

FAISABILITÉ D'UN PROJET DE COVOITURAGE EN ÎLE-DE-FRANCE

UNE SOLUTION SUSCEPTIBLE DE RÉDUIRE EN MÊME TEMPS :

LE TRAFIC

ET LA POLLUTION

@d aménagement durable®

Une contribution de la DREIF
et des EPA d'Ile-de-France
à l'aménagement durable de la ville



Novembre
2009

Andrea Caridi
Matteo Aragone
Andrea Cillara Rossi

Contexte de l'étude: la méthode @d aménagement durable®

La Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF) et les huit Établissements Publics d'Aménagement (EPA) d'Île-de-France ont élaboré une méthode appelée **@d aménagement durable®**

Cette méthode¹ permet aux acteurs des territoires et des projets d'aménagement de converger sur les enjeux majeurs du développement durable et de bâtir ainsi une stratégie locale.

¹ disponible sur le site internet de la DREIF www.ile-de-france.equipement.gouv.fr

Contexte de l'étude: la méthode @d aménagement durable®

@d aménagement durable® propose une série de lignes d'action, parmi lesquelles figure **la réduction des déplacements motorisés individuels domicile-travail.**

Bâtir des projets de quartier et des projets de territoire selon cette ligne d'action permet en effet de répondre conjointement à plusieurs enjeux de développement durable:

- diminution des gaz à effet de serre
- diminution des nuisances (bruit, pollution, ...)
- diminution des pressions sur les ressources naturelles (énergie, matériaux pour les véhicules...)
- préservation du bien-être des populations
- essor d'une économie durable, pour partie grâce à l'invention de nouveaux services de transport.

Contexte de l'étude: la méthode @d aménagement durable®

Dans le cadre de l'approfondissement des outils à mettre en œuvre pour utiliser la méthode @d aménagement durable® :

- une étude a été confiée à la **Junior Entreprise** de **Telecom ParisTech**
- sur le sujet du covoiturage

Contexte de l'étude: l'enjeu du covoiturage en Ile de France

Le contexte de l'étude sur le covoiturage est celui d'une Ile de France fortement dépendante de la voiture individuelle, malgré son important réseau de transport en commun. Cette dépendance est à mettre en regard des enjeux d'aménagement durable que l'Ile de France doit aujourd'hui prendre en compte

Selon l'Enquête Globale Transport 2001 (EGT 2001), **100 millions de kilomètres/voyageurs sont réalisés chaque jour en voiture par les Franciliens**, quand 40 millions le sont en mode ferroviaire (hors métro)

L'objectif à atteindre est celui du facteur 4, inscrit comme objectif prioritaire à l'article 2 de la loi dite Grenelle I du 3 août 2009, c'est à dire diviser par 4 nos émissions de gaz à effet de serre

En prenant comme hypothèse une division par 2 des émissions de gaz à effet de serre du fait de l'amélioration des véhicules par les constructeurs automobiles, il reste à diviser par deux les kilomètres/voyageurs

Contexte de l'étude: l'enjeu du covoiturage en Ile de France

Les caractéristiques de ces 100 millions de kilomètres-voyageurs quotidiens en voiture sont éclairantes : **les 2/3 des distances parcourues, tous motifs confondus, sont le fait d'habitants de la 2ème couronne.**

Au total, 50 millions de ces kilomètres-voyageurs sont réalisés par 19% des déplacements, là où l'alternative en transports en commun n'existe pas ou peu. En outre, 23% des déplacements se font en tant que passagers, mais **ce pourcentage diminue à moins de 10% dans les cas de déplacements vers le lieu de travail ou pour motif professionnel.**

Le covoiturage, dont la cible traditionnelle est le déplacement domicile-travail, peut donc contribuer à diminuer ces kilomètres routiers dans des voitures occupées par une seule personne. Selon les territoires, il s'agit même parfois de de la seule alternative plausible à promouvoir.

Contexte de l'étude: quel covoiturage pour l'Ile de France?

Une politique de covoiturage globale à l'échelle de la région métropolitaine, à la hauteur de l'enjeu que représentent la circulation automobile et les émissions de gaz à effet de serre associées, peut être à même de diminuer les déplacements individuels en voiture particulière.

A titre illustratif et volontairement simpliste : **si une politique de covoiturage arrivait à faire en sorte que sur dix voitures en circulation, une seule transporte un passager de plus, alors le nombre de déplacements de conducteurs serait diminué de plus de 900 000. Soit plus que l'augmentation des déplacements de conducteurs constatée entre 1991 et 2001. Si le passager supplémentaire est un habitant de la 2ème couronne, ce sont 5 % d'émissions de GES évitées.**

Face à ce potentiel de réduction de la circulation automobile, des émissions de gaz à effet de serre associées, de la pollution et de la congestion, on constate aujourd'hui en Ile-de-France que **les politiques de covoiturage sont d'une part rares, d'autre part très morcelées**. Elles résultent en effet soit de plans de déplacements d'entreprises, soit d'initiatives de collectivités locales, mais sans cohérence ni liens entre elles.

Contexte de l'étude: quel covoiturage pour l'Ile de France?

La mise en place d'une nouvelle politique routière sur l'Ile de France est l'une des actions stratégiques de la DREIF, tandis que la méthode @d aménagement durable® fait s'interroger les acteurs du territoire sur les solutions à mettre en place pour diminuer les déplacements en voiture individuelle.

Les étudiants de Telecom Paris Tech ayant initié un projet de **service novateur de covoiturage**, la DREIF leur a demandé d'étudier la capacité de ce nouveau service à répondre aux besoins des Franciliens, dans une approche territoriale globale.

INTRODUCTION

- Définition de l'étude:
 - Étude du marché
 - Le marché des transports en région parisienne
 - Les conditions d'un développement massif du covoiturage
- Pourquoi avons-nous répondu à cette commande de la DREIF?
 - Projet de start-up : création d'un service innovant de covoiturage

LES TRANSPORTS EN COMMUN

- Paris et proche banlieue : métro, un système ferroviaire avec stations très proches
- Au-delà des limites de la ville : RER et les Transiliens
- L'offre est complétée localement par un réseau extensif de lignes de bus et tramways
- En grande couronne près des 3/4 de la population n'est pas desservie par une gare à plus de 100 passages par jour

LA NOUVELLE TENDANCE

- Le nombre de bus en banlieue est en forte augmentation
- La différence entre la demande et l'offre reste élevée
- Pour un fonctionnement optimal du service de bus, une diminution du trafic reste nécessaire pour diminuer la congestion et réduire ainsi les temps de parcours

DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

Autopartage Paris :

- Le succès de ce système de voitures partagées repose sur des besoins qui ne doivent pas être sur les mêmes créneaux horaires

Velib :

- Après son succès à Paris, extension du système à la petite couronne. Bien que répondant à un besoin et une aspiration réels, ce système concerne néanmoins des trajets de moins de 5 kilomètres, distance classique du trajet à vélo.

Les sites de covoiturage existants :

- Il existe plusieurs sites internet de covoiturage en IDF, gérés par les CG ou les groupements de communes, ou les entreprises, mais ils sont très faiblement utilisés en regard du potentiel de covoiturage
- Il s'agit de sites qui ne proposent aucun service supplémentaire

CIBLE

- Le trajet cible en IDF est le trajet domicile-travail, principalement entre Petite et Grande Couronne :
 - Les personnes qui utilisent déjà leur voiture pour le déplacement
 - Ceux qui ne disposent pas d'une voiture ou du permis de conduire
- Trajet domicile-école/université

Le rôle des aménageurs: Etat et collectivités locales

La performance du système de covoiturage sera d'autant plus grande que les aménageurs des territoires prendront en compte ce nouveau système de déplacement:

- Voies dédiées
- Arrêts de covoiturage
- Zones de stationnement dédiées aux covoitureurs

Aujourd'hui on constate que malgré la faible part de covoitureurs, des échangeurs de voies rapides sont occupés par des voitures stationnées pour faire du covoiturage.

Le besoin d'aménagements spécifiques est important.

NOTRE PROJET DE START-UP

Le covoiturage comme un service de transport en commun à part entière, grâce à **3 types d'innovations technologiques puissantes !**

Un service de covoiturage dynamique innovant et intégré !

Un site web avec des fonctionnalités très poussées, facile et simple à utiliser !

Inscription et recherche d'un trajet en quelques clics de souris !

NOS + : MULTIMODALITÉ

Optimisation des transports en
commun publics et privés !

Nous proposons l'**agrégation**, dans un
seul site, de toutes les informations relatives
aux différents moyens de transport !

NOS + : COMMUNAUTÉ

Nous créons une **communauté web 2.0**,
Qui rassemble, encourage les échanges
et que nous faisons vivre!

Création d'événements sociaux qui stimulent le
sentiment d'appartenance à la communauté !
On choisit son covoitureur!

Assistance et **proximité** des clients !

NOS + : LA PRATICITÉ

Les **paiements en ligne** !

Ne plus sortir le portefeuille pour quelques centimes !

Le **covoiturage en temps-réel** !

Application mobile

Application GPS

ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET

Calendrier prévisionnel	Objectifs
Début 2010	Création de l'entreprise
Premier semestre 2010	Promotion du service
Deuxième semestre 2010	Lancement en France : Projet pilote en IDF et Alpes Maritimes Développement service mobile
2011	Lancement du service à l'étranger Développement service GPS

CONTACTS

Pour mettre en œuvre une politique de covoiturage sur l'Île de France grâce à une technologie trois fois innovante:

Andrea Caridi:

caridiandrea@gmail.com

+33(0)646422105