

PROPOSITION 5

CHANGER D'ÉCHELLE EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS

Différentes pistes permettent d'espérer un changement d'échelle dans les déplacements individuels qui soit perceptible en termes de comportements et de bénéfices écologiques.

De la propriété à l'usage : une tendance de fond

Les jeunes générations sont les plus enclines à privilégier l'usage à la propriété, un comportement qui touche l'ensemble des sphères de consommation et qui, dans le domaine de la mobilité, favorise le recours à la multimodalité et à des modes de déplacement partagés (autopartage, covoiturage).

L'objectif pour l'autopartage : devenir visible

L'autopartage présente de nombreux aspects positifs induits : les utilisateurs de voitures partagées sont moins autosolistes que la moyenne et plus enclins à s'approprier d'autres modes de déplacement ; la voiture partagée est aussi plus utilisée qu'un véhicule personnel (elle en remplace en moyenne 3 et libère 2 places de stationnement). A l'image des 7000 Métrovélos métropolitains que chacun repère dans la ville, l'autopartage devra devenir visible pour entraîner un usage massif. Un opérateur présent sur le territoire, qui propose aujourd'hui une flotte de 300 véhicules dans l'agglomération, a pour objectif de multiplier ce chiffre par 10.

Offrir des incitations aux comportements pionniers

Les employeurs –publics et privés– engendrent la majeure partie des déplacements pendulaires et des déplacements contraints. S'ils encouragent les comportements pionniers par leurs initiatives et par les opportunités offertes à leurs salariés, ils pourraient eux-mêmes être remerciés pour cela (fiscalement, économiquement...) par l'Etat et/ou les collectivités. Un point important à noter : l'exemplarité de l'encadrement est identifiée comme déterminante pour la réussite de toute initiative.

Rendre l'offre de covoiturage de courte distance plus lisible et plus gratifiante

Le covoiturage fonctionne mal sur les trajets domicile-travail. Pour favoriser son développement, il faudrait qu'il permette de gagner du temps grâce à une voie réservée (l'essai pourrait être réalisé sur l'A480). Le covoiturage nécessite une taille critique : il faudrait donc que toutes les offres dispersées soient regroupées en une seule application avec un outil de mise en relation et que le service prenne en compte la sécurisation de l'ensemble du trajet (aires surveillées, réservations... et garantie de retour).

Développer le covoiturage affinitaire

Le principe est de se rendre sur un site culturel ou sportif avec des passagers qui partagent la même passion. Le modèle est en place et sa rentabilité repose sur des partenariats (avec des festivals, des événements, des stations de ski...). Il l'avantage d'alléger des itinéraires présentant d'importants pics de fréquentation saisonnière et d'être un premier pas vers le covoiturage classique.

Rouler « utile » durant les cours de conduite lors de la préparation du permis.

Durant les heures de conduite accompagnée, les jeunes roulent « à vide ». Une école de conduite française implantée nationalement porte un projet consistant à proposer un service de covoiturage payant durant les trajets. Le bénéfice est double : pour les jeunes qui accèderont à un permis moins coûteux et pour la société car les jeunes auront ainsi acquis l'habitude du covoiturage.

Le km le moins polluant est celui que l'on ne parcourt pas

Depuis le 1er janvier 2009, quel que soit l'effectif de l'entreprise, les employeurs ont l'obligation de participer aux frais engagés par leurs salariés pour se rendre sur leur lieu de travail. La réglementation pourrait de la même façon récompenser les entreprises qui favorisent la démobilité en instaurant des pratiques de télétravail, y compris dans des tiers-lieux situés près de dessertes de transports collectifs. Dans la même logique, écoles et universités pourraient être encouragées à développer la téléformation et le présentiel dans des tiers-lieux.

Offrir des réponses adaptées au transport à la demande

A la frontière entre le transport collectif et individuel, le transport à la demande répond à la problématique du premier et du dernier kilomètre en zone peu dense ou mal desservie. Il est déjà utilisé sur certains horaires de transport collectif peu fréquentés pour remplacer de grands bus par des taxis. La métropole de Nice a ainsi fait appel à Uber pour assurer ce service. Aujourd'hui principalement téléphonique, le transport à la demande se développera vraisemblablement sous une forme connectée pour s'intégrer aux autres offres. Il participe aussi au désenclavement des territoires et constitue une solution pour tous, quel que soit son besoin (PMR, horaires décalés...) S'il ne supprime pas des voitures, il les remplace par des véhicules engendrant moins de nuisances.

Les MaaS pour combiner toutes les solutions et les rendre accessibles à l'utilisateur

Toutes les pistes évoquées ont en commun le fait d'être rendues possibles par les outils numériques. Les applications mobiles multimodales MaaS (Mobility as a Service) ont pour intérêt de les rassembler toutes. D'un clic, elles permettront en effet d'accéder à tous les services de transport, d'autopartage, de covoiturage, de location.... Le public est sans doute prêt, car :

- D'ores et déjà, l'utilisateur est récompensé pour son comportement multimodal par des tarifs préférentiels grâce à des accords entre les opérateurs de mobilité (CITIZ, SEMITAG, etc.)
- Aujourd'hui, il peut aussi via son smartphone trouver son itinéraire optimal et en calculer la durée et le coût.

- Demain, l'utilisateur n'aura plus qu'à indiquer sa destination et l'application lui proposera de combiner sur un même itinéraire (le plus rapide, le moins coûteux ou le plus direct) toutes les offres de mobilité existant sur un territoire, qu'elles soient publiques, privées, collectives, à la demande, individuelles ou partagées.

NB. Cette liste n'aborde pas la question des énergies, explorée en 2018.

Débat

Sur l'autopartage

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Métrovélo, Vélib, CITIZ... le numérique constitue un levier important de ces nouveaux modes de déplacement. Quels sont les moyens et les obstacles pour les promouvoir ? Le rapport de l'homme à la propriété de son véhicule est en train de changer. Quel est l'état des lieux de l'évolution des usages ?

Martin LESAGE, CITIZ

Lors d'un trajet domicile/travail, la moyenne d'occupation du véhicule est 1,06 personne. On veut multiplier par 5 le taux de véhicules partagés pour que ce nombre monte à 1,4 personne par voiture.

Quand on n'a pas de voiture, on est amené à partager, à covoiturer, à louer, à utiliser un vélo... On a donc fait un grand pas vers le covoiturage, qui est l'ADN de l'autopartage et qui nécessite de se dessaisir de sa voiture. L'autopartage c'est donc la (voiture partagée)². Elle est partagée dans le temps, utilisée par Robert, puis par Arthur, et elle est partagée lors du trajet.

Dans l'autopartage, nous intégrons de nombreuses offres de covoiturage et nous incitons les entreprises. Entreprise, partagez vos véhicules avec vos salariés, mettez-les sur la voirie pour les partager avec d'autres ! Nous avons par exemple l'offre « Ma chère auto » avec un véhicule qui vous rapporte quand vous ne l'utilisez pas. Avec le freefloating, vous avez la garantie de trajet, le véhicule ne vous fera pas faux bond. Vous pouvez le pratiquer en boucle ou avec une voiture en « one way », c'est-à-dire trouvée à un endroit et laissée ailleurs. Nous ne manquons pas de créativité, mais il faut expérimenter. J'attends que nous démarrions avec le PDIE piloté par Bruno Renard.

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Savez-vous mesurer en termes d'usage les solutions Uber, autobus, CITIZ... ?

Martin LESAGE, CITIZ

Une étude menée sur l'autopartage a montré que le taux d'occupation d'un véhicule CITIZ était de 1,4 à 1,5, ce qui signifie que lorsqu'on pratique l'autopartage, on a aussi tendance à partager son trajet. Mais avec CITIZ, nous ne sommes encore que sur l'épaisseur du trait : nous n'avons que 130 voitures qui circulent à Grenoble, il en faudrait 10 fois plus, soit 1300 pour que l'on commence à voir une CITIZ toutes les 10 voitures.

Martin LESAGE, CITIZ

56% des gens imaginent qu'ils utiliseront plus tard des voitures partagées. Certaines personnes en sont à la phase 1 ou 2 sur 6, mais il faut passer à l'essai. C'est ce qu'on essaie de faire avec des ZOE (2 € le trajet jusqu'à Annecy). Les jours de pics de pollution, c'est 1 € en transport en commun et 4 € en ZOE sur des trajets de 30 à 40 km. Quant aux entreprises, elles sont responsables et peuvent réaliser des efforts.

Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Dans une agglomération de 500 000 habitants, à partir de quel nombre de voitures peut-on considérer que l'autopartage pourrait avoir un impact sur l'autosolisme ?

Martin LESAGE, CITIZ

A partir de 30 000 véhicules. On en est très loin, mais à partir de 1500 voitures partagées sur Grenoble, on atteindrait une vraie bascule. Si dans les 10 personnes autour de vous, vous connaissez quelqu'un qui le pratique, c'est gagné. Avec « Ma chère voiture », on veut une voiture à chaque coin de rue. Nous travaillons sur comment atteindre 1000 voitures dans 5 à 7 ans. Nous sommes aujourd'hui à 300 dont 160 sur l'agglomération de Grenoble, et nous progressons de 25% à 30% par an.

Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Le concept de voiturier est très intéressant. L'autopartage a un tel avenir en ville ! (...)

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Existe-t-il des pays plus avancés que nous ?

Martin LESAGE, CITIZ

Le nord de l'Europe. Mais c'est très lié au vélo. Ceux qui utilisent leur vélo n'ont souvent pas de voiture.

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Est-ce une question de pédagogie différente ou d'infrastructures ?

Martin LESAGE, CITIZ

Il y a tout ce qu'on est en train de faire à Grenoble. Si on met des infrastructures qui permettent des modes doux, on déplace les populations vers d'autres usages. Des applications telles que « Plaque ta caisse » qui fonctionnent avec des systèmes de chat, concernent 500 personnes. On peut multiplier ça pour que ça devienne des accélérateurs de changement. On oublie de dire que Blablacar a mis 6 à 8 avant de trouver le bon modèle économique. Les entreprises ont aussi un rôle très important avec leurs PDM.

Sur le covoiturage

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Pauline, vous qui représentez dans cet atelier les usagers, vous avez franchi le pas avec le covoiturage ?

Pauline AUSSENAC, Utilisatrice régulière de covoiturage, SEDI

Cela dépend de mes besoins, du trajet. Je regarde les transports en commun, et si ça sort de l'agglomération je regarde aussi BlablaCar. Le covoiturage permet d'aller à des endroits où l'on ne peut pas aller facilement sans transports en commun. Par

exemple pour faire Grenoble-Romans, ou pour aller à Saint-Just de Claix, il n'y pas de transports en commun avec horaires flexibles. Ce que j'apprécie aussi dans BlablaCar, c'est que les conducteurs sont notés. Et il y a des options, par exemple on peut voyager uniquement entre filles, on peut laisser de la place pour des bagages à l'arrière, accepter des animaux, etc.

Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Le faites-vous par conviction ou par intérêt économique ?

Pauline AUSSENAC, Utilisatrice régulière de covoiturage, SEDI

Par intérêt économique et pour combler mon besoin de déplacement. Quand je vois que ma voiture est vide, je trouve ça bête. Ça permet de payer une partie du trajet. Avec BlablaCar, on choisit le prix car l'application ne fait que le suggérer. Personnellement, je pratique toujours le prix de l'application.

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Avez-vous une voiture et souhaitez-vous la garder ?

Pauline AUSSENAC, Utilisatrice régulière de covoiturage, SEDI

Oui et oui. J'ai aussi vu que l'autopartage était rentable économiquement.

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

C'est donc une valse à deux temps, autopartage et covoiturage.

Martin LESAGE, CITIZ

Grâce à notre offre « Ma très chère auto », Pauline pourrait avoir une voiture bichonnée, qui ne lui coûte pas plus cher. Elle peut calculer au bout de 2 ans ce que ça lui rapporte.

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

L'ancien président du Conseil départemental André Vallini avait aussi rêvé d'une voie réservée pour le covoiturage ?

Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil départemental de l'Isère

Ce n'est pas fait mais il y a eu une étude sur la portion de l'Autoroute entre la bifurcation A480/A48 et Voreppe. Une voie réservée correspondrait à une incitation intéressante au covoiturage en raison du gain de temps.

Martin LESAGE, CITIZ

C'est ce qui s'est fait à Bordeaux, avec un capteur de présence pour évaluer le taux d'occupation des véhicules.

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

L'automobiliste est-il prêt à entendre ce propos ?

Clément DREVETON, Agence d'Urbanisme

Le développement de BlaBlaCar s'explique pour des raisons économiques (le coût du trajet est très attractif) et porte très peu sur le trajet domicile/travail. Les résultats de BlaBlaLines qui a investi ce créneau sont très décevants. Or l'enjeu du trajet domicile/travail est très important. L'enjeu n'est pas de trouver des conducteurs mais des passagers, ce qui pose la question de l'incitation de faire payer les passagers. Avec la plateforme publique Mov'ici, les pouvoirs publics tentent d'apporter une réponse en proposant un outil de mise en relation. (...)

Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil départemental de l'Isère

Au niveau du Département, le covoiturage est une réflexion un peu en avance. Nos élus s'interrogent sur le rôle des collectivités publiques et sur la manière de faire changer les comportements. Il existe une multitude d'opérateurs privés. Le rôle de la collectivité est peut-être de les mutualiser mais aussi de s'intéresser aux infrastructures, ce que le privé ne peut pas faire (les stationnements, etc.). Nous voulons aussi être incitatifs et apporter par exemple la garantie de trouver un stationnement, une borne de recharge, etc.

Sur la question de la contrainte et de l'incitation : quand on fait un plan de circulation, on amène de la contrainte mais on va davantage sur l'incitation, sans échange monétaire, sous la forme de récompenses, de bons cadeaux... Le rôle de la collectivité est d'aider au mouvement de bascule, quitte à revenir ensuite à d'autres modèles économiques.

Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Continuer l'acculturation de la population, comme a commencé à le faire BlaBlaCar.

Marie-Pierre FLÉCHON, Conseil départemental de l'Isère

Le Département de l'Isère considère que le covoiturage est une pratique qui présente un double intérêt : limiter le nombre de véhicules en circulation (ce qui réduit les congestions et les émissions de polluants) et offrir une offre de transport aux personnes non véhiculées, en complémentarité des transports publics dont le modèle économique et écologique peut atteindre ses limites, en particulier en milieu peu dense.

Quels leviers pour favoriser le changement de comportement ?

- Il faut sécuriser les usagers : les applications de mise en relation proposent des garanties sur les utilisateurs et la participation des collectivités est de nature à rassurer
- Il faut assurer une garantie de retour : mutualiser les bases, TC, taxis, autopartage.
- Il faut proposer des facilités de stationnement sécurisé : développer les aires de covoiturage avec un niveau de surveillance et donner des priorités de stationnement dans les entreprises, informer sur les places disponibles, rendre possible la réservation
- Il faut inciter et non contraindre : valoriser les comportements vertueux (plateforme incitative récompensant le conducteur sans faire payer le passager, tarification spécifique sur événementiel...)
- Il faut offrir des services complémentaires en lien avec la vie quotidienne au niveau d'aires de covoiturage (livraison denrées, recharges véhicules, services autos...) et donc travailler à des modèles économiques de tels services sur des aires en entrée d'agglomération en particulier.

Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

(Nous proposons de...) Démocratiser et acculturer les individus aux différents types de covoitages, notamment en communiquant sur les différentes solutions existantes. Il n'y a pas que Blablacar. Il faut néanmoins maîtriser les nouveaux acteurs, notamment les régions/départements, qui développent tous dans leur coin un système de covoiturage pour leur territoire au risque de « freiner » les solutions existantes et ainsi de favoriser le leader indirectement. Un trop grand nombre de sites de covoiturage entrainera la disparition de ces derniers (l'offre et la demande doivent correspondre).

Sur le covoiturage affinitaire

Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Mountain G, le « BlaBlaCar du sport, du loisir et du tourisme en montagne ». On peut préciser sur notre application si on est équipé de pneus neiges, de barres de toit, de porte-vélos, etc. Nous nous sommes rendu compte que les déplacements vers la montagne ne sont organisés que vers quelques stations et qu'il est compliqué d'apporter tout son matériel à la gare. Nous avons donc créé un modèle de covoiturage affinitaire. Ce que souhaite faire la Métropole avec les aires de covoiturage, c'est intéressant pour nous pour les départs de trails de chemins de randonnée... Concernant les stations, nous travaillons avec Super Dévoluy, avec un forfait de 20 Euros pour 4 personnes et une carte de 25 € de carburant, ce qui est très avantageux. Nous travaillons aussi sur la question de places de parking privilégiées.

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Comment fonctionne votre application ? Vous venez me chercher avec mon matériel ?

Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Nous sommes dans une phase de prototypage pour différents sports et événements. On peut aussi préciser sur l'application si on souhaite passer la journée avec la personne, en indiquant son niveau de pratique.

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Avez-vous des partenariats avec des stations ?

Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Notre business model covoiturage ne marche pas. Il doit donc intégrer les partenariats, le covoiturage ne payant que les frais fixes. Nous versions de plus 10% de nos bénéfices à Mountain Rider (J'ai grandi à Serre-Chevalier et j'ai vu ce que l'on ramasse sous les télésièges !). Notre version 2 présente pour chaque événement les tonnes de CO₂ économisées par le covoiturage. Notre CRM intègre ces données.

Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Ce sont des informations requises par les clients ?

Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Ça intéresse surtout nos partenaires comme Itinisme. Le point noir des sites de covoiturage, c'est qu'il y en a trop. Il y a beaucoup de petits sites faits par les départements, les régions. Le site Itinisme par exemple est très bien fait mais pour les utilisateurs, il y a trop de sites. Par ailleurs le principe est que tout soit gratuit, or pour un trajet Lyon / L'Alpe d'Huez, personne ne le fera gratuitement. BlaBlaCar est payant mais pas excessif. Une voiture représente un coût d'environ 6000 Euros par an, il faut donc bien que les conducteurs y trouvent leur compte.

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

C'est un levier de développement pour la pratique sportive et le tourisme ?

Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

On a fait un partenariat avec Mountain Go. Le covoiturage affinitaire est très important. On offre un forfait couvrant 11 stations qui inclut le service Mountain Go et l'accueil est très favorable.

Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Quel est le profil de l'utilisateur de Mountain Go ?

Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Nous avons une cible jeune qui est demandeuse. Nous sommes dans une région très sportive, avec beaucoup d'étudiants, de cadres intéressés par l'écologique et le convivial. L'étudiant est intéressé par nos trois atouts, économique, écologique, convivial. Nous avons affiné avec un focus group pour connaître la typologie des clients, les marqueurs et la fréquence du service (...)

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Pour rentrer en trois quarts d'heure à Grenoble, y a-t-il une prise en compte du temps de retour stations ? On se gare maintenant à Theys pour skier aux 7 Laux.

Yves EXBRAYAT, Office de Tourisme métropolitain

Il y a d'autres pratiques que le ski en station. Ce que nous cherchons à développer est la pratique d'un environnement montagnard. Pour que tout le trafic ne soit pas concentré sur des routes de station surchargées, à nous de promouvoir le reste.

Sur le couplage des heures de conduite avec le covoiturage

Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Catherine propose du covoiturage en auto-école.

Catherine TROTIN, Groupe ECF

Nous avons effectivement une application pour faire du covoiturage pendant les leçons de conduite. Nous portons un projet à Grenoble et dans le Nord de la France qui consiste à proposer du covoiturage sur le temps de conduite accompagnée. A Grenoble, nous proposons aussi des véhicules pour faire de la conduite accompagnée. Nous faisons également du troc d'accompagnateur contre des km : par exemple un enfant est transporté pour un match et son entraîneur sportif joue le rôle d'accompagnateur. Nous avons enfin des actions de transport solidaire avec des associations de seniors qui acceptent d'être des accompagnateurs. Dans le Nord, nous faisons du covoiturage de courte distance sur lesquels les gens peuvent s'inscrire. A Grenoble, sur la base de la Garantie Jeunes, nous proposons des voitures et des accompagnateurs qui permettent de faire passer le permis de 1800-2000 euros à 400

Catherine TROTIN, ECF

A l'ECF, nous travaillons sur la mobilité inclusive et citoyenne et sur la « motilité », c'est-à-dire la mobilité psychique pour utiliser la règle dans les meilleures conditions. Il s'agit de motivation physique, culturelle et psychique, qui concerne non pas uniquement les déplacements mais également la manière de s'en servir, de les appréhender etc. Le référentiel national est basé sur cette notion de motilité. Le problème est que les auto-écoles ont du mal à transmettre cette notion car le permis coûte cher, elles se basent donc sur l'essentiel. Il y a urgence car il s'agit de transmettre, en plus de la capacité de se déplacer, celle de penser son déplacement avec les contraintes sociétales, environnementales et économiques. Nous avons un modèle basé sur la conduite accompagnée que nous développons à Grenoble, à Paris et dans le Nord. Être capable de bien penser et réaliser son déplacement permet d'intégrer

d'autres compétences « de vie » très importantes. Nous proposons de la conduite accompagnée utile au territoire avec l'autopartage et le covoiturage (nous ne faisons pas en revanche durant les cours). Cette pratique permet de s'économiser sur le coût du permis et de participer à la société d'aujourd'hui. Nous sommes à l'aube d'un montage sous la forme d'une certification professionnelle. Le fait d'acquérir des capacités de mobilité est important pour l'inclusion dans l'emploi. Réfléchir à son déplacement permet de développer des compétences bio-et psychosociales. La certification sur laquelle nous travaillons inclut le permis et ces compétences.

Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Que pensez-vous de l'idée d'éduquer au covoiturage au moment de l'apprentissage de la conduite, en transportant avec un moniteur d'autres personnes ?

Martin LESAGE, CITIZ

L'application a été lancée là-dessus. C'est une bonne idée. Nous prospectons les auto-écoles sans arrêt pour faire de la conduite accompagnée : en prenant une part sociale chez CITIZ, vous prenez l'une de nos voitures (au lieu de prendre la grosse voiture familiale). Nous avons aussi des offres pour des jeunes conducteurs. Nous sommes les seuls, parmi les loueurs, à les autoriser à être les conducteurs d'un jour.

Sur l'intérêt de récompenser les comportements pionniers

Olivier MOINET, SPIE

Pour Spie, le covoiturage et l'autopartage sont très proches. Ils multiplient les publics adressés. C'est une alternative à l'autosolisme et peuvent même permettre de servir les territoires ruraux. Dans la région d'Annecy, sur Groisy, il existe par exemple un partenariat entre Citiz, le Syane -l'équivalent du SEDI- et le Grand Annecy. Cela promeut le développement du véhicule électrique et de l'autopartage, qui est plutôt axé sur l'urbain et les grandes métropoles. Je trouve que cette initiative mériterait d'être développée. L'Etat pourrait insuffler cela car il y a là des leviers pour le développement de la voiture électrique mais aussi pour l'aménagement des territoires ruraux

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Avec intégration dans les PDU ?

Olivier MOINET, SPIE

Oui, pour accompagner le secteur privé qui cherche seul son modèle économique et apporter d'autres services.

Martin LESAGE, CITIZ

Sociologiquement, on suit les gens que l'on aimerait être. Nous commençons donc à dire au staff des entreprises de covoiturer ou d'autopartager. Et de ne pas garder pour le management des places de parking réservées !

Olivier MOINET, SPIE,

(Il faut des...) Investissements des pouvoirs publics pour donner du souffle à l'autopartage et au covoiturage que les acteurs privés se sont appropriés.

Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Il y a trois ans, Schneider Electric a décidé de développer le covoiturage sur ses liens inter-sites avec des ZOE. La direction a fait un appel à ses salariés et a été envahie de demandes. Si bien que le parc initialement prévu de 15 ZOE a été porté à 25. Ils ont réussi à instaurer l'habitude de l'autopartage et du covoiturage. Martin a raison de souligner que les entreprises du bassin doivent s'engager dans cette démarche.

Bruno RENARD, PDIE Grenoble Presqu'île/Giant

Le covoiturage est la thématique principale 2019 du PDIE Grenoble Presqu'île/GIANT dont le CEA a la présidence. Le PDIE souhaite déployer massivement le covoiturage pour favoriser le report modal et ainsi atteindre son objectif de 20% d'autosoliste d'ici à 2025. C'est dans ce cadre que le PDIE a organisé des ateliers de travail autour du covoiturage et plus largement de la voiture partagée, sur 5 thématiques : Incitations / Outils / Communication / Preuves / Fiscalité.

A la suite de ces ateliers et en amont de la future loi des mobilités, le PDIE va lancer une grande expérimentation sur la voiture partagée et prendre en charge les frais de covoiturage des passagers à hauteur de 1€/trajet dans la limite de 200€ sur 6 mois (base du forfait mobilité de 400€/an). Cette expérimentation sera l'occasion de mettre en pratique les différents leviers d'incitation pour les covoituteurs.

A noter que nous allons également mettre à disposition des covoituteurs des véhicules Citiz électriques (ZOE) sur la presqu'île pour « la garantie trajet ».

Sur le transport à la demande

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

On a assisté à des fermetures d'arrêts de transports en commun qui ont encore un peu plus éloigné la périphérie.

David LAINÉ, TRANSDEV

Les transports collectifs sont à 75% ou 80% financés par les collectivités. Mais attention, Google et Apple arrivent sur le marché des transports, alors que l'opérateur public de transport travaille à très faible marge, il accompagne les politiques publiques mais il ne fait pas d'argent. L'arrêt d'une ligne relève de la politique publique.

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

La dame de Saint-Georges de Commiers, elle, dit « je n'ai plus de ligne ». Et quel est l'état d'avancement des innovations, y compris pour la dame de Saint-Georges de Commiers qui ne possède pas de smartphone ?

Maxime MEYER, SUPRAWAYS

Dans 10 ans, 100% des gens posséderont un smartphone.

David LAINÉ, TRANSDEV

Le transport à la demande reste téléphonique. C'est un gros sujet pour les zones à densité faible. La tendance est très forte : de plus en plus de villes remplacent les transports collectifs par des taxis WTC, subventionnés par la ville comme à Nice. Ça coûte moins cher que de mettre des bus ou des cars.

Jean-Benoît CARREAU, CitElec

C'est le retour des taxis collectifs des années 60.

Sur l'intérêt de mutualiser les données, prémices des MaaS

Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Il serait intéressant d'avoir un jour une application qui parvienne à traiter les données de BlablaCar, de Mountain Go...

Martin LESAGE, CITIZ

Une méta-application. Nous aimerions aussi que notre application irrigue les autres.

Christopher-André PAULANDRÉ, Mountain Go

Pour qu'il n'y ait pas de concurrence, il n'y a que l'Etat qui puisse s'en charger.

Gilles TOURENG, CCTC Corporate

Je m'adresse à Jean-Benoît Carreau : Quel est le regard de l'industrie automobile ?

Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Du côté des constructeurs, globalement, ils ne sont pas très inquiets. Il y aura toujours des opérateurs si ce n'est des particuliers. C'est l'acquéreur qui changera, plus que le marché. Du côté des distributeurs, ils savent qu'ils ne peuvent pas se limiter à vendre des voitures mais de la prestation associée au mode de déplacement. Par ailleurs, Renault avait 600 concessionnaires autrefois et 60 opérateurs aujourd'hui. Ils vont devenir de plus en plus des opérateurs de mobilité (dans l'avenir, un opérateur d'autopartage, de mise à disposition de flottes). Leur métier ne consistera plus à vendre une voiture, et trois ans après à en vendre une autre. Par contre, ils prêteront des voitures à des usagers pour des besoins ponctuels.

Pauline AUSSENAC, Utilisatrice régulière de covoiturage, SEDI

(Il faut) Plus de lisibilité dans les moyens de transport.

Clément DREVETON, Chargé d'études Territoires Déplacements, AURG

Avant toute chose, il s'agit de bien préciser de quoi nous parlons. Le covoiturage se définit comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ». **Le covoiturage permet d'augmenter le taux de remplissage d'une voiture.**

Le freefloating est quant à lui un mode de gestion d'un service de mobilité en libre-service (vélo, scooters, trottinettes, voitures ou tout autre véhicule). Le principe est que le véhicule en libre-service n'est pas rattaché à une borne ou une station mais peut être emprunté ou déposé librement sur l'espace public. L'utilisateur le retrouve via un site Internet ou une application smartphone. Pour les voitures, le freefloating est une déclinaison de l'autopartage en complément des systèmes en boucle (le véhicule est ramené à la station d'origine) ou en trace directe (le véhicule peut être déposé dans une station différente de celle où il a été emprunté). Les différents retours d'expériences tendent à démontrer qu'aujourd'hui l'autopartage en freefloating fonctionne bien mais en complément d'un service d'autopartage classique. **L'autopartage, en freefloating ou traditionnel, participe au phénomène de démotorisation des ménages.**

Le covoiturage et l'autopartage en freefloating font tous deux parties des solutions de mobilité intégrées sous l'appellation de « voitures partagées ». **Bien que participant tous deux à modifier le rapport à la voiture individuelle ils répondent à des besoins différents.** Ainsi le covoiturage est aujourd'hui porté par les collectivités et bon nombre d'entrepreneurs pour apporter une solution de mobilité alternative aux usagers là où les transports collectifs ne sont pas efficaces. L'augmentation du taux de remplissage des véhicules sur les trajets domicile travail est ainsi un objectif fort que l'on retrouve dans la plupart des politiques de mobilités des collectivités françaises. Alors que le covoiturage va cibler les trajets pendulaires vers les pôles d'emplois de la ville centre, l'autopartage s'adresse aux usagers « très urbains » et pour leurs trajets occasionnels et plutôt pour des motifs liés aux loisirs. L'autopartage a également un important potentiel de développement auprès des flottes d'entreprises et donc pour les trajets professionnels. Cette différenciation se retrouve dans le PDU de l'agglomération grenobloise où **le covoiturage apparaît comme un levier pour réduire les externalités négatives de la voiture individuelle** (trafic, congestion et émissions de GES et polluants) en ciblant principalement les flux des territoires périurbains vers le cœur métropolitain en complément des transports collectifs. **L'autopartage est quant à lui ciblé pour accompagner la démotorisation des ménages** (la première voiture en milieu urbain dense et la seconde voiture dans les secteurs plus périurbains) notamment via la mutualisation des flottes d'entreprises et d'administration au sein d'un réseau local d'autopartage.

Ces solutions de mobilité sont complémentaires bien que s'adressant à des usagers différents et pour des motifs différents. **Elles participent toutes deux à répondre aux enjeux de mobilité alternative à la voiture individuelle et sont de plus en plus intégrées à des bouquets de mobilité** qui prennent la forme de Pass Mobilité (Strasbourg, Grenoble) reprenant le concept de Mobility As a Service. Surtout ces services de voitures partagées sont portés par la révolution numérique dont le freefloating en est la dernière émanation. Cette intrusion du numérique dans le champ des mobilités n'est pas sans poser question tellement les bouleversements à l'œuvre sont porteurs de profonds changements. Outre les nouvelles solutions de mobilité que propose les acteurs du numérique, c'est la rapidité de l'émergence (et de la disparition) de ces solutions qui est notoire. **Ce changement de rythme et l'émergence de nouveaux acteurs de la mobilité interrogent sur la gouvernance à mettre en œuvre.** L'exemple des offres chinoises de vélo en freefloating (aussi vite disparues qu'elles sont arrivées) est à ce titre exemplaire. On observe qu'après une première approche ultralibérale où les pouvoirs publics étaient perçus comme un frein au développement débridé de start-up, une nouvelle phase est à l'œuvre où les collectivités sont courtisées. En effet, le modèle économique n'a pas encore été trouvé et cela, quel que soit le mode nouveau de déplacements (covoiturage, vélo, autopartage, VTC, ...), ce qui légitime le rôle des collectivités qui doivent trouver leur place : régulatrices, incitatrices, observatrices, A ce titre, **la métropole de Grenoble semble se placer dans une logique intégratrice** comme en témoigne les projets GREAT ou de Pass Mobilité qui vise tous deux à mettre autour de la table l'ensemble des acteurs de la mobilité au profit du développement de nouveaux services de mobilité au nom de l'intérêt du territoire.

David LAINÉ, TRANSDEV

Je reviens à la complémentarité entre les moyens de transport. Personne ne dit que la voiture doit disparaître, c'est l'autosolisme des propriétaires individuels qui doit tendre à disparaître. Le véhicule partagé, de nouveaux systèmes énergétiques, l'usage plutôt que la propriété, c'est le sens des MaaS, la mobilité devient un service.