

Journée nationale du covoiturage

9 avril 2025

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Journée organisée avec l'appui de

SOMMAIRE

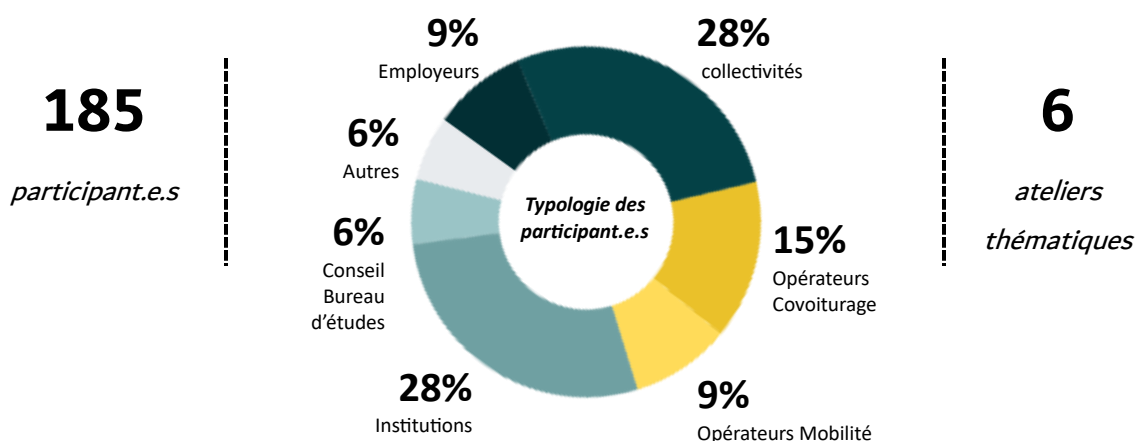
INTRODUCTION	2
LE COVOITURAGE, UN LEVIER STRATÉGIQUE DE LA DÉCARBONATION DES MOBILITÉS	3
DEUX ANS ET DEMI DE PLAN NATIONAL COVOITURAGE DU QUOTIDIEN	4
DES ENQUÊTES ET DES OUTILS À DISPOSITION	4
LES ENSEIGNEMENTS PARTAGÉS EN PLÉNIÈRE	7
UN USAGE AUTOMOBILE TOUJOURS PLUS INDIVIDUEL	7
ENJEUX ET PERSPECTIVES IDENTIFIÉS	8
RETOUR SUR LES ÉCHANGES EN TABLE RONDE	9
DES OBSTACLES COMPORTEMENTAUX	13
DES OBSTACLES PRATIQUES ET LOGISTIQUES.....	13
DES OBSTACLES ORGANISATIONNELS	13
LES PISTES ISSUES DES ATELIERS THÉMATIQUES	15
ATELIER N°1 [CONDUITE DU CHANGEMENT] COMMENT SENSIBILISER ET COMMUNIQUER SUR LA PRATIQUE DU COVOITURAGE ?	17
<i>Les constats partagés en introduction de l'atelier</i>	<i>17</i>
<i>Les propositions d'action qui ont émergé des échanges.....</i>	<i>18</i>
ATELIER N°2 [LIGNES COVOITURAGE & VOIES RÉSERVÉES] COMMENT ÉVALUER LES POTENTIELS ET LES IMPACTS DES LIGNES DE COVOITURAGE ET DES VOIES RÉSERVÉES ?	20
<i>Les constats partagés en introduction de l'atelier</i>	<i>20</i>
<i>Les propositions d'action qui ont émergé des échanges.....</i>	<i>24</i>
ATELIER N°3 [STATIONNEMENT] COMMENT INCITER À LA PRATIQUE DU COVOITURAGE VIA LE STATIONNEMENT ET LES AIRES DE COVOITURAGE ?	26
<i>Les propositions d'action qui ont émergé des échanges.....</i>	<i>27</i>
ATELIER N°4 [INCITATIONS FINANCIÈRES] QUELS DISPOSITIFS D'INCITATIONS FINANCIÈRES METTRE EN PLACE POUR FAVORISER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE ?	28
<i>Les constats partagés en introduction de l'atelier</i>	<i>28</i>
<i>Les propositions d'action qui ont émergé de l'atelier</i>	<i>32</i>
ATELIER N°5 [COLLABORATION EMPLOYEURS - COLLECTIVITÉS] COMMENT FACILITER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL ET LES ÉVÉNEMENTS SPORTIFS ET CULTURELS, ET AMÉLIORER LA COLLABORATION EMPLOYEURS-COLLECTIVITÉS ?	34
<i>Les constats partagés en introduction de l'atelier</i>	<i>34</i>
<i>Actions et accompagnement généralement observés.....</i>	<i>35</i>
<i>Les propositions d'action qui ont émergé de l'atelier</i>	<i>36</i>
ATELIER N°6 [MESURE & ÉVOLUTION] COMMENT MESURER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE ET SON ÉVOLUTION POUR MIEUX AGIR ?	38
<i>Les constats partagés en introduction de l'atelier</i>	<i>38</i>
<i>Les propositions d'action ayant émergé de l'atelier</i>	<i>42</i>
SÉLECTIONS ET SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS D'ACTIONS ISSUES DES ATELIERS	44

INTRODUCTION

Un peu plus de 2 ans après le lancement du plan national covoiturage du quotidien, s'est tenue le 9 avril 2025 la journée nationale du covoiturage qui a réuni plus de 200 participants. Cette journée organisée par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), en partenariat avec l'agence de la transition écologique (ADEME), le CEREMA et le GART, et avec l'appui de ekodev, Mon Univert et la Fédération des Acteurs Professionnels des Mobilités (FAPM), a été pensée pour donner la parole aux acteurs du covoiturage : territoires, collectivités, institutionnels, opérateurs, employeurs etc., dans l'objectif de partager les initiatives, fédérer les actions autour du covoiturage. Cette journée avait pour but de :

- Partager à l'échelle nationale des éléments de connaissance sur la pratique, laquelle se fait essentiellement de manière informelle,
- Partager le niveau de déploiement dans les territoires des actions en faveur du covoiturage.
- Donner la parole aux acteurs de terrain, aux professionnels, aux élus pour identifier des pistes pour aller plus loin.

QUELQUES CHIFFRES



INTRODUCTION DE LA JOURNÉE PAR

- *Louis-Pierre Geffray, Secrétariat Général à la Planification Ecologique (SGPE)*
- *Céline Mouvet, Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)*
- *Patricia Blanc, Agence de la transition écologique (ADEME)*



L'introduction de la journée a été l'opportunité pour les acteurs institutionnels de partager la place du covoiturage dans les enjeux de transition écologique, un bilan du déploiement des actions dans les territoires et de la mobilisation des acteurs et rappeler le rôle des acteurs nationaux et les ressources à disposition.

LE COVOITURAGE, UN LEVIER STRATÉGIQUE DE LA DÉCARBONATION DES MOBILITÉS

Le Secrétariat général à la planification écologique (SGPE), à travers la voix de son

Secrétaire Général Louis-Pierre Geffray, a (ré)affirmé la place du covoiturage dans la stratégie nationale de décarbonation et l'intérêt d'intensifier la mobilisation collective pour davantage activer la pratique. Il a précisé que le covoiturage était identifié comme levier prioritaire de décarbonation des mobilités avec un gain de 3 millions de tonnes de CO2 évitées à horizon 2020 si l'on multiplie par 3 le nombre de trajets covoiturés.

DEUX ANS ET DEMI DE PLAN NATIONAL COVOITURAGE DU QUOTIDIEN

La DGITM, représentée par Céline Mouvet, cheffe du pôle Territoires, a fait le point sur le plan national du covoiturage du quotidien lancé depuis 2023 :



Le plan national covoiturage du quotidien vise 6 millions de trajets quotidiens supplémentaires d'ici 2030. Il s'agit d'un plan nécessaire au vu des enjeux écologiques, utile pour une mise en mouvement des acteurs. En 2024, on observe d'ores et déjà un ensemble d'indicateurs très positifs :

- *+33 % de trajets intermédiés par rapport à 2023.*
 - *560 000 primes versées (x2,4 en un an).*
 - *1,2 M de salariés couverts par la charte employeurs*
- Et également*
- *161 campagnes locales d'incitation*
 - *Pres de 400 aires de covoiturage supplémentaires*
 - *+50 % sur le linéaire de lignes de covoiturage/voies réservées*
 - *500 projets de collectivités soutenues par le fonds vert, ce qui illustre la réussite du déploiement au niveau local de politiques publiques en faveur du covoiturage.*

DES ENQUÊTES ET DES OUTILS À DISPOSITION

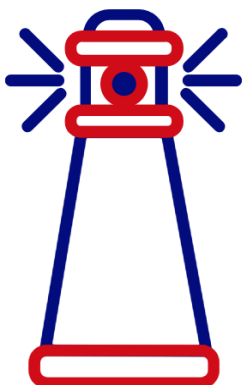
L'ADEME, à travers la voix de Patricia Blanc, a rappelé l'intérêt de son rôle sur le financement de travaux éclairants et la production d'outils, dans le but d'aider les politiques publiques mais aussi les employeurs.



Aujourd'hui, l'ADEME poursuit et accélère ses travaux en faveur du covoiturage, via la mise à disposition d'outils à destination des employeurs (charte covoiturage, centre de ressources sur la mobilité employeurs) et la mise à jour de nos travaux de caractérisation et évaluation, avec la nouvelle « Enquête nationale sur le covoiturage » qui sera publiée prochainement.

Cette journée s'inscrit dans une nouvelle dynamique pour le covoiturage et invite à renouveler ce type de temps fort entre acteurs pour mettre en avant et faciliter la pratique du covoiturage et également progresser collectivement sur les leviers à mobiliser au niveau national et local.

ZOOM SUR



L'Observatoire national du covoiturage quotidien

C'est un service numérique co-construit et alimenté par un comité d'experts réunissant des services du ministère des Transports, du Cerema, de l'ADEME et du GART. Il a pour objectifs d'analyser l'évolution des pratiques de covoiturage courte distance au niveau national et d'assurer sa diffusion auprès des acteurs de la mobilité. Il permet également d'évaluer l'impact des mesures mises en œuvre par l'État, les collectivités et les entreprises afin d'adapter de façon agile leurs politiques publiques.

L'Observatoire s'adresse en premier lieu aux collectivités et aux entreprises en leur mettant à disposition un outil innovant pour mieux piloter leurs stratégies en faveur du covoiturage. Mais il peut s'adresser également à tous les autres acteurs de la mobilité.

Les données exposées dans l'Observatoire proviennent du registre de preuve de covoiturage (RPC) qui collecte les trajets émanant des opérateurs de covoiturage partenaires. Elles ne portent que sur le covoiturage intermédié (uniquement les trajets réalisés via une plateforme de mise en relation). L'Observatoire recense toutes les campagnes d'incitation financière subventionnées par les collectivités locales compétentes (AOM) pour la réalisation de trajets en covoiturage sur son territoire. Les données concernant les aires de covoiturage proviennent de la Base nationale consolidée des lieux de covoiturage maintenue par transport.data.gouv. Les données concernant les voies de covoiturage proviennent du CEREMA.

<https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/>



ZOOM SUR



Guides Cerema & Plateforme

Expertises-Territoires

Le Cerema, en tant que membre du comité d'experts de l'observatoire national du covoiturage, contribue à l'amélioration des connaissances sur la thématique du covoiturage. À ce titre il met à disposition des ressources, des productions et des retours d'expérience dans le [dossier covoiturage](#) sur le site du Cerema. Vous pouvez notamment retrouver en ligne les productions publiques du Cerema sur le covoiturage tels que les rapports d'[évaluation du dispositif d'incitation financière au covoiturage de la région Pays-de-la-Loire](#), un [Essentiel](#) sur le covoiturage à destination des élus et d'un public non spécialiste, [l'évaluation d'une VR2+ à Nantes](#), ou encore une [Fiche](#) sur les services de covoiturage en zone peu dense. Vous retrouverez l'ensemble des productions publiques du Cerema sur la plateforme [CeremaDoc](#). Le Cerema poursuivra ses travaux sur le covoiturage et publiera prochainement une fiche sur les dispositifs d'incitation financière au covoiturage, un guide sur la réalisation des schémas directeurs d'aires de covoiturage ainsi qu'une synthèse des enseignements issus d'un [programme d'accompagnement collectif](#) avec 14 territoires afin de développer des stratégies d'organisation territoriale du covoiturage.

Afin de favoriser les échanges directs entre acteurs du covoiturage, le Cerema anime une communauté spécifique sur cette thématique sur la plateforme Expertises-Territoires. Cette communauté a vocation à regrouper tous les acteurs du covoiturage : collectivités, établissements publics, opérateurs privés, associations, *etc.* Vous pouvez la rejoindre en vous inscrivant sur la plateforme [Expertises-Territoires](#).

LES ENSEIGNEMENTS PARTAGÉS EN PLÉNIÈRE

INTERVENANTS DE LA PLÉNIÈRE

- *Brice Boussion, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema)*
- *Mathieu Chassignet, Agence de la transition écologique (ADEME)*



Les enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²) nous apprennent que le covoiturage reste majoritairement familial, les trajets extraménages ne représentent que 5 % des km réalisés en voiture en mobilité quotidienne.

Brice Boussion, Cerema

UN USAGE AUTOMOBILE TOUJOURS PLUS INDIVIDUEL

Les études présentées amènent à un constat partagé : l'usage automobile est toujours plus individuel. Certaines données l'illustrent clairement :

- **Taux d'occupation** des véhicules en baisse : 1,41 personnes/voiture en 2019 contre 1,50 en 1994, un jour moyen de semaine, en France métropolitaine (enquête nationale du MTES).
- **92 % des trajets domicile-travail** sont encore réalisés en voiture solo (monovoiturage).
- Les enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²) réalisées depuis 2020 ne montrent pas une baisse de l'autosolisme ces dix dernières années sur les territoires enquêtés.
- **6 % des adultes** seulement conduisent un passager hors ménage un jour moyen de semaine.
- Les trajets réalisés avec un passager hors ménage semblent **majoritairement liés à un passager captif de la voiture** (accompagnement d'enfants à l'école, d'une personne âgée pour des démarches...)

- « Les enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²) nous apprennent que le covoiturage reste **majoritairement familial**, les trajets extraménages ne représentent que **5 % des km réalisés** en voiture en mobilité quotidienne. »



Ces résultats sont issus des enquêtes de mobilité certifiées Cerema et de l'enquête de mobilité des personnes. Elles permettent de quantifier certaines pratiques mais n'éclairent pas sur les processus, motivations, réorganisations, amenant les conducteurs et passagers à covoiturer. L'enquête nationale sur le covoiturage qui sera publiée prochainement par

l'ADEME, permet d'approcher plus finement ces questions. L'objectif de cette enquête est de comprendre et quantifier les pratiques de covoiturage en France sous toutes ses formes : courte et longue distance, formel et informel, ainsi que les lignes de covoiturage et l'autostop organisé.

L'enquête comportait deux cibles : l'une à destination du grand public (échantillon représentatif de 15 000 personnes), visant à évaluer le poids des pratiques à l'échelle nationale, et à comprendre les perceptions et dynamiques du covoiturage ; l'autre à destination des utilisateurs de plateformes de covoiturage (22 000 répondants au total) afin de mieux identifier les usagers de plateforme de covoiturage, comprendre leurs motivations, besoins et habitudes.

ENJEUX ET PERSPECTIVES IDENTIFIÉS

Les regards croisés des intervenants permettent d'identifier des enjeux spécifiques qui gravitent autour du déploiement de la pratique du covoiturage :

- **Mobiliser les employeurs** et territoires pour organiser l'offre localement.
- **Cibler les bons usages** : favoriser le covoiturage extrafamilial, désintermédié ou non et de courte distance.

- **Mieux mesurer** : identifier les différentes formes de covoiturage, harmoniser définitions et outils de suivi et s'appuyer sur la technologie capteurs IA (Caméra + IR)

Ressources mobilisées et mobilisables

observatoire.covoiturage.gouv.fr



covoiturage.beta.gouv.fr



RETOUR SUR LES ÉCHANGES EN TABLE RONDE

INTERLOCUTEURS DE LA TABLE RONDE

- *Jean-Charles Kohlhaas, vice-président SYTRAL Mobilités et de la Métropole de Lyon*
- *Alain Jund, vice-président du GART et de l'Eurométropole de Strasbourg*
- *Caroline Simon-Pawluk, directrice de l'Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc*
- *Anne-Laure Ramey, Île-de-France Mobilités – IDFM*

FACILITATEURS DE LA TABLE RONDE

- *Aurélie Montigny, ekodev*
- *Jean- Luc Bahri, Mon Univert*

La table ronde a été introduite par Alain JUND, vice-président du GART délégué mobilités actives et partagées qui a souhaité insister en premier sur la nécessité de penser les politiques de mobilité dans une logique de complémentarité, en dépassant les frontières administratives de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) principale.

Une démarche qui appelle à une bonne collaboration des décideurs publics (région, métropole, EPCI, communes). Il a également rappelé que la mobilité dans les territoires périurbains est très dépendante de la voiture avec des taux d'usage pouvant atteindre plus de 80% des parts modales, d'autant plus en l'absence d'offre de transport alternative et attractive. Il a également insisté sur l'avantage compétitif du covoiturage par l'accès à des voies réservées comme sur son territoire et pointé également l'importance d'un engagement renforcé des employeurs ainsi qu'une meilleure coordination avec l'AOM pour optimiser les déplacements domicile-travail de leurs salariés, notamment dans les zones d'activités où le covoiturage peut constituer un vrai levier.

Alain JUND a conclu, au titre du GART, sur les besoins de financement pour les AOM afin d'étendre la diffusion des offres de mobilités aux zones peu denses.

La table ronde visait à mettre en valeur les leviers d'action des collectivités et les atouts du covoiturage pour renforcer l'offre de mobilité d'un territoire.

Focus sur la table-ronde

L'Eurométropole de Strasbourg représente 33 communes, 520 000 habitants mais un bassin de mobilité bien plus important dans lequel une véritable révolution des mobilités est engagée avec de grands projets de transport accompagnés d'une politique volontariste d'accompagnement au changement de comportement : tramway, vélos, marche, pôles d'échanges multimodaux, itinéraires cyclables sécurisés, réseau bus ou encore déploiement de transport à la demande, ZFE, autopartage, voies réservées pour les cars express interurbains (mixés avec les véhicules de covoiturage sur la M35) et dernièrement une plateforme de covoiturage avec Aut'hop. Cela semble d'ores et déjà très positif sur le plan des usages et le lancement d'Aut'hop doit permettre de massifier le covoiturage quotidien.

La Métropole de Lyon représente 58 communes et 1,4 million d'habitants (il faut inclure également tout le territoire du Rhône car la réalité géographique s'impose à la limite administrative). Avec SYTRAL Mobilités, elle entend rééquilibrer les modes de déplacements en offrant un panel de solutions alternatives équilibré pour les habitants. En septembre 2025, les trois réseaux de transports en commun historiques TCL, Cars du Rhône et Libellule ne feront plus qu'un. Ces réseaux seront progressivement unifiés sur l'ensemble du périmètre de l'Établissement public SYTRAL Mobilités. Mené en partenariat étroit avec l'ensemble des territoires, ce chantier d'envergure permettra une redéfinition complète de l'offre et des services de mobilité, et reposera sur une tarification unique.

Jean-Charles KOHLHAAS, vice-président SYTRAL Mobilités et à la Métropole de Lyon, a mis en avant l'exemple lyonnais. L'engagement dans la promotion du covoiturage est manifeste depuis 15 ans avec plusieurs actions : mise en place d'une plateforme de mise en relation et mise en œuvre prochaine de lignes de covoiturage.

SYTRAL Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité, a désormais la délégation de compétence de l'ensemble de ses membres en articulation avec les transports en commun. Concrètement cela se traduit par la mise en place d'une plateforme de mise en relation entre covoitureurs à très grande échelle : 262 communes et 1,9 millions d'habitants. Ces actions permettent d'augmenter les pratiques : l'Observatoire National du Covoiturage au Quotidien indique que le nombre de trajets covoiturés a été multiplié par 2,7 (+170%) entre octobre 2022 et octobre 2023 sur la Métropole de Lyon. La progression du covoiturage est de seulement 28% à l'échelle nationale.

En termes de perspective, l'élus lyonnais souhaite d'aboutir à un « MaaS physique », avec une transformation progressive d'un point d'arrêt de transport en commun en un point d'arrêt multimodal offrant plusieurs services de mobilités : cars, bus, covoiturage, vélo.

Jean-Charles Kohlhaas a conclu sur la nécessité d'accompagner le changement de comportement pour transformer les usages de la voiture individuelle. »

Carole SIMON-PAWLICK, directrice de l'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, intervient sur les territoires Savoie et Haute-Savoie. Plusieurs intercommunalités ont mis en place des lignes de covoiturage. La première ligne a été mise en place en 2018 par Grand Chambéry qui en compte désormais 9. Les interco voisines en possèdent aussi : 2 sur Grand Lac et 1 sur Cœur de Savoie, ComCom en milieu rural. Ces lignes ne sont pas toutes sur le même modèle : avec ou sans incitation, avec ou sans garantie de départ, mise en place d'une application.

Elle a évoqué 4 actions prioritaires à développer : accompagner les citoyens au changement de comportement via de la communication et de l'animation de terrain, animer et faire la promotion des dispositifs de covoiturage en place pour les faire connaître et les faire adopter, mieux faire connaître les bénéfices du covoiturage qui sont souvent méconnus par les automobilistes (NB : ils sous-estiment souvent de 50% le coût réel engendré par la possession de leur véhicule), et enfin embarquer plus de collectivités dans la mise en place de politique d'incitation au covoiturage en poursuivant le partage d'expériences entre collectivités.

Île-de-France Mobilités encourage le covoiturage du quotidien. Pour les Franciliens, c'est à la fois une mesure de pouvoir d'achat et de lutte contre la pollution. C'est aussi un réel gain de temps : en mutualisant les véhicules, on fluidifie la circulation qui vient en complément du réseau de transports en commun régional.

Le covoiturage courte distance offre de réels avantages :

- Lutter contre la pollution en diminuant le nombre de voitures sur les routes puisque nous comptons aujourd'hui seulement 1,1 personne par voiture en moyenne ;
- Fluidifier le réseau routier, ce qui se traduit par un gain de temps sur la route et une meilleure qualité de vie en réduisant le stress ;
- Offrir des solutions en cas de perturbations dans les transports en commun.

La politique de covoiturage d'Île-de-France Mobilités est en pleine transformation avec l'attribution de deux marchés, celui du covoiturage planifié, et celui concernant les lignes de covoiturage dont la première a été lancée le 10 juin. Cette ligne L1 dessert six communes du plateau de Saclay reliant Cernay-la-Ville à Guyancourt et Gif-sur-Yvette et permet de

rejoindre directement les nombreux pôles d'emplois, de recherche et d'enseignement du secteur.

Plusieurs types de freins ont été évoqués au travers de ces échanges, repris de façon transversale l'après-midi dans les différents ateliers :

DES OBSTACLES COMPORTEMENTAUX

- **Préférence pour la voiture individuelle** : la liberté, la flexibilité et l'intimité qu'elle procure sont souvent perçues comme incompatibles avec le covoiturage.
- **Méfiance ou crainte de l'inconnu** : peur de voyager avec des inconnus, manque de confiance (sécurité, ponctualité...).
- **Peu d'habitude ou de culture du partage** : contrairement à d'autres pays, le covoiturage n'est pas encore un réflexe massif en France pour les trajets domicile-travail.

DES OBSTACLES PRATIQUES ET LOGISTIQUES

- **Difficulté de trouver des covoitureurs réguliers** : notamment dans les zones peu denses ou pour des trajets spécifiques. Cet effet de seuil à atteindre est l'une des solutions.
- **Manque d'infrastructures** : manque d'information sur la présence d'aires de covoiturage, de places réservées ou de signalétique claire.
- **Question de la solution pour le « dernier kilomètre »** : le lieu de dépose n'est pas forcément à proximité immédiate du lieu de travail.

DES OBSTACLES ORGANISATIONNELS

- **Trop peu de soutien des employeurs** : les communautés se créent, mais elles nécessitent plus d'accompagnement.
- **Manque de flexibilité de l'organisation du travail** : horaires décalés, temps partiel, heures supplémentaires imprévues.
- **Manque d'intégration dans les plans de mobilité** : le covoiturage est souvent vu comme une solution annexe ou marginale.
- **Manque de visibilité de l'offre existante** : les gens ne savent pas que des collègues font le même trajet.



Ressources mobilisées et mobilisables

gart.org



LES PISTES ISSUES DES ATELIERS THÉMATIQUES

Les 6 ateliers proposés lors de la journée avaient pour thématiques :

- **ATELIER N°1 [CONDUITE DU CHANGEMENT]**
Comment sensibiliser et communiquer sur la pratique du covoiturage ?
- **ATELIER N°2 [LIGNES COVOITURAGE & VOIES RÉSERVÉES]**
Comment évaluer les potentiels et les impacts des lignes de covoiturage et des voies réservées ?
- **ATELIER N°3 [STATIONNEMENT]**
Comment inciter à la pratique du covoiturage via le stationnement et les aires de covoiturage ?
- **ATELIER N°4 [INCITATIONS FINANCIÈRES]**
Quels dispositifs d'incitation financière mettre en place pour favoriser la pratique du covoiturage ?
- **ATELIER N°5 [COLLABORATION EMPLOYEURS - COLLECTIVITÉS]**
Comment faciliter la pratique du covoiturage pour les déplacements domicile-travail et améliorer la collaboration employeurs-collectivités ?
- **ATELIER N°6 [MESURE & ÉVOLUTION]**
Comment mesurer la pratique du covoiturage et son évolution pour mieux agir ?



Pour chaque atelier 3 types d'intervenant clé ont été identifiés et mobilisés :

- **Les « experts »** : personnes « ressource » et reconnues comme spécialistes sur la thématique de l'atelier. Indépendants ou représentants des partenaires de la journée (ADEME, CEREMA, Registre de Preuve de Covoiturage), ils étaient chargés d'alimenter la contextualisation de l'atelier plus loin reprise comme le « constat partagé », et de répondre aux questions de clarification et d'approfondissement. Ce sont eux qui ont

synthétisé les « top action » à retenir à l'issue de la journée. Les experts ont participé à la journée de façon bénévole et l'organisation les en remercie chaleureusement.

- **Les « animateurs »** : équipes de la Fédération des Acteurs Professionnels des Mobilités (la « FAPM », fédérée par ekodev & Mon Univert). Ils avaient pour rôle de préparer et faciliter les échanges durant l'atelier, en étroite collaboration avec les experts et les sponsors. Ce sont eux, avec l'appui des experts, qui ont restitué le fruit des échanges de leurs ateliers respectifs, en plénière, à la fin de la journée.
- **Les « sponsors »** : témoins, représentants et chargés d'éclairer le cadre réglementaire et l'action de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) et de ses partenaires, organisateurs de la journée.

Les éléments ci-après restituent les échanges et propositions émanant des participants des ateliers de la Journée. Ils constituent des pistes pour les acteurs nationaux et locaux pour améliorer la pratique du covoiturage.

ATELIER N°1 [CONDUITE DU CHANGEMENT] COMMENT SENSIBILISER ET COMMUNIQUER SUR LA PRATIQUE DU COVOITURAGE ?

EXPERT

*Xavier Brisbois,
Docteur en psychologie
sociale*

SPONSOR

Julie Gozlan, DGITM

ANIMATEUR

*Timothée Quellard,
ekodev*

70 PARTICIPANTS dont (en nombre)

- 19 Institutions
- 18 Territoires & Collectivités
- 11 Opérateurs de Covoiturage
- 8 Employeurs
- 7 Opérateurs de Mobilité
- 5 Société de conseil & bureau d'études
- 2 Autres

Les constats partagés en introduction de l'atelier

Dans une perspective comportementale dans laquelle l'enjeu de fond est d'amener les individus à changer de pratique, nous pouvons raisonner de la façon suivante :

- **En bref** : l'offre existe, mais passe par une multitude de plateformes différentes ; le concept est connu, la pratique est bénéficiaire et relativement répandue, même si l'on a peu de visibilité sur l'usage informel. De nombreux conducteurs sont disposés à prendre des passagers, des passagers qui ne sont pas tous automobilistes par ailleurs, loin de là.
- **En outre** : l'accès à l'usage est semé d'écueils surtout dans le contexte des primes qui nécessitent une preuve ; beaucoup d'individus n'ont jamais sérieusement envisagé cette option et préjugent que ça ne leur conviendra pas sans essayer.



Les propositions d'action qui ont émergé des échanges

Trois changements de fond seraient de nature à faire évoluer les choses

1. **Mutualiser les bases de données des covoitureurs & aspirants pour constituer une base unique**, maximiser les potentiels de formation d'équipage et simplifier l'usage.
2. **Inciter les conducteurs inscrits à faire des trajets comme passagers**, au moins pour qu'ils essayent de temps à autre. Cela serait générateur d'impact de fond sur l'efficacité de cet usage, sur sa pérennité, et pourrait permettre de simplifier l'obtention d'une preuve (la constitution d'équipages permet des tours de rôles), et éviterait la concurrence avec les transports en commun et autres modes.
3. **Amener les employeurs à en faire un sujet professionnel**, traité sur le temps de travail, porté au plus haut dans l'organisation et considéré comme un sujet prioritaire de l'entreprise. Un système de taxe sur les parkings incitant à avoir des places covoitureurs ou autre prise en compte financière pourrait aider. Il y a aussi des bénéfices RH potentiels d'ailleurs, mais attention à ne pas contraindre.

Trois pistes complémentaires, en lien avec les autres ateliers, ont été identifiées :

4. **Trouver d'autres leviers que financiers** pour encourager les usagers à covoiturer (comme de la sensibilisation via le calcul d'économies de CO2/GES, de budget, gain de convivialité, challenge), et donc participer à augmenter le « potentiel » de covoitureurs.
5. **Multiplier les occasions pour les non-usagers de se projeter concrètement dans la pratique** et/ou d'essayer le covoiturage, par exemple via un "mai à vélo" du covoiturage,

ou via du conseil personnalisé ciblé sur des publics propices, accompagnements d'organisation d'évènements, etc.

6. **Etendre, systématiser et diversifier les logiques de voie dédiée**, qui ont le mérite de faire s'interroger les conducteurs sur la possibilité de covoiturer, en faisant attention à un déploiement progressif pour éviter de générer un sentiment de perte de voie de circulation pour les monovoitureurs.

ATELIER N°2 [LIGNES COVOITURAGE & VOIES RÉSERVÉES] COMMENT ÉVALUER LES POTENTIELS ET LES IMPACTS DES LIGNES DE COVOITURAGE ET DES VOIES RÉSERVÉES ?

EXPERT	SPONSOR	ANIMATEUR
<i>Olivier Maffre, Consultant indépendant, spécialiste des mobilités</i>	<i>Eric Jeannière, DGITM - RPC</i> <i>Jean-Baptiste Gall, DGITM</i>	<i>Jean-Luc Bahri, Mon Univert</i>

30 PARTICIPANTS dont (en nombre) :

- 12 Territoires & Collectivités
- 8 Institutions
- 3 Opérateurs de Covoiturage
- 3 Société de conseil & bureau d'études
- 2 Employeurs
- 2 Opérateurs de Mobilité

Les constats partagés en introduction de l'atelier

État des lieux sur les voies réservées

- 170 km en avril 2025 sur plusieurs types de réseaux.
- Des différences notables de choix de signalisation (statique ou dynamique) et de règles d'activation de la voie.
- Le contrôle est effectif sur plusieurs voies depuis juillet 2024 avec un taux de fraude qui baisse dès la mise en service puis qui stagne ensuite.
- Gain de temps estimé sur une VR+: 1 minute par km parcouru.

État des lieux et étude sur les lignes

- Lignes actives avec l'opérateur ECOV : 55 en service.
- La Roue Verte (Illicov) exploitait jusqu'à récemment 18 lignes (soit 290 km) sur plusieurs territoires.
- Autres dispositifs spontanés : Haltostop, MicroStop, Rezo Pouce, présents dans de nombreux départements (cartes : montrent une large couverture sur le territoire, avec un maillage croissant).

- L'évaluation de potentiel pour de l'offre express réalisée par Ecov repose sur 27 millions d'actifs (Mobpro 2020), dont 10,9 millions ciblés dans la zone d'analyse (entre 5 km et 100 km de pôles urbains, hors Île-de-France, hors flux internes des périmètres correspondant aux réseaux de transport public urbain).
- Modélisation de l'offre cible, avec comme variables :
 - Fréquence (nombre de départs/heure)
 - Capacité des véhicules
 - Taux de remplissage
 - Coûts, CO2 évité, population desservie
 - Avantages de l'approche : donne des grandeurs à l'échelle nationale, prise en compte des fréquences de service, part modale basée sur les expérimentations existantes
 - Limites : pas de prise en compte des coûts/temps de transport, ni des rabattements ; résultats à interpréter avec précaution localement.
- Présentation de l'étude du potentiel : articulation avec le train et le car dans les projets SERM.
- Le potentiel des lignes de covoiturage express est considérable : 5 000 groupes d'origine destination pouvant générer une ligne sont identifiés, jusqu'à 300 000 passagers potentiels au quotidien.
- Plusieurs ressources disponibles (guides) proposés par le CEREMA sur le sujet (cf. zoom en début de document, p.6).

Bilan des lignes en services

- Analyse de 7 réseaux de covoiturage, différents contextes, des réseaux allant de 1 à 19 lignes.
- De 200 à 2 800 trajets par mois par réseau (pas de données par ligne).
- Coût entre 100 et 400 k€ par réseau pour lesquels l'information est disponible.
- Analyse des retours qualitatifs de certains usagers : les lignes attirent principalement des usagers déçus de l'offre des transports en commun publics, mais aussi des usagers désireux de maîtriser leurs coûts de carburant.

Une place importante a été donnée aux retours d'expérience dans le cadre de l'atelier n°2.

ZOOM SUR



Réseau de Grenoble (SMMAG)

Deux niveaux de réseau :

- Lignes principales (Lignes +) : 19 lignes, redéploiement de certaines lignes qui ne marchent pas avec but de compléter les transports collectifs (tel un réseau de bus express).
- Lignes de proximité (Pouce) : très forte logique intermodale, intégration complète au réseau (maillage fin du territoire).

Hausse constante de l'usage (ex : +3.3% de trajets en 2024 vs 2023)

Clés de réussite du dispositif :

- Visibilité des arrêts via des aménagements (abris, panneaux lumineux, etc.) qui restent facilement déplaçables.
- Flexibilité : évaluer régulièrement pour modifier les points d'arrêts pour les adapter aux usages.
- Communication & animation constante via des outils variés.

Focus sur la voie réservée VR2+ sur l'A48 (axe Lyon – Grenoble) : 8 km de voies, ouverture dynamique selon la congestion, passage à la vidéo-verbalisation depuis début 2025

ZOOM SUR



Projet d'Île de France Mobilités (IDFM)

Marché ambitieux de 8 ans, remporté par ecov : 3 lignes en expérimentation, dont 1 lancée au printemps 2025 sur le plateau de Saclay.

Ambition : déployer une trentaine de lignes dans toute l'Île de France en complément des transports en commun.

Depuis la journée nationale covoiturage, les premières lignes de covoiturage se mettent en place. Ce nouveau service de covoiturage entre particuliers sans réservation est désormais actif sur la ligne 1 entre Cernay la Ville et Guyancourt.

Plus d'informations



Les propositions d'action qui ont émergé des échanges

4 leviers d'actions pour tracer la voie au covoiturage :

1. **Evaluer**, à deux niveaux :

- **Au niveau local**, évaluer toutes les expérimentations lancées sur le sujet, de façon indépendante et selon la même méthodologie afin de pouvoir comparer les résultats. Il sera également nécessaire de comprendre l'arrêt de certaines lignes et de partager le bilan de ces projets.
- **Au niveau national**, à travers des études plus approfondies sur le potentiel de pratique du covoiturage et des leviers d'activation dans le cadre de la stratégie pour le déploiement de la mobilité propre. Des travaux ont été entrepris en ce sens par le Forum Vies Mobiles et doivent être poursuivis pour activer les leviers les plus efficaces en étant pragmatique vis à vis des pratiques et usages d'aujourd'hui et de demain, et réaliste sur la difficulté d'activation. Cela éviterait d'être surpris d'un éventuel gros décalage entre les prévisions et la réalité.

Ces deux niveaux d'évaluation doivent permettre d'orienter les financements sur les projets qui ont le plus de chance de transformer les usages. Sur ce point, il est pertinent de favoriser davantage la co-construction, dans une logique de design de service associant les habitants / futurs usagers concernés (comme le fait par exemple la CC Haute Bigorre pour mettre en place son service de covoiturage).

- #### 2. **Agir sur les parkings** par exemple en appliquant une fiscalité sur les places de parkings des entreprises afin de les inciter à en réduire le nombre. L'offre de stationnement est en effet un véritable levier des usages, catalyseur pour transformer les comportements mais également mesure utile pour lutter contre l'artificialisation des sols (ZAN - zéro artificialisation nette).
- #### 3. **Agir sur la voirie**, en développant et pérennisant les voies réservées (en fonction de leur bilan) et les places réservées au covoiturage dans les P+R et autres parkings publics. Il s'agit également d'une mesure sociale en permettant aux familles de se garer moins cher dans les parkings publics.

4. **Faire évoluer la logique des frais réels** dans la déclaration d'impôts, qui encouragent à rouler dans sa voiture tout seul, vers une autre fiscalité qui encouragerait le partage de son véhicule, et revoir le barème kilométrique, très supérieur au coût réel d'une voiture (un outil anti écologique et anti économique, comme l'a montré ADETEC dans une [note synthétique](#) en 2023).

ATELIER N°3 [STATIONNEMENT] COMMENT INCITER À LA PRATIQUE DU COVOITURAGE VIA LE STATIONNEMENT ET LES AIRES DE COVOITURAGE ?

EXPERT

*Jonathan Kurtz, chargé
de déploiement du
Registre de preuve de
covoiturage (RPC)*

SPONSOR

*Jonathan Kurtz, chargé
de déploiement du
Registre de preuve de
covoiturage (RPC)*

ANIMATEUR

Antoine Boutin, ekodev

20 PARTICIPANTS dont (en nombre) :

- 4 Institutionnels
- 4 Opérateurs de Covoiturage
- 4 Opérateurs de Mobilité
- 3 Collectivités
- 4 Autres
- 1 Société de conseil & bureau d'études



Les propositions d'action qui ont émergé des échanges

1. Créer des groupes de travail pour poursuivre l'exploration autour de cette thématique.

Objectif : Capitaliser sur les retours, renforcer l'impact et diffuser les bonnes pratiques.

- Formaliser une synthèse partagée des enseignements de l'atelier avec une **note synthétique** structurée autour de :
 - Enjeux et diversité des approches
 - Freins majeurs rencontrés
 - Leviers concrets identifiés
 - Cas inspirants.
- Partager cette synthèse à l'ensemble des participants, et éventuellement l'élargir à d'autres réseaux (ADEME, DGITM, associations d'élus, etc.).

2. Collecter des retours d'expérience de 2 à 3 territoires pilotes pour évaluer le dispositif de stationnement incitatif pour le covoiturage.

- Contacter les collectivités (ex : Briançonnais, La Rochelle, Bourg-en-Bresse...) pour obtenir leur REX.
- Sélectionner des contextes variés (urbain tendu, intermodal, rural) pour évaluer différents types de dispositifs (label, badgeage, partenariat avec opérateurs...).
- Définir un calendrier et un cadre commun (objectifs, indicateurs, etc.).

3. Initier une démarche technique avec des opérateurs de stationnement et tester l'intégration du Registre de preuve de covoiturage.

Objectif : Exploiter la piste du contrôle intelligent et interopérable.

- Contacter un ou deux opérateurs volontaires (ex : Flowbird) pour coconstruire un **prototype de vérification automatique** via le Registre de preuve du covoiturage.
- Travailler avec les opérateurs de covoiturage pour explorer les modalités d'intégration (plaque d'immatriculation, ...).

ATELIER N°4 [INCITATIONS FINANCIÈRES] QUELS DISPOSITIFS D'INCITATION FINANCIÈRES METTRE EN PLACE POUR FAVORISER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE ?

EXPERT

Honoré Rouland, Chef de projet mobilité partagée au CEREMA

Victor Stefanini, Chargé de déploiement en mission pour le Registre de preuve de covoiturage (RPC)

SPONSOR

Eric Jeannière, DGITM – RPC

ANIMATEUR

Marty Brige-Legros, ekodev

20 PARTICIPANTS, dont (en nombre) :

- 7 Institutions
- 4 Territoires & Collectivités
- 4 Opérateurs de Covoiturage
- 2 Employeurs
- 1 Société de conseil & bureau d'études
- 2 Autres

Les constats partagés en introduction de l'atelier

Incitations financières : une dynamique forte

- En **2024**, un peu plus de 1 000 000 **trajets covoiturés certifiés (par le RPC)** par mois, soit **x3 depuis 2022**.
- **+28 %** en montant d'incitations financières par rapport à 2023, dont **58 %** émanent des collectivités.
- **161 campagnes actives** sur le territoire, couvrant **1 actif sur 3**.

Fonctionnement type d'une campagne :

- Les **conducteurs sont indemnisés**, mais c'est la collectivité qui prend en charge une partie ou la totalité du coût pour le passager via l'opérateur.
- Un ensemble de paramètres à la main de la collectivité sont ajustables :
 - **Public éligible** : tous majeurs, ou publics cibles (jeunes, étudiants, zones d'activités).
 - **Types de trajets** : selon origine/destination, longueur (souvent 5 à 80 km).
 - **Rémunération des conducteurs** selon la distance, avec un plafond mensuel.
 - **Durée des campagnes** : variable, mais la majorité ≤ 1 an.

ZOOM SUR

Registre de preuve de covoiturage

Il s'agit d'un service public numérique au service du covoiturage qui joue un rôle de tiers de confiance pour :

- Labelliser les opérateurs de covoiturage (24 labellisés),
- Outiller les collectivités (205 partenaires),
- Animer l'écosystème via le Registre de preuve de covoiturage (RPC).

Le site met à disposition des outils tels que :

- Observatoire national du covoiturage
- Générateur d'attestations certifiées (FMD),
- Statistiques en open data,
- Plateforme de gestion des campagnes d'incitation.

ZOOM SUR



Enseignements de l'évaluation du dispositif Aléop

- **88%** des nouveaux covoitureurs déclarent que le covoiturage remplace des trajets en voiture solo en 2023.
- L'impact sur les transports collectifs est **limité car le report modal des TC ou du train vers le covoiturage est très faible ($\leq 5\%$)**, confirmant une complémentarité plutôt qu'une concurrence
- Les effets sont jugés positifs en zones peu denses, en lien avec les trajets domicile-travail et domicile-études.

La logique d'incitation est, selon les participants à privilégier sur les sanctions. L'idée principale étant d'offrir un réel « avantage modal » au covoiturage, plutôt qu'une contrainte en tant que telle aux monovoitureurs.

Les principales incitations financières recensées à date sont :

1. Les incitations des opérateurs et notamment la "prime covoiturage" mise en place dans le cadre du dispositif national des certificats d'économie d'énergie bonifié, le dispositif s'étant toutefois arrêté début 2025 ;
2. Les campagnes d'incitation financière au covoiturage mises en place par les collectivités AOM ;
3. Le « Forfait Mobilités Durables » (FMD) ouvert au covoiturage, à la main des employeurs publics et privés.

Ainsi, un covoitureur et/un trajet peut être triplement « indemnisé ». La question de l'optimisation des incitations se pose.

Les incitations financières sont pour autant saluées comme un levier important mais surtout comme un outil en faveur du covoiturage, permettant :

- Porter à connaissance et rendre attractive la pratique : les aides font parler, génèrent un déclic et surtout participent à l'atteinte de la « masse critique » d'offre.

- Encourager les conducteurs covoitureurs à se positionner aussi comme passagers.
- Et devant d'inscrire dans un bouquet de mesures.

Selon les témoins à l'atelier, la gratuité pour le passager est un levier important d'augmentation de la pratique via les plateformes mais génère une problématique de fraude.

Pour les collectivités AOM, engager des campagnes d'incitation financière est également un moyen d'intégrer le covoiturage dans l'offre de mobilité sur leur territoire.

Les acteurs n'ont pas ou peu de visibilité sur la temporalité des campagnes (pérenne, « one shot », période d'amorçage) mais les participants s'accordent sur les conditions favorables à leurs succès :

- Une masse critique de pratiquants.
- Des infrastructures adaptées (aires, lignes et voies) permettant d'offrir un écosystème favorable à un avantage modal.
- Un travail de conduite du changement axé sur le « mode de vie » pour influencer les habitudes.
- Un coût de l'énergie élevé et l'absence d'autres incitations créant des effets d'aubaine (prime carburant, IK Voiture etc.).

Le périmètre de pertinence des campagnes d'incitation est également à adresser : bassin de vie / d'emploi vs. ressort territorial des EPCI / AOM / Opérateurs.

Le « Forfait Mobilités Durables » (FMD) ouvert au covoiturage, à la main des employeurs peut être (et est parfois) une condition pour l'accès à certains services et aides mises en place par les collectivités en tant qu'AOM (retour d'expérience de Rouen Normandie Métropole : <https://www.metropole-rouen-normandie.fr/transport-et-mobilite/covoiturage-la-metropole-championne-de-france>).

Lors de cet atelier, la Communauté d'Agglomération du Cotentin a également partagé son retour d'expérience en matière d'incitation financière au covoiturage, le dispositif en place est détaillé sur le site capcotentin : <https://www.capcotentin.fr/voiture-partagee/>.



Les propositions d'action qui ont émergé de l'atelier :

1. **Clarifier et coordonner le rôle des d'acteurs (Etat, AOM, employeurs, etc.) en questionnant qui doit porter les incitations financières au covoiturage** a minima leur complémentarité afin d'élaborer une stratégie d'adressage structurée et cohérente. Pour rappel :

- L'Etat porte les évolutions législatives et réglementaires afin de **faciliter le développement de l'écosystème** d'acteurs autour du covoiturage, de **lever les freins aux déploiements** d'infrastructures et de services mais également de **collecter les données nécessaires aux évaluations et mesures d'impact** (ex. RPC mis en place).
- Les collectivités AOM **mettent en place les infrastructures** en lien avec les gestionnaires de voirie (aires, lignes, voies) **et les services** (plateforme, animation, sensibilisation) **adaptés à leur territoire**, voire mettent en place des campagnes d'incitation financière ponctuelles ou une tarification spécifique dans une logique d'intégration du covoiturage dans l'offre de mobilité du territoire (intégration des offres de covoiturage dans les abonnements transport en commun par exemple). Une proposition du GART consistant à décorrélérer l'obligation de mise en place d'une ligne régulière pour lever le Versement Mobilité afin de permettre aux collectivités des territoires peu denses de mettre en œuvre des actions en matière de covoiturage/autopartage va dans ce sens.

- Les employeurs sont incités à **mettre en place le Forfait Mobilités Durables ouvert au covoiturage**, comme incitation financière durable auprès des actifs.

L'appel à partenaires du CEREMA sur les stratégies de covoiturage (www.cerema.fr/fr/actualites/appel-partenaires-du-cerema-covoiturage-14-territoires) dont l'accompagnement de 14 territoires en cours est une démarche qui pourra apporter des éclairages en la matière.

2. **Refondre les incitations financières aux mobilités**, notamment domicile-travail, afin de renforcer l'attractivité des incitations en faveur du covoiturage, mais aussi leur pérennité dans le temps. Par ailleurs, l'indemnité kilométrique voiture pratiquée par un tiers des employeurs est considérée comme un frein à l'attractivité du covoiturage.
3. **Élaborer et proposer une méthodologie d'évaluation de l'impact des campagnes d'incitation financière** menée par les collectivités et la tester sur plusieurs territoires. Le Club collectivités de l'Observatoire national du covoiturage <https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/> a déjà initié des travaux sur le sujet. Cette évaluation vise à mesurer leur impact concret sur les changements de comportement, le report modal et la réduction des émissions, à l'échelle territoriale comme nationale. L'objectif est également de permettre aux collectivités d'ajuster et d'améliorer ces dispositifs dans le temps, en identifiant les leviers les plus efficaces et en renforçant l'efficacité des politiques publiques de soutien au covoiturage.

ATELIER N°5 [COLLABORATION EMPLOYEURS - COLLECTIVITÉS] COMMENT FACILITER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL ET LES ÉVÉNEMENTS SPORTIFS ET CULTURELS, ET AMÉLIORER LA COLLABORATION EMPLOYEURS-COLLECTIVITÉS ?

EXPERT.ES

*Séverine BOULARD,
Coordinatrice
thématique -
accompagnement au
changement à l'ADEME*

SPONSOR

Julie Gozlan, DGITM

ANIMATEUR

Aurélie Montigny, ekodev

85 PARTICIPANTS dont (en nombre) :

- 28 Territoires & Collectivités
- 19 Institutions
- 10 Opérateurs de Covoiturage
- 10 Opérateurs de Mobilité
- 9 Société de conseil & bureau d'études
- 5 Employeurs
- 4 Autres

Les constats partagés en introduction de l'atelier

Chaque jour, ce sont près de 114 millions de déplacements qui sont effectués en voiture, dont 30% pour un motif professionnel. Ce mode de transport représente par ailleurs 15% des émissions de gaz à effet de serre en France.

Selon l'ADEME, 70 % des déplacements domicile-travail sont réalisés avec des véhicules individuels et la part du covoiturage quotidien est estimée à seulement 3%.

Face à ces constats, et pour décarboner la mobilité tout en sauvegardant le pouvoir d'achat des Français, l'État a lancé le 13 décembre 2022 un plan d'action national pour promouvoir le covoiturage du quotidien, notamment les trajets domicile-travail.

Dans ce cadre, l'ADEME propose aux employeurs de s'engager avec la charte d'engagement en faveur du covoiturage des salarié.es, et, à l'aide de cette plateforme, de s'informer, se former et agir pour une mobilité durable.

Contexte national et ressources disponibles

- **82 employeurs** ont déjà signé la [charte « Employeurs pro-covoiturage »](#), représentant **1,2 million de salariés**.
- Une **plateforme dédiée** centralise outils, diagnostics et ressources : <https://employeursprocovoiturage.ademe.fr/centre-de-ressources-mobilite-durable-employeur/>

Parmi les autres outils disponibles en ligne :

- Une plateforme Animob pour organiser des animations.

Trois critères principaux de diagnostic de l'offre territoriale sont identifiés :

- **Artères de covoiturage** structurantes.
- **Équipements en aires de covoiturage**.
- **Outils de diagnostic des flux**, disponibles sur la plateforme ADEME.

Gouvernance et cadre légal de coopération (code des transports)

Conseil en mobilité par les AOM

- Les AOM ont compétence pour **accompagner les employeurs**, en particulier sur les sites générant de forts flux.
- **Elles ont également l'obligation de mettre en place un comité des partenaires, instance obligatoire** de concertation avec les représentants des usagers/habitants et employeurs.
- Missions :
 - Avis sur l'offre et les projets de mobilité,
 - Suivi du **versement mobilité**,
 - Concertation avant adoption du **plan de mobilité**.

Actions et accompagnement généralement observés

Animation/communication

- Menées conjointement par les entreprises et les collectivités.
- Exemples : animations locales, campagnes de sensibilisation, soutien au changement de comportement.

Aides financières

- L'article 35 de la **LOM** permet aux AOM de cofinancer les indemnités versées aux covoitureurs (employeurs ou passagers).

ZOOM SUR

Exemples de dispositifs territoriaux

Métropole Aix-Marseille-Provence & Dispositif Mobipro :

- Sensibilisation pour les entreprises <250 salariés : service gratuit pendant 6 mois
- Accompagnement structuré pour les entreprises >250 salariés : 40% pris en charge, abonnement annuel renouvelable

Pôle Métropolitain du Genevois Français & Dispositif Mobilité Pro avec BlaBlaCar Daily :

- Référencement de l'établissement dans l'application
- Tableau de bord de suivi,
- Outils de communication fournis
- Garantie retour
- Cible : employeurs publics/privés ≥100 salariés

Les propositions d'action qui ont émergé de l'atelier

1. **Mobiliser autour du covoiturage** au travers du sujet de la mobilité employeur, notamment **à l'occasion d'évènements dédiés à l'image de « Mai à Vélo »** sur le vélo ou l'association **des employeurs à d'éventuels « schéma directeur du covoiturage »** territoriaux. **Réunir les comités des partenaires de façon effective et régulière, avec le sujet du covoiturage à l'ordre du jour** (notion de « figure imposée ») afin d'impliquer les employeurs dans la promotion du covoiturage, en lien avec l'action des AOM sur le sujet. Cela permettrait également l'identification des interlocuteurs respectifs (sur le sujet du covoiturage au sein des AOM et sur la mobilité chez les employeurs).
2. Assurer la collaboration et les échanges entre employeurs et collectivités, en dehors des comités des partenaires, afin de mieux **partager et croiser les données à disposition** (parts modales, incitations en place, volume de bénéficiaire etc.). En ce sens, la réintégration de l'obligation de plan de mobilité employeur est mise en avant, associée à la mise en place de sanctions si non réalisation et partage avec l'AOM. Une obligation de partage avec l'AOM des accords issus des Négociations Annuelles Obligatoires sur les mobilités domicile-travail peut être un premier pas vers plus de transparence/traçabilité et collaboration.

ATELIER N°6 [MESURE & ÉVOLUTION] COMMENT MESURER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE ET SON ÉVOLUTION POUR MIEUX AGIR ?

EXPERT.E

*Bruno Levilly, Cerema,
Responsable d'activité
ITS Trafic et Régulation
Guillaume Bayona, SDES
(CGDD) Chef de la
division mobilité des
personnes*

SPONSOR

*Daria Orlac'h, DGITM,
chargée de mission du
pôle IGR Île-de-France*

ANIMATEUR

*Timothée Quellard,
ekodev*

25 PARTICIPANTS dont (en nombre) :

- 7 Institutions
- 6 Territoires & Collectivités
- 5 Opérateurs de Covoiturage
- 3 Employeurs
- 1 Opérateurs de Mobilité
- 1 Société de conseil & bureau d'études
- 2 Autres

Les constats partagés en introduction de l'atelier

État des lieux des ressources existantes : les sources d'information historiques

Enquête Mobilité des personnes

Guillaume Bayona a rappelé les grands principes de l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP), dont la dernière collecte a été réalisée en 2019 avant la pandémie de COVID-19 : les résultats ont été publiés à partir de 2020 par le SDES. Les principaux objectifs de l'EMP ont été rappelés :

- Décrire les **pratiques de mobilité** (quotidiennes et longue distance).
- Comprendre les **raisons des déplacements**.
- Étudier l'usage des véhicules (covoiturage, vélo, etc.).

La question du covoiturage dans l'EMP est abordée dans une section spécifique sur la pratique générale, au travers de questions qui traitent notamment :

- La pratique du covoiturage avec ou sans **contrepartie financière**.
- Le mode de **mise en relation** (application, relation personnelle...).
- Le nombre de passagers du ménage ou extérieurs.

Autres sources de données **existantes**

- En complément de l'EMP, d'autres sources de données apportent également de l'information sur la pratique du covoiturage. **Les enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²)** : il s'agit d'enquêtes locales, relatives à un territoire infra-national ; les enquêtes existantes couvrent environ 1/3 du territoire actuellement. Elles sont généralement réalisées tous les 10 ans.
- **Le RPC** (Registre de preuves du covoiturage) : ces données sont issues des plateformes de covoiturations. Elles sont relativement détaillées, fiables et couvrent une partie importante du territoire, mais elles ne couvrent que le covoiturage intermédié qui ne représente qu'environ 4 % des trajets covoiturés selon l'observatoire du covoiturage.
- **Diverses enquêtes ponctuelles telles que celle réalisée par l'ADEME en 2024, ou encore des enquêtes locales à l'initiative de collectivités territoriales.**

Actualités : enquêtes et dispositifs de mesure en cours de déploiement

La nouvelle enquête Mobilité des personnes (2026)

Une nouvelle EMP est en préparation, pour une collecte prévue entre le premier trimestre 2026 et le premier trimestre 2027 et de premières publications fin 2027.

La méthodologie de l'enquête a été repensée, avec une cible de 20 000 individus interrogés directement au téléphone, sur la base d'un échantillonnage établi via la base fiscale Fidéli (issue de l'INSEE).

Le questionnaire de cette nouvelle enquête est en voie de finalisation, après consultations des acteurs du secteur. Sur le covoiturage, les principes de ce nouveau questionnaire sont les suivants :

- Maintien des questions sur la **contrepartie financière** et **mise en relation**.
- Approche déclarative : l'utilisateur déclare ce qu'il considère comme du covoiturage, y compris si le passager est un membre du ménage.

Le déploiement sur le territoire national de capteurs de mesure du nombre d'occupants à bord des véhicules : une nouvelle source de données testée par le Cerema

Dispositifs de mesure du nombre d'occupants à bord des véhicules (CEREMA):

- **Caméras infrarouges + IA** pour détecter le nombre de passagers à bord.
- Objectifs :
 - Mesure précise et automatisée du covoiturage.
 - Surveillance potentielle des voies réservées (observation et contrôle).

Le Cerema a testé les capteurs présents sur le marché pour évaluer leur taux de fiabilité, en comparant les résultats obtenus par l'IA avec l'analyse par l'œil humain des mêmes prises de vue réalisées sur différents axes tests. Il en ressort **un taux de détection des monovoitureurs > 90 %** et peu de faux positifs (< 5 %). Ces capteurs sont donc fiables et ouvrent de nouvelles perspectives pour la connaissance des pratiques du covoiturage.

Perspectives : un nouveau volet à l'observatoire du covoiturage grâce au déploiement des capteurs de mesure sur le territoire

Les enquêtes telles que l'EMP et les EMC² sont une source de données détaillée et statistiquement robuste, cependant elles ne sont réalisées que tous les 5 à 10 ans, ce qui ne correspond pas au besoin de suivi rapproché de l'évolution de la pratique du covoiturage, notamment pas les pouvoirs publics dans le cadre du suivi de la transition écologique.

Le RPC permet un suivi en temps réel, cependant il ne permet de connaître que le covoiturage intermédiaire qui représente une faible part des trajets covoiturés.

Le déploiement de capteurs de mesure du nombre d'occupants à bord des véhicules représente donc une source de données complémentaire à exploiter. Quoique la mesure du taux de covoiturage par ce moyen représente une donnée très localisée au niveau du point de

mesure, elle pourra potentiellement apporter des informations utiles dans l'intervalle entre deux EMP ou deux EMC² pour suivre l'évolution des pratiques, ou encore permettre de mesurer l'effet d'une politique publique (voie réservée, ligne de covoiturage) sur la pratique en un point donné du réseau.

A ce jour, des points de comptage sont déployés sur le réseau non concédé géré par l'État (dont 18 points de mesure en 2024), sur le réseau concédé par Vinci Autoroutes (une quinzaine de points de mesure dans le cadre du baromètre de l'autosolisme), et seront déployés en 2025 sur le réseau local par le Cerema (dans l'Ain, à Rouen, notamment).

L'UGAP, par le biais du dispositif « territoires de demain », devrait proposer aux collectivités prochainement une prestation de services clé en main pour le déploiement de ces dispositifs, le recueil des données et leur suivi.

L'objectif poursuivi par la DGITM, en partenariat avec le Cerema, est de mettre en place un nouveau volet à l'observatoire du covoiturage, afin d'ouvrir au public et à tous les acteurs du secteur en particulier, l'accès à cette source de données nouvelle. Ce nouveau volet de l'observatoire sera ouvert à tous les gestionnaires routiers qui souhaiteraient le rejoindre pour partager leurs données et participer ainsi à la connaissance des pratiques du covoiturage et par ce biais, à l'accélération de la transition écologique des mobilités.



Les propositions d'action ayant émergé de l'atelier

1. **Poursuivre le projet de « mesure du nombre d'occupants » au sein de l'observatoire du covoiturage.**

Ouvrir en open-data les données issues des points de mesure du nombre d'occupants dans les véhicules, déployés sur tous types de réseaux, est une idée plébiscitée par l'ensemble des participants. Le secteur a besoin de plus d'évaluation pour identifier quels sont les bons services / les bonnes politiques publiques à déployer dans les différents territoires.

2. **Communiquer auprès des gestionnaires routiers (Etat, collectivités, concessionnaires d'autoroutes) afin d'élargir la couverture territoriale des mesures du taux d'occupation des véhicules.**

Il serait utile de disposer de points de mesure sur différents types de réseaux et de territoires, équiper aussi le réseau local (départemental, communal), se donner les moyens d'analyser par exemple l'accès aux zones d'activités. Cela permettrait de définir, selon les typologies de territoire, ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas.

3. Favoriser l'exploitation d'autres sources de données pour analyser la pratique du covoiturage.

Les constructeurs automobiles disposent de données sur le nombre d'occupants dans les véhicules, mais il s'agit de données qui leur appartiennent. Les employeurs (entreprises et collectivités) disposent également d'information par le biais des Forfaits Mobilités Durables (FMD) versés à leurs employés pratiquant le covoiturage. Il y a sans doute une réflexion à conduire sur la valorisation de ces données et leur exploitation par les collectivités publiques ou par les plateformes de covoiturage.

4. Poursuivre les partenariats transfrontaliers pour la mise en place de dispositifs de mesure de covoiturage.

Au niveau des frontières, encourager le covoiturage c'est aussi réduire le trafic quotidien des travailleurs transfrontaliers sur ces axes souvent déjà très circulés. Un traitement particulier de ces zones avec des dispositifs de comptage est donc pertinent, et il peut être intéressant d'engager des partenariats avec les pays frontaliers sur cette thématique.

Sélections et synthèse des propositions d'actions

issues des ateliers

Thématique d'atelier	Synthèse des principales propositions d'actions issues des ateliers
Conduite du Changement	• Mutualiser les bases de données des covoitureurs & aspirants pour constituer une base unique. • Inciter les conducteurs inscrits sur des plateformes à faire des trajets comme passagers (mettre en avant les chiffres relatifs au monovoiturage). • Amener les employeurs à en faire un sujet professionnel, traité et encouragé/porté au sein de l'organisation.
Lignes Covoiturage & Voies Réservées	• Évaluer les expérimentations de lignes et voies de covoiturage. • Agir sur le partage des voiries structurantes, en ciblant des territoires prioritaires à fort potentiels pour les voies réservées. • Articuler et intégrer les lignes et voies réservées covoiturage avec le déploiement des SERM et/ou l'offre de mobilité (intégration tarifaire, billettique, information voyageur etc.).
Stationnement	• Agir sur la fiscalité des parkings pour réduire leur nombre comme levier d'évolution des usages (lien avec le ZAN). • Collecter des retours d'expérience de territoires pilotes et animer un futur groupe de travail thématique. • Impliquer les opérateurs de stationnement sur le sujet afin de contribuer pleinement à l'écosystème covoiturage, avec l'appui du Registre de preuve de covoiturage.
Incitations Financières	• Clarifier et coordonner le rôle des acteurs en questionnant qui doit porter les incitations financières au covoiturage • Intégrer les offres de covoiturage dans les abonnements transports en commun. • Mettre en place une fiscalité incitant au covoiturage plutôt qu'à un usage individuel de la voiture pour la prise en charge des frais des trajets domicile-travail, contrairement au système actuel

	d'indemnités kilométriques qui ne permet pas d'avantager financièrement un covoitureur. • Élaborer et proposer une méthodologie d'évaluation des campagnes d'incitations financières.
Collaboration Employeurs - Collectivités	• Réunir les comités des partenaires de façon effective et régulière, avec le sujet du covoiturage à l'ordre du jour Mobiliser les employeurs autour du covoiturage notamment à l'occasion d'évènements dédiés à l'image de « Mai à Vélo » sur le vélo ou la collaboration des employeurs à d'éventuels « schémas directeur du covoiturage territoriaux ». • Partager et croiser les données à disposition (parts modales, incitations en place, volume de bénéficiaire, potentiel de mutualisation des trajets à partir des lieux de résidence des salariés etc.) via le partage avec l'AOM des données à disposition des employeurs.
Mesure & Évolution	• Poursuivre le projet de mesure du taux d'occupation des véhicules dans le cadre de l'observatoire du covoiturage. • Impliquer l'ensemble des gestionnaires routiers pour améliorer le taux de couverture des mesures de taux d'occupation. • Favoriser l'exploitation d'autres sources de données (des constructeurs automobiles et des employeurs) pour analyser la pratique du covoiturage. • Poursuivre les partenariats transfrontaliers pour la mise en place de dispositifs de mesure de covoiturage.