

Fiche expérience – ADRETS 2006
SYSTÈME CARLOS: LE CO-VOITURAGE INNOVANT

CONTEXTE

Présentation du territoire et problématique

La commune de Berthoud se situe en Suisse (Canton de Berne). Ville de 15 000 habitants, elle est au centre d'un territoire qui en compte 30 000. Cette capitale de la région de l'Emmental est caractéristique d'une ville moyenne pour les services et activités économiques (école, collège, nombreux commerces...). Berthoud est entourée d'une zone péri-urbaine ou rurale, où l'offre de transport est insuffisante. Depuis longtemps déjà, la ville mène une politique volontariste en terme de mobilité alternative au « tout automobile », et en terme d'initiative permettant de favoriser la mobilité des populations.

Initiateur

Le système Carlos est né grâce à deux personnes: un cadre de la ville de Berthoud spécialisé sur la mobilité et un ingénieur. Ils souhaitaient mettre au point un système de transport de proximité.

OBJECTIFS

- Favoriser la mobilité de la population.
- Combler les lacunes des déplacements de proximité (horaires, lignes).

LE PROJET

Étapes

en 2001, un responsable Mobilité de la ville de Berthoud rencontre un ingénieur qui avait développé un système de bornes interactives. Ils appliquent cette technologie pour le développement de l'auto-stop. La société CARLOS voit le jour en avril 2002.

Fonctionnement

Le fonctionnement de CARLOS est très simple. Des bornes interactives, identifiées (logo, design et couleurs spécifiques) et identifiables (en bord de route et lumineuses), sont à la disposition des usagers à des points stratégiques (axes routiers très fréquentés) de plusieurs communes.

Devant la borne, l'utilisateur peut entrer une destination (19 destinations possibles au moment de l'expérience pilote), mais également se renseigner sur les horaires de bus et trains de la compagnie de transport locale. Il peut aussi par exemple appeler cette compagnie ou réserver un taxi par téléphone. Le système Carlos est donc également un vecteur d'inter-modalité.

Quand l'utilisateur a choisi sa destination, elle s'affiche automatiquement sur le panneau d'affichage visible de la route en haut de la borne. La borne est située, la plupart du temps dans un endroit où il est facile pour un conducteur de s'arrêter. Ce système permet également une certaine sécurisation des conducteurs et des utilisateurs avec un système de vidéo-surveillance intégré à chaque borne. Une caméra filme l'utilisateur au moment où il choisit sa destination et la plaque minéralogique et le véhicule du conducteur au moment où il s'arrête. Cet aspect de sécurité est encore plus développé avec une touche spéciale « dame » pour les femmes ne voulant être prise en charge que par des femmes. En outre, la question de l'assurance du passager, qui est un des problèmes inhérent à l'autostop, est réglé ici par une assurance incluse dans le prix du billet.

A chaque utilisation, l'utilisateur dépense 2 francs suisses. Il obtient un ticket qu'il remet au conducteur. 1 franc sur les deux revient à la société pour l'entretien des bornes, l'autre revient au conducteur qui reçoit un chèque dès qu'il fait parvenir 15 tickets à CARLOS. Les conducteurs sont donc incités à s'arrêter pour cette contribution financière à leur trajet.

Chaque borne peut afficher trois destinations simultanées et ainsi être utilisée par trois auto-stoppeurs à la fois.

Le maître d'ouvrage

Exploitation assurée par la société des Transport Régionaux du Mittelland

Le maître d'oeuvre

La SARL Carlos est une filiale de la société des Transport Régionaux du Mittelland

Martin Beutler, gérant
martin.beutler@carlos.ch

Montage financier

124.200 € : Confédération suisse
165.600 € : Canton de Berne
41.400 € : Ville de Berthoud
41.400 € : Transports publics locaux
82.800 € : Communes participantes
82.800 € : Office fédéral de l'énergie
207.000 € : Commission pour la technologie et l'innovation

Il est à noter que les concepteurs ont « offerts » le coût de la conception (temps passé).

Types de financement

ces financements sont bien sûr tous suisses. Outre les financements émanant des collectivités locales, l'Office fédéral de l'énergie et la commission pour la technologie et l'innovation ont accordé des subvention pour ce projet innovant

Résultats

Le temps moyen d'attente est de 6,5 minutes, et après 6 mois d'expérimentation, 1500 personnes avaient utilisé le système.

L'innovation n'est pas sur le « produit », car le covoiturage est déjà ancien, mais plutôt sur la manière de proposer ce service et de pallier à ses défauts.

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

L'engouement pour Carlos est plus important chez les conducteurs que chez les potentiels usagers. Pour pallier à cela, la communication et le marketing du produit de transport sont primordiaux.

FACTEURS DE RÉUSSITE

On peut attribuer plusieurs facteurs à la réussite de Carlos.

- Exploitation du système par la société de transport locale et possibilités d'appels aux taxis directement : cela permet non seulement d'utiliser une société expérimentée dans le transport, mais également d'éviter les problèmes de sentiment d'une concurrence nouvelle. Les trajets proposés par les bornes amènent en effet les passagers vers des communes desservies par les transports publics.
- Le bon relais d'information effectué par les médias locaux.
- La volonté politique forte pour tester des solutions originales favorisant la mobilité.
- La sécurité apportée par le système qui peut rassurer les plus réticents.
- Cette expérience comporte des coût d'investissement assez importants, mais qui sont compensés par des frais de fonctionnement très réduit (un seul salarié).

IMPACTS

Les impacts sont positifs en terme de gestion des flux d'une part (trafic routier, faible taux d'occupation des véhicules) et de complémentarité avec les transports publics d'autre part.

PERSPECTIVES ET LIMITES

Le projet pilote ayant porté sur huit communes autour de la ville de Berthoud, la société de transport locale étudie les possibilités d'extension de ces services vers la ville de Berne.

Ce système est très intéressant également car il semble assez facilement transférable vers des territoires peu denses où l'offre de transport est insuffisante. Toutefois, la réussite de la transférabilité dépendra également de la prise en compte du facteur culturel lié à ce type de solution de transport. En effet, le co-voiturage est toujours balbutiant voire absent des milieux ruraux français, et de ce fait, la mise en place d'un tel système doit s'accompagner d'une sensibilisation et d'une communication importante sur le territoire.

Il doit aussi être signalé que ce système ne peut résoudre les problèmes des personnes dont les déplacements sont difficiles (personnes âgées par exemple), car la condition première de l'utilisation des bornes est de pouvoir s'y rendre.