

(6-t)



Stratégie covoiturage du bassin lémanique avec zoom sur le Grand Genève

Rapport final

Etude réalisée par 6t-bureau de recherche pour le compte du
Grand Genève dans le cadre du projet Interreg LEMCOV
et piloté par le Pôle Métropolitain du Genevois Français



Impressum

Commanditaire



Grand Genève
Représenté par le Pôle Métropolitain du Genevois Français
15 Avenue Émile Zola
74100 Annemasse



Mandataire

6t-bureau de recherche Sàrl
Rue des Voisins 15
1205 Genève

Mode de citation recommandé

6t-bureau de recherche. (2020). Stratégie covoiturage du bassin lémanique avec zoom sur le Grand Genève. Rapport final

Remarques

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui du commanditaire.

6t – bureau de recherche en bref

L'ambition du bureau de recherche 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour répondre à la demande sociale par une expertise de haut niveau, tout en produisant des connaissances scientifiques et techniques au service de la décision. Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie, de la géographie urbaine et de la prospective urbaine et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques.

Cette variété de compétences repose sur une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, cartographes, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes qui accompagnent régulièrement les autorités publiques, les aménageurs, mais aussi les opérateurs privés et les industriels sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie urbains. En complément, via notamment la constitution de panels d'usagers des différents modes de transport, 6t réalise de nombreux travaux sur les nouvelles formes de mobilité qui visent à mesurer les évolutions de comportement et à en identifier les tendances.

Table des matières

Partie 1 Introduction et objectifs.....	4
1. Contexte	5
1.1. Le bassin lémanique : un territoire urbain et interdépendant soumis à de forts enjeux de mobilité	5
1.2. Une offre de transport multimodale inégale et à développer.....	6
2. Objectifs.....	6
2.1. Encourager et stimuler le covoiturage.....	6
2.2. Définir une stratégie qui lui accorde sa juste place dans une politique multimodale.....	6
2.3. Périmètre d'étude	7
2.4. Structure du rapport.....	8
Partie 2 Vers une stratégie consolidée pour la pratique du covoiturage	9
1. Problématique : les formes de covoiturages, les freins à sa pratique et les leviers pour l'encourager	10
1.1. Les définitions du covoiturage	10
1.2. Les différentes formes de covoiturage	10
1.3. Quelques enseignements issus d'autres expériences	12
1.4. Les motivations et freins à la pratique du covoiturage	16
1.5. Les principaux outils disponibles pour encourager la pratique du covoiturage.....	18
Synthèse Les formes de covoiturages, les freins à sa pratique et les leviers pour l'encourager	19
2. État des lieux des mesures en faveur du covoiturage dans le bassin lémanique.....	20
2.1. Les infrastructures physiques	20
2.2. Les infrastructures et outils numériques	23
2.3. Les incitations financières.....	26
2.4. Les dispositions légales.....	26
2.5. La communication et l'animation	29
Synthèse État des lieux des mesures en faveur du covoiturage.....	32
3. Quelles mesures de la pratique du covoiturage aujourd'hui ?	33
3.1. Les pratiques observées : parts modales et taux d'occupation	33
3.2. Les fréquences d'usages	34
3.3. Les données des opérateurs et les comptages	38
3.4. Quel volume de la pratique dans le Grand Genève et le bassin lémanique	40
Synthèse Mesurer la pratique du covoiturage	44
4. Vers une stratégie du covoiturage consolidée	45
4.1. Les 5 principes-clés de la stratégie	45
4.2. L'ambition et les objectifs selon les sous-ensembles du bassin lémanique.....	49
Synthèse Vers une stratégie de covoiturage consolidée.....	53
Partie 3 Plan d'action.....	54
1. Plan d'action générales pour le bassin lémanique.....	55
2. Le Plan d'action pour le Grand Genève	57
2.1. Les principaux objectifs et spécificités	57

2.2. Le plan d'action détaillés	58
Tables des figures.....	61
Annexes	Erreur ! Signet non défini.

Partie 1

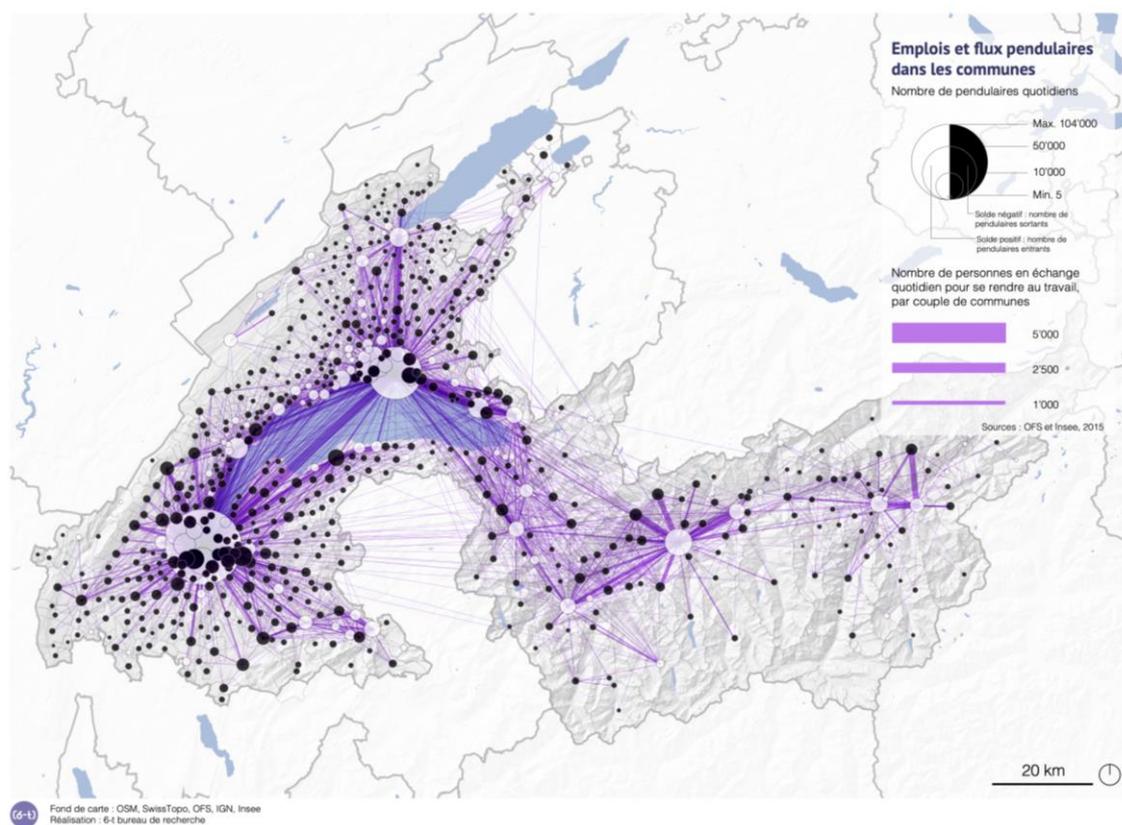
Introduction et objectifs

1. Contexte

1.1. Le bassin lémanique : un territoire urbain et interdépendant soumis à de forts enjeux de mobilité

Le vaste territoire autour du lac Léman, de part et d'autre de la frontière franco-suisse, représente aujourd'hui un espace particulièrement urbanisé et enregistre des croissances économiques et démographiques très marquées. La cartographie des flux domicile travail à cette échelle permet de rendre bien visible cette interdépendance globale des régions du bassin de vie s'étendant sur les Cantons de Genève, Vaud et du Valais ainsi que sur les départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie. Une interdépendance qui a donné naissance au terme de "métropole lémanique".

Figure n° 1 : Structure des flux pendulaires domicile-travail à l'échelle du Bassin lémanique. Données RS (OFS CH) et Mobpro (INSEE FR). Source Gt-bureau de recherche pour le Conseil du Léman



Comme toute conurbation, ce vaste territoire fait aujourd'hui face à des défis majeurs en matière de mobilité, notamment en lien avec la pression forte que ces flux exercent sur les infrastructures, mais aussi en raison de l'impact environnemental très marqué généré par les millions de déplacements quotidiens des habitants de cette région.

1.2. Une offre de transport multimodale inégale et à développer

Dans ce contexte, l'offre de transport alternative à la voiture individuelle est bonne, mais de qualité très inégale selon les régions qui composent le bassin lémanique. Si les deux grandes agglomérations, Genève et Lausanne, se caractérisent par des réseaux de transports publics urbains de qualité et que le réseau ferroviaire au nord du Léman assure une bonne desserte interurbaine et entre les localités, de très larges bassins résidentiels, notamment dans l'Ain et en Haute Savoie, mais aussi dans les régions périphériques des cantons de Vaud et du Valais, sont peu ou pas desservies par les transports publics.

En décembre 2019, la mise en service du Léman Express a été synonyme d'un saut qualitatif majeur dans l'offre de transports publics transfrontalière et devrait largement contribuer à offrir davantage de multimodalité aux territoires jusqu'ici dépendants de la voiture.

Les enjeux de mobilité de la région et cette nouvelle donne en termes d'accessibilité sont aussi l'occasion de **repenser le covoiturage en tant que complément indispensable à une offre multimodale globale et d'alternatives à l'autosolisme**. C'est l'objectif global que se sont donné les acteurs du bassin lémanique et le Grand Genève

2. Objectifs

2.1. Encourager et stimuler le covoiturage

Si les experts s'accordent pour souligner que la pratique du covoiturage ne permet pas, à elle seule, de régler significativement les problèmes de congestion, il n'en demeure pas moins qu'elle fait partie des mesures relativement simples et peu coûteuses pouvant contribuer à optimiser significativement l'utilisation des infrastructures routières dans un contexte de saturation. Elle a également le mérite de contribuer largement à la sensibilisation des enjeux liés aux nuisances des transports chez celles et ceux qui la pratiquent. Le covoiturage, a dans ce sens, un impact qui dépasse la question du taux d'occupation des véhicules.

2.2. Définir une stratégie qui lui accorde sa juste place dans une politique multimodale

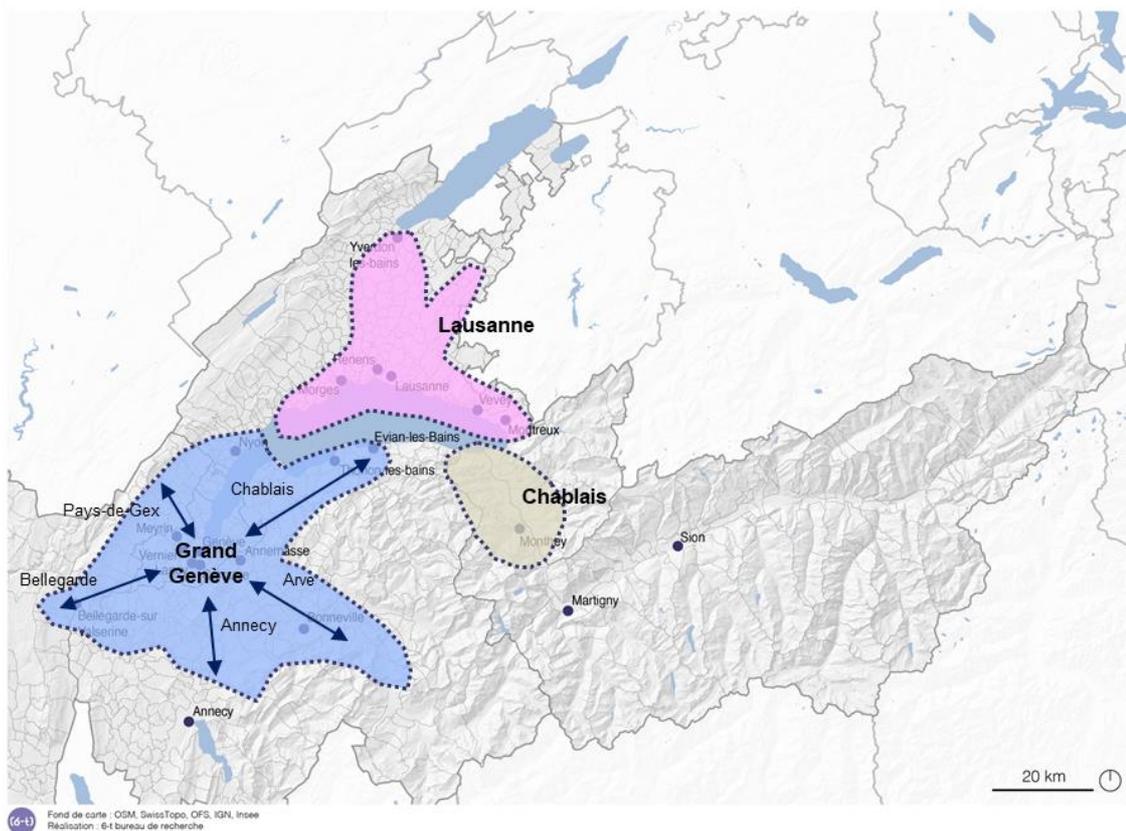
Cette pratique se heurte cependant à une série de freins importants. Elle peut en outre s'avérer inadaptée à certains contextes géographiques, certains motifs ou certaines OD. Si bien que mener des politiques ambitieuses dans ce domaine peut parfois aboutir à des difficultés sérieuses, sinon des échecs synonymes d'allocations peu heureuses de fonds publics. La mise en place d'une stratégie cohérente et rigoureuse

accordant une place pertinente du covoiturage dans le bouquet de solutions multimodales est, dès lors, indispensable. Cette stratégie coordonnée s'appuie sur la collaboration des partenaires suivants :

- Les cantons de Genève, de Vaud et du Valais ;
- La région Auvergne-Rhône-Alpes et les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie ;
- Le Grand Genève et le Groupement Local de Coopération Transfrontalière des Transports publics transfrontaliers (GLCT) ;
- Le Pôle Métropolitain du Genevois français.

2.3. Périmètre d'étude

Figure n° 2: Schéma du périmètre d'étude autour de la métropole lémanique et des systèmes urbains la composant



En accord avec les commanditaires, il a été convenu de centrer les réflexions sur des périmètres "emboîtés" suivants :

- 1) Le **bassin et la métropole lémaniques** comme **périmètre de référence** ;
- 2) **3 systèmes urbains** composant la métropole lémanique abordés spécifiquement au sein de ce périmètre :
 - 1) Le **Grand Genève** (entendu comme le périmètre fonctionnel et non institutionnel)
 - 2) L'**agglomération lausannoise** au sens large : composé du district de Morges, l'Ouest-Lausannois,

le Lavaux et la Riviera

3) Le **système chablaisien** composé du district d'Aigle et du Chablais valaisan

3) **6 couloirs** abordés spécifiquement au sein du système Grand Genève

1) Couloir Chablais - Genève

2) Couloir vallée de l'Arve

3) Couloir Annecy - Genève

4) Couloir Pays de Gex

2.4. Structure du rapport

Ce rapport s'organise comme suit :

- Dans **la partie 2**, nous présenterons les éléments nécessaires à la consolidation de la stratégie de covoiturage :
 - o Nous passerons d'abord en revue, d'un point de vue théorique, les différentes définitions et formes de covoiturage, les freins connus quant à sa pratique ainsi que les leviers existants pour le stimuler ;
 - o Nous dresserons ensuite un état des lieux des mesures existantes aujourd'hui pour promouvoir cette pratique dans la région ;
 - o Nous mettrons ensuite en dialogue les différentes sources de données permettant de mesurer l'usage du covoiturage aujourd'hui ;
 - o Sur ces bases, nous pourrions proposer une stratégie consolidée en définissant des objectifs globaux, puis en les déclinant par couloir ;
- Dans la **partie 3** sera présenté le Plan d'action potentielles devant répondre à ces objectifs. Ce plan s'attardera sur les couloirs analysés et définis comme stratégiques.

Partie 2

Vers une stratégie consolidée pour la pratique du covoiturage

1. Problématique : les formes de covoiturages, les freins à sa pratique et les leviers pour l'encourager

1.1. Les définitions du covoiturage

Reposant sur le principe général d'un **trajet commun en voiture partagé par plusieurs personnes**, le **covoiturage peut désigner plusieurs pratiques** qu'il s'agit ici de bien distinguer. Deux critères¹ font consensus généralement pour délimiter le covoiturage d'autres formes de déplacements, tels que le taxi, ou l'accompagnement :

- 1) **Le trajet doit s'inscrire dans le cadre d'un déplacement effectué par le conducteur pour son propre compte** : si ce dernier ne cherche pas à se déplacer, mais uniquement à transporter des tiers, il ne s'agit pas d'une pratique répondant à la définition du covoiturage ;
- 2) **Les échanges financiers entre les passagers et le conducteur doivent être limités au partage des coûts**. Ils peuvent notamment comprendre les frais de carburant, les éventuels péages et, si les passagers et le conducteur ont été mis en relation par une plateforme, la commission de cette dernière. Dans ces conditions, le partage de frais n'est pas soumis à la TVA, ne constitue pas un revenu et le conducteur n'est pas dans l'obligation de cotiser pour ses heures de conduite.

1.2. Les différentes formes de covoiturage

Dans son étude préalable sur le covoiturage, le bureau Arcadis (2015) propose une typologie des différentes formes de covoiturage (Figure n° 3) :

- 1) Le **covoiturage sans intermédiaire** : les équipes se forment seules et en auto-organisation. Nous retrouvons sous ce terme :
 - 1) L'**autostop** ;
 - 2) Le **covoiturage informel** organisé au sein d'un même ménage ;
 - 3) Le **covoiturage informel** organisé en dehors du ménage
- 2) Le **covoiturage avec intermédiaire** : les équipes sont composées formellement. Trois formes sont ici distinguées :
 - 1) Le **covoiturage préarrangé** : la mise en relation des équipes peut s'effectuer notamment via une plateforme de covoiturage sur laquelle sont inscrits les conducteurs et passagers. Elle peut également se faire par l'intermédiaire d'un employeur ou de la centrale mobilité d'une zone

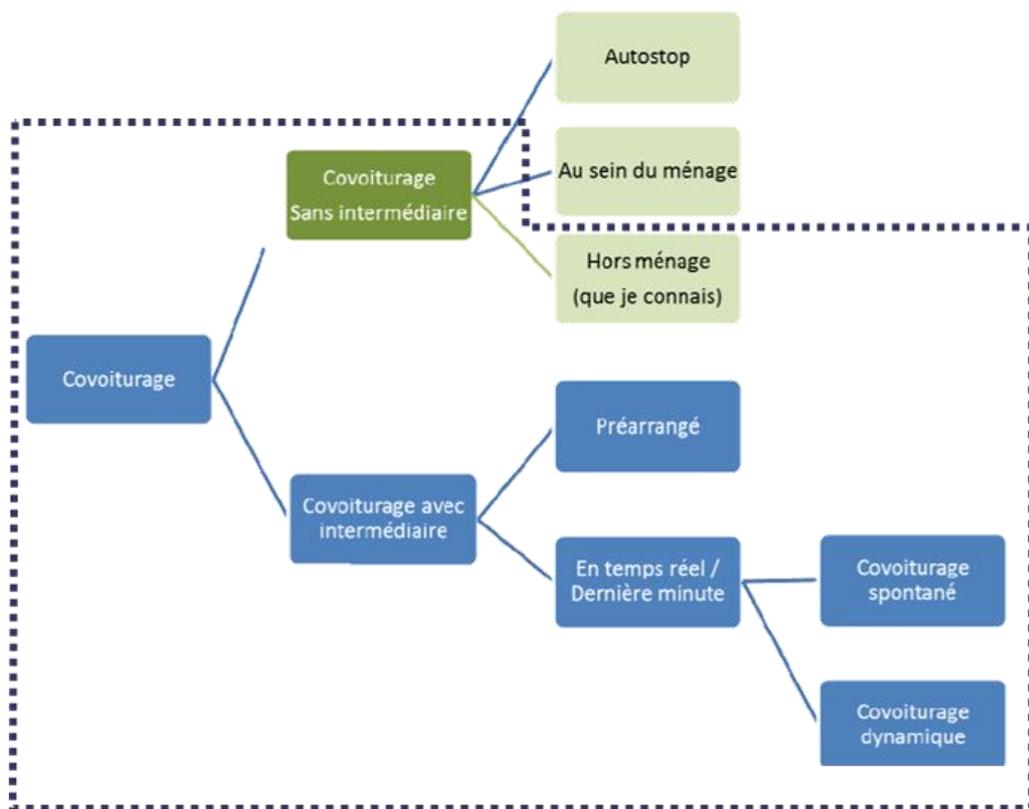
¹ Critères proposés par le code français des transports, article L. 3132-1

d'emploi.

- 2) Le **covoiturage spontané** : il s'apparente à de l'autostop organisé et est notamment utilisé pour des trajets réguliers courts, sur des axes très fréquentés. Dans ce type de configuration, il n'existe pas de fonctionnalités permettant de réserver à l'avance un trajet. Les lignes de covoitages avec bornes s'apparentent à ce type de covoiturage.
- 3) Le **covoiturage dynamique** : le covoiturage dynamique est un mode de covoiturage très récent, basé sur l'utilisation des nouveaux outils de communication (applications smartphone) et sur une mise en relation qui s'effectue pratiquement en temps réel. Cette forme de covoiturage est encore embryonnaire.

Dans la cadre de la présente mission, nous nous intéresserons aux formes de covoiturage dont la pratique peut être encouragée par les pouvoirs publics. Nous n'aborderons donc pas spécifiquement les formes relevant de l'autostop et du covoiturage informel au sein du ménage dont les logiques se prêtent peu à l'action publique.

Figure n° 3 : Typologie des différentes formes de covoiturage. Source : rapport Arcadis, 2015



1.3. Quelques enseignements issus d'autres expériences

Nous proposons dans cette partie un aperçu de quelques expériences intéressantes en Suisse et à l'étranger en matière de covoiturage à partir desquelles un certain nombre d'enseignements peuvent être. Les exemples de ce benchmark sont tirés de l'enquête de l'ADEME sur le covoiturage courte distance².

Exemple 1 : l'Arc Jurassien, un contexte transfrontalier et industriel favorable au covoiturage



Visuel utilisé pour la promotion de covoiturage-arcjurassien.com.

L'expérimentation menée dans l'Arc Jurassien est riche d'enseignements sur les contextes favorables à la pratique du covoiturage. En 2010, chaque jour, environ 43 000 frontaliers quittaient la Franche-Comté pour venir travailler en Suisse. 98% d'entre eux venaient travailler en voiture et 9 sur 10 étaient seuls dans leur voiture. Ces flux génèrent inévitablement des problématiques de congestion, une pression sur le stationnement, et l'insécurité dans les villages traversés.

Par ailleurs, le territoire se caractérise par un habitat diffus, ce qui limite la possibilité de desserte en transports en commun. Dans ce contexte, huit partenaires de l'Arc Jurassien français et suisses se sont lancés dans un projet INTERREG de développement du covoiturage transfrontalier qui a débuté en juin 2011.

Le groupement a choisi en 2011 de lancer une consultation sur l'acquisition d'une plateforme de covoiturage à partir d'un outil existant. La solution technique a la spécificité de comporter un standard téléphonique permettant d'effectuer des relances vers les utilisateurs. En parallèle de la plateforme, des aménagements d'aire de covoiturage ont été réalisés. En 2019, un réseau de 100 parkings comprenant des emplacements dédiés est à disposition. La démarche a aussi été accompagnée d'un plan important de communication à partir de différents supports. Enfin, un programme détaillé d'information et de sensibilisation des entreprises a été établi auprès des entreprises suisses du secteur. Sur 195 entreprises contactées, 61 se sont engagées dans le dispositif (ratio de 1 pour 3). On relève que les entreprises industrielles sont dans l'ensemble plus intéressées par le covoiturage sur les entreprises de services. Les facteurs d'adhésion ou de refus des entreprises étaient globalement les suivants :

- **Facteurs d'adhésion** : parkings saturés sans possibilité de les étendre, congestion aux frontières, entreprises déjà impliquées/sensibilisées à la mobilité ayant déjà engagé un plan de mobilité, ou

² ADEME, Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance. Disponible sur : https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/developpement-covoiturage-regulier-guide_synthese_8625.pdf

ayant déjà une pratique significative du covoiturage ; la sensibilité personnelle de la personne contactée joue également beaucoup ;

- **Facteurs de refus** : certains établissements n'y voient pas d'intérêt, n'ont pas de temps à consacrer au dispositif, n'ont pas de problèmes de stationnement, pas de problématique de trafic, recrutent un personnel plutôt local, ou ont un système de covoiturage qui fonctionne bien à l'interne.

Le dispositif a été évalué en 2014 (deux ans après le lancement de la plateforme), à l'aide d'une analyse des données de la plateforme et d'une enquête aux frontières. Ce travail révèle plusieurs éléments :

- Une forte sensibilité de l'activité de la plateforme aux actions de sensibilisation. L'activité croît fortement au moment des actions puis chute immédiatement après ;
- Un nombre de covoitureurs qui augmente fortement : +45% en 2 ans (soit 1 000 personnes supplémentaires) ;
- Une augmentation du taux de personnes par voiture relativement modérée sur les flux transfrontaliers du matin : passage de 1,27 personnes par voiture à 1,3 personnes par voiture soit une augmentation de 2,3%. Cette augmentation du nombre de personnes par voiture ne permet pas de compenser la hausse du trafic aux frontières qui croît sur la même période de 2% ;
- Des résultats différenciés entre les postes-frontière (certains connaissent un taux de covoiturage en augmentation, d'autres en baisse)
- Par ailleurs, à l'occasion d'une communication en 2018³, le groupement a communiqué sur les coûts d'acquisition marketing des nouveaux covoitureurs qu'il estime à environ 350 € par covoitureur.

³ Interreg (208), Cinq ans d'expérience du covoiturage dans l'Arc Jurassien, disponible sur : https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/4536/presentation-seminaire-arc-jurassien.pdf?lm=1531229907

Exemple 2 : la plateforme de covoiturage du Grand Lyon et son utilisation

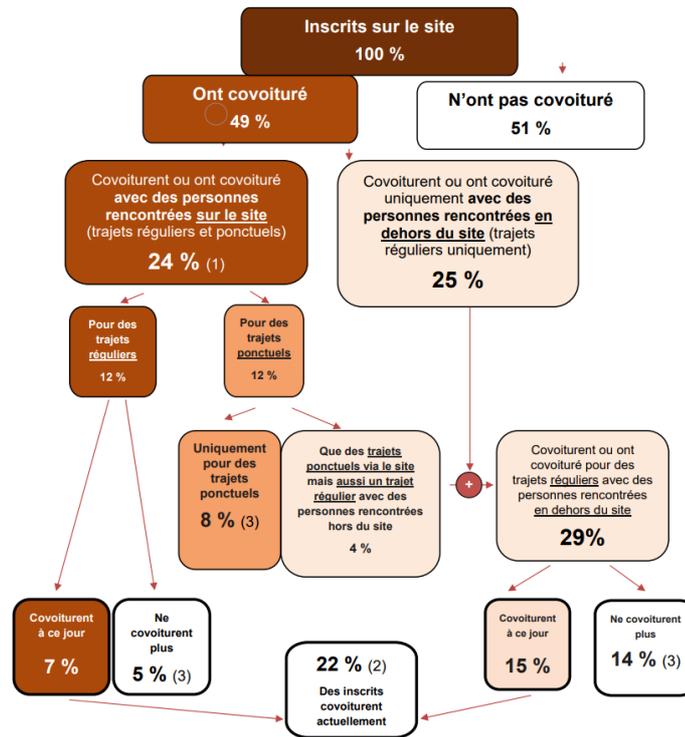


Logo de la plateforme de covoiturage du Grand Lyon

À la suite d'un diagnostic territorial, la Municipalité de Lyon décide en 2008 de se doter d'une plateforme de covoiturage. Plusieurs actions accompagnent l'arrivée du site et une politique de covoiturage plus globale se met progressivement en place, avec l'objectif de **50 000 covoitureurs à l'horizon 2020**. Le dispositif n'intègre pas véritablement de réseau d'aires de covoiturage. Le site Internet Covoiturage Grand Lyon fournit néanmoins une carte d'aires de covoiturage construites en dehors de ce projet particulier. La municipalité analyse chaque année les résultats de la plateforme. Les derniers comptages disponibles, datant de 2016⁴ fournissent un certain nombre d'indications sur le développement de la plateforme et le profil des covoitureurs :

- La faible part des personnes utilisant effectivement la plateforme pour covoiturer de manière régulière (7%, soit 1'500 personnes) ainsi que le taux d'abandon relativement important parmi ces derniers. Sur les 12% d'inscrits ayant utilisé la plateforme pour des trajets réguliers, 41% ne covoiturent plus au moment de l'enquête.
- 70% des inscrits ont rejoint le portail « pour des déplacements domicile-travail ».
- Troisième enseignement essentiel : le temps d'attente relativement long entre l'inscription sur le portail et la mise en relation effective entre covoitureurs. Ainsi 70% des inscrits ayant réalisé au moins un trajet ont attendu plus d'une semaine avant de trouver un covoitureur et 40% plus d'un mois.
- Enfin, cette enquête permet de mieux comprendre le profil des inscrits : elle révèle une forte surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures parmi les inscrits au site par rapport à la population du département du Rhône et une sous-représentation des autres groupes.

⁴ ARCADIS, (2016), Covoiturage Grand Lyon, Enquête d'évaluation



Exemple 4 : Washington DC, le succès du covoiturage spontané et des voies réservées



Signalétique des "high occupancy vehicles lane"

Washington fournit un point de référence intéressant dans la mesure où la ville a mis en place depuis le milieu des années 70 un système de covoiturage appuyé sur des routes dédiées aux véhicules transportant plus d'un passager. Ce système vise à répondre à la congestion grandissante dans l'agglomération. Il s'agit ici de covoiturage spontané (sans réservation) le long de lignes de covoiturage clairement définies (slug lines), longues de 20 à 80 km. Ces lignes ont été définies à partir de points de rencontre identifiés dans différentes banlieues de Washington. On compte ainsi 26 points de rencontre en banlieue et en périurbain et 14 points de rencontre en centre-ville. Le fonctionnement du système est de type informel. Les passagers attendent dans des arrêts référencés où des places de stationnement sont souvent identifiées pour qu'ils puissent y laisser leur propre voiture, sur le principe d'un parking relais. Un conducteur souhaitant prendre des passagers arrive et déclare oralement ou via un panneau sa destination parmi les destinations identifiées. S'il y a la queue, il prend les deux premières personnes souhaitant se rendre vers cette destination (sur le principe des taxis). De manière intéressante, le covoiturage fonctionne en grande partie en l'absence d'une plateforme d'intermédiation dédiée.

Il existe en revanche un site proposant des informations autour du covoiturage, notamment un calculateur des économies pouvant être réalisées en covoiturage et une charte de bonne conduite. L'originalité de l'expérience de Washington repose sur deux types de dispositifs :

- Une stratégie de garantie de retour d'abord
- Une offre importante de voies réservées ensuite

La garantie de retour est assurée par l'agence de mobilité de l'aire urbaine de Washington. Elle suppose une inscription préalable sur une liste de covoitureurs. En d'autres termes, la garantie de retour est proposée comme la contrepartie d'un engagement dans la durée à pratiquer le covoiturage. Cette garantie peut être activée en cas d'urgence, de maladie du covoitureur ou de l'un de ses enfants, d'imprévu, etc. Dans ces situations, le covoitureur doit se faire connaître par téléphone auprès de l'organisme assureur qui lui trouve une solution de secours. Le covoitureur peut avoir à avancer les frais, mais est ensuite intégralement remboursé sur présentation de la facture. Cette garantie peut être mise en œuvre jusqu'à quatre fois dans l'année.

Par ailleurs, Washington dispose d'un réseau de 40 km de voies réservées aux covoitureurs sur certaines plages horaires, en général à l'heure de pointe. Ces voies sont moins fréquentées que les autres et les utiliser peut faire gagner fréquemment une heure de trajet, ce qui contribue évidemment à encourager le covoiturage. Certaines d'entre elles sont physiquement séparées par des barrières de la circulation classique et plusieurs sont réversibles, c'est-à-dire qu'elles changent de sens à la mi-journée pour s'adapter à l'importance des flux. Le respect du dispositif repose sur de fortes amendes pour les contrevenants.

1.4. Les motivations et freins à la pratique du covoiturage

Nous présentons ci-dessous les principales connaissances quant aux motivations et aux freins concernant la pratique du covoiturage, notamment l'étude du CEREMA sur la cette pratique à courte et moyenne distance (2018) qui synthétise les résultats de plusieurs études sur le sujet.

a) Les motivations

- 1) Les **économies réalisées** : c'est de loin le premier argument donné par tous les enquêtés. Il est intéressant de noter que cette logique économique dépasse les autres enjeux généralement mis en avant par pouvoirs publics, tels que l'écologie ;
- 2) Les **enjeux pour la collectivité, l'écologie et la réduction de la pollution** : c'est plutôt en deuxième position que ce domaine est cité dans les différentes enquêtes. En d'autres termes, il n'enclenche que rarement à lui seul, la pratique du covoiturage ;
- 3) La **convivialité** : elle est davantage mise en avant dans les déplacements longue distance occasionnels que pour les courts trajets quotidiens ;

- 4) Les **facilités offertes** : le stationnement dédié, les voies réservées ou autres aménagements de ce type motivent les usagers quand ils sont synonymes de gains de temps et/ou de confort significatifs.

Tableau n° 1: Tableaux synthétiques des motivations à l'usage du covoiturage identifiées dans différentes enquêtes. Source CEREMA (2018)

Enquête	Cible	Motivations listées par ordre d'importance
Observatoire des mobilités émergentes (2016)	Échantillon représentatif de la population française de 3 660 personnes âgées de plus de 18 ans	<ul style="list-style-type: none"> • Économies réalisées (61 % des répondants) • Environnement • Aspect social • Côté pratique
Enquêtes Ipsos pour VINCI Autoroutes (2017)	2192 Français (représentativité non connue)	<ul style="list-style-type: none"> • Économies réalisées (69 %) • Convivialité (33%) • Écologie (32%)
Sondage IFOP pour iDVROOM (2017)	2639 personnes représentatives de la population française âgée de 18 ans et plus (méthode des quotas après stratification par région et catégorie d'agglomération)	<ul style="list-style-type: none"> • Économies financières (63%) • Réduction de la pollution (37%) • Service rendu aux proches (31%) • Attrait de l'alternative par rapport aux TC (28%) • Fait de ne pas voyager seul (25%) • Gain de temps (12%) • Contribution à la réduction de la congestion (12%)
Enquête d'évaluation ARCADIS pour le Grand Lyon 2016	Enquête parmi les utilisateurs de la plateforme de covoiturage du grand Lyon (1347 réponses)	<ul style="list-style-type: none"> • Envie de faire des économies (70%) • Souci de préserver l'environnement (62 %) • Recherche de convivialité
Enquête d'OpinionWay pour OuiHop' septembre 2015	Échantillon de 1009 personnes âgées de 18 ans et plus, représentatives de la population française, selon la méthode des quotas	<p>Chez l'ensemble des enquêtés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Économies financières (57%) • Réduction de la pollution (45%) • Acte de solidarité (36%) ; • Absurdité de laisser des places inutilisées dans sa voiture (34%), • Preuve de savoir-vivre (24%) <p>Chez les passagers :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduction des temps de transport (42%) • Voyager dans de meilleures conditions (26%) • Ne pas faire le trajet seul (25%) • Faire de nouvelles rencontres (18%) • Faire des économies (6%)

b) Les freins identifiés

- 1) La **connaissance de l'offre / de cette pratique** : cet argument est quasiment systématiquement donné en premier chez les enquêtes. Un fort enjeu de visibilité et de communication existe donc pour encourager cette pratique ;
- 2) La **préférence pour son propre véhicule / ne pas voyager avec des inconnus** : il est peu aisé d'agir sur ce type de frein d'ordre psychosocial ;
- 3) Les **contraintes et la complexité de l'organisation des programmes d'activités** : ce frein important limite fortement la possibilité de promouvoir le covoiturage pour d'autres motifs de déplacements que des trajets routiniers liés à des horaires fixes ;

-
- 4) La **difficulté à trouver des coéquipiers** : elle est associée à la méconnaissance des outils et plateformes facilitant la mise en relation ;
 - 5) La **préférence pour les transports en commun ou d'autres moyens de transport alternatifs** : il est intéressant de noter que beaucoup d'automobilistes, lorsqu'ils en ont le choix, préfèrent opter pour d'autres moyens de transport que le covoiturage quand il s'agit d'abandonner sa voiture, notamment le vélo et les transports en commun qui leur permettent de garder une indépendance que le covoiturage ne permet pas forcément.

La mise en exergue des motivations et freins à la pratique du covoiturage invite à l'encouragement selon une **logique "push –pull"** c'est-à-dire par la combinaison de mesures

- qui **poussent vers cette pratique** : contraintes pour les non-usagers, économies de temps et d'argent, confort supplémentaire pour les covoitureurs, etc.
- qui **la rendent particulièrement visible et attractive** : réduction des freins à son usage, adaptations horaires, bons-retours, plateforme de mise en relation, etc.

1.5. Les principaux outils disponibles pour encourager la pratique du covoiturage

Aujourd'hui, les pouvoirs publics et les entreprises disposent de 5 grandes familles de mesures pour stimuler la pratique du covoiturage :

- 1) **Les infrastructures physiques** : les voies dédiées, les aires de covoiturage et points de rencontre, les bornes, le stationnement dédié ;
- 2) **Les infrastructures virtuelles** : les plateformes de mise en relation, les applications, les sites internet, etc. ;
- 3) **Les aides financières** : les déductions fiscales, les outils de défraiement, les éco-bonus ou subventions ;
- 4) **Les outils juridiques** : les dispositifs légaux et institutionnels, les moyens de contrôle ;
- 5) **La communication, l'animation et la pédagogie** : outils numériques ou matériels visant à étendre la visibilité du covoiturage et des aides existantes.

Synthèse

Les formes de covoiturages, les freins à sa pratique et les leviers pour l'encourager

Au sens large, le covoiturage peut être défini comme un trajet commun en voiture partagé par plusieurs personnes. Pour une acception plus stricte, il est convenu que le trajet doit s'inscrire dans le cadre d'un déplacement effectué par le conducteur pour son propre compte et que les éventuels échanges financiers entre les passagers et le conducteur doivent être limités au partage des coûts.

Plusieurs formes de covoiturage sont généralement distinguées

- 1) Le **covoiturage sans intermédiaire** : autostop ou covoiturage informel (interne ou externe au ménage)
- 2) Le **covoiturage avec intermédiaire**, comprenant avec trois sous-types
 - Le covoiturage préarrangé ;
 - Le covoiturage spontané ;
 - Le covoiturage dynamique.

Les retours d'expériences montrent que **le covoiturage informel sans intermédiaire et la forme préarrangée représentent les pratiques les plus courantes** et que celles-ci sont particulièrement stimulées par l'existence de contraintes à destination (sur le stationnement) ou sur les trajets par des voies réservées.

Différentes enquêtes révèlent que **la motivation principale des covoitureurs est d'ordre économique**. Les préoccupations environnementales, prépondérantes pour les collectivités territoriales apparaissent comme secondaires pour les usagers. **Parmi les principaux freins identifiés, nous relevons la mauvaise connaissance de cette solution** ainsi que certains **freins psychosociaux** ainsi que la mauvaise adaptation du covoiturage à leurs contraintes et programmes d'activités.

Les principaux outils disponibles pour encourager la pratique du covoiturage relèvent de **5 grandes familles** qui doivent représenter les bases

- 1) Les infrastructures physiques
- 2) Les infrastructures et outils virtuels
- 3) Les aides financières
- 4) Les outils juridiques et institutionnels
- 5) La communication, l'animation et la pédagogie.

2. État des lieux des mesures en faveur du covoiturage dans le bassin lémanique

2.1. Les infrastructures physiques

Les aires de covoitages

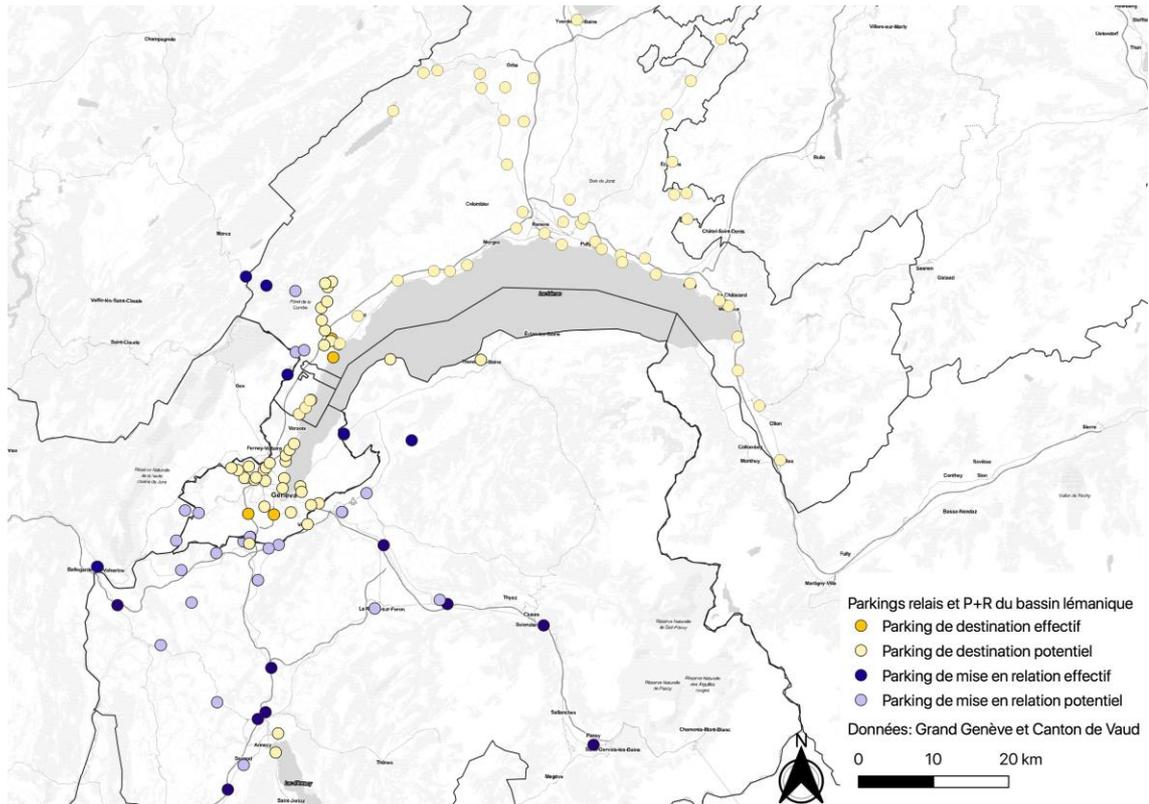
Elles représentent une infrastructure clé pour la pratique du covoiturage, qu'il soit préarrangé ou spontané en permettant aux conducteurs et passagers de se rejoindre facilement. Les parkings relais, quant à eux, facilitent l'intermodalité entre le covoiturage et le train / Léman Express.

Un exercice de recensement global de ces aires dans le périmètre d'étude montre qu'il n'existe, n'existe à l'heure actuelle qu'un nombre très limité de parkings spécifiquement dédiés à la mise en relation entre covoitureurs. Il est vrai que la majorité des prises en charge concerne des parkings non spécialement dédiés à cela, par exemple certains parkings de supermarchés. C'est dans la partie française du périmètre d'étude que se localise la majorité de ces **aires de mise en relation effectives**. Les réseaux autoroutiers d'ATMB (A40) et AREA (A41, A410) en sont bien munis. Celles-ci permettent donc aux covoitureurs de s'y retrouver et d'y laisser un des véhicules.

Les parkings-relais de type P+R sont également affichés dans les sites de plateformes de mise en relation, en particulier en France où leur usage ne suppose pas d'abonnements. Il s'agit donc pour la plupart plutôt **d'aires potentielles de prise en charge**.

Concernant le **stationnement dédié à destination**, l'exercice aboutit également à la mise en évidence d'un faible nombre de **parkings effectifs**. Ainsi à Genève, seuls deux P+R urbains (Bernex et Voie Centrale) proposent formellement des places pour covoitureurs. Pour le reste, les aires recensées concernent en réalité des P+R classiques qui sont destinés aux usagers des transports en commun. Dans le canton de Vaud, les P+R recensés par Covoiturage-Léman sont uniquement réservés aux usagers du train et non au covoiturage : le covoiturage n'y est souvent pas autorisé ou pas souhaité. Ces emplacements peuvent donc plutôt être considérés comme parkings potentiels, c'est-à-dire des emplacements qui pourraient voir leur affectation changer dans le cadre de la stratégie de déploiement du covoiturage.

Figure n° 5: Aires de mise en relation et stationnement dédié effectifs et potentiels dans le Bassin Lémanique



Les bornes de covoiturage instantané Hé Léman

Une ligne de covoiturage dynamique transfrontalière a été inaugurée le 21 mars 2019. Quatre bornes placées en des lieux stratégiques, notamment sur le site du nouveau P+R gratuit de Viry (74), mettent en relation, en temps réel, les personnes souhaitant covoiturer et les conducteurs prêts à les prendre en charge. Les bornes de prise en charge ont été installées, côté français, à Valleiry-Espace Fol, Viry-Eglise, Viry-P+R et, côté suisse, à Confignon-Croisée, sur la route de Chancy. Un trajet est commandé en envoyant un code par SMS qui précise la région de destination souhaitée (par exemple, Genève-Centre ou zone industrielle de Plans-les-Ouates). Cette destination s'affiche sur la borne et un conducteur cheminant dans cette direction peut alors se proposer de prendre en charge le demandeur. Les deux parties s'entendent ensuite sur un lieu de dépose précis.



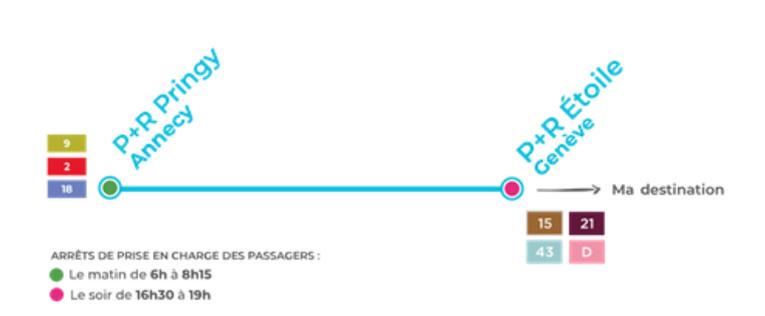
Les lignes de covoiturage Illicov'

Illicov' propose des lignes de covoiturage qui s'inspirent de lignes de transports en commun. Les passagers peuvent se rendre à un site prédéterminé (par exemple le P+R de Pringy, au nord d'Annecy) le matin entre 6h et 8h15, où ils seront spontanément mis en relation avec un conducteur dans un délai de 15 minutes. Le soir (entre 16h30- et 19h), les covoitureurs se retrouvent à un site prédéterminé (par exemple le P+R

Etoile à Genève) et sont mis en relation pour retourner vers leur domicile. Les quatre lignes en opération aujourd’hui dans le Grand Genève sont les suivantes :

- Lignes Annecy Nord à Genève centre (P+R Etoile)
- Annecy Sud à Genève centre (P+R Etoile)
- Annecy Nord à Genève Aéroport/ Meyrin
- Allonzier – ZIPLO

Figure n° 6: Exemple de ligne de covoiturage Illicov'



Les voies réservées

Le 8 octobre 2018, le Canton de Genève et ATMB ont créé la première voie de covoiturage sur autoroute, binationale et avec passage de douane. La voie de gauche est devenue une voie dédiée uniquement aux véhicules occupés par au moins deux personnes. Ce passage facilité et plus rapide a pour objectif de récompenser les covoitureurs et ainsi d’encourager cette pratique visant à diminuer le nombre de véhicules sur la route et les congestions. Le nombre de véhicules accueillant au moins deux personnes a progressé de 2% le matin, tandis que les temps de parcours pour traverser la frontière se sont raccourcis, jusqu’à quatre minutes pour les covoitureurs selon la congestion. Ainsi, avec l'accord des autorités françaises et suisses, le Canton et ATMB vont prolonger pendant deux ans cette expérience. Par ailleurs, des adaptations seront prochainement réalisées pour améliorer la progression des lignes de bus régulières sur la plateforme douanière.



Image : ATMB

2.2. Les infrastructures et outils numériques

Le site covoiturage-leman.org

Covoiturage-leman.org est une plateforme visant à faciliter la mise en relation de covoitureurs dans le bassin lémanique. C'est un outil partenarial issu de démarches associant différents acteurs engagés pour promouvoir le covoiturage et apporter des solutions de mobilité alternatives à l'usage de la voiture solo. Il a été mis en place suite au programme Interreg LEMCOV. Cette plateforme a la particularité d'être une métaplateforme, à savoir qu'elle repose elle-même sur les plateformes de mise en relation partenaires, à savoir BlaBlaCar, Movici, e-covoiturage.ch, Centrale Mobilité, Mobicoop et Klaxit.

Figure n° 7: Captures d'écran de la plateforme covoiturage-leman.org

The image displays two side-by-side screenshots of the search interface on the covoiturage-leman.org website. Both screenshots feature a dark blue background with white and orange text and buttons.

Left Screenshot:

- Titre:** Votre covoiturage
- Départ:** Ferney-Voltaire, France
- Arrivée:** Nyon, Suisse
- Je recherche un:** Conducteur
- Jours:** Lun, Mar, Mer, Jeu, Ven
- Trajet:** Simple Aller-retour
- Fréquence:** Régulier Occasionnel
- Aller:** 08:00 +/- 2 h
- Retour:** 18:00 +/- 2 h
- Bouton:** Rechercher
- Résultat:** 4 conducteurs potentiels

Right Screenshot:

- Titre:** Votre covoiturage
- Départ:** Bonneville, 23 Place Emile Favre
- Arrivée:** Genève, Suisse
- Je recherche un:** Conducteur
- Jours:** Lun, Mar, Mer, Jeu, Ven
- Trajet:** Simple Aller-retour
- Fréquence:** Régulier Occasionnel
- Aller:** 08:00 +/- 2 h
- Retour:** 18:00 +/- 2 h
- Bouton:** Rechercher
- Résultat:** 13 conducteurs potentiels

Le site e-covoiturage.ch

Le site e-covoiturage.ch est géré par une association sans but lucratif créée en 2005. Elle vise à apporter une aide concrète aux particuliers, entreprises et collectivités en matière de transports. Toutefois, ce site souffre d'un manque de soutien financier qui le menace d'obsolescence (la dernière opération de maintenance datant de 2011).

Le site permet de proposer des trajets et d'en rechercher. Il permet de contacter les covoitureurs proposant des trajets, mais la mise en relation et tout partage de frais éventuel se fait hors de la plateforme. L'association e-covoiturage.ch propose également des modules de covoiturage sur mesure destinés aux entreprises et collectivités.

Hitchhike

Hitchhike est une plateforme suisse orientée vers les entreprises et les employeurs visant à promouvoir le covoiturage en favorisant la création de communautés de covoitureurs. Elle ne s'adresse pas aux particuliers, mais aux entreprises, école, organisateurs de grandes manifestations qui peuvent souscrire un abonnement au service. La mise en relation est favorisée par l'application Hitchhike, ainsi que par un réseau d'aires de mises en relation en partenariat avec les enseignes Coop Pronto. La plateforme est actuellement davantage développée en Suisse alémanique qu'en Suisse romande, même si un certain nombre d'aires de mise en relation y sont localisées.

Figure n° 8 : Visuel de promotion du service HitchHike



Mov'ici

Le site Mov'ici Auvergne-Rhône-Alpes, porté par une autorité organisatrice de transport et des partenaires locaux, propose une solution de covoiturage sans frais de mise en relation. L'outil est ainsi mis gratuitement à la disposition des



entreprises qui peuvent également créer des communautés regroupant leurs salariés. L'application mobile propose également du covoiturage en temps réel : chaque passager ou conducteur peut voir instantanément les covoitureurs possibles sur son trajet et se mettre en contact avec eux. Mov'ici, en lien avec le registre de preuve de covoiturage, permet aux usagers de certifier chaque trajet effectué. Son moteur de recherche fait partie de ceux que l'on peut interroger par la plateforme covoiturage-leman.org.

Tableau n° 2 : Chiffres clés de la plateforme Mov'ici sur toute l'Auvergne – Rhône-Alpes, 2019

Nombre d'inscrits totaux au 31 décembre 2019 depuis le lancement de la plateforme	57 844
Nombre d'inscrits total sur l'année 2019	7 228
Nombre de mises en relation total au 31 décembre 2019 depuis le lancement de la plateforme	639 185
Nombre de mises en relation en 2019	298 666
Nombre de trajets totaux publiés au 31 décembre 2019 depuis le lancement de la plateforme	389 441
Nombre de trajets publiés en 2019	148 600

Klaxit

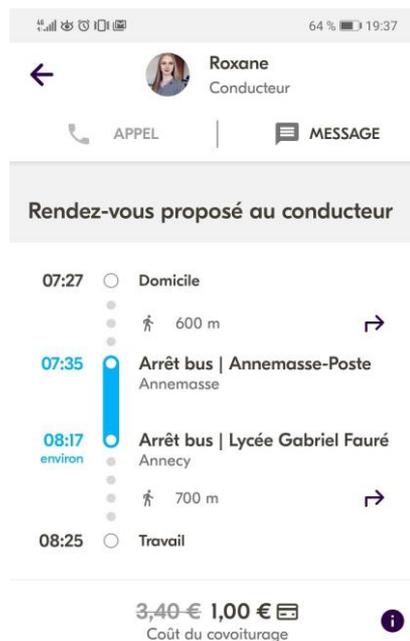
Klaxit est une plateforme importante de mise en relation focalisée sur le covoiturage domicile-travail. Klaxit développe des partenariats d'une part avec les entreprises, qui proposent le service à leurs collaborateurs, et d'autre part avec les collectivités territoriales, qui subventionnent les trajets effectués en covoiturage. Klaxit offre par ailleurs une garantie retour à ses usagers en partenariat avec la MAIF et Uber.



Blablalines

Lancée dans toute la France au printemps 2018, BlaBlaLines, est l'application de covoiturage domicile-travail de BlaBlaCar, le leader mondial du covoiturage occasionnel de longue distance. Tandis que ce dernier est utilisé 3 fois par an pour une distance de 250 km en moyenne, Blablalines connaît un usage plus régulier : 100 fois par an pour une distance de 27 km en moyenne.

Figure n° 9: Capture d'écran de l'application Blablalines



Mobicoop



Mobicoop est une plateforme coopérative de mise en relation de covoiturage. Les prix sont fixés par les conducteurs, le site ne prélève aucune commission sur les covoiturages. Cette plateforme fonctionne à partir communautés animées localement par des référents territoriaux et des référents des entreprises. Mobicoop propose également un service d'animation auprès des entreprises et collectivités territoriales.

2.3. Les incitations financières

Le forfait mobilités durables

La Loi d'Orientation des Mobilités prévoit à partir du 1^{er} janvier 2020 un forfait mobilités durables qui permettra aux employeurs d'indemniser leurs employés pratiquant le covoiturage pour se rendre au travail à hauteur de 400€ par an, et ce de manière défiscalisée.

L'initiative Je Covoit'

ATMB, le Pôle métropolitain du Genevois français et klaxit collaborent sur l'initiative Je Covoit'. Ces deux entités continueront à inciter les habitants du territoire à covoiturer afin de diminuer le nombre de véhicules sur les routes et autoroutes, notamment dans le cadre des trajets domicile-travail. ATMB et le Pôle métropolitain du



Genevois français cofinancent les trajets des passagers covoitureurs sur le territoire du Genevois français (soit a minima un point d'arrivée ou de départ sur le territoire). Ce financement porte sur quatre trajets de 30 km maximum par semaine, à raison de 0,10 € remboursés par kilomètre parcouru (selon la tarification Klaxit).

Pour pouvoir bénéficier du financement de son trajet, les covoitureurs doivent certifier leur covoiturage sur l'application Klaxit. Au moment de la validation du trajet, le conducteur et le passager devront utiliser la preuve de covoiturage de l'application. Une fois le trajet validé, le conducteur recevra automatiquement le montant défini par l'application.

2.4. Les dispositions légales

En Suisse : pas de dispositions légales spécifiques

Les cantons de Vaud et de Genève encouragent tous deux la pratique du covoiturage sur leurs sites officiels respectifs. Ceux-ci renvoient vers les différentes plateformes de mise en relation disponibles sur le territoire suisse (e-covoiturage.ch, covoiturage-leman.org, centrale mobilité, etc.). Cependant ni l'Office Fédéral des Transports (OFT), ni l'Office Fédéral des Routes (OFROU) ne font mention du covoiturage sur leurs sites internet. À notre connaissance, il n'existe pas aujourd'hui de cadre juridique encadrant la pratique du covoiturage en Suisse.

Le 27 septembre 2014, une interpellation a été soumise au Conseil Fédéral proposant de légiférer et

d'encadrer les Voitures de Tourisme avec Chauffeur (VTC) ainsi que les plateformes de covoiturage payantes, au même titre que les taxis. Le 12/11/2014, le Conseil Fédéral avait rendu l'avis suivant⁵:

« L'emploi d'applications pour smartphones et ordinateurs sert prioritairement à transmettre les informations relatives à la recherche d'offres de covoiturage. En principe, la Confédération est favorable aux offres de prestations qui permettent d'améliorer le taux d'utilisation des véhicules et donc de l'infrastructure routière, car ces offres peuvent contribuer à éviter les surcharges et les bouchons.

S'il s'agit de simples offres de covoiturage, gratuites ou moyennant une participation aux frais, elles restent dans le domaine de la liberté de contrat, il n'y a donc pas de raison de légiférer. Les clients de ces prestations de service doivent savoir que dans ce domaine non réglementé par l'État, ils prennent certains risques quant aux compétences des conducteurs et à l'état du véhicule.

Il en va autrement des courses proposées régulièrement ou à titre professionnel, c'est-à-dire à but lucratif. Ce domaine est régi par le droit fédéral »

Par ailleurs, une motion avait été déposée auprès du Conseil Fédéral le 01/10/2010 stipulant que « Le Conseil fédéral est chargé de veiller à ce qu'il y ait un nombre suffisant de places de stationnement à durée illimitée sur les aires d'autoroutes afin de faciliter le covoiturage. » Celui-ci a émis l'avis suivant⁶ le 17/11/2010 :

« Le Conseil fédéral soutient en principe les mesures qui contribuent à réduire les émissions polluantes et à désengorger le réseau routier. Toutefois, il n'est pas favorable à un étoffement de l'offre de parcs relais sur les aires d'autoroutes et à proximité des jonctions autoroutières, d'autant plus que leur utilité est contestée du point de vue énergétique et que les besoins de la population en la matière sont apparemment peu importants ».

En France : une place renouvelée grâce à la LOM

Selon le site du ministère de la transition écologique et solidaire⁷, « la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée le 19 novembre 2019 permettra notamment :

- L'intégration du covoiturage parmi les leviers d'action des intercommunalités et des régions. Elles pourront notamment verser une allocation aux conducteurs ou aux passagers dans le cadre de déplacements en covoiturage (subvention des trajets, défiscalisation de ces aides).

⁵ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20143793>

⁶ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20103833>

⁷ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/covoiturage-en-france>

-
- L'inscription des questions de déplacements des travailleurs comme un des thèmes des négociations obligatoires à mener dans les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site.
 - L'accélération de la création de voies réservées sur les axes routiers structurants et facilitera le stationnement dédié au covoiturage ;
 - La création du forfait mobilité durable pour les déplacements domicile-travail, notamment effectués en covoiturage. Il permettra aux employeurs de verser jusqu'à 400€/an, sans charges et sans fiscalité, à leurs salariés venant au travail à vélo ou en covoiturage (conducteur et/ou passager). [...] l'État mettra en place dès 2020 le forfait mobilités durables pour tous ses agents, à hauteur de 200€/an/agent. »

Le registre de preuve de covoiturage

En France, le registre de preuve de covoiturage a été mis sur pied afin de favoriser le déploiement du covoiturage sur des courtes distances et pour des trajets réguliers. Ce registre comporte 4 dimensions :

- Une plateforme technique permettant à l'ensemble des opérateurs de covoiturage, volontaires, de faire converger et d'attester les trajets effectués par leurs utilisateurs ;
- Un label qui permet aux autorités organisatrices de visualiser les différentes classes de preuve de covoiturage définies par les opérateurs de covoiturage ;
- Des outils d'accompagnement des collectivités pour faciliter le développement du covoiturage sur leur territoire en facilitant l'ingénierie financière, opérationnelle et juridique à mettre en place.
- Des outils pour faciliter la mise en œuvre du Forfait Mobilité Durable auprès des employeurs.

Grâce au registre, une autorité organisatrice (et bientôt un employeur) pourra mettre en œuvre une politique incitative efficace en faveur du covoiturage, moyennant :

- Des incitations financières via la prise en charge totale ou partielle du trajet
- L'accès à des places de stationnement réservées ou à tarif préférentiel
- Et potentiellement un tarif préférentiel aux péages.

2.5. La communication et l'animation

La campagne de communication pour que les petites douanes restent ouvertes

Parmi les efforts de communication les plus notables ces dernières années, ceux du Grand Genève et de covoiturage-léman au printemps 2019 axée sur le maintien de l'ouverture des petites douanes est à relever. En septembre 2019, un jeu-concours sur les réseaux sociaux a reçu 250 propositions de slogans ou jeux de mots pour inciter au covoiturage. Les communes se sont ensuite emparées des messages afin de relayer la campagne localement.

Figure n° 10: Exemple d'affiches employées lors de la campagne de communication covoiturage-léman, printemps 2019



Les centrales mobilité : des acteurs clés de promotion et d'animation du covoiturage

Les centrales mobilités ZIPLO, ZYMEYSA et Arc jurassien, pilotées par le bureau genevois Mobilidée, font partie des acteurs les plus dynamiques dans l'animation et la promotion du covoiturage dans la région.

La centrale ZIPLO rassemble toute l'information, les conseils et les solutions concernant les déplacements tant professionnels que domicile-travail des employés travaillant à la zone industrielle de Plan-les-Ouates. La Centrale Mobilité propose un service de mise en relation pour le covoiturage, ainsi qu'un service-conseil personnalisé gratuit, la gestion et commande d'abonnements Unireso, une flotte de vélos électriques, une possibilité de P+B sur le parking communal, et des navettes directes pour les trajets depuis le Canton de Vaud et la France. La centrale ZIMEYSA suit le même modèle que la centrale mobilité ZIPLO, mais dessert la zone industrielle de Meyrin-Satigny.

Elle propose également un service de mise en relation pour le covoiturage, ainsi que des conseils personnalisés, des abonnements pour les transports publics à tarif préférentiel et des informations sur tous les moyens d'accès à la ZIMEYSA.



La plateforme Arc jurassien promeut le covoiturage sur les flux transfrontaliers en particulier en lien avec les industries horlogères et mécaniques de Jura vaudois et neuchâtelois. Pour installer et entretenir la dynamique, un challenge covoiturage interentreprises est par exemple organisé chaque année. Pour faciliter la pratique du covoiturage, le dispositif a contribué au déploiement d'un réseau de près de 80 aires de covoiturage. Il anime un site Internet dédié qui a la particularité d'orienter les personnes intéressées vers une centrale téléphonique accessible gratuitement de 7h à 19h les jours ouvrés.

Les évaluations ont montré que la part modale du covoiturage avait doublé depuis le début de l'opération, passant à 22 % de covoitureurs réguliers (et même 30 % parmi les frontaliers), et que les nouveaux covoitureurs étaient très majoritairement d'anciens autosolistes.

L'initiative Mobil'Arve



Par sa topographie encaissée, la vallée de l'Arve, qui s'étend de Chamonix à La Roche-sur-Foron, connaît d'importants problèmes de qualité de l'air. Afin de remédier à cette situation, un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) a été mis en place dans la vallée de l'Arve. Dans le cadre de ce PPA, le dispositif Mobil'Arve vise la réduction des émissions liées aux déplacements des salariés de la

vallée à travers l'incitation et la réalisation de plans de déplacements au sein d'établissements publics et privés à l'échelle des 41 communes du territoire concerné.

En partenariat avec les acteurs locaux, l'Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc accompagne tous les établissements publics et privés de plus de 100 salariés de la vallée. Elle dispose pour cela d'outils et de financements de l'ADEME, de la Région Auvergne Rhône-Alpes et d'ATMB. À ce jour, 51 établissements privés et publics répartis en 61 sites et regroupant 9200 salariés participent à ce dispositif. Par l'accompagnement de l'Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc, l'engagement de ces structures dans le programme Mobil'Arve est un moyen pour elles d'acquérir des outils et des compétences dans le domaine de la gestion des déplacements.

Le Guichet Mobile de la Région de Nyon

Le Guichet Mobile de la Région de Nyon a été mis en place en vue de constituer un point d'informations centralisées à destination des employeurs et de leurs collaborateurs de la région. Son objectif est donc d'offrir des conseils personnalisés adaptés à chaque situation spécifique pour gérer aux mieux les enjeux de mobilité et de stationnement, dont le covoiturage. Le guichet oriente notamment vers le site Covoiturage-Léman.org.



Synthèse

État des lieux des mesures en faveur du covoiturage

Le bassin lémanique compte de nombreuses mesures en faveur du covoiturage. Elles sont néanmoins inégalement réparties géographiquement, et surtout peu coordonnées entre elles.

Les **infrastructures physiques** propres au covoiturage dans le bassin lémanique sont essentiellement présentes en France, **dans le département de la Haute-Savoie, et sont portées par le rôle très actif d'ATMB sur ce sujet**, notamment sur les aires de covoitages. Le département de l'Ain n'est lui pas tout doté en la matière. En tant que destination principalement concernée, le canton de Genève accueille également quelques infrastructures, notamment la voie dédiée et des lignes de covoiturage, mais ne compte qu'un nombre limité de places de mise en relation ou de stationnement dédié. Les cantons de Vaud et du Valais ne comptent pas d'équipement spécifique au-delà des mesures mises en place dans la cadre de plan de mobilité d'entreprises ou de site.

Ce sont surtout les outils et plateformes numériques qui rendent la pratique du covoiturage visible dans la région. Les opérateurs sont tous français (à l'exception d'e-covoiturage.ch), mais desservent également la Suisse. Différents modèles coexistent : privé (Klaxit, Blablalines), public (Mov'ici, covoiturage-léman) ou encore coopératif/associatif (Mobicoop, e-covoiturage.ch). Notons toutefois que seule une faible proportion des covoitureurs passe par de telles plateformes - la grande majorité covoiture avec une connaissance.

Les **incitations financières** peuvent attirer de nouveaux usagers vers le covoiturage en actionnant un levier potentiellement efficace pour stimuler cette pratique. Le forfait mobilités durables ou le dispositif Je Covoit' constituent des exemples intéressants dans la région. Il n'existe aujourd'hui pas de mécanismes similaires d'incitations en Suisse.

On relève également une place inégale du covoiturage **au niveau institutionnel** de part et d'autre de la frontière. Grâce à la nouvelle Loi d'Orientations des Mobilités (dite loi LOM) adoptée en France fin 2019, le covoiturage peut désormais bénéficier d'une visibilité renouvelée. Aucune réflexion institutionnelle n'a pour l'heure été entreprise côté Suisse pour définir et ancrer le covoiturage dans l'offre de transport.

Enfin, **les campagnes d'animation et de communication** sont un outil primordial pour encourager le covoiturage. Ce sont essentiellement les centrales mobilité (ZIPLO, ZIMEYSA et Arc Jurassien), axée sur les partenariats avec les entreprises et zones industrielles qui animent aujourd'hui la communication autour de cette pratique. La campagne de communication de covoiturage-léman, au moyen d'affiches humoristiques, a également participé à augmenter la visibilité du covoiturage dans le Grand Genève. Aucun effort à l'échelle du bassin lémanique n'est à recenser à ce jour en la matière.

3. Quelles mesures de la pratique du covoiturage aujourd'hui ?

De par ses multiples acceptions, le covoiturage se heurte à la grande difficulté de pouvoir le mesurer précisément et directement. C'est uniquement la conjonction et la mise en dialogue de différentes mesures qui permettent généralement d'appréhender cette pratique de manière quantitative.

Nous présentons ci-dessous plusieurs indicateurs issus de sources différentes permettant de quantifier plus ou moins précisément sa pratique dans le périmètre d'étude.

3.1. Les pratiques observées : parts modales et taux d'occupation

a) Les indicateurs issus du MRMT

Le Microrecensement Mobilité et Transports (MRMT) constitue une source de données très précises sur les comportements de la population résidente suisse en matière de mobilité. Même s'il ne renseigne pas spécifiquement sur le covoiturage, les indicateurs renseignant les parts modales de la voiture en tant que passager et les taux d'occupation qui en sont issus sont intéressants pour mesurer le covoiturage. Le tableau ci-dessous présente plusieurs indicateurs-clés. À côté des taux d'occupation, il est également intéressant de mettre en relation les parts modales de la voiture en tant que conducteur et celle de voiture en tant que passager pour se faire une meilleure idée du remplissage des véhicules

Tableau n° 3 : Indicateurs issus du MRMT pour appréhender le covoiturage.

Indicateurs MRMT 2015		Genève	Vaud	Valais
Tous les motifs	Part modale voiture conducteur	24 %	41%	43%
	Part modale voiture passager	10 %	12 %	13 %
	Ratio part modale passager/conducteur	0.41	0.30	0.30
	Taux d'occupation	1.94	1.78	1.78
Motif travail	Part modale voiture conducteur	27 %	53 %	57%
	Part modale voiture passager	3 %	4 %	6 %
	Ratio part modale passager/conducteur	0.12	0.08	0.11
	Taux d'occupation	1.23	1.23	1.29

b) Les indicateurs issus de la base transfrontalière EDGT-MRMT pour le bassin genevois

En combinant et harmonisant les données MRMT¹ avec celles de l'Enquête Déplacements Grand Territoire portant sur les départements de l'Ain et de la Haute Savoie, les données de la base EDGT-MRMT permettent d'obtenir une perspective transfrontalière sur ces chiffres ainsi qu'un découpage spatial plus précis pour le bassin Genevois

Tableau n° 4 : Indicateurs issus des bases EDGT-MRMT pour appréhender le covoiturage.

Indicateurs EDGT-MRMT bassin genevois		Canton de Genève	District de Nyon	Ain	Haute-Savoie
Tous les motifs	Part modale voiture conducteur	25%	51%	58%	56%
	Part modale voiture passager	7%	10%	15%	14%
	Ratio part modale passager/conducteur	0.28	0.20	0.26	0.25
	Taux d'occupation -	1.67	1.61	1.42	1.38
Motif travail	Part modale voiture conducteur	27%	57%	77%	74%
	Part modale voiture passager	3%	4%	6%	3%
	Ratio part modale passager/conducteur	0.11	0.07	0.08	0.04
	Taux d'occupation	1.29	1.35	1.07	1.07
Actif vers le canton de Genève	Part modale voiture conducteur	-	60%	77%	71%
	Part modale voiture passager	-	1%	3%	2%
	Ratio part modale passager/conducteur	-	0.02	0.04	0.03
	Taux d'occupation	-	1.24	1.05	1.03

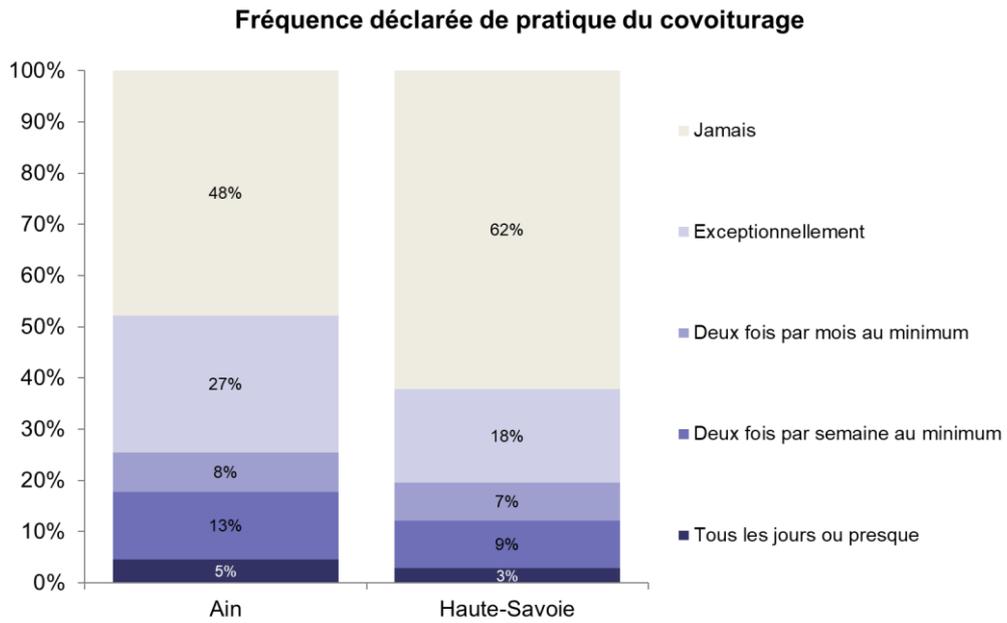
3.2. Les fréquences d'usages

a) Les fréquences d'usage issues de l'EDGT

L'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) réalisée en 2016 dans le Grand Genève, contient un volet qui examine la pratique du covoiturage sous un angle déclaratif. On interroge explicitement les répondants sur leur fréquence de recours au covoiturage – soit avec des personnes qui n'appartiennent pas à leur ménage. Les Aindinois déclarent pratiquer le covoiturage que leurs voisins hauts savoyards. En effet, 18% des habitants de l'Ain déclarent covoiturer au moins deux fois par semaine, contre 12% des habitants de la Haute-Savoie.

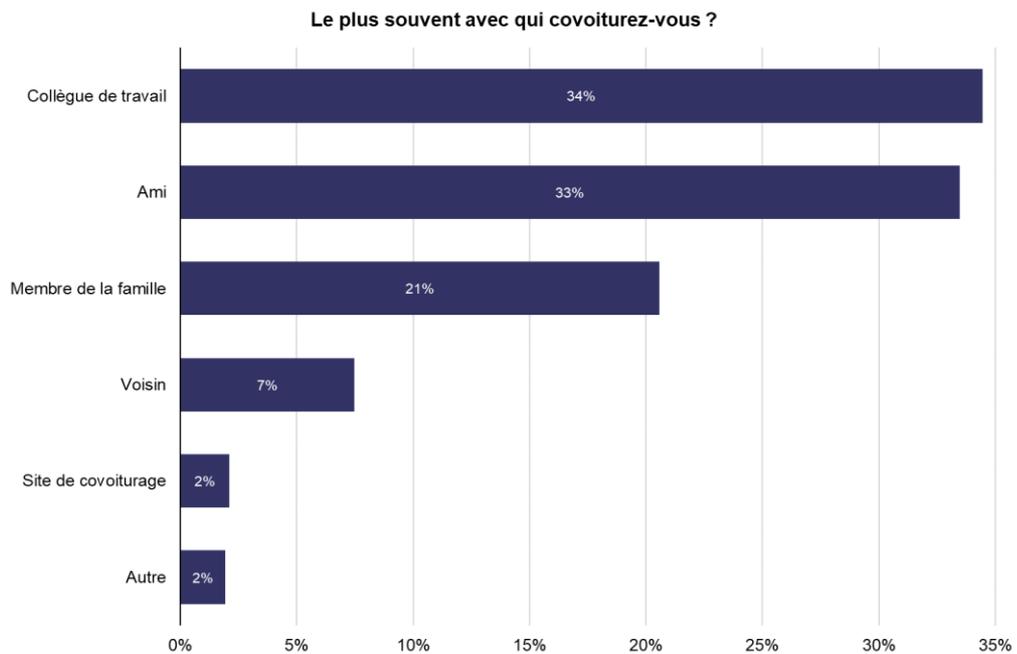
¹ En raison de la fusion des deux bases, les chiffres pour la partie suisse diffèrent quelque peu de ceux issus du MRMT sans fusion

Figure n° 11: Fréquence déclarée de la pratique du covoiturage en semaine dans l'Ain et en Haute-Savoie (EDGT 2016)



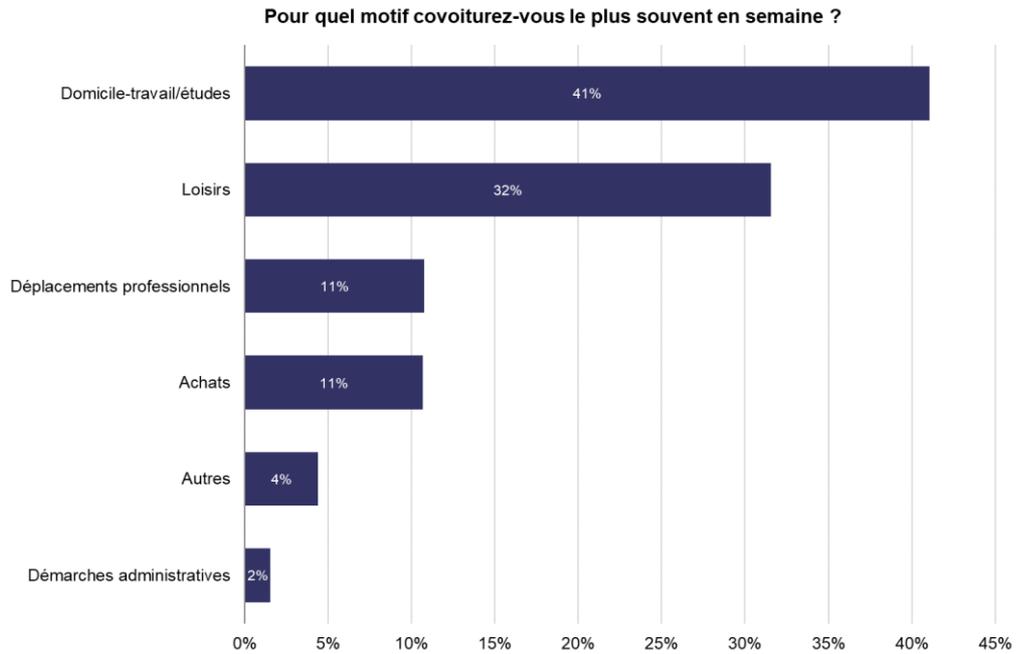
Sans surprise, les collègues de travail et amis sont les partenaires de covoiturage privilégiés, avec respectivement 34% et 33% des réponses à la question « le plus souvent, avec qui covoiturez-vous ? ». Notons qu'en 2016, les sites de covoiturage ne représentaient que 2% des relations entre covoitureurs. Ces chiffres ont vraisemblablement évolué depuis avec la forte croissance de l'offre. Cependant, elle reste bien inférieure aux connaissances (collègues, amis, membres de la famille, voisins).

Figure n° 12: Relation entre covoitureurs (EDGT 2016)



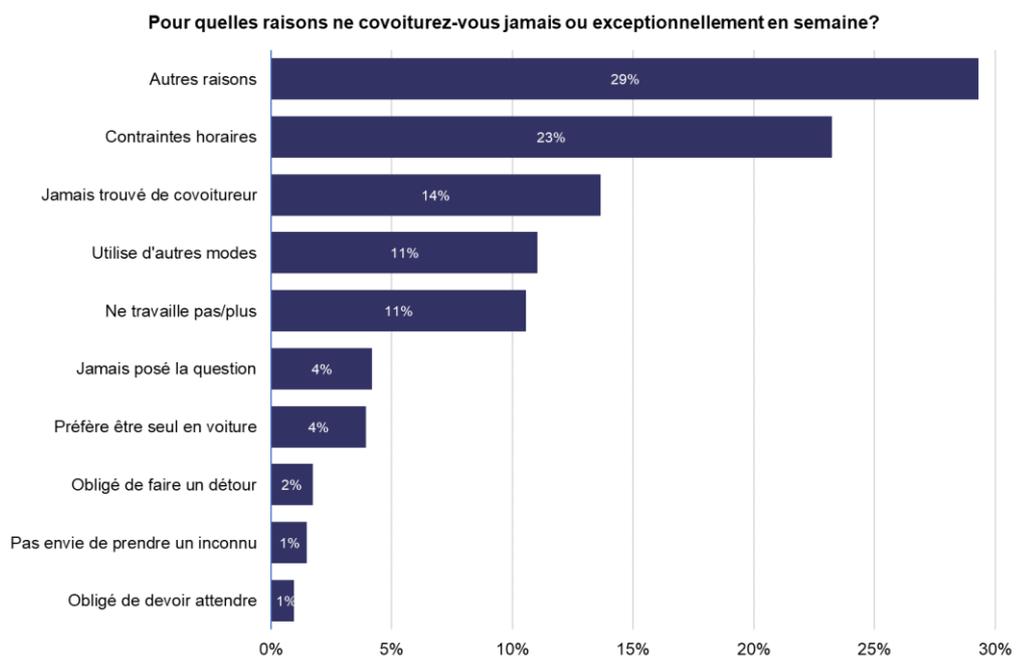
Le motif domicile-travail (ou domicile-études) est le premier motif d'utilisation, avec 41% des réponses. Ce chiffre justifie le choix de cette stratégie de se focaliser sur les déplacements pendulaires. Les loisirs représentent près d'un tiers des réponses, et les achats et les déplacements professionnels 11% chacun.

Figure n° 13: Motif des trajets effectués en covoiturage (EDGT 2016)



Les raisons de ne pas recourir au covoiturage sont très variées. 29% des répondants de l'enquête n'ont d'ailleurs pas trouvé de réponses qui correspondent à leurs raisons personnelles. 23% citent des contraintes horaires, tandis que 14% n'ont jamais trouvé de covoitureur.

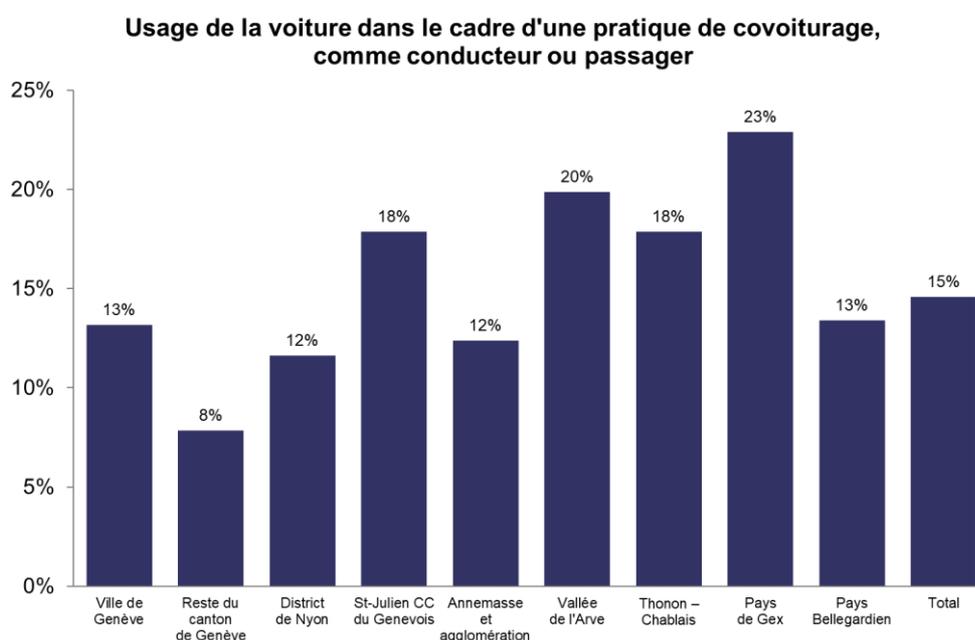
Figure n° 14: Raisons du non-recours au covoiturage (EDGT 2016)



b) Le panel mobilité Grand Genève (2019)

Le panel mobilité Grand Genève, lancé en décembre 2019, contenait, pour les personnes ayant déclaré utiliser la voiture au moins occasionnellement pour leur trajet domicile-travail, la question suivante : « *Est-ce que votre utilisation de la voiture en tant que conducteur ou passager pour ce trajet concerne du covoiturage (partage du véhicule par des personnes effectuant tout ou une partie du même trajet et qui n'habitent pas le même ménage) ?* ». 15% des répondants déclarent ainsi pratiquer au moins ponctuellement le covoiturage pour ce trajet. Les résidents du Pays-de-Gex et ceux de la vallée de l'Arve sont ceux qui affichent les proportions de réponses positives les plus élevées (respectivement 23% et 20%) alors que ceux du canton de Genève (hors ville) sont ceux dont la pratique semble la moins ancrée (8%).

Figure n° 15: Proportion des automobilistes qui pratiquent le covoiturage selon la zone de résidence (Panel Mobilité 2019)

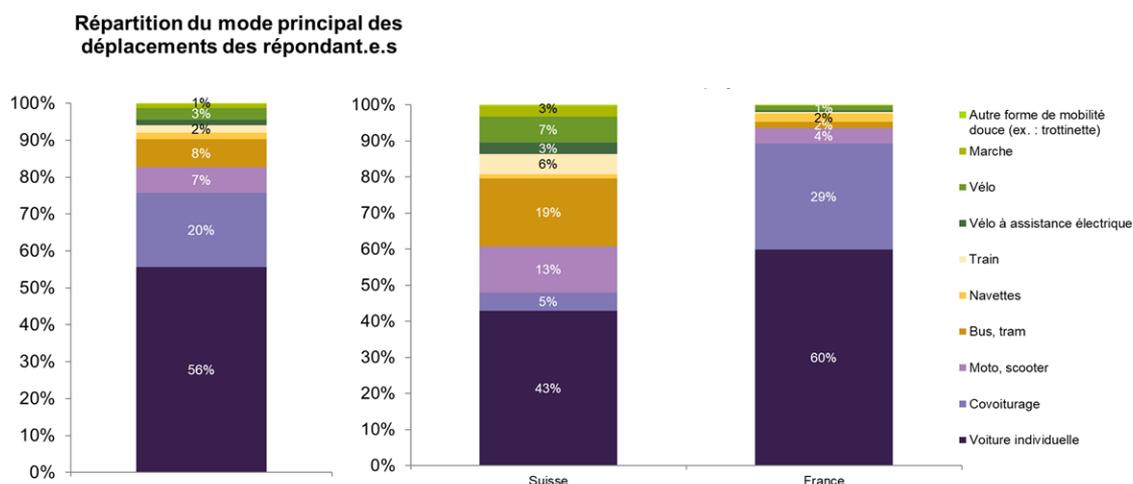


c) Les retours des plans de mobilité d'entreprises

Le plan de mobilité interentreprises de la ZIPLO, appuyé par la centrale mobilité ZIPLO, a été particulièrement efficace dans la promotion de solutions alternatives à la voiture individuelle. De par sa situation excentrée, la ZIPLO reste toutefois dépendante de l'automobile, avec près des trois quarts des employés. Selon la dernière enquête menée en 2019, 20% des employés ont recours au covoiturage comme mode principal pour se rendre au travail. Les différents acteurs de la ZIPLO ambitionnent d'augmenter encore la part modale du covoiturage pour atteindre 25% en 2023⁹

⁹ <https://www.ftige.ch/wp-content/uploads/2020/01/Enquete-mobilite-ZIPLO-2019.pdf>

Figure n° 16: Répartition du mode principal pour se rendre au travail des employés de la ZIPLO (enquête d'un échantillon représentatif de 2 700 employés de la ZIPLO au printemps 2019)



3.3. Les données des opérateurs et les comptages

Pour compléter l'aperçu donné par les indicateurs renseignant les pratiques observées ou déclarées, il est également possible de se pencher sur les données recueillies par les opérateurs ou les comptages, même s'ils sont plus ponctuels.

a) L'initiative Je Covoit'

Le Pôle Métropolitain du Genevois français nous a transmis les données opérationnelles de mars 2020 pour les 237 trajets ayant bénéficié de l'initiative Je Covoit'. Il est intéressant de noter qu'en plus des trajets depuis et vers le Grand Genève, on retrouve également une certaine représentation de la vallée de l'Arve, par exemple Saint-Pierre-en-Faucigny – Passy, Pringy – Saint-Pierre-en-Faucigny ou encore Étaux – Cluses.

Tableau n° 5: Couples origine-destination issus des données de l'initiative Je Covoit', mars 2020

Couples Origine-Destination		Nombre de trajets mars 2020
Étrembières	Meyrin	35
Saint-Pierre-en-Faucigny	Passy	23
Anncy	Archamps	20
Nangy	Genève	15
Etaux	Étrembières	14
Vougy	Gaillard	13
Pringy	Saint-Pierre-en-Faucigny	12
Saint-Pierre-en-Faucigny	Genève	11
Etaux	Cluses	10
Plan-les-Ouates	Scientrier	9

Ces données permettent également d'estimer l'impact des mesures de confinement prises pour tenter d'endiguer la propagation du COVID-19. En effet, sur la première moitié du mois de mars 2020, on dénombrait en moyenne 20 trajets en covoiturage par jour certifiés par l'initiative Je Covoit'. À partir du 16 mars 2020, date d'entrée en vigueur des mesures de confinement, ce chiffre est passé à 3 trajets quotidiens en moyenne.

b) Le registre français de preuves de covoiturage

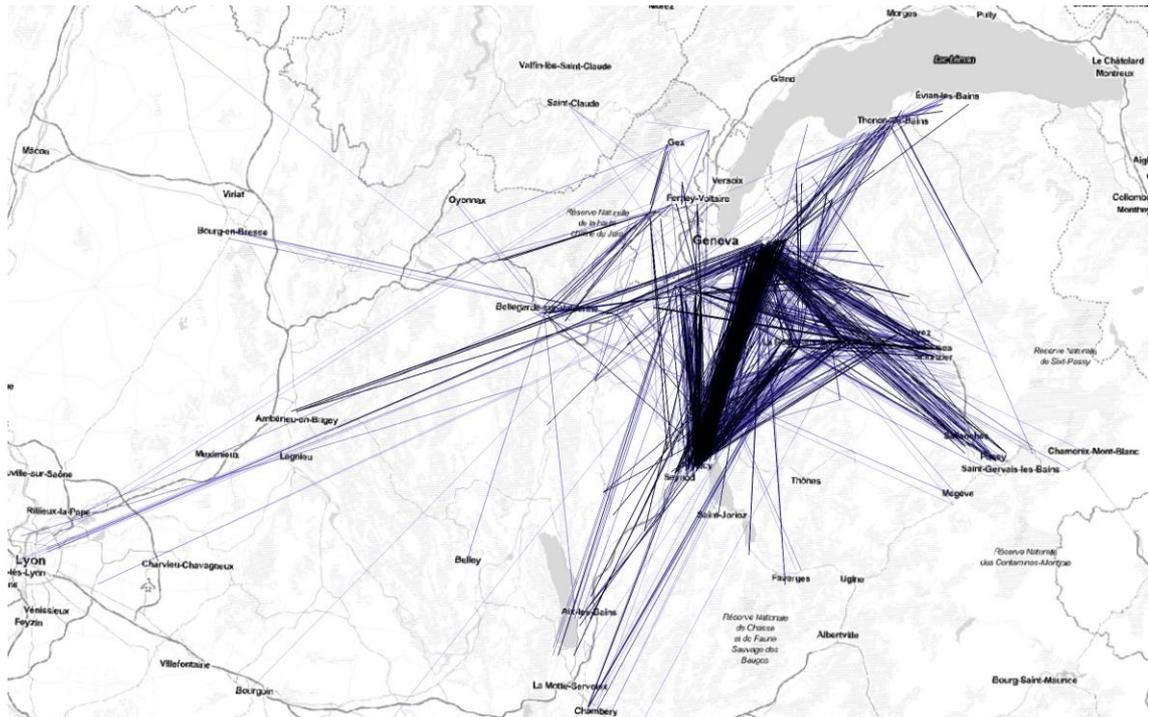
Les différentes plateformes et opérateurs de covoiturage envoient systématiquement une trace de chaque trajet effectué par leurs usagers au registre de preuve de covoiturage afin de les certifier. Le marché des applications de mobilité étant très compétitif, ces opérateurs ne préfèrent pas aujourd'hui partager leurs données individuellement. En revanche, leurs données agrégées sont disponibles sur le registre de preuve.

Un échantillon de 10 000 trajets réalisés entre le 1/11/2019 et le 6/3/2020 dans le Genevois français nous a été transmis. Sur cet échantillon qui ne concerne pas les trajets transfrontaliers, on dénombre en moyenne 100 trajets certifiés par jour sur cette zone, avec des pics atteignant 200 trajets par jour (par exemple le 16/1/2020, journée de grève majeure en France). Les axes qui se démarquent sont les suivants :

- Anecy – Annemasse,
- Anecy – Saint-Julien,
- Anecy – La-Roche-sur-Foron
- Vallée de l'Arve (Passy – Sallanches – Cluses – Bonneville – Annemasse).

Ces données sont d'une grande richesse. La possibilité d'analyser les trajets dont l'origine ou la destination se trouvent en Suisse serait extrêmement utile aux autorités de planification des transports de chaque côté de la frontière.

Figure n° 17: Trajets du registre de preuve de covoiturage



c) Les comptages

Une étude indépendante menée par le CEREMA à l'automne 2019 met en lumière l'efficacité de la voie dédiée au covoiturage à la douane de Thônex-Vallard. Les observations montrent qu'aux heures de pointe du matin, la part de véhicules transportant au moins deux personnes est passée de 10,8% en 2017, à 12,9% aujourd'hui dans le sens France - Suisse. Le soir, dans le sens Suisse – France, la part des voitures "multi-occupée" est passée de 14,6% à 14,9%.

Les temps de parcours pour traverser la douane se sont raccourcis depuis octobre 2018, jusqu'à quatre minutes en moins pour les covoitureurs lors des congestions. Le nouvel aménagement a également participé à réduire de 35% le nombre de bouchons qui ont pu se former sur l'autoroute en amont de la douane. Un résultat d'autant plus encourageant que le trafic global enregistré sur la plateforme a progressé dans le même temps de 10%.

3.4. Quel volume de la pratique dans le Grand Genève et le bassin lémanique

À partir de ce faisceau d'indices, nous pouvons tenter une estimation du volume total de déplacements représenté par le covoiturage ainsi que, par extension, le nombre de voitures épargnées sur les routes grâce à cette pratique. Cette estimation, basée sur un certain nombre d'hypothèses, a pour but de donner un ordre de grandeur et non une indication précise en la matière.

a) Approche par les parts modales

Une première approche consiste à estimer les volumes à partir des parts modales de la voiture en tant que conducteur et passager et le ratio entre les deux types de déplacements en voiture et en les rapportant à la population totale de chaque entité.

- En considérant un nombre de déplacements par personne par jour équivalent à 3.5, nous obtenons un volume de déplacement en voiture de plus 4 millions par jour dans le périmètre d'étude.
- En appliquant à ce nombre le ratio des déplacements contenant au moins 1 passager (en plus du conducteur), nous obtenons un volume de plus 1.2 millions de trajets en voiture.
- Si nous considérons que seuls 5% de ces déplacements tous motifs confondus concernent des passagers provenant d'un autre ménage, nous obtenons un volume d'environ **61'000 déplacements** au sein du bassin lémanique, soit **0.8% des déplacements totaux du périmètre**.
- Le même exercice sur les seuls déplacements réalisés pour le motif travail abouti à une estimation d'environ **26'000**, soit **1.75%** des déplacements pour ce motif (pour ce motif, nous estimons à 40% la part des véhicules avec passagers issus d'une autre ménage).

Tableau n° 6 : Estimation des volumes par l'approche des parts modales.

Estimation par les parts modales		Genève	Vaud	Valais	Ain	Haute-Savoie	Total
Population totale		490'000	780'000	340'000	100'000	470'000	2'180'000
Tous les motifs	Part modale voiture conducteur	24%	41%	43%	58%	56%	42%
	Nombre de déplacements voiture conducteur	411'600	1'119'300	511'700	203'000	921'200	3'166'800
	Part modale voiture passager	10%	12%	13%	15%	14%	12%
	Nombre de déplacements voiture passager	171'500	327'600	154'700	203'000	921'200	936'600
	Nombre de déplacement voiture total	583'100	1'446'900	666'400	406'000	1'842'400	4'103'400
	Ratio part modale passager/conducteur	0.41	0.3	0.3	0.26	0.25	0.30
	Nb dépl. voiture contenant au moins 1 passager	239'071	434'070	199'920	105'560	460'600	1'227'366
	Nb de dépl. voiture contenant au moins 1 passager hors ménage (5%)	11'954	21'704	9'996	5'278	23'030	61'368
Motif travail	Part du motif travail	18%	20%	23%	21%	21%	20%
	Part modale voiture conducteur	27%	53%	57%	77%	74%	55%
	Nombre de déplacements voiture conducteur	83'349	289'380	156'009	56'595	255'633	840'966
	Part modale voiture passager	3%	4%	6%	6%	3%	4%
	Nombre de déplacements voiture passager	9'261	21'840	16'422	4'410	10'364	62'297
	Nombre de déplacement voiture total	92'610	311'220	172'431	61'005	265'997	903'263
	Ratio part modale passager/conducteur	0.12	0.08	0.11	0.08	0.04	0.07
	Nombre de déplacement voitures contenant au moins 1 passager	11'113	24'898	18'967	4'880	10'640	66'911
	Nombre de dépl voiture contenant au moins 1 passager hors ménage (40%)	4'445	9'959	7'587	1'952	4'256	26'765

b) Approche par les fréquences d'usages

Nous pouvons également tenter un exercice par les fréquences d'usage déclarées :

- Environ 15% des actifs du Grand Genève qui utilisent au moins occasionnellement la voiture comme conducteur ou passager ont déclaré pratiquer régulièrement le covoiturage. Nous pouvons appliquer ce ratio aux autres territoires ;
- En faisant l'hypothèse que la fréquence d'usager concerne 1 fois par semaine (aller et retour), nous obtenons un nombre de déplacements moyen par semaine concernés de 0.28.
- En mettant en relation ces ratios avec les volumes des populations actives des périmètres concernés, nous arrivons à une estimation d'environ **28'000** déplacements par jour.

Tableau n° 7 : Estimation des volumes par l'approche des fréquences d'usage

Estimation par les fréquences d'usage	Genève	Vaud	Valais	Ain	Haute-Savoie	Total
Population active	245'000	390'000	170'000	50'000	235'000	1'090'000
Part voiture conducteur ou passager	30%	57%	63%	83%	77%	59%
Pratique déclarée environ 15%	11'025	33'345	16'065	6'225	27'143	96'778
Nb moyen de fois par jour	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Nombre de déplacements covoitureurs par jour	3'308	10'004	4'820	1'868	8'143	28'141

c) Approche par le registre de preuves

Le registre de preuves de covoiturage permet également un exercice d'estimation, même si celui-ci est tributaire de plusieurs hypothèses avec lesquelles il s'agit d'être prudent :

- On enregistre environ 200 trajets par jour pour le Genevois français ;
- On peut estimer que ce volume double si les flux transfrontaliers étaient aussi analysés ;
- En supposant que seuls 5% des mises en relation concernent les plateformes numériques et donc le registre, nous obtenons un volume d'environ 8000 trajets.
- En prenant en compte les régions suisses de l'espace lémanique qui représentent 60% des déplacements de ce périmètre, on pourrait considérer que le volume de covoiturage s'élève à environ 20'000 déplacements par jour.

Tableau n° 8 : Estimation des volumes par l'approche du registre de preuves du covoiturage

Estimation par le registre de preuve	Total
Nombre de trajets par jour	200
Nombre de trajets par jour avec la Suisse	400
% des trajets passant par les plateformes (5%)	8'000
Appliqué aux autres régions	20'000

Les différentes approches présentées ci-dessus aboutissent à une estimation du volume du covoiturage allant de 20'000 à 60'000 déplacements par jour dans le périmètre d'étude, soit entre 0.5 et 1 % des déplacements. En faisant l'hypothèse qu'un tel déplacement remplace 0.6 voitures (tous les passagers ne sont pas forcément motorisés), nous pouvons estimer qu'environ 12'000 à 36'000 de voitures sur les infrastructures sont épargnées par cette pratique.

Synthèse

Mesurer la pratique du covoiturage

La pratique du covoiturage est difficile à mesurer directement. C'est uniquement par la mise en dialogue de différents indicateurs provenant de sources variées que nous pouvons aujourd'hui estimer quantitativement sa pratique. Les enquêtes ménages renseignent sur les parts modales ainsi que les taux d'occupation alors que certaines enquêtes renseignent les fréquences d'usage. Les comptages ponctuels et relevés des données des opérateurs complètent ces sources.

Selon ces différentes sources, nous estimons que la pratique du covoiturage représente environ 0.5 à 1 % des déplacements dans le périmètre d'étude. Cette pratique contribue ainsi à "épargner" entre **12'000** et **36'000** voitures chaque jour sur les infrastructures.

4. Vers une stratégie du covoiturage consolidée

À partir des éléments présentés ci-dessus quant aux formes de covoiturage, freins et leviers identifiés, l'état des lieux des mesures déjà existantes et l'ampleur de la pratique mesurée aujourd'hui, nous pouvons dessiner la stratégie consolidée pour favoriser cette pratique dans le bassin lémanique.

4.1. Les 5 principes-clés de la stratégie

Nous proposons une stratégie s'appuyant sur 5 grands principes qui doivent constituer les grandes lignes d'orientation de toutes les politiques et mesures en la matière.

1 – Formuler les bons objectifs à la promotion du covoiturage

> **Le covoiturage ne doit pas avoir comme objectif la diminution de la congestion routière**, car son apport sur ce point est négligeable. Il doit, en revanche, viser en premier lieu :

- L'**optimisation** de l'utilisation des infrastructures (goulets d'étranglement, pression sur le stationnement)
- **La réduction des nuisances émises par personne par km en voiture** et la **prise de conscience** des enjeux en la matière



> **Le covoiturage doit intervenir après la promotion des autres alternatives dont les rapports coûts (y compris externes) / efficacité sont meilleurs**, à savoir la mobilité douce et les transports publics. Ce rapport coût-efficacité est dépendant des **types de territoires**. À cet égard, il doit concerner d'abord les territoires moins denses dépendants de l'automobile, en deuxième couronne et en périphérie.

Figure n° 18 : Schéma de priorisation du covoiturage en fonction des types de territoires

	Densité	Offre TC	Priorité selon rapport coûts efficacité
Hypercentre	Elevée	Très bonne	1. Modes actifs 2. TC 3. Voiture partagée et taxi
1 ^{ère} couronne	Elevée	Bonne	1. TC 2. Modes actifs 3. Voiture partagée et taxi
2 ^{ème} couronne	Moyenne	Moyenne	1. TC 2. Modes actifs 3. Voiture partagée 4. Covoiturage
Périurbain et rural	Faible	Faible ou nulle	1. Voiture partagée 2. TC 3. Covoiturage 4. Modes actifs

- > Son rôle d'accessibilité en zone rurale peut être maintenu, mais réfléchi au regard d'autres solutions potentiellement plus efficaces (TC à la demande).

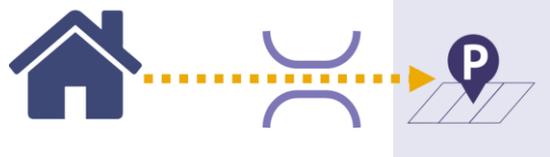
2 – Concentrer les efforts sur ce qui fonctionne et qui est source de masse critique

- > **Cibler le covoiturage informel et préarrangé** avant d'autres formes moins utilisées.
- > **Se concentrer sur les flux domicile-travail**, des trajets routiniers spatialement et temporellement qui se prêtent le mieux au covoiturage.
- > Cibler **les activités et emplois les plus favorables** à cette pratique notamment en termes d'horaires et de localisation des lieux de travail : industrie, administration, éducation.
- > Viser **les trajets de moyenne et longue distance de 15 km ou plus** pour lesquels les avantages du covoiturage notamment en termes d'économie sont plus importants pour les usagers



3 – Le stationnement à destination et les goulets d'étranglement doivent être les principaux leviers de son encouragement

- > **Le covoiturage doit en priorité être stimulé par des contraintes/opportunités en aval du déplacement** que sont :
 - La contrainte du **stationnement** (tarification et régulation) ;
 - Les **goulets d'étranglement** : les douanes, les routes aux capacités saturées pouvant donner au covoitureur un avantage significatif par une voie réservée.
- > **Le levier du stationnement doit être le principal outil pour sa promotion.** Le stationnement dédié doit être étendu et largement déployé, notamment en lien avec certaines interfaces TP.
- > **Le levier des voies réservées doit appuyer cet effort sur des points et axes stratégiques.** Ce levier doit être systématiquement envisagé en lien avec toute nouvelle infrastructure routière (contournement, élargissement) dans la région.
- > Ces **deux leviers doivent être actionnés selon le principe du push-pull** :
 - **Favoriser les covoitureurs** en leur donnant des avantages tangibles en confort et en économie de temps et/ou d'argent (pull) ;
 - **Réduire significativement les avantages** pour les non-usagers (autosolistes) sur ces mêmes aspects (push)



4 – Axer la stratégie sur la visibilité de la pratique avant la technologie

- > Prioriser **les investissements et mesures rendant la pratique du covoiturage visible** dans l'espace public et sur Internet / réseaux sociaux. Les mesures peuvent être ponctuelles et symboliques.
- > Entreprendre des efforts pour **rendre visible la pratique informelle**, notamment les parkings d'échanges.
- > Rendre **visible et publique l'évolution de la pratique**, par exemple par des compteurs dans certains secteurs stratégiques.
- > Adopter une certaine **prudence** envers les solutions technologiques potentiellement onéreuses, mais qui ne "génèrent" qu'un nombre très faible d'utilisateurs (par exemple, autostop organisé).



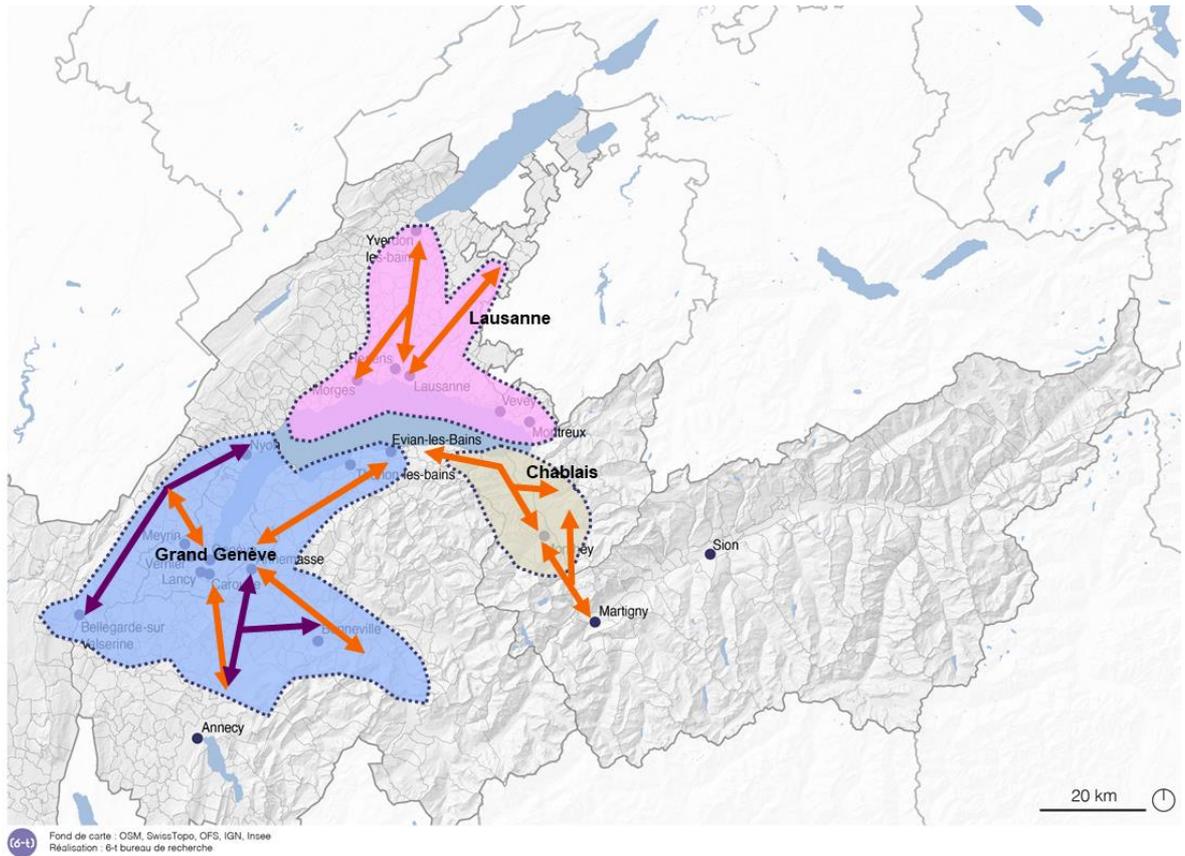
5 – Cibler les secteurs géographiques les plus pertinents

- > **Décliner la stratégie selon les secteurs géographiques** et leurs caractéristiques, en particulier en fonction de la présence ou non d'une offre alternative efficace
- > Définir **des axes stratégiques** dans lesquels les investissements doivent être concentrés, selon les critères suivants :
 - **Volumes de trajets-domicile travail importants** ;
 - **Structuration géographique en couloirs** (topographie) ;
 - Présence de **contraintes à destination** (zones denses, stationnement limité et régulé, congestion)
 - Présence de **goulets d'étranglement** (frontières ou axes congestionnés)
 - **Opportunités / potentialités d'investissements sur l'infrastructure routière existante** : autoroute, 2x2 voies, etc.
 - **Couloirs tangentiels** fréquentés ;
- > En fonction de ces critères, nous identifions **les 11 couloirs stratégiques** suivants :
 - Pour le Grand Genève :
 - 1) Annecy-St-Julien - Genève
 - 2) Gex - Genève
 - 3) Thonon - Chablais - Genève
 - 4) Vallée de l'Arve - Annemasse – Genève



-
- 5) Jura – St-Cergue - Nyon
 - 6) Annecy-Annemasse/Vallée de l'Arve (couloir tangentiel)
 - 7) Bellegarde - St-Genis - Gex - Nyon (couloir tangentiel)
 - Pour l'agglomération Lausanne-Morges :
 - 8) Broye - Moudon - Lausanne
 - 9) Yverdon - Lausanne / Morges
 - Pour le Chablais :
 - 10) Evian-St-Gingolph - Aigle/Monthey
 - 11) Martigny - Monthey/Aigle
 - > Au sein des secteurs et couloirs stratégiques, **proposer un maillage d'aires de mise en relation de variées.** L'objectif est ici de pouvoir également ancrer le covoiturage ailleurs que dans le système "purement automobile" (autoroutes, parkings périphériques, etc.), en intégrant ces aires dans une optique multimodale (accès piétons et TC). **La typologie à disposition est la suivante :**
 - **Urbaine** : en zone centrale, on peut y venir à pied
 - **Correspondance** : parking pour la dépose d'au moins 1 des voitures des covoitureurs
 - **Service** : on y trouve des équipements commerciaux
 - **Rabattement TC** : interface avec infrastructure de TC bus, train, bateau
 - **Jumelée** : auto-stop organisé lors de l'absence de service

Figure n° 19: Couloirs stratégiques du bassin lémanique



4.2. L'ambition et les objectifs selon les sous-ensembles du bassin lémanique

Au vu de l'ampleur actuelle de la pratique du covoiturage dans le périmètre d'étude quelles ambitions et quels objectifs à la fois volontaristes et réalistes peut-on donner à la promotion du covoiturage ? Nous proposons une stratégie différenciée en fonction des trois systèmes urbains composant la métropole lémanique.

Le Grand Genève : exploiter un potentiel important

Le Grand Genève est actuellement le périmètre le mieux doté en mesures et infrastructures favorables au covoiturage. De par sa configuration géographique transfrontalière, c'est aussi celui où les potentiels sont les plus importants. Nous préconisons ainsi les objectifs suivants :

- > Capitaliser sur les bonnes bases actuelles pour déployer de manière ambitieuse la pratique et augmenter très significativement son volume à l'horizon 2023.
- > Consolider les acquis et harmoniser les pratiques

> Cet objectif peut être quantitativement traduit ainsi :

Grand Genève	Indicateurs actuels	Objectifs
Ratio voiture conducteur / passager – tous motifs	0.3	0.4
Ratio voiture conducteur / passager - travail	0.07	0.14
Taux d'occupation voiture – tous motifs	1.9	2.0
Taux d'occupation voiture – travail	1.2	1.4
Voitures épargnées – tous motifs	36'000	70'000

> Décliner cette ambition générale déclinée selon les couloirs de la manière suivante :

- 1) Annecy-St-Julien – Genève **+60%** : le couloir prioritaire où l'ambition doit être la plus marquée
↳ Environ + 2'000 voitures avec passager hors ménage / jour
- 2) Gex – Genève : un couloir **+60%** : un couloir avec un fort potentiel d'utilisateurs
↳ Environ + 500 voitures avec passager hors ménage / jour
- 3) Thonon - Chablais – Genève **+ 30%** : une pratique à ancrer sur un axe très fréquenté, mais desservi par le Léman Express
↳ Environ + 500 voitures avec passager hors ménage / jour
- 4) Vallée de l'Arve - Annemasse – Genève **+30 %** : consolider la bonne dynamique sur cet axe
↳ Environ + 1'500 voitures avec passager hors ménage / jour
- 5) Jura – St Cergue – Nyon : **+ 30%**
↳ Manque de données par couloir pour l'estimation
- 6) Annecy-Annemasse/Vallée de l'Arve (couloir tangentiel) **+20%** : ancrer la pratique sur des trajets internes au Genevois français
↳ Manque de données par couloir pour l'estimation
- 7) Bellegarde - St-Genis - Gex - Nyon (couloir tangentiel) **+20%** : ancrer la pratique sur un axe mal desservi par les TC et en lien avec des polarités secondaires de l'agglomération
↳ Manque de données par couloir pour l'estimation

Lausanne-Morges : ancrer et institutionnaliser la pratique

Si le covoiturage est généralement promu par les autorités et certains plans de mobilité, très peu de mesures fortes en sa faveur ont été à ce jour déployées dans le système urbain Lausanne-Morges. L'enjeu pour ce territoire sera donc de rattraper un certain retard dans ce domaine. Les objectifs sont les suivants :

- > **Mieux ancrer le covoiturage dans la politique de transport du Canton et de l'agglomération** et dans la gestion de mobilité des entreprises et employeurs
- > Déployer une ou plusieurs mesures phares autour des axes stratégiques et les accompagner d'une communication grand public
- > Cet objectif peut être quantitativement traduit ainsi les indicateurs relatifs au canton de Vaud :

Vaud	Indicateurs actuels	Objectifs
Ratio voiture conducteur / passager – tous motifs	0.3	0.4
Ratio voiture conducteur / passager - travail	0.08	0.1
Taux d'occupation voiture – tous motifs	1.78	1.9
Taux d'occupation voiture – travail	1.23	1.3
Voitures épargnées – tous motifs	20'000	30'000

- > Décliner cette ambition générale déclinée selon les couloirs de la manière suivante :
 - 1) Broye - Moudon – Lausanne **+30%** : de bonnes potentialités en lien avec une infrastructure routière favorable et une desserte TC moyenne
 - ↳ *Manque de données par couloir pour l'estimation*
 - 2) Yverdon - Lausanne / Morges **+20%** : exploiter les potentiels en lien avec l'infrastructure autoroutière très empruntée
 - ↳ *Manque de données par couloir pour l'estimation*

Chablais : tester et suivre

Le Chablais valdo-valaisan ne fait aujourd'hui l'objet d'aucune promotion spécifique au covoiturage. L'objectif dans cette partie du bassin lémanique moins urbanisée, mais assez pourvoyeuse d'emplois serait donc de promouvoir cette pratique dans une logique plus expérimentale.

- > **Planter et coordonner des efforts substantiels** en faveur du covoiturage dans 2 ou 3 zones industrielles ou pourvoyeuses d'emplois importantes sous forme de test.
- > **Accompagner suivre et ajuster ces essais** pour optimiser leurs effets.
- > Cet objectif peut être quantitativement traduit ainsi sur les indicateurs relatifs au canton du Valais :

Valais	Indicateurs actuels	Objectifs
Ratio voiture conducteur / passager – tous motifs	0.3	0.3
Ratio voiture conducteur / passager - travail	0.11	0.15
Taux d'occupation voiture – tous motifs	1.78	1.8
Taux d'occupation voiture – travail	1.29	1.35
Voitures épargnées – tous motifs	9000	10000

> Décliner cette ambition générale déclinée selon les couloirs de la manière suivante :

1) Evian-St-Gingolph - Aigle/Monthey + **30%** : le couloir le plus prometteur en lien avec le goulet d'étranglement de St-Gingolph

↳ *Manque de données par couloir pour l'estimation*

2) Martigny - Monthey/Aigle + **15%** : un couloir où le covoiturage doit être implanté

↳ *Manque de données par couloir pour l'estimation*

Synthèse

Vers une stratégie de covoiturage consolidée

Nous proposons de définir une stratégie du covoiturage dans le bassin lémanique autour de **5 principes forts** :

- 1 - Formuler les bons objectifs à la promotion du covoiturage
- 2 - Se concentrer en priorité sur ce qui fonctionne et qui est source de masse critique
- 3 - Le stationnement à destination et les goulets d'étranglement doivent être les principaux leviers de son encouragement
- 4 - Axer la stratégie sur la visibilité de la pratique avant la technologie
- 5 - Cibler les secteurs géographiques les plus pertinents

Nous proposons d'adopter des ambitions différentes selon les 3 différents systèmes de la métropole lémanique :

- > Exploiter les potentiels importants pour le Grand Genève avec une ambition élevée
- > Ancrer durablement la pratique pour Lausanne-Morges
- > Tester et suivre l'implantation de mesures fortes dans les zones pourvoyeuses d'emploi du Chablais

Partie 3

Plan d'action

1. Plan d'action général pour le bassin lémanique

Nous proposons ci-dessous une série de mesures générales valables pour l'entier du bassin lémanique visant à atteindre les objectifs fixés plus haut. Ces mesures concernent les 5 domaines d'intervention cités plus haut.

1 – Les infrastructures physiques

- > **Déploiement de formes de stationnement dédié à destination** dans les secteurs stratégiques : grands employeurs, zones industrielles, zone urbaines centrales
- > **Déploiement du stationnement dédié en intermodalité** en lien avec les gares
- > **Maillage d'aires de mise en relation amont** sur les axes stratégiques
- > **Formalisation et des aires de mise en relation informelles**
- > **Voies dédiées et by-pass ponctuels** sur les goulets d'étranglement des couloirs stratégiques
- > **Jumelage des certaines lignes TC périphériques avec des bornes de** covoiturage sur les couloirs tangentiels ou secondaires

2 – Les infrastructures et outils numériques

- > **Fédérer les initiatives autour de la plateforme existante Covoiturage-Léman.org** qui représente un outil efficace et déjà connu dans la région.
- > **Déployer davantage la plateforme dans le Canton de Vaud et du Valais** pour lui donner une dimension lémanique plus importante
- > **Élargir les prestations de la plateforme**
 - Une plus grande animation autour de l'expérience covoiturage
 - La création de communautés d'utilisateurs (par employeurs, par secteur géographique de destination, par couloir)
 - Une possibilité de suivi grand public du covoiturage
- > **Monitoring à travers le suivi de registre de preuves et remontée des opérateurs**

3 – Les incitations financières

- > **Développer la tarification et la régulation généralisée du stationnement dans les secteurs stratégiques** : grands employeurs, zones industrielles, zone urbaines centrales
- > **Accompagner systématiquement ce développement** de réduction ou de la gratuité pour les covoitureurs
- > **Exploiter les potentiels offerts par les forfaits mobilité durables** en France

4 – Les dispositions légales

- > **Adapter / créer les dispositions réglementaires** pour :
 - **Tarifier le stationnement dans les zones industrielles et d'activités** ;
 - **Réserver** des places de stationnement aux covoitureurs ;
 - **Pérenniser et déployer les voies réservées aux covoitureurs** sur les infrastructures routières
- > **Imaginer et mettre en place un dispositif de contrôle de stationnement dédié** (par exemple système macaron)
- > **Inscrire le covoiturage dans les dispositions légales suisses** à l'échelle fédérale et cantonale

5 – La communication, l'animation et la pédagogie

- > **Initier et accompagner les démarches de plan de mobilité de sites** sur les zones industrielles et d'activités stratégiques
- > **Poursuivre et coordonner les efforts** des centrales mobilité existantes
- > **Insérer le covoiturage dans les démarches PDE (plan de déplacements d'entreprises)** obligatoires des secteurs stratégiques français
- > **Animer la plateforme Covoiturage-Léman** pour la profiler comme la principale interface d'information et de service sur le covoiturage
- > **Accompagner la mise en place de mesures phares** d'efforts conséquents de pédagogie
- > **Accompagnement des démarches locales** qui permettent d'encourager le covoiturage (par exemple Petites Douanes Genève Sud et Mobilité pendulaire Chablais)

2. Le plan d'action pour le Grand Genève

2.1. Les principaux objectifs et spécificités

Comme proposé dans la stratégie plus haut, le Grand Genève doit endosser les objectifs de développement du covoiturage les plus ambitieux au sein du bassin lémanique. En lien avec les spécificités de ce territoire, nous préconisons de :

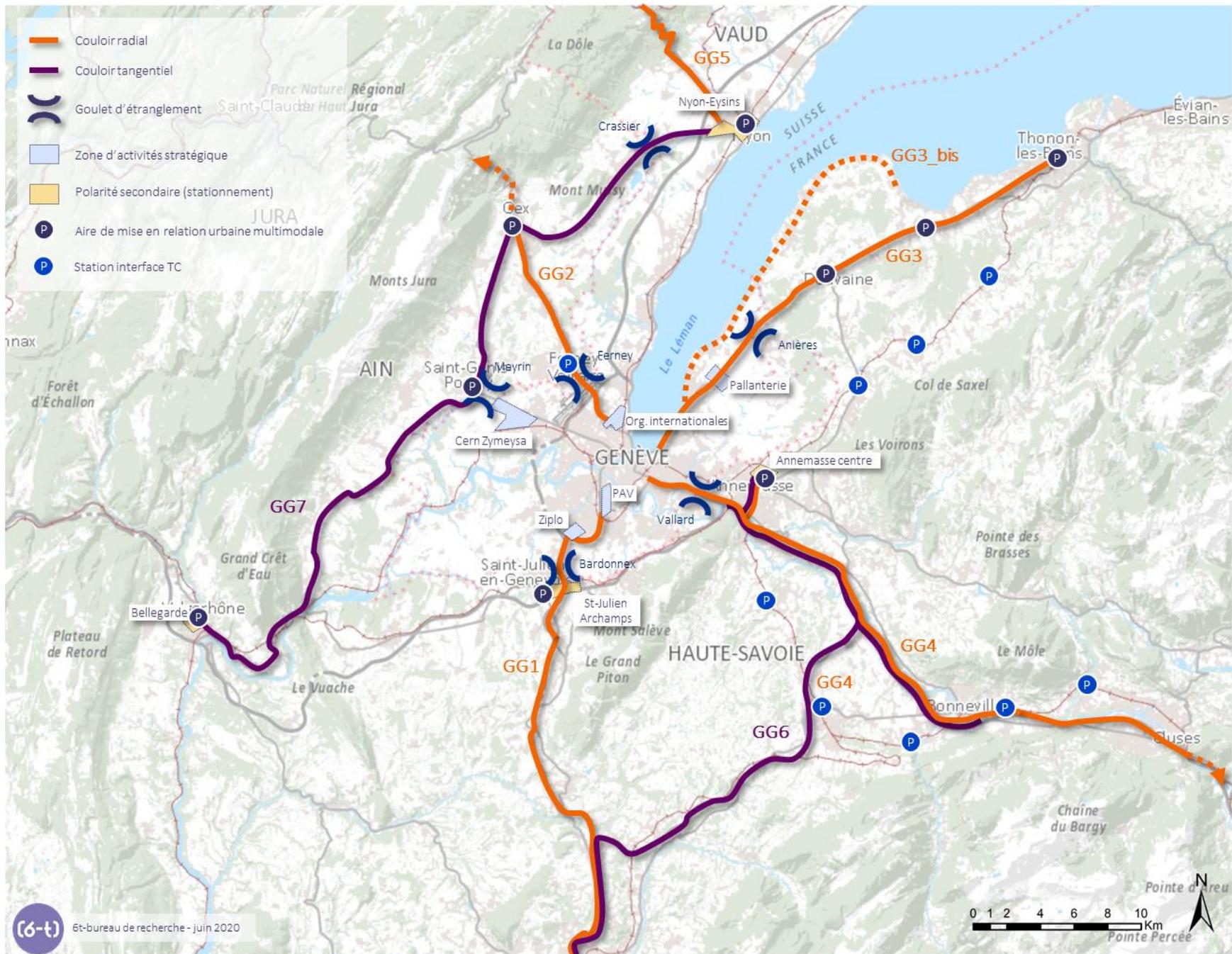
- Déployer le stationnement dédié dans les zones industrielles et accompagner le développement de plans de mobilité de site et/ou d'entreprise en visant en particulier :
 - o Le secteur des organisations internationales
 - o La ZIPLO
 - o Le PAV
 - o Le secteur ZIMEYSA-CERN
 - o La zone d'activités de la Pallanterie
- Miser sur les passages de douanes en tant que goulets d'étranglement pouvant favoriser la pratique du covoiturage domicile-travail
- Initier et accompagner les réflexions sur les pratiques de stationnement dans les polarités urbaines secondaires de l'agglomération
 - o Nyon-Eysins
 - o Annemasse-centre
 - o St-Julien et Archamps
 - o Bellegarde centre
- Implanter des aires de mise en relation urbaines multimodales :
 - o Bellegarde
 - o St-Genis
 - o Gex
 - o Nyon
 - o Annemasse
 - o St-Julien

-
- Thonon-les-Bains
 - Douvaine
 - Sciez
 - Initier les pratiques de covoiturages en rabattement vers le tram ou le Léman Express (Lex) en associant le stationnement dédié d'intermodalité dans les périmètres concernés par les axes stratégiques :
 - Ferney
 - Machilly
 - Bons-en-Chablais
 - Perrignier
 - Reignier
 - La Roche-sur-Foron
 - Bonneville
 - Saint-Pierre-en-Faucigny
 - Marignier

2.2. Le plan d'action détaillés

Ces actions sont déclinées selon les couloirs stratégiques identifiés selon le tableau ci-dessous.

Couloirs	1. Les infrastructures physiques	2. Les outils et infrastructures virtuels	3. Les incitations financières	4. Les outils juridiques et réglementaires	5. La communication, l'animation et la pédagogie
GG1 - Annecy-Genève Sud	<ul style="list-style-type: none"> Voie dédiée Bardonnex et autoroutes de contournement Voie dédiée A41 Aires de covoiturage Annecy-Genève (Vitam parc) ou amont d'Annecy Aire de mise en relation urbaine multimodale St-Julien Développement de l'aire St-Martin Bellevue Stationnement dédié ZIPLO – ZYMESAVER et PAV Stationnement dédié St-Julien - Archamps Ligne de covoiturage jumelée TC 	<ul style="list-style-type: none"> Communauté usagers des ZI comment les intégrer à covoiturage Léman ? 	<ul style="list-style-type: none"> Tarifs préférentiels A41 Liane Plans de mobilité d'entreprises et éco-bonus Forfait mobilité FR 	<ul style="list-style-type: none"> Législation voies dédiées Partenariat ADELAC Contrôle du stationnement dédié sur voie publique / privée dans les secteurs stratégiques > comment procéder ? 	<ul style="list-style-type: none"> Campagne spécifique envers les employeurs FR (forfait mobilité)
GG2 - Gex Genève Nord	<ul style="list-style-type: none"> Passage douane Ferney-Voltaire Coordination BHNS D1005 Stationnement dédié organisations internationales Aire de mise en relation urbaine multimodale Gex Stationnement Gare Genève Aéroport Station interface TC Ferney 	<ul style="list-style-type: none"> Communauté des employés des organisations internationales ; Applications en version anglaise 	<ul style="list-style-type: none"> Plans de mobilité d'entreprises éco-bonus OI Stationnement payant OI 	<ul style="list-style-type: none"> Législation et règlement spécifiques OI 	<ul style="list-style-type: none"> Cibler les OI avec une communication dédiée Communication et outil en anglais
GG3 - Thonon- Chablais-Genève Est	<ul style="list-style-type: none"> Passage douane Anières Coordination BHNS (rabattement) Stationnement dédié Genève Est (Pallanterie) et Genève Plage Aires de mise en relation urbaine multimodale de Thonon, Douvaine Sciez Station interface TC : Perrignier, Bons-en-Chablais, Machilly Bornes Hé-Léman sur D25 	<ul style="list-style-type: none"> Ligne de covoiturage parallèle sur D25 Excevenex – Yvoire - Route d'Hermance – Collonge Bellerive - Vesenz 	<ul style="list-style-type: none"> Tarifs préférentiels Machilly-Thonon Plans de mobilité Pallanterie 	<ul style="list-style-type: none"> Régulation / tarification du stationnement dans la partie Genève Est 	<ul style="list-style-type: none"> Animation PDE du secteur Genève Est Pallanterie Communication BHNS Communication Machilly Thonon
GG4 - Vallée de l'Arve / Annemasse-Genève Est	<ul style="list-style-type: none"> Pérennisation du passage Vallard Contrôle automatique Consolidation des parkings covoiturages ATMB Stationnement dédié à Annemasse gare et zones d'activités FR Aires de mise en relation urbaine multimodale Annemasse Station interface TC : Reignier, La Roche-sur-Foron, Saint-Pierre-en-Faucigny, Bonneville, Marignier 	<ul style="list-style-type: none"> Je covoit' comme communauté spécifique ? 	<ul style="list-style-type: none"> Forfait mobilité FR Autres incitations autour des offres ATMB 	<ul style="list-style-type: none"> Réglementation stationnement FR pôles urbains du Genevois français 	<ul style="list-style-type: none"> Animation Communauté ATMB Compteur Vallard (pédagogie)
GG5 Jura - St-Cergue - Nyon	<ul style="list-style-type: none"> Stationnement dédié Nyon-Eysins Ligne de covoiturage dynamique jumelée Douane La Cure Aires de mise en relation urbaine multimodale Nyon 	<ul style="list-style-type: none"> Communauté d'usagers 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de mobilité Nyon-Eysins 	<ul style="list-style-type: none"> Voies dédiées, by-pass Règlement du stationnement à Nyon Eysins 	<ul style="list-style-type: none"> Visibilité sur le col de Givrine et à la douane
GG6 - Annecy-Annemasse	<ul style="list-style-type: none"> Lignes de covoiturage modèle illicov Aires de covoiturage Annecy et A410 Stationnement dédié à Annemasse (gare) et zones d'activités FR 	<ul style="list-style-type: none"> Ligne de covoiturage modèle illicov 	<ul style="list-style-type: none"> Tarifs préférentiels A410 Forfait mobilité FR 	<ul style="list-style-type: none"> Réglementation stationnement FR pôles urbains du Genevois français Partenariat ADELAC 	<ul style="list-style-type: none"> PDE du secteur Annemasse
GG7 - Bellegarde-St-Genis-Gex-Nyon	<ul style="list-style-type: none"> Lignes de covoiturage modèle illicov Aires de mise en relation urbaine multimodales : Bellegarde, St-Genis, Gex, Nyon Aire de covoiturage D884 Stationnement dédié à Bellegarde (gare) et zones d'activités Articulation avec BHNS 	<ul style="list-style-type: none"> Ligne de covoiturage modèle illicov jumelée avec TC 	<ul style="list-style-type: none"> Forfait mobilité FR 	<ul style="list-style-type: none"> Réglementation stationnement FR pôles urbains du Genevois français Règlement du stationnement à Nyon Eysins 	<ul style="list-style-type: none"> Campagne envers employeurs FR (forfait mobilité)



Tables des figures

Liste des figures

Figure n° 1 :	Structure des flux pendulaires domicile-travail à l'échelle du Bassin lémanique. Données RS (OFS CH) et Mobpro (INSEE FR). Source 6t-bureau de recherche pour le Conseil du Léman.....	5
Figure n° 2 :	Schéma du périmètre d'étude autour de la métropole lémanique et des systèmes urbains la composant.....	7
Figure n° 3 :	Typologie des différentes formes de covoiturage. Source : rapport Arcadis, 2015.....	11
Figure n° 4 :	Retours d'expérience de Covoiturage Grand Lyon. Source Arcadis 2016.	15
Figure n° 5 :	Aires de mise en relation et stationnement dédié effectifs et potentiels dans le Bassin Lémanique ...	21
Figure n° 6 :	Exemple de ligne de covoiturage Illicov'.....	22
Figure n° 7 :	Captures d'écran de la plateforme covoiturage-leman.org	23
Figure n° 9 :	Visuel de promotion du service HitchHike	24
Figure n° 10 :	Capture d'écran de l'application Blablalines	25
Figure n° 11 :	Exemple d'affiches employées lors de la campagne de communication covoiturage-léman, printemps 2019.....	29
Figure n° 12 :	Fréquence déclarée de la pratique du covoiturage en semaine dans l'Ain et en Haute-Savoie (EDGT 2016)	35
Figure n° 13 :	Relation entre covoitureurs (EDGT 2016)	35
Figure n° 14 :	Motif des trajets effectués en covoiturage (EDGT 2016)	36
Figure n° 15 :	Raisons du non-recours au covoiturage (EDGT 2016)	36
Figure n° 16 :	Proportion des automobilistes qui pratiquent le covoiturage selon la zone de résidence (Panel Mobilité 2019).....	37
Figure n° 17 :	Répartition du mode principal pour se rendre au travail des employés de la ZIPLO (enquête d'un échantillon représentatif de 2 700 employés de la ZIPLO au printemps 2019)	38
Figure n° 18 :	Trajets du registre de preuve de covoiturage	40
Figure n° 19 :	Schéma de priorisation du covoiturage en fonction des types de territoires	45
Figure n° 20 :	Couloirs stratégiques du bassin lémanique.....	49