



COVOITaura

Le covoiturage dynamique pour la mobilité quotidienne : enjeux comportementaux, enjeux techniques, enjeux de politique publique

| 2018-2021

- Participants LAET : Charles Raux, Guillaume Monchambert
- Partenaires : Métropole de Lyon, IRT SystemX, Vinci, APRR
- Financement : Région Auvergne-Rhône-Alpes (Pack Ambition Recherche)

Les situations récurrentes de congestion dans les principales agglomérations urbaines, les concentrations de polluants dans l'atmosphère présentant un risque pour la santé humaine, ainsi que les émissions anthropiques de gaz à effet de serre, imposent aux collectivités locales – particulièrement en région Auvergne-Rhône-Alpes – de mieux réguler l'intensité du transport, et particulièrement la circulation automobile. La réduction de « l'autosolisme » devient un objectif majeur des plans de déplacements urbains, que cette réduction se fasse par le transfert vers d'autres modes de transport plus efficaces en termes d'occupation de la voirie et de consommation d'énergie, ou par la diminution ou la réorganisation des déplacements. Parmi les pistes envisagées, la solution traditionnelle du transport collectif (c'est-à-dire par des véhicules à forte capacité desservant des itinéraires selon des horaires fixes) rencontre très vite des limites d'ordre économique et financier. D'autres modes ou services de déplacements montent en puissance et parmi eux le covoiturage.

Le covoiturage représente un potentiel énorme quand on songe aux places disponibles dans les véhicules privés qui circulent tous les jours. La mise à disposition de ces places libres se ferait à coût marginal d'exploitation quasi nul pour le conducteur privé et à faible coût pour la collectivité. Combiné avec les TIC mobiles et une plateforme d'intermédiation performante qui autorisent les arrangements « au vol », il devient « covoiturage dynamique ». Cette version particulière entre en adéquation avec la variabilité croissante des programmes individuels d'activités au jour le jour, en termes d'horaires ou de lieux fréquentés.

Les obstacles à franchir sont de plusieurs ordres. Il convient tout d'abord de surmonter d'éventuelles barrières psycho-sociales de la part de l'automobiliste-proprétaire, réticent a priori à partager son véhicule avec des personnes qui lui sont inconnues. A cela s'ajoute les contraintes organisationnelles sur les emplois du temps qui limitent les possibilités d'appariement entre covoitureurs. Enfin, dans le cas d'une voie réservée aux covoitureurs, le dispositif technique de contrôle-sanction se doit d'être innovant pour dépasser les verrous technologiques et financiers qui obèrent aujourd'hui la fiabilité du système et l'adhésion du public.

Les incitations doivent donc être fortes pour surmonter ces réticences et ces contraintes, afin d'aboutir à des changements significatifs de comportements au-delà de ce que l'on observe marginalement aujourd'hui. Dans le cas des distances parcourues dans la mobilité du quotidien, les économies monétaires potentielles restent faibles alors que l'arbitrage entre les différents modes de transport est surtout piloté par les gains de temps potentiels. D'où l'intérêt d'offrir voire garantir un gain de temps (ou de fiabilité) sur le trajet automobile au moyen de voies réservées au covoiturage.

C'est pourquoi ce projet de recherche entre en synergie avec le projet de la Métropole de Lyon de réserver une voie pour le covoiturage en 2020 sur l'axe autoroutier nord-sud empruntant le tunnel de Fourvière.

L'objectif de ce projet de recherche est double : il s'agit d'une part d'acquérir des connaissances concernant les « nouveaux » comportements de mobilité et plus particulièrement le covoiturage, d'autre part de développer, tester et valider des modèles statistiques de prédiction du choix modal en présence d'une offre future de covoiturage.