



**CiViTAS**

Cleaner and better transport in cities



01

POLICY ADVICE NOTES

# Optimiser l'utilisation des voitures



CIVITAS Initiative est une action européenne qui aide les villes à mettre en œuvre une politique intégrée de transport durable, propre et efficace. Les leçons apprises lors des phases de planification, de mise en œuvre et d'exploitation des activités sont résumées dans douze Policy Advice Notes et donnent aux villes de l'Union européenne une idée de la façon d'affronter leurs futurs problèmes de transport urbain.



# Optimiser l'utilisation des voitures

## Nouvelles formes d'utilisation et de possession des véhicules

Dans de nombreuses villes européennes, seule une voiture sur cinq est occupée par plus d'une personne pendant les heures de pointe. De nombreux sièges vides sont actuellement inutilisés dans les véhicules personnels, ce qui contribue à la formation d'embouteillages. De plus, les voitures sont généralement stationnées pendant la majeure partie de leur durée d'utilisation, souvent sur des terrains privés ayant un espace disponible limité.

Dans le cadre de CIVITAS II (2005–2009), cofinancé par la Commission européenne, plusieurs mesures ont été mises en œuvre en vue d'optimiser l'utilisation des voitures pour réduire le nombre de voitures sur la route. Les principaux renseignements concernant la mise en œuvre de ces mesures et les expériences de ces villes sont résumés dans la présente Policy Advice Note dans le but de soutenir et d'informer les personnalités politiques et les autres décideurs locaux intéressés par ces actions.

## Présentation générale

### DESCRIPTION DES MESURES

Pour contribuer à l'optimisation de l'utilisation des voitures par leurs habitants, les villes peuvent mettre en œuvre et encourager la pratique du covoiturage et de l'autopartage.

#### Covoiturage

Deux personnes ou plus, ayant un point de départ et une destination identiques ou similaires et une contrainte horaire similaire, acceptent d'effectuer le trajet ensemble en utilisant une seule voiture et de partager le coût du trajet et du stationnement. Chaque ville peut encourager ce type de comportement au moyen de campagnes d'information prônant les avantages du covoiturage. Elles peuvent soutenir les covoitureurs en proposant des services d'appariement sur internet ou par l'intermédiaire de centres d'appels qui fournissent des renseignements sur les personnes potentiellement intéressées par le covoiturage. Un tel service peut être proposé au grand public ou à un public plus réduit, par exemple à des groupes particuliers (sociétés, écoles).





### **Autopartage**

Un groupe de personnes partage une flotte de voitures en payant une cotisation annuelle et pour chaque kilomètre parcouru. Le concept de l'autopartage est celui du « pay-as-you-drive » (payez lorsque vous conduisez), qui entraîne une utilisation plus rentable des voitures et une réduction du kilométrage parcouru par les véhicules personnels. Les flottes destinées à l'autopartage sont généralement gérées par une société ou une association privée engagée par la ville, la région ou l'autorité de transport public et peuvent être proposées à des particuliers comme à des professionnels. Les services d'autopartage ont rencontré un très vif succès dans diverses villes européennes et présentent un fort potentiel pour soutenir le transport durable dans les zones urbaines à l'avenir.

## **GROUPES CIBLES**

### **Covoiturage**

Le principal groupe cible du covoiturage correspond aux travailleurs d'une zone de migration pendulaire donnée, qui se rendent régulièrement sur leur lieu de travail en ville. La base de données des navetteurs intéressés peut se limiter à un groupe d'utilisateurs enregistrés ou être élargie à l'ensemble d'un secteur commercial ou industriel, voire à tous les habitants d'une ville ou d'une région. Les sociétés sont incitées à promouvoir le covoiturage parmi leurs employés pour limiter l'espace dédié au stationnement sur leur terrain privé.

### **Autopartage**

Les services d'autopartage sont destinés aux personnes ayant occasionnellement besoin d'une voiture (inférieur à 10 000 km / an), par exemple juste pour faire des courses ou pour partir en week-end. Cependant, le service est aussi adapté aux personnes ne souhaitant pas acquérir une voiture en raison des frais annuels que cela représente ou parce qu'elles vivent dans des centres-villes historiques aux rues étroites ou dans d'autres zones où les emplacements de stationnement sont rares. Les sociétés peuvent avoir recours à ce service pour fournir une voiture aux employés devant effectuer des voyages d'affaire. De plus, les visiteurs, qui viennent en ville pour

faire des courses ou du tourisme, se divertir ou assister à des événements de grande envergure sans leur propre voiture, peuvent avoir recours au service d'autopartage. Les services sont généralement disponibles à tout moment, aussi bien en centre-ville que dans les banlieues, et offre la possibilité d'une utilisation de courte durée.

## **IMPACTS ET AVANTAGES**

### **Pour le public**

Le covoiturage et l'autopartage réduisent le nombre de déplacements en voiture et limitent donc les émissions de gaz d'échappement et la consommation d'énergie. Par exemple, dans une zone industrielle de Burgos (Espagne), une plateforme de covoiturage a été proposée à 450 employés. Environ 325 d'entre eux utilisent dorénavant le service et le taux d'occupation des voitures est passé de 1,15 à 1,53 personne par véhicule en trois ans. La diminution du nombre de voitures sur la route et en stationnement a permis de réduire les bouchons et le temps nécessaire pour trouver un emplacement de stationnement. La zone est plus facile d'accès et l'espace disponible pour l'utilisation publique est accru.

### *Covoiturage*

Bien que les comparaisons avec le potentiel des transports en commun soient assez médiocres, les estimations effectuées dans le cadre de CIVITAS II montrent que des plans de covoiturage comptant environ 2 200 membres peuvent éviter jusqu'à 300 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>) et de retirer environ 1 600 véhicules à un seul occupant du trafic des heures de pointe en 33 mois.

### *Autopartage*

Les utilisateurs de l'autopartage sont plus raisonnables en ce qui concerne leur comportement de mobilité et se servent moins souvent de la voiture que les personnes qui en ont une à leur disposition en permanence. Il s'avère que, après avoir rejoint un plan d'autopartage, la plupart des membres conduisent moins qu'auparavant. Chaque véhicule d'un système d'autopartage peut potentiellement remplacer 4 à 8 voitures personnelles. Une évaluation de Mobilpunkt à Brême a révélé que 30 % des clients privés se sont défaits d'une



voiture personnelle après avoir rejoint le système d'autopartage, tout comme 21 % des clients professionnels<sup>1</sup>. Une expérience suisse montre que chaque utilisateur actif de l'autopartage permet d'économiser jusqu'à 290 kg d'émissions de CO<sub>2</sub> par an<sup>2</sup>.

### **Pour les particuliers**

#### *Covoiturage*

Chaque personne qui partage un trajet peut économiser de l'argent car les coûts du voyage et du stationnement sont divisés par le nombre de personnes utilisant la voiture. Grâce à la réduction des embouteillages et au simple fait de voyager ensemble, les déplacements deviennent moins stressants et plus agréables.

#### *Autopartage*

Les utilisateurs de l'autopartage évitent les frais d'acquisition et d'entretien d'un véhicule personnel. Par exemple, à Norwich (Royaume Uni), 26 % des membres d'un nouveau service d'autopartage se sont défaits d'une voiture et 48 % des membres n'ont pas acheté de voiture en raison de leur adhésion à ce service. Pour d'autres, qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture, l'autopartage offre la possibilité d'en utiliser une (inclusion sociale). L'autopartage permet aux habitants d'avoir accès à une voiture quand ils en ont besoin, mais les encourage aussi à se déplacer à pied ou à vélo et à utiliser les transports en commun. Par exemple, à Norwich (Royaume Uni) le nombre de trajets effectués à pied a augmenté de 9 % et les trajets effectués à vélo ont augmenté d'environ 12 % parmi les membres d'un service d'autopartage mis en place pour un campus universitaire et le centre-ville.

### **Pour les sociétés**

Les sociétés privées mettent souvent à la disposition de leurs employés des espaces de stationnement sur leur terrain privé. Or, le fait d'encourager les employés à partager un véhicule et à utiliser moins de voitures leur permettrait de diminuer le nombre d'emplacements de stationnement. Ce système constitue aussi un avantage pour les employés, facilitant ainsi le recrutement et la rétention des salariés.

Dans le cas de l'autopartage, l'utilisation de véhicules partagés évite les solutions onéreuses comme les contrats de leasing ou la possession d'une flotte. Les sociétés ayant recours à un plan d'autopartage peuvent réduire les coûts de leur flotte en transformant une partie des coûts fixes liés à la possession de voitures en coûts variables associés à leur utilisation.

## **CONDITIONS-CADRES DE RÉUSSITE**

Les plans de covoiturage et / ou d'autopartage ont plus de chances de réussir lorsqu'ils sont mis en œuvre dans les banlieues proches, le long des principaux axes, dans les centres-villes, les zones commerciales et les centres secondaires étant donné qu'une grande densité d'utilisateurs potentiels est nécessaire. Les problèmes réels de transport, comme les embouteillages, le manque d'emplacements de stationnement ou l'absence d'aires de stationnement dans les sociétés sensibilisent les personnes à ces mesures et en facilitent l'approbation.

Il est recommandé de lancer notamment des mesures de covoiturage dans les sociétés comptant de nombreux employés, afin que les collaborateurs aident à surmonter la résistance sociale au fait de partager un véhicule avec des inconnus et dans le but d'établir une masse critique pour la base de données des covoitureurs potentiels. De plus, il est plus facile d'apparier des trajets lorsque la destination est identique, en particulier lorsque la base de données des covoitureurs potentiels n'a pas encore atteint cette masse critique. Par la suite, la base de données d'appariement peut être étendue et ouverte à d'autres sociétés (à proximité) ou au grand public. Le soutien officiel

<sup>1</sup> W. Loose : L'autopartage en Allemagne. Atelier BUSTRIP "Sustainable Urban Transport Planning – from Theory to Practice" (« Planification du transport urbain durable – de la théorie à la pratique »), Brême, mai 2007

<sup>2</sup> Résultat d'une étude suisse menée par INTERFACE/INFRAS auprès de 520 foyers pendant une période d'utilisation d'une année civile. Source : Evaluation Car-Sharing (évaluation de l'autopartage) / Bundesamt für Energie BFE, Berne (Suisse), 2006



des initiatives de covoiturage et d'autopartage par l'autorité publique constitue un avantage (par exemple par la promotion de ces pratiques sur le site officiel de la ville ou de l'autorité de transport public).

Les exploitants de transports en commun devraient être intéressés par le soutien des mesures de covoiturage ou d'autopartage puisqu'elles peuvent servir de levier pour renforcer leur propre offre de transports en commun. En effet, ils peuvent proposer des tarifs et des tickets spéciaux pour que le transfert entre ces moyens de transport durables s'effectue sans heurts (par exemple, les personnes utilisant les transports en commun pour aller de leur domicile au travail pourraient bénéficier d'un prix avantageux pour rentrer chez elles avec un véhicule d'autopartage).

## Étapes et chronologie de la mise en œuvre

**Lors de la mise en œuvre de mesures telles que la création d'un service de covoiturage ou d'autopartage, les facteurs suivants doivent être pris en compte, au même titre que les mesures de soutien et qu'une chronologie raisonnable pour la mise en œuvre.**

### ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

#### 1. Exigences relatives aux données

- Collecter des renseignements sur les services existants de covoiturage et d'autopartage et sur l'équipement technique adapté (logiciels, véhicules, ordinateurs de bord, etc.)
- Lancer une étude de marché sur les utilisateurs potentiels et leur volonté à participer au covoiturage ou à l'autopartage
- Analyser la situation actuelle du trafic et du stationnement
- Identifier les sites ou sociétés appropriés pour la mise en œuvre des mesures

#### 2. Exigences relatives aux décisions

- Choisir le système technique à utiliser (par exemple des dispositifs embarqués pour les véhicules d'autopartage ou des logiciels d'appariement pour le covoiturage)
- Déterminer les mesures incitatives supplémentaires à proposer aux utilisateurs (par exemple stationnements réservés ou gratuits, cartes de réduction pour les transports en commun pour les personnes ayant recours tant au covoiturage qu'à l'autopartage)
- Définir la structure organisationnelle et institutionnelle des services proposés (à la fois pour les services de covoiturage et d'autopartage)
- S'assurer que le système de covoiturage est conforme aux lois relatives à la protection des données personnelles

#### 3. Développement du concept

- Trouver des exemples de bonne pratique dans d'autres villes, échanger les expériences
- Instaurer une coopération entre les organisations locales pour adopter un système d'autopartage ou promouvoir le covoiturage
- Pour les services d'autopartage, il est nécessaire de prendre des décisions concernant le logiciel utilisé, l'emplacement des centres d'appels et des stations d'autopartage, ainsi que le système de tarification
- Pour les services de covoiturage, une base de données contenant les renseignements sur les personnes susceptibles de recourir au covoiturage doit être élaborée
- Il convient tout particulièrement d'éviter de provoquer un modal shift des transports en commun, de la marche à pied ou du vélo vers l'autopartage ou le covoiturage, en particulier dans les zones bénéficiant de transports en commun appropriés

#### 4. Phase initiale

- Tester les systèmes à une échelle plus petite



### 5. Amélioration du service

- Identifier les autres sociétés, sites ou zones susceptibles d'accueillir des services d'autopartage ou de covoiturage (par exemple sur les parcs relais pour soutenir un transport interurbain intermodal)
- Les services d'autopartage peuvent fournir plus de véhicules et d'emplacements de stationnement
- Les services de covoiturage peuvent être ouverts à un plus grand nombre d'utilisateurs potentiels
- Promouvoir les effets positifs et la simplicité d'utilisation pour augmenter le nombre de participants et atteindre la masse critique nécessaire à une réussite à long terme de la mesure
- Des activités de formation plus poussées pour les institutions intéressées par les nouveaux services sont utiles

### 6. Promotion de l'initiative

- L'initiative de covoiturage, en particulier, a besoin d'une promotion solide et soutenue pour obtenir et conserver des résultats viables

### 7. Évaluation

- Évaluation (par exemple, comptes rendus de la participation, statistiques de placement des covoiturages, enquête de satisfaction client) et amélioration constante du service

## MESURES D'ACCOMPAGNEMENT VISANT À AMPLIFIER LES EFFETS POSITIFS

Il est nécessaire de procéder à des campagnes promotionnelles intensives pour sensibiliser la population et donc les utilisateurs potentiels. Plus particulièrement, la mise à disposition d'emplacements de stationnement ou de voies réservés, la création de garanties de mobilité pour les personnes ayant recours au covoiturage (par exemple, envoi d'un taxi à domicile lorsque le covoiturage est annulé pour cause d'heures supplémentaires imprévues ou de maladie) et de systèmes de remise de prix (par exemple, points supplémentaires pour les comportements de voyage durable dans les entreprises) participent à la réussite de ces mesures. De plus, il est possible

d'offrir gratuitement des cours d'éco-conduite aux utilisateurs du système de covoiturage ou d'autopartage. Pour promouvoir l'utilisation des services de covoiturage, il est possible d'organiser les péages de façon à favoriser les voitures comptant plus de passagers (par exemple, au moyen de péages moins chers ou gratuits).

### CALENDRIER

La durée dépend principalement de l'organisation du processus de mise en œuvre et de l'efficacité de la collaboration des parties impliquées. La création d'un système de covoiturage à petite échelle est une mesure à court terme mais il faut compter une période d'environ 1 à 2 ans pour évaluer totalement l'efficacité d'une mesure de covoiturage. En effet, le processus de mise en place du système dans la communauté à une plus grande échelle est long. Il permet aux personnes d'essayer le système, d'établir une confiance en ce système, puis de l'intégrer à leur moyen de déplacement habituel.

La mise en place d'un système d'autopartage nécessite également environ deux ans. Toutefois, les impacts positifs peuvent déjà apparaître lors de la première année mais ils sont censés considérablement augmenter après deux à cinq ans (par exemple, modal shift, personnes qui vendent leur seconde voiture, synergie accrue avec le vélo et les transports en commun, etc.).

Pendelnetz Stuttgart





## Quels sont les investissements nécessaires ?

### **Covoiturage**

Le covoiturage affiche des coûts de démarrage et d'exploitation relativement faibles. En général, le service est gratuit pour les utilisateurs. L'efficacité s'accroît lorsque le nombre de participants atteint un certain seuil critique car l'appariement des trajets devient plus facile. Les facteurs de coûts suivants doivent être pris en compte :

- Licence du logiciel d'appariement
- Fournisseur de services Internet et exploitation du site Web
- Coûts de marketing
- Coût des emplacements de stationnement réservés et des mesures incitatives
- Personnel du centre d'appels

Les coûts d'exploitation d'un système de covoiturage, par exemple pour 180 membres, s'élèvent à 570 euros minimum par an. Un système qui compte environ 1 000 clients coûte entre 2 000 et 4 000 euros par an. À Preston (Royaume Uni) environ 4 500 euros ont été investis dans la campagne de promotion et d'information sur le service de covoiturage.

### **Autopartage**

La mise en place d'un service d'autopartage est plus onéreuse que l'organisation d'un service de covoiturage et les facteurs de coûts suivants doivent être pris en compte :

- Acquisition et entretien des voitures fournies et des dispositifs embarqués pour la facturation. En moyenne, il faut compter une voiture pour 50 membres d'un service d'autopartage
- Les emplacements de stationnement pour les voitures doivent se situer sur des terrains privés ou dans des garages privés
- Les coûts de personnel pour l'organisation, l'exploitation et l'entretien du système
- Licence du logiciel de réservation
- Fournisseur de services Internet et coût d'exploitation du site Web

L'exploitant du service peut facturer une cotisation annuelle ou mensuelle à chaque utilisateur (environ 30 à 110 euros par an) ainsi qu'un tarif au kilomètre et à l'heure. Normalement, les coûts d'exploitation sont couverts par les revenus d'exploitation.

## Principaux facteurs agissant comme précurseurs de la réussite

**Les facteurs suivants constituent les principaux moteurs d'une création et d'une mise en œuvre efficaces et réussies des mesures décrites ci-dessus :**

- Puissant soutien de l'idée de covoiturage ou d'autopartage par la direction de l'entité qui devrait logiquement mettre la mesure en œuvre (personnalités politiques, société, université, etc.)
- Activités et stratégies promotionnelles par les médias locaux
- Existence de politiques nationales autorisant la mise en place d'avantages préférentiels pour les utilisateurs de l'autopartage (par exemple, autorisation de conduire dans les zones réglementées) ou mentionnant des mesures incitatives pour les personnes recourant au covoiturage ou à l'autopartage
- Ressources financières garanties, en particulier pendant la phase initiale
- Intégration des mesures dans le schéma directeur de transport local
- Intégration des mesures dans les plans de développement urbain (par exemple, prévoir des emplacements pour les voitures d'autopartage au lieu d'aires de stationnement traditionnelles dans les nouvelles zones résidentielles)
- Intégration dans des offres intermodales (par exemple, proposer un tarif spécial d'autopartage pour les abonnés des transports publics)
- Mise en œuvre parallèle aux plans de déplacement professionnels des entreprises



## Stratégies pour une mise en œuvre réussie

**Toutes les phases de travail doivent être accompagnées de débats et de réunions du groupe de travail pour identifier les obstacles à l'avance et faire face immédiatement aux éventuels problèmes.**

### Soutien politique

En général, le risque de ne pas obtenir l'accord politique pour la mesure est minime. Cependant, il est recommandé de nommer un porte-parole pour présenter tous les avantages de la mesure lors de débats publics et convaincre les habitants et les employés de son utilité.

### Approbation

Il est possible que certains soient réticents pour prendre des passagers dans leur propre voiture ou pour occuper les places libres dans d'autres voitures. Les raisons données par les utilisateurs potentiels ont souvent trait à la sécurité ou à leur refus de modifier leur comportement. Pour résoudre ce problème, il convient d'entreprendre des activités de sensibilisation, de démontrer les avantages de la mesure et de diffuser des études de cas. Il est aussi conseillé de former des groupes d'utilisateurs privés (par exemple composés uniquement de femmes, afin de renforcer le sentiment de sécurité). Il est important de choisir des outils très simples et de développer un site Web esthétique et attrayant. De plus, les horaires de travail différents des utilisateurs potentiels représentent une entrave à la formation d'un covoiturage. Ce problème peut être résolu en ajoutant des utilisateurs à la base de données, ce qui augmente les chances de former un « appariement ». De plus, la réticence des sociétés à introduire les systèmes de covoiturage ou d'autopartage entrave le développement des mesures. Cette barrière étant liée à la pression sociale, la participation directe de la direction générale des sociétés qui prennent part au projet peut constituer une stratégie pour résoudre ce problème (par exemple, via

le bureau de la mobilité). Les exploitants de transports en commun peuvent aussi faire obstacle aux initiatives de covoiturage s'ils considèrent ce service comme un concurrent. Pour franchir cette barrière, il est important de communiquer avec cette partie prenante au début du processus de planification pour démontrer que ce service est complémentaire des transports en commun. Les personnes qui ne possèdent pas de voiture et ont recours au covoiturage utiliseront aussi les transports en commun dans de nombreux cas.

### Gestion financière

Un manque de ressources financières peut constituer un problème, par exemple pour collecter les données nécessaires, pour attribuer des espaces prioritaires à l'autopartage ou pour les activités promotionnelles. Il est donc recommandé d'intégrer les mesures prévues à la politique de transport urbain et climatique de la ville pour garantir le financement des actions. Un plan d'affaires et de financement à long terme doit être mis en place pour garantir que, après la phase initiale, le service pourra être proposé aux utilisateurs. Il est recommandé de faire une demande pour obtenir des fonds privés, locaux ou nationaux. En outre, des fonds européens sont disponibles pour soutenir les mesures, par exemple :

- Septième programme-cadre pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (RTD) (2007–2013, financement de 50 à 100 %, lien : <http://cordis.europa.eu/>)
- Programme-cadre pour la compétitivité et l'innovation (2007–2013), comprenant notamment un programme opérationnel appelé Intelligent Energy for Europe II (financement jusqu'à 75 %, lien : <http://ec.europa.eu/energy/intelligent/>)
- LIFE+ (2007–2013, financement jusqu'à 50 %, lien : <http://ec.europa.eu/environment/life/>)
- URBACT (<http://urbact.eu>)
- Fonds structurels et de cohésion en général
- Programmes de coopération territoriale européenne (ancien programme INTERREG, soutenant la coopération transfrontalière (A), la coopération transnationale (B) et la coopération interrégionale (C))





### Institution & Organisation

Les retards de mise en œuvre peuvent être évités en négociant des contrats avec les exploitants potentiels qui incluent une assurance qualité et un calendrier ferme, ou qui désignent une entité fiable pour se charger de l'achat des logiciels, des véhicules, etc.

### Conditions-cadres juridiques

Dans les législations nationales des divers pays européens, le cadre juridique pour l'introduction de tels services n'a pas encore été précisé. Par conséquent, les conditions juridiques nécessaires (pour des questions comme l'immatriculation, le traitement des données, les responsabilités, l'assurance de personnes, etc.) doivent être analysées au préalable. Le cadre juridique est particulièrement important pour les services fournis dans les écoles, où les parents conduisent d'autres élèves avec leur propre enfant. L'autorité responsable doit être clairement désignée dès le début de la mise en œuvre de la mesure ; en d'autres termes, il convient de déterminer quelle autorité est responsable de l'organisation, de la surveillance et / ou du financement du service de covoiturage ou d'autopartage.

### PRINCIPAUX ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE

- Proposer les services dans les banlieues proches à forte densité, le long des principaux axes, dans les centres-villes ou les zones commerciales
- S'assurer de la conformité avec les lois relatives à la protection des données personnelles et à l'assurance de personnes
- Proposer des mesures incitatives supplémentaires comme des stationnements réservés ou gratuits pour les utilisateurs du covoiturage ou de l'autopartage
- Développer une solide stratégie marketing et de sensibilisation

## Qui sont les principaux participants ?

**Diverses personnes et institutions doivent s'impliquer dans les mesures. Il est important de connaître les partenaires directs nécessaires pour le projet auquel les parties prenantes doivent participer en tant que conseillers et soutiens non officiels.**

### PARTIES PRENANTES

#### Utilisateurs potentiels

En tant que groupe cible essentiel des services, les utilisateurs potentiels des deux services devraient prendre part à la planification des mesures. Ils peuvent participer au moyen d'enquêtes et d'entrevues mais aussi via les activités promotionnelles, les campagnes de sensibilisation et les présentations du système de covoiturage et d'autopartage.

Les utilisateurs potentiels peuvent être classés en groupes plus précis, notamment<sup>3</sup> :

- Utilisateurs des transports en commun et personnes intéressées par les transports en commun
- Personnes ayant des niveaux d'étude plus élevés
- Personnes dans une période du cycle de vie comportant des changements importants (par exemple, personnes qui ont déménagé récemment)

#### Sociétés

##### Autopartage

Il est essentiel de compter des professionnels parmi les utilisateurs des véhicules pendant les jours ouvrables (les particuliers utilisent principalement une voiture le soir et les week-ends).

<sup>3</sup> W. Loose : L'autopartage en Allemagne. Atelier BUSTRIP "Sustainable Urban Transport Planning – from Theory to Practice" (« Planification du transport urbain durable – de la théorie à la pratique »), Brême, mai 2007



#### *Covoiturage*

Les sociétés (en particulier celles comptant de nombreux employés) sont une partie prenante fondamentale pour élaborer une base de données d'appariement pour le covoiturage.

#### **Médias**

Pour la promotion du service, les médias jouent un rôle primordial, en particulier en raison du caractère assez nouveau et novateur des mesures.

#### **Autres**

Divers groupes d'intérêt locaux, notamment les organisations qui prônent l'égalité des sexes, peuvent être invités à soutenir les mesures. De plus, divers participants occasionnels comme les administrations locales / régionales, les sociétés privées, les organisateurs d'événements et les clubs sportifs peuvent participer. Les administrations locales et régionales (par exemple l'agence des routes) peuvent fortement soutenir la mesure et les personnalités politiques peuvent contribuer à une introduction rapide des conditions-cadres juridiques nécessaires. Les associations de salariés ou d'entreprises intéressées par l'utilisation d'une voiture doivent aussi être incluses.

### **PRINCIPAUX PARTENAIRES DU PROJET**

#### **Décideurs**

##### *Covoiturage*

Le rôle principal pour la mise en œuvre des mesures est généralement endossé par une administration locale ou régionale, une société ou une organisation, qui souhaite proposer un nouveau service de mobilité aux citoyens ou aux employés dans le cadre d'un plan de gestion de la mobilité. La direction de l'organisation de mise en œuvre est chargée de concevoir, coordonner et évaluer la mesure.

#### *Autopartage*

Les services d'autopartage sont généralement mis en place par des sociétés privées (par exemple un exploitant de transport) ou par des associations dédiées en collaboration avec le gouvernement local. Les sociétés responsables de l'entretien, du nettoyage et de la réparation des véhicules peuvent aussi être engagées, tout comme celles responsables de l'entretien de la page d'accueil et du système de réservation en ligne.

#### **Exploitant**

L'exploitation est généralement à la charge d'un éditeur de logiciels ou d'un hébergeur Web. Outre l'hébergement du site Web, la société peut aussi se charger de la promotion. Il est recommandé que la municipalité participe à la promotion du système étant donné que cela incitera les utilisateurs à accorder une plus grande confiance au système. Des centres d'appels dédiés peuvent se charger des activités téléphoniques et Internet de l'exploitant.

#### **Financement**

En général, les coûts de mise en place d'un système de covoiturage seront pris en charge par les administrations locales / régionales (service des transports / de la circulation routière, service d'aménagement urbain, etc.), les ministères, les sociétés, les écoles ou d'autres organisations. Les plates-formes d'autopartage sont financées par des sociétés privées (par exemple des sociétés de transport en commun) qui reçoivent des subventions de démarrage de la municipalité, de la région ou de l'autorité de transport en commun.

#### **Autres**

Les partenaires importants sont généralement les autorités locales, les institutions et sociétés de recherche qui soutiennent la mise en œuvre et l'évaluation du service. Toutefois, les organisations non gouvernementales en faveur de l'écologie peuvent aussi avoir intérêt à participer au processus de planification. De plus, les hautes autorités fédérales ou régionales et les personnalités politiques (« porte-parole local ») doivent soutenir la mise en œuvre de la mesure.



## Liste d'exemples concrets de CIVITAS II

**Dans le cadre de CIVITAS II, 12 villes ont mis en œuvre des mesures relatives au covoiturage ou à l'autopartage :**

---

**Burgos (Espagne) :** Covoiturage, services collectifs de mobilité pour les utilisateurs ciblés

---

**Debrecen (Hongrie) :** Service de covoiturage pour les étudiants

---

**Gênes (Italie) :** Service d'autopartage

---

**Cracovie (Pologne) :** Système de covoiturage, possibilités d'action pour l'autopartage

---

**La Rochelle (France) :** Déploiement d'une nouvelle flotte d'autopartage

---

**Malmö (Suède) :** Autopartage pour les professionnels et les particuliers

---

**Norwich (Royaume Uni) :** Covoiturage, développement d'un service d'autopartage

---

**Potenza (Italie) :** Développement d'un service de covoiturage

---

**Preston (Royaume Uni) :** Promotion des services d'autopartage

---

**Stuttgart (Allemagne) :** Marketing du covoiturage et de la mobilité

---

**Toulouse (France) :** Promotion du covoiturage et intégration avec les services de transport en commun, mise en œuvre d'un nouveau service d'autopartage lié aux services de transport en commun

---

**Venise (Italie) :** Expansion et diversification du plan d'autopartage

---

# www.civitas.eu

Le site Web CIVITAS contient des renseignements sur les **nouvelles et événements** concernant CIVITAS. Il fournit un aperçu de tous les **projets CIVITAS** et de toutes les **villes CIVITAS**, et répertorie les **coordonnées** de plus de 600 personnes travaillant dans le cadre de CIVITAS.

De plus, vous y trouverez des renseignements détaillés sur **plus de 650 présentations novatrices** provenant des villes de démonstration CIVITAS.

Consultez le site Web CIVITAS et cherchez les **meilleurs exemples d'expériences** actuellement entreprises dans les villes en matière de transport urbain durable. Si l'une des idées semble adaptée à votre ville, ou si vous souhaitez simplement en savoir plus, vous pouvez contacter le responsable pour cette mesure.



## Contact

CIVITAS Secretariat  
C/o The Regional Environmental Center  
for Central and Eastern Europe (REC)  
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre  
HUNGARY

Courriel : [secretariat@civitas.eu](mailto:secretariat@civitas.eu)  
Tel : +36 26 504046, Fax : +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

**Éditeur :** CIVITAS GUARD – Évaluation, contrôle et distribution pour CIVITAS II. **Auteur :** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Mise en page :** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Sources :** DENZEL Mobility (photo de couverture). Toutes les autres photos ont été fournies par les villes CIVITAS et l'équipe CIVITAS GUARD (sauf mention contraire) et autorisées à la reproduction dans la présente publication. Les chiffres et valeurs fournis sont principalement issus des résultats des projets de démonstration CIVITAS communiqués par les villes participantes. Des renseignements supplémentaires provenant de documents spécialisés ont été utilisés, le cas échéant. **Édition 2010.** Imprimé en Autriche.

La Commission européenne, ou toute personne agissant en son nom, n'est en aucun cas responsable de l'utilisation des renseignements contenus dans cette publication. Les avis exprimés dans cette publication n'ont pas été adoptés ou approuvés de quelque façon que ce soit par la Commission et ne constituent pas un communiqué des opinions de la Commission.

**CIVITAS Initiative a été cofinancée par les sections Transport et Énergie du programme-cadre de l'Union européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration.**

# CIVITAS