Appel à partenariat Covoiturage

Accompagnement collectif

Synthèse de l'atelier D : « Développer le covoiturage en intermodalité »

Rédacteurs et animateurs :

- **Kate JOLIVET-TESTUD**, Direction Territoriale Occitanie
- **Pierre-Alexis LANGLAIS**, Direction Territoriale Méditerranée

Afin d'accompagner le développement du covoiturage dans les territoires, le Cerema a lancé un appel à partenariats à l'automne 2023 sur la thématique des stratégies de covoiturage. Cet appel a suscité un véritable intérêt pour les collectivités et a été concrétisé par des partenariats avec 14 territoires. Ces derniers ont bénéficié d'un accompagnement collectif du Cerema visant à fournir des apports méthodologiques ainsi que des retours d'expérience et permettant le partage de la vision du covoiturage sur chaque territoire.

Au total ce sont 22 ateliers qui ont été organisés par le Cerema entre juin 2024 et juin 2025. Ces ateliers ont notamment traité des 6 thématiques suivantes retenues après consultation des lauréats :

- *A : Coordonner les actions des AOM et des employeurs*
- *B : Comprendre les freins au covoiturage et changer les comportements*
- *C : Animer et communiquer*
- ***D : Développer le covoiturage en intermodalité***
- *E : Développer un réseau d'aires de covoiturage*
- *F : Mettre en place une ligne de covoiturage / un réseau d'autostop organisé*

*Chaque thématique a fait l'objet d'une série de trois ateliers en sous-groupes de 3 à 4 lauréats et en visioconférence. Les travaux menés en ateliers font l'objet d'une synthèse disponible publiquement. L'objet de ce document est de présenter la synthèse des échanges qui ont eu lieux dans le cadre de l'atelier D : « **Développer le covoiturage en intermodalité** »*

1 LES OBJECTIFS DE L'INTERMODALITE POUR LE COVOITURAGE

1.1 Rendre accessibles les aires de covoiturage pour les modes actifs et/ou les transports en commun

L'accessibilité des aires et arrêts de covoiturage aux modes actifs et aux transports en commun est essentielle à plusieurs titres. Elle permet :

- d'améliorer l'accès aux services de mobilité pour les usagers et de réduire ainsi la dépendance à la voiture individuelle ;
- d'inciter les usagers à utiliser les modes actifs et les transports collectifs, en particulier sur les premiers / derniers kilomètres ;
- de rendre les déplacements plus flexibles pour les usagers en combinant plusieurs modes de transport ;
- de sécuriser les trajets pour les usagers vulnérables ;
- de mieux utiliser et gérer l'espace public, notamment dans les territoires peu denses.

1.2 Permettre l'utilisation conjointe du covoiturage et d'autres modes alternatifs à la voiture

L'intérêt d'utiliser conjointement le covoiturage et les modes actifs ou les transports collectifs repose sur plusieurs avantages :

- une efficacité des trajets grâce au bouquet d'offres de mobilité disponibles ;
- des services complémentaires, en particulier en territoires peu denses difficiles à desservir en transports collectifs lourds ;
- une mutualisation des moyens de transport ;
- des économies pour les usagers et les collectivités.

Pour répondre à ces objectifs, il est important de mettre en œuvre des actions portant :

- sur les infrastructures et équipements dédiés aux vélos et aux piétons,
- sur les offres de transports collectifs, nécessitant une concertation avec les AOM pour planifier et organiser les points de desserte,
- sur des services annexes complémentaires, tels que les plateformes de mise en relation ou la tarification intégrée, permettant de développer les pratiques de covoiturage et les autres modes alternatifs
- sur l'information en temps réel des offres de transport disponibles

2 QUELQUES RAPPELS

Définition de l'intermodalité :

L'intermodalité consiste à utiliser successivement différents modes de transport au cours d'un même déplacement. Le covoiturage peut donc s'articuler avec d'autres modes de transport et être intégré dans la chaîne de la mobilité quotidienne.

Organisation du covoiturage :

Les services de covoiturage se déclinent sous plusieurs formes et impliquent des compétences multiples et transversales, mobilisant différents acteurs. L'organisation d'un service de covoiturage nécessite de se poser au préalable des questions : Pour quels objectifs ? Quelle cible d'usagers ? Quels motifs de trajets ? Quels pôles privilégier ? A quelle échelle ?

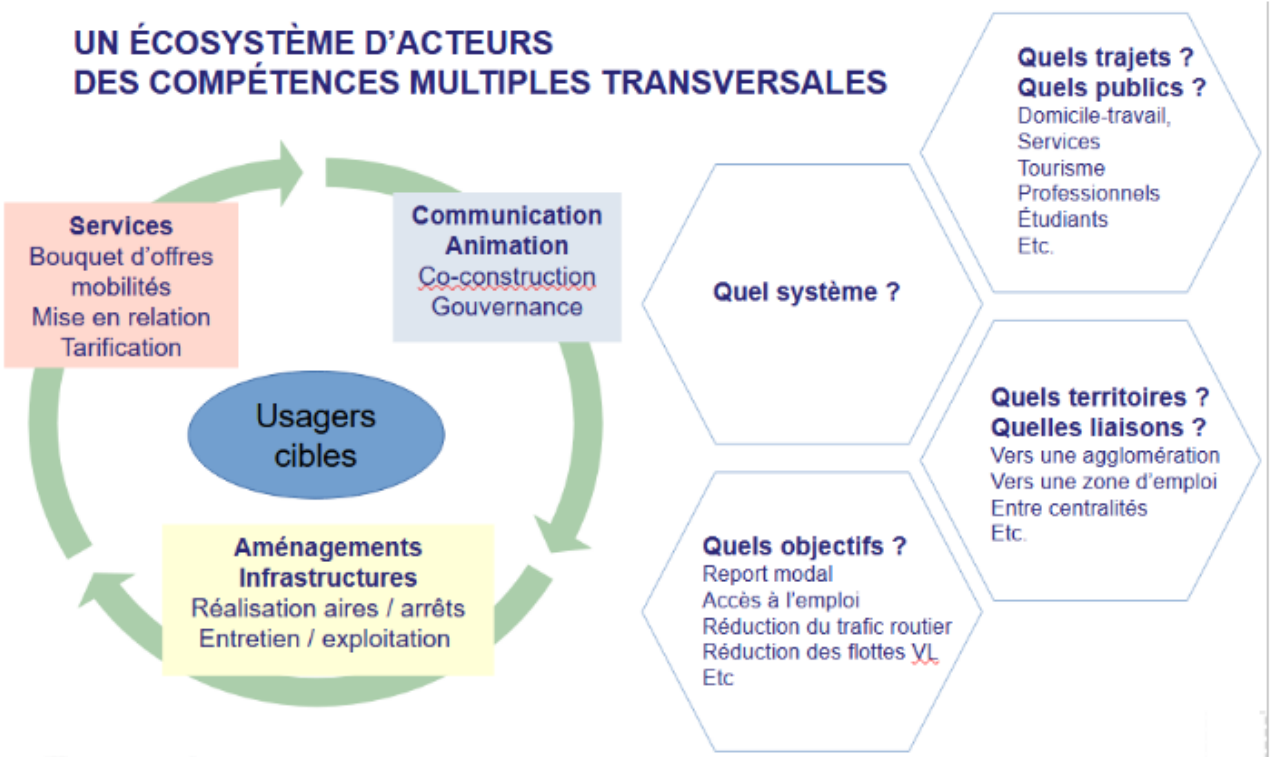

Figure 1 Schéma de l'organisation du covoiturage sur un territoire

Que ce soit un service de covoiturage planifié, une ligne de covoiturage ou de l'auto-stop organisé, le projet doit d'une part s'appuyer sur des infrastructures et d'autre part être pensé comme complémentaire à une offre de mobilité existante pour permettre une meilleure intermodalité.

3 LES LEVIERS DE DEVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITE

Dans le cadre des ateliers, plusieurs leviers ont été identifiés pour développer le covoiturage en intermodalité :

- Rendre accessibles les aires de covoiturage aux modes actifs
- Mutualiser les arrêts de transport interurbain et régional avec les arrêts covoiturage
- Équiper les aires de box sécurisés pour les vélos
- Faciliter les rabattements vers les arrêts TC et vers les gares
- Développer une application MAAS regroupant toutes les offres de mobilité
- Rendre visibles et lisibles les offres de mobilité (communiquer, informer, signaler sur site)
- Compléter les aires avec des services annexes (réparation vélos, ventes produits locaux …)

Ces leviers portent surtout sur la réalisation d'aménagements d'infrastructures et la mise en place d'équipements destinés aux usagers TC ou aux cyclistes. Les questions de visibilité et d'intégration des offres de mobilité sur une plateforme numérique restent malgré tout essentielles pour favoriser le report modal et la lisibilité de l'offre.

Globalement, les leviers permettant de concilier covoiturage et intermodalité peuvent être synthétisés en fonction des enjeux auxquels les collectivités doivent répondre dans le tableau suivant :

Enjeux	Besoins
Physique : faciliter l'usage des différents modes de transport (yc services associés) et organiser les rabattements vers les points d'arrêts de covoiturage	• Aménagements pour les modes actifs : cheminements piétonniers, aménagements et stationnement vélos = intermodalité du 1er ou dernier km • Rabattements avec des dessertes TC • Accessibilité et lisibilité des sites • Cartographie / données / diagnostic
Temporel : pouvoir optimiser le temps de parcours (pour réduire l'effet dissuasif « rupture de charge »)	• Adaptation horaires TC (plage horaire, HC ...) • Applications numériques (centralisation informations et billettique)
Organisationnel : pouvoir trouver l'information pour organiser le déplacement	• Coordination AOM / territoires • Systèmes de mise en relation et centrales d'information (échelle territoire et au-delà)
Financier : inciter les usagers à utiliser les modes alternatifs à la voiture individuelle	• Incitations financières pour les covoitureurs • Coopération AOM / territoires, en lien avec les gestionnaires de voiries

Figure 2 Tableau récapitulatif des enjeux et leviers liés à la pratique intermodale du covoiturage

4 LES METHODES POUR DEVELOPPER LE COVOITURAGE EN INTERMODALITE

4.1 Des réflexions préalables à engager

Quelques étapes préalables à la mise en œuvre d'actions en faveur de l'intermodalité et du covoiturage doivent être réalisées pour répondre aux besoins d'un territoire et articuler efficacement covoiturage et intermodalité.

Diagnostic et analyse des besoins des usagers

Un état des lieux est nécessaire pour définir une offre de covoiturage. Il repose sur le recueil de données de flux : trafics routiers, données RPC (O/D covoiturage), fréquentation des transports collectifs, enquêtes sur les pratiques de covoiturage. Il s'appuie également sur l'identification des services et infrastructures existants. L'identification et l'analyse des trajets potentiels en covoiturage complètent cet état des lieux.

Coordination et planification

La coopération entre acteurs est essentielle pour mettre en œuvre les actions en faveur de l'intermodalité, d'autant plus que ces actions relèvent de plusieurs compétences. Cette coopération permettra d'élaborer une stratégie territoriale pour optimiser au mieux les sites de covoiturage et compléter les offres en intermodalité. A l'échelle des communes et intercommunalités, les Plans de Mobilités (PDM) intégrant le covoiturage peuvent permettre de programmer et décliner plus facilement le plan d'actions.

Définition d'une stratégie

En s'appuyant sur les démarches amont de diagnostic, de coordination et concertation des acteurs, la mise en œuvre d'une stratégie de covoiturage peut être engagée. Elle repose sur des objectifs ciblés, des documents-cadres et la mobilisation des différents acteurs concernés à différentes échelles territoriales. Elle aboutit à un plan d'action qui pourra traiter plus spécifiquement de l'articulation entre covoiturage et intermodalité.

4.2 Des étapes clés pour la mise en œuvre opérationnelle

Les principaux éléments à prendre en compte lors de la mise en œuvre d'actions en faveur du covoiturage et de l'intermodalité portent sur plusieurs aspects, en particulier sur les infrastructures et les services.

Localisation et accessibilité

- Implantation des aires ou arrêts de covoiturage à proximité des axes de circulation structurants pour faciliter l'accès à l'offre existante en transports collectifs, de transport à la demande ou d'utilité sociale
- Marchabilité et cyclabilité des voies d'accès aux aires, essentiels pour favoriser et faciliter le cheminement des modes actifs
- Dimensionnement des aires ou des lignes de covoiturage en fonction du contexte territorial et de la demande potentielle

Aménagements spécifiques

- Stationnement et sécurité : prévoir des emplacements réservés et créer des zones de dépose et reprise des passagers de covoiturage (lignes de covoiturage, autostop organisé).
- Équipements modes actifs : prévoir des box vélos sécurisés, élément incontournable malgré un usage limité selon les expériences et témoignages.
- Accessibilité PMR : créer des cheminements et équipements d'information adaptés
- Confort d'usage et environnement : prévoir des dispositifs tels que des zones de végétalisation, de l'éclairage, des abris d'attente

Services complémentaires

- Bornes de recharge pour véhicules électriques : implantation en fonction de l'existant et des besoins
- Information et communication : diffusion de supports physiques, mise en place d'une plateforme numérique sur les offres de mobilité existantes, MAAS
- Service de réparation pour vélos ou service de location vélos : propositions de services à étudier au cas par cas, selon l'importance du site et des besoins

- Autres services : proposition de points de retrait de colis, de points de ventes de produits locaux, de services de proximité (laverie, aire camping-car …), avec pour objectif de donner vie à des aires de mobilité multifonctionnelles

La définition d'une stratégie de covoiturage permet de formaliser ces étapes et de déterminer les grands principes et modalités d'aménagements et/ou d'équipements des aires en fonction de leur importance, des besoins auxquelles elles doivent répondre notamment en intermodalité.

Contrairement aux pôles d'échanges urbains, les aires de covoiturage multimodales en territoires peu denses peuvent être équipées de manière légère et modulable, avec des investissements plus modestes et des délais de réalisation plus courts.

4.3 Les freins

Les difficultés pour modifier le choix du mode de déplacements des usagers et la complexité du changement de comportement ont été mis en évidence dans l'atelier correspondant (Atelier B). Mais il est important de comprendre ces déterminants de choix modal et d'identifier les freins pour mettre l'accent sur les bénéfices attendus par les usagers en modifiant leurs habitudes de déplacements.

Les principaux freins rencontrés par les usagers, régulièrement affichés dans les études et démarches de stratégies, sont :

- Manque de communication sur l'intermodalité
- Manque d'offres de mobilité alternatives à la voiture en territoires peu denses
- Manque de flexibilité (rupture de charge, temps de parcours)
- Manque de sécurité (stationnement vélos non sécurisé, ressenti d'insécurité sur sites à l'écart des habitations, absence d'éclairage …)

S'ajoutent les freins rencontrés par les AOM ou partenaires pour favoriser l'intermodalité au sein des aires de covoiturage :

- Problèmes de coordination avec les différents acteurs
- Contraintes techniques au niveau des infrastructures
- Contraintes foncières et financières

Les facteurs de réussite pour développer le covoiturage en intermodalité sont donc une combinaison de mesures « leviers » à ces freins, comme par exemple l'amélioration des offres de mobilité, la mise en place d'équipements de confort et de sécurisation, les actions de sensibilisation et les incitations financières pour les usagers.

4.4 Des exemples inspirants et témoignages

4.4.1 Aires de mobilité en territoires peu denses

Le concept de pôles d'échanges multimodaux (PEM) "ruraux", permet avant tout de répondre à des besoins et à un contexte spécifique qui nécessitent d'adapter les méthodes et les modèles "urbains" de PEM difficilement transposables dans les territoires peu denses.

Les principaux objectifs des aires de mobilité sont de :

- connecter les territoires grâce au regroupement de différents services de mobilité,
- faciliter l'usage de solutions alternatives à la voiture individuelle (TC, covoiturage)

La mise en œuvre d'aires de mobilité passe d'abord par la prise en compte des acteurs concernés, de leurs compétences respectives et des documents de planification des territoires.

Les orientations à différentes échelles issues des documents de planification permettent de bâtir en amont une stratégie de développement des aires de mobilité. Néanmoins cette démarche nécessite la coopération des acteurs pour créer un maillage multimodal efficace et élargir la palette de financement possible.

Cette démarche sur les PEM ruraux est illustrée par l'exemple de la CC Erdre et Gesvres. La collectivité a ainsi organisé un maillage de ces aires de mobilité en créant une typologie des sites : point de connexion simple (2-4 box vélos + TC), point de connexion structurant (6-10 box + abri + TC) et pôle d'échange multimodal.

L'aire de covoiturage d'Héric a ainsi été conçue par la CC Erdre et Gesvres, en partenariat avec le conseil départemental de Loire-Atlantique, comme un pôle d'échange multimodal. Ce site comprend des abris voyageurs et des box sécurisés pour les vélos. Il est également desservi en transports en commun et un cheminement cyclable, certes encore perfectible, a été réalisé pour rejoindre le site.

L'intérêt des aires de mobilité est de pouvoir les faire évoluer, en fonction des besoins en services intermodaux parfois difficiles à évaluer lors de la création du site. Il peut donc être intéressant d'expérimenter pour tester l'intermodalité, à travers des aménagements légers.

4.4.2 Plan de covoiturage et intermodalité dans l'Hérault

Les démarches entreprises par le Département de l'Hérault faveur du covoiturage ont abouti à l'adoption du « Plan Hérault Covoiturage » en septembre 2023.

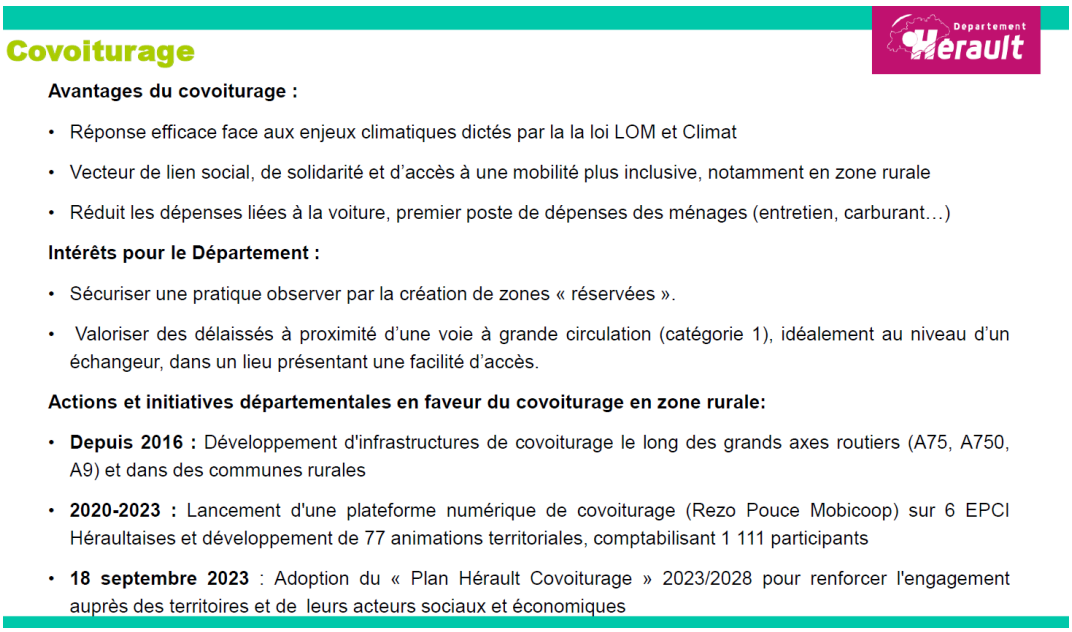

Figure 3 Extrait de la présentation du "Plan Hérault Covoiturage"

Certaines aires de covoiturage aménagées par le Département sont équipées de box sécurisés pour les vélos. Une partie des sites est également connectée au dispositif Rezo Pouce. La desserte par le réseau de transport interurbain liO de la Région est assurée pour certaines aires. L'intermodalité est donc prise en considération dans le plan covoiturage de Département.

Néanmoins, si l'intermodalité avec les transports en commun fonctionne bien (dépose minute - transports scolaires en particulier), la complémentarité covoiturage / modes actifs est plus difficile à se mettre en place et nécessite d'être renforcée à travers les équipements sur les aires et la sécurisation des liaisons vers ou depuis les aires.

4.4.3 Aire de covoiturage de Baratier sur la CC de Serre-Ponçon

L'aire de Baratier est une aire multi-services à destination des usagers pratiquant le covoiturage. L'aire favorise l'intermodalité grâce à la présence d'un service de transport en commun, à l'aménagement d'une piste cyclable et de cheminements piétons sécurisés. Elle dispose également d'équipements pour le stationnement des vélos et d'un abri voyageurs.



Figure 4 Plan de situation de l'aire de covoiturage de Baratier

Cette aire stratégique, proche du centre-ville d'Embrun, est fréquentée par les pendulaires comme par les touristes en raison de sa proximité avec les sites d'intérêt (lac et stations). Une navette organisée en hiver et dédiée aux professionnels s'ajoute aux offres de services de transport. Ce site multimodal permet ainsi de répondre à des besoins spécifiques à plusieurs échelles et assure la complémentarité entre les différents modes de transports : modes actifs, covoiturage, autostop, transports en commun.