

Massifier le covoiturage du quotidien

Programme AcoTÉ

Septembre 2022



Co-financé par :



Porté par :



Objectifs



Bien comprendre le programme CEE AcoTE



Identifier les différentes solutions de covoiturage existantes



Comprendre les avantages du covoiturage par ligne

Ordre du jour

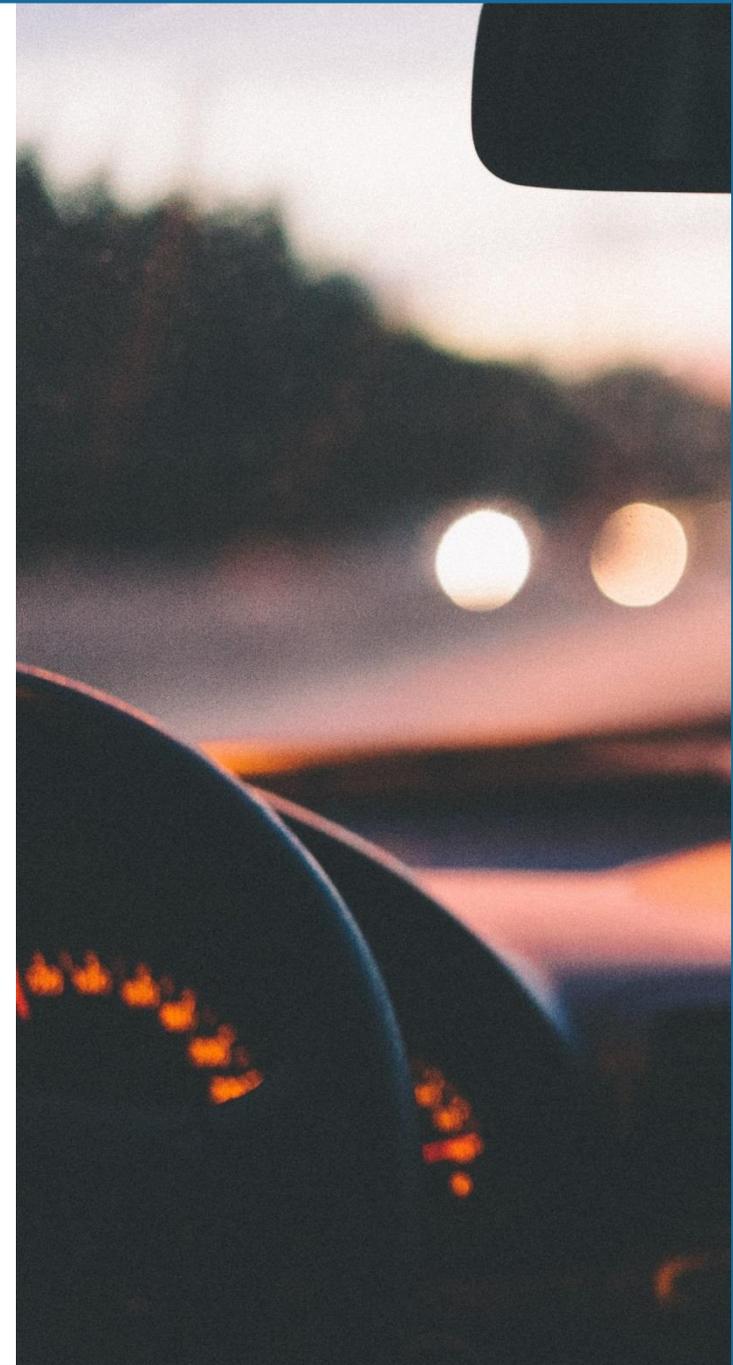
Les Certificats d'Economies d'Energie

Définition du covoiturage

La solution AcoTE :

- ✓ Qu'est-ce que c'est ?
- ✓ Pour qui ? Pour quoi ?

Le financement CEE dans le cadre du programme





Les Certificats d'Economies d'Energie



Le dispositif des CEE



Mise en place en 2005
par la loi POPE



En 2010, apparition des
programmes CEE



Principe du pollueur – payeur

Les « obligés » (fournisseurs et vendeurs d'énergie) doivent inciter financièrement les consommateurs à faire des économies d'énergie.

En cas de non atteinte des objectifs, ils paient une pénalité libératoire.



Valorisation financière d'actions permettant de faire des économies d'énergie, sans que celles-ci soient aisément chiffrables.

Programmes d'information, sensibilisation ou innovation en faveur de la maîtrise de la demande en énergie ; ou de lutte contre la précarité énergétique

Le programme CEE AcoTE « Acteurs et collectivités engagés pour l'éco-mobiliTE »



Lauréat de l'appel à programmes CEE 2019 sur la mobilité



1^{er} janvier 2020 – 31 décembre 2023



Des objectifs ambitieux :

25 000 décideurs publics sensibilisés au covoiturage du quotidien

100 lignes de covoiturage co-construites et lancées



5 territoires pilotes

Un projet co-porté par un groupement d'acteurs



Pilotage du programme
Suivi et animation du site
internet
Organisation des
formations « bloc local »



Création et animation
d'un Club Mobilité
Organisation de
formations
« maille Projet »



Accompagnement
opérationnel des territoires
Développement d'un outil
de co-construction

Résumé en vidéo



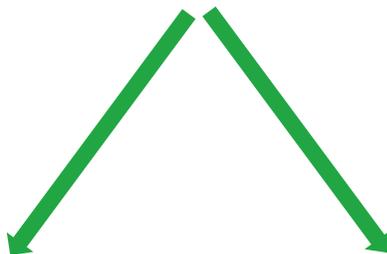


**Le covoiturage :
Quelles définitions ?**



Le cadre légal

Différencier le covoiturage
du métier de transporteur



Choix de la destination



Dans le cas du covoiturage, le conducteur choisit, alors que dans le cas d'un transporteur, c'est le passager.

Finalité de l'argent



Dans le cas du covoiturage, le prix reflète un partage de frais (indemnité) alors que dans le cas d'un transporteur, il s'agit d'une rémunération (salaire).

Pour calculer l'indemnité du covoiturage, il faut prendre le barème kilométrique URSSAF : **Km * barème**

Les évolutions liées à la LOM

Mise en place d'un cadre juridique pour encadrer des pratiques de covoiturage



Le covoiturage entre dans le champ de compétences des AOM.



Les employeurs ont la possibilité de contribuer financièrement aux mobilités douces ou partagées.



Faciliter la mise en place d'infrastructures (voies et stationnements dédiés)

Les usages



Le covoiturage familial



Le covoiturage de
proximité
Courte / moyenne distance
(jusqu'à 80 km)

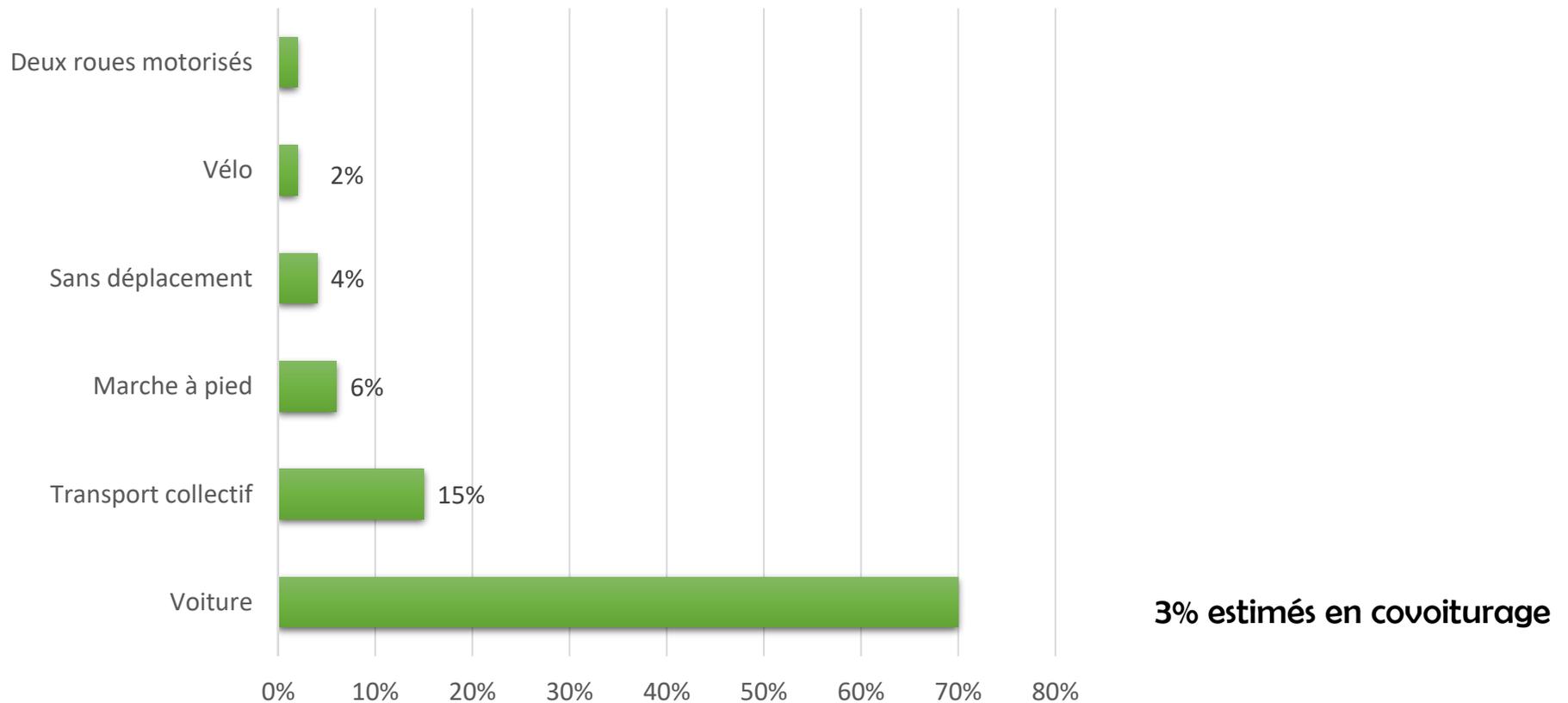


Le covoiturage longue
distance
ou « de loisir »
(en moyenne, 300 km)

AcoTE cible le covoiturage de proximité ou du quotidien

La place du covoiturage dans les déplacements domicile - travail

Modes de déplacements



Les différents types d'offres de covoiturage pour les trajets domicile - travail

Subvention au covoiturage

La collectivité subventionne les covoiturages sur son territoire afin que les passagers soient transportés gratuitement ou à très faible coût.

L'opérateur sert de tiers de confiance : il récolte, traite et contrôle les preuves de covoiturage pour verser au conducteur la subvention.

Opérateurs sur ce type d'offres :

- **BlablaDaily**
- **Klaxit**
- **Karos**

Avantages

- Couvrir tout le territoire puisque toutes les origines – destinations sont permises
- Très réversible : la collectivité peut changer d'opérateur facilement.
- Afficher un soutien au covoiturage à moindre coût pour la collectivité

!! Bien penser à demander la co-propriété des données personnelles récoltées.

Inconvénients

- Obligation d'avoir un smartphone avec géocalisation activée
- Efforts importants de communication
- Nécessité d'avoir beaucoup d'utilisateurs pour que le service fonctionne
- Peut concurrencer les transports en commun (gratuité du covoiturage vs transports payants)

Les différents types d'offres de covoiturage pour les trajets domicile - travail

Lignes de covoiturage

La collectivité propose aux usagers un service de ligne de covoiturage avec la mise en place d'arrêts (signalétique simple ou connectée). Le niveau de service est à définir (indemnités conducteurs, garanties passagers, intermédiation...)

L'opérateur sert de tiers de confiance et délivre le niveau de service.

Opérateurs sur ce type d'offres :

- **Illicov – La Roue Verte**
- **Ecov**

Avantages

- Possibilité de covoiturer sans smartphone (avec moins de services)
- Communication ciblée
- Favorise davantage le report modal grâce aux services apportés
- Choix de la politique tarifaire à la main du territoire

!/\ Certains opérateurs proposent des mesures pour éviter de concurrencer les transports en commun.

Inconvénients

- Les besoins sont adressés localement (pas sur tout le territoire)
- Réversibilité complexe avec risque d'avantages au sortant si certaines options sont mises en œuvre (achat d'infrastructures connectées, développement logiciel spécifique...)
- La problématique du dernier kilomètre doit être adressée
- Le coût est variable selon le prestataire

Les différents types d'offres de covoiturage pour les trajets domicile - travail

Covoiturage « à la carte »

La collectivité peut demander à un opérateur des développements informatiques « à la carte » pour répondre à des critères particuliers.

Ex : intégration du covoiturage dans un calculateur d'itinéraires régionaux...

Opérateur sur ce type d'offres :

- **MobiCoop**

Avantage

- La collectivité peut poser ses critères

Inconvénients

- Difficilement réversible, mise en concurrence délicate
- Risque de se concentrer uniquement sur l'outil et de ne pas développer l'usage
- Le développement informatique nécessite des ressources importantes :
 - Temps homme
 - Budget

Les différents types d'offres de covoiturage pour les trajets domicile - travail

Autostop

Il s'agit de remplacer les pancartes d'autostop par de la signalétique connectée afin de rendre la destination plus visible des conducteurs.

Des systèmes complémentaires peuvent être proposés (kit de reconnaissance, application...)

Opérateurs sur ce type d'offres :

- RézoPouce, Ecov

Avantages

- Peu coûteux
- Visible
- Simplicité d'achat

Inconvénients

- Cela cible uniquement un public prêt à se déplacer en stop
- Pas de massification possible grâce à l'autostop
- Trop d'incertitudes pour les trajets domicile-travail



La solution AcoTE :
Qu'est-ce que c'est ?



Une approche par ligne



Des lieux prédéfinis pour la prise et la dépose avec des arrêts matérialisés ou non



Des horaires d'ouverture et de fermeture prédéfinis



Mise en œuvre de diverses manières



Simplifier l'accès au covoiturage en réduisant les négociations au maximum

Tout comprendre en 2 minutes



LA
ROUE VERTE

CertiNergy
& Solutions
diveGO

ANPP

Un fonctionnement simple



Côté conducteur :

Quand je veux utiliser illicov, je propose mes places via l'application

J'emprunte la ligne pour prendre et déposer des passagers

Je reçois ma cagnotte tous les mois par virement



Côté passager :

Pendant les heures d'ouverture de la ligne, j'utilise l'application pour signaler mon souhait de covoiturer

Je me rend à l'arrêt et je monte avec un conducteur illicov qui me dépose à l'arrêt de mon choix sur la ligne

Je règle mes covoiturages en ligne chaque mois

Différentes mises en œuvre possibles

Les fonctionnements décrits ci-dessous sont des exemples non limitatifs de parcours pouvant être proposés à l'issue de la co-construction.

	Ligne avec réservation	Ligne à usage spontané
Pour quel contexte ?	Premiers mois d'expérimentation	Flux important de conducteurs constaté (> à 30/jour, chaque jour)
Parcours conducteurs	Planification des trajets, en avance ou à la dernière minute	Planification des trajets ou passage spontané à l'arrêt
Parcours passagers	Réservation des covoiturages aux horaires proposés, en avance ou à la dernière minute	Spontané : le passager vient à un arrêt pendant des plages horaires d'ouverture et prend la 1ère voiture
Garantie pour les passagers	Certains horaires sont garantis : illicov envoie une solution de secours si le conducteur se désiste, sans afficher de délai d'attente maximum	Pendant les plages horaires d'ouverture, tous les trajets sont garantis avec un départ assuré dans un délai donné (10 min, 15 min, 20 min...)

Une solution compatible avec l'existant



Renforcer le réseau de transports existant (nouvelle desserte, augmentation de fréquence...)



S'interfacer avec des bornes d'auto-stop



Apporter un niveau de service complémentaire pour compléter localement une offre plus large comme Covoiturage Grand Ouest

La co-construction prend compte de l'existant.

Une solution déjà expérimentée

La ligne Vercors - Grenoble

Caractéristiques :

- Rabattement zone rurale > zone urbaine
- 23 km, sans péage
- Flux modéré (350 navetteurs/jour)
- 1 arrêt intermédiaire

Les chiffres-clés



100€/mois

pour les conducteurs assidus



500 déplacements/mois

réalisés par des passagers en covoiturage



24%

des inscrits sur recommandation d'un proche



4%

de churn mensuel

Une solution déjà expérimentée

La ligne Annecy - Genève

Caractéristiques :

- Zone urbaine > zone urbaine
- 42 km, avec péage
- Flux très dense (11000 navetteurs/jour)
- 0 arrêt intermédiaire

Les chiffres-clés



300€/mois

pour les conducteurs assidus



2 000 déplacements/mois

réalisés par des passagers en covoiturage

Une solution pour lever les freins à la pratique



Pas de perte de temps :
pas besoin de définir un
lieu, un horaire...



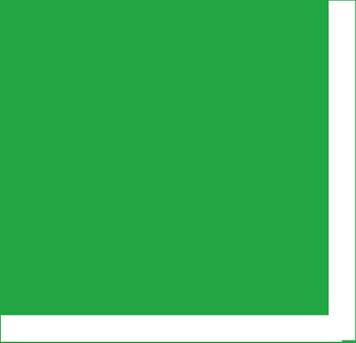
Une solution fiable, qui
évite le stress de savoir si je
vais avoir un covoiturage



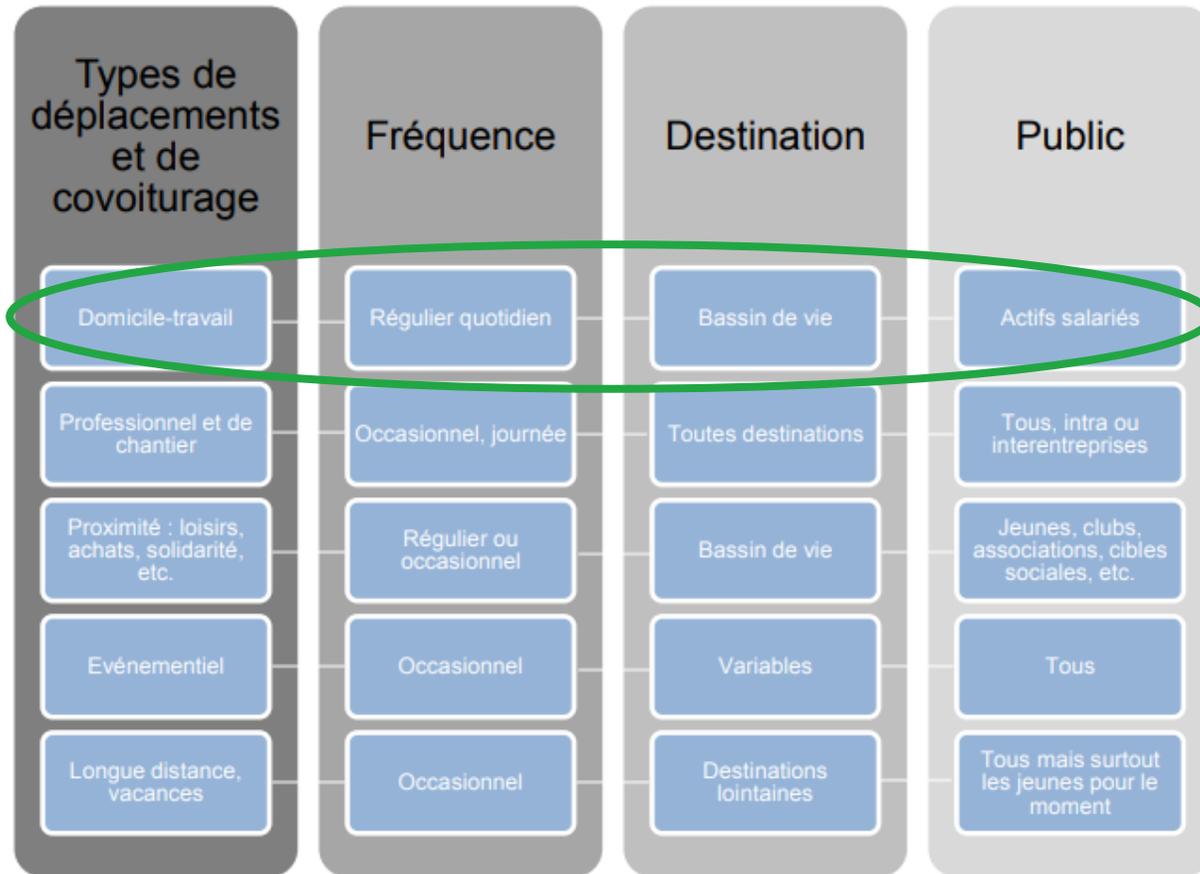
Des incitatifs pour attirer et
fidéliser les conducteurs et
ainsi, proposer une fréquence
intéressante aux passagers



**La solution AcoTE :
Pour qui ? Pour quoi ?**

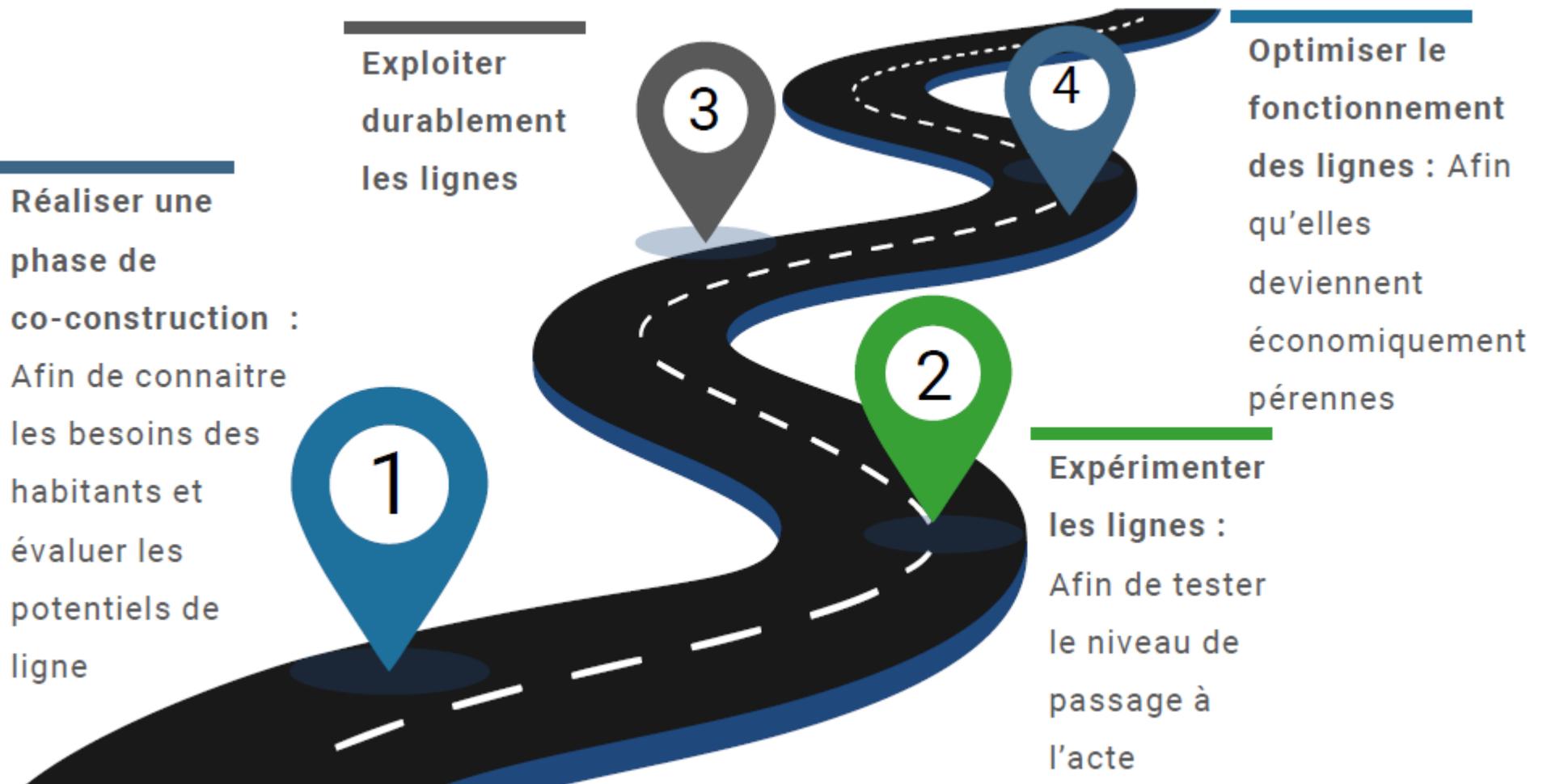


Le public cible



Les lignes (tracés, horaires, arrêts) sont conçues pour cet usage.

La co-construction



Retour d'expérience : co-construction d'une ligne pour le Pays Vallée du Loir

La ligne La Flèche > Le Mans

Caractéristiques :

- Rabattement zone rurale > zone urbaine
- 42 km, sans péage
- Flux modéré depuis La Flèche (200 navetteurs/jour), renforcé par 500 navetteurs/jour depuis l'arrêt intermédiaire à Cérans-Foulletourte.
- Eclatement des zones d'activités au Mans

Co-construction de février à octobre 2021 et expérimentation de novembre à mars 2022 :

- Facebook, flyers, banderoles, presse, sacs à pain...
- 35 contributeurs ont voté pour des arrêts et 31 autres personnes intéressées
- Au total, 96 inscrits sur la ligne ouverte avec seulement 2 conducteurs réguliers et qui ne réalisent pas le trajet tous les jours. **Le service n'a pas pu être ouvert aux passagers par manque de conducteurs.**

Les chiffres-clés



Un potentiel de 50€/semaine
pour les conducteurs assidus



4 tracés de ligne envisagés
à la fin de la co-construction



Ouverture d'une ligne
d'abord aux conducteurs en novembre 2021



Garantie de départ
focalisée sur les horaires de pointe



Crise sanitaire
Délai entre la co-construction et le lancement de la ligne

Retour d'expérience : améliorer la fréquence avec le PETR Midi Quercy

Des lignes Caussade > Montauban

La co-construction a montré une demande des actifs pour améliorer la fréquence le matin entre 7h et 8h30 et le soir entre 17h et 18h30.

Le covoiturage vient ici en complément de l'offre existante (train et car) et propose des dessertes supplémentaires sur Montauban.

Le matin (Caussade > Montauban)

Départ	Offre de service	Arrivée à
6h59	Train 🚆	7h15
7h15	Covoiturage (x4 destinations à Montauban)	7h35 à 7h50
7h30	Covoiturage (x4 destinations à Montauban)	7h50 à 8h05
7h40	Car 🚗 (gare routière La Fobio)	8h12
7h45	Covoiturage (x4 destinations à Montauban)	8h07 à 8h15
7h59	Train 🚆	8h17
8h12	Car 🚗 (gare routière La Fobio)	8h41
8h15	Covoiturage (x4 destinations à Montauban)	8h37 à 8h50
8h59	Train 🚆	9h15
10h00	Train 🚆	10h17

Le soir (Montauban > Caussade)

Départ	Offre de service	Arrivée à
17h00	Train 🚆	17h16
17h03	Car 🚗 (gare routière La Fobio)	17h33
17h15	Covoiturage (x4 origines à Montauban)	17h37 à 17h50
17h30	Covoiturage (x4 origines à Montauban)	17h52 à 18h05
17h45	Train 🚆	18h00
18h00	Covoiturage (x4 origines à Montauban)	18h22 à 18h35
18h16	Car 🚗 (gare routière La Fobio)	18h41
18h30	Covoiturage (x4 origines à Montauban)	18h52 à 19h05
18h47	Train 🚆	19h02
19h46	Train 🚆	20h01

Retour d'expérience : co-construction d'une ligne pour la CC Massifs du Vercors

La ligne Vercors > Grenoble

Caractéristiques :

- Rabattement zone rurale > zone urbaine
- 23 km, sans péage
- Flux d'environ 400 navetteurs/jour

Expérimentation :

- Mobilisation des conducteurs sur la semaine du 20/12/2021
- Ouverture aux passagers la semaine du 10/01/2022
- Progression des inscriptions : +70 inscrits entre décembre et février
- Au 28 février : 166 voyages avaient été réalisées par des passagers

Un bon démarrage facilité par le fait que les habitants avaient déjà utilisé une ligne pré-covid.

Les points clés



Arrivée à un point multimodal
(tram, bus...)



Garantie de départ
focalisée sur les horaires de pointe



Autres lignes envisagées
(lancement retardé en raison du délai d'obtention d'autorisation et de mise en œuvre de l'arrêt d'arrivée des lignes)



Plus d'informations :
<https://illicov.fr/ligne/vercors-grenoble/>

Le planning prévisionnel

Etape	Durée	Enjeux	Actions	Validation de l'étape
-------	-------	--------	---------	-----------------------

Co-construction (durée 6 à 7 mois environ)

Préparation de la co-construction	3 semaines	Entrer dans le projet et recueillir le contexte local	Un questionnaire est à remplir par le référent du territoire	
-----------------------------------	------------	---	--	--

Le planning prévisionnel

Etape	Durée	Enjeux	Actions	Validation de l'étape
Analyse du questionnaire et proposition de la stratégie de co-construction	3 semaines	Identifier les axes à co-construire avec les habitants, en cohérence avec la vue du territoire	Analyse des flux du quotidien. Analyse des transports en commun existants. Analyse des difficultés de déplacement au quotidien	Réunion de lancement de la stratégie de la co-construction

Le planning prévisionnel

Etape	Durée	Enjeux	Actions	Validation de l'étape
Recherche de contributeurs	2,5 mois	Récolter un maximum de marques d'intérêt et de données pour amorcer une communauté	Campagne, affichage, tracts, publicité en ligne, information des commerçants, médias locaux publics et privés, information aux associations et influenceurs	

Le planning prévisionnel

Etape	Durée	Enjeux	Actions	Validation de l'étape
Analyse et préconisation de tracés de lignes	2 à 3 semaines	Analyser les consensus et masses atteintes. Qualifier les potentiels	Analyse des rapports fournis par l'outil. Analyse des risques	Bilan d'étape avec le territoire pour présenter les résultats de la co-construction et les tracés de ligne de covoiturage préconisés

Le planning prévisionnel

Etape	Durée	Enjeux	Actions	Validation de l'étape
Autorisation des arrêts de la ligne de covoiturage	15 jours à 2 mois	Obtenir les autorisations pour les emplacements des arrêts de la ligne de covoiturage (sur la voie publique ou sur des espaces privés)	Le territoire démarche localement les entités qui pourront autoriser les emplacements identifiés.	Les emplacements sont autorisés

Le planning prévisionnel

Etape	Durée	Enjeux	Actions	Validation de l'étape
Validation du ou des tracés de ligne par les habitants	2 semaines	Choisir parmi plusieurs tracés possibles ceux qui seront à expérimenter	Les habitants se prononcent sur plusieurs tracés de ligne potentiels et choisissent leur(s) préféré(s)	Le ou les tracés de ligne à expérimenter selon les habitants sont identifiés

Le planning prévisionnel

Etape	Durée	Enjeux	Actions	Validation de l'étape
Validation par le territoire	3 semaines	Validation du lancement de l'expérimentation	Le territoire sollicite l'aval de ses élus afin de lancer l'expérimentation de la ou les lignes de covoiturage	Le territoire a validé l'expérimentation d'une ou plusieurs lignes

Le planning prévisionnel

Etape	Durée	Enjeux	Actions	Validation de l'étape
-------	-------	--------	---------	-----------------------

Expérimentation (durée 4 mois)

Mobilisation des conducteurs	2 à 3 semaines	Créer rapidement une offre qui sera attractive pour les passagers	Nouvelle campagne complète + information communauté	Croissance de l'offre
Analyse	1 semaine	Décider des conditions de poursuite	Analyser la qualité de l'offre	Offre jugée attractive

Le planning prévisionnel

Etape	Durée	Enjeux	Actions	Validation de l'étape
Ouverture aux passagers (expérimentation)	3 mois	Créer rapidement un usage	Nouvelle campagne complète + information communauté Ajustement éventuel du tracé	Croissance de l'usage passager
Bilan de l'expérimentation	15 jours	Décider des conditions de poursuite	Analyser la fréquence de l'usage, les coûts de la ligne	Ligne jugée en bon amorçage

Le planning prévisionnel

Etape	Durée	Enjeux	Actions	Validation de l'étape
-------	-------	--------	---------	-----------------------

Pérennisation

Optimisation	Permanente	Optimiser la ligne pour la rendre viable	Actions de communication Ajustement du modèle (indemnités conducteurs, conditions de garantie)	Ligne en croissance, coût km.voyageur en baisse
--------------	------------	--	---	---

Retour d'expérience : expérimentation de 3 lignes de covoiturage en Pays Déodatie

Une expérimentation de 4 mois

Mobilisation des conducteurs à partir du 28 mars 2022 :

- 2 lignes ont des premiers conducteurs rapidement : dès la 2^{ème} semaine, des conducteurs choisissent des horaires matin et soir.
- Usage en croissance au bout de 5 semaines (dont 2 de vacances scolaires)

Ouverture aux passagers des 3 lignes le 2 mai 2022 :

- Les premiers covoiturages ont lieu la semaine suivante sur 2 des 3 lignes

M+1 après ouverture aux passagers :

- Mobilisation des conducteurs toujours favorable
- Manque de passagers : les inscrits n'utilisent pas encore le service en tant que passagers. Les campagnes sont désormais orientées sur le rôle de passager ou d'alternant

Les points clés



Bon relai par le Pays et l'EPCI de la communication



Offre « horaire » intéressante

Jusqu'à 6 ou 7 horaires le matin
Jusqu'à 3 ou 4 l'après-midi

Retour d'expérience : utilisateurs de lignes de covoiturage Illicov

Enquête 2022 – La Roue Verte

77% des utilisateurs du service Illicov utilisaient auparavant leur voiture individuelle

60% des utilisateurs déclarent covoiturer plus qu'avant

65% des conducteurs sont satisfaits du montant de leur cagnotte mensuelle

En moyenne, les passagers estiment économiser 44 euros par mois (fourchette entre 10 euros et 300 euros)

+ de 97% jugent que le service Illicov est utile voire indispensable

Ce qui les a motivé :



Faire un geste pour la planète



Partager les frais / faire des économies



Avoir des trajets plus conviviaux



Assurer la réussite du projet



Tracés et positionnements des arrêts



Tarification passagers
& incitations des conducteurs



Horaires d'ouverture
& garanties passagers

Prise en compte
des spécificités
locales

Le territoire
s'engage à allouer
1/3 ETP au projet



Solutions pour le dernier kilomètre

A la fin du projet...



Le territoire peut choisir de pérenniser les lignes ou de les arrêter.



Le territoire peut continuer à travailler avec La Roue Verte ou choisir un autre partenaire pour l'exploitation des lignes.

Le territoire peut également les exploiter en régie.



Le territoire peut solliciter des aides financières (région, Europe...) pour réduire le coût du service.



Le financement CEE dans le cadre du programme

La philosophie du programme



Lever les freins à l'action :

- ✓ Être formés et expérimenter des lignes de covoiturage sans avance de fonds
- ✓ Pouvoir bénéficier d'un co-financement pour l'exploitation des lignes expérimentées si volonté de les pérenniser
- ✓ Choisir de s'engager ou se désengager à tous moments

Vous accompagner dans le développement d'une innovation d'usage



- ✓ Les lignes de covoiturage sont un concept innovant, que les personnes ne connaissent pas encore. Tout est mis en œuvre pour réussir, mais le succès n'est pas toujours au RDV. Il y a à gérer l'incertitude.
- ✓ Toute idée d'évolution sera validée auprès des utilisateurs, par la donnée. Ce qui n'est pas validé n'est pas utilisé. Le focus est mis sur les utilisateurs.
- ✓ En cours de projet, il est souvent nécessaire de changer de cap pour tenir compte des résultats obtenus et des retours des utilisateurs. Echouer, réorienter : cela fait partie du processus.

Le financement

Financement CEE :

- ✓ Prise en charge de la sensibilisation
- ✓ Prise en charge de la co-construction
- ✓ Accompagnement lors de l'expérimentation avec un reste à charge progressif afin de permettre la pérennisation post-programme

Le territoire s'engage à dédier 1/3 d'ETP au suivi du projet, notamment la première année.

Uniquement pour les territoires engagés avant le 31/12/2021

	N1	N2
Outil de co-construction	0	0
Exploitation de la ligne ou des lignes 40% relation client 30% incitation conducteurs 20% garantie 10% app	0	0,06€ HT/km. voyageur

Objectif post-programme :

- Un coût fixe annuel de gestion (estimé à 14 400 € HT)
- Un coût variable (dépendant du nombre de lignes, de leurs caractéristiques et du niveau de service). Exemple : une ligne de 20 km avec des garanties aux heures de pointe : 26 000 euros HT annuels.

Exemple concret

La ligne Vercors - Grenoble

Caractéristiques :

- 500 voyages passagers/mois
- 115 000 km.voyageurs/an
- 23 kilomètres

Le coût



28 750€/an

pour que la ligne fonctionne

Simulation dans le cadre du
programme AcoTE



6 900€HT

de reste à charge en 2021

13 800€HT

de reste à charge en 2022

Le financement du reste à charge

Des solutions existent comme :

- ✓ Les aides ADEME
- ✓ Les subventions régionales ou départementales
- ✓ Les autres aides recensées par France Mobilités

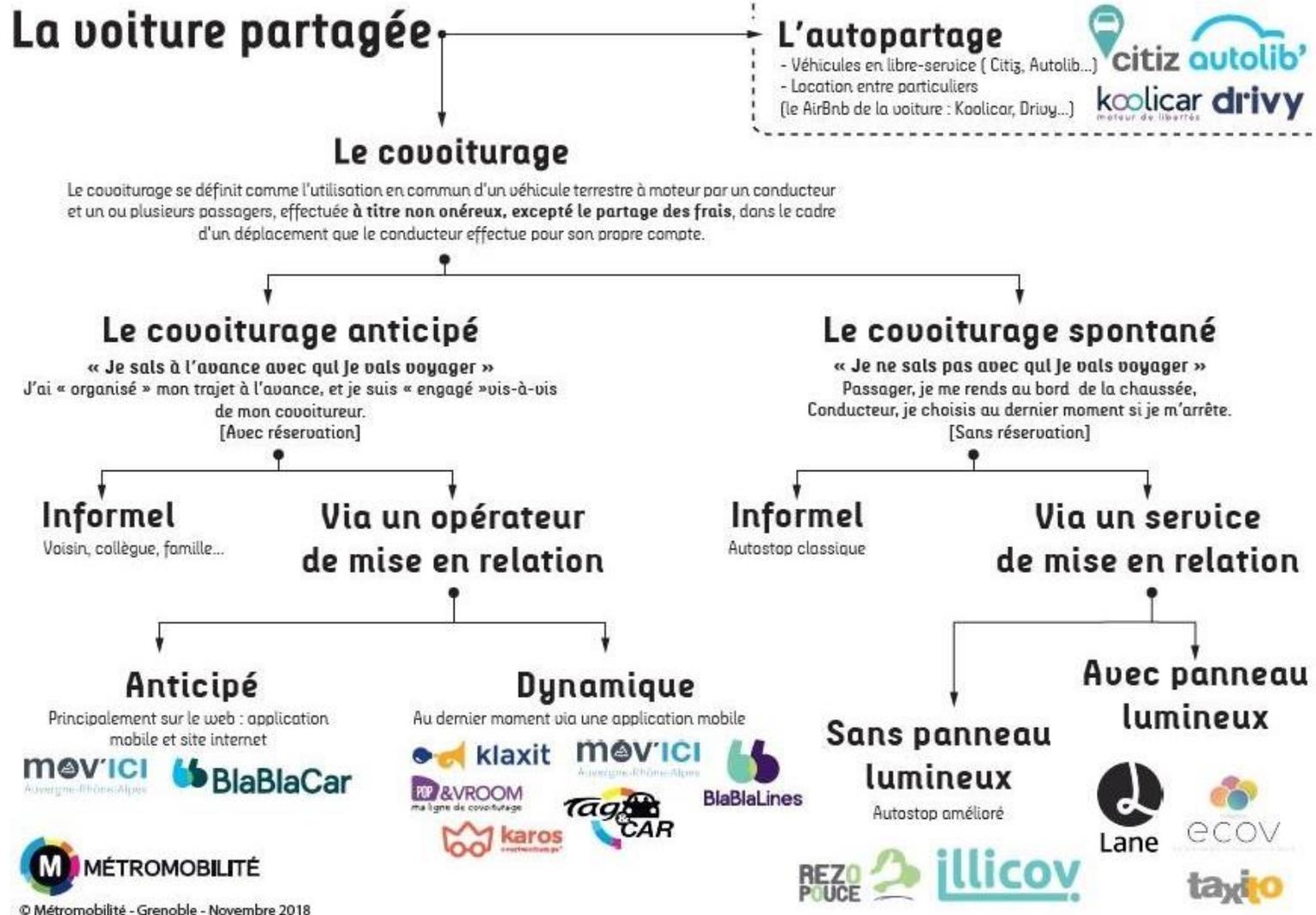




Annexe



Offres et acteurs existants



Source : L'illustration précédente est réalisée par Métromobilité, un service de Grenoble-Alpes Métropole et du SMTc.