

THNS 2013 – Développement potentiel du covoiturage

Christophe SAROLI - CERTU

Présentation du CERTU

Le CERTU est une agence qui dépend du MEDDE (Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie). Son rôle est de capitaliser, de développer et de disséminer les bonnes pratiques et les connaissances dans le domaine urbain (transport, environnement, urbanisme et bâtiments). Le CERTU travaille surtout pour les autorités publiques, en particulier les collectivités locales, mais aussi pour les bureaux d'études.

Plan de la présentation

- Cadre du transport en France
- Contexte du covoiturage
- Présentation de mesures sur l'infrastructure que peuvent mettre en oeuvre des autorités publiques pour développer le covoiturage
- Mesures « douces » (mesures soft) pour promouvoir le covoiturage
- En conclusion, quelques perspectives

Cadre du transport en France

La législation française sur le covoiturage se rattache principalement à celle du transport. La première loi qui concerne le covoiturage est la LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) qui date de 1982. Cette loi a marqué un virage dans la politique des transports en France. La fin des années 70 marque la fin de l'hégémonie de la voiture individuelle et la LOTI a proposé un usage plus rationnel de la voiture et la promotion du TC. Ensuite, on voit apparaître pour la 1^{ère} fois dans la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie dans laquelle la notion de covoiturage. Plus récemment, à travers les lois Grenelle, le Gouvernement s'est engagé à définir un cadre législatif pour le covoiturage.

Panorama rapide du covoiturage en France

Le covoiturage est une utilisation partagée d'un véhicule particulier pour un trajet commun. Cette définition est encore en cours de discussion au niveau du législateur. En moyenne, en France, on compte 1,4 personne par véhicule et on descend même à 1,1 personne par voiture pour les trajets domicile-travail, ce qui est peu. Cela montre le potentiel de développement du covoiturage en France. Plusieurs obstacles ont été relevés pour pratiquer le covoiturage :

- La peur de prendre une personne inconnue dans son véhicule

- Le covoiturage est synonyme de manque de flexibilité et nécessite de l'organisation
- Le covoiturage doit faire face à l'éparpillement de l'offre et de la demande.

De nos jours, on note une tendance favorable au développement du covoiturage. Celle-ci est notamment liée aux difficultés économiques actuelles qui incitent les personnes à partager leurs frais de déplacement, et poussent les collectivités à favoriser ce mode transport moins coûteux que la mise en place d'une ligne de tram ou de métro.

Le covoiturage est particulièrement pertinent dans les zones rurales peu denses, où le TC peut difficilement être mis en place dans des conditions économiques raisonnables.

Le modèle économique du covoiturage est encore fragile. Pour un conducteur, la contribution financière des autres passagers n'est pas toujours suffisante pour l'encourager à faire un détour et récupérer des passagers.

Il existe 2 types de modèles économiques :

- un premier correspondant au covoiturage longue distance,
- et un second correspondant au covoiturage courte distance domicile-travail

Pour les longues distances, l'opérateur de covoiturage propose souvent un coût pour le partage des frais entre passager et conducteur et prélève une commission sur ces coûts.

Pour les courtes distances ce type de commission est plus difficile à prélever dans la mesure où les gens qui pratiquent régulièrement le covoiturage finissent par se connaître et se mettent donc en relation sans passer par l'opérateur de covoiturage. Les opérateurs se financent alors à travers les collectivités qui lancent des marchés. Les opérateurs se rémunèrent donc grâce au contrat qu'ils souscrivent avec la collectivité. On note une mutualisation au niveau régional des services offerts par les collectivités locales, ce qui permet de partager les coûts d'hébergements des bases de données et de logiciels et de diminuer les dépenses publiques.

Le nombre de sites internet de covoiturage, mettant en relation conducteurs et passagers, explose. Les autorités publiques s'investissent fortement dans le covoiturage. De plus en plus de collectivités proposent une offre de covoiturage sur leur site, et nombreuses sont celles qui mettent en place des aires de stationnement pour covoiturage.

Blablacar, opérateur principal de covoiturage en France, annonce 3 millions de personnes inscrites sur son site. La SNCF montre un intérêt particulier pour le covoiturage, car elle vient d'acquérir 2 entreprises de voiturage en France. Son

intention est certainement de proposer une offre de transport porte à porte covoiturage+TER.

Les autorités publiques peuvent inciter au développement du covoiturage en mettant en oeuvre des voies dédiées et des parkings dédiés. Des mesures politiques et organisationnelles peuvent également être prises pour que le service parvienne à une taille critique.

Infrastructures : voies dédiées

En France des projets sur ce sujet sont en cours de réflexion. Ce type d'infrastructure existe déjà à l'étranger. Par exemple à Madrid, où une voie dédiée aux bus a été rendue accessible aux personnes faisant du covoiturage, et à Minneapolis, où des voies sont réservées pour le covoiturage.



A Minneapolis, le montant du péage est adapté sur ces voies en fonction des conditions de trafic sur l'infrastructure et en fonction du nombre de personnes à bord du véhicule. Une personne seule peut emprunter une voie dédiée au covoiturage mais en payant plus cher. Cela nécessite la mise en place d'un contrôle en temps réel du nombre de personnes à bord des véhicules. Il n'existe pas actuellement de solution technologique fiable pour cela. Le comptage des personnes repose encore aujourd'hui sur un contrôle visuel des forces de l'ordre qui est coûteux. Donc les contrôles ne sont effectués que ponctuellement et nécessitent l'application de mesures de pénalité dissuasives (amende pouvant se monter à 1000\$).

Infrastructures : parkings

Le covoiturage nécessite souvent d'avoir la possibilité de laisser un (ou plusieurs) véhicule en toute sécurité où les passagers retrouvent leur équipage de covoiturage. Nantes et sa région sont exemplaires pour le développement du covoiturage. Un réseau d'aires de stationnement destiné au covoiturage a été mis en place. Les

voitures des covoiturés sont garées sur des aires sécurisées. C'est une mesure qui apporte de la visibilité au covoiturage et qui se multiplie en France.

A San Francisco, des points de rencontre pour covoiturage, sont proposés. Sur ces lieux, des files d'attente de voitures se constituent pour récupérer des passagers, mais également des files d'attente de passagers en quête d'une place disponible dans une voiture pour rejoindre une destination.



©Marc Oliphant

Une voie dédiée permet aux covoitureurs d'aller plus vite que les autres véhicules lorsque le trafic est congestionné.

Le gain de temps garanti ainsi qu'un montant de péage moins élevé pour les véhicules occupés par plusieurs personnes explique pourquoi les véhicules ont intérêt à faire la queue pour récupérer des passagers.



Développer des points de rencontre le long d'axes structurants permettrait de réaliser une forme de covoiturage dynamique de façon pragmatique. Il n'est pas utile de développer des moyens technologiques considérables : le smartphone se démocratise mais une partie de la population n'en est pas encore équipée.

Mesures pour parvenir à une taille critique

Il faut multiplier les chances de mettre en relation des personnes qui souhaitent réaliser le même voyage. Ces mesures consistent :

- A rendre le covoiturage visible.
- A développer une politique d'animation, de communication et de promotion du covoiturage
- A développer une approche multimodale
- A réduire le risque de dispersion : deux personnes inscrites sur des sites de mise en relation différents ne sont pas mises en relation même si elle souhaitent réaliser le même déplacement au même moment.
- A tendre vers la centralisation de l'offre pour concentrer les données sur une seule base

Exemple du Grand Lyon et d'Oise Mobilité

Le Grand Lyon a fait beaucoup de communication et de promotion pour le covoiturage. Deux slogans ont été publiés : Le 1^{er} slogan est : « Eux c'est tous les matins et tous les soirs » et le 2^{ème} est « Demain elle le largue sur les quais ». Cette communication décalée et ces 2 slogans humoristiques ont fait le succès de cette campagne de promotion du covoiturage et ont profité au développement de la pratique. Ainsi 10 000 personnes sont inscrites sur le site de covoiturage et chaque mois 300 personnes de plus s'inscrivent sur ce site.

Oise Mobilité a mis en place un calculateur d'itinéraire qui intègre l'offre covoiturage. En renseignant le point de départ et le point d'arrivée, à une date fixée, l'application propose des trajets avec différents modes dont le covoiturage. Le covoiturage est ainsi mis en évidence.

Conclusion

Les points à souligner sont :

- L'importance de parvenir à une masse critique. Plus il y a de monde dans la base de données, plus la chance de trouver quelqu'un réalisant le même trajet que soi et de constituer des appariements est forte.
- Des évolutions législatives sont en cours à l'Assemblée Nationale pour aboutir à une définition législative du covoiturage.
- Une tendance à la mutualisation des services au niveau local est notable.
- Le développement d'un réseau de points de rencontre de covoiturage est souhaitable et pourrait ainsi contribuer à la création de lignes virtuelles de covoiturage
- Le contrôle automatique pour les voies dédiées au covoiturage ouvre des perspectives de progrès.