



autosBus

moins de voitures autour des villes



www.autosbus.org – contact@autosbus.fr

Les lignes de covoiturage

27/11/2017

Fin 2017, l'idée des lignes de covoiturage est dans l'air. C'est le moment de faire le point.

Une ligne de covoiturage ressemble à une ligne d'autocars avec un itinéraire jalonné d'arrêts, sauf que la desserte est assurée par les automobilistes qui roulent le long de la ligne et qui embarquent les passagers attendant aux arrêts. Nous pensons qu'une telle ligne peut offrir une alternative crédible à la voiture en solo dans les territoires périurbains peu denses, avec une dépense d'argent public probablement inférieure à celle d'une ligne d'autocar qui aurait le même niveau de service.

Ce document présente trois formules de lignes de covoiturage, toutes en cours de test (Taxito, Covoit'ici et Fleetme). Trois applications créant des lignes de covoiturage virtuelles sont également présentées (OuiHop, Karos et BlaBlaLines), ainsi qu'un bref survol des lignes d'autostop organisé.

Nous estimons que toutes les formules ont de bons résultats en ce qui concerne les temps d'attente qui sont de l'ordre de 5 minutes, mais on rappellera que l'autostop libre fait aussi bien. La valeur ajoutée des lignes de covoiturage doit plutôt être cherchée du côté de sa crédibilité en tant que mode de transport fiable.

Toutes les formules semblent aussi converger sur le plan technique avec des applications permettant la mise en relation en temps réel des conducteurs et des passagers. Toutes s'orientent aussi vers une intégration dans les réseaux et les financements du transport public, au moins quand il s'agit de desservir les zones peu denses. Finalement toutes les formules buttent sur le même défi : attirer des passagers et les faire passer à l'acte.

Pour la périphérie de Bourg-en-Bresse, nous proposons de définir un territoire pilote et d'y créer une ligne de covoiturage expérimentale. Pour attirer les passagers, nous recommandons d'encourager la création et l'animation de petites 'communautés d'écomobilité' sur les lieux de résidence et d'emploi, puis de créer un réseau d'ambassadeurs au sein de ces communautés pour faire de l'accompagnement personnalisé. La ligne pilote devrait être aménagée de façon légère et adaptable. Il faudrait l'exploiter dans un esprit d'innovation flexible plutôt que dans le cadre d'un cahier des charges rigide.

Présentation

autosBus

autosBus regroupe des citoyens de Bourg-en-Bresse et de sa périphérie en vue de promouvoir l'écomobilité dans les déplacements ville-campagne. Constitué en 2013 sous forme de collectif, le groupe est devenu une association en 2017. Ses activités incluent une veille, de la recherche, des tests, des animations et des échanges avec les acteurs locaux.

Cette note

Fin 2017, l'idée des lignes de covoiturage est dans l'air. C'est le moment de faire le point.

Une ligne de covoiturage ressemble à une ligne d'autocars avec un itinéraire jalonné d'arrêts, sauf que la desserte est assurée par les automobilistes qui passent et qui prennent les passagers attendant aux arrêts. Nous pensons qu'une telle ligne peut offrir une alternative crédible à la voiture en solo dans les territoires périurbains peu denses, avec une dépense d'argent public probablement inférieure à celle d'une ligne d'autocar qui aurait le même niveau de service.

Nous proposons d'abord une photographie des expériences passées et en cours à l'automne 2017, puis nous en faisons une brève synthèse. Ensuite nous réfléchissons à ce qu'il serait possible et utile de faire à Bourg-en-Bresse dans un futur proche.

Lignes de covoiturage matérialisées

Carlos

Nous faisons remonter l'idée des lignes de covoiturage à l'expérience pilote Carlos conduite entre 2002 et 2005 dans le Canton de Lucerne en Suisse. Plusieurs lignes et une dizaine d'arrêts ont été créés dans une zone périurbaine en partenariat avec l'opérateur des transports collectifs. Les arrêts étaient équipés de bornes sur lesquelles le passager pouvait saisir sa destination et la montrer aux conducteurs de passage. La borne permettait également d'acheter un titre de transport à remettre au conducteur qui se faisait rembourser auprès de l'opérateur de la ligne. Le temps d'attente s'est établi à 6 minutes en moyenne et aucun incident n'a été signalé trois ans. Pendant la durée de l'expérience, les passagers ont fait 9000 trajets, soit à peu près un trajet par borne et par jour ouvrable. Or les dépenses d'installation et de fonctionnement des bornes étaient considérables, ce qui a fait monter le coût du trajet moyen à plusieurs centaines d'euros.

Taxito

Depuis juin 2015, Taxito a pris le relais de Carlos, toujours dans le Canton de Lucerne. Le principe est le même mais les options techniques sont moins onéreuses. Les arrêts de la ligne sont équipés de bornes et de panneaux lumineux interactifs. Conducteurs et passagers peuvent s'inscrire au dernier moment et cette possibilité est plébiscitée (98%). Le passager qui se rend à l'arrêt signale sa destination, soit à l'aide d'une application, soit par texto. La destination s'allume alors automatiquement sur le panneau lumineux et les conducteurs de passage voient la demande. Lors de l'embarquement, le passager signale le numéro de la voiture par texto ou par l'intermédiaire de l'application. Le prix du trajet est forfaitaire (2 €). Il est débité sur la facture de téléphone du passager et reversé pour moitié à Taxito et pour moitié au conducteur si ce dernier en fait la demande.

Le système fonctionne avec succès sur des lignes reliant cinq villages suisses à la gare la plus proche. Le temps d'attente moyen est de 3 minutes. La fréquentation est de 1,5 à 3 passagers par borne et par jour ouvrable. Elle a doublé depuis l'ouverture du service. La fréquentation des transports publics a également augmenté à la satisfaction des autorités cantonales qui prévoient de déployer le service dans d'autres territoires.

Une ligne franco-suisse a été créée entre Morteau et La Chaux de Fonds avec des conditions de fonctionnement trop particulières pour servir d'exemple. Dans le cas d'une nouvelle ligne en France, l'installation et le fonctionnement des bornes seraient pris en charge par la collectivité tandis que l'exploitation de la ligne serait assurée par Taxito. Pour une ligne de 20 km avec 5 arrêts et 8 bornes (une à chaque extrémité et deux aux arrêts intermédiaires), nous estimons que l'installation et les trois premières années de fonctionnement coûterait entre 100 et 150 K€ au contribuable.

Covoit'ici

Covoit'ici est le nom des lignes de covoiturage testées dans la périphérie ouest de Paris par la société Ecov. Les arrêts sont équipés de bornes et de panneaux lumineux qui peuvent être dissociés, ce qui permet de placer les panneaux en amont des arrêts pour avertir les conducteurs à l'avance. Le passager et le conducteur peuvent s'inscrire à tout moment, y compris lors de la première utilisation. Les bornes ont une connexion internet et sont alimentées par l'éclairage public ou un panneau solaire. Elles affichent le temps d'attente estimé et délivrent un ticket (12 cts / km) que le passager remet au conducteur. Le conducteur est indemnisé (9 cts / km) en saisissant les références des tickets sur un site Internet.

En 2017, Ecov a installé une vingtaine d'arrêts dans l'ouest parisien et lance de nouvelles lignes à Tarare et Salon de Provence. Les lignes sont installées avec des financements publics. Pour une ligne de 20 km avec 5 arrêts, on peut imaginer deux équipements complets (borne et panneau) en bout de ligne et six panneaux simples aux arrêts intermédiaires. Nous estimons que l'installation et les trois premières années de fonctionnement coûterait entre 150 et 200 K€ au contribuable.

Fleetme

Fleetme est le nom des lignes de covoiturage testées à Beauvais, Avignon et Auxerre par la société Transdev et sa filiale Cityway depuis septembre 2016. Dans ce système, la ligne de covoiturage se superpose à une ligne de transports urbains et utilise les mêmes arrêts. Il n'y a pas de bornes ni de panneaux interactifs. La mise en relation du passager et du conducteur se fait à l'aide d'une application. Au moment de son départ, le conducteur déclenche son trajet qui devient visible en temps réel pour les passagers. Le passager peut réserver jusqu'au dernier moment. À l'embarquement, le passager utilise son smartphone pour lire le QRCode du conducteur qui est collé sur le pare soleil de la voiture, ce qui enregistre le covoiturage. Une fois le covoiturage enregistré, le compte du passager est débité (en principe du prix d'un billet des transports urbains). Le conducteur est indemnisé à chaque parcours de la ligne s'il a proposé un covoiturage, même s'il n'a trouvé aucun passager sur sa route. L'indemnité varie de 50 cts à 2 € par trajet selon les villes. Le conducteur perçoit en plus une indemnité de 20 ct par passager transporté. Ces incitations permettent de recruter suffisamment de conducteurs et d'offrir un bon service.

Le service fonctionne par exemple depuis un an à Avignon sous le nom de Popcar. Une ligne de 15 km avec une trentaine d'arrêts relie des zones résidentielles à l'ouest de la ville et Agroparc, une zone d'emploi de 310 entreprises à l'est. Le passager paie 50 cts. Le nombre de passagers est d'environ 20 par jour ouvrable. L'opérateur propose régulièrement des rencontres entre passagers et conducteurs autour d'un lunch.

Le service est également testé sous un autre nom à Grenoble depuis septembre 2017. Il s'agit d'une ligne périurbaine de 10 km sur laquelle les conducteurs reçoivent une indemnité de 10 cts/km chaque fois qu'ils empruntent la ligne, plus 10 cts/km et par passager. Le service est totalement intégré aux transports urbains. Il est donc utilisable avec la carte OÙRA (la carte de transports en Rhône Alpes), avec l'abonnement Tag (transports urbains) ou le système Tag and pass pour les voyageurs occasionnels.

Plus généralement, le système est proposé aux collectivités et opérateurs de transport pour leur permettre de compléter, remplacer ou créer des lignes pour un coût réduit.

Lignes de covoiturage virtuelles

OuiHop

OuiHop est une application qui regroupe conducteurs et passagers sur les itinéraires qu'ils ont en commun. Le conducteur enregistre ses itinéraires habituels (départ, arrivée) et clique sur son itinéraire du jour au moment du départ. Son trajet est alors suivi en temps réel. Le passager voit tous les conducteurs qui s'approchent sur l'itinéraire, leurs profils et leurs positions. Il en choisit un et envoie sa demande. Le conducteur est averti par une alerte sonore et son smartphone affiche le profil du passager, le lieu de prise en charge et la destination. Il accepte ou refuse. Le passager paie un abonnement symbolique de deux euros par mois et peut alors utiliser le service de façon illimitée. Le conducteur ne reçoit aucune indemnité financière. En revanche, à chaque fois qu'il parcourt la ligne en proposant un covoiturage, il cumule des points qui lui permettent d'obtenir des avantages tels que des bons de carburant, des réductions d'assurance auto ou des heures de location en autopartage.

Mi 2017 OuiHop compte 35 000 inscrits et 1 500 déplacements par jour. En Ile de France, Ouihop parvient à afficher 50 à 100 conducteurs circulant sur la même portion de route aux heures de pointe. Cependant, il ne s'agit pas à proprement parler de lignes de covoiturage et les arrêts ne sont pas matérialisés. Au départ, le système fonctionnait avec des lignes fixes mais la formule a été assouplie car les conducteurs acceptaient mal cette contrainte.

L'application a été soutenue par la Mairie de Paris, l'ADEME et d'autres partenaires. Le service a été ouvert en octobre 2015 sur quelques grands sites d'emploi en périphérie de Paris. Prochainement, OuiHop va être mis à disposition des détenteurs du Passe Navigo (la carte de transports en Ile-de-France). D'autres sites sont maintenant desservis à Lyon et Nantes mais aucun en zone rurale. Dans les territoires peu denses, il faudrait probablement offrir des conditions plus attractives aux conducteurs pour atteindre la taille critique.

Karos

Karos est une application qui enregistre (sans même être ouverte) les habitudes de déplacement des conducteurs afin de proposer les trajets les plus réguliers aux passagers. L'application assure ensuite la mise en relation en temps réel et le paiement. Le passager paie 10 cts / km au conducteur avec un minimum de 1,50 €. Cette somme va entièrement au conducteur car la société se rémunère grâce à des partenariats avec de grands sites d'emploi.

Début 2016, Karos desservait des parcs d'activités à Cergy-Pontoise (2 300 employés), à Saint-Quentin-en-Yvelines et à Grenoble (16 000 employés). L'application avait 10 000 inscrits et 1 500 utilisateurs actifs. Mi 2017, un partenariat a été établi pour les déplacements des agents du Ministère des finances.

À ce jour, l'essentiel du développement de Karos s'est fait sur des axes de forte circulation, principalement en Région parisienne. Ce qui ressemble le plus à la desserte des zones peu denses est le lancement de Karos à La Réunion mi 2016. Sur une [carte](#) des trajets réguliers, on voit très bien que la majorité des conducteurs suivent des lignes de covoiturage virtuelles.

BlaBlaLines

BlaBlaLines regroupe les conducteurs et passagers selon des lignes qui se définissent progressivement dès qu'il y a un nombre suffisant de conducteurs effectuant le même trajet dans les deux sens. Le passager fait sa demande sur l'application. Celle-ci recherche un conducteur, vérifie son accord et fait la mise en relation, y compris jusqu'au dernier moment. L'application détermine automatiquement un rendez-vous sur la route du conducteur, à l'heure de son passage, et au plus proche du passager. Dans la phase pilote actuelle, BlaBlaLines ne prend pas de commission. Pour la suite une formule d'abonnement est envisagée.

Comme son nom l'indique, l'application est proposée par BlaBlaCar qui peut facilement s'appuyer sur l'importante communauté de covoitureurs qui a déjà été créée. Les premiers tests ont commencé entre Reims et Châlons-en-Champagne (47 km) et entre Toulouse et Montauban (54 km). De nouvelles lignes ont été ouvertes en région parisienne à l'automne 2017.

Lignes d'autostop organisé

Les premières expériences d'autostop organisé ont démarré en Belgique en 2005. En France, le principal réseau (Rezo Pouce) a démarré en 2010 et couvre maintenant 1200 communes avec un nombre d'inscriptions qui monte en flèche. Cet autostop du quotidien fonctionne avec des arrêts où le passager attend (en moyenne cinq minutes) qu'un conducteur le prenne. En principe, les conducteurs et les passagers sont inscrits et s'en informent réciproquement afin de créer de la confiance. En pratique, la majorité des conducteurs qui s'arrêtent ne sont pas inscrits mais le système fonctionne quand même 'en confiance' grâce à l'esprit de bon voisinage qui est très présent en zone rurale et au fait que les conducteurs ouverts à l'autostop sont beaucoup plus nombreux qu'on ne le croit. Le trajet est presque toujours gratuit. À notre connaissance aucun réseau d'autostop n'a estimé le nombre de ses passagers alors que c'est probablement un point faible du système (autosBus, 2014a). En effet, il y a un très grand pas à faire pour passer du statut de conducteur solo à celui d'autostoppeur.

L'idée des lignes d'autostop organisé nous semble être née en 2012 avec l'expérience de Romans qui s'est terminée en 2015, malheureusement sans qu'aucun bilan n'en ait été fait publiquement (autosBus, 2014b). On trouve maintenant des lignes d'autostop organisé dans de nombreux territoires, par exemple la ligne Annecy-Faverge (25 km et 11 arrêts), les lignes de l'agence de mobilité Nord Isère (40 km, 12 arrêts), les lignes de la Plaine de l'Ain (70 km, 19 arrêts) ou les lignes de Neuville sur Saône (30 km, 16 arrêts). Nos contacts avec les animateurs de ces réseaux laissent à penser que le nombre de passagers est faible.

À noter que Rezo Pouce a mis en service fin 2017 une application qui permet la mise en relation des conducteurs et des passagers en temps réel. Cela laisse à penser que les lignes d'autostop organisé et les lignes de covoiturage sont susceptibles de se rapprocher

Une première synthèse

Attente moyenne de 5 minutes

Les promoteurs des nouvelles mobilités sont souvent silencieux sur leurs résultats. Nous en sommes donc souvent réduits à la devinette. Voilà ce que nous comprenons : quelle que soit la formule, l'attente moyenne sur une ligne de covoiturage ou d'autostop organisé est de l'ordre de 5 minutes. Or nos propres expériences d'autostop libre donnent les mêmes résultats : 5 minutes d'attente en moyenne sur 230 trajets en périphérie de Bourg au printemps 2017 (autosBus, 2017a). Seules les lignes suisses de Taxito font mieux (3 minutes) mais c'est peut être parce qu'elles parcourent des vallées de montagne qui sont des territoires notoirement propices à l'autostop. Jusqu'à preuve du contraire, il nous semble que les diverses innovations en cours de test n'ont pas pour principal mérite de faire gagner du temps par rapport à l'autostop.

Crédibiliser le covoiturage

Si l'autostop libre offre un bon service, son image reste le plus souvent très négative. C'est ici que les lignes de covoiturage et leurs diverses variantes ont une valeur ajoutée. Il s'agit de sécuriser le passager, de le rassurer sur son temps d'attente, quelquefois avec une garantie de retour, d'offrir de bonnes conditions de sécurité aux arrêts et à l'embarquement, de fiabiliser la relation conducteur-passager, de gérer les paiements et de permettre d'éventuelles incitations financières. La perspective est de remplir les voitures de façon souple comme l'autostop pourrait le faire mais aussi de façon fiable et crédible comme c'est le cas aujourd'hui pour le covoiturage à longue distance.

Vers une convergence technique

Nous constatons que toutes les formules de lignes de covoiturage, et peut-être aussi à l'avenir les lignes d'autostop organisé, proposent une application de mise en relation des conducteurs et passagers en temps réel. Les formules de Taxito et Covoit'ici y ajoutent une option rustique avec des textos. Cette formule rustique est plébiscitée par les usagers et elle convient bien aux nombreuses zones d'ombre numérique qui subsistent encore en périphérie des villes, y compris autour de Bourg (autosBus, 2016a, page 6). Cependant, on peut supposer que la couverture de téléphonie mobile va s'améliorer et que l'intérêt d'une option rustique va progressivement diminuer.

Vers une intégration aux réseaux de transports publics

La formule Fleetme est complètement intégrée aux réseaux de transport publics dans lesquels elle s'inscrit : même tracé de ligne, mêmes arrêts, mêmes tarifs, même carte de transport et même financeur en fin de compte : le contribuable.

Sans aller aussi loin, les autres formules vont dans le même sens : Ecov (formule Covoit'ici) affiche son ambition de « faire de la voiture un transport collectif » en co-construisant avec les autorités locales un « service public de covoiturage ». On a vu également que le service de Taxito va se déployer en Suisse à l'initiative des responsables du transport du Canton de Lucerne. Quant aux responsables de OuiHop, ils estiment que leur formule « ne pourra atteindre les territoires peu denses qu'en offrant des conditions plus attractives aux conducteurs ». Qui paiera ces incitations sinon le contribuable ?

Si BlaBlaLines « ambitionne de créer des lignes de covoiturage sur le modèle des transports en commun », ses promoteurs semblent au contraire vouloir travailler en parallèle avec les transports collectifs plutôt que de façon intégrée. Ils semblent aussi chercher un modèle qui ne solliciterait pas le contribuable. Reste qu'ils font leurs tests dans sur des distances relativement longues (40-50 km) et sur des itinéraires au trafic très dense. Si leur modèle fonctionne, sera-t-il transposable à la périphérie de Bourg (10-30 km et trafic moins dense). Ce n'est pas évident.

En ce qui concerne les lignes d'autostop organisé, on ne doit pas parler d'intégration aux réseaux de transport public, mais plutôt de conflits à répétition pour le positionnement et la signalisation des arrêts (voir par exemple autosBus, 2016b).

Le principal défi : attirer des passagers

BlaBlaLines recrute ses passagers au sein de la communauté déjà créée par BlaBlaCar. OuiHop et Karos recrutent leurs passagers en collaboration avec les entreprises présentes sur les grandes zones d'emploi qu'ils desservent. Fleetme recrute ses passagers parmi les usagers du réseau de transport urbain. Taxito, Covoit'ici et les lignes d'autostop organisé recrutent leurs passagers en faisant de la communication et des animations dans les territoires desservis.

Les méthodes diffèrent mais le résultat est toujours problématique. Il est assez facile de recruter des conducteurs mais plus dur de recruter des passagers et il est encore beaucoup plus dur de recruter des passagers qui passent réellement à l'acte. Nous pensons que le principal défi d'une ligne de covoiturage est d'attirer des passagers.

Une ligne de covoiturage à Bourg-en-Bresse ?

En périphérie de Bourg-en-Bresse, la couronne des 10-30 km est royaume de la voiture solo. C'est là que se trouve l'enjeu n°1 de l'écomobilité car ce territoire génère la majorité des kilomètres quotidiens et de la dépendance à l'automobile.

Depuis 2017, il existe une nouvelle communauté d'agglomération dont le territoire correspond à peu près au bassin de vie. Il y a désormais quelqu'un pour relever le défi.

La couronne périurbaine est desservie par 10 routes d'accès embouteillées matin et soir. Ce vaste territoire peu dense pourrait-il être desservi par dix lignes de covoiturage ?

Offrir un bon niveau de service

S'il s'agit d'offrir une alternative crédible à la voiture, il faut offrir un niveau de service suffisamment attractif. Or la voiture permet de faire à tout moment un trajet de 'porte à porte' (pas tout à fait car on ne stationne pas toujours en ville là où on aimerait).

Pour assurer du 'porte à porte', les déplacements alternatifs doivent être des chaînes de mobilité. Par exemple : je pars de chez moi à vélo pour rejoindre la ligne de covoiturage, je stationne mon vélo en sécurité, je covoiture jusqu'à l'entrée de la ville et je finis mon trajet à pied. Inutile d'imaginer une ligne de covoiturage s'il n'y a pas de bonnes solutions pour les premiers et les derniers kilomètres et de grandes facilités pour passer d'un mode de transport à un autre.

Pour offrir une alternative crédible, une chaîne de mobilité devrait

- avoir une durée pas trop supérieure à celle de la voiture (par exemple + 15 min),
- offrir une grande amplitude (par exemple 6h-23h),
- avoir une bonne fréquence et/ou un faible temps d'attente (par exemple 20 AR/j, soit deux AR/h en pointe et un en heures creuses),
- coûter nettement moins cher que la voiture (par exemple 5ct/km, c'est-à-dire le prix d'un abonnement de travail TER)

C'est ce que nous appelons un 'bon niveau de service', à ne pas confondre avec le 'haut niveau de service' des transports collectifs qui est beaucoup plus ambitieux (autosBus, 2017b).

S'il existe des lignes de covoiturage offrant un bon niveau de service, y aura-t-il pour autant des passagers pour s'en servir ? On a vu plus haut que c'est le principal défi.

Faire changer les comportements

Changer ses comportements de mobilité n'est pas une mince affaire. Il faut tout d'abord une alternative crédible, y compris de bonnes solutions pour les premiers et derniers kilomètres, mais il faut aussi ...

... des incitations

En zone peu dense, la principale incitation nous semble être de posséder une voiture en moins par famille. L'économie est de plusieurs milliers d'euros par an. Faire l'économie d'une voiture est ce qui pousse aux changements des comportements qui s'observent aujourd'hui dans les grandes villes, là où l'autopartage et le vélo offrent des alternatives crédibles. C'est le même mécanisme qui devrait jouer pour les familles périurbaines si des alternatives crédibles apparaissent. Pourquoi pas une voiture de moins dans les familles où il y en a deux ou trois ?

Une autre forme d'incitation très puissante est le stationnement incitatif en ville. A la Fondation Gates à Seattle (USA), on a supprimé tous les parkings et proposé de bonnes alternatives. Il y a eu 42% de transfert modal en 1 an !!!

... un accompagnement personnalisé

Il existe de nombreux programmes de type 'deux mois sans ma voiture' et ces programmes sont souvent efficaces. Ils contiennent tous un accompagnement personnalisé pour ceux qui s'essaient au changement de mobilité. Aux Pays Bas un de ces programmes a utilisé une forme de jeu ('un jour par semaine, je voyage malin') avec un accompagnement personnalisé sur les lieux de travail. Le transfert modal a été de 20% en quelques mois.

... des petites communautés d'usagers

Difficile de changer de comportement si l'entourage renvoie une image négative du changement. Or c'est aujourd'hui la voiture individuelle qui a le quasi monopole de l'image positive. Il est donc essentiel de diffuser sur nos territoires une image positive des lignes de covoiturage, y compris le fait de rejoindre la ligne à vélo, d'attendre au bord de la route et de marcher à pied en ville.

Nous pensons qu'on peut y parvenir petit à petit en créant et en animant de multiples communautés de personnes intéressées par les nouvelles mobilités. Il s'agit de soutenir l'éclosion de ces communautés sur les lieux résidence (entraide dans les villages) et sur les sites d'emploi (discussions autour de la machine à café).

Agir sur tous les leviers à la fois

Nous venons d'examiner quatre facteurs de changement : chaînes de mobilité crédibles, incitations, accompagnement personnalisé, communautés d'usagers. Leur influence ne s'additionne pas. Il s'agit plutôt d'une multiplication. Si un seul facteur manque (un facteur =0) alors rien ne change (changement de comportement =0). D'où l'idée d'un territoire pilote où l'on va actionner les quatre leviers en même temps.

Une ligne et un territoire pilote

Que peut-on faire à court terme ? Nous pensons que les solutions techniques et économiques se cherchent encore et qu'il n'y a pas de mécanisme miracle pour faire changer les comportements. Pour plusieurs années encore, il faut donc avancer dans le brouillard, c'est-à-dire prudemment et sans faire trop de promesses.

Une formule sage est de définir un territoire et une ligne pilote, éventuellement deux, et d'y conduire des expériences en s'organisant pour apprendre vite et pour s'adapter de façon rapide et souple. Le Tableau 1 montre ce qu'il nous semble possible de faire : encourager la création et l'animation de petites communautés sur les lieux de résidence et d'emploi, créer un réseau d'ambassadeurs au sein de ces communautés, aménager la ligne pilote de façon légère et adaptable et l'exploiter dans un esprit d'innovation flexible.

Nos cadres institutionnels et réglementaires ne sont pas vraiment faits pour agir en s'adaptant de façon souple et flexible. Il suffit de penser aux délais et aux contraintes qui accompagnent les conventions entre autorités publiques ou les délégations de service public. Une façon de créer plus de réactivité serait peut-être de réunir périodiquement de façon peu formelle les partenaires concernés par la ligne et le territoire pilote.

Tableau 1 – Que peut-on faire ?

Action	Territoire pilote	Partenaires	Retombées
Encourager la création et l'animation de petites communautés sur les lieux de résidence et d'emploi	Prioritairement mais pas exclusivement	Autorités organisatrices. Communes et employeurs volontaires	Services générés immédiatement par l'entraide entre voisins et collègues de travail.
Créer un réseau d'ambassadeurs au sein de ces communautés	Prioritairement mais pas exclusivement	Autorités organisatrices	Satisfaction des usagers des nouvelles mobilités
Aménager la ligne de covoiturage de façon légère et adaptable	Exclusivement	Autorités organisatrices Département et communes pour les aménagements sur les routes	
Faire exploiter la ligne dans un esprit d'innovation flexible et non pas sous la forme d'un cahier des charges rigide	Exclusivement	Autorités organisatrices Opérateur(s) de la ligne	

Pour en savoir plus

autosBus (2014a) Organiser l'autostop : une solution ?

<https://www.autosbus.org/sites/default/files/Autostop%20organise%20140701.pdf>

autosBus (2014a) Voitures À Plusieurs à Romans

https://www.autosbus.org/sites/default/files/Romans140430_0.pdf

autosBus (2016a) Le numérique et l'écomobilité en zone périurbaine

<https://www.autosbus.org/sites/default/files/Num%C3%A9rique%20160709.pdf>

autosBus (2016b) Transistop en Alsace

<https://www.autosbus.org/sites/default/files/Colmar160213.pdf>

autosBus (2017a) De l'autostop au covoiturage instantané

https://www.autosbus.org/sites/default/files/Autostop%20170622_1.pdf

autosBus (2017b) Les alternatives à la voiture en zone périurbaine : combien ça coûterait ?

<https://www.autosbus.org/sites/default/files/Co%C3%BBts%20170327.pdf>

Personnes contactées

Martin Beutler	Taxito
Corine Breyton	La Metro Grenoble (TAG&CAR / Fleetme)
David André Camous	Taxito
Orélie Guillot	Agence de mobilité Nord Isère (VAP)
Alain Jean	RezoPouce
Olivier Maffre	ECOV (Covoit'ici)
Laurent Maghdissian	OuiHop
Anne Sophie Petitprez	Grand Lyon (Auto Hop)
Nicolas Picou	PNR du Massif des Bauges (Stop-en-Bauges)

Le CEREMA prépare un rapport sur le même sujet et a été contacté en vue d'un échange d'information mais il n'y a pas eu de retour à ce jour.