

COVOIT'ICI

Premier service public de covoiturage local pour tous

Projet porté par



Synthèse

Le projet, porté par un groupement composé de trois collectivités d'Île-de-France (Conseil Départemental du Val d'Oise, Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, Parc Naturel Régional du Vexin), une start-up francilienne inscrite dans le secteur de l'Economie Sociale et Solidaire (ecov) et un laboratoire public de recherche (Laboratoire Ville Mobilité Transport), vise à permettre le **développement et le déploiement** d'un **système innovant** dédié à la pratique du **covoiturage du quotidien** (trajets de proximité).

Le projet porte sur le déploiement d'une **innovation technique** - des « **stations de covoiturage connectées** » composées de **mobilier urbain** (borne, panneaux à message variable) - et sur une stratégie large de **conduite du changement** permettant l'appropriation de ce nouveau dispositif par les usagers.

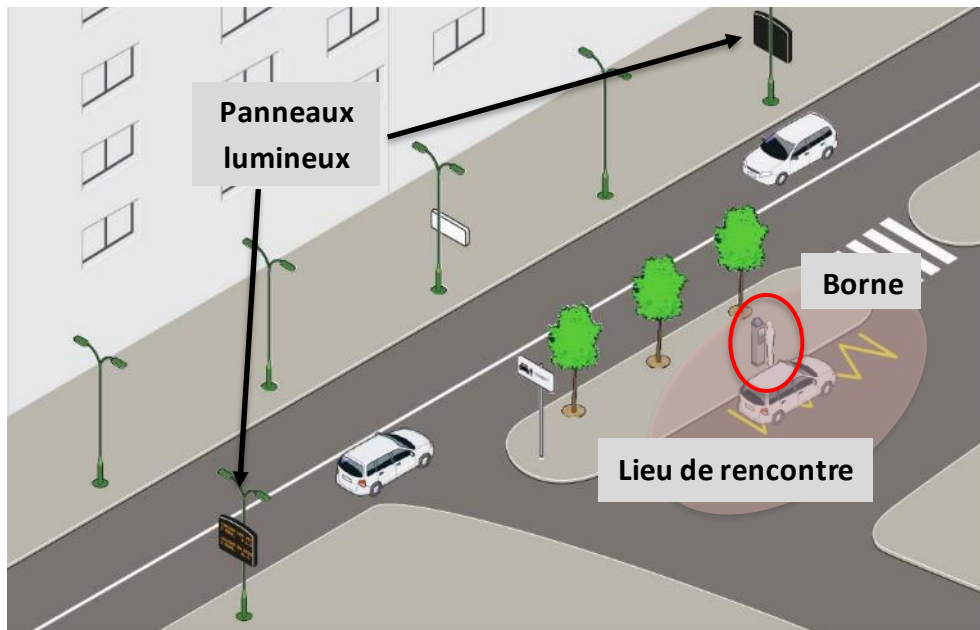
Les stations de covoiturage sont composées de mobilier urbain connecté, capable de mettre en relation de manière instantanée les passagers et les conducteurs. Il s'agit de créer une solution **immédiatement opérationnelle** pour vaincre d'emblée le problème de la « masse critique », lequel empêche structurellement les autres solutions de covoiturage local de fonctionner. L'implantation sur la voirie permet d'**officialiser** et d'**organiser** cette nouvelle pratique. La station de covoiturage étant connectée à Internet, elle permet de gérer l'ensemble des fonctions nécessaires (paiement, sureté...) et d'interagir avec tous éléments connectés (véhicules connectés, smartphone...). Le service reste accessible à tous (pas de fracture numérique) : il n'est pas nécessaire d'avoir (ou de savoir utiliser) un smartphone pour covoiturer. Le mobilier urbain déployé est léger, autonome et permet l'optimisation de l'espace public.

Ce service a vocation à accroître la **capacité de mobilité** sur le territoire, en participant au **désenclavement** des territoires ruraux et à la **fluidification** du trafic en zones denses. Des bénéfices **sociaux** (renforcement du lien social à l'échelle du territoire, amélioration de la mobilité des populations précaires) **et environnementaux** (réduction des émissions de polluants...) majeurs sont attendus.

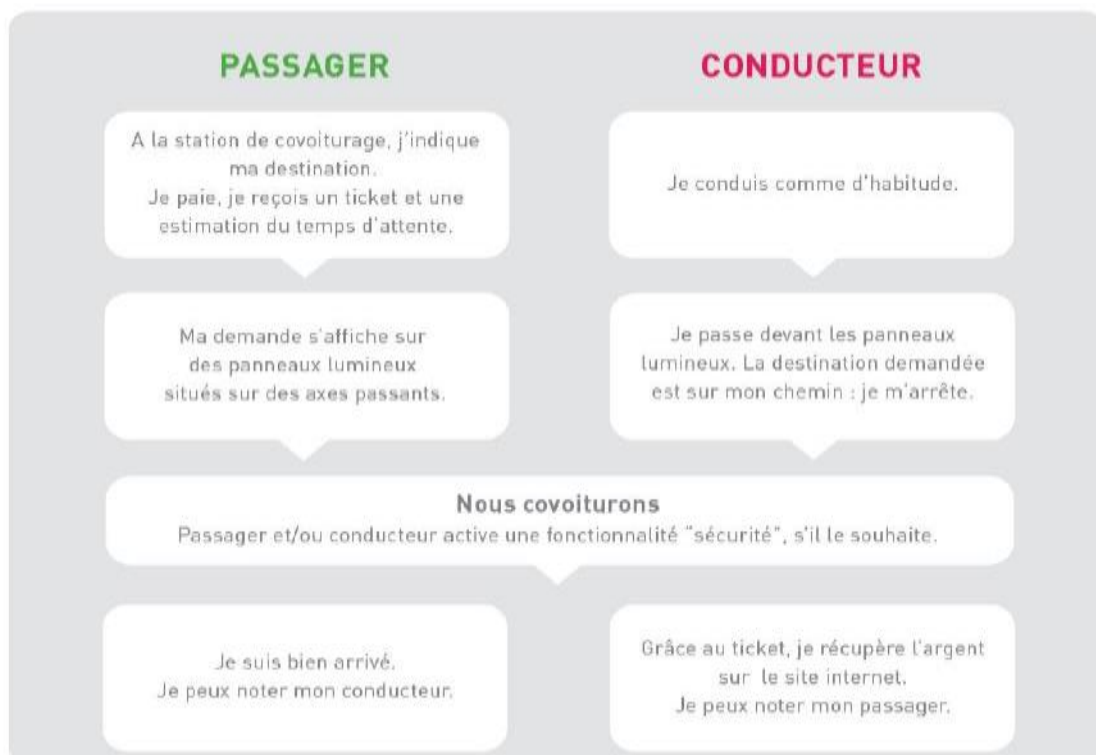
De même, les **gains budgétaires** potentiels sont **importants** puisque le service permettra **d'accroître la mobilité** dans les territoires péri-urbains et ruraux **tout en réduisant la dépense publique** en matière de transport (cf. infra). Il s'agit de la **première politique publique ambitieuse en matière de covoiturage local** en France, qui permet de **mettre l'économie du partage et ses bénéfices au service de l'action publique**.

Fonctionnement schématique d'une station de covoiturage

- Les stations de covoiturage sont composées :
 - d'éléments physiques : une borne et d'au moins deux panneaux à message variable (PMV) permettant la mise en relation entre passagers et conducteurs, de manière instantanée.
 - d'un système d'information : il connecte ces éléments physiques entre eux, mais également avec une application smartphone et les véhicules connectés.



- Les différentes étapes :



- **Innovations technologiques**

Le mobilier urbain déployé est « léger » : il peut être déployé en une journée, les bornes sont autonomes électriquement (pas de raccordement réseaux), les panneaux lumineux peuvent être posés sur des candélabres existants...

Ce mobilier urbain permet l'optimisation de l'espace public en s'appuyant sur des infrastructures existantes (parkings, abri-voyageurs etc.), et en permettant l'adjonction ultérieure potentielle d'autres services.

Derrière l'innovation d'apparence simple se cachent différentes innovations technologiques, en termes d'analyse des flux de véhicules, mais également de communication du mobilier urbain connecté (approche objets connectés), d'interfaces utilisateurs etc. Etant connecté, il permet à la fois de produire de la donnée (amélioration des informations pour les utilisateurs mais aussi pour la collectivité) et d'évoluer dans le temps.

Expérimentation « COVOIT'ICI »

- **Une politique publique novatrice et ambitieuse**

Cette expérimentation est une **première en France**, et probablement en Europe ; peu d'interventions publiques en faveur du covoiturage ont été, à ce jour, aussi volontaristes, alors même que le covoiturage présente un potentiel de gains collectifs extrêmement important¹. L'invention de ce qui pourrait devenir un **véritable service public de covoiturage** constitue une rupture par rapport aux pratiques des politiques publiques actuelles portant sur le covoiturage².

Le consortium porte véritablement la mise en place d'un **nouveau service de mobilité**, à l'image de ce qui a été fait dans les zones denses (de type vélo en libre-service, autopartage...), mais **en l'adaptant aux besoins des territoires péri-urbains et ruraux**.

- **Contenu de l'expérimentation**

L'expérimentation prévoit le déploiement **d'un réseau de 20 stations de covoiturage** : 15 sur le territoire de l'agglomération de Seine et Vexin, 5 sur le territoire du département du Val d'Oise (principalement sur le territoire du PNR). L'expérimentation est engagée sur 24 à 36 mois (depuis nov. 2015). Depuis février 2016, 6 stations de covoiturages ont été installées et mises en service : aux Mureaux (deux), à Hardricourt, Vaux-sur-Seine, Oinville-sur-Montcient et à Chars (95). En septembre 2016, quatre stations supplémentaires sont en cours de déploiement, et les dix dernières sont en cours d'étude.

Le projet ne porte pas uniquement sur une **innovation technologique** : afin de permettre l'appropriation, une stratégie de communication et de conduite du changement est mise en place.

¹ L'optimisation du taux d'occupation des véhicules (1,2 passager en moyenne) est une source de richesses collectives comparable à une mutation technologique majeure comme l'électrification du parc automobile.

² Les politiques publiques de covoiturage se limitent à la mise en place de sites internet, éventuellement d'applications smartphone, ou de mise en place et labellisation d'aires de covoiturage. Ce nouveau dispositif est comparable par son ambition aux initiatives de covoiturage les plus ambitieuses portées par la Métropole du Grand Lyon, celle de Toulouse ou de Nantes.

Enfin, un **suivi scientifique** fait intervenir un laboratoire public de recherche (le Laboratoire Ville Mobilité Transport) ainsi que des acteurs spécialisés en évolution des comportements. Celui, en complément du système d'information du dispositif, permettra de réaliser une **évaluation** précise du dispositif, et de faire évoluer ce dernier.

L'ensemble de l'expérimentation est structurée de manière détaillée (contenu, objectifs, gouvernance, budget etc.) dans la **Convention** dédiée. Cette convention est en soit novatrice, puisqu'elle permet une innovation publique-privée d'un type de service public ; elle a été conçue et rédigée avec le cabinet Seban.

- **Communication**

Le nom du service retenu est « COVOIT'ICI ». Une identité graphique spécifique a été créée pour renforcer la stratégie de communication. Le slogan met en avant la notion d'intervention publique « premier service public de covoiturage quotidien pour tous »

Depuis l'ouverture de la première station de covoiturage (début février), une stratégie de communication très localisée est progressivement mise en place dans l'objectif de promouvoir le dispositif au plus près des usagers.

Les usagers utilisant le service, ou ayant des questions sur celui-ci, peuvent grâce à un ensemble d'outils simple d'utilisation communiquer avec l'équipe support d'ecov pour être accompagné dans leur déplacement : hotline (coût d'un appel normal), tchat sur le site internet notamment.

- **Une expérimentation au service de l'avenir du territoire**

Le service permettra aux collectivités qui le souhaitent de **créer des incitations** sur le fondement d'un « label covoitureur », telles que des voies ou parkings réservés. Ceci pourra participer de la résolution de problèmes tels que la congestion urbaine.

D'une manière générale, le projet sera **amené à évoluer** et pourra apporter des **co-bénéfices indirects**. Par exemple, ecov travaille actuellement à proposer des options complémentaires initialement non prévues permises grâce à l'implantation du mobilier urbain (possibilité de collecte de données, modules radar pédagogique...).

Cette expérimentation, au service du territoire, nécessite une mobilisation du tissu local : elle sera **d'autant plus bénéfique et adaptée aux besoins que l'engagement local sera fort**.

- **Rationalité budgétaire: un nouveau type de service public qui bénéficie des gains économiques permis par l'économie collaborative**

Le taux d'occupation extrêmement faible des véhicules individuels (environ 1,2 pass./véhicule) constitue un **potentiel de mobilité majeur**, à coût marginal (véhicules payés par les acteurs privés, conducteurs bénévoles). A titre d'illustration, dans l'étude préalable réalisée pour le PNR Vexin, il a été estimé que les sièges libres disponibles dans les véhicules particuliers correspondraient à 550 cars sillonnant le PNR du Vexin toute la journée, soit au moins un facteur 10 à 20 par rapport aux transports collectifs existants³.

³ Calcul réalisé en « places kilomètre offertes ». Si l'on réalise le calcul en opportunités de trajets, il faut accroître encore d'au moins un facteur 10 le potentiel de mobilité (il faut 10 voitures pour constituer 1 bus).

A l'heure de la contrainte budgétaire publique, notamment en matière de dépenses dans les transports, **ce potentiel peut constituer une perspective d'économies budgétaires majeures**. Si les collectivités arrivent à mobiliser les sièges libres disponibles dans les véhicules particuliers, elles peuvent accroître fortement la capacité de mobilité dans leur territoire tout en réduisant la dépense publique.

En conséquence, si le dispositif prouve son efficacité à l'issue de l'expérimentation, il a le potentiel de constituer une source d'économies budgétaires très importantes, tout en accroissant fortement l'offre de mobilité sur le territoire.

Au-delà des gains budgétaires directs, les gains potentiels importants indirects en matière de dépenses publiques peuvent être attendus aux motifs suivants :

- réduction de la congestion urbaine : réduction des coûts directs de non productivité, réduction des besoins d'investissements en infrastructures supplémentaires ;
- réduction des émissions de polluants : participation à la réduction de la pollution atmosphérique locale, réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- gains sociaux : accroissement de la capacité de mobilité et donc de l'accès à l'emploi, accès à un service de mobilité très compétitif (avec un coût de 0,12€/km, la dépense pour l'utilisateur est généralement inférieure au coût d'un transport collectif), amélioration du pouvoir d'achat local par réduction des dépenses contraintes de mobilité ;
- gains économiques : accroissement de la capacité de recrutement des entreprises.

Annexes : photographies des premières stations COVOIT'ICI



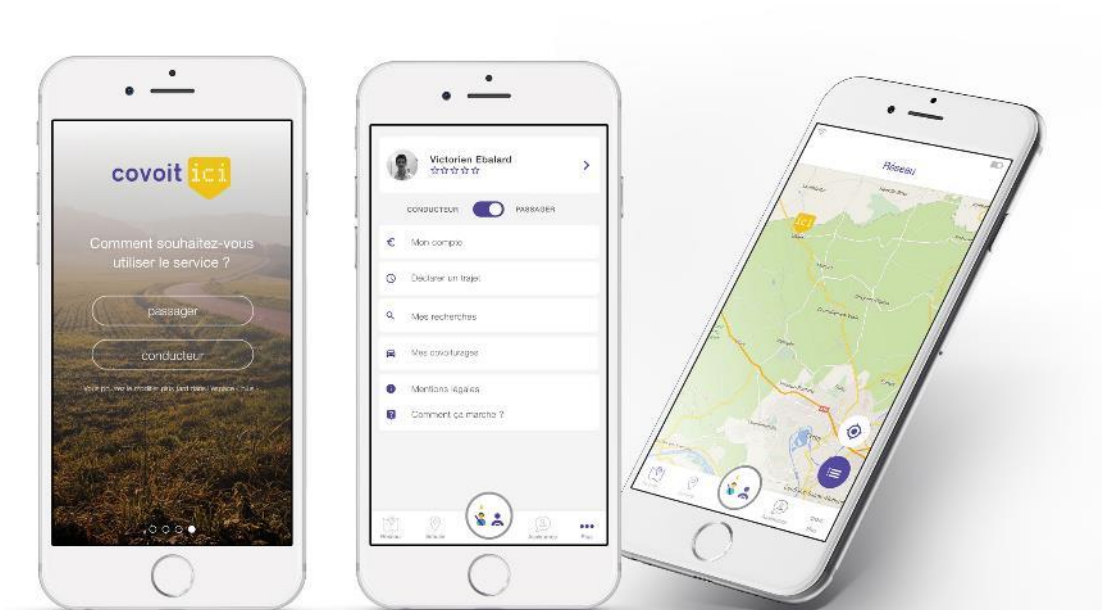
Stations de covoiturage COVOIT'ICI des Mureaux (crédits : ecov)



Extrait du site web www.covoitici.fr



Interface sur la borne tactile présent sur la borne permettant de faire des demandes de covoiturage.



Application smartphone (en cours de test)



Inauguration de la première station à Chars (95) en mars 2016 (crédits : ecov)



Station de covoiturage COVOIT'ICI des Mureaux en service (crédits : ecov)