



Un événement organisé par **ATEC ITS FRANCE**



## le nouveau service de covoiturage

Expérimentation d'un service de covoiturage intégré à une ligne de transport en commun en zone peu dense de la Métropole grenobloise

Un projet de la fabrique de projets





# Sommaire

- 1 - Tag&Car, un projet LEMON
- 2 - Contexte du projet
- 3 - Attentes du SMTC
- 4 - Objectifs du projet
- 5 - Intérêts partagés
- 6 - Descriptif et déroulé du projet
- 7 - Bilan et mise en perspective

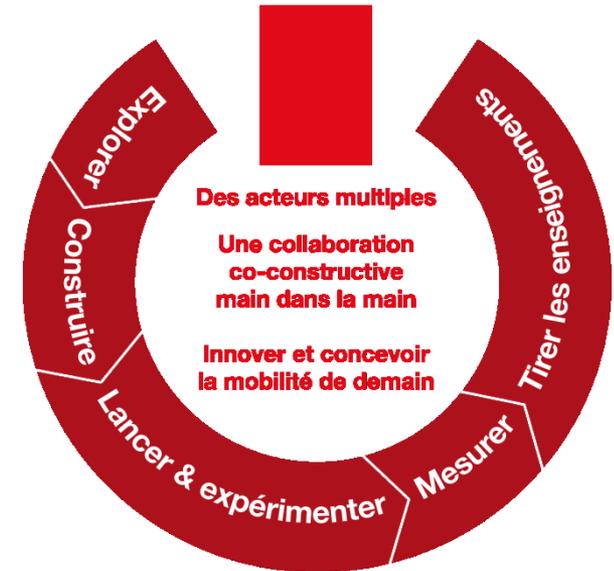
# 1- Un projet



**LEMON c'est... co-construire des projets, de l'idée à la mise en œuvre, pour contribuer à l'attractivité du réseau**

**LEMON c'est ...**

- Un Laboratoire d'Expérimentation des Mobilités
  - Voulé par le SMTC dans le cadre de sa délégation de service public
  - Piloté par Transdev,
  - Élaboré avec la SEMITAG
- Une méthode de travail basée sur le collaboratif et l'agilité :
  - En réponse aux aspirations du SMTC, élaboration des projets avec des partenaires d'horizons différents
  - Test de nouvelles façons de penser les mobilités en associant usagers et habitants
- Des temps de projet inédits :
  - Au préalable : « le droit à l'erreur » est admis collectivement
  - À tâtons, on explore
  - Au déclenchement du , on va vite
  - A l'heure du bilan, la Collectivité tranche : « stop ou encore », bilan et mise en perspective

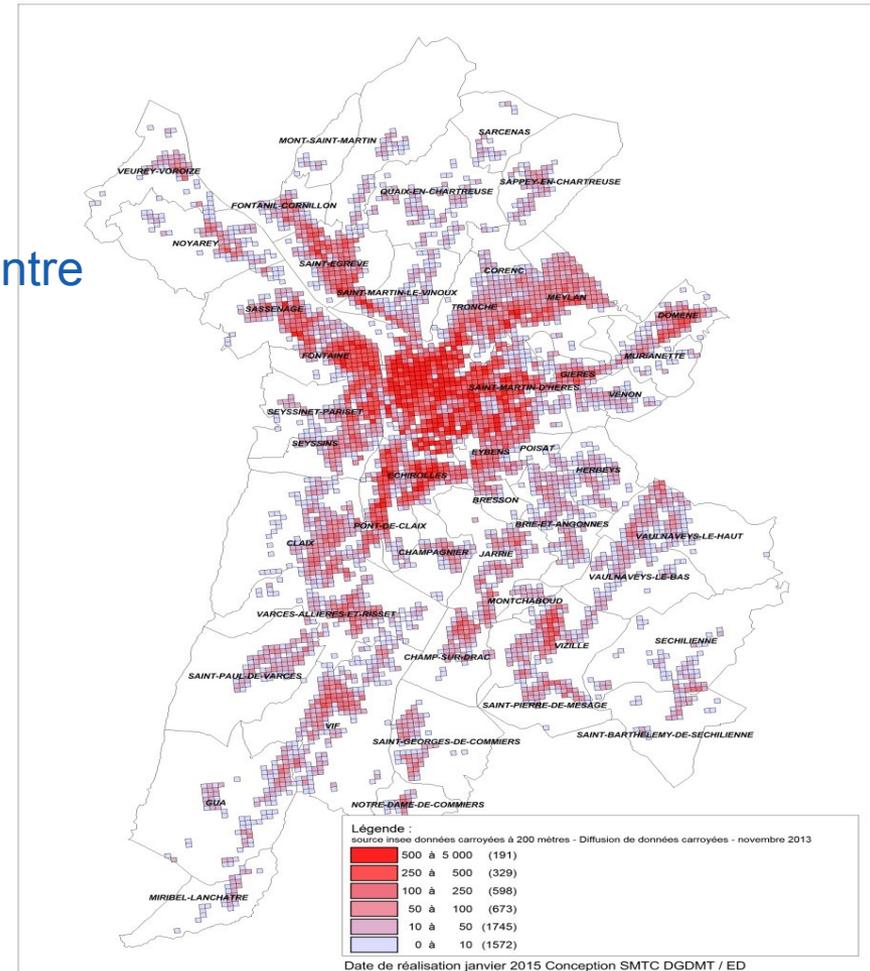


# 2- Contexte du projet



## Typologie des flux sur la métropole

- Des flux contraints par le relief
- Des flux concentrés autour de la ville-centre
- Faible densité des zones périurbaines



# 2- Contexte du projet

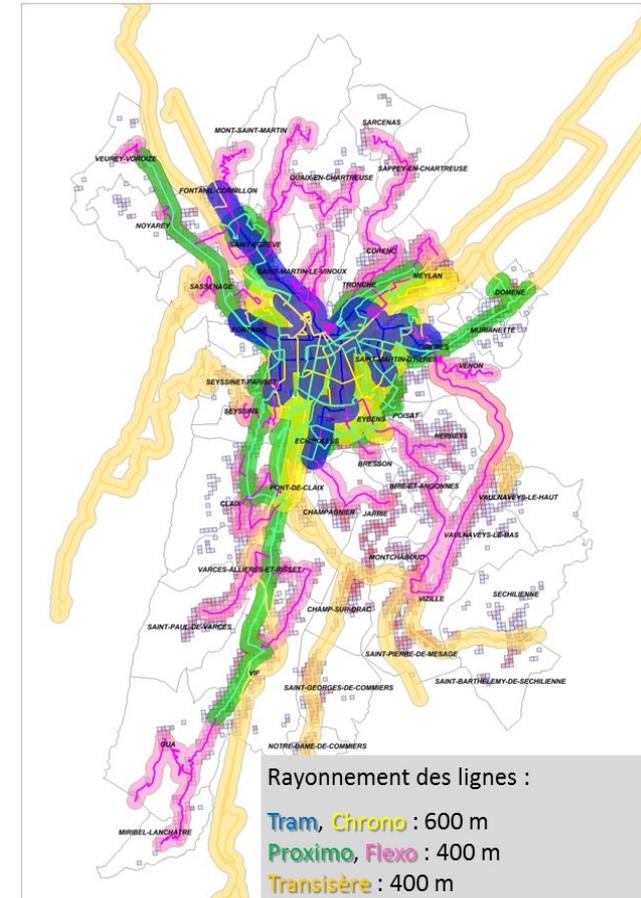


## Une utilisation prégnante de l'automobile dans la grande région grenobloise

- 45 % des habitants de l'agglomération grenobloise utilisent quotidiennement la voiture en 2010\*
  - 1,8 déplacement par jour et par personne
- Les fréquences d'usage sont élevées en dehors de Grenoble
  - Plus de 50% des habitants des secteurs de Varces et de Saint-Égrève / Saint-Martin utilisent tous les jours la voiture en tant que conducteur contre 14 % dans le centre-ville de Grenoble
- Forte multimotorisation
  - 53 % des personnes dont le ménage possède au moins 2 voitures sont quotidiennement conducteurs.

## Une volonté exprimée de promouvoir le covoiturage

- 4ème axe stratégique du PDU grenoblois (2011) : « Le développement du covoiturage en ciblant les flux de plus de 20 km, au regard du fort taux d'autosolisme actuel et de l'efficacité de cette mesure sur l'environnement, sans nécessité d'investissement conséquent. »
- Une ambition nécessaire pour assurer le développement des mobilités périurbaines en limitant les pratiques d'autosolisme



98% des habitants sont desservis par le réseau Tag (hors ligne scolaires)

# 3- Attentes du SMTC



- **Constat : Des zones peu denses où il n'est pas pertinent écologiquement et économiquement d'augmenter l'offre de transports en commun** : les bus seraient peu chargés.
  - **Une volonté : Nécessité de répondre à la demande en déplacements de ces zones, tout en réduisant l'autosolisme**
  - **Le covoiturage et les solutions mobiles**, des solutions émergentes **innovantes** répondant à ces besoins.
- ⇒ ***Une solution de covoiturage intégrée et connectée au réseau Tag***

# 4- Objectifs du projet



**Renforcer voire se substituer aux services réguliers et sur réservation d'une ligne de bus**

- Offre pertinente pour compléter l'offre temporelle : déplacements non obligés en heure creuse/week-end/soirée
- Transition innovante pour accompagner une optimisation d'offre et créer une communauté de conducteurs fiables

**Matérialisation d'un service de la collectivité sur les communes excentrées de l'agglomération grenobloise**

- Valorisation d'une offre de mobilité innovante pour des communes périurbaines

# 5- Intérêts partagés



## Pour les usagers

- *Passagers* : solution de transport via un système sécurisé, fréquence améliorée, tarification intégrée au TC et service offert aux abonnés Tag
- *Conducteurs* : indemnisation attractive et garantie, pas de détours + système de bonus, opportunité d'utilisation de son véhicule dans un acte citoyen
- Humanisation de la relation

## Pour la collectivité

- Desservir les secteurs éloignés dans un cadre budgétaire contraint
- Répondre favorablement à une demande grandissante
- Faire du territoire un laboratoire de solutions innovantes : développer une nouvelle forme de covoiturage et capitaliser sur une nouvelle gestion de la mobilité douce
- Entrer en contact avec les conducteurs pour la mobilité de demain

# 6- Déroulé du projet

## Grands jalons du projets



### PHASE 1 – Sélection du secteur, études amonts et développement

- Point A : recherche et validation du secteur d'expérimentation : enquête flux sur le secteur (comptages nombre de voitures, enquêtes de validation des principes retenus sur la population ciblée, validation du dimensionnement du système d'incitation...)
- Point B : Focus group et cibles prioritaires sur le secteur concerné
- Point C : développement de l'appli

### PHASE 2 –Recrutement et installation

- Recrutement des communauté de covoitureurs voyageurs et automobiliste
- Installation et matérialisation des arrêts

### PHASE 3 – Promotion et plan de communication

- Campagne de communication ciblée sur le corridor routier

### PHASE 4 - Expérimentation

- Lancement de la phase expérimentation : ~ 2<sup>ème</sup> Trimestre - 2017 pour 9 mois environ
- Animation de la communauté de covoitureurs

### SUIVI – BILAN – Mise en perspective

# 6- Déroulé du projet



## Le territoire retenu pour l'expérimentation

Des vallées à l'habitat peu concentré débouchant sur un cœur de Métropole dense

- Une ville centre qui concentre et attire les déplacements
- Un territoire vaste courant sur plus de 35 kilomètres (NO-SE / NE-SO)
- Une topographie qui oriente et contraint les flux

Le réseau Flexo (voir diapo suivante : hiérarchisation du réseau TAG) assure un service de mobilité essentiel

- Accueil du public scolaire
- Le service TSR : optimise les moyens, répond aux déplacements occasionnels
- Un service public pour désenclaver et créer du lien en rabattement sur le réseau magistral (Tram, Chrono)

Une desserte des territoires qui répond aux besoins élémentaires mais qui ne permet pas de séduire un potentiel important de clients

# 6- Hiérarchisation du réseau TAG

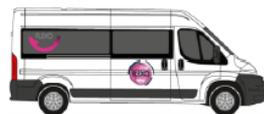


Avec une fréquence de 4 à 10', des tracés forts, et une amplitude étendue les lignes de tramway et Chrono forment le **Réseau Magistral**



Dessertes complémentaires aux lignes Tram et Chrono avec lesquelles elles sont en **correspondances** aux principaux arrêts du réseau.

Fréquence de 7 à 15' en pointe



28 services de transports **spécifiques** connectés aux principales lignes du réseau TAG. Elles présentent une offre variable **adaptée** au secteur desservi, en service régulier ou sur réservation (H-2).

Le service Flexo + répond aux besoins des PMR que ne peuvent pas emprunter les lignes du réseau TAG.

# 6- Déroulé du projet



## Le service tag & Car en quelques lignes

- Les conducteurs et les passagers inscrits sur une application dédiée pourront programmer leur voyage entre des points d'arrêt définis sur ce parcours.
- Les conducteurs seront indemnisés chaque mois selon le nombre de kilomètres parcourus et le nombre de passagers transportés à chaque voyage.
- Les passagers règlent leur voyage en flashant un QR code dans le véhicule du conducteur, pour un trajet au même prix qu'un voyage sur le réseau TAG.

# 6- Déroulé du projet



## Les parcours passager/conducteur :

1. Les conducteurs inscrits préalablement proposent leurs trajets sur la ligne
2. Ces offres sont traduites en fiche horaire théorique
3. Le passager, achète des titres à voyages sur l'application ou accède gratuitement au service car abonné au réseau TC
4. Le passager mentionne son besoin en déplacement relayé par l'application aux conducteurs concernés ou, s'il a réservé son trajet au préalable, confirme via l'application son départ pour l'arrêt.
5. Le passager en attente au point d'arrêt et le conducteur en route visualisent mutuellement leur position via leur application
6. Le passager et le conducteur arrivés à l'arrêt TAG&Car et identifiés grâce à l'application et au kit de covoiturage confirment leur covoiturage. Le passager valide son trajet via le QR code du conducteur
7. Un trajet est automatiquement débité sur le compte du passager - inclus dans l'abonnement TAG pour les abonnés - et crédité sur celui du conducteur
8. .Le passager peut continuer son trajet sur le réseau TC

# 6- Déroulé du projet



## Éléments différenciant par rapport à d'autres services de covoiturage :

- Tag&Car est un service de covoiturage dit de « courte distance »
- Ce service est entièrement intégré au réseau TAG en termes d'organisation des lignes, en proposant un nouveau moyen de déplacement. Il est également intégré à la gamme tarifaire et donc accessible aux abonnés TAG sans frais supplémentaire et bénéficie de la garantie de service TAG
  - informations voyageurs,
  - assistance,
  - sécurité
- Un véritable service client, animateur des deux communautés des covoitureurs - automobilistes et passagers - à l'écoute des besoins d'évolution du service et des systèmes, applications notamment

# 6- Déroulé du projet

## Planning prévisionnel

	2016								2017							
	Mai	juin	juillet	août	sept	oct	nov	déc	janvier	février	mars	avril	mai	juin	...	~dec
Prez SMTC	18-mai															
Validation SMTC																
Comité technique 1					30-sep											
Recrutement pour focus																
Déroulé des focus Group							7 et 8 nov									
Développement de l'application	Site et applications génériques						Site Grenoble		Application Grenoble							
Installations terrain																
Campagnes conducteurs/passagers																
Promotion																
Exploitation																
Evaluation																

# 7- Bilan et mise en perspective

## 5 axes d'indicateurs

### La performance économique :

- Quelle offre pour quel coût ? (indemnisation des conducteurs, back office...)

### La performance commerciale :

- Nombre de voyages
- Kilomètres parcourus
- Les gains de clientèle
- Satisfaction client

### La zone d'influence :

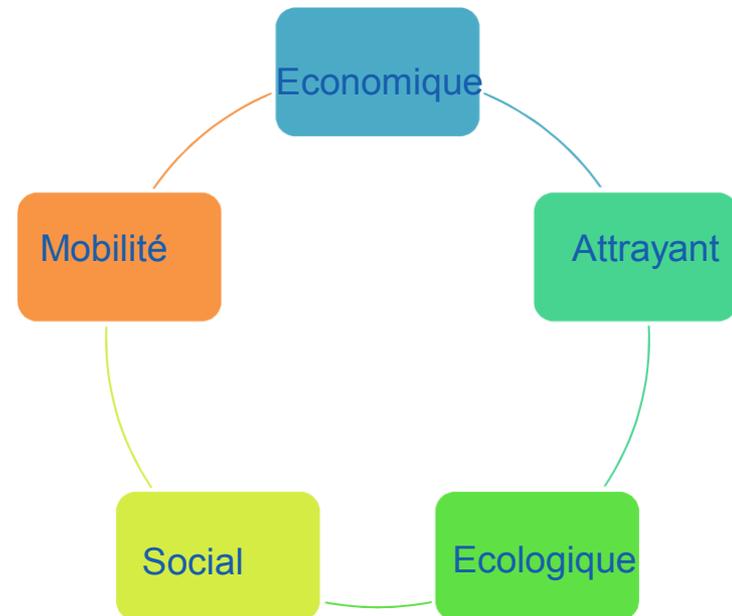
- Origine des usagers
- Fréquentation par arrêt
- Zones de destination

### La performance environnementale :

- Emprunte carbone
- Taux de remplissage

### Performance sociétale :

- Nombre d'adhérents
- Communauté et désenclavement





# A votre écoute