

QUELS LEVIERS POUR DÉVELOPPER LE COVOITURAGE DE COURTE DISTANCE ?

Journée du covoiturage - Jeudi 20 septembre 2012

Atelier 1 : Aires de covoiturage (pages 2-5)

Atelier 2 : Leviers fiscaux et sociaux (pages 6-9)

Certificats d'Economies d'Énergie, Assurances, Participation de
l'employeur aux frais de transport

Restitution (page 10)



Atelier 1 : Aires de covoiturage

Les aires de covoiturage, levier au développement de la pratique

Une aire de covoiturage permet :

- de mieux maîtriser les flux de voitures et les embouteillages potentiels en créant des relais où les gens se donnent rendez-vous,
- de disposer d'un flux plus important de conducteurs dans le cas du covoiturage dynamique,
- de sécuriser le covoiturage quand elle est surveillée,
- d'éviter le stationnement sauvage et ses conséquences (accidents, amendes).

Il est important de savoir qu'une aire de covoiturage coûte moins cher à mettre en place qu'un arrêt de bus. Cela peut être un levier économique auprès des collectivités.

Un développement récent et croissant des aires de covoiturages publiques et privées, informelles, organisées

Elles sont récentes ou non, officielles ou spontanément créées par des utilisateurs, et se développent de manière constante et croissante, qu'elles soient publiques ou privées.

Ce développement impose aujourd'hui de mettre en place une politique structurée afin de faciliter la pratique du covoiturage.

Il existe deux grands types d'aires :

- Les **aires publiques = aire sur la voie publique**. Elles peuvent cependant poser quelques fois des problèmes, comme par exemple à Munich (Allemagne) où un nombre important de covoitureurs se retrouvent au même endroit, au même moment, créant des embouteillages (ce que le covoiturage est sensé empêcher).
- Les **aires privées = sur des aires de parking privés**.

Des expériences avec la grande distribution se développent : « U » et les *Mousquetaires Intermarché* avancent dans ce sens. *Norauto* s'est associé avec le CG 44 afin de mettre en place une aire de covoiturage sur le parking de la marque. *Norauto* y voit aujourd'hui un moyen de trouver de nouveaux clients, d'améliorer son image de marque et les covoitureurs peuvent laisser sereinement leurs voitures sur le parking toute la journée.

Se préserver d'un développement anarchique et non sécurisé

Il existe des cas extrêmes : ainsi, à Munich, une centaine de voitures s'arrêtent au même endroit, de manière totalement désorganisée. Ce développement anarchique cause des problèmes de circulation pour toutes les personnes qui passent par ce lieu, créant des embouteillages alors que le principe du covoiturage est d'y pallier.

D'où peut venir cette anarchie ? D'un problème de communication ? D'un problème de signalisation ? D'un problème de référencement des autres zones de covoiturage ?

Vers une normalisation des aires

Une politique de normalisation des aires permettrait un développement structuré et adapté aux flux de voitures afin de favoriser la pratique du covoiturage.

Aujourd'hui, une aire de covoiturage peut être tout à la fois une place de parking dans un village, un parking relais ou une aire sauvage et non sécurisée. Une normalisation permettrait de définir ce qu'est une aire, les différents types et de quoi elles sont constituées. Chaque aire normalisée pourrait avoir une signalétique adaptée.

Afin que cela soit encore plus efficace, l'Etat et les Collectivités territoriales pourraient faire en sorte de préserver le côté social du covoiturage et le libre accès aux aires de façon gratuite. Il éviterait ainsi qu'un organisme privé capte le monopole de ces aires qui seront progressivement des hubs de passage stratégique.

L'Etat et les Collectivités ont également un rôle important à jouer et une responsabilisation de sécurité routière dans cette thématique. Enfin, il est important de prendre en compte le fait que chaque territoire a une problématique différente (certains ont des places de parking à foison alors que pour certaines zones, la place de parking est un luxe qui coûte cher).

Cependant, comme il n'est apparemment pas faisable aujourd'hui de normaliser les arrêts de bus, la tâche est ardue. Tous les acteurs ne sont pas d'accord sur les données à prendre en compte (adresse ? point GPS ? description ?). Normaliser des aires de covoiturage paraît alors être quelque chose de compliqué. Dans tous les cas, cette normalisation et ce référencement doit passer par un organisme labellisé afin que les utilisateurs ne créent pas une mauvaise information.

Labellisation des aires

Labelliser les aires, c'est s'engager sur un niveau de qualité et de sécurité. La labellisation est l'étape qui arrive après la normalisation mais cette étape est indispensable pour le développement de la pratique du covoiturage. Une labellisation permet de communiquer sur le type d'aire, de service, etc.

La communication de ces aires labellisées passe aussi par la mise en place d'un panneau de signalisation type, panneau qui existe depuis plus de deux ans dans les cartons de la DSCR et la DGITM.

Référencement national des aires

Les aires n'ont jamais été référencées au niveau national. Or, cette information est importante à la fois pour maîtriser leur développement et en assurer la divulgation.

La FEDUCO a commencé à répertorier ces aires mais n'a pu aller au bout, n'en ayant pas les moyens. Elle souhaite ainsi poursuivre ce travail de façon pragmatique en se rapprochant du ministère. Une actualisation du référencement des aires pourrait également être envisagée via la diffusion directe de la carte de référencement des aires de covoiturage auprès des pratiquants, ce qui permettrait à chaque individu de la mettre à jour de façon collaborative, avec les données qu'il possède.

Une circulaire des préfets n'aiderait-elle pas à contacter les 75 000 communes françaises pour améliorer le recensement ?

Quelles sont les actions à mettre en œuvre ?

1. Définir ce qu'est une aire de covoiturage
2. Normaliser cette aire
3. La labelliser
4. Continuer le référencement des aires, ce qui n'est pas compliqué.
5. Obtenir un appui méthodologique du Ministère en charge du Transport est néanmoins nécessaire.

Tour de table : Quelles autres infrastructures pour développer le covoiturage ?

Matérielles : aires de covoiturage et voies de circulation réservées.

Immatérielles : sites internet.

Les entreprises ont aussi leur rôle à jouer dans le développement via la promotion en interne et la mise à disposition de places de parking réservées.

Il existe un réel besoin de sécuriser les zones. La proposition de réserver des places de stationnement en zones urbaines (comme les places de livraison) est une proposition politiquement compliquée car il existe un réel manque de places dans ces zones. Tout ceci doit être suivi par une implication politique forte. De plus, cette proposition peut ne pas être assez intéressante au niveau municipal, car le marché du covoiturage est bien trop faible.

Quid, non pas d'une réservation, mais d'une modulation tarifaire ?

Autre levier que le stationnement pour promouvoir le covoiturage : la circulation

Il serait intéressant de permettre la réservation d'une voie de circulation pour les personnes qui utilisent le covoiturage. L'Etat a déjà eu cette réflexion mais se pose le problème du contrôle des utilisateurs. La FEDUCO a fait des propositions dans le cadre de la gestion d'une dérogation covoiturage aux restrictions de la circulation dans les ZAPA.

Autre levier : utiliser l'informatique pour un système de covoiturage intelligent et dynamique

Ainsi, à Saclay (91), les « stop arrêts » seront équipés de bornes permettant de dire dans combien de temps le prochain covoitureur arrive.

Covoiturage et personnes en situation de précarité ?

Comment trouver un partenaire de covoiturage lorsque l'on n'a pas accès à Internet ?

En cela, les aires de covoiturage sont des solutions. Elles permettent en effet de se montrer à ces publics, qui savent dès lors où attendre leur covoitureur. De plus, l'aire comprend généralement un panneau qui reprend les coordonnées web mais aussi téléphoniques du Conseil Général qui a mis en place l'aire. Ils peuvent donc contacter le service du covoiturage afin de trouver un covoitureur.

Atelier 2 : Leviers fiscaux et sociaux

Les Certificats d'Economie d'Energie

1. Contexte réglementaire général :

La loi impose aux fournisseurs d'énergie, dits « obligés » (électricité, gaz, fioul domestique, carburants), une réduction des KWh mis à la consommation. En cas de non respect de l'obligation qui leur est faite, les « obligés » doivent pour chaque KWh en excès :

- soit s'acquitter d'une pénalité (2 centimes d'euro par KWh),
- soit présenter un Certificat d'Economie d'Energie (CEE) qu'ils peuvent :
 - o se faire délivrer en contrepartie d'une action de réduction de consommation énergétique (menée en leur sein propre ou avec un partenaire),
 - o acheter sur le marché.

L'offre de CEE sur le marché peut être alimentée par d'autres obligés (qui n'en ont pas besoin ou qui ne veulent pas les conserver en stock) ainsi que, plus généralement, par ceux qu'on appelle les « éligibles » (obligés + collectivités + agence de l'habitat + bailleurs sociaux ...).

L'article 2 du décret N° 2010-1664 du 29 décembre 2010 relatif aux Certificats d'Economie d'Energie rappelle les 3 façons d'obtenir une délivrance de CEE par une action d'économie d'énergie :

- les opérations « spécifiques »,
- les opérations « standardisées »,
- les « programmes ».

2. Application au cas du covoiturage :

Les trois voies réglementaires sont applicables au cas du covoiturage :

a) Une opération spécifique est actuellement déployée entre un fournisseur de carburant et un opérateur de covoiturage membre de la FEDUCO.

b) Une fiche d'opération standardisée a été référencée (TRA SE 03) applicable au covoiturage domicile-travail, mais n'a pas encore fait l'objet de demande de délivrance de CEE, ni d'agrément de Plan d'Action d'Economie d'Energie.

La fiche TRA SE 03 précise les conditions d'attribution des CEE (abonnement à un service en ligne, réalisation de 100 trajets dans l'année, preuve de mise en ligne du service) et le montant attribué à raison d'un forfait de 670 KWh cumac par covoitureur (« cumac » signifiant « cumulé et actualisé »).

Les dossiers de demande de CEE sont alors déposés auprès d'un pôle national rattaché à la DGEC (?) au plus tard 12 mois après la fin de chaque opération. Ces dossiers doivent démontrer un volume d'économies minimal de 20 GWh cumac sur la période d'obligation du dispositif (2^{ème} période de 2011 à fin 2013).

Il existe des entreprises qui permettent aux obligés de mettre en place des campagnes type marketing via leurs sites internet pour mettre en valeurs les économies qu'ils effectuent et permettre à leurs clients d'y contribuer également (par exemple : Auchan, Leclerc, etc.).

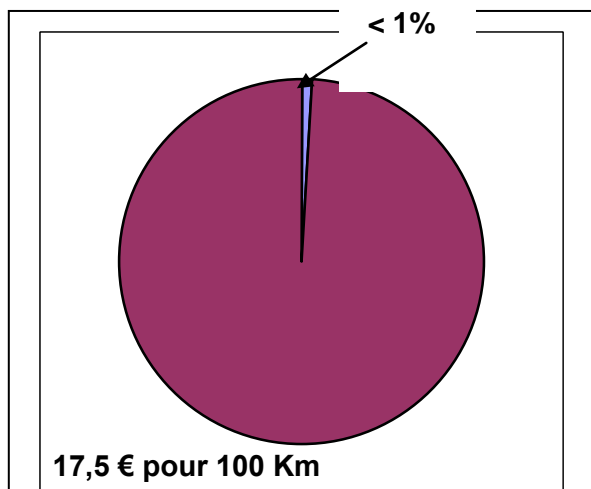
c) Un projet de Programme, intitulé « Mobilité Domicile-Travail », vient d'être sélectionné par le Ministère et se trouve actuellement en phase d'Appel à Manifestation d'Intérêt des Collectivités et leurs Autorités Organisatrice du Transport.

Il est intéressant de comparer le poids économique que peut avoir le dispositif CEE dans le calcul fait par celui qui en bénéficie, selon qu'il est covoitureur (opération standardisée) ou qu'il est un éligible (programme) :

Approche Covoitureur

« Fiche d'Action Standardisée »

unité : **KWh délivré** par kilomètre covoituré

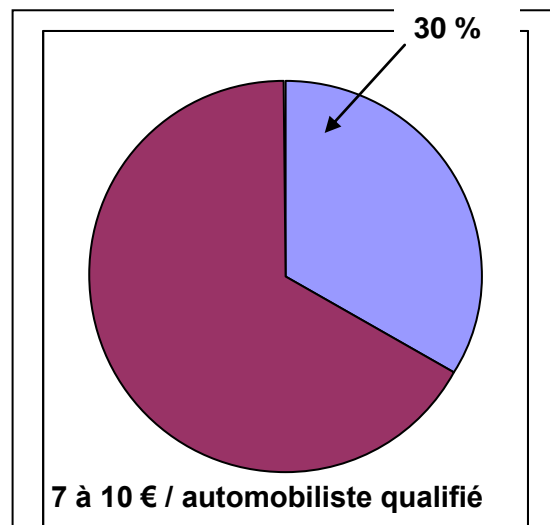


Economies réalisable en passant au covoiturage

Approche « Eligible »

« Programmes » (L 221-7)

unité : **KWh délivré** par € dépensé



Budget de dépenses de l'acteur éligible CEE

Incitation au covoiturage par l'employeur

Les entreprises telles que Renault par exemple rencontrent des difficultés pour inciter leurs salariés au covoiturage car ceux-ci bénéficient règlementairement d'une prime transport accordée pour les déplacements réalisés en transport en commun. Une prime covoiturage risque a priori d'être considérée par l'URSSAF comme une rémunération salariale (assujetties aux charges sociales et patronales) et non pas comme une incitation au covoiturage.

Pistes : mettre en place des incitations type telles que le budget transport mis en place en Belgique, complètement géré au sein de l'entreprise. Cela permettrait une plus grande souplesse de la mise en place du covoiturage, par exemple dans les zones inter entreprises.

IDÉES EN VRAC :

- Encourager les arrêts type : dépôt minute pour que les gens puissent aller manger ensemble entre plusieurs bâtiments de la même zone inter entreprise
- Préconisations : une campagne de communication généraliste pour promouvoir le covoiturage auprès de tous les types d'usagers. Elle pourrait être mise en place par les « obligés » comme par les autres employeurs, et pourrait avoir par exemple la FEDUCO en appui.
- Un constat général : l'utilisateur est perdu dans toutes les offres de services de covoiturage existantes.

4 PISTES DE TRAVAIL :

- 1) Lobbying et travail auprès du législateur par rapport à l'impôt Versement Transport (collecté par l'URSSAF et reversé aux Autorités Organisatrices du Transport).

News 19/10 ! La proposition de Bonus/Malus VT, portée par la FEDUCO, vient d'être ajoutée au panier des nouvelles pistes de fiscalités environnementales que le tout nouveau Conseil National de la Transition Energétique (ex CNDDGE) a pour mission de rassembler, dans la perspective de la Loi de programmation annoncée pour juin 2013.

- 2) Lobbying et travail auprès du législateur concernant la contribution des employeurs aux frais de transport des salariés, lorsqu'ils pratiquent le covoiturage.
- 3) Mise en place d'une campagne de sensibilisation.
- 4) Mise en place de passerelles entre les « obligés » et les autres partenaires pour un covoiturage gagnant / gagnant !

Les Assurances

La FEDUCO est interpellée par le caractère anxiogène de la communication publiée par la FFSSA sur son site Internet et annonçant que le « covoiturage est une pratique à risque ».

Il semble que le risque évoqué ne concerne nullement un risque encouru par les covoitureurs mais un risque financier interne à la Société d'Assurance d'avoir à indemniser plus de passagers, qu'elle n'aurait pas eu à indemniser s'ils avaient effectué leurs trajets en conduisant leurs propres voitures (la garantie dommage conducteur (responsable) n'est pas le cas général des contrats d'assurance Auto).

La FEDUCO écrira à la FFSSA.

Fiscalité

Il existe encore des flous juridiques ou des leviers fiscaux qui pourraient être actionnés pour développer la pratique :

- Compatibilité remboursement kilométrique et covoiturage.
- Régime fiscal du covoitureur.
- Prime transport et covoiturage.
- Bonus-Malus Versement Transport.

La FEDUCO se rapproche du législateur et de l'ACCOS afin de faire en sorte que les questions sociales et fiscales soient abordées.

Restitution

Atelier 1 : Covoiturage et Aires de covoiturage

1. Mettre en place une normalisation des aires : quel type ? pour quel usage ?
2. En faire des espaces réservés
3. Les rendre « intelligentes » pour en faire un transport qui lie les aires aux passages des voitures

Atelier 2 : Covoiturage et Fiscalité

Dans l'atelier 2, nous avons parlé :

1. des CEE
2. de l'Assurance
3. de trois axes à approfondir :
 - a. Mettre en place une campagne de sensibilisation neutre, qu'aucun des opérateurs du terrain ne s'approprierait (mention superflue puisqu'on a dit « neutre »)
 - b. L'URSSAF a un rôle non négligeable dans le développement de cette pratique
 - c. Favoriser les partenariats entre les entreprises et les employeurs