvent être réalisés sur plusieurs années de manière progressive. Un passage par des

structures d'achat mutualisé (comme l'UGAP) permet également de faire baisser ces coûts unitaires, qui peuvent descendre à hauteur de 1200 € dans ce cas.

Il ne faut pas sous-estimer les coûts de réparation, surtout quand il existe plusieurs antennes de location sur le territoire : les réparateurs doivent se déplacer, souvent pour très peu de vélos à chaque fois. La maintenance des vélos augmente avec leur âge, une revente au bout de 2 ou 3 ans est conseillée. De plus, le coût des assurances peut ne pas être neutre non plus.

Les ratios R/D sont excellents (quand il y a des recettes, les recettes couvrent les dépenses de fonctionnement, y compris moyens humains dédiés de la communauté de communes), avec pourtant des tarifs très faibles, surtout quand l'utilisateur se fait rembourser la moitié de son abonnement par son employeur. C'est la revente des vélos (au bout de 2/3 ans) qui permet au service d'être rentable. La question de la tarification demeure centrale, entre développement du service, diffusion de la pratique du vélo sur le territoire et reste à charge pour la collectivité.

BILAN ENVIRONNEMENTAL : EXCELLENT, BEAUCOUP DE REPORT MODAL ET AUGMENTATION DE LA PRATIQUE REGULIERE DU VELO

Le trajet moyen est de 11 km, ce qui est élevé pour du vélo et montre ainsi le réel impact du VAE. Le report modal observé va de 50% à 90%.

A voir si ces services permettent de lancer une véritable pratique du vélo dans les territoires, à même d'initier des changements de pratiques ayant un impact environnemental fort.

Le public est diversifié en CSP et en âge, dont 2/3 de femmes, souvent motorisé par ailleurs.

CONCLUSIONS

Le service est pertinent, et doit être accompagné par des moyens humains de la collectivité, pour donner de la visibilité au vélo et lancer des politiques d'infrastructures dédiées. Les coûts sont faibles avec possibilités de retour sur investissements. Il y a un réel enjeu pour les territoires à investir à plusieurs (ou à passer par l'UGAP) puis à revendre ces vélos aux particuliers. Un travail est à mener sur la tarification : elle doit être attractive pour faire monter en puissance le service, puis une réflexion doit être menée pour savoir si la collectivité veut fournir un maximum de vélos en location (jusqu'à 2000 vélos dans certaines communautés de communes) en comparant aux investissements réalisés dans les TC ou essayer de faire basculer les usagers vers l'achat.

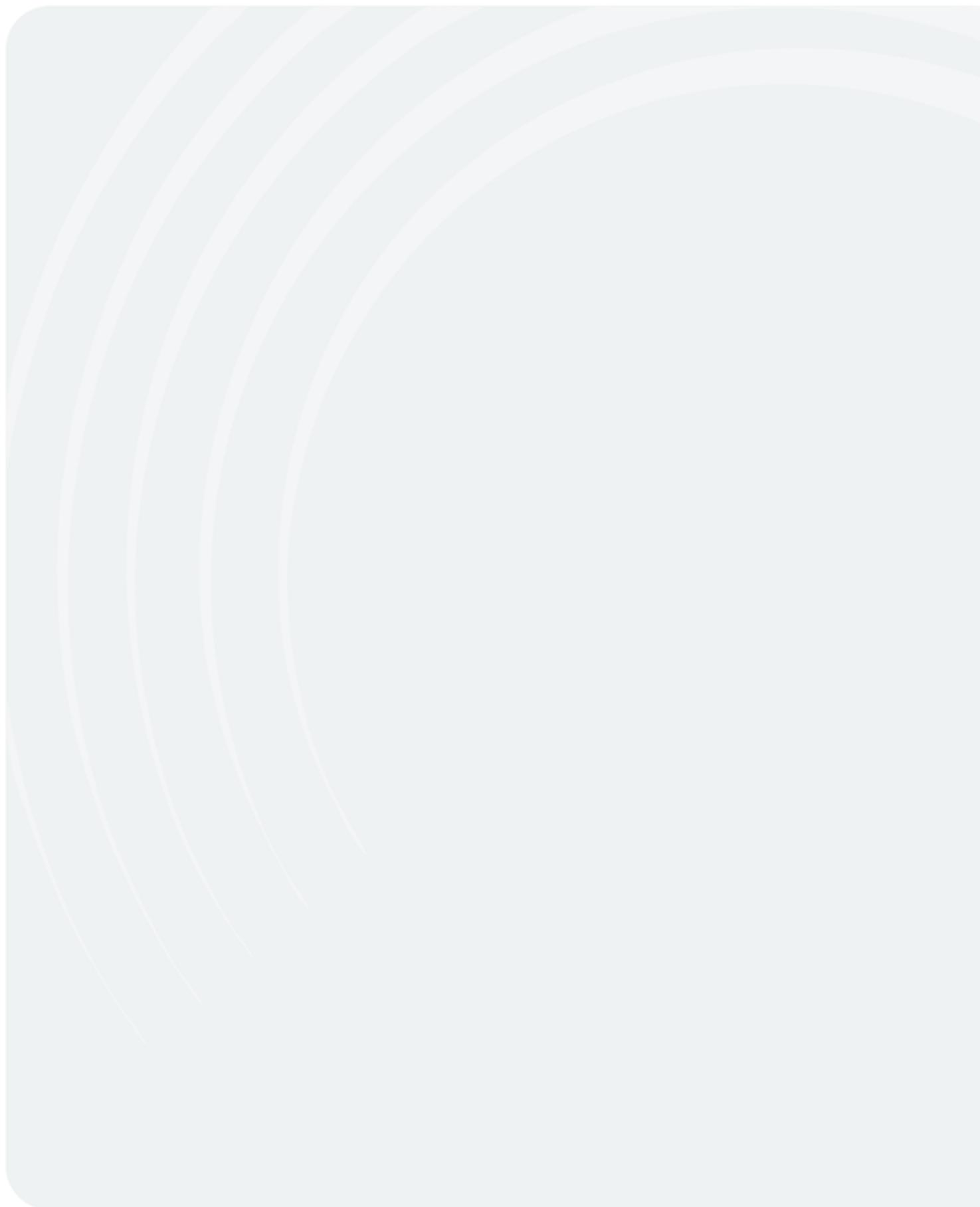
Le passage à l'échelle, en restant mesuré dans l'adaptation progressive de l'offre, paraît tout à fait possible tant qu'il ne pèse pas trop sur les investissements de la collectivité. L'élasticité à l'offre est très bonne.

Pour des territoires inclus dans des collectivités plus importantes ou riches, ce type de service constitue une alternative à un service de VLS sur lequel le taux de rotation serait très faible (de l'ordre de 1 à 2 location par jour et par vélo). De plus, ces services peuvent tout à fait s'intégrer (techniquement et au niveau tarifaire) dans un bouquet de mobilité locale.

CONDITIONS DE REUSSITE

- Besoin de bien identifier la cible en fonction du territoire (les trajets domicile-travail ne sont pas forcément tout le temps les plus pertinents en milieu rural)
- Cerner le reste à charge financier, qui peut souvent être limité grâce aux subventions d'investissement
- Mettre en place un service simple, lisible et harmonisé sur le territoire
- Proposer une tarification très attractive pour les utilisateurs mais qui prend aussi en compte des enjeux d'équilibre économique du service, d'attractivité du passage à l'achat d'un vélo pour les usagers mais aussi, plus généralement, de leur pouvoir d'achat « mobilité »
- Obtenir un portage politique et l'adhésion des services des collectivités
- Mobiliser et soutenir les acteurs économiques locaux (chefs d'entreprises)
- Disposer du temps et des ressources humaines nécessaires pour monter le projet et assurer le suivi du service dans des conditions optimales

Vendre les vélos au bout de deux ans, ce qui permet de limiter le nombre de vélos anciens plus difficiles à entretenir et d'obtenir une réduction des coûts d'investissement.



The background is a solid orange color with several concentric, curved lines of varying thicknesses that sweep across the page from the top left towards the bottom right, creating a sense of motion and depth.

Analyse des services de covoiturage en des territoires à faibles densités

ANALYSE DES SERVICES DE CO-VOITURAGE EN DES TERRITOIRES A FAIBLES DENSITES

TYPE DE SERVICES ETUDIES : COVOITURAGE COMMUNAUTAIRE ET SERVICES D'AUTOSTOP ORGANISE

Les travaux d'évaluation menés ont porté sur des expériences menées sur du covoiturage communautaire et de l'autostop organisé renvoyant à des services de covoiturage anticipé ou spontané via un service de mise en relation.

TYPE DE TERRITOIRES : DES TERRITOIRES PEU DENSES SANS OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF

Ces services interviennent dans des espaces peu denses correspondant à des communes de la couronne périurbaine, à des communes rurales ou à de petites aires urbaines. Les niveaux de densités communales, à l'échelle de ces découpages administratifs retenus, correspondent à un intervalle compris entre 60 et 80 habitants/km², avec de fortes disparités entre les communes. Les indicateurs de revenus ou de taux de chômage sont dans la moyenne nationale. Par contre, du point de vue des transports, ces espaces ne comportent quasiment pas d'offre de transports collectifs. Les taux de motorisation des ménages ayant au moins une voiture particulière sont supérieurs à 90% (moyenne nationale 84%) et généralement croissants dans le temps.

CARACTERISTIQUES DES PROJETS ETUDIES

Ce dispositif est composé de services de covoiturage à l'initiative d'une collectivité ou d'une entreprise avec l'aide d'un opérateur en charge de la formalisation des besoins de déplacements sur le territoire concerné, de l'accompagnement dans l'animation de la communauté des covoitureurs tant conducteurs que passagers ainsi que de l'organisation des services de covoiturage.

L'organisation se traduit notamment par la définition de zones de stationnement et de rendez-vous, de lieux de prise en charge covoitureurs - covoiturés (panneaux, espaces délimités...) et/ou par la mise en place de plateformes numériques en ligne d'inscriptions et d'applications pour smartphone pour un appariement offre –demande de déplacements.

Les services de covoiturage déployés et évalués retiennent deux cibles principales dans la mobilité, les déplacements domicile travail, très réguliers, et les déplacements occasionnels pour des motifs notamment achats ou des entretiens d'embauche.

Les appariements réalisés offre–demande de mobilité ne donnent pas lieu à tarification fixée a priori. Les covoiturés contribuent aux coûts du déplacement avec une participation aux frais de carburant sans que le montant et la régularité soient fixés contractuellement.

CARACTERISTIQUES DE LA GOUVERNANCE

La gouvernance de ces projets repose sur une relation forte entre la collectivité (communauté d'agglomération, communautés de communes...) et l'opérateur en charge de l'organisation et de la mise en place de ce service. L'opérateur est généralement une association ou une société coopérative d'intérêt collectif inscrite notamment dans le champ de l'économie sociale et solidaire.

Cette relation prend généralement la forme d'un contrat entre la collectivité et l'opérateur. Il couvre la conception et la mise en œuvre du dispositif dans la phase de lancement et l'animation de la communauté des covoitureurs – covoiturés dans la phase de développement. Ces conventions portent sur des périodes plus ou moins longues (1 an à plus de 3 ans). Elles donnent lieu à tarification selon le projet et la taille des structures intercommunales.

BILAN POUR L'USAGER

Dans les cas évalués, les amplitudes sur le nombre de déplacements en covoiturage sont très grandes, de quelques déplacements quotidiens à plus de 250 équipages quotidiens avec des taux de remplissage de 3 personnes par véhicule. Les distances parcourues dans ce dernier cas peuvent atteindre plus de 45 km. Les rares données diffusées indiquent un nombre d'inscrits soit comme offreurs ou demandeurs de l'ordre de quelques centaines. Les déplacements effectifs sont de l'ordre de 5 à 10% des inscrits.

Dans le cas présent, l'utilisateur du covoiturage est le premier bénéficiaire du service par la possibilité d'accéder à certains emplois qu'il n'aurait pas sans ce service. Les bénéficiaires sont également les entreprises qui disposent de facteur travail qu'elles n'avaient pas ou ne trouvaient plus sur leur territoire d'implantation. Les formes de covoiturage contribuent avant tout à l'appariement offre demande d'emplois.

Le temps de parcours en covoiturage sont réduits par rapport à des déplacements réalisés auparavant pour certains d'entre eux en marche à pied. Mais les variables temps de parcours ou fiabilité des temps de déplacement, peu évaluées et suivies, ne sont pas aussi déterminantes dans le covoiturage au sein de ces espaces que dans le cas des déplacements en covoiturage dans les grandes agglomérations. De même, la question de la confiance est atténuée ici par la proximité relationnelle qu'autorise la communauté d'emploi.

Les gains monétaires pour les covoitureurs et covoiturés existent mais la volonté de rendre service et la dimension de lien social et de convivialité est un des motifs mis en avant pour les covoitureurs.

BILAN ECONOMIQUE : EFFICACITE ET EFFICIENCE EN DISCUSSION

Les services de covoiturage contribuent à l'appariement sur le marché offre-demande d'emplois et à la satisfaction des besoins de mobilité plus ponctuels. Du point de vue de l'efficacité, le bilan économique de l'opération est relativement positif même si la rareté des

données sur les flux effectifs et pas simplement les inscrits en limite la portée. En termes d'efficacité, le temps consacré lors du lancement et, ensuite, à l'animation du projet, dans sa phase de développement, notamment au niveau des collectivités est significatif. Il a pu être équivalent à plus d'un ETP de catégorie A. Les opérateurs en charge de l'accompagnement des collectivités sont principalement des associations ou des sociétés coopératives d'intérêt collectif s'inscrivant dans le champ de l'économie sociale et solidaire. Elles indiquent un volume d'activité relativement significatif mais une rentabilité réduite.

UN BILAN ENVIRONNEMENTAL PEU TRAITE

Le bilan environnemental du covoiturage dans ces espaces peu denses n'est pas établi pour l'heure de manière rigoureuse. Pour un déplacement, l'accroissement du taux de remplissage des véhicules améliore le bilan en termes de GES et de pollution atmosphérique locale par passager transporté. Le cas de services comparables évalués par l'ADEME en 2015-2016 pour des trajets domicile-travail réalisés sur d'autres territoires fait valoir des taux de remplissage moyens compris entre 2,32 et 2,89. Les territoires étudiés, deux grandes aires urbaines, sont toutefois de densité supérieure à ceux considérés ici. La réduction des nuisances sonores pour les populations résidentes associée au plus faible nombre de véhicules en circulation est souvent également approchée, faute de mieux, par les mêmes taux de remplissage. Il n'existe toutefois pas de relation linéaire entre baisse du nombre de véhicules en circulation et réduction des émissions sonores. Les bénéfices du covoiturage en matière de sécurité routière sont peu connus ; toutefois une réduction des comportements à risque du conducteur en présence de covoitureur(s) est avérée par une enquête de 2015 (BlaBlaCar-MAIF). Enfin, les bénéfices sanitaires du covoiturage impliquent pour le passager la pratique de la marche pour rejoindre le lieu de retrait, puis éventuellement pour terminer le déplacement au-delà du lieu de dépôt par le conducteur. Toutefois, ces bénéfices sont relativisés par deux enquêtes de 2015 et 2016 (ARCADIS et ADEME), qui pointent une fréquence de lieux de retrait du passager directement à son domicile dans un cas sur deux environ. L'origine du report modal est cependant peu connue. Certains déplacements n'intervenaient pas avant la mise en place de ce service, dans d'autres cas, il se faisait en marche à pied, dans d'autres cas encore, il se faisait seul en voiture. Enfin, les éventuels effets rebonds liés à un accroissement du nombre de déplacements tant du covoitureur que covoituré, observés parfois pour le covoiturage dynamique ou inter-cités, ne sont pas évalués en tant que tels.

CONCLUSIONS

Ces services de covoiturage au sein de ces espaces peu denses remplissent une fonction économique : celle d'assurer une offre de transport en lien avec une demande dans des espaces où les alternatives à la voiture sont quasiment inexistantes.

Ils remplissent également un rôle social mis en exergue par les interlocuteurs en charge de ces services avec une mise en relation au sein de la communauté territoriale, une entraide entre générations et une recherche d'utilité collective.

CONDITIONS DE REUSSITE

- Une identification précise des besoins de mobilités de la population et des entreprises du territoire
- Les projets de service doivent être portés par les élus de la structure intercommunale et de communes. L'accompagnement par l'opérateur ne suffit pas dans l'émergence de la communauté des covoitureurs et covoiturés.
- L'implication ne doit pas se limiter aux seuls élus mais la direction générale des services, les services techniques des structures intercommunales sont à mobiliser.
- L'information et l'animation jouent un rôle central pour la constitution d'une communauté de covoitureurs et de covoiturés avec des pause-café, évènements, des foires, des présences en mairie, des animations de découverte.
- L'émergence de cette communauté est davantage facilitée au sein des entreprises de taille intermédiaire que dans les PME pour les déplacements domicile-travail de surcroit si elles opèrent sur des rythmes de travail fixes (travail à la chaîne, travail sur postes...).
- Les dimensions sociales et environnementales ne sont pas absentes dans la motivation des covoitureurs et covoiturés. L'évolution des prix des carburants semble être une variable déterminante dans son essor sans qu'il soit possible pour l'heure d'estimer une élasticité entre le prix des carburants et le nombre de déplacements en covoiturage ceteris paribus.

Plus d'informations



[HTTPS://WWW.FRANCEMOBILITES.FR/](https://www.francemobilites.fr/)



CONTACT@FRENCHMOBILITY.FR
FACILITATEUR@FRENCHMOBILITY.FR
PLATEFORME@FRENCHMOBILITY.FR
INGENIERIE@FRANCEMOBILITES.FR
DOCUMENTS-MARCHES@FRANCEMOBILITES.FR



[HTTPS://TWITTER.COM/FRENCHMOBILITY](https://twitter.com/frenchmobility)



[HTTPS://WWW.LINKEDIN.COM/COMPANY/FRENCH-MOBILITY](https://www.linkedin.com/company/french-mobility)



[HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/CHANNEL/UC0-FJLN5DMM6ZPBMwz5M5VG](https://www.youtube.com/channel/UC0-FJLN5DMM6ZPBMwz5M5VG)



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



[HTTPS://WWW.FRANCEMOBILITES.FR/](https://www.francemobilites.fr/)