Faisabilité - MVP App covoit

QUESTIONS :

> Je participe à une commission et projet sur la mobilité et le covoiturage en milieu rural, dans l'idée de travailler sur des communautés géographiquement restreinte.
> On a abordé les Apps existantes et aucune pour l'instant ne semble donner satisfaction. trop complexe, trop longue à utiliser, etc.
> On aimerait trouver ou imaginer une App mobile où des "lignes" virtuelles de covoiturage sont définies (par exemple du village X à la ville Y, en passant par W,Z .. etc) et des covoiturier.es (ceux qui conduisent) s'inscrivant sur ces lignes, des covoitureur.es (celles/ceyx qui montent dedans) aussi. Jusque là, c'est banal et commun.
> Ce qu'on voudrait, c'est que pour une offre de trajet (d'un.e covoiturier.e) ce soit aussi simple que :
> "Je monte dans ma voiture, je clique sur l'app : elle sait où je suis (d'où je pars) et donc me propose automatiquement des gros boutons des destinations possibles en fonction de mon point de départ et des lignes où je suis inscrit.e."
> Si un covoitureur.se fait une demande de prise en charge sur la ligne, une message texte, visuel et vocal me dit "demande de prise en charge de ... au point de covoiturage de ..." - un GROS bouton s'affiche pour OUI/NON .. en cas de OUI, le covoitureur.se est averti.e de la prise en charge.
> AUSSI SIMPLE QUE CELA ..
> Est-ce que cela existe ?
> Si non, quelle est la complexité de mise en œuvre ?

REPONSE :

Bonne nouvelle : vous n'êtes pas seuls à avoir eu cette idée, et des solutions proches existent. Mauvaise nouvelle : aucune ne coche exactement toutes vos cases. Voici le panorama honnête.

Ce qui existe déjà

Ecov — le plus proche de votre vision

Ecov mise sur le "covoiturage dynamique" : un service en temps réel, spontané (sans pré-réservation), accessible via une application mobile et des stations physiques.

Grâce à une application, le passager indique sa présence à l'arrêt et sa destination, ce qui déclenche un message visuel et une notification à l'attention des conducteurs qui sont en route sur le trajet demandé. C'est exactement votre idée côté passager.

Ecov a déployé des lignes de covoiturage dans des territoires ruraux, notamment dans le Pays du Sundgau (Alsace) et à Courchevel.

Mais le modèle Ecov repose sur une infrastructure physique (bornes, panneaux lumineux aux arrêts) et c'est Ecov qui pilote l'intégralité des services : conception, déploiement, exploitation, animation de la communauté d'usagers. Ce n'est donc pas un outil "en libre-service" pour une communauté locale autonome.

En Covoit' Lignes (ex-Lane)

L'application guide les passagers vers l'arrêt le plus proche, suit en temps réel l'arrivée des conducteurs et donne le temps d'attente estimé. Les conducteurs visualisent leur itinéraire et repèrent les passagers en attente aux arrêts. Proche aussi — mais focalisé sur des lignes périurbaines vers Lyon, pas sur une communauté rurale autonome et restreinte.

Ce qui **n'existe pas** (votre vraie valeur ajoutée)

Ce que vous décrivez est un **outil souverain, communautaire et ultra-simplifié** : une petite collectivité définit elle-même ses lignes, ses membres s'y inscrivent, et l'UX est réduite à **2 ou 3 gros boutons**. Ça, sous cette forme auto-gérée et minimaliste, **ça n'existe pas sur étagère**.

La complexité technique de le construire

Bonne nouvelle : c'est **techniquement modeste**. Voici le découpage honnête :

Brique	Complexité	Commentaire

Géolocalisation au démarrage	✅ Facile	GPS standard, API native iOS/Android
Matching position → lignes inscrites	✅ Facile	Simple comparaison de zones géographiques
Gros boutons de destination	✅ Facile	UX intentionnellement simplifiée
Notification push conducteur (visuelle + sonore)	✅ Facile	Push notification standard
Synthèse vocale ("demande de M. X au point Y")	✅ Facile	TTS natif iOS/Android
Bouton OUI/NON + confirmation passager	✅ Facile	
Backend (lignes, utilisateurs, demandes)	⚠️ Moyen	Base de données simple, temps réel (WebSocket ou Firebase)
Administration des lignes (back-office)	⚠️ Moyen	Interface de gestion pour la communauté
Gestion hors-réseau / zones blanches	⚠️ Délicat	Rural = couverture 4G inégale

En résumé : une équipe de 2 développeurs mobiles expérimentés pourrait produire un **MVP fonctionnel en 3 à 4 mois**. Ce n'est pas un projet à des années-lumière.

Ce qui est vraiment difficile (pas la tech)

Le vrai défi n'est pas technique, c'est **l'adoption et la masse critique** :

- Côté conducteur : il faut assez de conducteurs inscrits sur une ligne pour que l'attente soit raisonnable.
- Côté passager : si la réponse tarde ou est refusée, la confiance s'effondre.
- La **taille de la communauté** que vous évoquez (géographiquement restreinte) est à double tranchant : elle favorise la confiance et la cohésion, mais elle réduit le volume d'offre/demande.

Ma recommandation concrète

Avant de développer quoi que ce soit, il vaudrait la peine de **contacter Ecov directement** : ils proposent des déploiements clé-en-main pour collectivités, potentiellement finançables (le fonds

vert couvre jusqu'à 50% selon leur site). Si leur modèle est trop lourd ou trop coûteux pour votre territoire, vous aurez au moins une référence technique et méthodologique pour cadrer un développement sur mesure.

Vous voulez que je vous aide à **modéliser plus précisément l'UX**, ou à rédiger un **cahier des charges** pour ce type d'application ?

QUESTION :

> Merci, bonne analyse. On va se rapprocher d'Ecov dans tous les cas. Mais si c'est un modèle payant, je ne voit pas trop la rentabilité budgétaire -on verra plus tard avec leurs infos.
>
> Sur le défi. Notre commission travaille justement sur les question que tu poses; notamment : "La taille de la communauté que vous évoquez (géographiquement restreinte) est à double tranchant : elle favorise la confiance et la cohésion, mais elle réduit le volume d'offre/demande."
>
> C'est là que l'aspect "communautaire" des villages ruraux prend tout son sens : on est entre personnes qui se connaissent ou presque/ le bassin de population sur lequel nous expériemtons est de 2000 à 3000 personnes. des comptages de passages sont prévus, des réunions avec les populations concernées, etc. Des expériences similaires dans une communauté de communes voisine ont échouées souvent parce que "pas assez souples" ou "pas assez facile à utililiser" : il ont mis en place une ligne entre un gros village et une tres grande ville (Gignac et Montpellier pour tout te dire)

RÉPONSE :

Deux points en attendant la suite de votre pensée :

L'exemple de **Gignac ↔ Montpellier** est très instructif. C'est précisément le type de ligne qui *semble* évident (grosse destination, flux quotidiens) mais qui échoue si l'UX n'est pas au niveau — les gens abandonnent au premier couac. Ce que vous décrivez avec 2000-3000 personnes qui se connaissent est un **contexte radicalement différent** : la confiance est déjà là, le besoin de vérification identitaire est minimal, et la pression sociale positive ("je prends soin de mon voisin") peut remplacer bien des mécanismes techniques.

La question des **comptages de passages** que vous mentionnez est aussi une très bonne approche — avoir des données réelles avant de choisir ou de concevoir un outil, c'est ce qui manque à beaucoup de projets similaires.

QUESTION :

>

> Je disais : l'idée est de travailler sur l'adhésion préalable de la population cible, des raisons pour lesquelles on met en place ce service (nous sommes une commission citoyenne adossée à la mairie). On a déjà pensé au "point de collecte" des covoitureur.es, dans l'idée de Ecov avec déjà des points définis. Des tests sans l'app sont prévu au sein d'une fraction de la communauté.
> Ceci dit, l'App ultra simplifiée serait un vrai plus pour inciter les covoiturier.es à déclarer leur trajet, parce que c'est toujours ce point qui fait capoter ces expérimentations !

RÉPONSE :

Vous mettez le doigt sur **le vrai problème**, celui que toutes les études sur le covoiturage du quotidien confirment :

> **Le passager est prêt à faire des efforts. Le conducteur, non.**

Et c'est logique : le conducteur part de toute façon. Lui demander de "déclarer" son trajet, c'est lui demander un effort supplémentaire pour un bénéfice incertain. Dès que c'est à 3 clics de trop, il ne le fait pas.

Pourquoi votre approche UX résout exactement ça

Ce que vous décrivez — **l'app qui fait le travail à la place du conducteur** — renverse la charge cognitive :

```
Application classique        Votre concept
_____________________        _____________

Ouvrir l'app           →     Ouvrir l'app
Saisir le départ       →     (le GPS sait)
Saisir la destination  →     UN GROS BOUTON
Choisir l'heure        →     (maintenant, évidemment)
Confirmer              →     C'est tout.
Attendre...
```

Le conducteur n'a qu'une décision à prendre : quelle destination ? Tout le reste est déjà connu.

Ce que votre démarche a de vraiment solide

Votre séquence est dans le bon ordre, et c'est rare :

1. **Adhésion citoyenne d'abord** — les gens s'approprient le projet avant qu'il existe
2. **Points de collecte définis** — l'infrastructure mentale est posée (comme les arrêts de bus)
3. **Tests sans app** — vous validez le comportement humain avant d'investir dans la tech
4. **App ensuite** — comme facilitateur, pas comme condition

Les projets qui échouent font souvent l'inverse : ils construisent l'app, puis cherchent les usagers.

Une suggestion sur le test sans app

Pour la phase de test "manuelle", vous pourriez simuler exactement le flux de l'app future avec des moyens très simples :

- Un **groupe WhatsApp ou Signal par ligne** (ex : "Ligne Village X → Bourg Y")
- Le conducteur envoie **un message d'une ligne** quand il part : "Je pars dans 10 min"
- Le passager répond "Je suis au point Z"
- Réponse OUI ou NON

C'est rudimentaire, mais ça vous donnera des données réelles sur :

- **La fréquence** à laquelle les conducteurs jouent le jeu
- **Les horaires** de flux réels
- **Les points de collecte** réellement utilisés vs. ceux qui ne le sont pas
- Et surtout : **ce qui décourage** les gens d'envoyer ce message

Ces frictions observées sur le test manuel sont exactement **les écrans que l'app devra éliminer** .

Vous avez une approche très mûre. La question de fond que j'aurais pour votre commission : **avez-vous déjà identifié un développeur ou une structure technique** susceptible de construire ce MVP d'app, si Ecov s'avère trop cher ou inadapté à votre échelle ?

QUESTION :

> rapelle-Moi ce qu'est un MVP ..
> Dans le cas de véhicules récents équipés d'android auto, l'app serait-elle téléchargeable sur la voiture ?

RÉPONSE :

MVP = Minimum Viable Product — la version **la plus simple possible** d'un outil qui permet quand même de le tester vraiment, sans construire d'emblée quelque chose de parfait et coûteux. J'en avais parlé juste au-dessus dans notre échange !

Android Auto — très bonne question

Et la réponse est **oui, c'est techniquement possible**, et même : **Android Auto est presque fait pour votre usage.**

Regardez pourquoi :

Android Auto impose par sécurité exactement ce que vous voulez :

- Gros boutons
- Interactions minimales
- Notifications vocales
- Réponses simples (OUI/NON)

Google a conçu Android Auto pour que le conducteur garde les yeux sur la route — c'est exactement votre philosophie d'interface.

Concrètement, comment ça marcherait

Le conducteur monte en voiture → son téléphone se connecte à Android Auto → l'app apparaît sur l'écran de la voiture → gros bouton destination → si un passager demande une prise en charge : **annonce vocale + gros bouton OUI/NON sur l'écran central.**

Sans toucher au téléphone. Sans quitter la route des yeux.

Le bémol

Développer pour Android Auto demande un travail supplémentaire par rapport à une simple app mobile — Google impose des règles strictes et une certification. Ce n'est pas insurmontable, mais c'est à prévoir **après le MVP**, pas dedans.

L'équivalent Apple s'appelle **CarPlay** et fonctionne sur le même principe.

Mais franchement, cette piste Android Auto/CarPlay est un argument de poids pour convaincre les conducteurs : zéro manipulation du téléphone, tout sur l'écran de bord.

QUESTIONS :

 Système de paiement intégré <- la question du paiement ou du défraiement du trajet n'a pas encore été abordée - C'est un point à aborder dans tous cas, même si on imagine la gratuité comme principe.
Un bonus néanmoins pourrait être imaginé pour les covoiturier.es - existe-t-il une mécanique fiscale ou incitative prévue dans la loi à cet effet ?

RÉPONSE :

Très bonne question, et vous avez raison de l'anticiper même si la gratuité est le principe de départ.Voici un tableau clair de ce qui existe, ce qui a disparu, et ce qui reste mobilisable pour votre projet.

Ce que dit la loi sur le défraiement des conducteurs

Le principe de base — intangible

Le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel avec un ou plusieurs passagers. La pratique ne doit pas être rémunérée en dehors du partage des frais de déplacement. Si les sommes perçues rentrent dans les frais de covoiturage, elles sont exonérées d'impôt et vous n'avez pas à les déclarer.

Autrement dit : un conducteur peut se faire rembourser sa quote-part de carburant par les passagers, **sans aucune implication fiscale**. C'est le fondement légal.

La prime nationale — morte en 2025

Depuis le 1er janvier 2023, les conducteurs qui se lançaient dans le covoiturage courte-distance recevaient une prime de 100€ via les plateformes de covoiturage. La prime covoiturage courte-distance a été supprimée au 1er janvier 2025.

C'est une mauvaise nouvelle récente, mais elle ne ferme pas toutes les portes.

Ce qui reste vivant — le levier collectivité

C'est là que votre position de **commission adossée à la mairie** devient un vrai atout :

Les collectivités territoriales soutiennent leurs habitants dans la pratique du covoiturage en mettant en place des campagnes d'incitations financières, sur la base du principe 1€ de l'État pour 1€ de la collectivité.

Concrètement : si la mairie ou la communauté de communes décide d'offrir un bonus aux conducteurs (par exemple 1€ ou 2€ par trajet effectué), le Fonds Vert peut co-financer ce dispositif — ce qui divise le coût par deux pour la collectivité.

Le Forfait Mobilités Durables — pour les actifs

Les employés du secteur privé peuvent recevoir un Forfait Mobilités Durables jusqu'à 900€/an, exonéré d'impôts sur le revenu, pour leurs trajets domicile-travail effectués en covoiturage.

Pour votre bassin rural, ce levier concerne les personnes qui covoiturent pour aller travailler — ce n'est pas marginal.

Ce que ça veut dire concrètement pour votre projet

Mécanisme	Qui en bénéficie	Montant	Statut 2026
Partage de frais passager→conducteur	Conducteur	Coût réel partagé	Légal, exonéré
Bonus collectivité	Conducteur	Libre (ex: 1-2€/trajet)	Possible via Fonds Vert
Forfait Mobilités Durables	Salarié conducteur	Jusqu'à 900€/an	Actif
Prime nationale primo-conducteur	Conducteur	100€	Supprimée jan. 2025

Une piste concrète pour votre commission

Le bonus le plus réaliste et le plus simple à mettre en place serait un **crédit local** — pas nécessairement monétaire — géré par la mairie : par exemple un système de points échangeables contre des services locaux, des places à la piscine municipale, un bon à la bibliothèque... Ce type de monnaie d'échange communautaire colle parfaitement à l'esprit de votre projet, évite toute complexité fiscale, et renforce le sentiment d'appartenance à la démarche collective.

Revision #3
Created 2026-05-28 18:00:40 UTC by Nicolas Farrie
Updated 2026-05-28 18:32:04 UTC by Nicolas Farrie