RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Appel à partenariat Covoiturage

Accompagnement collectif

Synthèse de l'atelier F : « Mettre en place une ligne de covoiturage /un réseau d'auto-stop organisé »

Rédacteurs et animateurs :

- **David DELCAMPE**, Direction Territoriale Sud-Ouest
- **Viviane RAPP**, Direction Territoriale Est

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 F : « **Mettre en place une ligne de covoiturage / un réseau d'autostop organisé** »*

1 PRESENTATION DU SUJET

La figure 1 présente une classification des différents services de covoiturage du quotidien, en incluant les deux types de covoiturage informels et historiques : l'auto-stop d'une part, spontané et sans réservation, qui s'appuie sur la bonne volonté des automobilistes à véhiculer un tiers (et qui se fait généralement sans échange financier), et le covoiturage informel d'autre part, partage d'un véhicule avec des connaissances (amis, famille, collègues) et le plus souvent planifié (accord commun préalable).

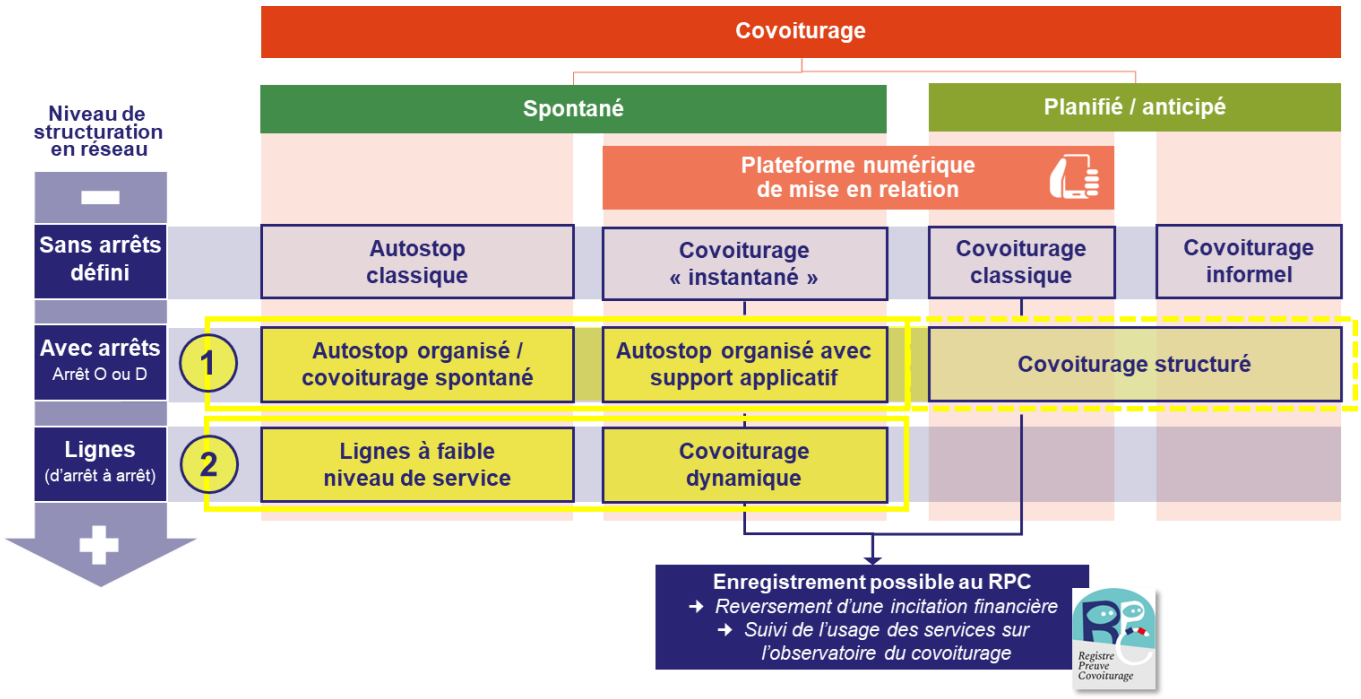

Figure 1 Typologie des services de covoiturage (Cerema)

Le développement des applications de mise en relation a permis le développement d'autres services, permettant la mise en relation d'inconnus effectuant le même trajet (sur le principe de BlaBlaCar pour des trajets de longue distance). En parallèle, le service s'est aussi structuré pour optimiser la mise en relation des conducteurs et des passagers, avec la création de points de rendez-vous et/ou de dépose, les « arrêts de covoiturage », qui peuvent être ou non organisés en lignes.

Les deux services de covoiturage sur lesquels l'atelier s'est penché (en jaune sur la figure 1) sont :

- **(1) l'auto-stop organisé** d'une part, parfois aussi appelé **covoiturage spontané**.
- **(2) les lignes de covoiturage** d'autre part, où les arrêts sont ici structurés en lignes.

Parmi les principaux acteurs du marché (mi-2025) :

- ecov propose des lignes d'auto-stop organisé, ou de covoiturage dynamique, une cinquantaine en tout en France aujourd'hui. L'offre peut être déployée sous la marque « Covoit'Ici[1] », ou sous marque blanche. La ligne emblématique de leur réseau est « En Covoit' Lane »[2], entre Bourgoin-Jallieu et Lyon. D'autres lignes sont exploitées par Ccov telles que celles du service M covoit' Lignes+[3] du SMMAG (aire grenobloise) ;
- La Roue Verte, PME Grenobloise, proposait des lignes de covoiturage dynamique sous la marque « Illicov[4] », déployée dans le cadre du programme CEE AcoTE[5]. Elle a mis fin à ses activités au printemps 2025 ;
- Mobicoop a racheté RézoPouce[6], réseau d'auto-stop organisé qui peut aussi être structuré en lignes de covoiturage[7], en faisant le lien avec leur plateforme (qui s'appelle aujourd'hui Rézo Covoit'). L'offre est plutôt orientée vers les territoires ruraux ;
- Certains acteurs proposent simplement des solutions de mobilier urbain comme HALT ô STOP[8] ou UrbaNEO[9] ;
- Il faut noter également que l'opérateur de covoiturage Karos envisagent des services de mise en relation des covoitureurs sur des lignes de covoiturage.

2 SYNTHESE DES TRAVAUX

2.1 Auto-stop organisé avec ou sans support applicatif

2.1.1 Description détaillée

L'auto-stop est un mode de covoiturage spontané, permettant la mise en relation de personnes qui ne se connaissent pas, au moment même du déplacement.

L'auto-stop organisé s'est développé pour structurer et sécuriser la pratique de l'auto-stop qui peut avoir une « réputation trouble[10]». Cette organisation a été menée principalement sur deux plans :

- d'abord, en installant des arrêts d'auto-stop, sur un territoire à desservir. Ceux-ci doivent être facilement accessibles aux piétons et permettre l'arrêt des véhicules. Ils donnent une visibilité au service.
- ensuite en créant une communauté par l'adhésion au service, la vérification de l'identité, la distribution de signes de reconnaissance permettant l'identification des membres de la communauté. Elle doit permettre ici de rassurer notamment les auto-stoppeurs non véhiculés, en leur permettant de monter avec un conducteur identifié.

[1] https://covoitici.fr/
[2] https://www.lanemove.com/
[3] https://www.lignesplus-m.fr/
[4] https://illicov.fr/
[5] https://illicov.fr/blog-covoiturage/coconstruction-lignes-covoiturage/
[6] https://www.rezopouce.fr/
[7] https://pro.mobicoop.fr/offre-lignes-de-covoiturage/
[8] https://haltostop.fr/
[9] https://www.urbaneo.eu/mobiliers/mobilite-partagee/
[10] VINCENT Stéphanie, 2008, *Les altermobilités : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?* Thèse de doctorat, Université de Paris, p. 88

Dans une majorité des cas, l'auto-stop organisé n'implique pas d'échange d'argent entre conducteur et passager : ce dernier est pris en charge gratuitement par un conducteur déjà sur la route.

Suivant les territoires, plusieurs publics peuvent se servir de ces dispositifs :

- les jeunes adultes non motorisés peuvent y voir une solution pour accéder à la mobilité. Attention, l'accès au service aux adolescents mineurs doit être défini au lancement du service, au cas par cas. Ainsi, pour Mobicoop, l'offre d'auto-stop organisé Rézo Pouce s'adresse d'abord à un public jeune : l'absence de garantie sur la réalisation du trajet rend le service plus propice à des déplacements non contraints, notamment en terme d'horaires (i.e. loisirs, visites), et pour un public souple.
- dans des secteurs touristiques, l'auto-stop organisé peut permettre aux touristes voyageant sans voiture de rejoindre des pôles touristiques, de se déplacer entre des villages. Par exemple, dans le Genevois Français, l'auto-stop organisé donne de la visibilité à l'auto-stop, pratiqué couramment l'été autour du lac de Genève.

Le déploiement d'un maillage de points d'arrêts sur le territoire crée un réseau d'arrêts qui peuvent aussi servir pour du covoiturage par plateforme. Cette offre complémentaire peut permettre l'adaptation du service à d'autres usages et d'autres publics, notamment les déplacements domicile-travail ou un public plus âgé. La mise en relation peut alors autant être spontanée (et faire le lien avec des conducteurs déjà en route, comme le proposent Mobicoop ou ecov) qu'anticipé, les arrêts fonctionnant alors comme des points de rendez-vous (solution proposée par Karos ou Mobicoop).

L'appui sur une application de mise en relation permet aussi la création de communautés se déplaçant vers ou depuis des générateurs spécifiques (i.e. clubs sportifs, conservatoires, entreprises ou zones d'activités économiques), ou à des évènements organisés sur le territoire (i.e. festival, programmation culturelle). Des évènements peuvent servir d'opportunité pour faire parler du service et pour encourager la population – mais aussi les élus et techniciens – à tester le dispositif.

L'auto-stop organisé est relativement facile à mettre en œuvre car il nécessite peu d'infrastructure et d'équipement. Cela lui permet d'être adapté à la demande, aux besoins du territoires, ou à la commande politique avec une assez grande souplesse. Il peut assez naturellement s'organiser en ligne de covoiturage à faible niveau de service. On peut noter qu'ecov propose le même matériel de panneaux à messages variables pour de l'auto-stop organisé et pour ses lignes de covoiturage : une fois le matériel installé, il est facile de faire évoluer le service en le connectant avec une application de mise en relation.

2.1.2 Quelle gouvernance mettre en œuvre pour développer ces leviers ?

L'auto-stop organisé est un dispositif qui ne nécessite pas d'engager de gros moyens. Il peut être déployé à l'échelle d'un EPCI, et peut devenir encore plus pertinent si plusieurs territoires frontaliers s'engagent dans le même dispositif – notamment en territoire rural. En couronne d'une grande agglomération, il peut être pertinent d'engager des discussions avec l'AOM voisine pour organiser le rabattement vers son réseau structurant (points de dépose extérieurs à l'EPCI par exemple).

Un réseau d'auto-stop organisé peut être déployé assez rapidement : certains opérateurs annoncent 3 à 6 mois à partir de l'attribution d'un marché. Lorsque l'ensemble de la prestation (étude, déploiement, installation, communication) est réalisé par un seul prestataire, les délais peuvent être d'autant plus réduits. Pour autant, l'intégration d'une étude préalable est nécessaire pour définir le service précisément mais aussi pour prendre le temps de l'appropriation par les services techniques et par les élus de ses composantes et particularités (voire même vérifier la pertinence de la solution), et se préparer à l'investissement nécessaire en animation/communication : y consacrer quelques mois est important.

Une fois le service déployé, un suivi interne à la collectivité est indispensable. Le temps nécessaire peut être réduit en cas de délégation d'une partie des actions à un prestataire externe (i.e. fourniture de supports de communication « clés-en-main », animation des réseaux sociaux / sur le terrain) mais un engagement minimal des services de la collectivité est nécessaire dans tous les cas (suivi, lien avec les élus, avec les services techniques communaux). Une personne relai en charge du service doit être identifiée.

2.1.3 Quels sont les coûts liés à la mise en œuvre d'un réseau d'auto-stop organisé ?

Pour mettre en œuvre un réseau d'auto-stop organisé, il faut prévoir :

- Le **coût d'une étude de définition du service**, déléguée à un bureau d'étude indépendant ou à un opérateur de covoiturage. La réflexion sur le positionnement des arrêts et leurs aménagements (qualité des cheminements piétons/cycles, conditions d'arrêt et de stationnement) est importante pour garantir la pertinence du service, son attractivité et la sécurité des usagers ;

- Le **coût d'investissement pour la mise en place des arrêts** :
- le coût d'achat des panneaux : panneaux inertes, panneaux à message variable (PMV) ;
- le coût d'éventuel mobilier urbain d'accompagnement (abris, bancs, affichage) ;
- le coût d'installation des panneaux, et éventuellement du réaménagement des arrêts. Il peut être internalisé suivant les moyens disponibles ;

Au total, le coût hors génie civil peut aller de quelques centaines d'euros pour un panneau très simple (type RézoPouce) à 15 000 € pour un grand panneau à message variable accompagné de mobilier urbain (cf. chapitre 2.2.3 pour des détails de coûts).

- les **coûts de fonctionnement après déploiement** :

- le coût lié à la communication et à l'animation, réalisées en régie ou déléguées, mais nécessaires pour le fonctionnement du service ;
- l'entretien des arrêts, qui peut aussi être réalisé en régie ou délégué à un prestataire. On peut les estimer à quelques centaines d'euros jusqu'à environ 2 000 € par arrêt et par an[11] (pour un mélange de PMV grand format + PMV petits formats + panneaux inertes avec application numérique) ;

[11] Coût pour le Genevois Français.

- en option, l'abonnement annuel à une plateforme, qui dépend généralement du territoire. L'offre de Mobicoop dépend du nombre d'habitants et varie entre 2 000 et 25 000 € de fonctionnement annuel. Le contenu de ces offres peut varier suivant les opérateurs.

Comme toute offre de covoiturage, **l'auto-stop organisé a besoin d'un soutien en communication** pour faire connaître le service, **et en animation**, pour mobiliser les habitants et employés du territoire. C'est primordial notamment dans les premiers temps, lorsque les habitants se posent des questions sur la signalisation fraîchement installée, mais également dans la durée pour maintenir des bons niveaux d'usage. Les opérateurs de covoiturage peuvent proposer un soutien dans ce domaine, par la production de matériel de communication clé en main et/ou par la mise à disposition de temps d'animation dédié. Dans tous les cas, l'implication de la collectivité est inévitable.

Dans l'Eure (Normandie), autour de Bernay, un groupement de quatre EPCI (environ 150 000 habitants et près de 200 communes) a embauché une animatrice pour faire la promotion de l'auto-stop organisé par Mobicoop[12]. Un mi-temps est dédié à l'Intercom Bernay Terres de Normandie (55'000 habitants / 75 communes). La multiplication du nombre de communes intégrées au dispositif a impliqué des besoins accrus en communication (lien avec les différentes mairies, affichage).

2.1.4 Quels sont les usages attendus ?

L'auto-stop organisé n'a généralement pas pour ambition de répondre à des volumes de déplacements élevés. Il permet de mettre en relation des passagers non motorisés avec les conducteurs du territoire, dans des secteurs de moindre densité où une offre plus structurante n'est pas adaptée (rural, périurbain).

Avec ce mode de covoiturage, il n'existe pas de retours quantifiables précis sur l'usage du service. Mobicoop se fixe comme objectif l'inscription au service de 5 % de la population du territoire. En dessous de 2 %, le nombre d'inscrits n'est pas satisfaisant pour eux.

Les arrêts RézoPouce de Mobicoop sont aujourd'hui déployés sur des réseaux ruraux, jusqu'à des trafics relativement faibles avec des trafics journaliers moyens de l'ordre de 1 000 à 3 000 véhicules/jour environ. La pertinence du service se mesure aussi en temps d'attente aux arrêts, à la fois en période de pointe et en période creuse. Des objectifs peuvent être fixés (10 min d'attente en période de pointe par exemple), et il est possible de réaliser régulièrement des tests sur le terrain pour vérifier le respect des objectifs, et échanger avec les automobilistes.

2.1.5 Comment évaluer et mesurer l'impact des actions ?

L'auto-stop organisé ne s'appuie généralement pas sur des outils numériques. Un suivi précis des déplacements réalisés par le service n'est donc pas toujours possible. Il est ainsi difficile d'appréhender l'usage du service. La faible activation par les passagers des panneaux à message variable par exemple ne signifie pas forcément que le service est peu utilisé. Les passagers peuvent en effet être pris en charge rapidement.

Pour appréhender les usages du service, il est possible :

[12] Intercom Bernay Terres de Normandie, Pont-Audemer Val de Risle, Lieuvin Pays d'Auge et Roumois Seine

- de **suivre le nombre d'inscrits au service,** en gardant en tête qu'il ne donne qu'un aperçu partiel des usages : les points d'arrêts peuvent être utilisés par n'importe qui, et des conducteurs non-inscrits peuvent aussi prendre en charge des passagers ;
- de **suivre le nombre d'appui-boutons** si le matériel en possède (PMV) ;
- d'**interroger les habitants du territoire** pour mesurer si le système est connu / utilisé ;
- de **vérifier si le dispositif fonctionne** en effectuant des trajets tests en période de pointe et/ou en période creuse sur de principaux arrêts du territoire, en mesurant les temps d'attente.

Il est aussi possible de réaliser des **enquêtes quantitatives/qualitatives sur le fonctionnement du service**. Celles-ci peuvent être adressées directement à la base des inscrits au service, ou plus largement à l'ensemble des habitants.

La **pause ponctuelle de caméras au niveau des arrêts,** pendant une période donnée, pourrait permettre d'analyser sur une semaine type les usages du service. Cette solution semble n'avoir pas ou peu été réalisée jusque là. Elle est aujourd'hui envisagée par Mobicoop pour répondre aux demandes des territoires.

2.1.6 Quelle intégration au sein d'une stratégie de covoiturage / de mobilité ?

Un réseau d'auto-stop organisé peut être développé à plusieurs échelles :

- En territoire rural, il peut être conçu comme une offre indépendante, permettant aux personnes non motorisées d'accéder aux pôles générateurs (i.e. santé, commerces, gares) ou de se déplacer entre les différents bourgs. Il peut ainsi être complémentaire à une offre de bus régionale, en permettant d'autres types de déplacements et/ou une offre sur une amplitude horaire plus étendue.
- En secteur péri-urbain, il peut être pleinement intégré à un bouquet d'offres de mobilité en permettant notamment le rabattement sur un arrêt de transport collectif / de ligne de covoiturage à haut niveau de service. Dans ce cas la frontière est fine entre auto-stop organisé et lignes de covoiturage à faible niveau de service (voire partie suivante).

Il peut être pertinent de concevoir ce service de covoiturage sur un périmètre qui dépasse les frontières de l'EPCI qui en prend l'initiative, en travaillant conjointement sur les EPCI périphériques. Une réflexion sur la complémentarité entre les services de covoiturage anticipé, et les services d'auto-stop organisé et de lignes de covoiturage, est aussi à mener.

L'accès aux arrêts doit également être réfléchi pour être sécuritaire pour les personnes non motorisées, que ce soit à pied ou en vélo. Du stationnement vélo sécurisé peut aussi être déployé.

2.2 Lignes de covoiturage avec et sans support applicatif

2.2.1 Description détaillée

Une ligne de covoiturage est un service de mobilité dont les principes **s'inspirent d'une ligne de transport collectif routier régulière**. Elle est mise en service le long d'un itinéraire choisi compte tenu notamment de son flux de circulation automobile et des origines – destinations qu'il permet, afin d'offrir un niveau de service suffisant (généralement 15 minutes d'attente maximum lors des créneaux horaires de fonctionnement, moins de 10 minutes pour les lignes à haut niveau de service) pour les passagers qui décident de covoiturer.

Elle a pour objectif de favoriser le covoiturage du quotidien sur les axes de déplacements les plus fréquentés pour des motifs de déplacements réguliers tels que les déplacements domicile-travail et domicile-études. D'autres besoins de déplacement (santé, courses, visite, loisir) peuvent toutefois bénéficier de ces lignes une fois qu'elles sont en service, ce qui renforce alors leur utilité collective.

Une ligne de covoiturage bénéficie **d'une signalétique spécifique**, est jalonnée par des **arrêts et/ou des aires de covoiturage qui permettent la montée et la descente en toute sécurité des passagers**, dont les modalités d'aménagement, d'équipement et de signalisation sont variables.

La mise en relation des passagers et conducteurs est assurée avec ou sans application numérique permettant la géolocalisation des conducteurs et passagers. Dans ce dernier cas, un panneau installé sur l'arrêt (statique ou à message variable avec boutons poussoirs), ou une pancarte (on parle alors d'auto-stop organisé en ligne) présentée par le passager, permettent aux conducteurs d'identifier le passager et de connaître sa destination.

La majorité des lignes de covoiturage sont destinées à un usage spontané avec une mise en relation actée lorsque le passager se présente à l'arrêt ou à l'aire de covoiturage choisie, ou quelques secondes à quelques minutes avant. Le service est basé dans ce cas sur le principe que suffisamment de conducteurs collaborent au service pendant les créneaux de fonctionnement pour assurer la masse critique garantissant avec une forte probabilité le temps d'attente maximal visé. Il est également possible d'intégrer un service de mise en relation planifiée qui permet au passager et au conducteur de programmer l'embarquement à l'arrêt ou à l'aire de covoiturage choisis quelques heures ou jours avant.

Les **niveaux de service varient** selon les temps d'attente visés, les périodes de fonctionnement retenues, les garanties de retour offertes, les incitations financières possibles, l'assistance proposée à l'usager, le mode de mise en relation utilisable, les efforts mis dans l'animation et la communication :

- Une **ligne à haut niveau de service** garantit un temps d'attente moyen de 5 minutes et un temps maximal garanti de 15 minutes qui nécessitera au moins un flux de 10 à 15 conducteurs participants par heure sur le créneau horaire visé. Dans ces cas, les passagers peuvent se présenter aux arrêts sans préparation de leur trajet (covoiturage spontané) et partir quand ils veulent.

- Entre 5 et 10 conducteurs par heure par ligne, la mise en place de lignes de covoiturage est encore possible avec **un niveau de service inférieur**, les candidats covoitureurs devant alors préalablement vérifier via l'application de mise en relation la présence de participants sur le créneau horaire visé.

Les lignes de covoiturage se sont développées depuis une dizaine d'années, notamment dans le cadre des programmes nationaux Acote et Licov financés par les certificats d'économie d'énergie. Après le dépôt de bilan de La Roue Verte, **ecov et Mobicoop restent aujourd'hui les principaux opérateurs de service** actifs à même de déployer des lignes de covoiturage. D'autres opérateurs tels que BlaBlaCar et Karos envisagent de proposer des services visant à favoriser le covoiturage sur des lignes.

2.2.2 Quelle gouvernance mettre en œuvre pour développer ces leviers ?

Une bonne gouvernance des politiques de covoiturage devrait utilement coordonner et mobiliser les communes et autorités organisatrices de la mobilité (AOM) des territoires à desservir, le ou les Départements concernés, la ou les Régions concernées et l'État (Préfets de département/DDTM).

Chacun de ces acteurs est en effet doté de compétences et de moyens permettant d'agir en faveur du déploiement de lignes de covoiturage ou de services d'auto-stop organisé (cf. annexe) .

La mobilisation des citoyens des communes desservies, et des salariés des principaux établissements desservis, devrait également être systématiquement recherchée pour garantir au mieux la réussite des services, au travers notamment d'actions de communication et d'animation à prévoir le plus en amont possible, dès les études préalables à la mise en service, et pendant la mise en service, ainsi que dans le cadre des comités de partenaires régionaux et locaux instaurés par la loi d'orientation des mobilités.

Les actions d'information et d'animation ciblant les salariés et employeurs des principaux établissements desservis peuvent notamment encourager la mise en place du forfait mobilité durable pour les salariés utilisateurs de ces services, levier puissant pour développer l'usage des services de covoiturage dans les entreprises.

Le délai de déploiement des premières lignes de covoiturage peut nécessiter 2 à 3 années entre les premières études et la mise en service si l'on prend le temps de la concertation avec les acteurs et les habitants. Le délai de mise en service peut être de 6 mois une fois que le marché est dévolu à l'opérateur retenu.

2.2.3 Quels sont les coûts liés à la mise en œuvre des leviers ?

Les coûts d'investissement recouvrent normalement et principalement les prestations intellectuelles préalables à la mise en service (études, communication), l'aménagement des arrêts, leur équipement par du mobilier urbain et des panneaux de signalisation adaptés, la mise en œuvre de systèmes d'information-communication et de supervision du service.

Les coûts de fonctionnement recouvrent normalement et principalement les prestations de communication et animation pendant la mise en service, les coûts d'exploitation et de maintenance des aménagements, des équipements et des systèmes mis en œuvre, les incitations financières destinées aux usagers du service, les dépenses relatives aux garanties de départ/retour, les coûts liés à la marque du service, et les dépenses nécessaires aux évaluations du service.

Les coûts recensés sont très variables d'une situation à l'autre, et sont ceux d'un marché récent en construction. Nous manquons donc encore de recul et de repères vu la faible maturité de ces services pour avoir une évaluation transposable, fiable et précise de ces coûts et de leur évolution dans le temps.

Voici toutefois quelques ordres de grandeur de certains éléments de coûts issus des échanges menés avec les opérateurs et les représentants des collectivités ayant participé à l'atelier :

- **Coûts des études préalables** externalisées :
  de 10 k€ à 50 k€ selon le territoire, les objectifs et la précision des études

- **Coût d'animation externalisés** :
  de quelques dizaines à quelques centaines de k€ par an selon la taille du réseau
- **Coût des équipements** implantés sur les arrêts (incluant temps passés amont pour définir la solution et obtenir les autorisations) :
  - jusqu'à 2,5 k€ pour un panneau inerte ;
  - 8 à 10 k€ avec un panneau à message variable de petite taille avec mobilier urbain ;
  - 10 à 15 k€ avec un panneau à message variable de grande taille avec mobilier urbain.
- **Coûts d'aménagement** et signalisation horizontale routière des arrêts :
  de 5 k€ à 10 k€ par arrêt pour des cas simples, coûts plus importants pour des aménagements plus complexes (multi-quais, aires de covoiturage, hub). L'aménagement du hub de sortie de ville de Mermoz par exemple a coûté près de 50 k€.
- **Coûts de fonctionnement** :

Actuellement, ces coûts se situent, typiquement, dans une fourchette de 30 à 300 k€ par an par ligne. Ils sont ainsi très variables d'une situation à l'autre.

Par exemple, les budgets consacrés aux actions d'animation et aux incitations financières des usagers (tarif au passager-km, longueur du trajet prise en compte, indemnité siège libre) peuvent nettement différer d'un service à l'autre, et dans le temps pour un même service selon sa maturité et sa notoriété.
Les niveaux de service proposés, variables d'un service à l'autre (avec ou sans garantie de départ, avec ou sans application, nombre et maillage des arrêts, niveau d'assistance etc .), et d'un territoire à l'autre, ont évidemment un impact sur les coûts de fonctionnement.
Une baisse des coûts peut être observée au fil du temps sur une même ligne à haut niveau de service lorsque la réussite est au rendez-vous, que le service gagne en notoriété, que le maillage du réseau s'étoffe, et que certains coûts fixes peuvent être mutualisés.
La contribution financière des passagers au service est également un élément clé dans l'économie du service. Souvent, ceux-ci bénéficient gratuitement du service dans les premiers temps de la mise en service. Dans certains cas ils contribuent financièrement aux frais du conducteur.

- Exemple de En Covoit' Lignes Lane[13] : 240 k€ par an (environ 30 centimes par passager kilomètre) en 2025 après 5 années de mise en service (avant extension du réseau à 3 autres lignes En Covoit' Lignes), pour cette seule ligne à très haut niveau de service de 28 km avec 4 arrêts principaux, 30 000 trajets de passagers par an et gratuité du service pour les passagers (ce coût inclut l'exploitation, la maintenance et la supervision du service, la communication et l'animation, les incitations financières des conducteurs, les garanties de départ et retour)

[13] https://www.encovoit-lignes.com/les-lignes/

- Exemple de HéLéman[14] : près de 200 k€ par an pour 7 lignes (3 mini-réseaux) et près de 40 arrêts (ce coût inclut les incitations financières, l'animation et la communication, l'exploitation, la gestion de projet)

- Exemple de Covoit'Ici Boulay-Metz[15] : un peu plus de 100 k€ par an (animation, exploitation, incitations) pour 2 lignes et 9 arrêts (dont 3 sur Metz) ouvertes en périodes de pointe du matin (pendant 2h) et du soir (pendant 3h).

2.2.4 Quels sont les usages attendus ?

Les évaluations communiquées par ecov indiquent que 10 à 15 conducteurs participants par heure permettent d'obtenir un temps moyen d'attente passager aux arrêts inférieur à 5 minutes.

Les usages sont très variables d'un réseau à l'autre, et peuvent considérablement évoluer au cours du temps, selon le degré de maturité du réseau et le territoire desservi.

Exemple de En Covoit' ligne Lane : 29 100 trajets de passagers en 2024, 20 % des inscrits sont des usagers actifs chaque mois, jusqu'à près de 3 000 trajets de passagers les mois les plus chargés, moins de 5 minutes d'attente en moyenne, 98 % des passagers attendent moins de 15 minutes, garantie de départ mobilisée pour moins de 1 % des passagers, 55 à 80 % des passagers étaient autosolistes avant d'utiliser le service, 20 à 45 % étaient usagers des TC (taux variables selon la période d'enquête), 10 % des passagers ont revendu un véhicule du foyer, 20 à 40 % des usagers continuent d'utiliser le service 12 mois après leur inscription.

Exemple de M covoit' Lignes+ : près de 2 200 trajets de passagers par mois en moyenne en 2024, près de 8 200 trajets proposés par mois par les conducteurs en 2024, garantie de départ mobilisée pour moins de 1 % des passagers.

Exemple de HéLéman : 2 330 inscrits et 55 000 trajets proposés par les conducteurs après 2 ans de mise en service, près de 6 000 trajets de passagers effectués en 2 ans (40 à 330 par mois selon la ligne et le mois), 5 minutes d'attente en moyenne, 500 conducteurs participant régulièrement, 150 passagers réguliers.

2.2.5 Comment évaluer et mesurer l'impact des actions ?

Les indicateurs suivants peuvent généralement être intégrés dans les tableaux de bord générés par les systèmes de supervision des lignes de covoiturage ou recueillis par enquêtes auprès des usagers de ces services :

- Nombre de conducteurs et passagers inscrits au service, par ligne
- Nombre de trajets passagers et passagers x km par ligne et par période horaire
- Nombre de trajets et km offerts par les conducteurs par ligne et par horaire
- Nombre d'appuis boutons par arrêt et par horaire
- Nombre de garanties de trajet déclenchées par ligne et par horaires

[14] https://www.covoiturage-leman.org/heleman
[15] https://paysboulageois.fr/index.php/vie-quotidienne/covoiturage/ligne-covoit-ici-boulay-metz

- Temps d'attente passager par arrêt et par période horaire
- Montant des incitations financières par passager x km
- Nombre de conducteurs et passagers actifs en fonction de la durée d'utilisation du service (rétention du service)
- Satisfaction des usagers (conducteurs et passagers)

2.2.6 Quelle intégration au sein d'une stratégie de covoiturage ?

L'opportunité de mettre en place des lignes de covoiturage est une question qu'il est recommandé d'étudier systématiquement car elles présentent l'avantage d'accroître la lisibilité et l'attractivité du covoiturage sur le territoire (arrêts, signalisation, application de mise en relation) et leur conception et modes d'exploitation peuvent être adaptés aux enjeux du territoire et aux flux en présence.

Un service de lignes de covoiturage est un levier qui peut permettre de massifier la pratique et de compléter l'offre de service de mobilité existante lorsqu'il est bien conçu et fait l'objet d'une animation dédiée de qualité dans la durée.

L'**animation dans la durée, pas seulement en amont de la mise en service et les premiers temps suivant la mise en service, est essentielle pour faire connaître le service,** lever les freins psychologiques des usagers, créer et fédérer une communauté d'usagers, la développer.

Le déploiement d'un réseau de lignes de covoiturage peut être progressif, en commençant par quelques lignes structurantes et secondaires pour desservir un secteur prioritaire du territoire. Le réseau peut être étendu progressivement au fur et à mesure de la croissance du nombre de conducteurs pour desservir plus finement le territoire. Cette manière de procéder permet de mutualiser les coûts fixes et de gagner en notoriété.

Le déploiement d'un réseau de lignes de covoiturage devrait s'envisager dans le cadre d'une stratégie de covoiturage bien pensée qui soit cohérente avec la politique de mobilité en place. Une telle stratégie devrait proposer un ensemble des leviers cohérents favorables au développement du covoiturage (notamment : animation, communication, aires de covoiturage, tarification des services de mobilité, incitations financières, voies réservées, stationnement réservé, articulation avec services de covoiturage planifié ou spontané existants), et compléter ou renforcer (synergies) l'offre de services de mobilité en place (intermodalité TC, connexion et accessibilité des arrêts par la marche et le vélo) en veillant à ne pas mettre en concurrence les services.

L'intégration des réseaux de lignes de covoiturage dans le MaaS s'il existe, et le marketing du service sous marque blanche, sont des moyens recommandés pour renforcer l'usage et l'appropriation de cette offre par les usagers.

2.3 Synthèse croisée pour les deux types de service

Les différents ateliers ont permis de faire émerger les points essentiels suivants, pour les deux types de service étudiés :

- Le **besoin d'arrêts confortables, de qualité et sécurisés** (emplacement étudié entre proximité du trafic routier et accès sécurisé pour les piétions, espace d'attente, abris pour évi-

ter la pluie et offrir de l'ombre, recharge téléphone mobile). Des **recommandations techniques nationales** sur les modalités d'aménagement et de signalisation des arrêts de covoiturage sont nécessaires et demandés ;

- L'**importance de l'animation,** essentielle pour faire connaître le dispositif, le faire essayer, recueillir les avis des usagers, mais aussi pour maintenir son utilisation sur la durée ;
- La **nécessité de bien articuler les services de covoiturage et les arrêts et aires de covoiturage avec les autres services et infrastructures de transport** (réseau structurant routier et TC, mais aussi vélo et marche) ;
- Le besoin de **données** et de **méthodes** permettant d'**évaluer les coûts et bénéfices socio-économiques des services de covoiturage et de les comparer à des services alternatifs de transport.** Des **exemples** illustrant la manière dont ces méthodes peuvent être mises en œuvre sur des cas réels seraient bienvenus pour faciliter l'appropriation des méthodes.