



par Ville Fluide

Dossier de presse
Janvier 2012

Contact Presse

Agence RendezVous RP
Stéphanie Gentilhomme
01 45 41 13 20
06 84 61 62 68
stephaniegentilhomme@rendezvous-rp.com



Le covoiturage, une belle idée... sur le papier

Le covoiturage régulier (domicile-travail) n'a pas encore rencontré l'adhésion massive qu'on pouvait lui supposer au regard de ses avantages (diminution des véhicules sur les routes, économies financières, réduction des gaz à effet de serre, convivialité accrue...)

À ce jour, cette solution représente moins de 1% des déplacements réguliers.

Comme pour d'autres problématiques liées au développement durable, la solution passe par un changement de comportement. Tout un programme.

Il ne peut y avoir de changement de comportement sans une réelle étude préalable des comportements en question.

En mettant la personne (conducteur ou passager) au cœur de leur réflexion, les fondateurs de Ville Fluide ont conçu Géocar, une solution technologique innovante, qui facilite le déploiement du covoiturage à grande échelle ainsi que son adoption dans la durée.

À travers une vision totalement renouvelée de la mobilité et des sujets liés (gestion du temps, de l'argent, de l'imprévu) Géocar propose la première solution de covoiturage centrée sur l'humain : une solution comportementale qui trouve dans la technologie une réelle faisabilité.

Dans le cadre d'une forte concentration de salariés sur un site, d'un parc d'activité, ou d'un bassin d'emploi, la solution Géocar construit une communauté d'utilisateurs, l'organise en un réseau qu'elle exploite et supervise en temps réel pour faire face aux aléas et imprévus, fournit le support (terminal GPS) en libérant les utilisateurs de la gestion des détails pratiques.

Le covoiturage ainsi mis en œuvre devient rassurant : en effet, il est **garanti, simple, fiable et source d'économies**.



Covoiturage, je t'aime moi non plus : les raisons d'un désamour

L'important développement de technologies facilitant la mise en relation de covoitureurs potentiels, et l'émergence de nombreux sites spécialisés, a coïncidé avec la généralisation de Plans de Déplacements Urbains (PDU) et Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE).

Le covoiturage régulier (déplacements domicile-travail quotidiens) concerne plus de 5 millions de personnes en France, et est perçu comme l'évolution naturelle de l'usage de la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail, selon plus de 60% des Français sondés (source TNS Sofres).

Personne ne conteste que la réduction du nombre d'automobiles sur les routes présente des bénéfices importants.

Moins d'autos sur les routes, à l'évidence, c'est moins d'embouteillages, moins de temps perdu, moins de stress, des dépenses partagées et donc réduites, moins de bruit, moins de pollution....

**LE COVOITURAGE POUR ALLER TRAVAILLER,
TOUT LE MONDE Y CROIT.
ET POURTANT...
PERSONNE, OU PRESQUE, NE LE PRATIQUE.**

Les sites actuels présentent un réel intérêt pour les trajets ponctuels (vacances, événements...), mais une analyse, même rapide, prouve qu'ils ne sont pas adaptés aux besoins de déplacements réguliers domicile-travail.

En effet, le covoitureur régulier n'a pas les mêmes besoins, les mêmes contraintes, ni les mêmes attentes que le covoitureur occasionnel.

Mêmes ses angoisses et ses blocages psychologiques sont différents !

Il est tentant de penser qu'il peut suffire d'un outil technologique performant pour régler les interactions humaines. Une base de données, quelques algorithmes, un Smartphone et son application...

Or, les solutions technologiques qui « marchent » pour le covoiturage occasionnel, ne sont pas adaptées au covoiturage quotidien.

En effet, lorsque l'on parle de trajets domicile travail (avec une moyenne de 220 trajets par an) on ne parle pas que de voiture ! L'élément important n'est pas tant le véhicule, ou le trajet, que la personne humaine au cœur du dispositif.



LE SALARIÉ COVOITUREUR POTENTIEL EST UN ÊTRE HUMAIN

Par définition, il manque de temps, il est soumis aux contraintes, aux imprévus et particularités, et son comportement, quand il s'agit de décider de se rendre au travail avec un/des collègue(s), puis de continuer à le faire de façon fructueuse, va être influencé par certaines règles. (Ces règles ont jusqu'ici été largement ignorées par les opérateurs des services existants, ce qui explique en grande partie l'échec relatif de leurs solutions).

Règle n°1 :

le salarié covoitureur n'aime pas l'angoisse du retour

La dépendance vis-à-vis d'un seul conducteur, et le doute sur les imprévus possibles (une réunion qui dure, un enfant malade, une panne de véhicule...) peuvent perturber les conditions de retour, abandonnant le covoituré à ses propres ressources.

Règle n°2 :

le salarié covoitureur n'a pas envie de passer des heures à organiser ses trajets

Se mettre d'accord sur l'heure, le lieu de rendez-vous, faire face aux imprévus peut nécessiter plusieurs communications téléphoniques et échanges de mails. Plus le passager cherchera une solution pour covoiturer tous les jours, plus l'organisation et les coûts de communication associés seront importants.

Règle n°3 :

le salarié covoitureur ne lit pas l'avenir

Tenir l'engagement pris la veille au soir pour le lendemain peut se révéler problématique. Le conducteur n'est pas à l'abri d'un dîner plus tardif que prévu, de la poussée de dent nocturne du petit dernier, ou de l'insomnie imprévue. Devoir se lever à l'heure prévue pour emmener son partenaire à l'heure en rebute plus d'un.

Règle n°4 :

le conducteur n'est pas la Banque de France

Pour que le covoiturage soit viable dans le long terme, il faut que le conducteur, qui utilise son propre véhicule, et qui plus est partage son espace personnel, y trouve son compte financièrement, et si possible sans avoir à renouveler régulièrement une négociation.

Règle n°5 :

le covoitureur n'a pas envie de jouer à la marchande

Rares sont les personnes qui aiment gérer l'aspect pratique des contreparties financières du service rendu (comptabiliser, payer, rendre la monnaie...)

Autant de problèmes qui peuvent décourager rapidement le covoitureur potentiel, aussi motivé soit-il.



II.

Les deux générations du covoiturage : de la mise en contact à la supervision d'un réseau humain

Au commencement était la mise en relation...

Plus ou moins automatisée (via site internet, Bulletin Boards, échange de courriels ou de SMS ...) elle aide à mettre en relation conducteurs, et passagers. Il s'agit d'une place de marché où se croisent l'offre et la demande : trajets réguliers, ponctuels, de courte ou longue distance. Certains sites offrent des moteurs de recherche en ligne permettant de calculer le trajet et les meilleures possibilités pour le conducteur et le passager.

Ces services sont la plupart du temps gratuits et d'utilisation facile. Le covoiturage dynamique sur Smartphone, évolution récente, présente même des atouts indéniables pour le covoiturage impulsif, style « taxi ». Mais ce covoiturage à la volée, aussi dynamique soit-il, reste centré sur le trajet lui-même et sur l'instantanéité. Il n'est pas prévisionnel et ne permet pas de réserver à 8 heures du matin avec garantie, un retour du bureau vers son domicile pour 19h00 !

Ces approches du covoiturage ont besoin de beaucoup de trajets « en stock » pour pouvoir faire coïncider deux bons trajets. Ce type de solution est centré sur le trajet, et oublie les contraintes de la personne, et son besoin de certitude.

Puis est venu le covoiturage organisé et supervisé par Géocar :

1. UNE SOLUTION « HUMAN INSIDE »

Benoît Reynaud-Lacroze, l'expert en mobilité et en accompagnement du changement de Ville Fluide, déclare :

“ On peut avoir les solutions technologiques les plus sophistiquées, si la conception d'un service ne prend pas en compte le comportement humain, le système va très vite trouver ses limites. Il faut impérativement associer les deux.

Mettre en œuvre une solution « clé en main », qui soutienne le test de l'utilisation dans la durée, c'est à dire une solution qui sera non seulement essayée, mais définitivement adoptée, nécessite une mise à plat et une étude rigoureuse des comportements humains.

C'est la démarche entreprise par Ville Fluide.

Ville Fluide est spécialiste de la mobilité partagée. Elle contient une très forte dimension technologique, avec de vraies ruptures et innovations dans ce domaine. Mais pas seulement.

Elle est la seule à réellement intégrer la dimension humaine, composante indispensable pour faciliter le changement de comportement.

Benoît Reynaud-Lacroze ajoute :

“ Dans le cas du covoiturage domicile-travail, la vraie inquiétude du passager est de savoir s'il va pouvoir rentrer le soir à son domicile. La rupture technologique n'a alors d'intérêt que si elle est au service de cette nouvelle façon d'appréhender la réalité des trajets, et de les planifier pour que le retour au domicile soit garanti.

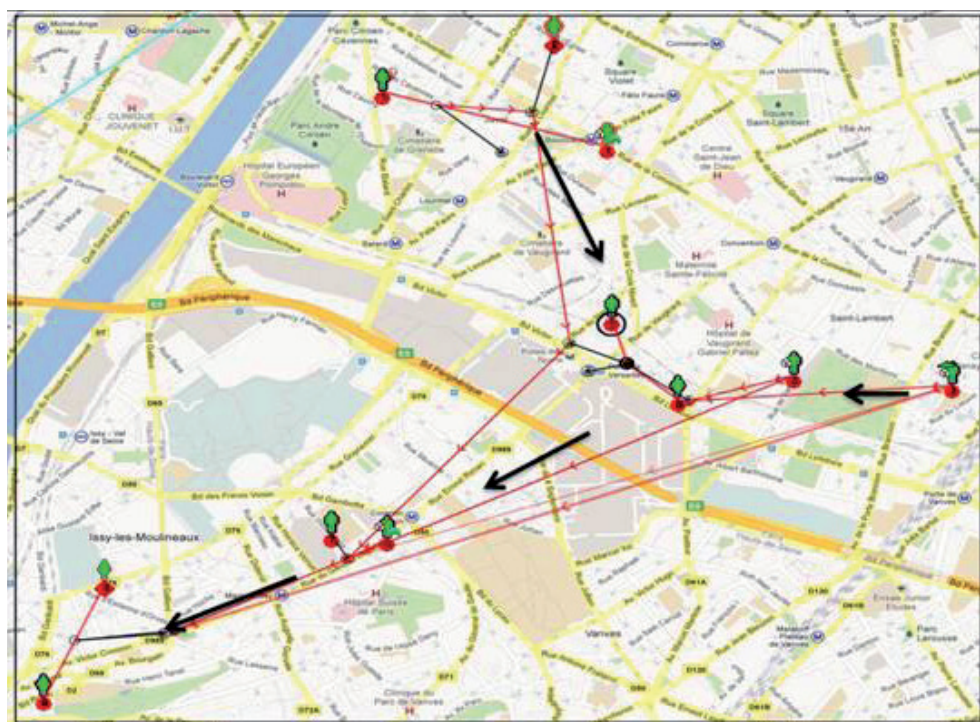
Centrées sur la personne (conducteur, passager) ses contraintes, ses préférences, ses habitudes, les technologies développées par Ville Fluide ont été spécifiquement conçues pour apporter des réponses précises à cette inquiétude.

Il s'agit là de l'organisation intelligente d'un réseau de transport efficace et réussi, à base de solutions technologiques performantes, différentes de celles qui existent actuellement sur le marché.

2. MOI, MA GRAPPE, ET LE SYSTÈME GÉOCAR

La technologie Géocar repose sur la mise en œuvre de deux principes qui sont fondamentaux pour toute exploitation d'un mode de transport collectif :

- ♦ l'existence d'un réseau d'utilisateurs, « la grappe » (les personnes susceptibles d'être associées autour d'un même axe de transport et une même destination, véritable communauté d'utilisateurs interdépendants)
- ♦ et l'organisation de l'exploitation de ce réseau, la supervision, reposant sur un savoir faire logistique, des outils technologiques propriétaires et des algorithmes d'optimisation d'appariement.



La grappe ci-dessus représente le réseau de transport réel, et intègre tous les covoitureurs, leurs trajets réels, mais aussi leurs points de rendez vous, leurs horaires, ainsi que leurs préférences. Les interactions entre les différentes personnes sont « hiérarchisées » selon les distances à parcourir.

Au cœur du système Géocar, un constat primordial :

Dans tout pool de covoitureurs potentiels, il existe environ 20 % de conducteurs qui veulent absolument rester conducteurs, pour des raisons principalement familiales (enfants en jeune âge).

Parmi ceux qui n'ont pas cette contrainte, l'expérience prouve que 80% des personnes choisissent spontanément le **statut d'alternant** ; c'est à dire de pouvoir être conducteur ou passager, suivant ses contraintes, mais aussi l'heure, l'humeur ... ou même la météo.

L'alternant laisse aussi la possibilité au système de choisir, en temps réel, le statut individuel le plus approprié pour le bien collectif de la grappe et ainsi de doubler ou tripler le nombre de covoitureurs en fonction de l'offre.

En plus de la solide connaissance de ce réseau, les algorithmes de Géocar présentent la grande originalité de prendre en compte les priorités des covoitureurs les uns par rapport aux autres ; ils peuvent donc optimiser les appariements. C'est ainsi que Géocar pourra, en temps voulu, déterminer la meilleure solution de gestion d'un aléa, dans l'intérêt de chacun mais aussi du groupe.

L'existence même de la grappe est un considérable facteur de réassurance pour l'utilisateur. Il sait, et fait très vite l'expérience, qu'il est au cœur d'un réseau, relié en temps réel à d'autres utilisateurs, et donc à une gamme de solutions : il ne sera jamais « en rade ».

Géocar s'occupe de tout.

Géocar supervise son réseau et assure un service de covoiturage efficace et sûr, 24h/24

3. CONSTRUCTION ET SUPERVISION D'UNE COMMUNAUTÉ DE COVOITUREURS

La mise en œuvre de la solution Géocar se fait en plusieurs étapes :

- ♦ Géo-localisation des adresses rendues anonymes de tous les salariés, présentation individuelle de leur grappe théorique pour préinscription. Ce groupage théorique est une opération manuelle, assistée par des outils graphiques puissants.
- ♦ Prise en compte des trajets réels et des horaires des préinscrits pour constitution des grappes définitives,
- ♦ Remise individuelle des terminaux qui géreront en temps réel le covoiturage.



Les atouts de Géocar

À tout moment, plusieurs choix

Tout appariement proposé à un covoitureur répond précisément à ses demandes. Les appariements sont proposés au covoitureur en temps réel, ou en différé, en fonction de l'ordre d'arrivée des offres, du statut des covoitureurs (conducteurs, passagers ou alternant) et des priorités dans la grappe. A tout moment, l'utilisateur peut, quand il planifie son trajet, éliminer plusieurs options de transport avant de choisir celle qui lui convient.

Le covoiturage, c'est pour tous

Tous les salariés sont concernés, qu'ils possèdent ou non l'équipement ad hoc. En effet, Ville Fluide fournit un Smartphone (recyclé ou de fin de série, développement durable oblige) équipé d'un GPS et d'une carte SIM Data (coût de transmission réduit), personnalisé avec l'application Géocar. L'interface de l'application Géocar sur le smartphone a été optimisée pour ne nécessiter qu'un temps d'utilisation d'environ 2 minutes par jour. Dans le cas où le covoitureur dispose d'un smartphone équipé d'un GPS et d'un abonnement internet (minimum 1 Mo/mois), il pourra télécharger l'application Géocar (version Android).

Le covoiturage, ça roule tout seul

L'utilisateur ne dépend plus d'un seul conducteur. Il fait partie d'une communauté gérée par Géocar, n'a donc rien à organiser lui-même, peut changer d'avis à la dernière minute, n'est pas confronté à l'inconnu, a en main l'outil qui lui sert de relais vers sa communauté et les solutions proposées par Géocar. Tout est pris en charge. Tout roule.

La facturation, c'est automatique

L'abonnement mensuel au service est de 15 euros (qui peuvent être partiellement pris en charge par l'employeur comme pour les abonnements aux transports urbains). La facturation passager-conducteur est réalisée en fin de mois sur la base unique de 0,11 euros par kilomètre parcouru et par passager transporté.

Les compensations entre passagers et conducteurs sont réalisées à la demande de Ville Fluide par les établissements bancaires indiqués par les covoitureurs à l'inscription. Le taux unique entre conducteurs et passagers permet l'intégration de tous les salariés quelles que soient leurs entreprises.

La facture mensuelle indique le détail des kilomètres parcourus, par conducteur ou avec chaque passager. Chaque covoitureur reçoit par email dans les 5 jours qui suivent la fin du mois une facture avec le relevé de ses déplacements. Pas besoin de négocier, de réclamer, de rendre la monnaie. Tout est simple et fluide.



Développement et perspectives d'avenir

IV.

L'offre de service Géocar s'adresse à différents clients ;

Les entreprises et collectivités locales, mais aussi les opérateurs de covoiturage qui prévoient dans leur stratégie que le secteur des trajets réguliers domicile-travail sera une part importante de leur activité future, et qui souhaitent faire évoluer leurs services.

Ayant développé une expertise unique dans le secteur de la mobilité et du changement de comportement relatif à la mobilité durable, Géocar étudie d'autres innovations.

V.

Ville Fluide, c'est qui ?



Benoît Reynaud-Lacroze

51 ans, consultant en RH, en stratégie et expert en mobilité durable. Benoît travaillait depuis dix ans sur les énergies, les transports alternatifs et sur des approches innovantes de mobilité, tant sur les moyens (les voitures) que sur les concepts et les usages.



Cédric Nicolas

Ingénieur INSA, 47 ans Directeur Technique chez Fi System puis responsable chez Bouygues Télécom des terminaux mobiles et cartes SIM. Cédric a déposé les brevets d'un objet communicant et d'un logiciel d'association de covoiturés.

Cédric, à 44 ans, crée en avril 2008 Ville Fluide dont il devient président.

Cédric a créé la technologie, Benoit y a fait entrer l'humain.



Thierry Thévenet

Ingénieur Ensam, 48 ans, Thierry a créé la société Fi System en 1993, première société française à proposer des offres de e-business.

Après l'IPO de Fi System sur Euronext en 1998, il crée le fond d'investissement Access2net en 1999. Après la cession de Fi System, Thierry a travaillé huit ans dans des projets liés à l'éco-tourisme.

Thierry, le DG, apporte son expertise d'industrialisation de solutions innovantes.