



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



JOURNÉE FRANCE MOBILITÉ

Définir une stratégie de covoiturage et le potentiel de lignes sur le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT)

Tours - 23 octobre 2025



Source : Cerema

Grands principes et hypothèses

Les grands principes d'une ligne de covoiturage :

- une hybridation de l'auto-stop et des lignes de transport en commun (TC) ;
- des arrêts permettant la prise en charge et la dépose le long d'un itinéraire qui permet « *la massification des rencontres potentielles entre conducteurs et passagers* » sur des routes structurantes ;
- une **garantie de trajets** pour les passagers, à certaines heures, sur cet itinéraire, et « *l'assurance de ne pas avoir à faire un détour ou à attendre* » pour les conducteurs (les arrêts se situent directement sur l'itinéraire).

Les attentes du Syndicat des mobilités de Touraine et de la Région :

- la complémentarité spatiale ou temporelle avec les transports collectifs, urbains et interurbains ;
- des lignes qui desservent les principales zones d'emploi, et permettent l'intermodalité.

Grands principes et hypothèses

L'application d'une méthode adaptée pour les lignes (basée sur les navettes domicile - travail) :

- Définir les communes de départ à fort potentiel ;
- Définir les principales zones de destination dans la ville-centre ;
- Produire un échantillon de lignes de covoiturage « potentielles » en combinant ces départs et arrivées ;
- Exclure les lignes « potentielles » qui entrent en concurrence avec le train ;
- Exclure les lignes qui ne traversent pas des zones d'habitat ou d'emploi, facilitant les combinaisons.

Une deuxième méthode, reposant sur les **pratiques constatées (d'après le RPC)** est aussi utilisée pour :

- Comparer avec les résultats de la première méthode ;
- Faire ressortir des axes et des parcours covoiturés, notamment vers des zones d'emploi périphériques.

Grands principes et hypothèses

La **localisation préférentielle des arrêts intermédiaires**, entre l'origine et la destination, est basée sur :

- le nombre d'habitants dans un rayon de 10 minutes à pied autour des arrêts d'« **habitat** » ;
- la présence de grand sites d'emploi à proximité immédiate des arrêts d'« **emplois** ».

Le **potentiel des lignes de covoiturage** est d'autant plus élevé que :

- les arrêts d'habitat (ou d'origine) se concentrent à proximité du début de la ligne ;
- les arrêts d'emploi (ou de destination) se concentrent à proximité de la fin de la ligne.

L'ensemble des arrêts doivent permettre aux conducteurs de prendre et déposer des passagers **sans détours et en sécurité**.

Grands principes et hypothèses



- Les actifs qui habitent autour de l'arrêt A sont nombreux à se rendre en voiture à proximité de l'arrêt B, situé dans une grande zone d'emploi ;
- Pour se rendre dans ces zones, ils traversent d'autres zones d'habitat (arrêts c, d) mais aussi d'emploi (arrêts e, f) ;
- Les bourgs ruraux et les petites villes peuvent accueillir en priorité des points d'arrêt A, quand ils se situent à plus de 15 minutes et à moins de 35 minutes, en voiture, de l'arrêt B, situé dans une zone d'emploi de la ville-centre ;
- Les points d'arrêt A et B ne sont pas mutuellement accessibles en train ;
- La proximité des arrêts e, f et B, avec les transports collectifs urbains, favorise l'intermodalité ;
- Des distances élevées zones d'habitat - zone d'emploi renforcent l'intérêt financier du covoiturage.

Avancement de l'étude

- La réalisation du diagnostic et la phase de scénarisation ont permis l'élaboration d'un **plan d'actions**, qui va clôturer cet accompagnement, et tenant compte des attentes particulières du SMT et de la Région ;
- En plus des lignes de covoiturage, ce plan d'actions intégrera la question des aires de covoiturage (conseils pour un schéma d'aires), de l'animation et de la communication, et des incitatifs ;
- Ce plan d'actions devra entrer en cohérence avec le **SERM de Touraine** et le **projet d'Autoroute Bas Carbone**, en intégrant notamment les PEM autoroutiers (pôles d'échanges multimodaux) ;
- Les actions qui concernent les lignes sont : le mode de cofinancement et de contractualisation entre AOM et opérateurs, les services opérationnels aux voyageurs (garantie de trajet, localisation des arrêts, etc.) ainsi que le calendrier de déploiement.