

Mesures incitatives pour détenteurs de vignette de parc

Pour une réussite du projet de covoiturage, des incitations financières et morales importantes sont indispensables.

But : des centaines de trajets conducteurs par jour dans le système
des dizaines de trajets passagers par jour dans le système

Fonctionnement du logiciel :

- *Il est important que le logiciel fonctionne d'une manière fiable 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.*
- *Tant qu'une certaine convivialité du logiciel est atteinte, des petits détails d'implémentation ne sont plus du tout importants. Les utilisateurs vont s'habituer rapidement à n'importe quelle interface.*

Nécessité de mesures incitatives :

- *Si on se base sur la seule participation volontaire, un échec du système de covoiturage est inévitable.*
- *Pour arriver à un effet significatif, il est nécessaire que le coût de la vignette de parc soit considérablement plus cher pour ceux qui refusent à participer.*
- *Il faut baisser le coût de la vignette pour ceux qui jouent le jeu et augmenter pour ceux qui ne désirent pas participer.*

Exemple pour le coût annuel de la vignette :

- *Le coût annuel de la vignette de l'année passée soit de 500 francs.*
- *On baisse le coût de la vignette de 20 % pour ceux qui participent et on l'augmente de 20 % pour ceux qui ne participent pas.*
- *Résultat : La vignette coûte 400 francs pour ceux qui participent et 600 francs pour ceux qui ne veulent pas participer.*

Participants

- *Une personne est considérée comme participant, si elle offre en moyenne au moins 10 trajets aller et retour par mois comme conducteur ou si elle consomme au moins 5 trajets aller et retour par mois comme passager (elle laisse sa voiture 5 fois à la maison).*

- *Pour arriver à la masse critique de fonctionnement du système de covoiturage, il faut probablement 10 fois plus de trajets conducteurs offerts que de trajets passagers consommés.*
- *Il est tout à fait normal qu'un conducteur ait seulement une fois sur 10 trajets offerts un passager à prendre avec.*
- *Cette proportion peut s'améliorer dans le cadre d'une forte participation de personnes sans vignette de parc (des personnes qui participent uniquement comme passagers).*
- *Il est même pensable qu'un conducteur qui offre suffisamment de trajets d'un lieu un peu particulier n'ait jamais un passager. Ceci n'est pas interdit.*
- *Il est facile à contrôler la participation des conducteurs : chaque personne inscrite au système d'information est considérée comme conducteur valable (sans ou avec passager).*
- *Pour les passagers, il faut que la personne soit inscrite au système d'information et que sa voiture soit laissée à la maison : à chaque instant, on peut imprimer la liste des passagers et contrôler sporadiquement que leurs voitures ne sont pas dans le parking. Des sanctions effectives sont à prévoir.*

Préparation de la mise en service du système :

- *Les personnes autorisées qui désirent obtenir une vignette de parc doivent participer à une assemblée d'information.*
- *Des vignettes sont exclusivement attribuées à des personnes qui participent à cette assemblée d'information où elles peuvent s'inscrire.*
- *Non seulement des incitations financières, mais aussi des incitations morales sont très importantes. Il faut que les deux Conseillers d'État des départements concernés encouragent la participation d'une manière convaincante lors de l'assemblée d'information.*

Mise en service du système :

- *Pour arriver à la masse critique de fonctionnement, la seule participation de l'Administration cantonale ne suffit pas. Il est indispensable que nous obtenions aussi la participation des institutions paraétatiques (Université, Hautes Écoles spécialisées, Hôpital Cantonal, etc.).*
- *Dans ce sens, il faut prévoir des séances d'information (avec la participation de Conseillers d'État, recteurs, etc.) dans toutes les institutions en parallèle.*
- *La mise en service du système doit être effectuée dans toutes les institutions en même temps.*