

LA MOBILITÉ PARTAGÉE

PERSPECTIVES

OBSERVATOIRE PARTENARIAL DES TRANSPORTS - SGGD / NOVEMBRE 2015

VILLES

Portés par l'avènement du numérique, de nouveaux modes de partage et de collaboration apparaissent. Le domaine de la mobilité n'échappe pas à la tendance, et des services de partage du déplacement, du véhicule ou du stationnement fleurissent. Ces mobilités partagées ont été au cœur des échanges de la réunion partenariale de l'observatoire des déplacements.

Une évolution des pratiques modales

L'ère du « tout voiture » en milieu urbain dense est en recul. Contrairement aux territoires périphériques, les villes centres voient la part modale automobile se réduire tout comme le taux de motorisation de leurs ménages. A Toulouse, la part de marché de la voiture est passée de 49% à 40% entre 2004 et 2013 (Enquête Ménages Déplacements 2013, Tisséo SMTC).

Dans un espace public davantage contraint et avec un coût plus élevé, la voiture est de moins en moins possédée, et devient souvent une charge plus qu'un outil de liberté. A Toulouse, le taux de ménages sans voiture est passé de 25% en 2004 à 32% en 2013. Dans le sens de ce que le politologue Ronald Inglehart nomme les « valeurs post-matérialistes », **l'accès à la voiture se distingue aujourd'hui de sa possession**. Autrefois prolongement de l'espace personnel, on consent aujourd'hui à partager son véhicule et son déplacement. D'un rapport affectif à l'automobile, perçu comme un marqueur social, on passe à un rapport de plus en plus fonctionnel. En témoigne le recul de 7 points de la part des 18-24 ans titulaires du permis de conduire dans les agglomérations de Bordeaux, Rennes, Lille, Grenoble, Marseille, Strasbourg et Lyon (sources : 6T). Longtemps vécu comme un rite de passage indispensable vers l'autonomie, le permis est aujourd'hui remplacé par la possession du smartphone.

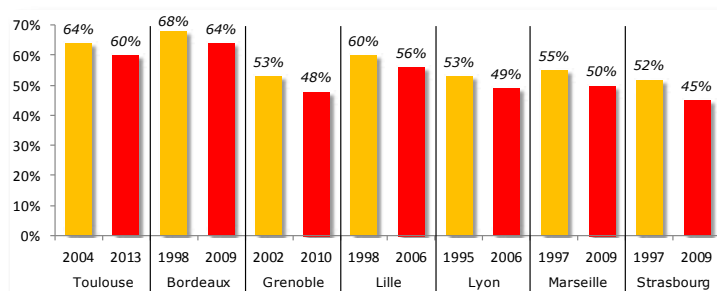
Le numérique est un facteur clé du développement de nouvelles formes de mobilités. Vecteur d'immédiateté et réponse à la crise, le numérique voit émerger de multiples services. Ils s'appuient sur la notion de « communauté », davantage personnalisée que les notions d'« usagers » ou « clients », et faisant appel à de nouveaux liens sociaux. Dans le domaine de la mobilité, les systèmes fleurissent (autopartage, covoiturage, vélos en libre-service, stationnement mutualisé,...) partant de l'innovation sociale pour s'institutionnaliser autour d'acteurs publics ou privés. Ces services au succès grandissant (de 1 à 10 millions de membres entre 2011 et 2014 pour Blablacar) s'appuient sur la rencontre d'une offre et d'une demande existantes. Ils font tomber les freins à l'usage des mobilités partagées, en mettant notamment en place des systèmes de confiance (profils virtuels, évaluations mutuelles, paiement en ligne,...).

L'émergence de ces services doit trouver sa place dans le bouquet des offres de mobilités dans une vision complémentaire et multimodale, pour réduire les pratiques de l'autosolisme, en valorisant les modes alternatifs, en optimisant nos infrastructures routières et le remplissage des voitures. L'articulation entre mobilités partagées et politiques publiques interroge :

- Comment insérer ces offres dans la politique publique dans **une vision intégrée** où collectivités, plateformes privées et entreprises sont des acteurs du changement ?

- Comment ces mobilités peuvent-elles répondre en complément des offres publiques à la **desserte de territoires périphériques** peu denses ?

Évolution des part modales voiture dans les grandes agglomérations françaises



Connaissance du covoiturage sur l'aire urbaine toulousaine

Christian Françoise, CEREMA (étude menée pour la DDT)

Parking conventionné avec Le Phare - Tournefeuille



Phénomène grandissant, le covoiturage n'a trouvé de véritable définition juridique qu'en 2013, précisée par la loi de transition énergétique en 2015 : « Utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur à titre non onéreux, excepté le partage des frais, et un ou plusieurs passagers, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ».

Diverses initiatives apparaissent pour accompagner le développement du covoiturage : création d'aires, conventionnements (avec des enseignes commerciales, des salles de spectacle,...), intégration aux Plans de Déplacements d'Entreprise, emplacements réservés, recommandations techniques...

Cette pratique en plein essor est source d'économie pour l'utilisateur et la collectivité. Néanmoins et contrairement à d'autres pratiques émergentes plus souples, le covoiturage génère des contraintes organisationnelles (horaires, régularité, assurance ou rémunération).

Exemples de plateforme covoiturage



Point d'arrêt covoiturage



Selon les chiffres de l'EMD 2013, entre 23 000 et 45 000 déplacements en covoiturage sont estimés sur le périmètre de la grande agglomération toulousaine. D'après des études nationales, 2/3 des déplacements en covoiturage se feraient pour le motif domicile - travail, mais ils ne représenteraient que 3,5% de ce type de déplacements (ENTD 2008). Il existe un véritable enjeu de réduction de l'autosolisme pour les déplacements domicile - travail, mais cela nécessite de coordonner à la fois les sphères privées et professionnelles. Dans la Grande Agglomération Toulousaine, **10 200 covoitureurs potentiels sont estimés** (calcul théorique de la base DT de l'INSEE et des taux moyens nationaux). A noter que d'après les valeurs obtenues par l'EMD, le covoiturage serait à Toulouse plus utilisé que la moyenne nationale, du fait peut être de la présence de grandes polarités d'emplois et de fortes congestions routières.

Différents acteurs locaux, privés ou publics, investissent le covoiturage sur le territoire :

- **Tisséo** : centrale de covoiturage et 16 points d'arrêts covoiturage
- **Coovia** : application de covoiturage dynamique et multimodal
- **Rezo Pouce** : opérateur « d'auto-stop organisé », 160 points de rencontre en Midi-Pyrénées
- **Pays Sud-Toulousain** : 20 points de rencontre, utilisation de la centrale de covoiturage Tisséo
- **Conseils départementaux** : du Gers (points de rencontre), de l'Ariège (zones de rencontre), Tarn et Garonne et Aude (plateforme de formation d'équipages), Tarn (aires de covoiturage)
- **Entreprises** : mise en place de PDE, utilisation de la centrale Tisséo, mise en place de mesures internes (places réservées, sensibilisation, incitation,...).

Un enjeu de covoiturage pour le trajet domicile-travail, mais un motif contraint à la fois par les sphères personnelles et professionnelles

Si les points de rendez-vous se trouvent le plus souvent aux domiciles des covoitureurs, en voirie de centre-bourg ou sur une aire de stationnement commerciale, une part importante des rencontres se fait également sur les grands axes routiers ou à leur proximité immédiate. On compte sur l'aire urbaine **4 aires dédiées** spécifiquement au covoiturage. Parmi elles, 1 seule semble être utilisée. **296 aires non dédiées ont été repérées** comme pouvant potentiellement recevoir du stationnement de véhicules en covoiturage au regard de leur localisation. Ces lieux de rendez-vous, disséminés sur le territoire, correspondent majoritairement à des terrains non aménagés spécifiquement. Ils ont été classés selon leur capacité estimées à recevoir du covoiturage :

- **66** aires n'en accueillent pas,
- **208** en accueillent possiblement ou probablement,
- seules **22** aires en accueillent de manière quasi exclusive, mais ne sont pas signalées.

Cette pratique grandissante, mais avant tout phénomène de « premier cercle de connaissances », s'accompagne sur le territoire de diverses initiatives privées ou publiques. Cependant, ces initiatives semblent peiner à offrir une visibilité et une fréquentation grandissante (nombre d'inscrits relativement faible sur la plateforme Tisséo, non usage des aires de rencontre aménagées...), notamment pour le déplacement domicile - travail. Les politiques publiques jouent un rôle clé pour articuler et donner de la visibilité à la pratique, en tenant bien compte de ses dimensions intégrée et multimodale.

Aire de covoiturage Fonsegrive



Aire de covoiturage Tournefeuille



Aire de covoiturage Cornebarrieu



Ces initiatives semblent peiner à offrir une visibilité et une fréquentation grandissante

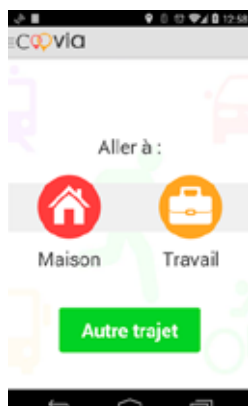
COOVIA, le covoiturage multimodal

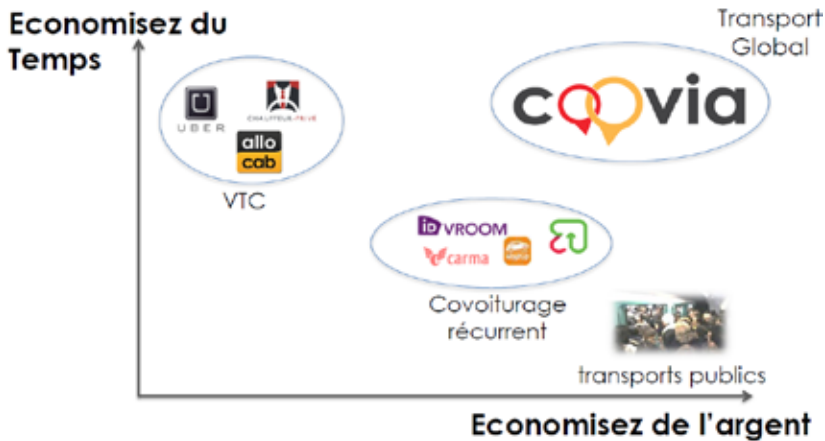
Damien Bigot, Directeur technique et scientifique Coovia

COOVIA a développé un système dynamique de covoiturage en partant d'un constat :

- dans une métropole de 250 000 voitures, on peut estimer à 1 million le nombre de sièges vides par jour ;
- l'autosolisme coûterait en moyenne un mois de salaire par personne par an.

Le système **COOVIA vise à compléter le concept de covoiturage avec une vision multimodale** : pour un trajet porte à porte, l'application mêle les différentes offres possibles sur une interface unique.





Source : Coovia

Ce système utilise la géolocalisation des mobiles et des véhicules pour trouver et adapter des trajets de manière immédiate. L'association des divers modes de transports dans la recherche du trajet permet au passager un réel gain de temps. Outre son intérêt environnemental, cette application souhaite représenter **un réseau complémentaire pour desservir facilement et à moindre coût des zones peu denses**, et étendre le maillage de transport global.

L'offre de COOVIA se place comme une alternative à l'autosolisme en particulier sur les trajets domicile – travail, en travaillant sur le territoire pour des clients comme Airbus, ATR, AKKA ou Actia. Le système s'appuie sur la création de communautés regroupant les salariés d'une même entreprise ou d'une même zone d'emplois. Au vu du nombre d'emplois et de la congestion routière observée sur la zone aéroportuaire, cette application représente une alternative crédible à la voiture individuelle. Le système est identique pour créer des communautés de covoitureurs autour d'évènements uniques (festivals, concerts...).

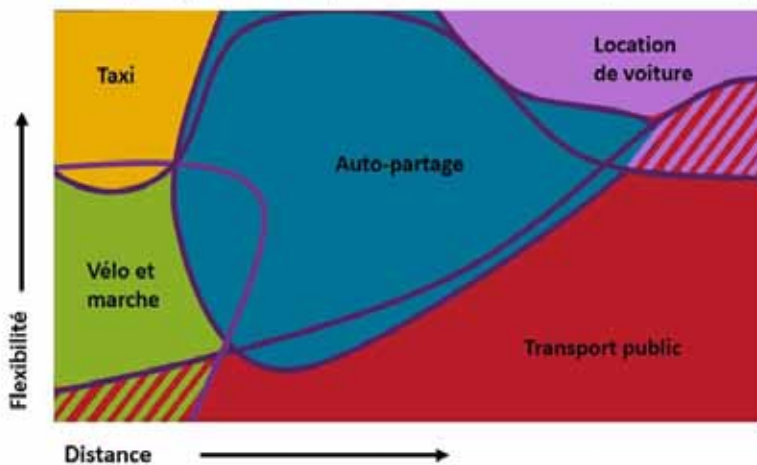
Application Coovia / Airbus



Source : Coovia

L'application étant encore en version test, le suivi de son usage (fréquentation, chaînes de déplacements,...) n'est pas encore disponible. COOVIA est cependant déjà un acteur important de l'offre en mobilité partagée sur le territoire, et s'associe à Tisséo pour accroître la visibilité du covoiturage, notamment à travers la mise en place de 16 points de rencontre.

L'auto-partage, un service complémentaire des modes de transports existants (1)



Source : Citiz

« L'auto partagée » : CITIZ

Céline Soulié, Directrice de CITIZ Toulouse

L'autopartage est présenté comme un service complémentaire aux modes de transports existants. Il peut apporter une réponse manquante à la mobilité, à la croisée entre la flexibilité d'usage et les distances parcourues. Il répond à des besoins variés d'usage, en termes de durées, distances et motifs.

A Toulouse, le service CITIZ est opéré par la coopérative MOBILIB, créée à l'initiative de citoyens toulousains, à l'image de ces mobilités partagées qui s'institutionnalisent à partir des besoins de l'utilisateur. Le service est composé de 21 stations et 44 véhicules. La location, sur des temps courts ou longs, se fait en boucle fermée : le véhicule est reposé à sa station de départ. Ce système se veut ainsi complémentaire aux transports en commun, puisque **l'installation des stations se fait en cohérence avec le réseau structurant**, métro ou tramway. L'interopérabilité avec les T.C. est également assurée, par la possibilité d'accéder au service avec la carte Pastel. Ainsi, **72% des abonnés CITIZ à Toulouse ont un abonnement Tisséo et 40% un abonnement Velô Toulouse.**

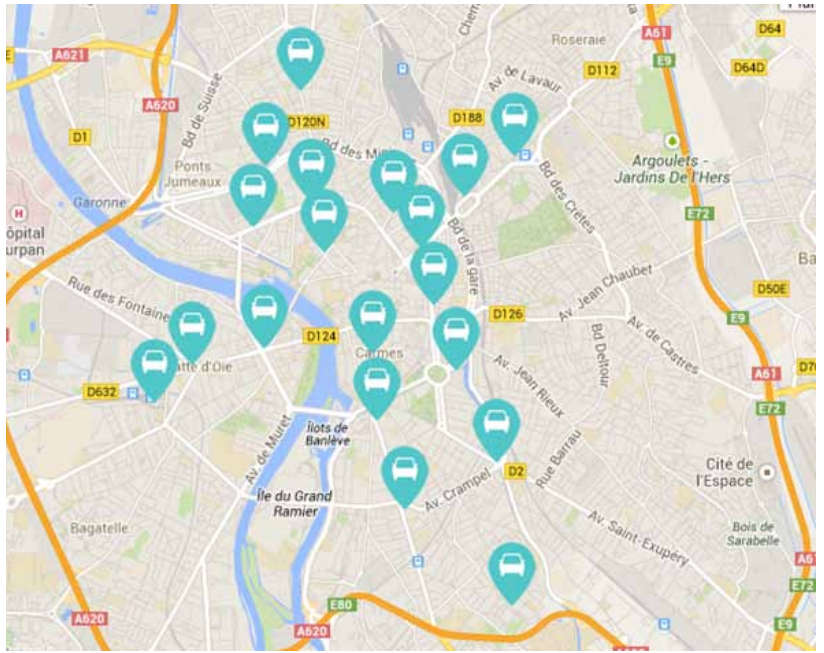
D'après une enquête nationale menée en 2012 par le bureau de recherche 6T sur les autopartageurs, un véhicule en autopartage libère l'équivalent de 8 places de stationnement. A Toulouse, cela représente 336 places et 2 km de trottoir. Une voiture partagée remplacerait également l'équivalent de 9 voitures individuelles. Ce système est donc une réponse forte à la décongestion et à la requalification de l'espace public en ville.

Il favorise aussi l'accès à un véhicule plutôt que sa possession. L'enquête de 6T montre l'impact important du service sur les taux de motorisation. Et lorsque posséder une voiture pousse à son usage monomodal, utiliser l'autopartage, un système connecté, favorise fortement la multimodalité. Ainsi, après l'adoption de l'autopartage, les abonnés utilisent plus : la marche (30%), le vélo (29%), les T.C. (25%), le train (24%) et le covoiturage (12%).



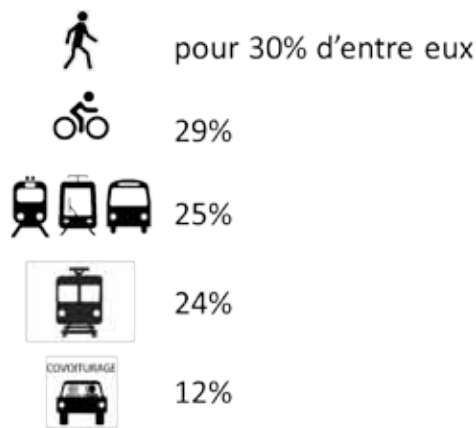
Utiliser l'autopartage, un système connecté, favorise fortement la multimodalité

Localisation des stations Citiz

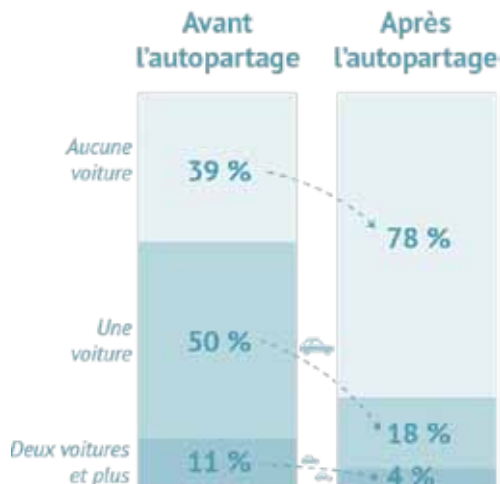


Source : Citiz

Après l'adoption de l'autopartage, les abonnés utilisent plus :



Source : 6T



Source : 6T

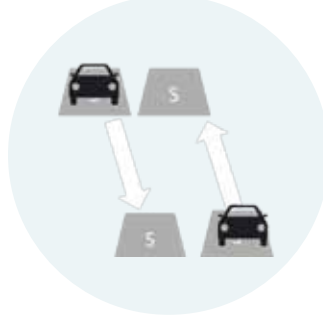
Impacts des services d'autopartage sur l'usage de l'automobiliste

	Voitures remplacées	Stationnements libérés
Boucle fermée	9	8
« One way »	3	1
« Free floating »	3	2,5

Autopartage en boucle



Autopartage «one way»



Autopartage «free floating»



Les impacts sur l'usage de l'automobile liés à un service « one way » (véhicule reposé dans une autre station) ou en « free floating » (prise et dépose libre dans un périmètre défini) diffèrent de ceux d'un système en boucle fermée (prise et dépose au même endroit).

Les deux systèmes plus flexibles sont moins vecteurs de multimodalité et davantage générateurs de nouveaux déplacements en voiture. Par exemple, 46% des usagers du service Autolib à Paris utilisent plus la voiture qu'avant.

Aujourd'hui situé uniquement en intra-périphérique, CITIZ pourrait à terme se développer en périphérie. Pour cela, il est nécessaire que la fréquentation des stations de la ville-centre permette de financer des stations dans des secteurs moins denses. Par ailleurs, des partenariats avec les entreprises dans le cadre de PDIE (Héliopôle à Balma, Basso Cambo, U.P.S) peuvent être envisagés.

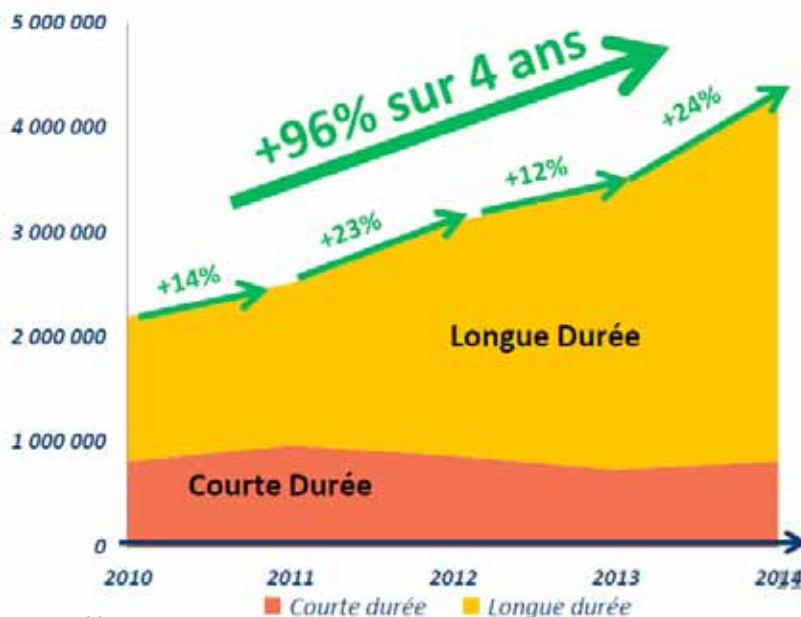
Il est nécessaire que la fréquentation des stations de la ville centre permette de financer des stations dans des secteurs moins denses

Le « Vélo partagé » : Vélô Toulouse

Patrick Trégou, Directeur Régional JC Decaux

Patrick Grellet, Directeur d'exploitation Vélô Toulouse

Évolution du nombre d'abonnés Vélô Toulouse



Source : VélôToulouse

*Abonnements longue durée : 1 an/1 mois

courte durée : 1 jour/1 semaine

En 2014, le service Vélô Toulouse compte 283 stations et 2 600 vélos en libre-service sur le périmètre de Toulouse intra-périphérique. Ce service connaît un franc succès, puisqu'il poursuit en 2015 sa hausse de fréquentation après 4 années de croissance à deux chiffres. Parmi l'ensemble des services JCDecaux en France, Vélô Toulouse connaît le plus fort taux de croissance.

Avec un taux d'abonnement en continue hausse (plus de 6% de la population toulousaine est abonné au service), ce système est entré dans les mœurs et a amélioré la visibilité du vélo en ville. On compte 11 800 locations par jour en moyenne en 2014, soit l'équivalent d'une bonne ligne de bus (la Linéo 16, ligne la plus fréquentée du réseau Tisséo transporte en moyenne 15 000 passagers par jour).

Ce service répond à des usages variés : en semaine, la fréquentation correspond aux déplacements pendulaires domicile - travail ; le weekend, on observe un usage davantage lié à une mobilité de loisirs ; la nuit, le service transporte les usagers vers la périphérie en dehors des horaires des transports en commun (les trajets sont deux fois plus longs la nuit que le jour). Il semble également représenter un mode pertinent pour les déplacements liés au travail, puisque plus de **la moitié des usagers interrogés déclarent utiliser le service pour leur déplacement domicile – travail** et plus d'un tiers pour des déplacements professionnels. Vélô Toulouse souhaite ainsi développer ses offres auprès des collectivités et des entreprises, notamment dans le cadre de PDE.

D'après une enquête de satisfaction datant de 2014, 65% des trajets en Vélô Toulouse sont des trajets multimodaux :

- **28%** des trajets commencent avec un autre mode ;
- **26%** terminent avec un autre mode ;
- **11%** font le lien entre deux modes.

Le service semble offrir une vraie complémentarité avec les réseaux existants, en représentant l'intermédiaire d'une succession de déplacements. D'ailleurs, les 20 stations les plus fréquentées du service se situent à des nœuds intermodaux. L'interopérabilité est assurée avec les T.C. avec 2/3 des abonnés qui ont souscrit à un abonnement à tarif réduit par la carte Pastel. Aussi, 45% des abonnés déclarent utiliser moins souvent leur voiture depuis qu'ils se déplacent en Vélô Toulouse. Flexible et visible, ce système qui permet l'usage sans la possession renforce les pratiques multimodales et décongestionne la ville au même titre que l'autopartage.

Aujourd'hui, 83% des trajets en Vélô Toulouse font moins de 5 km (dont 61% sont inférieurs à 3 km), pour une durée moyenne de 16 minutes le jour. Une enquête menée par le bureau de recherche 6T démontre que le Vélo à Assistance Électrique (VAE) permet d'allonger ces trajets à 9 km et 30 minutes. L'enjeu du développement du service Vélô Toulouse en périphérie passe ainsi par le développement de cette offre de VAE, que JCDecaux envisage avec une batterie portable à la charge de l'utilisateur. Ce système soulève cependant deux problèmes : le coût de régulation des stations sur des territoires peu denses ; la nécessité d'un réseau cyclable visible et sécurisé, qui correspond à l'objectif sur 5 ans de la Métropole pour un véritable réseau cyclable métropolitain structurant.



Nombre de trajets VélôToulouse par tranche horaire

Source : VélôToulouse

Le Vélo à Assistance Électrique (VAE) permet d'allonger ces trajets à 9 km et 30 minutes

Trajets VélôToulouse intégrés dans un parcours multimodal



Vers un bouquet d'offres de mobilité complémentaires et multimodales

Ces pratiques nouvelles et partagées s'appuient sur l'innovation sociale, la capacité des individus à collaborer et à être maître de leur mobilité. « Économiques », « flexibles » et « rapides » sont les trois grandes forces de ces nouveaux services. Ils se développent via les acteurs publics ou privés. L'accompagnement de ces nouvelles mobilités par la collectivité essuie quelques échecs, notamment l'aménagement d'aires de covoiturage non utilisées, mais est primordiale pour assurer leur visibilité. Pour ce faire, cet accompagnement doit **s'appuyer sur l'intermodalité et sur l'analyse des usages.**

Ces nouvelles offres partagées cherchent à étendre le maillage du réseau de transport global, et se développent

dans le sens d'une complémentarité avec les réseaux existants. Ces services apparaissent par exemple au plus proche des pôles d'échanges, garantissant leur visibilité et la continuité dans la chaîne de déplacements. La carte Pastel permet alors parfois l'interopérabilité en intégrant ces services (Citiz, VélôToulouse). **Ils font émerger des pratiques multimodales et participent à la réduction de l'autosolisme.**

Ces nouvelles mobilités se développent aujourd'hui dans la ville centre, mais peuvent également représenter une solution dans des secteurs périphériques moins denses, si elles répondent au défi du modèle économique. Développement d'aires de covoiturage sur les grands axes routiers, rabattement vers les T.C. facilités

par des services comme COOVIA, installation de stations CITIZ ou Vélô Toulouse en périphérie, développement du Vélo à Assistance Electrique... les solutions émergent pour **desservir la périphérie et décongestionner les axes routiers, tout comme les grandes zones d'activités.** En effet, le déplacement domicile – travail est une cible importante pour ces nouveaux services qui proposent leurs solutions de mobilité aux entreprises, en s'intégrant notamment aux démarches de Plans de Déplacements. Ces offres se développent ainsi dans un système intégré mêlant collectivités, services privés et entreprises.

L'observatoire des déplacements présente annuellement les données de la mobilité et des transports dans l'aire urbaine toulousaine. Alimenté par les différents acteurs des politiques de transports – collectivités, autorités organisatrices, gestionnaires d'infrastructures, transporteurs – il est animé par l'aua/T qui recueille les données, les traite, les analyse et les met en ligne sur une plate-forme ouverte aux différents partenaires.

Organisé en une dizaine d'approches thématiques décrivant les différentes infrastructures, offres de transport et fréquentations, l'observatoire partenarial permet ainsi à tous de disposer d'une connaissance multimodale des pratiques de mobilité sur notre territoire.



Les partenaires financeurs du SGGD



Le sujet de cette publication Perspectives Villes a été au centre des échanges de l'observatoire SGGD en 2015 autour d'intervention du Cerema, de Coovia, de Citiz, de VélôToulouse et de l'aua/T.

aua/T

Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire urbaine
Le Bélvédère - 11, bd des Récollets - CS 97802 - 31078 Toulouse cedex 4 / 05 62 26 86 26 - www.aula-toulouse.org