



Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Le covoiturage : des pistes pour favoriser son développement

Christophe Saroli

Cerema – Direction Technique Territoires et Ville

Département Déplacements Durables

Le Cerema

Le Cerema, centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, a été créé au 1^{er} janvier 2014

Regroupement de 11 services



- SETRA
Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements
- CETMEF - Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales (Siège + sites locaux)
- CERTU - Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques
- CETE
Centre d'Études Techniques de l'Équipement (Siège)
 - . de l'Est
 - . d'Ile de France
 - . de Lyon
 - . Méditerranée
 - . Nord-Picardie
 - . Normandie-Centre
 - . de l'Ouest
 - . Sud-Ouest
- Autres sites des CETE (Laboratoires...)

Le Cerema en quelques chiffres

plus de 3250 agents



3 Services techniques centraux :
CERTU, CETMEF, SETRA

8 CETE comprenant :

- 17 départements / laboratoires
- 4 centres spécialisés et des grands équipements (plateforme chute de blocs, salle à brouillard,...)

44 ans de moyenne d'âge

des équipes réparties sur 29 sites,
dans 26 départements métropolitains

66 pôles de compétences et d'innovation (PCI)
et une vingtaine d'Équipes de Recherche Associées (ERA)

Les principales missions du Cerema

- en **appui** à la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des **politiques publiques** portées par les services de l'État et des collectivités territoriales
- dans les **domaines techniques des deux ministères de tutelle** (aménagement des territoires, développement durable, environnement, transports, infrastructures, prévention des risques, sécurité routière, urbanisme, construction, habitat, logement, énergie, climat...)
- dans le **conseil**, l'assistance à maître d'ouvrage, les études, les contrôles, les essais, la recherche appliquée, l'innovation, l'expérimentation, la veille technologique, la méthodologie, l'expertise, etc...

Plan de l'exposé

- Contexte et cadrage sur le covoiturage
- Les leviers d'action :
 - sur l'aménagement d'infrastructures ;
 - sur la politique de mobilité.
- Conclusions et perspectives

Un contexte législatif favorable aux alternatives à la voiture solo

- 1982 : loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)

droit au transport, création des PDU, utilisation plus rationnelle de la voiture

- 1996 : loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)

diminution du trafic automobile, développement des TC, encouragement à l'usage du covoiturage

- 2009 – 2010 : lois Grenelle

l'article 13 prévoit que l'État encouragera le développement du covoiturage et qu'il apportera la sécurité juridique nécessaire au développement de ce dernier service.

- MAPAM : J ORF du 28 janvier 2014 - Art. L. 1231-15.

« Le covoiturage est l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun. »

Assise législative pour la mise en œuvre de mesures favorables à la pratique

- Aménagements favorables
 - Voies réservées
 - Aires de stationnement
- Des évolutions réglementaires à attendre
 - Panneau pour réserver un lieu pour le stationnement (pré-validé par la DSCR)
 - Idéogramme associé pour jalonner vers le stationnement
 - ...



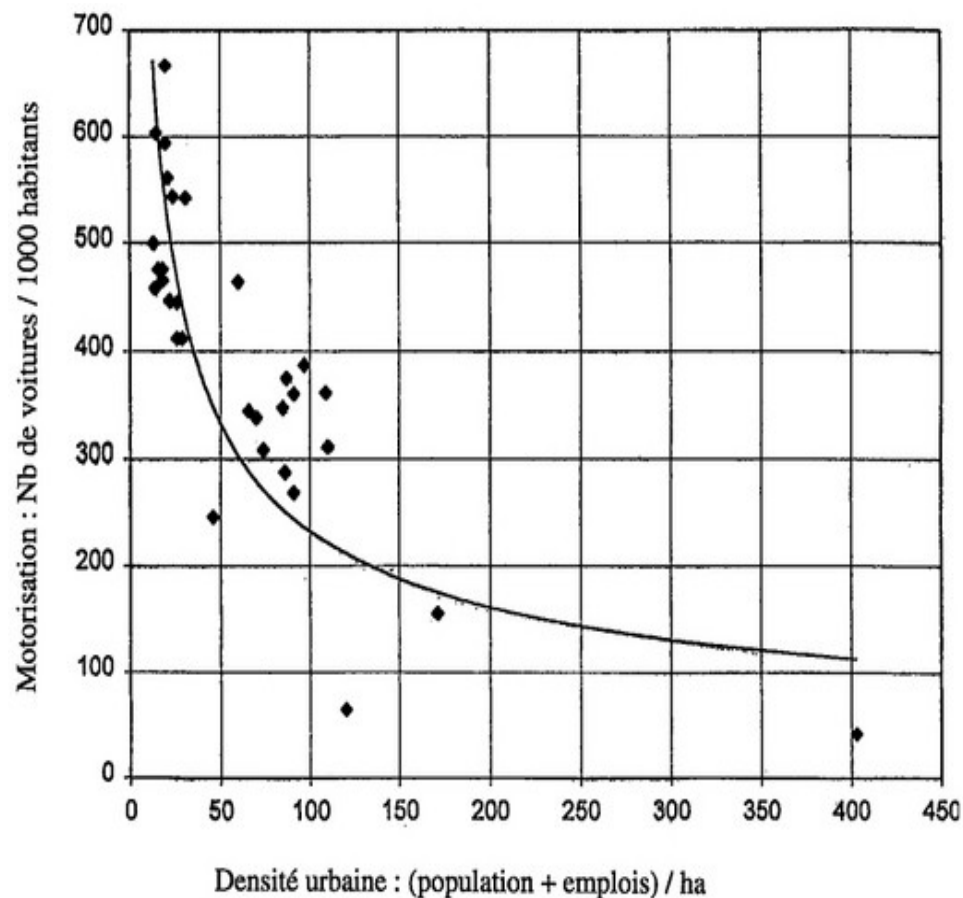
Cadrage général sur le covoiturage

Le covoiturage : usage partagé d'une voiture individuelle

- 1,4 personne par voiture en moyenne, et seulement 1,1 pour les trajets domicile-travail
- De nombreux freins (peur de l'inconnu, flexibilité, organisation difficile, éparpillement de l'offre...)
- Tendance portée par des éléments conjoncturels
- Des pratiques différentes pour les déplacements longs et courts
- Des pratiques difficilement quantifiables au niveau national

Le covoiturage est particulièrement pertinent en périurbain

- Un taux de motorisation supérieur en zones rurales
- Dépendance des ménages à la motorisation
- Vulnérabilité des ménages suite au renchérissement des coûts de l'énergie



Un modèle économique encore fragile...

- Modèles économiques différents selon la distance et la régularité
- Un équilibre économique souvent fragile pour les opérateurs positionnés sur la courte distance
- Une participation financière souvent trop modeste pour les conducteurs pour motiver un détour pour les trajets courte distance
- Une tendance vers une mutualisation des services portés par les collectivités (échelle régionale)

... mais des signes d'évolution

- La croissance importante du nombre de sites Internet offrant un service covoiturage montre un large intérêt
- 6 millions de membres annoncés par Blablacar ; croissance 100 % par an depuis 4 ans
- La SNCF a absorbé Ecolutis et Greencove récemment
 - offre d'un service porte à porte en lien avec les TER
 - concurrence covoiturage / SNCF (dixit Guillaume Pépy)

Différentes pistes pour accompagner le développement de la pratique

- Aménagements favorables
 - Voies dédiées
 - Aires de stationnement
- Atteindre une taille critique et faciliter le rapprochement offre-demande
 - Rendre l'offre lisible
 - Politique d'animation
 - Approche multimodale

Le développement d'aménagements favorables

- Voies réservées
- Aires de stationnement

L'accès à des voies réservées pour le covoiturage

- Exemple de voie dédiée aux bus et au covoiturage à Madrid :
- Exemple de Minneapolis (HOV / HOT) : péage adapté toutes les 3 minutes selon le trafic



Nécessité de contrôler la pratique pour l'accès aux voies réservées

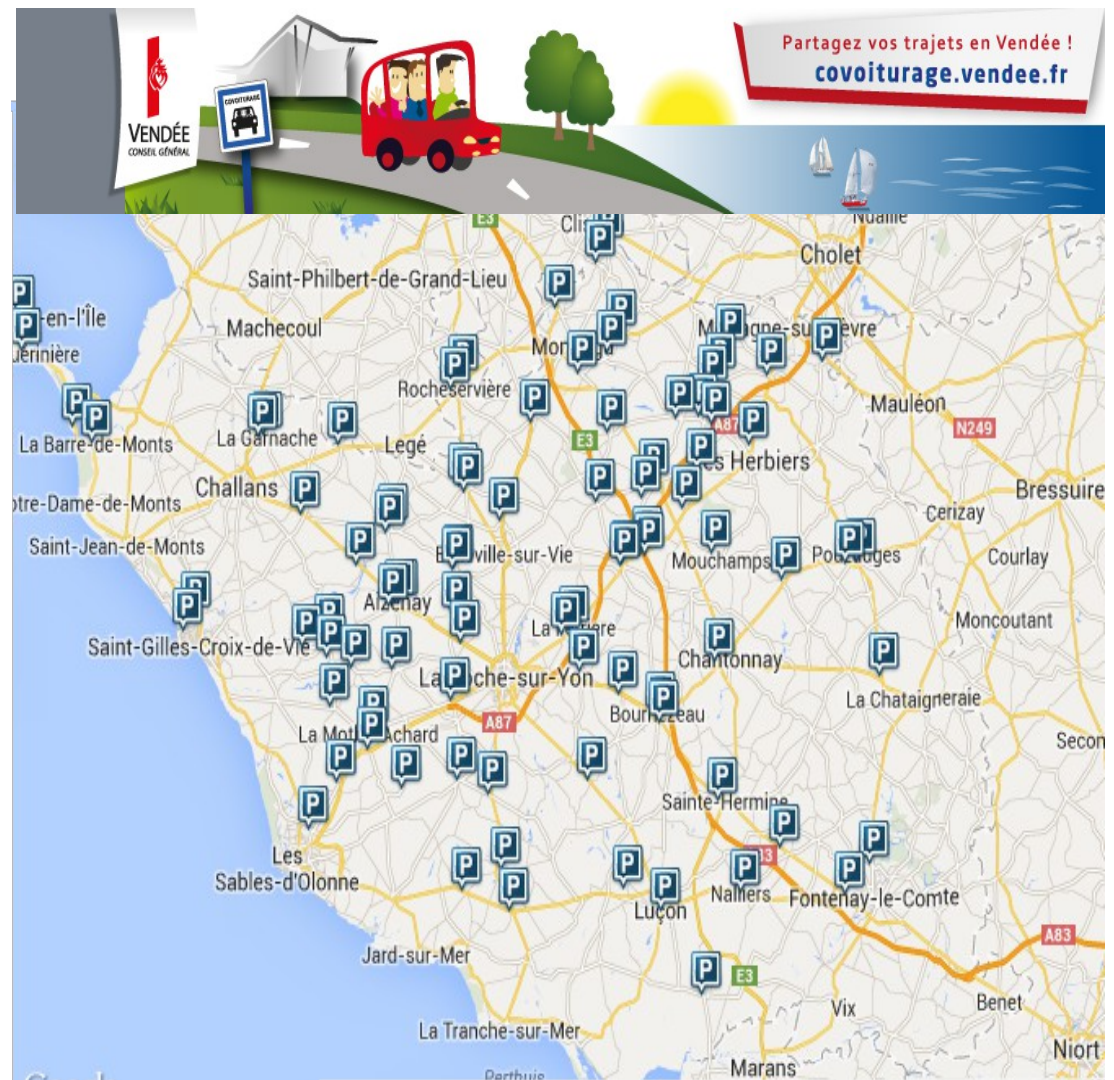
- Contrôle en temps réel du nombre de personnes à bord du véhicule sur les voies réservées
- Contrôle visuel coûteux et insuffisant sans pénalités dissuasives



- Des solutions de contrôle automatisé restent à développer :
 - Systèmes internes au véhicule
 - Systèmes au bord de la route

Des aires de stationnement

- Utiles pour laisser un véhicule non utilisé
- Visibilité
- Rassurant
- Importance d'un réseau maillé bien implanté sur le territoire



Proposer des points de rencontres

Exemple de San Francisco



©Marc Oliphant



©Marc Oliphant



Le covoiturage : des pistes pour favoriser son développement
Christophe Saroli

Vers des réseaux de points de rencontre le long d'axes structurants

- Implantation de réseaux de points de rencontre le long d'axes structurants
 - « Correspondances covoiturage »
 - Vers des « lignes virtuelles de covoiturage »
- Une forme de covoiturage dynamique et pragmatique

Faciliter l'atteinte d'une taille critique

- Importance d'une politique d'animation active et pérenne (promotion, communication) pour rendre le covoiturage visible : (campagnes de publicité, PDE / PDIE)
- Approche multimodale (centres de mobilité)
- Réduire l'émiettement de l'offre (base de données commune, interopérabilité)
- Tendance vers une mutualisation des services de covoiturage (par exemple au niveau régional)

Une politique d'animation essentielle

L'exemple du Grand-Lyon

10 000 personnes enregistrées

+ 300 / mois


marketing de proximité





Exemple de centrale de mobilité

Départ/Arrivée | Modes de transport | Favoris

Les champs précédés d'une * sont obligatoires.

 De : **CINÉMA ÉLYSÉE (CHANTILLY)**
[Modifier votre sélection](#)

 Vers : **Gare urbaine - Mairie (BEAUVAIS)**
[Modifier votre sélection](#)

 + [Ajouter une étape](#)

Jeu 30 Janvier Partir à 17h 00
 Arriver à



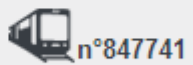

le plus rapide



Solution(s) disponible(s) en covoiturage

Synthèse des solutions en covoiturage		
Départ	Arrivée	Infos
Chantilly 07h30 L M M J V S D	Beauvais	 Clément S
Chantilly 08h10 L M M J V S D	Beauvais	 Benoit
Chantilly 08h30 L M M J V S D	Beauvais	 Benoit
Saint-Maximin 16h50 L M M J V S D	Beauvais	 Cindy G
Saint-Maximin 17h00 L M M J V S D	Beauvais	 Julie G

Transport en commun Durée : 1h17min

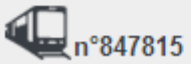
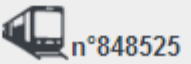

 4  n°848523  n°847741  8

▶ Départ: 17:25 Arrivée: 18:43 Changement : 3

Ecologie : ★☆☆☆☆

Tarif : non communiqué

Transport en commun Durée : 1h50min

 n°847815  n°848525  33E

▶ Départ: 17:34 Arrivée: 19:24 Changement : 2

Ecologie : ★☆☆☆☆

Tarif : non communiqué

Conclusion

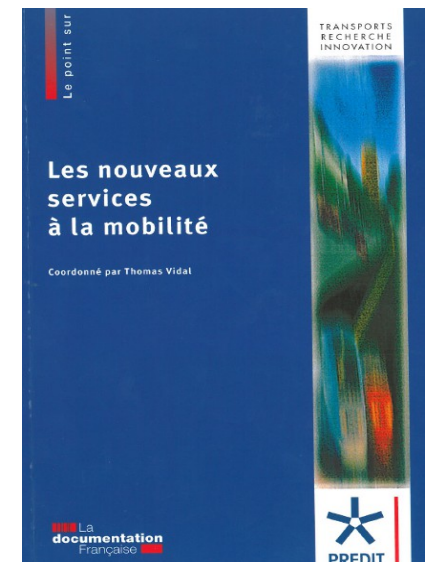
- Importance de l'atteinte d'une **taille critique**
- **Évolutions législatives** à attendre (projet de loi MAPAM)
- Tendances vers des **services mutualisés** (niveau régional)
- Développement de **réseaux de points de rencontre** le long d'axes structurants
 - **vers des lignes virtuelles de covoiturage**
- Solutions techniques attendues pour le **contrôle automatique** du nombre de personnes à bord des véhicules
 - Perspectives offertes par les ITS (communication entre le véhicule et l'infrastructure)

Documents de référence

- Guide Certu de juin 2013 « le covoiturage : des pistes pour favoriser son développement »



- Ouvrage le point sur les nouveaux services à la mobilité





Cerema

Direction technique Territoires et ville

Merci

Christophe SAROLI

Chargé de projets « Nouveaux Services à la Mobilité »

Cerema - Direction Technique Territoires et Ville

04 72 14 58 47

christophe.saroli@developpement-durable.gouv.fr