

Evaluation préliminaire de solutions de covoiturage – Ville de Meyrin / ZIMEYSAVER

Arnaud Nicolay, collaborateur scientifique, Académie de la mobilité du TCS

En collaboration avec



Avec le soutien de



29 octobre 2024

Plan de la présentation

- Situation de départ et besoins en matière de mobilité Meyrin / Zimeysaver
- Covoiturage: de quoi parle-t-on ?
- Un projet exemplaire et l'acceptation du covoiturage
- Présentation et évaluation de plusieurs options
- Quelques réflexions conclusives

Diagnostics ZIMEYSAVER

➤ COMMUNES CONCERNÉES

- Meyrin, Satigny et Vernier.

➤ PÉRIMÈTRE

- 380 hectares.

➤ SITUATION ACTUELLE

- Plus de 1'100 entreprises
- Plus de 20'000 emplois

➤ SITUATION PROJETÉE

- 10'000 emplois supplémentaires
- 300 logements supplémentaires

➤ Prédominance TIM

- Total: 50'000 déplacements / jour
- Dont 30'000 en TIM (63%)
- 40% déplacements TIM en échange avec France et VD, 47% avec canton GE
- Circulation dense sur plusieurs axes, notamment trafic poids lourds

➤ Stationnement

- 25'000-38'000 places privées (soit 1-1,4 places / emploi)
- 2'700 places publiques (en partie payant)
- + places liées au stockage (garages, dépôts, etc)

➤ Pôle logistique important pour le canton

➤ Covoiturage sur le site

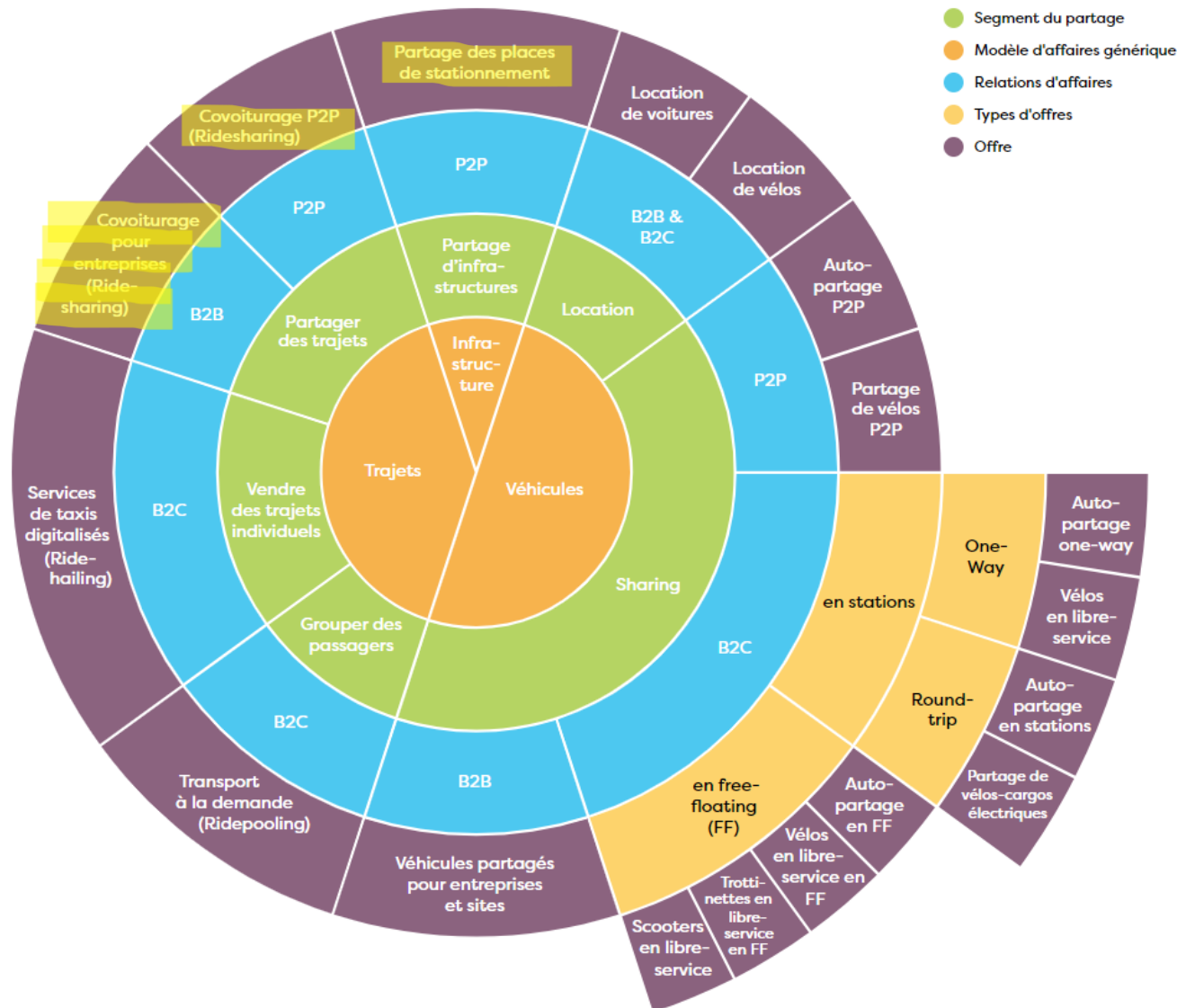
- Pas de données précises. 10 % des employés ? (source Blablacar ?)
- Projet « Hé!Léman » depuis 2019. Voir www.covoiturage-leman.org
- Pas d'initiatives inter-entreprises au niveau de la zone industrielle
- Publication collective: «Plans de mobilité: guide à l'attention des entreprises et institutions» + guichet dédié à la mobilité des entreprises

Source: *s Etats des lieux de la mobilité Meyrin, présentation de Th. Messenger OCT*, 13.10.2023; Dépliant 4 pages ZIMEYSAVER | ge.ch; <https://azipro.ch>

Situation de départ et besoins

- La Commune de Meyrin s'est fixée comme objectif de déployer une **plateforme de covoiturage** en collaboration avec les entreprises situées dans la ZIMEYSAVER. Cette initiative est censée contribuer à la réduction des **problèmes de circulation** de plus en plus accentués sur les axes routiers principaux.
- Le **test d'une plateforme de covoiturage** constitue une mesure parmi huit d'une feuille de route que le Canton de Genève souhaite signer avec différents acteurs afin d'optimiser les flux pendulaires liés aux grandes zones industrielles.
- En 2023, la Commune de Meyrin a lancé les «Etats des lieux de la mobilité», des d'ateliers participatifs avec les entreprises de la ZIMEYSAVER afin de mieux cerner leurs besoins en termes de mobilité individuelle et professionnelle.
- Les mesures favorisant le **covoiturage** ont été identifiées comme étant une piste de solution afin de mieux satisfaire les besoins en mobilité des usagers de la zone.
- L'Académie de mobilité propose aux communes genevoises des prestations de conseil gratuites dans le domaine de la mobilité partagée grâce au soutien du Canton de Genève du programme «Shared Mobility Booster».

Un segment sous-exploité de la mobilité partagée



- Taux d'occupation moyen des voitures en Suisse: 1.53 ([OFS, microrecensement 2021](#)). Sans doute encore moins pour les pendulaires (~1.10)
- Déplacements pendulaires représentent près de 30% des distances journalières parcourues (50% pour actifs occupés lun-ven)
- TIM pour 2/3 des distances parcourues pour aller au travail
- 2023: 50'000 h d'embouteillages sur routes nationales

Covoiturage: un mot... plusieurs déclinaisons !

Mitfahrbänkli Simmental, canton de Berne



Green Mobility Benefits

The ummadum's mobility solution supports companies, event organizers and municipalities to promote sustainable mobility.

[Book appointment](#)

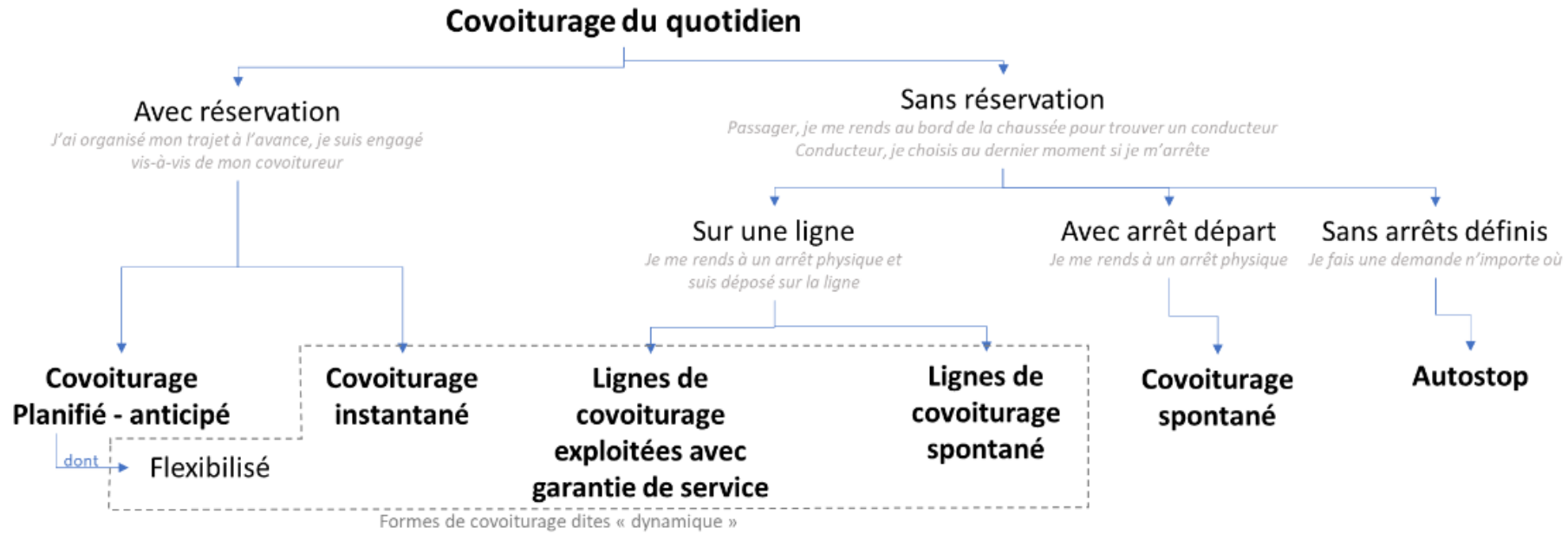
[Inquire now](#)

GET IT ON
Google Play

Download on the
App Store



Typologie covoiturage



Parcours usager :

Comme du covoiturage longue distance



Comme Uber



Comme une ligne de bus



Comme de l'autostop



Etude «Acceptation sociale du covoiturage» (2023): principaux apports

- Analyse de 3 projets de covoiturage: les initiatives **en face à face** (présentations actives) peuvent être efficaces. La situation est plus difficile lorsque le covoiturage est organisé uniquement par le biais d'applications.
- Acceptation = processus progressif.
- «penser que c'est une bonne idée» → «envisager d'y recourir». **70%** de propriétaires de voitures qui y voient une bonne idée, **moins de 20%** ont déjà envisagé de recourir au covoiturage ou utilisé effectivement une offre.
- Perception majoritaire de l'absence d'une **«masse critique»** d'utilisateurs → système (perçu comme) fonctionnel
- Aspect de la **flexibilité** vu comme le plus important/problématique
- La qualité supposée des plateformes ne joue pas un rôle important dans l'acceptation actuelle du covoiturage.
- Comment augmenter l'acceptation ?
 - **Facteurs financiers** (juste rémunération attendue). Place de stationnement gratuite = incitation forte
 - Garantie d'un certain niveau de **sécurité** (identification, feedbacks, chat). Mais, ne pas verser dans la surveillance.
 - L'aspect social peut être une motivation (particulièrement CH romande)
 - Du point de vue des passagers: **garantie du trajet de retour** et libre choix du lieu de chargement sont importants
- Mesures réglementaires peu plébiscitées en Suisse
- «Selon la situation, les automobilistes peuvent envisager de recourir au covoiturage à l'avenir en tant que passagers et encore davantage en tant que conducteurs. Cependant, le covoiturage n'est pas considéré comme un remplacement à la voiture personnelle et son ancrage dans le quotidien au-delà d'une utilisation sporadique semble généralement encore bien lointain.» → potentiel encore faible en Suisse
 - Suisse: **pression en faveur du covoiturage beaucoup trop faible** ≠ France ?
 - Difficulté de parvenir à des modèles commerciaux rentables
- Recommandations rapport:
 - Stratégie: se focaliser sur les **groupes cibles** ayant des affinités pour TP afin de parvenir à une masse critique. Imposer l'image du covoiturage comme de la **«mobilité collective»** et pas du TIM
 - Mesures: prix flexibles et négociés plus efficaces que des prix fixes, gestion des places de stationnement (push & pull), conditions-cadre favorables par l'Etat (y compris soutien financier) actant la légitimité de la pratique

Projet exemplaire «Covoiturage dans l'arc jurassien»

- Projet "Covoiturage dans l'Arc jurassien" initié en 2011 dans le cadre du programme INTERREG
- Région peu desservie par les transports publics sur 230 km de frontière franco-suisse.
- Porté par 16 partenaires institutionnels français et suisses
- 2024: adhésion est désormais payante. **61 entreprises** adhèrent.
- Outils à destination des entreprises: supports de communication, animations, comités de réflexion mobilité (prestataire: Mobilidée). Organisation d'un "Challenge inter-entreprises" annuel pour encourager et promouvoir la pratique du covoiturage
- Organisation informelle des **équipes**, essentiellement au sein des entreprises. Prestations supplémentaires en option, p. ex. l'outil numérique fairmove.
- Taux de covoiturage régulier dans ces entreprises est passé de 11 à **25%**. 36% des employés français de ces entreprises covoiturent (chiffres 2022)
- Obstacles: horaires variables, imprévus, le succès dépend beaucoup de l'implication des entreprises.
- Une **app / solution technique ne suffisent pas**, un accompagnement est nécessaire
- Côté communes et collectivités ? Mise à disposition de parkings relais [Les aires de covoiturage \(covoiturage-arcjurassien.com\)](#)
 - *Cet exemple de collaboration entre deux pays met en évidence l'importance de réfléchir en termes de **bassins de vie et d'emploi**. Cet exemple illustre également la nécessité d'intégrer les différents acteurs concernés par la pratique (collectivités, institutions publiques, entreprises, etc.).*

Source et contact: Laura Jordan, Mobilidée, jordan@mobilidee.ch (entretien le 9.10.24)

Présentation et évaluation des prestataires (1/2)

Prestataire	Type de solution / particularités	Cercle utilisateurs et gestion (inter-) entreprises	Gestion stationnement	Monitoring environnemental RSE	Coûts	Liens / contact
<i>BePooler (CITEC)</i>	- Solution de covoiturage et de gestion de parking - Développé et exploité au Tessin (depuis 2015) - Racheté par CITEC en 2024 40 entreprises / 6000 utilisateurs enregistrés	Pas ouvert au public - Focus sur l'entreprise ou institution - Constitution d'équipes, mise en relation classique - Inter-entreprises: techniquement possible, idéalement avec gestion collective du stationnement	- Oui, force de la solution Réservation places pour covoitureurs (écrans) - API gestion accès parking - Contrôle du covoiturage effectif (par tracking du téléphone ou prochainement QR-code) - Planification Park & Pool (regroupement) ou Park & Ride (intermodalité)	- Dashboard pour mobility managers - Reporting: CO2 économisé, dépenses partagées, voyages évités	- Pour utilisateurs: gestion de la facturation des trajets. Gratuité possible («trajet amical») - Pour entreprises: différentes formules en fonction des options et nombre employés Solutions sur mesure (p. ex. vanpooling) et accompagnement possibles (expérience CITEC)	www.citec.ch www.bepooler.com - Julien LOVEY (Citec), julien.lovey@citec.ch - Entretien le 24.10.24 - Voir présentation jointe
<i>Blablacar daily</i>	- Solution de covoiturage ouverte pour trajets quotidiens 5 mio inscrits sur Daily (ex-Klaxit) 1150 entreprises F, CH (tpg, aéroport GE, Migros,...) et LUX - Accompagnement (communication, challenges, animation sur site) - Intégration: Google Maps, SNCF, ...	Ouvert à toute personne ayant l'app - Possibilité de créer des communautés (d'entreprise) en parallèle - Et d'allouer un budget («plan marketing») pour favoriser le covoiturage (rémunérer conducteurs et gratuité passagers)	Non, de la responsabilité des entreprises	- Plateforme de reporting - Trajets effectués en covoiturage - Bilan carbone - Bilans financiers (passagers et conducteurs)	Tarif fixe pour les courses: 0,10 € / km «Cagnotte» conducteur/passager Système d'incitation via participation de partenaires (entreprises ou collectivités) - Entreprises: différentes formules, gratuité éventuelle pour petites entreprises Garantie retour maison (avec MAIF, seulement en France)	- Yacine Meghouch, Responsable Développement Entreprises, yacine.meghouche@blablacar.com - Entretien le 18.10.24 - Voir présentation jointe
<i>Mobilidée fairmove/ fairpark</i>	- Solution de covoiturage et de gestion de parking Equipe régulière ou covoiturage occasionnel - Aussi promotion de la multimodalité (TP, mobilité active), not. via incitations (budget mobilité) - Calcul du potentiel covoiturage de l'entreprise	Pas ouvert au public - Focus sur l'entreprise ou institution - Constitution d'équipes et gestion répartition des coûts dans l'app - Inter-entreprises: techniquement possible: Cf ZIPLO <u>ziplo.ch/nos-prestations/covoiturage/</u> Bonnes-pratiques-covoiturage-entreprises-mai-2024-Vweb.pdf	- Oui, via fairpark - Attribution préférentielle d'une place aux covoitureurs - Possibilité de réserver une place de parc occasionnelle - Possibilité de partager sa place ou des trajets (on accepte des passagers) - Possibilité d'ajouter des arrêts intermédiaires à son trajet	- Monitoring CO2 - Enquêtes mobilité - Suivi des indicateurs clefs	- Pour employés: gestion informelle de la répartition des coûts - En fonction du nombre d'employés et des options	mobilidée INFO@MOBILIDEE.CH +41 22 321 23 77

Présentation et évaluation des prestataires (2/2)

Prestataire	Type de solution / particularités	Gestion inter-entreprises	Gestion stationnement	Monitoring environnemental RSE	Coûts	Liens / contact
<i>Flowride</i>	- MaaS - Agrégateur de solutions de mobilité - But: favoriser comportements «vertueux» (TP, vélo) - Covoiturage «dynamique», en temps réel (sur carte) - Open source, «white label» - En développement, actuellement Annecy – Genève - soutien Modus, pilote prévu dans ZIMEYSAVER	- Ouvert à tous - Pas directement prévu pour les entreprises	Non	Non	Coût de la course: 0.60 EUR / km	- Eric PASCAL https://flowride.org - Présentation Flowride / Forum des mobilités pendulaires - <i>Atelier 6 sur le covoiturage 10.10.2024</i>
<i>ummadum</i>	- Autriche - Multimodal - But: favoriser comportements vertueux au sein de «communautés durables» (incitations symboliques, aussi vouchers, repas) «gamification» 100 entreprises (aussi clubs sportifs), 70'000 utilisateurs - Premiers pas en Suisse (Lindenhofgruppe Bern). Pas encore dispo en français mais adaptation possible	- Utilisation ouverte à tous Multi-entreprises possible	Pas directement, mais les entreprises peuvent le proposer	- Oui, central - Fonctions élaborées: comportements de mobilité, optimisation, économies réalisées, planification stratégique	Gratuit pour passagers (ou à convenir). Conducteurs peuvent être récompensés - Différents paquets pour entreprises, coûts selon nombre employés - Accompagnement dans la mise en place et la communication	- René Schader R.schader@ummadum.com www.ummadum.com <i>Entretien 23.10.24</i> - Voir présentation jointe

Autres prestataires / apps

Prestataire	Type de solution / particularités
twogo - Le service de covoiturage intelligent pour les entreprises	• Orienté entreprises • Service de covoiturage interne ou ouvert (multi-entreprises) • Gestion de la flotte de véhicules (utilisation pour covoiturage) • Solution dédiées entreprises, reporting, etc. • Partenariat avec ADAC: Better.Twogether • Développé par le Schwarz Gruppe (Lidl, Kaufland, etc) • Site multilingue
HitchHike - HitchHike	• Créé en 2011 • Covoiturage pour entreprises ou collectivités publiques • Seulement site web, multilingue (sauf portail)
ride2go.com Mitfahrgelegenheit kostenlos & einfach finden ridesharing offers free of charge	- Entreprises/administrations, quartiers d'habitation/zones d'activités, communes - Proposé par ADAC, ACA et TCS - Multilingue, site et app
<i>Etc, etc...</i>	

Evaluation de quatre produits

	BePooler (CITEC)	Blablacar Daily	Mobilidée fairmove	ummadum
Cercle utilisateurs Ouvert / fermé	Fermé	Ouvert	Fermé	Ouvert
Gestion stationnement ?	Oui	Non	Oui	Non
Tableau de bord indicateurs (écol. et financiers) ?	Oui	Oui	Oui	Oui
Avantages/forces +	- Gestion parking et accès pour covoitureurs - Multi-entreprises possible - Expérience de CITEC dans le domaine - Connaissance du contexte local - Solutions sur mesure	- Masse critique d'utilisateurs - Facilité de trouver des partenaires - Sophistication et design poussés (ergonomie) - Fonctions et accompagnement entreprises disponibles - Marque déjà très connue et bien implantée	- Gestion flexible et partage des places de stationnement et accès - Promotion des autres modes de déplacements possible - Multi-entreprises possible - Expérience mobilidée dans le domaine - Connaissance du contexte local - Solutions sur mesure	- Aspect communautaire et «gamification» poussés - Gratification sous forme de bons ou avantages - Multimodalité - Sophistication et design poussés (ergonomie)
Inconvénients -	- Versions F de l'application et documentation encore à améliorer - Solution payante, frein éventuel pour (petites) entreprises	- Tarif des courses prédéfini, sous réserve d'incitations - Restriction à un cercle fermé d'utilisateurs impossible	Solution payante, frein éventuel pour (petites) entreprises	- Restriction à un cercle fermé d'utilisateurs impossible - Absence de connaissances du contexte local, langue - Adéquation avec contexte genevois à évaluer (motivations symboliques)

Réflexions conclusives

- Pour un projet pilote ciblant et voulant impliquer les entreprises:
 - Importance d'un **accompagnement** personnalisé
 - Connaissance du **tissu local et de ses spécificités** (système transport, typologie entreprises, ...)
 - Problématique du **stationnement** à traiter dans le cas d'une stratégie globale de covoiturage
 - Mutualisation partielle
 - Parkings d'accueil des covoitureurs sur domaine public
 - Test vanpooling (env. 8 personnes) ?
- Incitations à covoiturer:
 - **Avantages tangibles** (gratuité, place de parc à disposition, etc)
 - **Avantages symboliques** (effort pour la planète, esprit d'équipe, sociabilité accrue)
 - **Sécurité du retour**: offrir des solutions de secours pour les cas où le covoiturage ne fonctionne pas
 - TP, taxi, etc.
 - Bornes pour covoiturage spontané avec indication de la destination (déjà existant ?)
 - Budget et communication nécessaires pour «banaliser» la pratique et l'ancrer
 - Travail flexible: peut/doit aussi favoriser la flexibilité des horaires de départ et retour
- Ne pas exclure les solutions a priori:
 - Plusieurs solutions/applications selon les besoins individuels et des entreprises
 - Profiter des forces de chaque solution (lignes de covoiturage, équipages, covoiturage spontané «dynamique», apps ouvertes ou applications pour entreprises)
- **Gouvernance** du projet... reste à inventer !

Informations et contacts

 **Shared Mobility
Booster**

 Un programme de l'Académie de la mobilité du TCS

[Les essentiels](#) [Offres](#) [Coaching](#) [Qui nous sommes](#) [DE](#) [FR](#)

Shared Mobility Booster active la mobilité partagée dans les villes et communes suisses

Porté par l'Académie de la mobilité du TCS, le programme «Shared Mobility Booster» vise à développer l'offre de mobilité partagée dans les communes comme dans les régions et à promouvoir son utilisation. La première phase est dédiée au transfert de connaissances et au coaching des acteurs locaux. Le programme est soutenu par SuisseEnergie, les cantons de Berne, Fribourg, Genève et Zurich, et l'association Swiss Alliance for Collaborative Mobility (CHACOMO).

[Découvrir le potentiel de votre commune avec notre outil d'analyse](#) [Coaching individuel](#)

En collaboration avec



Soutenu par

Arnaud.NICOLAY@tcs.ch

Shared Mobility Booster
c/o Mobilitätsakademie des TCS
Poststrasse 1
CH-3072 Ostermundigen
Tel +41 58 827 34 15
info@sharedmobilitybooster.ch

www.sharedmobilitybooster.ch

Etude «Acceptation sociale du covoiturage» (2023): conclusions du résumé

Sur la base des résultats du projet de recherche, six conclusions peuvent être tirées quant à cette meilleure exploitation du potentiel du covoiturage.

1. **Recadrage du covoiturage:** le covoiturage doit être considéré comme faisant partie de la mobilité collective, une thématique qui devrait continuer à gagner en importance dans les futurs débats. Il doit se positionner comme un «élément constitutif» de cette mobilité.
2. Il faut un **mix de mesures pull et de mesures push**: certes, l'élaboration d'un programme public de renforcement de la promotion du covoiturage n'entraîne pas dans le cadre du projet de recherche. De plus, les mesures étatiques requièrent toujours une certaine prudence et la prise en compte de tous les avantages et inconvénients. Ceci étant dit, les résultats du projet de recherche montrent qu'une augmentation substantielle de l'acceptation est réaliste à court et moyen terme déjà uniquement au moyen de mesures push. Nous entendons par «mesures push» des mesures consistant à adapter les conditions-cadres de sorte à augmenter la pression en faveur de l'utilisation du covoiturage.
3. **Avec le covoiturage, établir une passerelle entre mobilité individuelle et mobilité collective:** le covoiturage présente l'avantage de concilier mobilité individuelle et mobilité collective. Une automobiliste qui se déplace habituellement seule utiliserait probablement le covoiturage en tant que conductrice plutôt qu'en tant que passagère dans un premier temps. Mais si cette pratique permet de créer des liens et est associée à des expériences positives, cette même automobiliste pourra, dans un second temps, souhaiter recourir au covoiturage également en tant que passagère.
4. **Tirer parti des opportunités de la mobilité des personnes actives:** les entreprises ont la possibilité d'organiser leurs conditions-cadres de façon qu'elles aient un impact direct sur la pression en faveur du covoiturage. Comme le relèvent les résultats empiriques du projet de recherche, des mesures dans le domaine de la gestion des places de stationnement pourraient avoir un effet de levier relativement important.
5. **Ne pas négliger les potentiels que renferment les déplacements de loisirs:** dans certaines situations, la pression peut également être forte dans le domaine des déplacements de loisirs, et les formes collectives de mobilité, dont fait partie le covoiturage, pourraient être une partie de la solution, par exemple en cas de trafic de destination important vers des sites touristiques.
6. **Exploiter les potentiels d'optimisation des offres:** si la seule amélioration des offres ne saurait permettre une augmentation substantielle de l'acceptation du covoiturage, c'est un axe important pour qu'il soit possible de répondre à l'avenir à un éventuel accroissement de la demande. Les résultats de ce travail de recherche proposent des pistes concrètes en la matière.