



MOBILITE

Covoiturage du quotidien - programme national AcoTE

Réunion de sensibilisation du 06 septembre 2022

Restitution des interventions

- Intervention 1 – Il ne faut pas oublier le public en insertion. Les appareils numériques sont coûteux. Un besoin de formation aux appareils numériques touche les personnes âgées, mais aussi les jeunes :

Le programme AcoTE est construit sur un public cible, en cherchant à répondre aux besoins des travailleurs (déplacements domicile-travail). Cependant, toutes autres personnes peuvent utiliser les lignes de covoiturage, elles ne seront juste pas pensées pour elles. Il n'est pas possible qu'une solution de mobilité réponde à tous les besoins.

- Intervention 2 – Il faudra une réelle concertation avec les habitants pour bien cerner leurs besoins :

C'est l'objectif de la co-construction qui permet d'interroger les habitants via une enquête en ligne. Il y a une prise en charge par le programme de la campagne de communication, qui est construite en fonction du territoire et validée par La Roue Verte.

- Intervention 3 – Il y-a-t'il des personnes dites « mixtes » (des personnes alternant du conducteur au passager) ? :

Oui, il y a des personnes qui sont mixtes. C'est même fréquent.

- Intervention 4 – Quel est le nombre de kilomètre moyen par ligne ? :

Les lignes font entre 15 et 40 kilomètres. Des lignes plus courtes sont envisagées sur un territoire dans l'Oise mettant en place des lignes de covoiturage pour des rabattements vers des gares.

- Intervention 5 – Quand est-t-il de la législation ? :

La Roue Verte se charge de vérifier tous les éléments juridiques nécessaires au bon fonctionnement des lignes (comme la détention d'un permis de conduire par le conducteur) et de gérer les incivilités. Globalement, la Roue Verte encadre la pratique. La collectivité, elle, est un tiers de confiance (elle n'est pas l'employeur des conducteurs et passagers).

- Intervention 6 – Quelle est la densité de population moyenne des intercommunalités ? :

Il y a des territoires qui sont plus ruraux que ceux de la Communauté de Communes du Plateau de Lannemezan ou Neste Barousse. Des intercommunalités ont des densités de 20 000 habitants, voir même de 13 500. Il est important d'avoir en tête qu'il ne pourra pas y avoir d'arrêts dans toutes les communes.

- Intervention 7 – Est-ce-que les lignes vont à l'extérieur du territoire ? :

Oui, systématiquement. Il y a une vingtaine de territoires ayant expérimenté des lignes et toutes vont en dehors du périmètre administratif du territoire. Elles sortent toujours. C'est pour cette raison qu'il est demandé d'inviter les intercommunalités voisines aux réunions de sensibilisation. De cette manière, elles sont incluses dans les échanges dès le départ, ce qui a vocation à faciliter l'accord de celles-ci à poser des arrêts chez-elles et à réduire le délai d'acceptation donc à passer plus rapidement à la phase d'expérimentation.

- Intervention 8 – La problématique ce sont les 20 premiers kilomètres comme nous sommes dans un territoire éclaté :

La(les) ligne(s) développée(s) ne répondra(ont) pas à tous les besoins, mais permettra(ont) au moins de réduire le trajet effectué par les utilisateurs. Prenons l'exemple suivant : Madame x habite dans la commune A et va travailler à la commune C, entre il y a la commune B. Une ligne existe entre la commune B et la commune C, alors madame x peut se rendre en voiture individuelle jusqu'à la commune B et covoiturer comme passager ou conducteur jusqu'à son travail à la commune C. Il y a un réel sujet d'aménagement du territoire pour proposer des lieux où laisser sa voiture en sécurité, dans l'exemple donné ça serait à la commune B.

- Intervention 9 – Est-il nécessaire d'avoir une assurance supplémentaire ? :

Non, une assurance voiture classique suffit. La majorité des assurances permette d'être assuré même avec la présence d'un passager supplémentaire, qu'il soit connu ou non.

- Intervention 10 – On passe à côté de toute une partie de la population en s'adressant uniquement aux travailleurs, d'autres personnes ont des besoins importants en mobilité du fait d'un territoire éclaté :

Les autres personnes pourront l'utiliser, mais la co-construction ne sera pas faite en fonction d'eux. Par expérience, essayer de répondre aux besoins de tous les publics, ne fonctionne pas. Le programme a été pensé, validé et est financé (par le biais des CEE) par l'État de telle sorte à pouvoir apporter une solution de mobilité aux travailleurs et permettre des économies d'énergies. Sur le territoire il y a déjà des actions qui se mettent en place pour répondre à d'autres besoins que ceux des travailleurs. Le programme Wimoov favorise la mobilité inclusive en développant l'autopartage intergénérationnel et mettant à disposition une voiture partagée. Il y a, aussi, le schéma directeur vélo développé par le PETR. Sans oublier que pour les personnes vraiment isolées il y a le département qui est là pour les aider à trouver une solution de mobilité.

- Intervention 11 – Il faut prendre en compte le dernier kilomètre dès le départ de la co-construction des lignes :

Oui, effectivement. Les arrêts choisis doivent être sécurisés (la présence d'un trottoir par exemple) et être à proximité immédiate d'un pôle de modalité (type une flotte de vélo ou de bus). Il ne faut juste pas concurrencer les transports existants. Dans l'Oise, par exemple, les lignes ont pour objectif un rabattement vers les gares, lesquelles sont des petits pôles de modalité. Il y a beaucoup d'habitants de Lannemezan qui vont travailler à Tarbes et la majorité de ceux de la Communauté de Communes Neste Barousse vont à Lannemezan ou Saint-Gaudens.

- Intervention 12 – Peut-il y avoir une portabilité des données en cas de changement de prestataire ? :

Oui, mais elles seront anonymisées. Le RGPD (Règlement Général sur la Protection des Données) vient encadrer la portabilité des données. Ce sujet est à voir avec La Roue Verte.

- Intervention 13 – Il y a-t-il un territoire qui a déjà été confronté à un marché public suite à un changement de prestataire ? :

Les premiers marchés publics apparaissent depuis peu. Ils sont en dehors du cadre du programme. Il semblerait que lorsqu'un territoire travaille avec un opérateur de covoiturage proposant des infrastructures assez importantes, il est compliqué de changer de prestataire ensuite.

Il est conseillé de préparer les critères attendus par le territoire avant le post-programme sur la partie marché public. La complexité réside dans le fait de savoir comment mettre en concurrence des prestataires parmi lesquels certains ont des infrastructures importantes à proposer. C'est un premier retour d'expérience qui devra être complété par la suite avec la pratique.

- Intervention 14 – L'année 2 du programme n'est pas entière :

Oui, effectivement. La première année dans le programme permet d'être sensibilisé, de co-construire une ou plusieurs lignes de covoiturage et de commencer à l'expérimenter. A la fin de cette année, si le territoire le souhaite, il peut continuer à expérimenter à coût réduit grâce à une prise en charge CEE. Le programme s'arrêtant le 31 décembre 2023, l'année 2 ne sera pas une année complète. Donc pour exemple la CCPL a eu une réunion de sensibilisation le 6 septembre 2022. L'année 1 court jusqu'au 5 septembre 2023. Du 6 septembre 2023 au 31 décembre 2023, si la CCPL le souhaite, elle peut continuer à expérimenter une ou plusieurs lignes à coût réduit. Le postulat de base des porteurs du programme était d'inciter les territoires à s'engager rapidement dans le programme, les territoires qui sont rentrés en 2020 ou 2021 ont donc eu un accompagnement sur plus longtemps.

- Intervention 15 – Les entreprises peuvent-elles participer financièrement ? :

Elles participent déjà via le versement transports levé par l'AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) qui est la Région sur notre territoire. Il faudrait voir avec la Région, qui a cette réversion, pour avoir un appui financier.

- Intervention 16 – Une fois le lien effectué entre conducteur et passager n'y a-t-il pas une crainte de fuite de la pratique hors du programme ? :

Les personnes continuent d'utiliser le service. Ils n'ont pas envie de s'embêter avec des échanges de monnaies entre eux. Puis, elles ne sont pas certaines d'avoir toujours les mêmes horaires de travail. Il y a une création de lien social, mais pas de report du covoiturage en dehors de la ligne.

- Intervention 17 – Il y a-t-il des solutions autres que les taxis pour se déplacer s'il n'y a pas de covoiturage possible sur la ligne ? Il y a-t-il d'autres indemnités pour des conducteurs déjà expérimentés ? :

La solution de mobilité complémentaire dépendra des acteurs mobilités présents sur le territoire. Les conducteurs ont une indemnité au kilomètre. La Roue Verte vient bonifier la cagnotte du conducteur s'il a un comportement qualifié de « citoyen ». Par exemple, s'il y a deux conducteurs qui ont prévu un départ à 8h15 et un passager qui a besoin de covoiturer à 8h30, le conducteur qui va attendre jusqu'à 8h30 aura une bonification du fait de son effort d'attendre 15 minutes supplémentaires.

- Intervention 18 – Un constat est qu'au quotidien les opérateurs de covoiturage se multiplient. N'y a-t-il pas une dilution des opérateurs et un manque de visibilité de ceux moins connus comme la Roue Verte ? :

C'est la collectivité qui communique sur le programme AcoTE, elle fiabilise ainsi l'opérateur aux yeux des habitants. Une personne habituée à un autre opérateur et étant satisfaite de celui-ci ne changera pas d'opérateur. Le risque pourrait être lorsqu'il y a des solutions différentes de covoiturage sur le territoire à des endroits différents, il semblerait qu'elles coexistent assez bien.

- Intervention 19 – Est-ce que le reste à charge peut être pris par la Région ? D'autant plus quand un programme mobilité plus global est en train d'être mis en place en partenariat avec celle-ci.

Il faut se rapprocher de la Région pour lui demander. Par expérience, ça dépend des régions et de leur politique par rapport aux mobilités.

- Intervention 20 – Faut-il une délibération pour passer à l'étape suivante ? Il s'agit de l'organisation d'une réunion avec la Roue Verte, afin d'échanger sur la méthodologie à suivre, puis de commencer la co-construction « théorique » de(s) la ligne(s) :

Ça dépendra de ce que veut l'intercommunalité. À priori, ce n'est pas nécessaire. Ça le sera au stade de la mise en pratique de cette(ces) ligne(s).

- Intervention 21 – Quelle est la méthodologie ? :

Mail du territoire de validation → Réunion avec la Roue Verte avec un technicien et un élu → Questionnaire à remplir par le technicien sur l'existant et les études déjà réalisées → Une réunion retour d'analyse avec la Roue Verte → Choix des axes → Campagne auprès des habitants → Proposition d'actions par la Roue Verte → Validation par le territoire → ...

- Intervention 22 – Quel est le délai ? :

La co-construction porte, en moyenne, sur 4-5 mois (elle tend à se réduire). Il y a un délai à prévoir pour demander aux communes s'il est possible de mettre des arrêts sur le territoire, ce délai peut être très long (allant parfois jusqu'à 2 mois).

- Intervention 23 – Quel est le reste à charge pour l'intercommunalité en amont de la co-construction des lignes ? :

À la fin de la co-construction, la Roue Verte a les données pour donner une estimation du reste à charge post-programme. Dès le départ, elle ne peut pas le faire, n'ayant pas toutes les données pour l'estimer. Il y aura deux contrats. D'abord une convention est à signer entre CertiNergy & Solutions, l'ANPP, la Roue Verte et l'intercommunalité pour adhérer au programme AcoTE. À ce stade-là, lors de l'expérimentation des lignes le reste à charge sera de 0.€HT/km.voyageur. Ensuite, il y a un deuxième contrat possible avec la Roue Verte, si l'intercommunalité décide de continuer l'expérimentation, il s'agira là d'un engagement sur des frais réels avec un reste à charge de 0,06.€HT/ km.voyageur jusqu'à la fin du programme. A la fin du programme, la collectivité pourra les pérenniser et choisir son partenaire (La Roue Verte ou un autre acteur du covoiturage). Les prix dépendent des opérateurs.

- Intervention 24 – Comment s'assurer que le territoire sera solidaire pour le financement même s'il y a des communes qui ne sont pas desservies par la(les) ligne(s) ? :

Tout dépend du territoire. Il y a l'expérience avec un PETR composé de 3 EPCI, sur les 3, 1 seule était desservie. C'est pourquoi l'EPCI en question a pris tout le reste à charge. Ça dépend beaucoup de ce qui résulte de la co-construction. Il peut y avoir un désengagement à la fin de la co-construction sur une ligne ou toutes. Il y a une revalidation à chaque étape, il n'y a aucun engagement en amont.