



QUELS OUTILS POUR DÉVELOPPER LE COVOITURAGE SUR VOTRE TERRITOIRE?

Actes de la journée « Covoiturage et territoire »
- jeudi 21 février 2009 à Gap et à Grenoble -



Avec le soutien de

Région



ADRETS

7 rue Bayard - 05000 GAP

adrets@adrets-asso.fr

www.adrets-asso.fr

LICENCE ET DIFFUSION DE CE DOCUMENT



This document is licensed under the Attribution-NonCommercial 2.0 France license, available at <http://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0/fr/>

Licences Créatives Commons, qu'est ce que c'est? Les licences Creative Commons ont été créées en partant du principe que la propriété intellectuelle était fondamentalement différente de la propriété physique, et du constat selon lequel les lois actuelles sur le copyright étaient un frein à la diffusion de la culture.

Leur but est de fournir un outil juridique qui garantit à la fois la protection des droits de l'auteur d'une œuvre artistique et la libre circulation du contenu culturel de cette œuvre, ceci afin de permettre aux auteurs de contribuer à un patrimoine d'œuvres accessibles dans le « domaine public » (notion prise au sens large).

(Source : Wikipédia http://fr.wikipedia.org/wiki/Licence_Creative_Commons)

SOMMAIRE

PRÉAMBULE.....	4
RÉSUMÉ.....	6
I- CONTEXTE - LES CONTOURS DE LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL.....	7
II – LE COVOITURAGE - ÉLÉMENTS MÉTHODOLOGIQUES POUR SA MISE EN ŒUVRE.....	9
<i>I- Le diagnostic, un préalable nécessaire</i>	11
Diagnostic des besoins par les statistiques.....	11
Diagnostic des besoins par enquêtes.....	12
Caractériser les besoins : motif, fréquence, destination et public.....	13
Définir les objectifs.....	13
<i>II- Quels critères pour évaluer un système de covoiturage ?</i>	14
<i>III- Les différentes composantes d'un système de covoiturage</i>	15
Première composante : le rapprochement offre/demande.....	15
Deuxième composante : animation, communication et information.....	18
Troisième composante : les aires et parkings de covoiturage.....	19
Quatrième composante : aspects juridiques et règles de fonctionnement.....	19
Cinquième composante : les incitations au covoiturage.....	21
III – FICHES D'EXPÉRIENCES.....	22
<i>Fiche expérience n°1 -Pays Voironnais : un site de covoiturage local</i>	22
<i>Fiche expérience n°2 - TRIEVOIES, centrale de mobilité pour la multimodalité des déplacements</i>	24
<i>Fiche expérience n°3 - GESPER</i>	26
<i>Fiche expérience n°4 - Automobile Club Aixois (ACA)</i>	28
<i>Fiche expérience n°5 - Le Bureau Information Jeunesse de Gap</i>	29
<i>Fiche expérience n°6 - Covoiturage et autostop à SavoieTechnolac</i>	30
<i>Fiche expérience n°7 - Planète champsaur</i>	31
IV- COMPTE-RENDU DE L'ATELIER « COMMENT ARTICULER LES PROJETS DES DIFFÉRENTES COLLECTIVITÉS, DES ASSOCIATIONS ET DES ENTREPRISES ? ».....	32
V- BIBLIOGRAPHIE ET SITOGRAFIE.....	35
VI- ANNEXE : ANNUAIRE COVOITURAGE DANS LES ALPES.....	36

PRÉAMBULE

Depuis 1999, le travail de l'ADRETS (ex-AREREF) avec ses partenaires a mis en évidence l'importance des services au public dans les territoires du massif alpin et de préciser la nature des difficultés rencontrées. La mise en réseau des partenaires a pour ambition de capitaliser et de généraliser les expériences menées sur les territoires.

L'enjeu des services publics et au public dans les Alpes

Les services représentent un enjeu prioritaire pour les territoires ruraux et plus particulièrement ceux de montagne.

L'attractivité constitue le premier enjeu : L'accueil de nouvelles populations nécessite d'offrir une gamme suffisante de services de qualité. Le développement économique de ces territoires requiert des services performants d'accompagnement à l'emploi, à la création d'activité et de formation. Les services constituent enfin en eux-mêmes le principal secteur de création d'emplois de la plupart de ces territoires.

Le développement durable des territoires fragiles de montagne constitue le second enjeu : La concentration des services et des emplois en ville entraîne une péri-urbanisation souvent mal contrôlée. Celle-ci menace la cohésion sociale par les disparités engendrées pour l'accès aux logements et aux services. Le mitage de l'espace détériore le cadre de vie. Enfin, l'usage croissant des véhicules individuels produit des nuisances néfastes pour la qualité de la vie.

Pourquoi des journées thématiques en 2009 ?

Quatre journées thématiques¹ d'échange sont envisagées en 2009 sur des thématiques liées au services au public dans le massif alpin, en Rhône Alpes comme en Provence Alpes Côte d'Azur.

Le travail de réseau permet un recensement et l'évaluation d'expériences de terrain (fiches expériences disponibles sur le site de l'ADRETS). A partir de ce travail de capitalisation, ces journées thématiques proposent un échange de pratique entre les acteurs de terrain, éclairé par une formalisation des problématiques et des méthodologies mises en oeuvre. Elles visent à apporter une aide concrète et un espace de réflexion aux agents de développement et aux élus de collectivités ou d'associations.

Ces journées donnent lieu à une diffusion large des réflexions, des expériences et des projets des participants. Elles peuvent être aussi à l'origine de nouvelles collaborations.

Pourquoi une journée sur le « covoiturage »?

La questions de la mobilité est un des enjeux majeurs pour l'accès aux emplois comme aux services dans les territoires de montagne (cf. les diagnostics territoriaux de services réalisés par plusieurs pays)

La mobilité se heurte au manque de transports publics. Celui-ci entraîne l'isolement, surtout pour les personnes les plus fragiles mais aussi la saturation des véhicules individuels dans les zones péri-urbaines.

Le développement des transports en commun ou des transports à la demande, des dispositifs solidaires pour les publics les plus fragiles et des opérations du covoiturage constituent des axes de travail pour de nombreux territoires. Les nombreux projets de covoiturage dont nous avons eu connaissance nous ont conduit à proposer rapidement une rencontre sur ce thème.

¹ 4 thèmes : Covoiturage, Petite Enfance, Services à la personnes et Logement. Plus de renseignement sur www.adrets-asso.fr

Pourquoi une journée en duplex en visiocommunication?

Le massif alpin est vaste. Organiser une réunion dans un seul lieu aurait pour conséquence :

- soit d'empêcher les plus éloignés d'y accéder à cause du coût et du temps de déplacement
- soit, pour les plus motivés qui se déplaceraient malgré tout, un déplacement en voiture, engendrant une pollution atmosphérique importante.

La visiocommunication permet de participer à la journée thématique en parcourant une distance raisonnable. Pour toutes les journées thématiques, nous essayerons ainsi de disposer d'un relais-visio dans les Alpes du Nord, et dans les Alpes du Sud.

Les objectifs de la journée

- 1- Proposer une formalisation de la problématique et une méthodologie d'analyse des différentes solutions de covoiturage
- 2- Échanger sur les expériences et les projets des différents acteurs
- 3- Permettre des collaborations entre les acteurs et les territoires différents.

RÉSUMÉ

Réchauffement climatique, droit à la mobilité, accès aux services et à l'emploi, aménagement du territoire, équilibre urbain-rural, la mobilité est au cœur de nombreux enjeux économiques et sociaux.

Avant d'évoquer les solutions de mobilité, il convient d'étudier les moyens d'éviter les déplacements : maisons de services publics, télétravail, visiocommunication, services à distance...sont autant de solutions pour supprimer ou pour réduire le besoin de déplacement. Si l'on doit malgré tout se déplacer, il existe de nombreux modes de transports (train, autocar,, TAD, Bus, Taxi, deux roue, voiture..). Le covoiturage est l'une des solutions possibles. C'est le sujet que nous allons étudier..

Aujourd'hui, la multitude et le morcellement des acteurs est un obstacle au développement du covoiturage car l'offre devient peu lisible. La coordination inter-territoriale et inter-institutionnelle des systèmes de covoiturage apparaît primordiale.

Le diagnostic, un préalable nécessaire

Il permet d'évaluer les besoins précis du territoire, d'établir des objectifs et de pointer les solutions à approfondir. Il peut être réalisé grâce à des données statistiques (INSEE, enquêtes ménage-déplacement...) et affiné grâce à des enquêtes auprès de la population. L'analyse des besoins peut permettre de caractériser les publics concernés, leurs motifs et leurs fréquences de déplacement ainsi que leurs destinations.

Les 5 composantes d'un système de covoiturage

1- Le rapprochement offre/demande : la mise en relation peut se faire simplement au niveau local par document papier, par courriel, par SMS ou par téléphone. Les médias de petites annonces sont également utilisés. Les sites Internet de covoiturage, locaux ou nationaux, constituent le moyen qui connaît le plus grand développement. Ces différentes méthodes présentent des avantages et des inconvénients et méritent d'être analysées avec finesse. Une combinaison des solutions est souvent souhaitable. La jonction de ces dispositifs avec un système d'information sur les horaires de transport en commun peut constituer un service complémentaire appréciable, voire nécessaire à l'avenir.

2- animation, communication et information : le dispositif de mise en relation offre/demande n'est efficace que s'il est connu et accessible. Il est donc primordial de prévoir un plan d'animation (rencontres publiques, dans les entreprises, sur les marchés...) et de communication (affiches, flyers...). Pour cela, un partenariat entre les collectivités locales, les associations locales, les travailleurs sociaux, les entreprises, des groupes d'habitants...s'avère extrêmement précieux.

3- les aires et parkings de covoiturage : les aires sont des lieux sécurisés et identifiés où les covoitureurs peuvent se poster pour attendre leur conducteur, ou pour pratiquer l'auto stop. Les parkings permettent de se retrouver également et d'y laisser une voiture, de sorte à ne prendre qu'une voiture pour plusieurs personnes. Une jonction avec les lignes de transport en commun peut s'avérer utile. Il est possible de rendre l'aire ou le parking identifiable en y installant une borne ou tout autre signalétique visible de loin.

4- aspects juridiques et règles de fonctionnement : contrairement aux croyances, le covoiturage n'entraîne pas de risques juridiques particuliers. L'organisateur de la mise en relation ne peut pas être tenu responsable en cas d'accident. Le conducteur et le passager sont soumis sensiblement aux mêmes engagements que pour un trajet hors-covoiturage. Les règles de fonctionnement se construisent autour d'une charte de bonne conduite, d'une identification des covoitureurs (permettant ainsi d'éviter l'anonymat qui effraie), du montant de la participation aux frais etc.

5- les incitations au covoiturage : l'accès gratuit aux parkings souterrains, l'accès gratuit aux réseaux de transports collectifs peuvent être des avantages proposés aux personnes pratiquant le covoiturage.

L'ensemble de ces éléments méthodologiques sont illustrés tout au long du document par des expériences de terrain

I- CONTEXTE

LES CONTOURS DE LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL

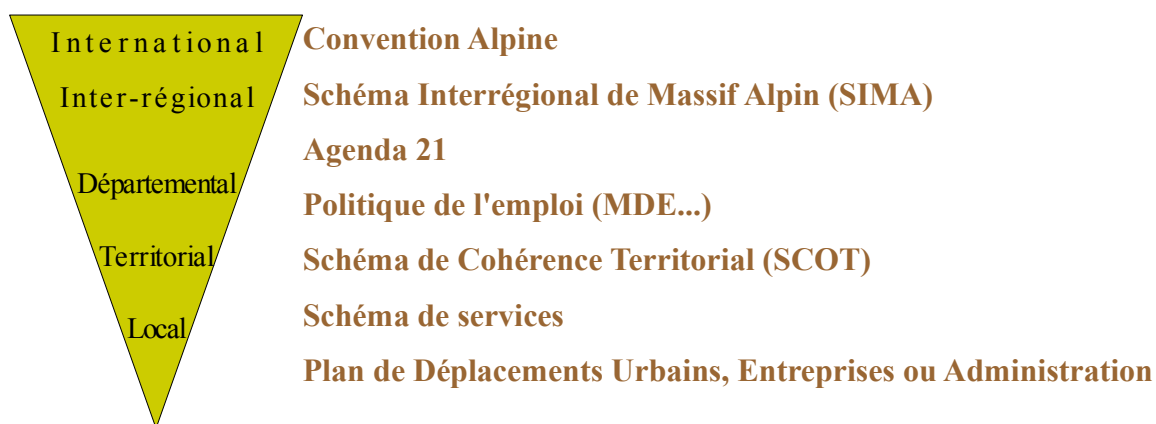
La mobilité est aujourd'hui étroitement liée à l'automobile. La voiture est en effet perçue comme un outil de liberté, qui peut répondre instantanément à nos besoins de mobilité. Si ce constat se vérifie en milieu urbain, il est encore plus prononcé en milieu rural, où les transports collectifs sont peu présents. En effet, la faible densité de population ne permet pas de mettre en place un réseau assez important pour constituer une alternative efficace à la voiture individuelle.

Si l'automobile répond au besoin de déplacement, elle comporte néanmoins de nombreux désagréments : pollution, coût d'investissement et de fonctionnement, engorgement urbain...

Au centre de la vie quotidienne de la population, la mobilité est un problème aux multiples enjeux :

- Impact sur le réchauffement climatique : en fonction du mode de déplacement choisi, les émissions de gaz à effet de serre (responsables du réchauffement climatique) varient beaucoup
- Droit à la mobilité : les coûts d'utilisation de la voiture sont des obstacles pour les personnes démunies et/ou en insertion pour accéder à l'emploi, aux services, aux loisirs. En l'absence d'alternatives à la voiture individuelle, certains publics sont ainsi privés du droit à la mobilité pour des raisons économiques.
- Économie : une mobilité efficace est aussi une mobilité moins coûteuse, tant pour les ménages et les entreprises que pour la collectivité.
- Urbanisme et cadre de vie : une ville plus apaisée passe par une réduction du nombre d'automobiles, à l'origine de bruit, d'embouteillages, de pollution et consommateur d'espace.
- Équilibre entre ville et campagne : la ville concentrent la majorité des commerces, des services et des emplois. Les milieux ruraux sont donc souvent tournés vers les villes, entraînant mécaniquement un besoin de déplacement important. Un ré-équilibre et une solidarité entre ville et campagne est donc nécessaire.
- Sécurité routière et santé publique ; le coût humain et le coût économiques sont également à prendre en compte.

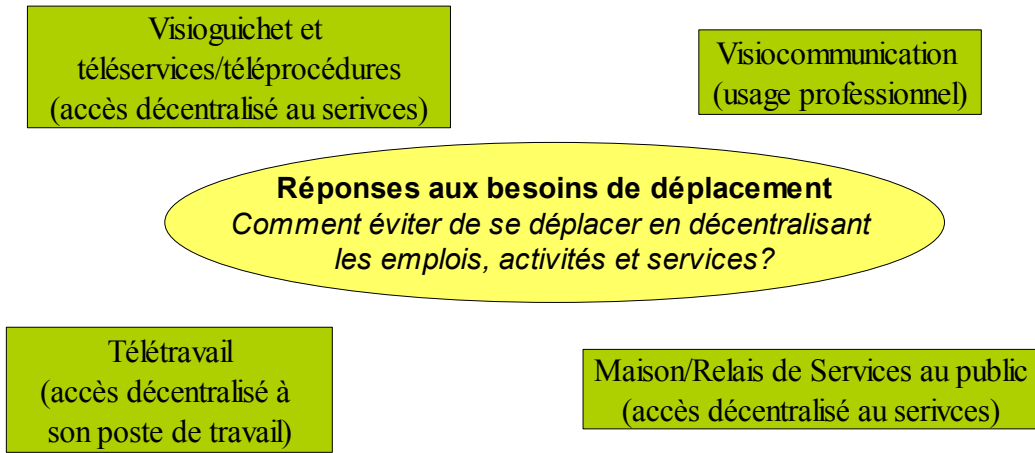
C'est pourquoi la question de la mobilité concernent est reprise dans différentes politiques publiques internationales, nationales ou très locales.



La mobilité peut être traitée de plusieurs façons :

- en apportant une réponse au besoin de déplacement
- en apportant une réponse au mode de mobilité

PANEL DE SOLUTIONS DE MOBILITE EN MILIEU RURAL (hors voiture individuelle)

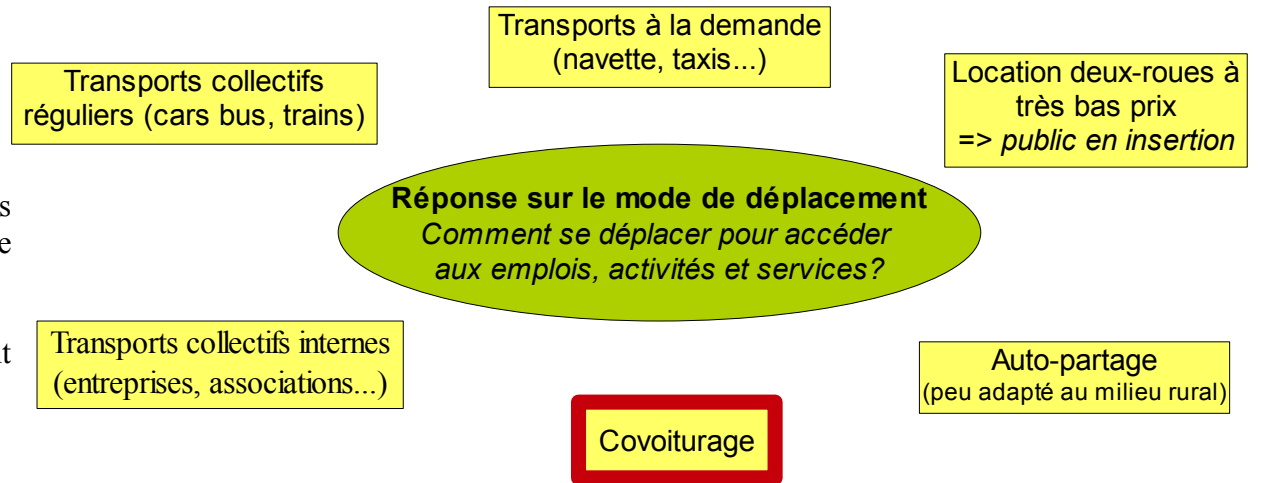


Nota bene :

- Nous ne traitons pas des modes de déplacements doux, tels que le vélo ou la marche à pied car ils sont peu adaptés au milieu rural (longues distances à parcourir)
- Nous traitons ici de l'offre de transports. Nous ne laissons volontairement de côté la question de la solvabilité de la demande. Des systèmes de tarification sociale ou de chèque transport permettent aux personnes en difficultés d'accéder aux transports. Ces dispositifs peuvent être complémentaires.

Concernant la mobilité, la panacée n'existe pas. Les possibilités sont multiples et il convient généralement d'établir une combinaison de solutions adaptée à son territoire.

Le covoiturage est l'une des solutions possibles. Le présent document se concentrera sur cette solution.



II – LE COVOITURAGE

ÉLÉMENTS MÉTHODOLOGIQUES POUR SA MISE EN ŒUVRE

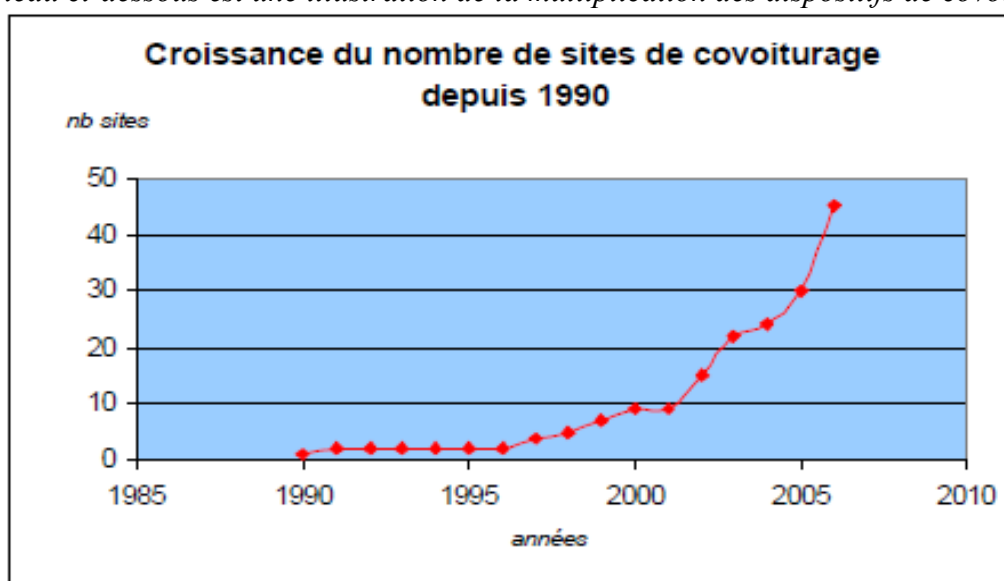
Définition

« Le covoiturage est l'utilisation d'un véhicule par un conducteur non professionnel et des passagers, dans le but d'effectuer ensemble tout ou partie d'un trajet commun. »²

Préalable : la nécessité de coordination inter-territoriale des systèmes de covoiturage

Paradoxalement, plus les dispositifs de covoiturage sont nombreux, plus l'utilisation est compliquée pour l'utilisateur (population ou entreprises). En effet, la multitude et le morcellement des initiatives est un obstacle au développement du covoiturage car l'offre devient alors peu lisible. Un usager doit s'inscrire sur plusieurs sites (dans le cas de sites Internet) pour avoir plus de chances de trouver un covoitreur. Cela représente donc une contrainte supplémentaire qui décourage l'utilisateur dans sa démarche.

Le tableau ci-dessous est une illustration de la multiplication des dispositifs de covoiturage



Source : « Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives » - CERTU, 2007

Sur les régions Rhône-Alpes et PACA, la carte (non-exhaustive) ci-après illustre également la diversité des initiatives de covoiturage, à des échelles variables et portés par des structures de nature différente.

L'annexe « Annuaire covoiturage dans les Alpes » recense des systèmes mis en place dans les territoires alpins et français. Sans être exhaustif, il permet d'avoir une vue assez générale sur l'existant.

Quelques chiffres...

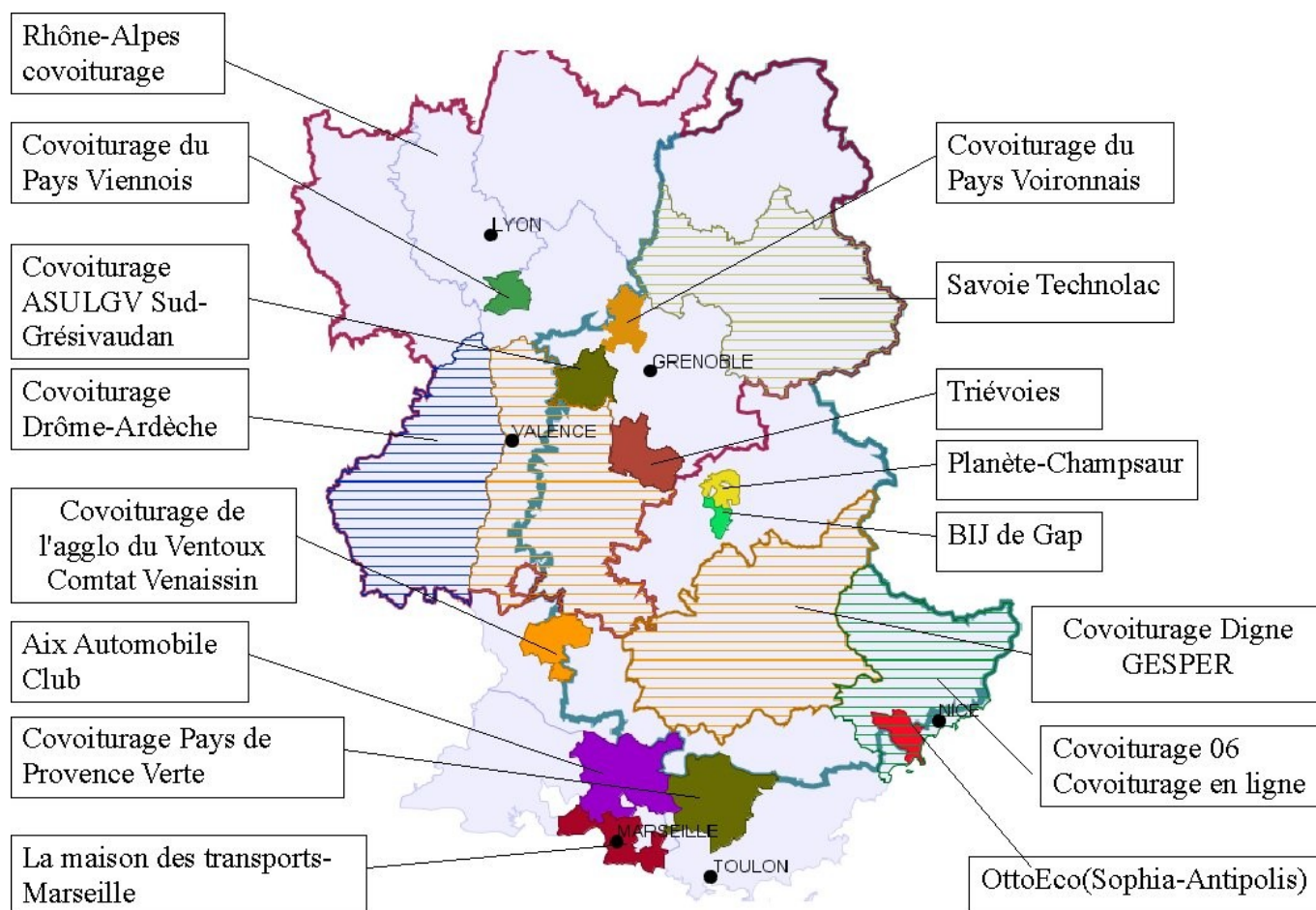
80% des français roulent seuls dans leur véhicule

1,02 personnes/voiture en moyenne sur les trajets domicile-travail

2ème poste des dépenses des ménages : la voiture

Une voiture rejette environ 3 fois son poids en émissions polluantes chaque année

² Définition combinée de Wikipédia <http://fr.wikipedia.org/wiki/Covoiturage> et du CERTU. Il n'existe pas de définition officielle du covoiturage dans les textes de loi même si le terme est mentionné à plusieurs reprises.



La coordination des systèmes et des acteurs : un exemple dans les Hautes-Alpes

extrait du compte-rendu de l'atelier « Comment articuler les projets des différentes collectivités, des associations et des entreprises ? ». [Voir l'intégralité du compte-rendu en fin de document...](#)

Les Hautes-Alpes et notamment le pays gapençais comptent aujourd'hui un nombre important d'acteurs qui souhaitent agir sur le covoiturage. Citons ainsi le Conseil Général, la ville de Gap (services Transport, Emploi, Agenda 21, réseau Linéa, Bureau Information Jeunesse), la Maison de l'emploi 05, des associations (Planète Champsaur, Chemin de Traverse, Mobil'idées), le Pays Gapençais (via le schéma de services au public).

Tous ces acteurs ont chacun leurs propres motivations et leurs propres cadres d'actions (associatifs ou politiques). Ils ont donc des difficultés à travailler ensemble, à être attentifs aux actions du voisin. Ce manque de coordination peut aboutir à des dysfonctionnements coûteux pour la collectivité.

Cet atelier a permis la formulation de quelques pistes pour un partage des rôles efficient.

Le Conseil Général, lance une centrale de mobilité « 05 voyageurs » en septembre 2009 et propose que les projets locaux puissent s'articuler avec ce nouveau service.

Pour l'information du public et l'articulation des horaires des bus urbains et des transports du département, une coordination entre les services transport de la ville et du département s'avère nécessaire : l'entreprise qui sera retenue par le conseil général pour réaliser « 05 voyageur » prendra contact avec le réseau de bus urbains Linéa dès que possible.

La centrale de mobilité du département prévoit un service Internet de mise en relation des covoitureurs. Il est suggéré que les autres partenaires n'investissent pas dans un système informatique autre qui viendrait en concurrence avec ce service départemental. À l'inverse, ce service départemental de covoiturage ne sera vraiment efficace que s'il s'appuie sur une animation locale forte, portée par des collectivités et des associations : c'est le cas d'un projet en développement entre la ville de Gap et deux communautés de communes voisines, notamment dans une optique d'accès à l'emploi au niveau du pays gapençais.

I- LE DIAGNOSTIC, UN PRÉALABLE NÉCESSAIRE

Le choix d'une solution adaptée nécessite au préalable de connaître les besoins de déplacements de la population et des acteurs du territoire. Un diagnostic préalable permettra ainsi d'évaluer les besoins précis sur son territoire, d'établir des objectifs et de pointer quelques solutions à approfondir. Plus précisément, ce diagnostic pourra comporter les éléments suivants

Diagnostic des besoins par les statistiques

Pour établir un diagnostic sur la mobilité des habitants du territoire, on pourra se référer aux études de l'INSEE notamment. Celle-ci concernent uniquement les déplacements domicile-travail, mais pourront malgré tout renseigner sur les habitudes de déplacement de la population.

Quelques sources nationales

✓ Les déplacements domicile-travail (étude nationale, 2004) :
http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=ip1129#inter7

Quelques sources Rhône-Alpes

✓ Navettes domicile-travail 1999 en Rhône-Alpes, un document très complet :
http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?ref_id=874®_id=8

Exemple de données statistiques disponibles en Rhône-Alpes

Commune de résidence		Nombre d'actifs	dont (%)	
Code INSEE	Libellé		Voiture particulière uniquement	Transports en commun uniquement
73065	CHAMBERY	13 494	49,7	8,6
73179	MOTTE-SERVOLEX (LA)	2 222	81,9	6,6
73087	COGNIN	1 146	70,7	9,7
73213	RAVOIRE (LA)	1 130	77,3	9,6
73008	AIX-LES-BAINS	1 111	80,9	8,0
73222	SAINT-ALBAN-LEYSSE	958	80,0	9,3
73029	BARBERAZ	943	75,3	5,2
73137	JACOB-BELLECUMBETTE	651	70,0	6,0
73064	CHALLES-LES-EAUX	627	85,2	8,3
73031	BASSENS	565	78,2	5,3
73225	SAINT-BALDOPH	527	87,5	4,7
73051	BOURGET-DU-LAC (LE)	500	86,2	6,2

Quelques sources PACA

✓Déplacements domicile-travail par zone d'emploi :

http://www.insee.fr/fr/insee_regions/provence/themes/rapport/re13/13_navettes.pdf

✓Déplacements domicile-travail par territoire de projet (pays, parc naturel, agglomération), ou par département (chiffres pour l'ensemble d'un territoire, non-détaillé par communes) :

<http://www.regionpaca.fr/index.php?id=1985>

✓Déplacements domicile-travail dans la métropole provençale (côte + arrière-pays) :

http://www.insee.fr/fr/insee_regions/provence/themes/sud_essentiel/sie126/sie126.pdf

✓Cadrage démographique et économique du Val de Durance (Zone de Gap à Manosque), voir page 145:

http://www.insee.fr/fr/insee_regions/provence/themes/rapport/re21/re21.pdf

Exemple de données statistiques en PACA

Commune	Salariés résidents	Sorties	Entrées	Emplois	Entrées/emplois	Sorties/résidents	Emplois/résidents
Gap	11 505	2 194	4 939	14 250	35 %	19 %	1,2
Embrun	1 706	786	605	1 525	40 %	46 %	0,9
Laragne-Montéglin	893	365	655	1 183	55 %	41 %	1,3
Tallard	693	449	372	616	60 %	65 %	0,9
Veynes	627	326	233	534	44 %	52 %	0,9
Orcières	273	53	296	516	57 %	19 %	1,9
Chorges	654	438	218	434	50 %	67 %	0,7
Saint-Bonnet-en-Champsaur	507	350	227	384	59 %	69 %	0,8
Orres (Les)	186	29	197	354	56 %	16 %	1,9
Bâtie-Neuve (La)	560	466	226	320	71 %	83 %	0,6
Savines-le-Lac	247	147	175	275	64 %	60 %	1,1
Serres	274	134	127	267	48 %	49 %	1,0
Saulce (La)	346	262	145	229	63 %	76 %	0,7
Rosans	161	43	109	227	48 %	27 %	1,4
Baratier	131	92	174	213	82 %	70 %	1,6

Source : Insee, DADS 2004

Diagnostic des besoins par enquêtes

En complément des statistiques citées ci-dessus, on pourra procéder à des enquêtes directement auprès des publics ciblés : étudiants, personnes en insertion, travailleurs, entreprises (Plan de Déplacement Entreprise, Inter entreprises ou inter administrations)

GESPER : l'identification préalable des besoins

Au démarrage du projet, un travail a été menée avec le service « Transports » du Conseil Général 04 et les gros employeurs de la ville, afin d'identifier la provenance des salariés et les dessertes de ces zones en transports collectifs départementaux. Ce premier travail a permis d'identifier deux territoires générateurs de déplacements vers la ville-centre faiblement desservis en transports collectifs.

Voir la fiche d'expérience complète en annexe

Caractériser les besoins : motif, fréquence, destination et public

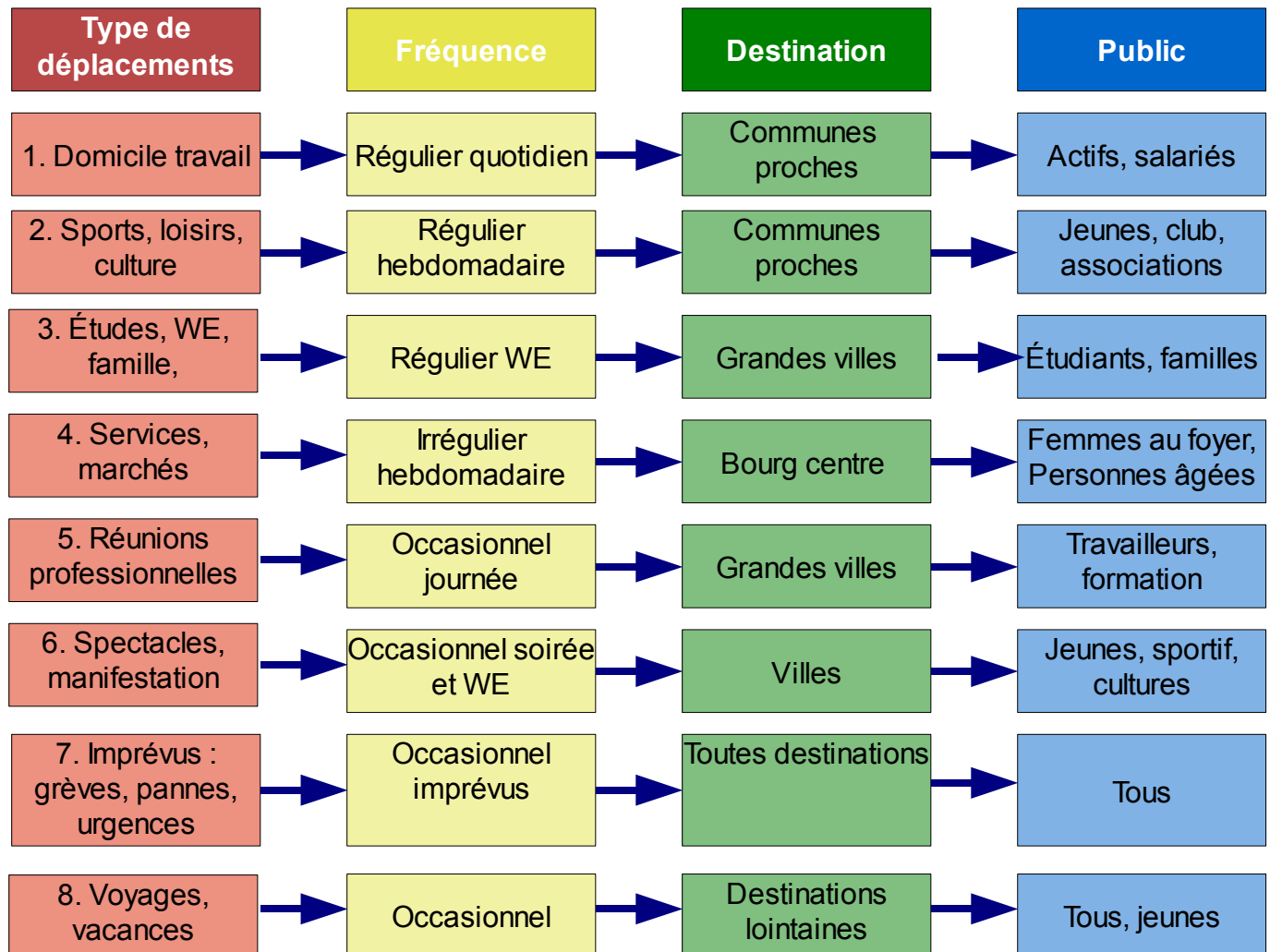
Quel sont les besoins de déplacement ?

Selon quelle périodicité?

Quelles destinations et quelles échelle de déplacement?

Quels sont les publics cibles ?

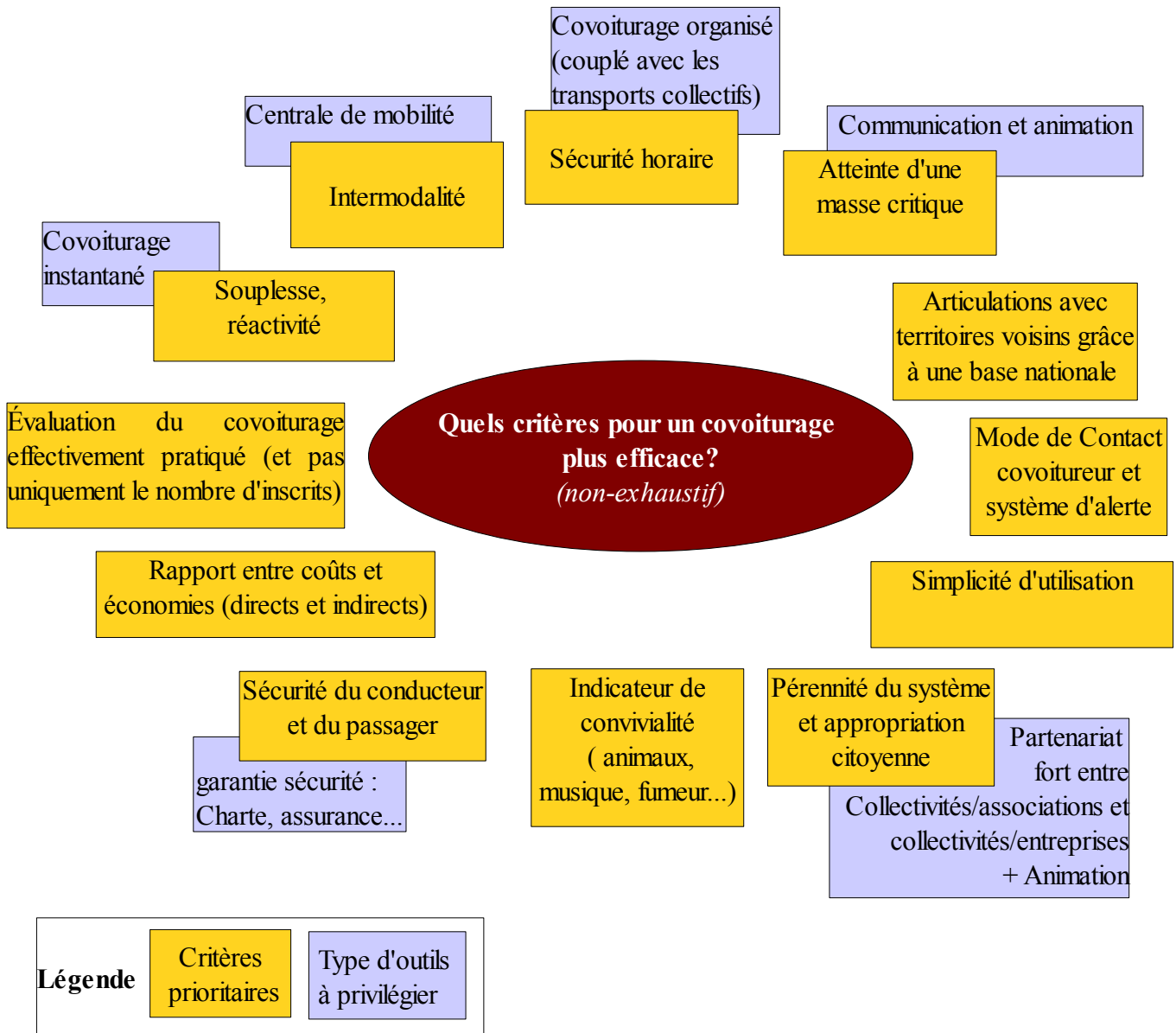
Tableau de synthèse indicatif



Définir les objectifs

En fonction des besoins identifiés, ce diagnostic peut permettre de définir des objectifs opérationnels pour un projet de covoiturage. Ces objectifs devront être évalués à différentes échéances pour permettre d'adapter le dispositif en continu.

II- QUELS CRITÈRES POUR ÉVALUER UN SYSTÈME DE COVOITURAGE ?



III- LES DIFFÉRENTES COMPOSANTES D'UN SYSTÈME DE COVOITURAGE

Pour répondre aux critères d'évaluation, un système de covoiturage peut être analysé selon 5 composantes :

- **Le rapprochement offre/demande** : site web, annonces papier...
- **L'animation et la communication** : quelle communication? Pour quels publics cibles?
- **Les aires de covoiturage** : aires de stop organisé, parking-relais...
- **La définition des règles de fonctionnement** : aspects juridiques, charte de bonne conduite, partage des coûts...
- **Les incitations** : parking gratuit, offres combinées de transports collectifs...

Première composante : le rapprochement offre/demande

Le rapprochement entre l'offre et la demande de covoiturage est bien sûr essentiel. On distingue deux types de mises en relation, **non-exclusives l'une de l'autre**.

Mise en relation « Papier »

Cette mise en relation a évidemment une portée assez locale. Elle a l'avantage d'être facilement mise en place.

Le Bureau Information Jeunesse de la Ville de Gap (05)

Le service est entièrement gratuit : la personne intéressée remplit une fiche d'inscription de demande ou d'offre et signe une charte d'utilisation du covoiturage.

« Pour ceux qui déposent des offres de covoiturage, ils doivent nous fournir leur permis de conduire et la carte d'assurance. »

Le BIJ établit ensuite des listes de personnes effectuant le même trajet qu'elle communique à chaque inscrit.

Voir la fiche d'expérience complète en annexe

Si la solution « site Internet » (détaillée ensuite) apparaît aujourd'hui comme dominante, il ne faut pas oublier la solution « papier » pour autant. En effet, pour certains besoins, cette solution de proximité est plus simple et plus efficace.

Prenons l'exemple de parents qui mettent en place un covoiturage de quartier pour amener leurs enfants à l'école. On imagine mal une réponse via un site Internet, alors que des tracts et des réunions de quartiers conviviales touchent plus directement les habitants en proximité.

On peut citer à ce titre l'expérience de la Vallée de Névalche (05). Enclavée, cette vallée est presque exclusivement tournée vers Briançon, sous-préfecture. Quelques bénévoles ont envoyé un courrier aux habitants de la vallée afin de proposer un système local et modeste de covoiturage. Sur un très petit territoire, l'implication des habitants a permis la concrétisation de ce covoiturage. Dans un tel cas, la mise en relation papier est l'outil adapté (inutilité d'un site web), et l'aspect « proximité » est déterminant.

Mise en relation « site Internet »

Ce type de mise en relation est le plus courant. Après inscription, il permet de consulter ou de proposer des « trajets » : les personnes déposent une petite annonce de covoiturage, en tant que passager ou conducteur.

Il existe de nombreux sites territoriaux et/ou nationaux de covoiturage. *L'annuaire en annexe recense ces sites (non-exhaustif).* [Cf Annexe](#)

Covoiturage du Pays d'Aix et des Bouches du Rhône : des mises en relation multiples

Ce projet porté par l'ACA (Automobile Club d'Aix en Provence) en lien avec l'agglomération du pays d'AIX utilise plusieurs outils complémentaires de mise en relation

1- Le site Internet

Il permet de consulter et de déposer des offres de covoiturage en temps réel. Il est agrémenté d'une carte interactive indiquant le nombre de trajets déposés sur telle ou telle commune.

2- Le standard «mise en relation»

Un numéro de téléphone dédié est accessible pour se renseigner ou même pour s'inscrire

Ces outils de mise en relation sont accompagnés d'une forte animation de terrain et d'une communication importante. Voir parties suivantes.

Voir la fiche d'expérience complète en annexe

Email ou téléphone :

Mot de passe :

[Se connecter](#)

[Mot de passe oublié ?](#)

INSCRIPTION GRATUITE

Ce service gratuit vous permet de trouver des partenaires (conducteurs ou passagers) pour partager vos trajets.

[S'inscrire](#)

ACA
COVOITURAGE

TRAJETS GROUPÉS,
BUDGET PARTAGE

2956 INSCRITS

AVANTAGES
PARTENAIRES ET
ADHÉRENTS
ÉVÉNEMENTS

Service de covoiturage dans les Bouches du Rhône, le pays d'Aix et les départements limitrophes

Parcs relais Krypton et Hauts de Brunet à Aix + navette bus GRATUITS du lundi au vendredi, pour les membres d'ACA Covoiturage sur demande

RECHERCHER UN TRAJET

Départ : Dans les Bouches du Rhône :

Arrivée : Dans les Bouches du Rhône :

Ailleurs :

Ailleurs :

Options VALIDER

LE DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE, LA COMMUNAUTÉ DU PAYS D'AIX ET LES DÉPARTEMENTS LIMITROPHES



04 42 214 214

ENTREPRISES ET COLLECTIVITÉS

Vous êtes membre d'une collectivité ou d'une entreprise partenaire ?

Code : [S'inscrire](#)

Découvrez les services spécifiques ACA pour le covoiturage d'entreprise

ÉTUDIANTS

Code : [S'inscrire](#)

Découvrez les services ACA pour les étudiants

PRATIQUE

Calculatrice de partage de frais et de réduction de CO2

CHARTRE DE COVOITURAGE ACA

Au moment de l'inscription le conducteur doit justifier de son permis de conduire, son assurance et du contrôle technique de son véhicule. D'autre part chacun s'est engagé à respecter la charte éditée par l'ACA. Les conducteurs et les passagers sont donc responsables et engagés à un respect mutuel.

[Plus d'infos](#)

POINTS COVOITURAGE

[Découvrez les points de covoiturage](#)



TrièVoies, une mise en relation multi-modale

Le système du Trièves (38) s'appuie sur un site Internet. Grâce un travail d'intégration des horaires de transports collectifs, le site donne toutes les possibilités modales pour rallier la Commune X à la Commune Y : covoiturage bien sûr (dépôt d'offre), mais aussi cars et trains TER. Une carte interactive permet de visualiser le trajet et le territoire.

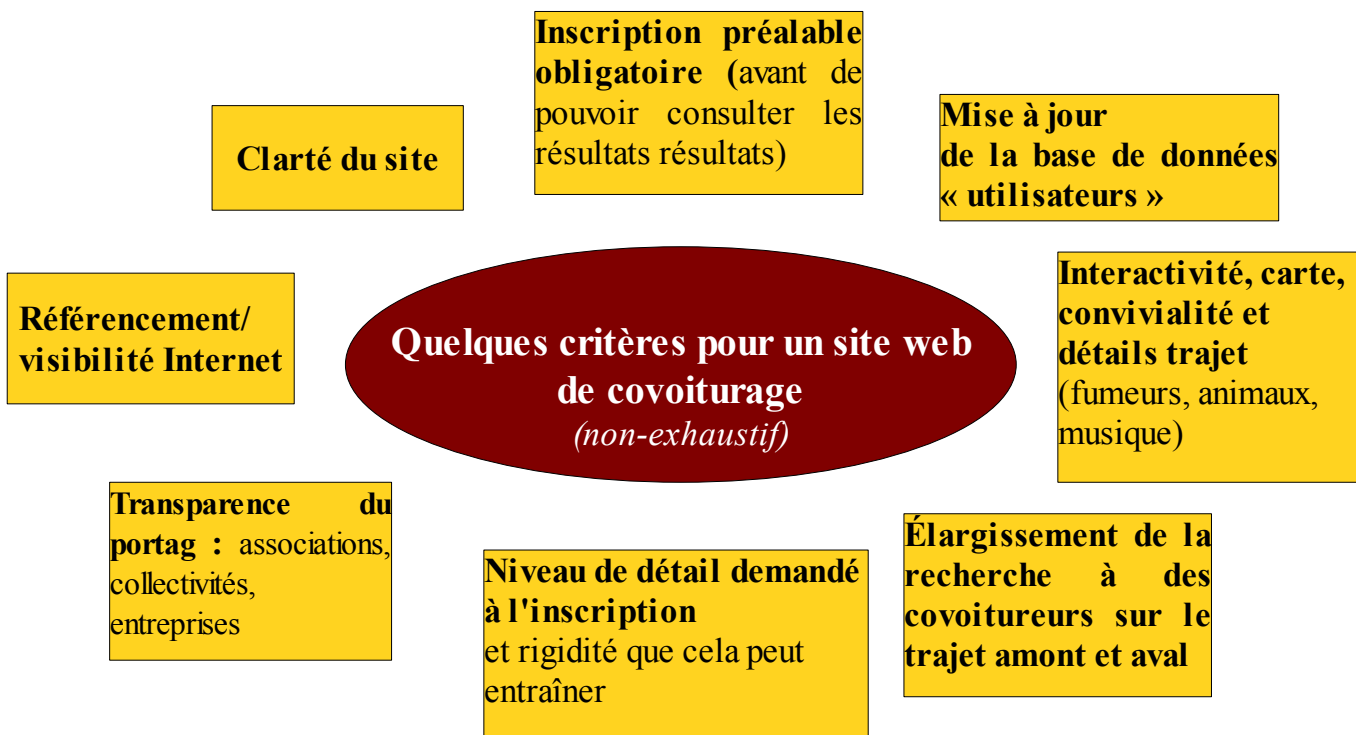
Voir la fiche d'expérience complète en annexe



Le Pays Voironnais, un site Internet local
 Le système du Pays Voironnais (38) s'appuie sur un site Internet local. Cet aspect « local » permet d'en faire une promotion efficace auprès des habitants du territoire.
 Ce site local est relié à un site national, permettant ainsi de mutualiser la base de données des utilisateurs locaux avec une base de données nationale. Ceci permet d'accroître les chances de trouver un covoitureur.

Voir la fiche d'expérience complète

Face à la multitude des propositions techniques de sites de covoiturage, nous avons tenté d'isoler quelques critères principaux à prendre en compte :



Nous devons souligner le développement actuel d'une offre de **covoiturage dit « dynamique »**. Ces systèmes s'appuient sur les téléphones portables et permettent une information et une recherche de covoitureur de façon instantanée via son mobile. De tels dispositifs permettent d'apporter une plus grande souplesse au covoiturage, du point de vue de la contrainte horaires notamment. Selon le CERTU, « L'idée du covoiturage dynamique est de fournir une offre en quasi temps réel à l'«usager covoitureur » ». La personne souhaitant effectuer un itinéraire en covoiturage contacte le service quelques minutes avant son départ. Le service va alors chercher le conducteur adéquat qui est en mesure d'offrir le covoiturage souhaité sur l'itinéraire demandé. Consultez le rapport d'étude du CERTU pour plus de détails.

[Lien vers le rapport...](#)

Deuxième composante : animation, communication et information

La composante « Mise en relation offre/demande » est un outil technique. Seul, cet outil restera mal-identifié et peu connu des publics (population ou entreprises). Pour un réel ancrage au territoire et une appropriation par le public, il est donc primordial d'y ajouter un plan d'animation et de communication.

Communication

Elle peut passer par des médias divers : affiches, flyers, communiqués de presse... et être régulièrement renouvelée.

Animation de terrain

Elle est importante, car elle permet d'aller toucher la population ou les entreprises directement. La proximité et le contact humain sont des facteurs importants de « passage à l'acte ».

Animation du site, de la mise en relation

Un site ou un numéro de téléphone cessera rapidement d'être utilisé si l'utilisateur s'aperçoit que les informations sont obsolètes et non-tenues à jour. Actualiser les informations et les annonces de covoiturage est alors primordial, sous peine de réduire à néant le travail réalisé en amont (outil de mise en relation, communication, animation...).

Plutôt que d'internaliser cette tâche spécifique, certains territoires ont intégré cette mission dans un marché public confié à un prestataire, souvent le fournisseur du site Internet.

Facilité d'accès à l'information

Avoir un beau site Internet, des outils de communication efficaces et de nombreuses actions d'animation sur le terrain est nécessaire. Pour cela, le dispositif doit pouvoir s'appuyer intelligemment sur un partenariat fort et diversifié.

Si une collectivité s'engage dans les démarches détaillées ci-dessus (composante « rapprochement Offre/demande, composante « animation/communication »), elle doit également diffuser l'information par le biais de réseaux professionnels (relais d'informations par les travailleurs sociaux par exemple), d'associations locales et via les sites locaux et territoriaux appréciés de la population. L'objectif est d'identifier tous les canaux d'informations qui touchent la population (actifs, demandeurs d'emploi, jeunes ou retraités). Ces canaux d'informations peuvent être papier, Internet, radio ou humain et relayer l'information concernant un site web unique ou tout autre système de mise en relation Offre/demande.

Expérience du « Triévoies » (38): les outils d'animation et de communication

Le projet « Triévoies » a mis en place différentes actions :

Communication grand public

- Plaquette de présentation
- Insertion dans les journaux locaux des collectivités
- Mise à disposition des documents dans les Mairies

Communication interne projet

- Autocollant d'identification du conducteur
- Système d'échange avec les inscrits : « Les nouvelles de TriéVoies »
- Échanges mails et téléphoniques

Animation de terrain

- Présentations-pratiques sur les marchés du territoire
- Rencontres conviviales entre inscrits et personnes intéressées
- Présentation-pratique aux travailleurs du social
- Participation à la semaine Européenne de la mobilité
- Incitation dans le cadre professionnel à la mobilité alternative : insertion dans les documents de communication. , organiser des réunions

Voir la fiche d'expérience complète en annexe

Troisième composante : les aires et parkings de covoiturage

On entend par « aire » une surface aménagée qui permet à une personne de se placer au bord de la route afin d'attendre son covoitureur. Cette aire doit être assez visible et identifiée pour assurer la sécurité de la personne s'y trouvant. Une aire est une surface trop restreinte pour y garer des voitures.

Par ailleurs, on peut aisément pousser l'idée plus avant, en faisant de ces aires des éléments structurant la mise en place d'une forme d'auto-stop organisé. Ces aires bien visibles et bien identifiées permettent de rassurer et de sécuriser la pratique de l'auto-stop – qui n'est ni plus ni moins qu'une forme de covoiturage spontané.

Savoie Technolac



On entend par « parking » l'extension de cette aire sur une surface plus importante qui permet d'y garer des voitures. Cela permet à deux (ou plus!) propriétaires de voitures de se retrouver pour poursuivre le trajet dans un seul véhicule.

Ces aires peuvent assurer la jonction avec les transports en commun (inter modalité)



Covoiturage Aix en Provence



Dans ces deux cas de figure, il est possible de rendre l'aire ou le parking identifiable en y installant une borne ou tout autre signalétique visible de loin.



Le Covoiturage spontané

Parallèlement à un système classique de covoiturage (rendez-vous fixe pris à l'avance), il est possible de développer une forme plus souple et plus «spontané» de covoiturage. Sur un bassin de vie (générateur de nombreux déplacements), ce système utilise des aires de covoiturage sécurisées et bien visibles. Le covoituré peut se poster en affichant clairement sa destination. Le conducteur qui passe devant reconnaît la marque « covoiturage instantané » et s'arrête. Une participation au frais est possible. Présentation d'une [intention de projet](#) dans les Hautes-Alpes par l'association Mobil'idées

En bref, une aire et/ou un parking de covoiturage permettent de

- de matérialiser un point de rendez-vous
- de garer sa voiture (si parking intégré)
- de sécuriser l'attente (dans le cas d'un covoiturage spontané)
- de faire une jonction avec les transports en commun

Quatrième composante : aspects juridiques et règles de fonctionnement

Les aspects juridiques

Les questions autour des enjeux et risques juridiques ont été nombreuses durant cette journée. Deux études du CERTU apportent des réponses à ces questions :

- « Étude sur les obstacles juridiques aux nouveaux services de transport », CERTU, 2006 (*voir lien dans la [bibliographie](#) en fin de document*)
- « Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives », CERTU, 2007 (*voir lien dans la [bibliographie](#) en fin de document*)

Quelques points-clés :

Si le terme "covoiturage" apparaît dans les textes de lois, il n'en existe aucune définition officielle.

La Loi d'orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) mentionne le covoiturage et énonce la nécessité pour les entreprises et administrations d'établir un plan de mobilité, notamment avec les transports en commun et le covoiturage.

Responsabilité de l'organisateur : à l'heure actuelle, au sens de la LOTI, l'organisme tiers qui organise le covoiturage (associations, collectivités...) ne fait que mettre en relation l'offre et la demande. Il n'est donc pas organisateur de transport au sens de la LOTI car il ne réalise pas le transport lui-même. Il existe une dissociation entre organisation et exécution. A partir de ce constat, l'organisateur n'est responsable qu'à l'égard de la prestation de mise en relation qu'il fournit, via un site Internet par exemple.

Responsabilité du conducteur : en cas d'accident de la circulation, la loi Badinter de 1985 s'applique : "le conducteur du véhicule impliqué dans l'accident sera responsable de plein droit, [...] même s'il n'existait pas de contrat entre le conducteur et la victime". Les covoiturés pourront obtenir réparation sans difficultés auprès de l'assurance du conducteur. Pour le conducteur, une déclaration auprès de son assureur devra être faite à titre préventif, afin de se prémunir contre un refus d'indemnisation de l'assurance.

En cas d'accident autre que de circulation, "il faudra engager la responsabilité délictuelle du conducteur" (Jurisprudence)

Responsabilité du passager : il y a moins de risque, puisqu'il ne conduit pas. En cas de mauvais comportement ou de délit, c'est sa responsabilité délictuelle qui est engagée.

Pour le conducteur ou le passager, on pourra également consulter la fiche pratique de la FFSA (Fédération Française des Sociétés d'Assurance) : [lien vers la fiche pratique « covoiturage »](#)

Concernant la question du détour pour aller chercher un covoitureur : lorsque le conducteur sort de son trajet le plus court entre son domicile et son travail pour aller prendre un covoitureur, une jurisprudence n'a pas considéré ce détour comme indépendant de l'emploi, ce qui l'assimile à un trajet domicile-travail. La loi de 2001 est venue clarifier cette situation rendant possible ce détour pour du covoiturage régulier.

Les règles de fonctionnement

On distingue plusieurs facteurs qui permettent de garantir le bon fonctionnement du covoiturage :

- **La charte de bonne conduite :** elle est quasi-systématique. En signant cette charte, l'utilisateur reconnaît que l'organisateur de la mise en relation n'est pas organisateur de transports (responsabilité limitée) ;

l'usager accepte également un engagement moral et des règles de bonne conduite (ponctualité, respect). La charte explique enfin le fonctionnement global du système de covoiturage (animaux ou pas, fumeur, participation financière...).

Vous trouverez des liens vers plusieurs exemples de chartes dans la partie [V-bibliographie et sitographie](#) en fin de document.

- **Identification des covoitureurs** (conducteurs et passagers) : le système de mise en relation doit permettre le contact entre deux covoitureurs potentiels, mais pas l'accès aux coordonnées personnelles des usagers à n'importe qui sans contrôle. Par exemple, un site Internet permet souvent de voir les trajets qui nous intéressent, mais il est obligatoire de s'y inscrire pour avoir accès aux coordonnées du covoitureur potentiel. L'anonymat, source de peur et de réticence parfois, est alors rompu car chacun est enregistré sur le site.
Dans le cas d'un auto-stop organisé, l'anonymat peut être écarté par des signes distinctifs d'appartenance à un même dispositif d'autostop : contre adhésion au dispositif de stop-organisé (nom, prénom, permis de conduire) le conducteur se voit remettre un autocollant à mettre sur son pare-brise de façon visible et le passager placé en bord de route dispose d'un panneau aux mêmes couleurs indiquant sa destination. Ainsi, conducteur et passager se reconnaissent comme appartenant au même dispositif, l'anonymat n'existe donc pas.
- Certains organisateurs proposent une **assurance « retour »**. En effet, si pour une raison quelconque, le conducteur ne peut pas ramener son passager chez lui le soir, l'organisateur trouve alors un autre conducteur. Si cette solution n'est pas possible, il s'engage à payer le trajet-retour au passager en difficulté, en taxi par exemple. Pour des raisons évidentes de coût, cette assurance n'est valable que deux ou trois fois dans l'année, avec un nombre de kilomètres à ne pas dépasser et un plafond financier (30 ou 40€ environ)
- **Indicateurs de préférence à bord** : pour savoir à l'avance quelles sont les préférences du conducteur et du passager, certains sites Internet proposent des indicateurs astucieux : fumeur/non-fumeur, animaux ou non, écoute de la musique, aime parler...

Départ : **Grenoble** Arrivée : **Gap** Demain (18h00) de Lyon

Conducteur **5€** 2 places restantes
★ Pas d'avis

Conducteur
Prendre contact

Fiche trajet - Ajouter un mémo Publié : Le 07/11/2008 - Vu 3 fois

- **La participation au frais** : Elle peut être liée au nombre de kilomètres (on parle de tarif entre 5 et 10 centimes du kilomètre) ou laissée au libre-choix du conducteur. La seule règle est que ces tarifs ne doivent pas permettre au conducteur de gagner de l'argent, le covoiturage n'étant pas une activité commerciale.

Cinquième composante : les incitations au covoiturage

Outre les aspects économiques (partage des coûts) et citoyens (moins d'émissions de gaz à effets de serre), des incitations peuvent être mises en place en faveur du covoiturage. Citons par exemple :

- L'accès gratuit au parkings
- L'accès gratuit au réseau de transports collectifs
- Les voies réservées sur l'autoroute, qui utilisent généralement les voies réservées aux bus.

Expérience du covoiturage d'Aix en Provence : incitations « parkings » et « transports collectifs gratuits »

Les personnes pratiquant le covoiturage se voient remettre une carte lors de leur inscription. A condition d'être au moins trois par voiture, le gardien remet alors au conducteur un titre de sortie du parking ainsi que des titres de transports « journée » à chacun de covoitureurs.

III – FICHES D'EXPÉRIENCES

FICHE EXPÉRIENCE N°1

PAYS VOIRONNAIS : UN SITE DE COVOITURAGE LOCAL

TERRITOIRE : PAYS VOIRONNAIS

Structure : Communauté d'agglomération du Pays Voironnais
Communes : 34
Population : 85 000
Région : Rhône-Alpes
Villes principales : Voiron
Département : Isère

Caractéristiques géographiques :

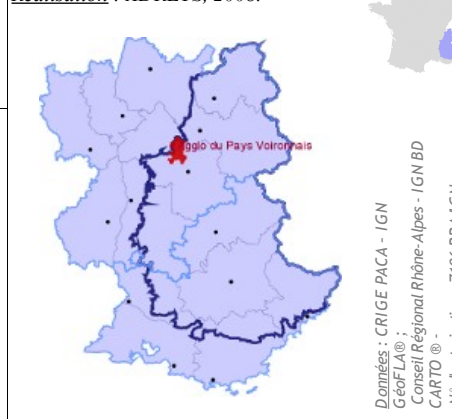
Situé à la sortie de l'agglomération grenobloise en direction de Lyon, le Pays Voironnais constitue un bassin de vie autonome.

Son environnement naturel de qualité présente des paysages diversifiés : la plaine de l'Isère par laquelle transitent les principales infrastructures de communication reliant Lyon, Grenoble et Valence et qui offre de vastes espaces propices au développement économique, les collines du Voironnais qui accueillent un habitat riche et diversifié ainsi qu'une ville centre, Voiron, de 21 000 habitants, le Val d'Ainan, le lac de Paladru et les contreforts de la Chartreuse réputés pour leur potentiel touristique et leur patrimoine.

Maillage urbain/rural :

La ville de Grenoble exerce une forte attractivité sur le territoire, qui constitue cependant une entité cohérente (historiquement, géographiquement, économiquement) et qui souhaite protéger son identité et ses spécificités.

Réalisation : ADRETS, 2008.



CONTEXTE

➤ **Problématique**

Le desserte en transports en commun est insuffisante. La proximité de Grenoble et le passage de l'autoroute génèrent une forte circulation routière. L'étalement urbain et la présence d'un pôle d'activité important (parc d'activité Centre'Alp) engendrent des besoins de déplacement intra communautaires importants. Un Plan de Déplacement Urbain a été réalisé.

➤ **Initiateur**

Pays Voironnais

Le site Internet est mis en service depuis le 1er octobre 2007

Objectifs initiaux

- réaliser des économies
- contribuer à limiter les embouteillages
- réduire la pollution dans l'agglomération
- faire preuve de solidarité
- partager un moment de rencontre et de convivialité

LE PROJET

➤ **Description**

Un site Internet pour faciliter la mise en relation des personnes pratiquant le covoiturage : www.covoiturage-paysvoironnais.com

Un prestataire, La Roue Verte, a réalisé et héberge le site Internet pour le compte du Pays.

Des parkings de rabattement sont à disposition pour laisser les véhicules et poursuivre le trajet à plusieurs.

Maître d'ouvrage :
Service Transport du Pays
Voironnais

Contact: Gaëlle Bertrane –
chargée de mission
Tél.: 04 76 32 74 44
Fax : 04 76 32 74 42
Courriel :
gaelle.bertrane@paysvoironnais.com

Adresse : 40, rue Mainssieux -
38511 Voiron

➤ **Fonctionnement**

- Il suffit de s'inscrire, gratuitement, directement sur le site Internet.
- Saisir son trajet ou consulter les offres existantes.
- L'inscrit reçoit directement par email un message pour l'avertir qu'il a un covoitureur potentiel

La communication est une étape primordiale pour que le covoiturage devienne une pratique quotidienne : sensibilisation, information, incitations diverses, ...

➤ **Coûts**

Communication : 4500€

Investissement parking relais : 435 000 € pour le premier (100 places), 30 000 € pour un deuxième (80 places)

La prestation réalisée par la société La Roue Verte pour la conception et la maintenance du site Internet est forfaitaire en fonction du souhait (degré de complexité, de personnalisation du site) de la collectivité demandeuse.

➤ **Résultats**

IMPACTS (sur les acteurs locaux, la population, le territoire)

- Nombre d'inscrits sur la base de données de la Roue Verte : 600
- Nombre d'inscrits via le site Internet de covoiturage du Pays Voironnais : 400
- Indicateur « nombre matching » :
 - 85 % ont eu au moins une proposition de covoiturage
 - 15% n'en ont pas eu
- Nombre de covoitureurs : pas de données à ce jour, enquête à réaliser
- Origines / destinations des inscrits :
 - Répartition :
 - 20 % de voyages internes au Pays Voironnais
 - 24% de voyages à destination de l'Agglomération Grenobloise
 - 10% de voyages en provenance de l'Agglomération Grenobloise
 - Principales communes du Voironnais
 - 18.5% de voyages en provenance de Voiron
 - 16.5% de voyages à destination de Voiron
 - 15.5% de voyages à destination de Moirans
 - 9.5% de voyages à destination de Voreppe


PERSPECTIVES

- La communication
- Centrale téléphonique, SMS permettant d'informer en temps réel d'un covoitureur potentiel correspondant à son propre trajet.
- Aménagement d'un troisième parking de covoiturage
- Partenariat avec les territoires voisins

FICHE EXPÉRIENCE N°2

TRIEVOIES, CENTRALE DE MOBILITÉ POUR LA MULTIMODALITÉ DES DÉPLACEMENTS

Territoire : Syndicat d'Aménagement du Trièves (SAT)

<p><u>Structure administrative</u> : syndicat mixte. <u>Région</u> : Rhône-Alpes <u>Département</u> : Isère <u>Communes</u> : 29 <u>Communautés de communes</u> : 3</p>	<p><u>Superficie</u> : 647 km² <u>Population</u> : 9357 hab <u>Densité</u> : 14,5 hab/km² <u>Villes principales</u> : Clelles, Mens, Monestier de Clermont.</p>	<p><i>Réalisation</i> : ADRETS, 2008.</p>  <p>Données : CRIGE PACA - IGN GéoFLA® ; Conseil Régional Rhône-Alpes - IGN BD CARTO® - N° d'autorisation : 7106 RRA/IGN</p>
<p><u>Caractéristiques géographiques</u> : Territoire rural situé à l'extrémité sud du département de l'Isère, à 40 km de Grenoble (de 20 min à 1h de voiture). Territoire enclavé de moyenne montagne, encadré par le massif du Vercors à l'ouest, celui du Dévoluy au sud-est, la vallée du Drac à l'est et l'agglomération grenobloise au nord.</p>		
<p><u>Caractéristiques économiques</u> : L'agriculture est la première activité (30%) puis vient l'exploitation forestière (développement de la filière bois-énergie). Le tourisme est diffus et le tissu économique est constitué d'entreprises de petite taille (12 ont plus de 10 salariés et 5 plus de 20 salariés). Le taux de chômage est moins élevé que la moyenne française (6,9% contre 9,6% en 2003).</p>		
<p><u>Maillage urbain/rural</u> : La ville de Grenoble exerce une forte attractivité sur le territoire, qui constitue cependant une entité cohérente (historiquement, géographiquement, économiquement) et qui souhaite protéger son identité et ses spécificités.</p>		

CONTEXTE

➤ *Problématique*

Le territoire du Trièves est mal desservi par les transports en commun (seule la ligne de train Grenoble-Veynes-Gap traverse le territoire). Le taux de motorisation sur le territoire atteint par conséquent un taux de 93%, ce qui confirme la problématique de la mobilité tout en posant la question de la protection de l'environnement. Certains chiffres montrent que la marge de progrès est importante : 1200 triévois descendent chaque jour sur l'agglomération, avec 1.5 personnes par véhicule en moyenne. Il existe 33 lignes de bus et 8 trajets TER par jour.

➤ *Initiateur*

L'action est initiée par le Syndicat d'Aménagement du Trièves dans le cadre de son Agenda 21 « Habiter, travailler, se divertir et agir en Trièves, territoire ouvert sur ses voisins et sur le monde ». L'axe D de cet Agenda 21 est consacré à la mobilité : « améliorer la mobilité de tous les habitants via des modes de transport alternatifs ».

Le projet est le résultat d'un travail participatif sur le territoire : un groupe de travail (une quinzaine de personnes, 2 élus et 2 techniciens du SAT) a travaillé pendant 1 an pour son élaboration.

Objectifs initiaux

- Diminuer de 10% le nombre de trajets pendulaires
- Privilégier les déplacements peu polluants et limiter les émissions de gaz à effet de serre.
- Développer l'usage des transports en commun et la possibilité de combiner différents moyens.

LE PROJET

➤ *Description*

Le projet se base surtout sur un site Internet (www.trievoies.c.la), en fonctionnement depuis mars 2008, qui permet non seulement de proposer ou de rechercher des trajets en covoiturage, mais également d'effectuer une recherche de déplacement afin de consulter les différentes modalités possibles (train, car, covoiturage).

A terme, le site doit aussi fournir tout type d'informations utiles aux déplacements : horaires, trafic, travaux, taxis,

Maître d'ouvrage : SAT
Président : Luc PUISSAT
Directrice : Brigitte LOCATELLI
Tél.: 04 76 34 44 29
Courriel.: sat@alpes-trieves.com
Adresse : Place de l'Église
38 930 CLELLES

Contact : Laira DUBOIS-PAGNON
Tél.: 04 76 34 40 52
Courriel :
l.dubois.sat@orange.fr

Partenaires techniques :
Association la Cabane
(réalisation du site Internet)

Partenaires financiers :
Fondation MACIF
DIREN Rhône-Alpes

renseignements sur l'auto-partage, la location de vélo, etc.

➤ **Fonctionnement**

- Comme pour tout site de covoiturage, l'utilisateur doit s'inscrire afin de bénéficier du service. Il accepte par son inscription une charte de fonctionnement, et reçoit régulièrement une lettre d'information électronique. Une rencontre entre les personnes inscrites a été organisée en avril 2008 : elle a permis d'obtenir quelques retours sur l'opération et de proposer une mini-formation pour aider les personnes ayant des difficultés à manipuler le logiciel.
- La consultation du moteur de recherche ne nécessite pas d'inscription : il suffit pour l'utilisateur de choisir dans la liste des communes proposées (communes du territoire et des territoires environnants) ses lieux d'arrivée et de départ ainsi que la date et l'horaire souhaités pour être informé des moyens de transport disponibles : trains, cars ou covoiturage.

➤ **Coûts**

Investissement : 10.000€ pour le logiciel et 5.000€ pour la communication (plaquettes distribuées sur les marchés, informations dans le journal du Trièves, publicité à la radio locale et sur le site Internet du SAT, autocollants pour les véhicules engagés dans le covoiturage). Une subvention de 10.000€ a été accordée par la MACIF et une autre de 2.000€ par la DIREN Rhône-Alpes (dans le cadre de la mise en œuvre de la démarche Agenda 21).

Fonctionnement : 2.000€ de communication en 2009 et 15.000€ d'animation par an et pendant 3 ans (jusqu'en 2010), avec une aide de 6.000€ pour les 3 ans de la DIREN.

➤ **Résultats**

- Le site a reçu plus de 3200 visites depuis son ouverture en mars 2008.
- Nombreux contacts établis entre personnes inscrites au service de covoiturage (les chiffres précis non-disponibles).

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

- La Région Rhône-Alpes ne soutient financièrement que les sites Internet dédiés exclusivement au covoiturage : une subvention n'a donc pas pu être obtenue.
- Le travail participatif est riche et essentiel pour le territoire mais nécessite beaucoup de temps.

FACTEURS DE RÉUSSITE (*quels éléments spécifiques ont permis au projet d'aboutir*)

- Le site est une centrale de mobilité générale qui inclut les possibilités de covoiturage. L'information sur les différents modes de déplacement est très simple d'accès (mode de transports, horaires et durée des trajets)
- Le Trièves est un territoire fortement concerné par les questions environnementales (part très importante de l'agriculture biologique, centre Terre Vivante sur l'écologie pratique), ce qui facilite la mise en œuvre d'actions en faveur de l'environnement.
- La forte implication des habitants dans le projet est un élément essentiel pour son adéquation avec les besoins locaux et pour sa diffusion au sein du territoire. La plaquette de communication du projet a par exemple été réalisée par une personne membre du comité de travail du projet.
- Les travailleurs sociaux ont été associés à l'action afin de communiquer sur le site auprès de leur public.
- Enfin, le travail de communication et d'animation de terrain (rencontres, présentation publique...) est un élément clé.

LIMITES

- Absence d'outil de suivi pour connaître les résultats de l'utilisation du site en-dehors du système de covoiturage.
- La mise à jour des horaires de l'ensemble des transports collectifs se révèle lourde et fastidieuse à réaliser chaque année. Elle doit être faite manuellement.

PERSPECTIVES

- Une nouvelle campagne d'information va être réalisée dans tous les villages, en informant les conseils municipaux et les secrétaires de mairie de l'action.
- Un standard téléphonique est en projet pour répondre aux besoins des personnes n'ayant pas Internet.
- A terme, le SAT envisage de déléguer la gestion du site à une association, qui facturerait alors les prestations de covoiturage (6€ aller-retour). 10% des sommes seront alors dégagées pour financer un poste de secrétariat/standardiste.
- Réflexion sur l'auto stop organisé

FICHE EXPÉRIENCE N°3 GESPER

TERRITOIRE : AUTOUR DE DIGNES-LES-BAINS (04)

Structure : GESTion de Proximité de l'Environnement en Région

Département : Alpes de Haute-Provence (04)

Villes principales : Dignes-les-bains



CONTEXTE

➤ **Problématique**

Dignes est la préfecture du département. Elle concentre donc de nombreux emplois, exerçant une attraction économique sur les territoires et vallées alentours. Les trajets domicile-travail sont donc importants, avec les conséquences en terme d'environnement et de saturation urbaine que cela engendre.

➤ **Initiateur**

L'association GESPER est à l'origine de cette étude-action. Le périmètre d'origine concernait les adhérents de l'association, mais s'est rapidement élargi sur les territoires alentours de Dignes.

Objectifs initiaux

Évaluer les possibilités, limites et conditions de fonctionnement d'un service de covoiturage pour les déplacements de proximité

LE PROJET

➤ **Description**

L'étude-action a été menée en 2008. Le projet expérimental est, début 2009, en phase d'évaluation. La méthodologie est la suivante :

- information des usagers et des acteurs locaux (réunions publiques...)
- procédure d'inscription des covoitureurs à l'opération
- outil de mise en relation des covoitureurs
- création d'un groupe de discussion en complément
- outil et procédure de suivi des trajets covoiturés, transmission de bilans
- enquête de perception
- traitement et communication des résultats

Un partenariat important a été mis en oeuvre entre GESPER et l'université de Digne (IUT) .

➤ **Fonctionnement**

Mise en relation offre/demande : les personnes intéressées peuvent inscrire leurs trajets et horaires sur le site de GESPER. Cela a été étayé avec la mise en place d'une liste de discussion entre les covoitureurs. Cette liste présente par contre le risque de « court-court-circuiter » le site...

Information et animation de terrain : des temps de rencontre et de présentation du dispositif ont été organisés dans chaque commune appartenant aux territoires-test, permettant ainsi de récolter des premières inscriptions et de faire connaître le projet. Des relais d'informations ont également été sollicités pour faire connaître le système mis en place : c'est le cas des plus importantes entreprises/administrations dignoises. Ces relais ont utilisé les outils « courriel » ou journal interne.

GESPER a communiqué directement dans la presse, via des newsletter de partenaires

A l'heure actuelle, le site ne permet que de rentrer des communes du territoire des Alpes de Haute-Provence. Ni le site, ni la base de données « covoitureurs » ne sont mutualisés avec un site national qui permettrait d'y chercher (ou

Maître d'ouvrage :

Responsable du centre d'accueil : Roger PROIX

Contact:

Tél.: 04 92 34 33 54

Courriel.:

contact.gesper@orange.fr

Adresse : Rue A. Lavoisier -
Z.I. Saint Christophe
04000 Digne les bains

Partenaires techniques:

Région PACA, ADEME, CG
des Alpes de Hte Provence,
Ville de Digne

Partenaires locaux : autres
communes des secteurs test,
centre hospitalier de Digne,
Préfecture, DDE, IUT

Partenaires financiers:

ADEME, département,
Région PACA, Ville Digne

d'y proposer) des trajets extra-départementaux.

➤ **Coûts**

La phase « étude-action » s'est élevée à 25150 €, soutenue par l'ADEME, le conseil général 04, le conseil régional et la ville de Digne.

➤ **Résultats**

- covoitureurs inscrits : 58
- covoitureurs ayant covoituré : 30
- trajets covoiturés : 926
- distance parcourue en covoiturage : 17724 km
- personnes par voiture en moyenne : 2,30
- économie estimée (pour 15 cent€/km) : 3448 €
- carburant économisé (pour 7 l / 100 km) : 1609 Litres
- émission évitée de CO2 (estimation) : 4598 kg

IMPACTS

- le covoiturage a été mis en place concrètement de manière à le faire rentrer dans les mœurs, en vue d'une généralisation d'un système plus ambitieux de covoiturage.

PERSPECTIVES

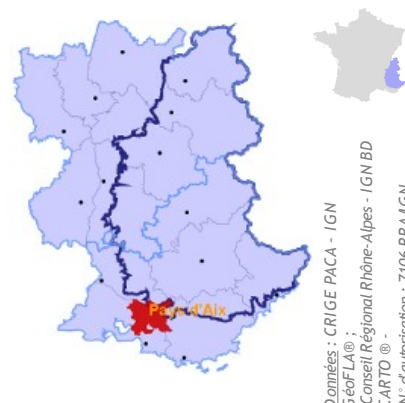
- Préciser le cadre et les conditions d'organisation d'un service permanent (partenaires, territoire concerné, outils...)
- sur l'ensemble du département 04.
- Mise en place, animation du service
- Site plus ergonomique

FICHE EXPÉRIENCE N°4

AUTOMOBILE CLUB AIXOIS (ACA)

TERRITOIRE : AGGLOMÉRATION D'AIX EN PROVENCE/BOUCHE DU RHÔNE

Structure : ACA
Région : PACA
Département : Bouche du Rhône
Communes : 34, 1 communauté d'agglomération
Population : 361 836
Densité : 257 h/km²
Villes principales : Aix en Provence



CONTEXTE

➤ **Problématique**

Le coût des trajets quotidien domicile-travail est très élevé pour les ménages. Les embouteillages sont très importants dans l'agglomération du pays d'Aix.

➤ **Initiateur**

L'automobile club d'Aix (ACA)

Objectifs initiaux

- Limiter les dégâts sur l'environnement
- Favoriser le partage des voitures pour réduire les embouteillages
- Engendrer des économies sur les trajets domicile-travail

LE PROJET

➤ **Description**



Des points covoiturage sont signalés par des panneaux bien visibles, indiquant des parkings sur lesquels les covoitureurs peuvent stationner. Sur le site internet, une carte interactive présente la localisation de l'ensemble de ces points de ralliement.

Un site Internet permet de mettre en relation les covoitureurs potentiels. C'est la société GreenCove qui a conçu et assure la maintenance du site.

➤ **Fonctionnement**

Au moment de l'inscription le conducteur doit justifier de son permis de conduire, son assurance et du contrôle technique de son véhicule.

D'autre part chacun s'est engagé à respecter la charte éditée par l'A.C.A. Les conducteurs et les passagers sont donc responsabilisés et engagés à un respect mutuel.

Des mesures incitatives sont proposées : gratuité de certains parkings en ville avec tickets bus offert pour les covoitureurs adhérents à l'ACA.

Des animations envers les entreprises et les zones d'activités (regroupement d'entreprises) sont assurées régulièrement, afin de toucher le public salarié au plus près.

Maître d'ouvrage : Automobile Club d'Aix

Contact:

Tél.: 04 42 23 33 73

Fax : 04 42 23 13 77

Courriel.:

aca@autoclubaix.com

Adresse : 7, boulevard Jean Jaurès
13100 AIX-EN-PROVENCE

FICHE EXPÉRIENCE N°5

LE BUREAU INFORMATION JEUNESSE DE GAP

TERRITOIRE : VILLE DE GAP

Structure : BIJ de Gap
Région : PACA
Département : Hautes-Alpes
Superficie :
Population : 38000
Villes principales : Gap



Caractéristiques géographiques : Gap est la préfecture du département des Hautes Alpes. Elle se situe entre plusieurs autres grandes villes : Marseille et Aix-en-Provence au sud, Grenoble et Lyon au nord.

CONTEXTE

➤ **Problématique**

Une grande partie des jeunes gapençais part poursuivre leurs études dans les agglomérations alentours, et notamment à Aix, Marseille et Grenoble.

Il résulte de ce choix des trajets entre le domicile des parents et le lieu d'étude du jeune : des départs vers les universités le dimanche soir ou le lundi matin ; des retours vers Gap le vendredi soir.

Par ailleurs, une antenne du pôle universitaire d'Aix-Marseille II a été construite à Gap. Il attire également un certain nombre d'étudiants, avec les mêmes problématiques de transports.

Les transports publics sont peu nombreux entre ces pôles et sont de plus lents.

➤ **Initiateur**

Le Bureau Information Jeunesse de la ville de Gap

Maître d'ouvrage : BIJ de Gap (Ville)

Contact:

Tél.: 04 92 51 22 21

Fax : 04 92 51 59 93

Courriel.:

cs.centreville@ville-gap.fr

Adresse : Centre Social du centre ville, rue Pasteur Prolongée
05000 GAP

Objectifs initiaux

- Mettre en contact les personnes, et principalement les étudiants, qui réalisent régulièrement les mêmes trajets
- Participer au développement durable
- Faciliter la mobilité chez les jeunes n'ayant pas le permis ou pas de moyens de locomotion

LE PROJET

➤ **Fonctionnement**

- C'est un service entièrement gratuit
- La personne intéressée se rend au BIJ et remplit une fiche d'inscription de demande ou d'offre et signe une charte d'utilisation du covoiturage.
- Pour ceux qui offrent un moyen de transport, le permis de conduire et la carte d'assurance doivent être présentés
- Les usagers de ce service ne sont pas liés aux personnes covoiturées, il n'y a pas de contrat entre l'offreur et le demandeur.

Le BIJ établit des listes de personnes effectuant le même trajet.

Une réunion d'information est organisée en Septembre pour informer les nouveaux étudiants de l'existence de ce service.

➤ **Coûts**

Cette mise en relation est une des missions des salariés du BIJ.

PERSPECTIVES

- Élargir ce service à d'autres publics

FICHE EXPÉRIENCE N°6

COVOITURAGE ET AUTOSTOP À SAVOIE TECHNOLOG

TERRITOIRE : TECHNOPOLE, PUIS TOUT LE DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

Structure : Technopôle Savoie Technolac

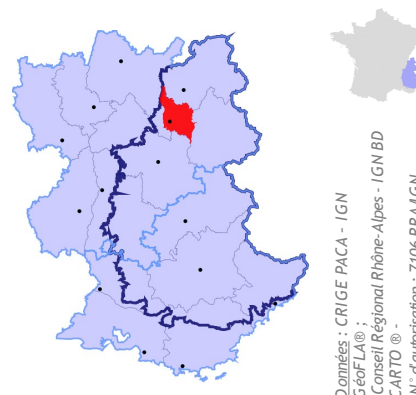
Région : Rhône-Alpes

Département : Savoie

Villes principales : Chambéry, Aix les Bains

Caractéristiques géographiques :

Situé en territoire de massif alpin, le technopôle est situé entre deux agglomérations : Chambéry et Aix-les-Bains. La densité de population est assez importante dans cette zone.



CONTEXTE

➤ **Problématique**

Entre deux pôles urbains importants, Technolac rassemble 180 entreprises innovantes soit 3 000 salariés, qui convergent chaque jour vers le même lieu.

➤ **Initiateur**

Technopôle Savoie Technolac, dans le cadre de l'application de leur plan de déplacement entreprise.

➤ **Objectifs initiaux**

- Réduire le nombre de voitures particulières qui cherchent à stationner sur le site de Technolac, participer au développement durable du site
- Offrir un service adapté aux salariés du pôle

Maître d'ouvrage :
Savoie Technolac

Contact:

Cédric Vincent (Responsable
Qualité & Développement
Durable)

Tél.: 04 79 25 39 95

Courriel:

Cedric.vincent@savoie-technolac.com

LE PROJET

➤ **Description**

Un site Internet permet de mettre en relation les conducteurs et les covoiturés.

Le projet COVOIDURABLE propose un système dynamique de mise en relation de covoitureurs à partir du téléphone portable. Le téléphone portable devient l'interface principale du service.

Par ailleurs, des aires de covoiturage ont été mises en place sur le technopôle et peuvent servir soit de point de ralliement soit d'aires d'autostop. En effet, une opération d'autostop organisée a également été mise en place.

➤ **Fonctionnement**

- inscription gratuite par Internet ou par téléphone/courrier
- avertissement par mail pour tout nouveau covoitureurs qui s'inscrit et correspond à ses propres trajets ou
- avertissement par téléphone par un télé-opérateur

Il est possible de consulter les trajets déposés même sans s'inscrire. Par contre pour avoir les coordonnées du covoitureur potentiel il est obligatoire de s'inscrire au préalable.

Du côté de l'autostop, les salariés de Technolac intéressés reçoivent une pancarte indiquant leur destination (Chambéry, Aix-les-Bains) et se postent sur les aires dédiées à cela. Le temps d'attente moyen est inférieur à une minute. L'identité commune de « salarié de Savoie Technolac » rassure sans doute beaucoup les automobilistes, qui s'arrêtent donc facilement pour prendre un autostoppeur.

D'autres informations sur le plan de déplacement inter-entreprises sur le site de Savoie Technolac : [lien vers la page dédiée](#)

FICHE EXPÉRIENCE N°7

PLANÈTE CHAMPSAUR

TERRITOIRE : CHAMPSAUR (05)

Structure : association
Région : PACA
Département : Hautes Alpes
Communautés de communes : Champsaur, Haut-Champsaur
Villes principales : St Bonnet

Caractéristiques géographiques :

Territoire fortement rural, entre plateau et hauts sommets, parsemé de petits villages. Deux pôles de vie principaux : Saint Bonnet et Pont du Fossé.
Ce territoire se trouve environ à une trentaine de kilomètre de la ville préfecture du département, Gap.



CONTEXTE

➤ **Problématique**

Les villages sont éparpillés dans les vallées de montagne, avec des bourgs-centres comme points de convergence (emploi, services).
Par ailleurs, de nombreux actifs travaillent sur Gap et suivent le même trajet au quotidien.

➤ **Initiateur**

Le centre social Planète Champsaur, porteur du projet, en partenariat avec l'association locale Chemin de traverse.

Objectifs initiaux

- Diminuer les flux de voitures et favoriser le développement durable.
- Économiser sur les dépenses de trajet quotidien
- Permettre aux personnes non mobiles (sans permis par exemple) de pouvoir se déplacer, à défaut de transports collectifs suffisants.

LE PROJET

➤ **Description**

Le projet présente deux formes :

- Un site internet de mise en relation
- Deux lieux physiques où les personnes intéressés peuvent se rendre, avoir accès aux informations, et déposer leur demande de covoiturage

C'est le site national Solution-Covoiturage.com qui héberge gratuitement l'entrée territoriale « Champsaur ».

➤ **Fonctionnement**

- Connexion au site gratuite
- Le conducteur ou le passager saisit (sans inscription préalable) le trajet et les informations autres qu'il juge utile, puis enregistre sa demande
- Il est également possible de consulter simplement les personnes inscrites qui correspondent à votre recherche.

➤ **Coûts**

Investissement : 0

Fonctionnement : temps de travail habituel des animateurs de « Planète Champsaur ».

➤ **Résultats et analyse de cette expérience**

C'est une solution qui concerne actuellement une quarantaine d'inscrits résidant dans le Champsaur. Toutefois, la solution technique est décevante : lorsqu'on recherche un trajet, on est automatiquement dirigé vers le site national et il n'est pas possible de préciser sa recherche à un niveau communal.

Maître d'ouvrage : Centre social Planète Champsaur
Présidente : Monique RAYNAUD
Tél : 04.92.55.90.75
Fax : 04.92.49.98.69
Coordinateur : Joël ARMAND
Tél : 06.87.10.66.84
planetechampsaur@free.fr
Adresse : Communauté de communes du haut Champsaur
Pont du Fossé
05260 St JEAN St NICOLAS
Site Internet :
<http://planetechampsaur.solution-covoiturage.com/>

IV- COMPTE-RENDU DE L'ATELIER

« COMMENT ARTICULER LES PROJETS DE DIFFÉRENTES COLLECTIVITÉS, ASSOCIATIONS ET ENTREPRISES ? »

L'analyse des expériences a montré que les projets de covoiturage ont intérêt à s'appuyer sur une collectivité pour la légitimité et la pérennité du dispositif et sur le dynamisme des associations et des entreprises pour communiquer, mobiliser les covoitureurs potentiels et animer le dispositif.

L'étude du cas du gapençais dans les Hautes Alpes

Les participants à l'atelier étaient issus essentiellement du département des Hautes Alpes, représentant du département, de la ville de Gap, de collectivités locales voisines, du pays, de la maison de l'emploi et d'associations locales. Il est à noter la participation de techniciens et d'élus (de Gap) issus de différents services, insertion, emploi, transports urbains.

Le travail de l'atelier s'est focalisé sur l'étude du cas du pays Gapençais.

La participation de l'association Gesper et de l'université de Provence a permis l'apport de l'expérience du digne et une prise de recul bénéfique à la réflexion.

De nombreux projets sont en cours.

- **Le Conseil Général** organise une refonte du réseau de transport public : prestation de services des transporteurs, avec prix fixé par le Conseil général (2 euros par zone) plutôt que la délégation de service public actuellement en cours. Le rabattement vers le réseau LER, TER, SNCF est visé. Un effort particulier est prévu sur l'information du public : numéro de téléphone et site Internet unique « 05voyageurs » avec prise en compte du covoiturage. Le nouveau dispositif sera évolutif en fonction des remontés du terrain. Il doit être mis en service début septembre 2009. L'appel d'offre est en cours.
- **Le service LINEA** offre un réseau de bus urbain gratuit sur la ville de Gap qui est autorité organisatrice de transport sur la commune.
- **Le service prospective de la ville de Gap** est à l'origine d'un plan de déplacement urbain. De nombreuses actions sont en cours dans le cadre de ce plan, notamment un projet de PDIA, plan de déplacement inter administrations.
- **L'agenda 21 de la ville de Gap** reprend la problématique de la mobilité et une commission mobilité est constituée.
- **Le service voirie et urbanisme de Gap** a aménagé 4 parking-relais aux principales entrées de la ville. La signalétique et l'articulation avec le réseau de bus urbain ne sont pas encore réalisées.
- **Le Bureau Information Jeunesse (BIJ)** de la ville de Gap organise depuis plusieurs années une mise en relation pour le covoiturage des étudiants du gapençais suivant des études ailleurs (essentiellement Aix et Marseille). Ce dispositif cherche à s'ouvrir à d'autres publics et d'autres destinations.
- **Le service emploi et politique de la ville de Gap et le PLIE** du gapençais ont mis en évidence dans le diagnostic local de l'emploi réalisé dans le cadre de la **Maison départementale de l'emploi** l'obstacle de la mobilité pour que certains publics accèdent à l'emploi, aux services de l'emploi ou à la formation professionnelle.
- Les diagnostics locaux réalisés sur la communauté de communes de **Tallard-Barcillonnette** et sur la **communauté de communes des Deux Buech** confirment l'importance de la question de la mobilité pour l'emploi et la formation.
- **Une commission « mobilité »** a été constituée au sein de la **MDE 05** pour coordonner et suivre les initiatives en matière de mobilité issues des diagnostics et des plans d'actions locaux.
- Les **associations Planète Champsaur** et **Chemins de traverse** ont développé un petit dispositif de covoiturage sur internet (gratuit) sur le Champsaur.
- **L'association mobil'idées** milite pour le développement d'alternatives douces à la voiture individuelle et notamment pour la promotion du covoiturage et du stop organisé.
- **Le Schéma de service de pays gapençais** fait de la mobilité une problématique majeure pour le

rééquilibrage du territoire et l'accès aux services pour tous.

Des articulations indispensables

La multiplication des initiatives s'explique par la différence des motivations, des domaines de compétences, des niveaux géographiques, des structures juridiques ou de la nature des projets :

- Communes, communautés de communes, pays, département.
- Collectivités territoriales, associations
- Politique des transports, politique jeunesse, politique emploi et social, politique environnement, aménagement du territoire, politique des services
- Transports publics, transports à la demande, information sur le transport, aménagements de parkings relais ou d'aires de covoiturage, promotion ou organisation du covoiturage, mobilité douce (vélo) etc..

Cette diversité des entrées explique en partie la difficulté des acteurs à se coordonner puisque aucun n'est sur le même champ et chacun a des échéanciers et des priorités qui lui sont propres. Mais ce manque de coordination peut aboutir à des dysfonctionnements coûteux pour la collectivité. Tous les participants du groupe reconnaissent la nécessité d'une coordination : Qui fait quoi, avec qui, quand, où et comment ?

Des propositions d'actions

Le conseil général 05, devant lancer la centrale de mobilité « 05 voyageurs » en septembre, propose que les projets locaux puissent intégrer l'existence prochaine de ce service dans leurs projets. Les projets de covoiturage devront tenir compte aussi de l'offre renouvelée de transport en commun du département pour être complémentaire dans le souci de permettre l'inter modalité des systèmes de transport.

L'extension du service de bus urbain aux communes périphériques ne peut se permettre d'attendre la création future éventuelle d'une agglomération (compétence obligatoire). Il serait par contre possible d'envisager l'extension de Linéa au sein d'un **syndicat mixte**, plus facile et rapide à créer. Les participants soulignent la nécessité d'être pragmatique pour avancer pas à pas en faisant la preuve de l'efficacité de la coopération intercommunale. De petits projets expérimentaux sont peut-être préférables à de grands projets structurants mais difficiles à mettre en œuvre. La première option n'empêche pas la seconde et peut même permettre des avancées concrètes significatives.

Pour l'information du public et l'articulation des horaires des bus urbains et des transports du département, une articulation entre les services transport de la ville et du département s'avère nécessaire : l'entreprise qui sera retenue par le Conseil Général pour réaliser « 05 voyageur » devrait prendre contact avec LINEA dès que possible.

La centrale de mobilité du département prévoit un service Internet de covoiturage. Il est suggéré que les autres partenaires n'investissent pas dans un système informatique autre qui viendrait en concurrence de ce service départemental.

À l'inverse, ce service départemental de covoiturage ne sera vraiment efficace que s'il s'appuie sur une animation locale forte, portée par des collectivités et des associations.

Un projet fédérateur

Les représentants de la ville de Gap suggèrent de se fixer un objectif opérationnel concret et limité à court terme pour fédérer les partenaires. Ce pourrait être l'expérimentation d'un dispositif de covoiturage organisé dès **septembre 2009 entre Gap et les communautés de communes de Tallard-Barillonnette et de la vallée de l'Avance**, à l'occasion de l'ouverture des deux collèges de la Batie Neuve et de Tallard.

Conditions de mise en œuvre de ce projet :

- Une coordination entre les **différents services de la ville de Gap** au sein de la commission mobilité.
- Cette **commission Mobilité** prévoit également d'inviter les associations partenaires, dont le BIJ et Mobil'Idées.

- Mais pour mettre en œuvre le projet, il est nécessaire d'organiser un travail avec les intercommunalités voisines. Ce travail entre en cohérence avec la mise en œuvre du volet « mobilité » du **schéma de services au public du pays gapençais** qui prévoyait une commission de travail et des projets expérimentaux sur la mobilité, notamment de covoiturage et de parking relais. A ce jour, il n'y a pas encore d'animateur spécifique pour mettre en œuvre ce schéma. Aujourd'hui, seule la ville de Gap a les moyens techniques et humains pour animer un premier travail sur le covoiturage au niveau du pays.
- Le ville de Gap pourrait proposer ainsi au **pays et à son conseil de développement** d'animer un groupe projet sur l'expérimentation du covoiturage en 2009.
- Le service Emploi de la ville de Gap, ayant inscrit ce projet dans le diagnostic local emploi et le **plan d'action présenté à la MDE** pourrait assurer l'animation de ce groupe et l'ingénierie de ce projet, s'il retient l'agrément de la MDE.
- Il va de soi enfin que ce projet expérimental sera articulé avec le **PDIA** de la ville de Gap et le **service 05voyageurs** du Conseil Général.
- L'évaluation partagée de ce premier projet, limité dans le temps et dans l'espace, permettra de définir avec le Conseil Général et le pays gapençais les conditions de son extension et de sa généralisation.

Contenu possible du projet:

- Contacter les travailleurs de Gap et des deux Communautés de Communes faisant le trajet domicile travail régulier pour recueillir leur volonté de participer à l'expérimentation.
- Organiser sur la base de ce volontariat une première mise en relation des offres et demandes de covoiturage.
- Cette mise en relation sera transférée en temps utile au site « 05 voyageurs ».
- Une charte du covoiturage et des badges de reconnaissance pourront être proposés aux participants.
- Un repérage et une signalisation des aires de rendez vous seraient réalisés pour permettre les regroupements et les rendez-vous, mais également favoriser le covoiturage « spontané ».
- Une communication publique, notamment en direction des salariés et des publics en difficulté serait organisée.
- Enfin une évaluation continue serait mise en place durant l'année scolaire 2009/2010 afin de faire évoluer le dispositif et d'en faire un bilan quantitatif et qualitatif.

Pratiquement :

Les élus de Gap font une proposition au sein des commissions du conseil municipal dans ce sens.

Le service emploi formalise un projet auprès de la MDE pour l'ingénierie de ce projet intercommunale expérimental.

V- BIBLIOGRAPHIE ET SITOGRAPHIE

Études du CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques)

■« Étude sur les obstacles juridiques aux nouveaux services de transport », CERTU, 2006

http://www.certu.fr/fr/catalogue/product_info.php?products_id=1083&language=fr

■« Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives »,

http://www.certu.fr/fr/catalogue/product_info.php?products_id=1956&language=fr

Liens vers des chartes

Charte du conseil général 29 : http://www.covoiturage-finistere.fr/fr/la_charte.php?partenaire=

Charte du conseil général 94 : <http://www.covoiturage94.fr/contenu/charte/charte-covoiturage/design=none>

Charte d'un site national (covoiturage.fr) : <http://www.covoiturage.fr/blog/conditions-generales>

Études ADRETS

« Transports et services publics en zone rurale du massif des alpes : analyse et recommandations »
ADRETS, 2006

http://adrets-asso.fr/IMG/pdf/Transports_en_milieu_rural_-_Dossier_diagnostic_SP.pdf

Dossier « Services publics et au public : de quoi parle-t-on? »

http://adrets-asso.fr/IMG/pdf/Dossier_def_service_public_et_au_public-ADRETS-071115.pdf

Fiches d'expériences Transports/Mobilité

<http://adrets-asso.fr/?Fiches-experience-sur-la-mobilite>

VI- ANNEXE : ANNUAIRE COVOITURAGE DANS LES ALPES

Étant donné le morcellement des acteurs et la multitude des initiatives de covoiturage, nous ne prétendons pas ici être exhaustif.

I- Covoiturage en région PACA

Nom	Site	Téléphone	e-mail
Autoclubaix (Aix et Bouche du Rhône)	http://covoiturage.autoclubaix.com	04 42 214 214	aca@autoclubaix.com
Covoiturage en ligne - Alpes Maritimes	http://www.covoiturage-cg06.fr	04 97 18 74 68	igrange@cg06.fr
Covoiturage06	http://www.covoiturage06.fr	06.11.14.46.97	olivier@covoiturage06.fr
La Maison des Transports de Marseille	Site web	04 91 26 21 80	marseille@maisondestransports.org
Ottoetco (Sofia Antipolis)	http://www.ottoetco.org	04 89 87 71 54	info@ottoetco.org
C.A du Ventoux Comtat Venaissin	http://www.ventoux-comtat.com/02/covoiturage.php	04.90.67.69.47	accueil-cove@ventoux-comtat.com
Champsaur covoiturage	http://planetechampsaur.solution-covoiturage.com/	06 75 21 33 73	sccyber@free.fr
Covoiturage Digne /GESPER		04 9234 3354	mrosso.gesper@orange.fr
Covoiturage BIJ Gap		04 92 51 22 21	isabelle.turcotte@ville-gap.fr
Covoiturage Pays Provence Verte	http://www.paysprovenceverte.fr/mobilite/	04 94 59 96 63	asso.garrigues@free.fr

II – Covoiturage en région Rhône-Alpes

Nom	Site	Téléphone	e-mail
Covoiturage ASULGV Sud-Grésivaudan	http://81.200.33.40/covoiturage/index.html		contact@covoiturationsudgresivaudan.com
Covoiturage du Pays Viennois	http://www.covoiturage-paysviennois.fr		
Covoiturage du Pays Voironnais	http://www.covoiturage-paysvoironnais.com	04 76 32 74 44	gaelle.bertrane@paysvoironnais.com
Covoiturage en Rhône-Alpes	http://www.covoiturage-rhone-alpes.com		contact@covoiturage-rhone-alpes.com
Savoie Covoiturage	http://www.savoiecovoiturage.fr	04 79 68 73 73	christiane.carle@savoie-technolac.com
Ecovoiturons (Drôme-Ardèche)	http://ecovoiturons.org/	06 63 51 05 70	contact@ecovoiturons.org
Triévoies (Isère)	http://www.trievoies.c.la/	04.76.34.49.12	l.dubois.sat@orange.fr

II – Quelques sites nationaux de covoiturage

La Roue verte	http://www.laroueverte.com/
Easy Covoiturage	http://www.easycovoiturage.com/
123 en voiture	http://www.123envoiture.com/
Covoiturage.fr	Http://www.covoiturage.fr
solution-covoiturage.com	http://www.solution-covoiturage.com/
Covoiturage.com	http://www.covoiturage.com/
7ème sens	http://www.covoiturage-entreprise.com
Car Stop	http://www.carstops.org/
Drive me Up	http://www.drivemeup.com/
Co-voiturage.fr	Http://www.co-voiturage.fr
Tribu Covoiturage	http://www.tribu-covoiturage.com/
En voiture Simone	http://www.envoituresimone.com
Aide Covoiturage	http://www.aide-covoiturage.com/
Comove	http://www.comove.com/
Patacasse	http://www.patacasse.com/
SiotCar	http://fr.sitocar.com/
Allo Stop	http://www.allostop.net/
Covoiturage-France.fr	http://covoiturage-france.fr
Eco Trajet	http://www.ecotrajet.com
Go Click Travel	http://goclicktravel.com (France)
Stop Auto	http://www.stopauto.net
+ bien d'autres....	

III- Quelques sites locaux, départementaux ou régionaux (hors Alpes)

Covoiturage en Auvergne	http://covoiturageauvergne.net/
Covoiturage C.A de Saint-Quentin en Yvelines	http://www.covoiturage.agglo-sqy.fr/
Covoiturage Région Poitou-Charente	http://www.covoiturage.poitou-charentes.fr/
Covoiturage Nantes	www.illicovoiturage.com
Covoiturage Département Finistère	http://www.covoiturage-finistere.fr/
Covoiturage Eure et Loir	http://covoiturage.eurelien.fr/
Covoiturage Rennes	www.allostoprennes.com
Covoiturage département Oise	http://www.covoiturage-oise.fr/
Covoiturage Bourg lès Valence	http://www.blv-covoiturage.net/
Covoiturage Orléans	http://www.covoiturage.orleans.fr/
Covoiturage département Morbihan	http://www.covoiturage.morbihan.fr
Covoiturage Région Aquitaine	http://mojjecovoiture.com/
Covoiturage Saint André de Sagonis	http://www.sagonis-covoiturage.net/
Covoiturage département Val de Marne	http://www.covoiturage94.fr/
Covoiturage Saint Martin d'Uriage	http://www.uriage-covoiturage.net/
Covoiturage Besançon	http://www.covoiturage.besancon.fr/
Covoiturage département Essone	http://www.covoiturage.essonne.fr/
Covoiturage département Charente	http://covoiturage16.com/
+ bien d'autres....	

IV- Sites thématiques covoiturage

Festivals	http://www.covoiturage-festivals.com/ http://www.festivalsrock.com/Covoiturage-Festivals.html
Ski et surf	http://skivoiturage.netimagine.net/ http://www.allosurf.net/covoiturage_infos.php
Campus et étudiants	http://www.covoiturage-campus.com/ http://www.covoiturage-etudiants.com/

V – Forum de discussion et petites annonces

Forum : http://fr.groups.yahoo.com/group/covoiturons_plus

Annonces : <http://covoiturage.vivastreet.fr>

VI- Quelques prestataires

Société	Site web	Site national associé de covoiturage
La roue verte	www.laroueverte.com	www.laroueverte.com
Green Cove Ingenierie	www.greencove.fr	www.123envoiure.com
Ecolutis	www.ecolutis.com	www.easycovoiturage.com
Roulez Malin	www.roulezmalin.fr	http://covoiturage.roulezmalin.com/