



D.2019.07.03.4.9

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Séance du 03 Juillet 2019

4 - PLANIFICATION ET ECO-MOBILITES**4.9 - COVOITURAGE – CONVENTION DE PARTENARIAT DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT
n° 2019-1070 AVEC LE CEREMA - AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION**

L'an deux mille dix-neuf, le trois juillet à Toulouse Métropole, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOULAT Michel		X (M. Briand jusqu'au point 9.4)	X (a/c du point 10)
BRIAND Sacha	X	X (M.Chollet a/c du point 10)	
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X (du point 1.1 au point 4.12 et du point 9.1 au point 9.4)	X (M.Grass a/c du point 5.1 jusqu'au point 8.9 et a/c du point 10)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
SICOVAL			
AREVALO Henri	X	X (M. André a/c du point 1)	
LAFON Arnaud			X
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline		X (M. Suaud)	
SUAUD Thierry	X		

Le développement du covoiturage est identifié comme un des points importants de la future loi d'orientation des mobilités. L'adaptation des offres actuelles de covoiturage à ce nouveau cadre législatif et l'implication des collectivités dans l'intégration de ces offres dans un système plus global de mobilité constituera un enjeu des politiques de déplacements dans les années à venir.

Dans ce cadre, le CEREMA a lancé un appel à partenariat auprès des collectivités territoriales pour mener un travail de parangonnage des services de covoiturage existants et analyser leurs principales forces et faiblesses ainsi que leurs domaines de pertinence préférentiels, notamment vis-à-vis des objectifs des politiques publiques.

Un programme d'étude conjoint entre le CEREMA et les partenaires intéressés permettra d'avoir une meilleure connaissance de la consistance et de la pertinence des offres qui pourraient leur être proposées par des opérateurs. Cette connaissance sera ensuite valorisée par le CEREMA.

Tisséo Collectivités s'est porté candidat pour participer à ce programme et souhaite évaluer les différents dispositifs présents sur son territoire. L'analyse abordera notamment le service et la plateforme de mise en relation Covoitéo, le dispositif des spots covoiturage, les aires de covoiturage et l'expérimentation covoiturage mise en place à travers l'appel à projet covoiturage sur les territoires du Sicoval et du Muretain avec l'opérateur Klaxit.

Le montant de cette étude s'élève à 50 000 euros, pris en charge à 50% par Tisséo Collectivités et à 50% par le CEREMA.

La contribution financière du syndicat mixte est fixée à un montant global de 25 000 € HT soumis à la TVA. Le taux de TVA en vigueur à la signature du contrat est de 20 %. Le CEREMA mobilise, pour sa part 25 000 € HT sous forme de temps passé.

Aussi, Il est proposé d'établir une convention pour définir les relations entre le CEREMA et Tisséo Collectivités (répartition des tâches, modalités d'évaluation, éléments financiers et calendrier).

Il est proposé au Comité Syndical d'approuver les termes de cette convention de partenariat avec le CEREMA et d'autoriser le Président à la signer.

Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : APPROUVE la convention entre le CEREMA et Tisséo Collectivités.

ARTICLE 2 : AUTORISE le Président à signer ladite convention.

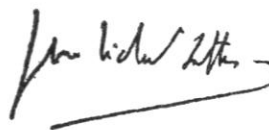
ARTICLE 3 : DIT que les crédits correspondants seront inscrits à l'article 617 du budget 2019.

ARTICLE 4 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an
que dessus,

Pour extrait conforme,

Le Président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean Michel Lattes', with a long horizontal flourish extending to the right.

Jean-Michel LATTES



Direction territoriale Sud-Ouest

CONVENTION DE PARTENARIAT DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT

EVALUATION DE L'INTEGRATION DES OFFRES DE COVOITURAGE COURTE- DISTANCE DANS LES SYSTEMES DE DEPLACEMENTS AU SEIN DU RESSORT TERRITORIAL DE TISSEO COLLECTIVITES

Entre

Tisséo Collectivités, syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine, situé au 7, esplanade Compans-Caffarelli, BP 11120 — 31011 Toulouse CEDEX 6, représenté par son président Monsieur Jean-Michel LATTES,

Ci-après désigné « Tisséo Collectivités »,

d'une part,

et

Le Cerema, établissement public administratif de l'État, dont le siège se situe Cité des Mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - 69674 Bron Cedex, représenté par Monsieur Yvan ASTIER, Directeur de la Direction Territoriale Sud-Ouest, située rue Pierre Ramond, 33160 Saint-Médard-en-Jalles.

Ci-après désigné « le Cerema »,

d'autre part,

désignés individuellement comme la « Partie » et collectivement comme « les Parties »,

il est convenu ce qui suit :

Vu le titre IX de la loi n° 2013-43 du 28 mai 2013 portant création du Cerema ;

Vu le décret n° 2013-1273 du 27 décembre 2013 relatif au Cerema ;

Vu l'article L2512-5 du Code de la Commande Publique et notamment son alinéa 2° ayant trait aux marchés publics de services relatifs à la recherche et développement pour lesquels l'acheteur n'acquiert pas la propriété exclusive des résultats ou ne finance pas entièrement la prestation.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190705-20190703-4-9D-
DE
Date de télétransmission : 05/07/2019
Date de réception préfecture : 05/07/2019

Table des matières

Préambule	3
Article 1 – Objet du partenariat.....	4
Article 2 – Pièces contractuelles du marché.....	5
Article 3 – Propriété intellectuelle	5
3.1 – <i>Propriété des connaissances antérieures</i>	5
3.2 – <i>Propriété des résultats</i>	5
Article 4 – Communication – Publications	5
Article 5 – Prix et modalités de règlement	6
5.1 – <i>Montant</i>	6
5.2 – <i>Répartition de la prise en charge financière</i>	6
5.3. – <i>Modalités de financement</i>	6
5.4 – <i>Modalités de règlement</i>	6
5.4.1 <i>Facturation</i>	6
5.4.2 <i>Paie ment</i>	6
Article 6 – Entrée en vigueur et durée de la convention	7
Article 7 – Modifications des clauses.....	7
Article 8 – Résiliation	7
Article 9 – Règlement des litiges	7

Préambule

Les Parties souhaitent par le présent partenariat définir leurs relations dans le cadre d'un partenariat de recherche et de développement au sens de l'article L2512-5 du Code de la Commande Publique et notamment son alinéa 2°.

Tisséo Collectivités souhaite disposer d'une évaluation des services de covoiturage présents sur son territoire.

Au regard des récentes évolutions de l'offre des services de covoiturage, le Cerema a souhaité faire un appel à partenariat auprès de collectivités territoriales pour mener un travail de parangonnage des services de covoiturage existants et analyser leurs principales forces et faiblesses ainsi que leurs domaines de pertinence préférentiels, notamment vis-à-vis des objectifs des politiques publiques. Un programme d'étude conjoint entre le Cerema et les villes ou AOM intéressées permettra aux collectivités locales d'avoir une meilleure connaissance de la consistance et de la pertinence des offres qui pourraient leur être proposées par des opérateurs. Cette connaissance sera ensuite valorisée par le Cerema.

Tisséo Collectivités s'est porté candidate pour participer à ce programme sur son territoire. Au regard du périmètre élargi de son ressort territorial (108 communes, 1115 km² et 1 025 000 habitants environ), des zones peu denses et périurbaines sont peu desservies par les transports en commun. Tisséo Collectivités souhaite évaluer les différents dispositifs de plateformes et d'équipements, afin d'offrir aux habitants les services de covoiturage les plus adaptés et les plus intégrés aux offres en transport en commun. L'analyse intégrera notamment le service Covoitéo et la plateforme de mise en relation, le dispositif des spots covoiturage, les aires de covoiturage et les expérimentations covoiturage actuellement en cours.

A noter que Grenoble-Alpes Métropole et le département de l'Hérault participent également à cette démarche nationale.

L'accompagnement des acteurs publics et privés dans la transition vers une économie sobre en ressources et décarbonée, respectueuse de l'environnement et équitable fait partie des missions mentionnées dans l'article 44 de la loi portant création du Cerema. À ce titre, le Cerema a inscrit, dans son projet stratégique, parmi ses champs d'action : l'aménagement et le développement égaux des territoires ainsi que l'accompagnement des acteurs publics et privés dans le cadre de la transition énergétique.

Pour l'accomplissement de ses missions, la loi portant création du Cerema lui attribue huit postures d'activités parmi lesquelles figurent les activités de recherche.

Tisséo Collectivités et le Cerema apparaissent ainsi légitimes pour mener ensemble une prestation de recherche et de développement portant sur l'évaluation des services de covoiturage nombreux à se développer ces dernières années.

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 – Objet du partenariat

Le présent partenariat fixe les droits et obligations des Parties ainsi que les termes et conditions qui lui sont applicables.

Tisséo Collectivités et le Cerema apparaissent légitimes pour mener ensemble une prestation de recherche et de développement portant sur l'évaluation des services de covoiturage nombreux à se développer ces dernières années.

La stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre, adoptée par le Gouvernement en 2016, a fait du covoiturage l'un des modes de déplacement à développer pour améliorer l'efficacité du système de transport, optimiser l'usage des infrastructures routières, et limiter les impacts du trafic routier sur les émissions de gaz à effet de serre et les polluants à effet sur la santé et l'environnement.

Les différentes enquêtes réalisées auprès des Français montrent un réel intérêt pour la pratique du covoiturage, dont les atouts sont bien identifiés (économie, impact sur l'environnement, renforcement de la solidarité...), mais se heurtent encore à des freins sur lesquels un travail important est encore à réaliser (étude Cerema « Covoiturage courte et moyenne distance – Retour d'expériences, freins et leviers », 2018). On peut notamment relever qu'environ 30 % des personnes ont déjà pratiqué le covoiturage courte-distance (Ifop 2017 donne 28 % et Ipsos 2016 donne 31 %). Pour autant, le taux d'occupation des véhicules est en baisse constante depuis des décennies, démontrant la nécessaire intervention de la puissance publique afin de (re)lancer la pratique du covoiturage. La Loi d'Orientation des Mobilités, en cours de discussion (mai 2019) dans les chambres parlementaires, permettra d'ouvrir davantage les possibilités d'action de développement du covoiturage pour les différents acteurs publics et privés.

Actuellement, grâce au développement des applications smartphone et d'offres innovantes et expérimentales, les services de covoiturage de proximité effectué sur de courtes distances aux motifs essentiellement domicile – travail/études se développent fortement.

Les offres de covoiturage de proximité déployées à l'initiative d'opérateurs privés, de l'économie solidaire ou de collectivités publiques peuvent ainsi prendre des formes variées :

- plate-forme ou application de mise en relation ou ligne virtuelle de covoiturage
- service spontané ou anticipé
- service gratuit ou payant

Ces offres répondent à plusieurs objectifs :

- proposer une offre de mobilité sur un territoire ou répondre à des besoins particuliers (desserte d'une zone économique, report modal, droit à la mobilité...) quand l'offre de transport collectif n'existe pas ou est estimée comme insuffisante ;
- expérimenter des nouveaux services de transports dans un objectif d'optimisation des coûts de transports publics.

Article 2 – Pièces contractuelles du marché

Les pièces contractuelles du marché sont par ordre décroissant d'importance :

- le présent accord -cadre ;
- l'annexe (annexe technique, financière : détail estimatif, et temporelle : planning).

Article 3 – Propriété intellectuelle

3.1 – Propriété des connaissances antérieures

Chacune des Parties conserve la pleine et entière propriété de ses connaissances antérieures, c'est-à-dire toutes les informations et connaissances techniques ou scientifiques de quelque nature que ce soit, et notamment le savoir-faire, les secrets de fabrique, les secrets commerciaux, les données, les bases de données, logiciels, les dossiers, plans, schémas, dessins, formules ou tout autre type d'informations et connaissances, sur quelque support et sous quelque forme que ce soient, brevetables ou non, ou brevetées ou non, et plus généralement protégées ou non ou « protégeables » ou non au titre d'un droit de propriété intellectuelle, et appartenant à une Partie ou détenues par elle, avant la date d'effet de la convention ou développées ou acquises par elle postérieurement à la date d'effet de la convention mais indépendamment de l'exécution de la présente convention.

3.2 – Propriété des résultats

L'option A de l'article 25 du « Régime des droits de propriété intellectuelle » du cahier des clauses administratives générales NOR : ECEM0912503A applicables aux marchés publics de prestations intellectuelles s'applique à la présente convention. À ce titre, le Cerema concède au syndicat mixte les droits de propriété intellectuelle sur les résultats, à titre non exclusif.

Article 4 – Communication – Publications

Les résultats méthodologiques obtenus à l'occasion du présent marché ont vocation à être rendus publics.

Le Cerema et le syndicat mixte s'engagent mutuellement à se citer l'un et l'autre sur chacun des documents produits, présentations ou communications, portant sur le projet de recherche.

Tout projet de publication ou de communication relatif au projet ou aux résultats issus du projet doit obtenir, pendant la durée de la présente convention et les six mois qui suivent son expiration, l'accord écrit de l'autre Partie qui fait connaître sa décision dans un délai maximum de deux mois à compter de la demande. Passé ce délai et faute de réponse, l'accord est réputé acquis.

Le projet de publication ou de communication correspondant doit faire référence au concours apporté par chacune des Parties à la réalisation du projet.

Les stipulations qui précèdent ne peuvent faire obstacle ni à l'obligation qui incombe aux chercheurs de produire un rapport annuel d'activité à leurs autorités scientifiques compétentes, ni à la soutenance de thèse d'étudiants chercheurs, sous réserve de respecter si nécessaire des mesures de confidentialité.

Les données personnelles collectées, recueillies et exploitées dans le cadre de cette étude sont traitées de manière anonyme dans le respect du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD)

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190705-20190703-4-9D-
DE
Date de télétransmission : 05/07/2019
Date de réception préfecture : 05/07/2019

Article 5 – Prix et modalités de règlement

5.1 – Montant

Le montant du projet visé à l'article 1 s'élève à 50 000 € HT.

5.2 – Répartition de la prise en charge financière

Cette opération est prise en charge à 50 % par le syndicat mixte et 50 % par le Cerema.

5.3. – Modalités de financement

La contribution financière du syndicat mixte est fixée à un montant global de 25 000 € HT soumis à la TVA.

Le taux de TVA en vigueur à la signature du contrat est de 20 %, Toute modification du taux de TVA applicable, intervenant durant la période d'exécution de la Convention, est répercutée dès la première échéance de facturation suivant la date d'entrée en vigueur du nouveau taux.

Le Cerema mobilise, pour sa part 25 000 € HT sous forme de temps passé.

5.4 – Modalités de règlement

5.4.1 Facturation

Le Cerema facture au syndicat mixte la part du montant visé à l'article 5.3 lui revenant.

Les factures sont libellées à l'adresse suivante :

Monsieur le Président de Tisséo Collectivités
7, esplanade Compans-Caffarelli, BP 11120
31011 Toulouse CEDEX 6

La contribution du syndicat mixte est réglée au nom de l'Agent Comptable du CEREMA, sur présentation de factures émises par le Cerema selon l'échéancier ci-dessous :

- à la phase de lancement de l'opération : acompte correspondant à 30 % du montant total de la contribution ;
- en février 2020 : 35 % ;
- en fin d'opération : 35 %.

5.4.2 Paiement

Les versements sont effectués par le syndicat mixte par virement bancaire, dans un délai de trente (30) jours calendaires à compter de leur date d'émission, sur présentation de factures émises par le Cerema, au compte ouvert au nom de :

Cerema AGENCE COMPTABLE SECONDAIRE OUEST

Identifiant national de compte bancaire RIB									
Code banque		Code guichet		N° de compte		Clé RIB		Domiciliation	
10071		33000		00001001242		25		TP Bordeaux	
IBAN (International Bank Account Number)									
									BIC
FR76	1007	1330	0000	0010	0124	225	TRPUFRP1		

Article 6 – Entrée en vigueur et durée de la convention

La présente convention entre en vigueur à la date de sa signature par les Parties pour une durée de 18 mois.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190705-20190703-4-9D-
DE
Date de télétransmission : 05/07/2019
Date de réception préfecture : 05/07/2019

Article 7 – Modifications des clauses

D'un commun accord entre les Parties, la présente convention peut être modifiée ou prorogée par avenant.

Article 8 – Résiliation

En cas de non-respect, par l'une des Parties, des engagements réciproques inscrits dans la présente convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'autre Partie à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Un décompte de résiliation est dans ce cas établi d'un commun accord par les Parties.

Article 9 – Règlement des litiges

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable tout différend relatif à l'interprétation ou à l'exécution des prestations du présent marché. Elles disposent d'un délai de trois mois à compter de la réception du premier courrier de l'une des Parties faisant part de son désaccord à l'autre Partie pour aboutir à une solution amiable.

En cas de désaccord persistant, les Parties portent le litige devant le tribunal administratif compétent.

Fait à, le.....

Le Président
du syndicat mixte

Le Directeur
de la Direction Territoriale Sud-Ouest du Cerema

Monsieur **Jean-Michel LATTES**

Monsieur **Yvan ASTIER**

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190705-20190703-4-9D-
DE
Date de télétransmission : 05/07/2019
Date de réception préfecture : 05/07/2019

ANNEXE – DETAILS DE LA MISSION D’EVALUATION DE L’INTEGRATION DES OFFRES DE COVOITURAGE COURTE- DISTANCE DANS LES SYSTEMES DE DEPLACEMENTS AU SEIN DU RESSORT TERRITORIAL DE TISSEO COLLECTIVITES

1. CONTEXTE ET ENJEUX DE LA PROBLEMATIQUE	2
1.1. Evaluation de services de covoiturage sur le ressort territorial de Tissé	5
1.1.1 Évaluer la plus-value de l’animation dans le cadre d’une plate-forme.....	5
1.1.2 Évaluer des offres d’auto-stop organisé.....	6
1.1.3 Évaluer des applications numériques à destination des trajets domicile-travail.	7
1.1.4 Évaluer une application numérique concernant un axe précis	7
1.2 Modalités d’évaluation des services de covoiturage.....	9
1.2.1 Phase 1 – Construction de la méthode.....	9
1.2.2 Phase 2 – Analyse de la mobilité et de l’offre TC du territoire	9
1.2.3 Phase 3 – Expertise des services existants	9
1.2.4 Phase 4 – Évaluation et propositions d’évolutions.....	11
1.2.5 Phase 5 – Échanges et capitalisation au niveau national	12
2 DESCRIPTION DES ACTIVITES.....	13
2.1 Répartition des tâches entre Tissé et Cerema.....	13
2.2 Éléments financiers et calendrier prévisionnel	14

1. CONTEXTE ET ENJEUX DE LA PROBLEMATIQUE

La stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre, adoptée par le Gouvernement en 2016, a fait du covoiturage l'un des modes de déplacement à développer pour améliorer l'efficacité du système de transport, optimiser l'usage des infrastructures routières, et limiter les impacts du trafic routier sur les émissions de gaz à effet de serre et les polluants affectant la santé et l'environnement.

Les différentes enquêtes réalisées auprès des Français montrent un réel intérêt pour la pratique du covoiturage, dont les atouts sont bien identifiés (économie, impact sur l'environnement, renforcement de la solidarité...), mais se heurtent encore à des freins sur lesquels un travail important est encore à réaliser (étude Cerema « Covoiturage courte et moyenne distance – Retour d'expériences, freins et leviers », 2018). On peut notamment relever qu'environ 30 % des personnes ont déjà pratiqué le covoiturage courte-distance (Ifop 2017 donne 28 % et Ipsos 2016 donne 31 %). Pour autant, le taux d'occupation des véhicules est en baisse constante depuis des décennies, démontrant la nécessaire intervention de la puissance publique afin de (re)lancer la pratique du covoiturage. La Loi d'Orientation des Mobilités, actuellement (avril 2019) en discussion dans les chambres parlementaires, permettra d'ouvrir davantage les possibilités d'action de développement du covoiturage pour les différents acteurs publics et privés.

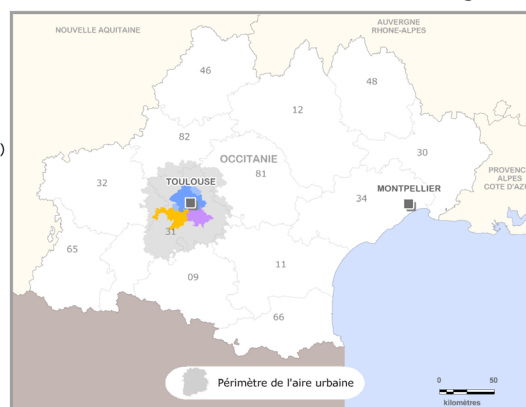
Depuis le développement des applications smartphone et d'offres innovantes et expérimentales, les services de covoiturage de proximité effectué sur de courtes distances aux motifs essentiellement domicile – travail/études se développent fortement.

Les offres de covoiturage de proximité déployées à l'initiative d'opérateurs privés, de l'économie solidaire ou de collectivités publiques peuvent ainsi prendre des formes variées :

- plate-forme ou application de mise en relation ou ligne virtuelle de covoiturage
- service spontané ou anticipé
- service gratuit ou payant

Ces offres répondent à plusieurs objectifs :

- proposer une offre de mobilité sur un territoire ou répondre à des besoins particuliers (desserte d'une zone économique, report modal, droit à la mobilité...) quand l'offre de transport collectif n'existe pas ou est insuffisante ;
- expérimenter des nouveaux services de transports dans un objectif d'optimisation des coûts de transports publics.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190705-20190703-4-9D-
DE
Date de télétransmission : 05/07/2019
Date de réception préfecture : 05/07/2019

Dans tous les cas, le principal enjeu du covoiturage de proximité est l'atteinte d'une « masse critique » minimale d'usagers, c'est-à-dire la constitution d'un réseau suffisamment dense pour apporter aux covoitureurs passagers l'assurance de réalisation du déplacement projeté, de trajets sans détour, dans les créneaux horaires souhaités. Cette « massification » dépend des territoires et des besoins de leurs habitants (usagers potentiels du covoiturage). Par ailleurs, les différentes offres doivent trouver leur domaine de pertinence, leur rentabilité économique et démontrer leur compétitivité par rapports aux autres modes de déplacements (en termes de temps de parcours, de confort et de sécurité).

Or, la diversité des services de covoiturage existants, et notamment les offres innovantes et expérimentales développées récemment, ne bénéficient pas de retour d'expérience consolidé permettant de définir leur domaine de pertinence et d'apporter des éléments quant à leur reproductibilité sur d'autres territoires.

Le développement du covoiturage courte-distance est identifié comme un des points importants de la future loi d'orientation des mobilités (gouvernance, gratifications à la pratique de ce mode, possibilités d'usage réservé de l'espace public...). L'adaptation des offres actuelles à ce nouveau cadre législatif et l'implication des collectivités dans l'intégration de ces offres dans un système plus global de mobilité constituera un enjeu des politiques de déplacements dans les années à venir.

Ainsi, compte tenu de tous ces éléments, le Cerema a souhaité faire un appel à partenariat auprès des collectivités territoriales pour mener un travail de parangonnage des services de covoiturage existants et analyser leurs principales forces et faiblesses ainsi que leurs domaines de pertinence préférentiels, notamment vis-à-vis des objectifs des politiques publiques.

Un programme d'étude conjoint entre le Cerema et les villes ou AOM intéressées permettra aux collectivités locales d'avoir une meilleure connaissance de la consistance et de la pertinence des offres qui pourraient leur être proposées par des opérateurs. Cette connaissance sera ensuite valorisée par le Cerema.

Tisséo Collectivités s'est portée candidate pour participer à ce programme sur le territoire de son PDU (composé de son ressort territorial et de 6 communes supplémentaires). Au regard de ce périmètre (114 communes, 11885 km² et 1 040 000 habitants environ), des zones peu denses sont peu desservies par les transports en commun. Tisséo Collectivités souhaite évaluer les différents dispositifs de plateformes et d'équipements, afin d'offrir aux habitants les services de covoiturage les plus adaptés et les plus intégrés aux offres en transport en commun. L'analyse abordera notamment le service Covoitéo et la plateforme de mise en relation, le dispositif des spots covoiturage, les aires de covoiturage et l'expérimentation covoiturage mise en place à travers l'appel à projet covoiturage sur les territoires périurbains organisé par Tisséo collectivités à partir de 2018.

Tisséo Collectivités est aussi intéressé pour s'inscrire dans un collectif national associant le Cerema et plusieurs AOM afin de partager les expériences dans ce domaine.

1.1. Evaluation de services de covoiturage sur le ressort territorial de Tisséo

Dans le cadre de ce présent marché, pour intégrer le parangonnage national et être évalué selon la méthode co-construite au niveau national, les services de mobilité retenus au niveau du ressort territorial de Tisséo seront analysés selon la configuration suivante.

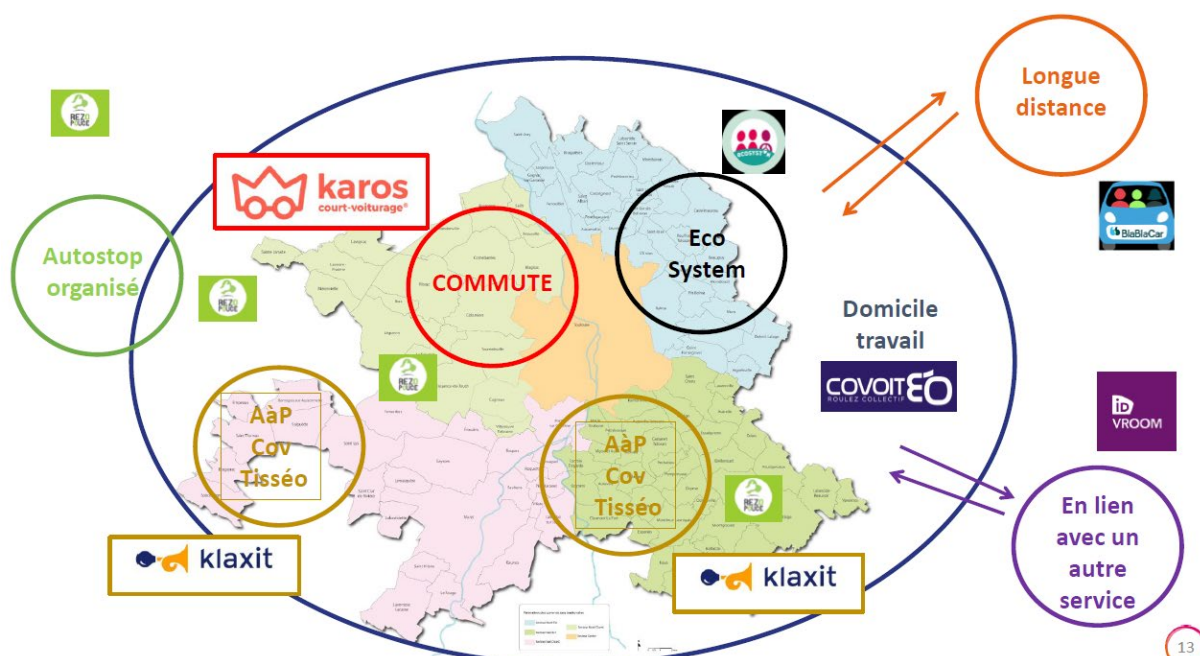


Illustration 2 : Les différents services covoiturage sur le périmètre du Plan de déplacements urbains

1.1.1 Évaluer la plus-value de l'animation dans le cadre d'une plate-forme

Covoitéo

Depuis 2008, Tisséo Collectivités propose aux entreprises de l'agglomération toulousaine en démarche de plans de mobilité un site de mise en relation pour le covoiturage domicile-travail. Ce service gratuit et local est destiné aux salariés des entreprises adhérentes souhaitant partager leur trajet quotidien en s'organisant en amont. Les derniers chiffres disponibles indiquent que 7000 personnes environ sont inscrites sur cette plateforme nouvellement baptisée Covoitéo.

Le service est structuré autour :

- d'une plateforme Internet de mise en relation pour covoiturer : <http://covoiteo.info>.
- d'une équipe de 2 conseillers mobilité, dont la mission comprend : assistance, conseils aux covoitureurs, suivi des inscrits, gestion de la garantie retour (permet la prise en charge financière - remboursement des frais de transports en commun ou de taxi, VTC, autopartage à concurrence de 50 euros par trajet retour d'un passager dont le trajet auparavant prévu en covoiturage est impossible).

Le service ne propose pas comme le font les opérateurs privés une application. Par contre l'ergonomie du nouveau site internet a été pensée pour qu'il puisse être également utilisé à partir d'une tablette ou d'un smartphone.

L'offre intègre aussi des formations de référents covoiturage, permettant d'avoir des relais au sein des entreprises inscrites à Covoitéo. Dans le dispositif d'accompagnement, des animations au sein de l'établissement (stands, café ou speed-dating covoiturage, mini-conférence, etc.) sont également proposées, même si à ce jour les ressources humaines ne sont plus en capacité de répondre favorablement à toutes les demandes. Dans ce cadre, des animations spécifiques ont été organisées, comme par exemple le challenge covoiturage inter-entreprise en 2015 et 2016 au titre du projet européen CHUMS.

1.1.2 Évaluer des offres d'auto-stop organisé

Rezo Pouce

Il s'agit d'un service d'autostop avec logo d'identification sur les véhicules et signalisation sur le terrain, et avec des affichettes à disposition des passagers. En 2014, un partenariat Rézo Pouce / Tisséo Collectivités a été mis en œuvre dans le cadre de l'opération « spot covoiturage », pour 2 ans. Ce partenariat n'est plus en cours à ce jour mais les spots covoiturage ont bien été déployés sur le ressort territorial.

Le service RézoPouce est opérationnel dans les 2 territoires suivants :

- *le nord-est autour de la zone Airbus, au sein et au-delà du ressort territorial*
- *le sud-ouest (communauté d'agglomération du Sicoval)*
- *sur certaines communes de l'Ouest toulousain*

Les usagers sont incités à envoyer des SMS de confirmation. Une application est aussi mise en place et donne des informations aux usagers.

EcoSyst'm

Tisséo a conventionné avec la fédération Ecosyst'm en 2019. A l'instar de Rezo Pouce, ce système vise à développer l'entraide solidaire pour désenclaver les territoires au moyen du covoiturage, non lucratif. Toute transaction financière entre covoitureurs et covoiturés est évitée au profit de « fichets kilométriques ». Ceux-ci permettent de référencer chaque acteur du covoiturage, conducteur et passager, de les identifier à tout moment. Ce système va dans d'autres territoires, plus loin, en encourageant l'économie locale grâce à la mise en place d'une monnaie spécifique, nécessitant l'adhésion de plusieurs partenaires économiques.

Ce système viendra compléter, sur l'Est Toulousain, la réorganisation du réseau bus, où une offre TAD évolue avec des lignes bus aux heures de pointes et une offre TAD en heures creuses. Il devrait pouvoir s'appuyer sur la plateforme Covoitéo et trouver une identification locale avec les spots covoiturage.

1.1.3 Évaluer des applications numériques à destination des trajets domicile-travail

Klaxit

Opérateur privé, Klaxit a remporté l'appel à projet covoiturage lancé par Tisseo en 2018. Son offre est opérationnelle depuis mars 2019. Il est à noter que Klaxit a repris en 2018 l'activité covoiturage de la start-up locale Coovia, aujourd'hui disparue. Klaxit propose une application mobile spécifique au covoiturage domicile-travail, couplée à une méthodologie d'accompagnement au changement. Elle développe une application de covoiturage, aujourd'hui utilisée par des milliers d'actifs chaque jour.

Klaxit est développé particulièrement sur les territoires des communautés d'agglomération du Muretain et du Sicoval.

Karos

Dans le cadre du projet européen Commute¹, Karos a été sélectionné par 4 entreprises implantées sur la plateforme aéroportuaire (aéroport de Toulouse-Blagnac, Airbus, Safran et ATR) dans le but de développer une offre de covoiturage à destination de leurs salariés (au nombre de 38 000 environ). La solution mise en place associe covoiturage prédictif et transport en commun : les principales lignes du réseau de métro, tram et bus Tisseo et les navettes de Transdev réservées aux collaborateurs d'Airbus ont été intégrées au moteur de calcul intermodal de Karos.

La particularité technique de Karos est la proposition d'un assistant de mobilité qui analyse les habitudes de déplacement des utilisateurs et leur propose des passagers qui empruntent le même parcours. L'application vise ainsi à créer par anticipation un réseau de transport sur plusieurs jours (anticipation de l'heure de départ, d'arrivée, de tel endroit, tel itinéraire, etc.).

Ces 2 solutions s'inscrivent dans des démarches de Plans de mobilité employeur ou inter-employeurs.

1.1.4 Évaluer une application numérique concernant un axe précis

BlaBla Lines

En juin 2017, la société Blablacar a lancé une ligne de covoiturage courte distance sur l'axe Toulouse - Montauban. Tous les covoitages effectués sur BlaBlaLines en France et validés par la localisation sont actuellement gratuits pour le passager et pris en charge par BlaBlaLines pour une durée indéterminée, dans la limite d'un aller-retour par jour par

1 Le projet européen Commute (COLlaborative Mobility Management for Urban Traffic and Emissions reduction) vise à déployer un système de gestion collaborative public/privé de la mobilité urbaine sur la plateforme aéroportuaire et aéronautique de Toulouse. Il est financé par l'Union européenne à hauteur de 80 % sur un total de plus de 5 millions d'euros.

personne et de quatre trajets avec la même personne pendant l'ensemble de la durée de l'opération.

Blabla lines est proposé sur l'axe A62 Toulouse – Montauban.

ldvroom

IDVROOM, plateforme de mobilité d'Ecolutis, propose depuis 2013 une solution web et mobile de covoiturage au quotidien, notamment pour les trajets domicile-travail, domicile-université, domicile-loisirs. Intégrée à l'offre multimodale de la SNCF, elle affiche une communauté de 870 000 utilisateurs à travers toute la France.

1.2 Modalités d'évaluation des services de covoiturage

1.2.1 Phase 1 – Construction de la méthode

La première phase de l'évaluation consistera à définir collectivement une méthode d'évaluation des services de covoiturage. Celle-ci devra répondre à une double attente.

Elle devra être commune aux évaluations conduites sur l'ensemble du territoire national, pour ce qui concernera le tronc commun de l'analyse des différents services, afin de permettre la mutualisation des résultats.

Elle devra être adaptée aux différentes formes de covoiturage et aux différentes collectivités partenaires.

1.2.2 Phase 2 – Analyse de la mobilité et de l'offre TC du territoire

Cette analyse a pour objectif d'appréhender et d'objectiver les spécificités locales, de bien connaître la demande actuelle de déplacement sur le territoire et les réponses qui y sont apportées (offres TC, routières, ...). Elle ne constitue pas un diagnostic à part entière des questions de mobilité sur le périmètre du ressort territorial de Tisseo mais une vision partagée synthétique des enjeux principaux et de l'offre mise en œuvre.

Cette analyse s'appuiera sur les données de diagnostic existantes issus du PDU de l'agglomération approuvé en février 2018. Elle sera complétée par d'autres sources de données (observatoire de la mobilité, données d'enquêtes ménages et Insee, données d'offres, de fréquentations et de coûts de l'opérateur TC et de la collectivité, comptages routiers existants, etc.), sous réserves de transmission des données.

1.2.3 Phase 3 – Expertise des services existants

L'expertise des services de covoiturage comportera quatre volets :

- 1) une analyse des objectifs et de la gouvernance,*
- 2) une évaluation de l'offre (selon ses aspects service, animation, inscription dans l'aménagement urbain via les infrastructures),*
- 3) une évaluation de l'usage*
- 4) une analyse des échanges financiers et un bilan environnemental sommaire.*

Cette analyse permettra d'explicitier les effets des services de covoiturage (ex. : compléter l'offre TC, remplacer des lignes TC peu utilisées/rentables, etc.) et de les apprécier par rapport à l'offre de déplacement existante (en particulier le réseau TC) et aux objectifs globaux de politiques publiques.

L'analyse de la gouvernance identifiera les différents acteurs impliqués ainsi que les atouts (coordination, complémentarité) et dysfonctionnements (incohérences, manque de lisibilité ou de régulation...) des formes de gouvernance des différents services de covoiturage. Elle intégrera la gouvernance locale et les évolutions apportées par la loi d'orientation des mobilités.

L'évaluation de l'offre s'intéressera aux modalités de déploiement des services de covoiturage et à leur fonctionnement :

- intégration de l'offre sur l'espace public et impacts en termes de sécurité routière (localisation et équipement des arrêts, signalétique, accessibilité, intermodalité, etc.),*
- communication et animation autour des différents services, mise en relation des usagers (modalités, recrutement des conducteurs, réservations).*

Elle proposera ensuite une analyse du service produit : nombre de personnes abonnées à l'opérateur en tant que conducteurs, nombre de trajets proposés, temps d'attente moyen si covoiturage dynamique ou auto-stop organisé, etc. ainsi que sur les éléments liés à la qualité du service (garantie de retour, hotline, suivi par GPS pour améliorer le sentiment de sécurité, notation des conducteurs...). Cet examen se fera à partir d'observations sur le terrain (positionnement et qualité des arrêts de prise en charge/dépose sur la voirie, lien avec les arrêts TC existants), d'une revue des actions de promotion entreprises, de données fournies par Tisséo Collectivités (actions entreprises, moyens humains et financiers mis au service de l'expérimentation), de données fournies par les opérateurs des services et/ou d'enquêtes quantitatives (nombre de conducteurs/passagers abonnés, nombre de trajets proposés et leur récurrence, temps d'attente moyen, compréhension des services et de la signalétique...) et/ou d'observations sur site selon la disponibilité des données sur les différents services.

L'évaluation pourra faire émerger des trajets « préférentiels », « types » ou « utilisés prioritairement » qui pourront faire l'objet d'analyses plus précises.

L'évaluation de la fréquentation s'attachera à quantifier l'usage des services de covoiturage : taux de remplissage des véhicules, nombre de conducteurs et passagers (personnes inscrites, personnes ayant réellement effectué au moins un voyage, des voyages quotidiens), fréquentations par origine/destination... Cette analyse est conditionnée à l'obtention relativement aisée des données.

Elle apportera également des éléments qualitatifs pour identifier les publics captés par les différents services de covoiturage (profils, motifs, fréquences d'utilisation, anciennes pratiques des usagers des services.....) et leurs usages de ces services (en complémentarité ou en remplacement d'autres modes de déplacement, abandons d'intention et raison, capacité d'utilisation du service comme conducteur, etc.). Ces éléments seront issus de données fournies et d'interviews auprès de Tisséo, d'opérateurs des services, d'entreprises, etc., et pourront être complétés par des enquêtes en face-à-face et/ou en ligne auprès d'usagers inscrits à ces services selon une méthodologie proposée par le Cerema (ces enquêtes sont à la charge de la collectivité et feront l'objet d'une contractualisation supplémentaire). L'analyse des données anonymes est conditionnée à l'accord des

opérateurs privés et à la relative facilité du recueil. Les données relatives aux pratiques réelles peuvent demander une enquête fine auprès des utilisateurs, non prévue dans ce cadre.

Une analyse du modèle économique et un bilan environnemental sommaire concluront cette évaluation des services de covoiturage existants : coûts d'exploitation (moyens humains, infrastructures, plateforme, application, communication, frais de gestion...), rétributions des conducteurs (modalités, montant des gratifications...) et tarification des usagers (spécifique ou intermodale), estimation du nombre de véhicule-km « évités » et transformation en un bilan environnemental sommaire (baisse des émissions de polluants locaux, diminution des GES).

1.2.4 Phase 4 – Évaluation et propositions d'évolutions

Il s'agit ici d'analyser la pertinence de l'offre puis de déterminer les leviers d'action pour un développement de l'usage du covoiturage et pour une rationalisation de l'offre globale mobilité. Les résultats de l'intégration des services de covoiturage dans le système de déplacement local seront évalués par rapport aux objectifs de politiques publiques (analyse croisée de l'expertise des systèmes existants, produite précédemment) : atteinte des objectifs, plus-value et éléments improductifs apportés par les différents services de covoiturage et approche de domaines de pertinence des différents services.

Cette analyse croisée permettra de faire émerger les forces et les faiblesses (éventuellement hiérarchisées) des différents services de covoiturage au regard du contexte local (éléments d'analyse de la mobilité et de l'offre TC et degré d'investissement du SMTC et des opérateurs).

Des éléments de comparaison avec des offres alternatives au covoiturage (un service de transport à la demande, par exemple) seront donnés : comparaison des moyens mis en œuvre (humains, matériels et financiers) et des modèles économiques par rapport aux usages observés.

Des propositions d'évolution des offres de covoiturage (positionnement géographique de l'offre, modalités d'appariement, gouvernance...) pourront être réalisées, pour une meilleure intégration (ou intégration plus large) du covoiturage : redéfinition d'objectifs pour les différents services de covoiturage, prise en compte des évolutions législatives (Loi d'Orientation de la Mobilité dès publication) et, si besoin, propositions d'aménagements (gouvernance, contenu des offres, modèle économique, promotion du service, prise en compte sur l'espace public) au regard de l'analyse menée précédemment uniquement (qui ne comprend donc pas d'analyse vers les non-usagers et d'enseignements qu'on pourrait tirer de freins à l'utilisation du covoiturage). Les propositions seront notamment alimentées par les évaluations conduites auprès des autres collectivités partenaires, ainsi que des retours de l'étude Cerema sur la complémentarité entre les offres TC et le covoiturage au sein des ressorts territoriaux des AOM.

1.2.5 Phase 5 – Échanges et capitalisation au niveau national

Cette phase vise à analyser la pertinence de l'offre, puis à déterminer les leviers d'action pour un développement de l'usage du covoiturage et pour une rationalisation de l'offre globale mobilité. Le Cerema produira un rapport de synthèse final, proposant une analyse croisée de toutes les évaluations réalisées, et donnera des éléments de recommandations issues des enseignements de ces évaluations. Il fournira aussi des éléments de méthodologie sur l'évaluation des services de covoiturage. Un groupe de travail réunissant les différentes collectivités partenaires et le Cerema sera mis en place, permettant les échanges d'expériences et la valorisation à l'échelle nationale des différents résultats obtenus. Les conclusions de retour d'expérience pourraient éventuellement donner lieu à l'organisation d'une journée d'échange nationale sur le sujet, au bénéfice de tous les acteurs français, au cours de laquelle Tisséo Collectivités pourra présenter les résultats relatifs à son territoire et bénéficier de l'enseignement des expérimentations menées sur le territoire national.

Ce groupe de travail pourrait être amené ensuite à prévoir de nouvelles actions sur le covoiturage, par exemple pour poursuivre la capitalisation et l'analyse des services qui ne manqueront pas de continuer à se développer.

2 DESCRIPTION DES ACTIVITES

2.1 Répartition des tâches entre Tisséo et Cerema

Phase	Tisséo Collectivités	Cerema
Phase 1 – Construction de la méthode	- participe, en lien avec les autres partenaires, à la définition d'une méthode adaptée aux différents terrains d'expérimentation et aux différentes formes de covoiturage permettant la mutualisation des résultats	-pilote et participe à la construction collective, de la méthodologie d'évaluation. - organise le séminaire de démarrage de la démarche - associe au besoin les partenaires nationaux : FNAUT, GART, etc.
Phase 2 – Analyse de la mobilité et de l'offre TC du territoire	- fournit les données nécessaires (sous réserves notamment de leur communication par les opérateurs)	- mène une analyse des données et échange avec Tisséo Collectivités afin d'établir une vision partagée synthétique du fonctionnement du territoire vis à vis des objectifs poursuivis dans le partenariat. -rédige un diaporama de synthèse de ces éléments
Phase 3 – Expertise des services de covoiturage décrits précédemment	- fournit au Cerema les données nécessaires en lien avec les opérateurs de covoiturage (sous réserves notamment de leur communication par les opérateurs) - au besoin, administre ou fait administrer la/les enquêtes nécessaires à l'évaluation des services de covoiturage	- assiste Tisseo Collectivités dans le suivi de la collecte des données des opérateurs de covoiturage. - réalise des observations sur site -interview d'entreprises, de collectivités locales, d'opérateurs (liste définie avec Tisséo) -mène l'analyse des données recueillies et rédige le diaporama de synthèse de cette expertise
Phase 4 – Évaluation et propositions d'évolutions	- fournit les données concernant les moyens humains et financiers qu'elle a pu mettre au service de l'expérimentation - co-produit avec le Cerema d'éventuelles propositions d'aménagements concernant le service de covoiturage - relit, amende, complète les documents de synthèse rédigés par le Cerema	- mène l'évaluation des résultats du service de covoiturage vis-à-vis des objectifs de politiques publiques et des objectifs spécifiques du service s'ils pré-existaient. - compare les résultats (coûts-avantages) du service de covoiturage avec un service alternatif théorique (par exemple TC régulier ou TAD) sur le territoire d'expérimentation. - met en perspective les résultats de l'expérience locale avec ceux des autres collectivités partenaires - rédige le rapport de synthèse d'évaluation
Phase 5 – Échanges et capitalisation au niveau national	- participe aux réunions de suivi menées par le Cerema - présente (en binôme avec le Cerema) les résultats relatifs à son territoire lors de ces réunions, voire lors d'une journée nationale dédiée à la restitution des enseignements.	- collationne les diverses synthèses d'expérimentations - produit un rapport de synthèse final faisant une analyse croisée des enseignements de toutes les expérimentations de l'API - fait des propositions de recommandations, issues des enseignements des évaluations, pour le déploiement des différents services de covoiturage -fait des propositions d'amélioration de la

		<i>méthodologie d'évaluation des services de covoiturage</i> <i>- participe à l'organisation par le Cerema des séminaires et conférence nationale de restitution</i>
--	--	---

2.2 Éléments financiers et calendrier prévisionnel

Le montant global de la prestation pour la collectivité est de 25 000 € HT :

- *Les prix du devis sont établis sur la base du barème Cerema de l'année 2019*
- *Le prix est global et forfaitaire*
- *Le prix est ferme*
- *La décomposition du prix selon les phases de la prestation est la suivante :*

L'organisation prévue pour assurer la construction commune d'une méthodologie et le partage des résultats est la suivante : 5 réunions nationales (dont 2 en visioconférence) et 4 réunions à Toulouse entre Tisseo Collectivités et la délégation de Toulouse du Cerema Sud-Ouest .

Mission	Délais	Tisseo Collectivités	Cerema	Total H.T.
<i>Construction de la méthode</i>	<i>été 2019</i>	<i>0</i>	<i>10 000</i>	<i>10 000</i>
<i>Analyse de la mobilité et de l'offre TC du territoire</i>	<i>Septembre - décembre 2019</i>	<i>10 000</i>	<i>0</i>	<i>10 000</i>
<i>Expertise des services de covoiturage existants</i>	<i>Septembre 2019 – mars 2020</i>	<i>5 000</i>	<i>5 000</i>	<i>10 000</i>
<i>Évaluation et propositions d'évolutions de l'expérimentation</i>	<i>Mars - juin 2020</i>	<i>10 000</i>	<i>0</i>	<i>10 000</i>
<i>Échanges et capitalisation au niveau national</i>	<i>2020</i>	<i>0</i>	<i>10 000</i>	<i>10 000</i>
TOTAL HT		25 000	25 000	50 000
TOTAL TTC (TVA 20%)		30 000	30 000	60 000

Les éléments temporels affichés supposent une signature de la convention en juillet 2019 et une validation par le maître d'ouvrage de la réalisation de chaque étape dans les temps indiqués. Un décompte du temps passé et des étapes réalisées sera régulièrement transmis au syndicat mixte des transports pour veiller au respect des étapes et du calendrier. Toute modification du calendrier prévisionnel ou de la conduite technique devra faire l'objet d'une validation commune (Tisséo Collectivités et Cerema) pour l'intégrer dans cette étude ou réaliser une prestation supplémentaire.