

# COVOITURAGE

Principes et points de vigilance en vue de la mise en place d'un service

21 mars 2023

## AGIR À L'ÉCHELLE RÉGIONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE

GUIDE ET SYNTHÈSE À L'ATTENTION  
DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ



- Lien de téléchargement du guide Ecov – Cerema: [Publication du guide "Agir à l'échelle régionale pour le développement du covoiturage" | Ecov](#)
- Lien du webinaire présentant le guide: [Webinaire : "Plan national covoiturage et actions des régions, quelle articulation ?" - YouTube](#)

# DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE: LE BESOIN D'IMPLICATION ET DE COORDINATION DE LA SPHÈRE PUBLIQUE

## COMPÉTENCE MOBILITÉ

Un service de covoiturage relève désormais de la compétence mobilité d'une AOM locale ou régionale. Toutefois, l'expérience montre que des actions peuvent être portées au titre d'autres compétences : voirie, solidarité, économie, tourisme, etc.

AOM LOCALES ET RÉGIONALES

## COMPÉTENCE VOIRIE

L'aménagement d'arrêts sécurisés, de points de rencontres, de parkings relais P+R, d'aires de covoiturage, de voies réservées, etc. relève des gestionnaires de voirie (commune, intercommunalité, département, État ou concessionnaire). L'aménagement de pôles d'échanges peut quant à lui relever de la région. Notons que la loi 3DS offre également l'opportunité pour les régions volontaires d'expérimenter une mise à disposition des routes du domaine public routier national.

COMMUNES

MÉTROPOLES

DÉPARTEMENTS

ÉTAT

CONCESSIONNAIRES

RÉGIONS

## COMPÉTENCE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SOCIAL, TOURISTIQUE

Puisque le covoiturage constitue une solution de mobilité pour l'accès à l'emploi, aux services publics voire même aux sites touristiques, il peut être porté au titre d'autres compétences telles que le développement économique, la cohésion sociale ou le tourisme.

DÉPARTEMENTS

EPCI

RÉGIONS



Difficulté économique structurelle pour un modèle de plateforme en matière de covoiturage courte distance: les équipages formés peuvent passer hors plateforme



Besoin d'une implication économique et politique de la sphère publique

# DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE: DE MULTIPLES SOLUTIONS POUR DE MULTIPLES CAS D'USAGES

## LES DIFFÉRENTES FORMES DE COVOITURAGE DU QUOTIDIEN

### AVEC RÉSERVATION

#### PASSAGER ET CONDUCTEUR :

J'ai organisé mon trajet à l'avance, je suis engagé.

Organisation informelle (collègues, voisins)

Plateforme de mise en relation

> COVOITURAGE PLANIFIÉ

### SANS RÉSERVATION

#### PASSAGER :

Je me rends au bord de la chaussée pour trouver un conducteur.

#### CONDUCTEUR :

Je choisis au dernier moment si je m'arrête.

**Sur une ligne**  
Je me rends à un arrêt physique pour aller à un autre arrêt physique.

> LIGNE DE COVOITURAGE

**À un arrêt défini**  
Je me rends à un arrêt physique pour aller n'importe où.

> AUTOSTOP ORGANISÉ

**Sans arrêt défini**  
Je fais une demande n'importe où pour aller n'importe où.

> AUTOSTOP

- « Le covoiturage consiste en l'utilisation d'un véhicule de transport terrestre (le plus souvent une voiture) partagé par le conducteur avec un ou plusieurs passagers, dans le cadre d'un trajet effectué par le conducteur à son propre compte et qui ne donne lieu à aucune rétribution autre que celle du partage des frais »

Article L.3132-1 du Code des transports

- De multiples déclinaisons possibles du covoiturage qui répondent à différents cas d'usages:

- Définir le besoin du territoire
- Mailler le territoire en articulant les différentes solutions



Exemple: les services complémentaires de covoiturage proposés par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'aire grenobloise

# DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE: QUELQUES POINTS DE VIGILANCE

- Politique publique: planification, évaluation...
- Concurrence directe avec une ligne de transports collectifs
- Concurrence avec les modes actifs (pas d'incitation financière pour des trajets trop courts)
- Ne pas hésiter à cibler les trajets pour maximiser la complémentarité avec les TC (rabattement vers les gares, les pôles d'échanges multimodaux...)
- Inclure dans la réflexion les travaux qui doivent être associés au service de covoiturage: travaux d'infrastructure et Maas
- Penser au financement du service (pas d'équilibre possible pour un service de covoiturage de proximité)



Rôle clé des AOM et de la Région dans l'impulsion, la planification et la mise en œuvre d'un système de covoiturage cohérent et efficace



## 4 GRANDS AXES D'INTERVENTION POUR FAIRE DE LA VOITURE UN TRANSPORT COLLECTIF À L'ÉCHELLE RÉGIONALE



### PLANIFIER

UNE RÉGION STRATÈGE,  
CHEFFE DE FILE DU  
COVOITURAGE

La région peut bâtir une stratégie régionale en faveur du covoiturage bénéficiant d'un plan de financement dédié et d'une feuille de route partagée avec les acteurs locaux de la mobilité et des territoires.



### FINANCER

UNE RÉGION QUI CONSTRUIT ET  
SOUTIEN LE DÉVELOPPEMENT  
DE SERVICES DE COVOITURAGE

Pour impulser les changements d'usage et ancrer progressivement la pratique du covoiturage dans le quotidien des citoyens, il est nécessaire d'apporter un soutien financier pour accélérer le déploiement régional de solutions (infrastructures et services).



### AMÉNAGER

UNE RÉGION QUI ADAPTE LES  
INFRASTRUCTURES EXISTANTES  
POUR FAVORISER LES MOBILITÉS  
PARTAGÉES

Gestionnaire des infrastructures et équipements qui lui sont progressivement délégués (petite ligne ferroviaire, pôle d'échanges, gare routière, réseau routier), la région peut les adapter pour favoriser le développement des mobilités partagées.



### INFORMER

UNE RÉGION QUI PROMUE ET  
INTÈGRE LES SOLUTIONS DE  
COVOITURAGE DANS SON BOUQUET  
DE SERVICES DE MOBILITÉ

L'information multimodale fait partie des compétences historiques des régions. À l'ère du Maas, la région peut amplifier son rôle en matière d'information et de communication dans le domaine de la mobilité partagée.