

**COMMISSION PERMANENTE
DU 13 JUILLET 2022**

CS11 - Mobilités et Infrastructures	Page
CP/2022-07/11.08 PLAN RÉGIONAL DE COVOITURAGE	2



Commission Permanente du 13 juillet 2022

Délibération N°CP/2022-07/11.08

COMMISSION MOBILITÉS ET INFRASTRUCTURES du 28/06/22

PLAN RÉGIONAL DE COVOITURAGE

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL OCCITANIE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu l'avis de la commission Mobilités et Infrastructures du 28/06/22,

Vu le rapport n° CP/2022-07/11.08 présenté par la présidente,

Vu le Règlement Budgétaire et financier en vigueur

Vu le Règlement de Gestion des Financements Régionaux en vigueur

Vu la délibération du Conseil Régional N°2021/AP-JUILL/02 du 2 juillet 2021 portant délégation du Conseil Régional à la Commission Permanente

Vu la délibération du Conseil Régional Occitanie n° CP/2019-DEC/10.25 du 13/12/2019 approuvant le principe des quatre expérimentations de plateformes de covoiturage

Vu la délibération du Conseil Régional Occitanie n° 2020/AP-NOV/03 en date du 19/11/2020 approuvant le PACTE VERT,

Considérant que :

Les nouvelles mobilités ont été décrites dans le Pacte Vert approuvé en Assemblée Plénière du 19 novembre 2020 comme le 4ème pilier de la politique régionale de la mobilité, rejoignant ainsi les 3 premiers piliers que sont le train liO, le car liO et les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) pour constituer un « service de mobilité d'intérêt public ».

Dans cette perspective, le covoiturage, avec les autres nouvelles mobilités, doit permettre de compléter la chaîne de déplacement assurée par les réseaux de transports liO, dans un souci d'efficacité globale du service et de maîtrise de la dépense publique.

Ainsi, la région fait le choix d'une politique de covoiturage d'intérêt public intégrée à la gamme des services de mobilité liO, ciblant les courts trajets, en complémentarité avec l'offre car ou train.

Cette politique de covoiturage, présentée en annexe 1 dans le **Plan Régional de Covoiturage**, repose donc sur 4 principes :

- la définition du covoiturage d'intérêt public, appelé « covoiturage liO », sur la base de critères qui conditionnent l'intervention régionale,
- une intervention régionale portant sur quatre leviers d'actions qui tiennent compte des besoins conjoncturels actuels : les outils serviciels, les infrastructures, la tarification, la communication,

- la coordination et l'accompagnement des initiatives locales pour répondre aux besoins spécifiques,
- la mise en place d'un système d'évaluation et de suivi des services et de cette politique globale.

Il s'agit d'une politique abordant le sujet dans son ensemble. Elle se veut adaptable aux besoins des usagers et à la conjoncture économique.

Consciente du besoin urgent de compléter l'offre de mobilité, tant pour répondre aux enjeux sociaux liés aux difficultés économiques actuelles que pour offrir une alternative crédible à l'autosolisme, la Région souhaite une mise en œuvre rapide des premières actions. Ainsi elle met en place des actions immédiates ayant valeur de « coup de pouce temporaire » qui viennent compléter les expérimentations en cours qui sont prolongées.

Ainsi les quatre actions suivantes seront lancées dès la fin de l'été et à l'automne 2022, pour faire face à la conjoncture :

Action 1 : Mise en place d'une aide de covoiturage par la Région, calculée en cohérence avec la tarification liO :

- Le passager paie son trajet selon un coût cohérent avec le tarif LiO pour un aller-retour quotidien de 30 km maximum (2 trajets), du lundi au samedi.
- Le conducteur est indemnisé a minima pour les premiers 10 km pour 1 €, puis 0,10 € par km supplémentaire, pour chaque trajet effectué avec un maximum de 6 trajets / jour, jusqu'à 30 km (jusqu'à 3 passagers /trajet).
- La Région finance la différence et la commission due aux opérateurs (par trajet éligible).

Les trajets éligibles sont tous ceux compatibles avec les critères du covoiturage liO et qui s'effectuent en totalité sur le périmètre de la Région, à l'exception des trajets intra AOM.

Cette opération sera réalisée par l'intermédiaire d'opérateurs avec qui la Région conventionnera, selon les termes de la convention type jointe en annexe 2. Tout opérateur intéressé pourra s'inscrire dans ce cadre dès lors qu'il s'engage à répondre aux conditions définies dans cette annexe. La publicité sera assurée notamment via la plate-forme du registre de preuve de covoiturage. La convention type précise les conditions d'éligibilité des trajets et les modalités d'incitations. Cette action sera mise en œuvre entre le 1er octobre 2022 et le 30 juin 2023, pour un budget de 100 000 €, ce qui correspond environ à 700 000 km de covoiturage indemnisés et 40 000 trajets. Les crédits correspondants ont déjà fait l'objet d'une affectation au budget régional.

Action 2 : Expérimentation d'un supplément au titre d'abonnement « train liO », sur le périmètre du bassin de mobilité ouest toulousain, intégrant le service de covoiturage en rabattement sur gare :

Cette expérimentation permettra aux abonnés liO résidant dans le bassin ouest toulousain (le périmètre expérimenté avec Karos sur les 4 communautés de communes du Savès, de la Gascogne toulousaine, du Cœur de Garonne et du Volvestre), mais en dehors du ressort territorial de Tisséo, de bénéficier d'un service de covoiturage pour assurer les premiers et derniers kilomètres entre leur domicile et la gare ferroviaire liO qui les relie à leur lieu de destination. Le supplément mensuel est fixé à 5€. Cette action expérimentale sera mise en œuvre fin 2022 et pourra être prolongée sur le premier semestre 2023 jusqu'à épuisement du



budget. Elle s'intègre au marché subséquent en cours avec la Centrale d'Achat des Transports Publics (contrat signé en janvier 2020 avec tacite reconduction pour 2 ans et prolongement possible).

Action 3 : Lancement d'actions de communication valorisant le covoiturage :

Les actions de communication visent en particulier à annoncer l'action tarifaire exposée ci-dessus (action 1), après la semaine de la mobilité et avant le début de sa mise en œuvre. Les actions de communication feront également la promotion des services de mise en relation des covoitureurs, créés localement sous l'impulsion de plusieurs territoires (faisant l'objet d'une délégation de service de covoiturage à l'EPCI), même si leurs opérateurs n'ont pas signé la convention multi-opérateurs.

D'autres actions de communication pourront être programmées pour promouvoir de manière générale le covoiturage d'intérêt public régional. Le budget sur l'année 2022 est estimé à 50 000 €. Les crédits correspondants ont déjà fait l'objet d'une affectation au budget régional.

Action 4 : Élaboration d'un schéma directeur régional d'aires de covoiturage :

La Région Occitanie lancera un appel d'offres à l'automne pour sélectionner un bureau d'études à qui sera confié la réalisation du schéma directeur régional d'aires de covoiturage, en application des dispositions de l'article L. 3132-1 du code des transports. Ce schéma directeur permettra à la Région de disposer d'un document prospectif sur les sites stratégiques méritant un aménagement complémentaire pour accueillir les véhicules des covoitureurs.

Le budget prévisionnel pour cette mission est évalué à 60 000 € en 2022. Les crédits correspondants ont déjà fait l'objet d'une affectation au budget régional.

La Région poursuivra, par ailleurs, l'accompagnement des groupements de communes non AOM pour favoriser le développement du covoiturage. Ainsi, la Région continuera à apporter son expertise aux territoires pour les accompagner dans le montage de leur projet de covoiturage (ateliers techniques, rédaction de CCTP, établissement de convention de délégation de services, etc.), conforme aux critères du covoiturage d'intérêt public régional, et complémentaire de l'offre mise en place directement par la Région. Le budget estimé est intégré à celui des micro-missions définies dans la convention AREC en cours.

Après en avoir délibéré,

Décide :

ARTICLE UN : D'approuver le plan régional de covoiturage, joint en annexe 1,

ARTICLE DEUX : D'approuver le lancement des actions 1 (mise en place d'un titre unitaire de covoiturage abondé par la Région), 2 (expérimentation d'un supplément au titre d'abonnement train liO sur le périmètre du bassin de mobilité ouest toulousain) 3 (lancement d'actions de communication valorisant le covoiturage) et 4 (élaboration d'un schéma directeur régional d'aires de covoiturage),

ARTICLE TROIS : D'approuver la convention type jointe en annexe 2,

ARTICLE QUATRE : De conclure une convention avec tout opérateur intéressé pour assurer la gestion d'un service de covoiturage selon les conditions définies dans la convention type jointe



Commission Permanente du 13 juillet 2022

Délibération N°CP/2022-07/11.08

en annexe 2,

ARTICLE CINQ : D'autoriser la Présidente à signer ces conventions.

Acte Rendu Exécutoire :

31-200053791-20220713-5475-DE-1-1

- Date de transmission à la préfecture : 13/07/22

- Date d'affichage légal : 13/07/22

La Présidente

Carole DELGA

Politique Régionale en matière de Mobilités Partagées

Plan régional de covoiturage

Table des matières

I.	Contexte	3
II.	Les grands principes de la politique Régionale de covoiturage	4
1.	Développer le covoiturage liO, nouvelle composante de l'offre liO de services à la mobilité	4
2.	Rechercher l'efficacité en actionnant tous les leviers utiles.....	5
3.	Coordonner les initiatives locales dans le nouveau cadre réglementaire de la LOM.....	5
4.	Evaluer les projets pour rechercher l'efficience des services.....	6
III.	Le covoiturage liO : objectifs, définition et mode opératoire.....	7
1.	Les objectifs poursuivis par la définition du covoiturage d'intérêt public régional.....	7
2.	La définition du covoiturage liO.....	7
5.	Le cahier des charges du covoiturage liO, condition de l'intervention régionale.....	7
IV.	Une intervention régionale efficace actionnant tous les leviers utiles d'une politique de covoiturage	8
1.	La tarification et l'interopérabilité.....	8
2.	Les services de mise en relation	9
3.	Les infrastructures	10
4.	Les actions de communication	12
V.	L'évaluation des services de covoiturage	13
VI.	la coordination des initiatives locales dans le cadre de la LOM	14
6.	Avec les communautés de communes non AOM	14
7.	Avec les autres EPCI non AOM sans fiscalité propre	14
8.	Avec les EPCI à fiscalité propre ayant la compétence AOM	14
9.	La prise en compte des initiatives dans le cadre des plans de mobilité des entreprises ou d'administration :	15
VII.	Synthèse du dispositif.....	16
10.	Les grandes lignes du cahier des charges du « covoiturage liO » :	16

11. Tableaux de synthèse de l'intervention régionale pour chaque levier de politique de covoiturage
17

ANNEXES	19
Annexe 1. DEFINITION DES DIFFERENTES FORMES DE COVOITURAGE ET LES CONDITIONS DE DELEGATION DE COMPETENCE	20
1. Autostop organisé	20
2. Covoiturage planifié	20
3. Covoiturage dynamique	20
Annexe 2. LE REGISTRE DE PREUVE DE COVOITURAGE	21
Annexe 3. La compétence mobilité des autorités organisatrices de mobilité locale.....	22
Annexe 4. Les autorités organisatrices de la mobilité locales en Occitanie	23

I. CONTEXTE

L'ambition d'une mobilité sur mesure, sans couture

La Loi d'Orientation des Mobilité, la LOM, définit les « nouvelles mobilités » avec 3 champs de compétence qui s'ajoutent aux 3 premiers champs décrits par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982 (lignes régulières, services scolaires et transports à la demande) :

- les mobilités partagées, dont le covoiturage,
- les mobilités actives, objet du Plan Vélo voté par la Région en 2020,
- et les mobilités solidaires.

Les nouvelles mobilités ont été décrites dans le Pacte Vert, approuvé en Assemblée Plénière le 20 novembre 2020, comme le 4^{ème} pilier de la politique régionale de la mobilité, rejoignant ainsi les 3 premiers piliers que sont le train liO, le car liO et les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) pour constituer les « services de mobilité d'intérêt public ».

Le pacte vert acte II annonce par ailleurs les grands principes sur lesquels se fonde le plan régional de covoiturage :

- la définition d'un covoiturage d'intérêt public,
- une tarification attractive,
- l'accès à des services supplémentaires ou les facilités pour réduire fortement les inconvénients des ruptures de charge,
- un cadre partenarial avec les intercommunalités, qu'elles soient ou non AOM,
- un cadre contractuel avec les opérateurs de plateformes de covoiturage,
- un principe d'intervention financière selon qu'elle soutient un projet d'aménagement localisé dans une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ou dans un territoire pour lequel la Région est AOM¹.

Un covoiturage « d'intérêt public » intégré à l'offre liO

Le développement du covoiturage doit répondre à l'objectif d'amélioration de la qualité du système de mobilité, au service de l'ensemble des citoyens de la Région, facilitant ainsi l'accès aux services, aux emplois, aux loisirs. Il s'agit aussi de favoriser la substitution modale vertueuse sur le plan de l'environnement, en limitant la pratique de l'autosolisme.

Dans cette perspective, le covoiturage, avec les autres nouvelles mobilités, doit permettre de combler les carences des chaînes de déplacement que les réseaux de transports publics ne couvrent pas en totalité, tout en maîtrisant la dépense publique, dans un souci d'efficacité globale du service public régional des mobilités.

Le présent dispositif régional de covoiturage, première étape de déploiement des services de mobilités partagées, vise à intégrer le covoiturage sur des courts trajets comme un nouveau service dans la gamme liO, dès lors qu'ils respectent certains critères, garants de « l'intérêt public ».

¹Le plafonnement de la participation Région variera selon qu'elle est sollicité par le territoire, en tant qu'AOMR, ou en tant qu'AOM locale : auquel cas le plafond sera relevé

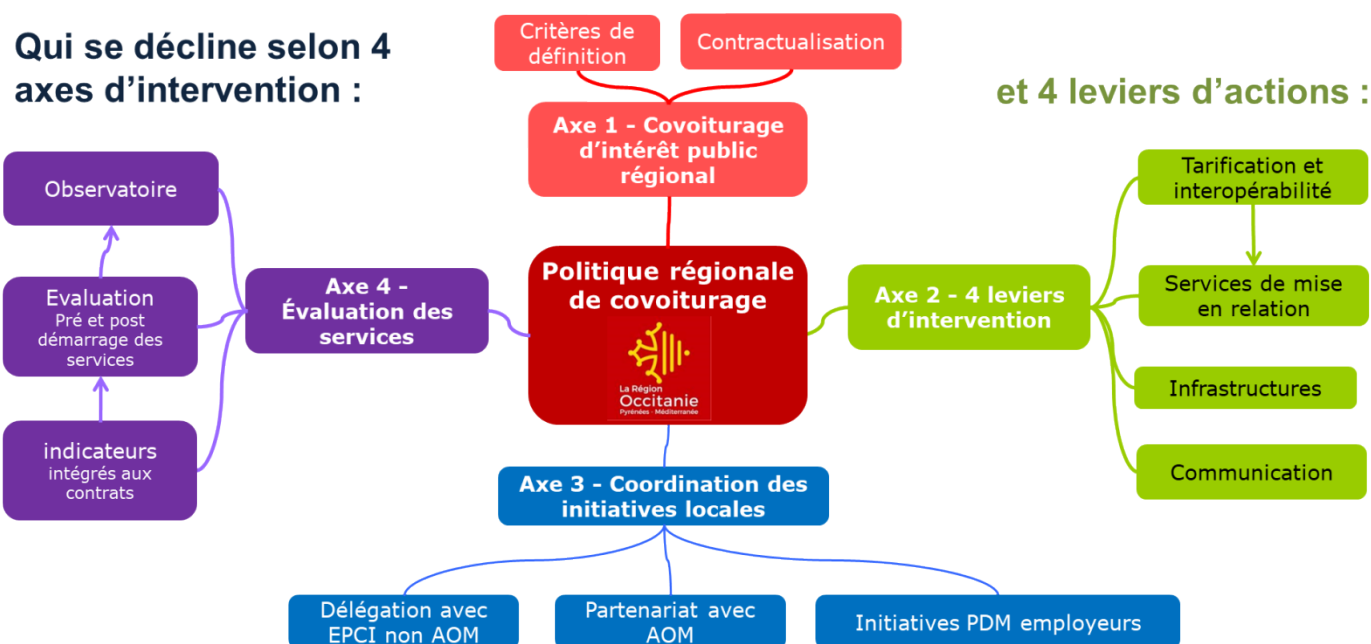
II. LES GRANDS PRINCIPES DE LA POLITIQUE RÉGIONALE DE COVOITURAGE

Le plan régional de covoiturage constitue une approche globale. Elle se décline selon 4 axes, comme présenté dans le schéma suivant :

- la définition du covoiturage d'intérêt public régional,
- une intervention régionale portant sur les quatre leviers d'action,
- la mise en place d'un système d'évaluation et d'une démarche d'amélioration continue,
- l'accompagnement des initiatives locales dans le cadre de la LOM.

La politique de covoiturage de la Région Occitanie : Parmi les premières régions à s'investir dans une réelle stratégie de covoiturage ...

Qui se décline selon 4 axes d'intervention :



et 4 leviers d'actions :

1. Développer le covoiturage liO, nouvelle composante de l'offre liO de services à la mobilité

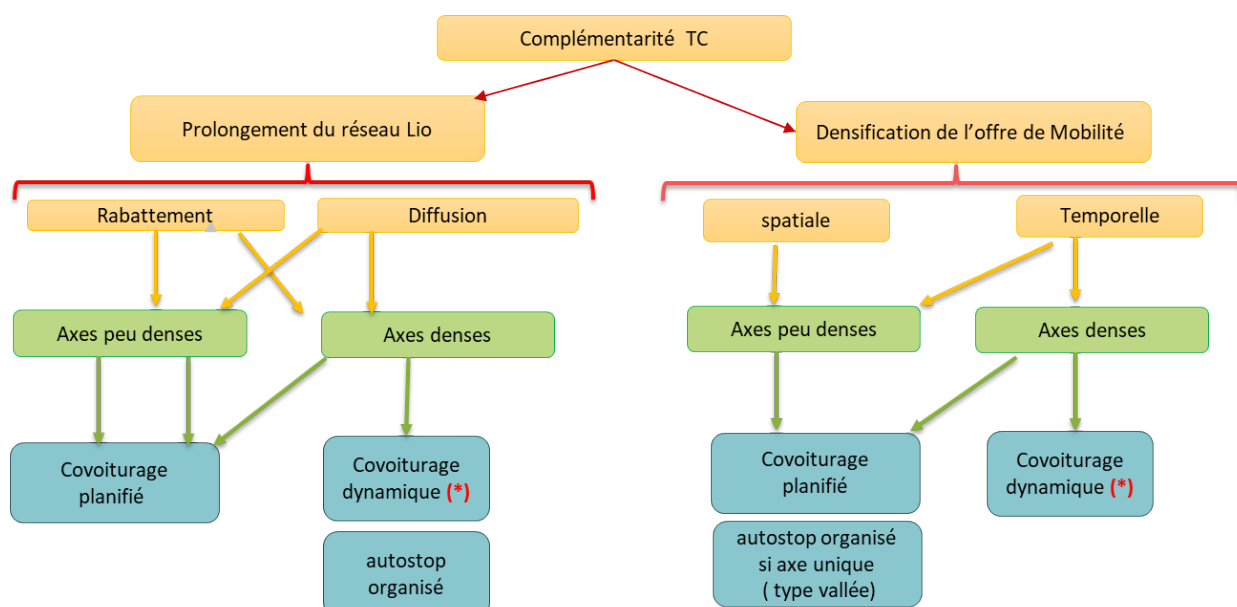
La politique régionale de covoiturage s'inscrit dans un objectif de complémentarité avec le réseau car et train liO, dans l'idée de renforcer son efficacité globale sur l'ensemble du territoire.

Pour cela, la Région définit le covoiturage d'intérêt public régional, nommé « covoiturage liO », selon les critères précisés au chapitre III ci-dessous. A condition de respecter ces critères, le covoiturage liO pourra comporter chacune des trois catégories de covoiturage :

- l'autostop organisé, qui n'induit pas d'outil de préparation ou de planification avant l'acte de covoiturer (covoiturage spontané),
- le covoiturage planifié, qui se traduit par un outil de réservation pour sécuriser la mise en relation des conducteurs et passagers (organisation en amont du covoiturage effectué),

- le covoiturage dynamique, basé sur une application smartphone qui permet la mise en relation directe du passager avec le conducteur, avec un traçage de toutes les étapes grâce à la géolocalisation des covoitureurs en temps réel et donc une preuve de covoiturage effectué.

La complémentarité à l'offre de transport en commun liO se traduit de différentes manières selon qu'il s'agisse d'assurer du rabattement (pré ou post acheminement) vers un pôle desservi par les trains et cars liO (PEM, gare ou arrêt) ou bien de densifier l'offre dans un secteur rural. Selon la nature de la complémentarité recherchée, certaines catégories de covoiturage seront à privilégier, comme schématisé ci-dessous.



(*) Risque : concurrence sauf si saturation ou OD non desservies
opportunité : identifier une demande pour des lignes potentielles TC

2. Rechercher l'efficacité en actionnant tous les leviers utiles

L'efficacité de l'action sera recherchée en soutenant tous les leviers utiles au déploiement du covoiturage :

- la tarification,
- les outils de mise en relation,
- les infrastructures,
- la communication.

3. Coordonner les initiatives locales dans le nouveau cadre réglementaire de la LOM

La LOM confirme le rôle de la Région comme cheffe de file de politique de mobilité à l'échelle régionale. Elle lui confère également le rôle d'AOM locale sur les territoires n'ayant pas cette compétence. A ce titre, elle peut organiser ou contribuer à organiser les services de mobilité partagée.

Par ailleurs, le volet mobilité représente un enjeu crucial dans les politiques territoriales pour la transition énergétique. C'est pourquoi, la Région tient à développer son action dans un cadre partenarial avec toutes les collectivités concernées par les enjeux de mobilité en lien avec l'aménagement du territoire. A ce titre, elle met en place des outils d'accompagnement et d'aide à l'ingénierie pour coconstruire des services de mobilités partagés à l'échelle locale, adaptés aux enjeux et aux besoins. Des délégations d'éléments de la compétence sont

également possibles lorsque cette modalité est appropriée. Il s'agit donc de mettre en œuvre une approche adaptative.

4. Évaluer les projets pour rechercher l'efficacité des services

Le développement des services de covoiturage parmi les mobilités partagées est très récent. Aussi, il existe encore peu de données pour les évaluer tant sur le plan financier que comportemental et environnemental. Pourtant, les enjeux sont réels. De ce fait, il est essentiel de mettre en place des outils d'évaluation de cette politique, pour permettre les ajustements qui seront sans doute nécessaires pour améliorer son efficacité. L'efficacité combine la maîtrise des budgets publics, l'adéquation aux besoins et le suivi des objectifs en matière d'impacts environnementaux.

La mise en place d'outils d'évaluation et de suivi des services créés se fera en parallèle de la poursuite des expérimentations. Les données recueillies par les outils d'évaluation seront centralisées au niveau de l'observatoire de la mobilité de la Région. L'évaluation s'applique sur les moyens de mise en œuvre (indicateurs de moyens), mais aussi sur les impacts en matière d'usages, économiques et sur l'environnement (indicateurs de résultat).

III. LE COVOITURAGE LIO : OBJECTIFS, DÉFINITION ET MODE OPÉRATOIRE

1. Les objectifs poursuivis par la définition du covoiturage d'intérêt public régional

Le covoiturage liO est un covoiturage d'intérêt public régional. Il a pour objectif d'offrir :

- aux usagers : des garanties de sécurité, de qualité de service au travers d'une offre complémentaire à des tarifs maîtrisés ;
- aux territoires : une image de marque (garantie de sérieux, de sécurité), une meilleure lisibilité de l'offre de mobilité complète sur le territoire, la maîtrise des budgets, l'accès à un cadre contractuel et à la communication institutionnelle avec la Région ;
- aux opérateurs : une image de marque, l'accès à un cadre contractuel avec la Région pour le développement du covoiturage, à terme l'accès au Maas Régional.

2. La définition du covoiturage liO

Le covoiturage liO est défini de la manière suivante :

- 1- le service est un service de covoiturage défini par de L'article L. 3132-1 du code des transports :
« L'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte » ;
- 2- les trajets proposés sont complémentaires à l'offre liO dans le temps et/ou l'espace, et correspondent aux déplacements du quotidien : ils sont internes la Région, à l'exclusion des trajets internes aux autres autorités organisatrices de la mobilité de la Région ;
- 3- la tarification du service est en cohérence avec la gamme tarifaire liO ;
- 4- la sécurité des personnes est assurée notamment au niveau de la mise en relation ;
- 5- le service de mise en relation et la communication respectent la stratégie de communication liO ;
- 6- le service de covoiturage se dote *a minima* d'un système permettant d'évaluer l'usage et les moyens mis en œuvre pour la réalisation du service ;
- 7- le service est accessible à tous.

5. Le cahier des charges du covoiturage liO, condition de l'intervention régionale

La Région définit un cahier des charges avec des critères communs à tous les services et des règles adaptées selon la forme du service de covoiturage concerné :

- autostop organisé (par zone ou par ligne) ;
- covoiturage planifié ;
- covoiturage dynamique géolocalisé.

Ce cahier des charges constitue une partie intégrante de toutes les conventions et contrats signés par la Région et visant le développement du covoiturage.

IV. UNE INTERVENTION REGIONALE EFFICACE ACTIONNANT TOUS LES LEVIERS UTILES D'UNE POLITIQUE DE COVOITURAGE

La Région interviendra sur les quatre leviers suivants :

1. La tarification et l'interopérabilité

a) Définition du système tarifaire

Les transactions financières liées à un service de covoiturage d'intérêt public comportent deux aspects :

- Le prix payé par l'utilisateur du service (covoitureur-passager), qui correspond à la tarification du service ;
- La rémunération du covoitureur-conducteur.

Les transactions peuvent transiter via un tiers.

b) Objectifs et enjeux

L'incitation financière des collectivités constitue un levier qui peut viser les différents objectifs :

1. cibler les déplacements éligibles, répondant aux objectifs de complémentarité de l'offre liO ;
2. cibler les usagers éligibles ;
3. recruter de nouveaux covoitureurs, amorcer une expérience covoiturage ;
4. fidéliser.

Les objectifs prioritaires, poursuivis par la Région, sont de compléter l'offre liO pour assurer toute la chaîne de déplacement de l'utilisateur, de réduire le budget « transport » des usagers dans le contexte actuel d'inflation sur les carburants et de réduire l'autosolisme dans un objectif environnemental.

L'enjeu pour la collectivité est de rechercher la meilleure efficacité pour atteindre ces objectifs tout en maîtrisant ses dépenses. C'est pourquoi la Région a lancé différentes expérimentations pour identifier les modèles économiques pérennes. Elle les poursuit en les élargissant et en les structurant.

c) La Région expérimente deux actions tarifaires à court terme

a. L'incitation tarifaire sur l'ensemble de la Région vise la cohérence avec la gamme tarifaire liO pour les trajets de covoiturage d'intérêt public régional

Le principe tarifaire est le suivant :

- Le passager paie son trajet selon un coût cohérent avec le tarif liO pour un aller-retour quotidien de 30 km maximum (2 trajets), du lundi au samedi.
- Le conducteur est indemnisé *a minima* pour les premiers 10 km pour 1 €, puis 0,10 € par km supplémentaire, pour chaque trajet effectué avec un maximum de 6 trajets / jour, jusqu'à 30 km (jusqu'à 3 passagers /trajet).

Les trajets éligibles sont tous ceux compatibles avec les critères du covoiturage liO et qui s'effectuent en totalité sur le périmètre de la Région, à l'exception des trajets intra AOM. Cette opération est relayée auprès de l'ensemble des opérateurs inscrits au registre de preuve de covoiturage et sera mise en place par un

conventionnement multi-opérateurs qui conditionne l'éligibilité d'un trajet, sur une période à compter de fin 2022 jusqu'à mi 2023 au plus tard et jusqu'à épuisement du budget alloué.

b. La poursuite et l'élargissement des expérimentations tarifaires lancées en 2020

Le principe est de poursuivre l'expérimentation de différents systèmes de tarification adaptés selon les besoins et les territoires :

- Avec l'élargissement de l'expérimentation sur le Sud-Ouest Toulousain pour intégrer un rabattement vers les trains liO :

L'intégration d'un « forfait covoiturage » de 5 € supplémentaires par mois accessible aux abonnés train liO dans l'objectif d'un rabattement sur le réseau liO : ce dernier a pour vocation d'inciter à réaliser les trajets de post et pré-acheminement (jusqu'à 30 km de rabattement) vers ou depuis les gares pour les déplacements réguliers en covoiturage, à raison de 1 AR / jour ouvré.

Cette expérimentation se déroulera dans le cadre du marché subséquent avec la CATP, avec l'opérateur Karos.

- Avec la poursuite de l'expérimentation d'un titre covoiturage payé en monnaie locale sur la Haute vallée de L'Aude :

Le paiement de la course s'effectue avec des bons d'échange (TRAME) achetés par les covoiturés (0,25€ pour 5km). Ces bons d'échanges sont ensuite utilisables par les covoitureurs dans les commerces de proximité du périmètre. La mise en relation des covoitureurs se fait via une plateforme téléphonique ou via la plateforme digitale du département « Mobil'Aude ».

- Avec la poursuite de l'expérimentation de la gratuité du passager dans le cadre de 5 lignes de covoiturage complémentaires au réseau urbain sur le bassin Alésien :
 - Cette expérimentation est une option intégrée dans la DSP transport portée par le Syndicat Mixte SMTBA, associant l'agglomération d'Alès et la Région ;
 - Le SMTBA étend l'expérimentation de lignes de covoiturage, initiée en 2019 par la ligne Saint Jean du Gard – Alès, sur 5 lignes. La mise en relation entre les conducteurs et passagers se fait par l'application « Ales'Y en covoiturage ») ;
 - Le service est gratuit pour les passagers ; et les conducteurs reçoivent une compensation financière allant de 0,90 € à 1,50 € par passager et par trajet.

Les incitations au covoiturage et leur intégration à la gamme liO s'adapteront à l'évolution de la conjoncture et de l'évaluation des services.

2. Les services de mise en relation

Les services de mise en relation des covoitureurs prennent les 3 formes décrites au chapitre II : autostop organisé, covoiturage planifié et covoiturage dynamique.

Selon la typologie des territoires, la mise en relation relève plus ou moins d'actions locales et de proximité ou de propositions de services plus dynamiques. Le service de covoiturage mis en place sur un territoire, peut donc être soit un de ces services soit une combinaison de ceux-ci.

a) La Région incite à court terme au développement d'un service de mise en relation sur demande des territoires

La Région prévoit le développement des services de mise en relation, sur demandes des territoires, au travers de deux outils facilitant leur mise en œuvre :

- la Région interviendra dans le cadre des délégations de compétences qu'elle accordera aux communautés de communes qui en feront la demande (voir chapitre V) ;
- elle propose un accompagnement technique, au bénéfice des territoires, dans la définition des services et la négociation avec les opérateurs, au travers de micro-missions AREC.

b) A plus long terme, la Région vise l'intégration billettique du covoiturage liO au système de distribution des titres liO

Parmi les outils serviciels, on distingue les plateformes digitales (sites Internet et applications smartphone), les lieux physiques avec du personnel d'accueil ou les plateformes de réservation téléphonique assimilables aux centrales téléphoniques mises en place pour les réservations de transport à la demande (TAD).

Seules les applications smartphone de covoiturage dynamique permettent d'intégrer le covoiturage à l'acte d'achat d'un service de mobilité régionale liO, par la fourniture de preuve de covoiturage et la possibilité d'interopérabilité entre plateformes.

L'interopérabilité consiste à simplifier pour l'utilisateur les titres de transport, propres à chaque service. L'utilisateur achète un titre pour tout le déplacement qu'il a planifié avec validations successives qui induisent une interopérabilité complète entre les différents opérateurs ou une intégration tarifaire dans une seule et même billettique.

Dans le cadre de son plan de covoiturage, la Région prévoit de participer au développement des « API » (interface de programmation d'application), solutions logicielles permettant l'intégration au futur Maas Régional (projet phasé à partir de 2024) des offres de covoiturage des plateformes digitales répondant aux critères du « covoiturage liO ».

3. Les infrastructures

Les aménagements dédiés au covoiturage regroupent :

- les places de stationnement dédiées aux covoitureurs ;
- les points d'arrêt (lieux de prise en charge ou de dépose sans que le conducteur descende de son véhicule) ;
- les voies de circulation dédiées.

a) Les places de stationnement dédiées

On trouve des places de stationnements dédiées aux covoiturages :

- dans les pôles d'échanges multimodaux régionaux,
- dans les P+R aux entrées d'agglomérations,
- dans les aires de covoiturage,
- dans les parkings privés.

La Région n'est pas gestionnaire de voirie et ne peut donc assurer la maîtrise d'ouvrage de ces aménagements.

La Région interviendra sur deux axes à court terme :

- Axe 1 : élaboration du schéma directeur régional des aires de covoiturage

La Région lance l'étude d'un schéma directeur des aires de covoiturage. L'objectif est d'identifier les aires et points de pose et de déposer d'intérêt régional et les modalités de financements de ceux-ci. Le budget estimé pour cette étude est de 60 000 € sur l'année 2022.

- Axe 2 : un déploiement dans le cadre de l'intermodalité dès 2022

Dans une logique de complémentarité des modes de transports, la Région interviendra prioritairement dans le cadre des dispositifs PEM Ferroviaires et Routiers en tant que partenaire financier de ces projets.

La Région entend compléter prochainement ce dispositif PEM par le financement de sites intermodaux à enjeu plus locaux, « pôles nouveaux usages » (PNU), haltes multimodales qui doivent regrouper au minimum 3 services de mobilités, dont les places de stationnement dédiées à la pratique de covoiturage et un point d'arrêt LiO.

d) Les points d'arrêt et de prise en charge des covoitureurs, leurs mobiliers et signalétique

Les points d'arrêt (qu'ils soient d'autostop organisé, équipés ou non d'indication de destinations) sont pertinents dans la mesure où ils sont situés sur un axe routier dense sur lequel des conducteurs sont susceptibles de prendre les passagers.

Sur certaines parties du territoire, ce type d'aménagement peut participer à la densification de l'offre de mobilité et/ou à la lisibilité de celle-ci.

La pose de poteaux de signalétique est conditionnée par une étude préalable de pertinence des axes de covoiturage et des points de prise en charge et/ou de dépôt dans le cadre d'une étude globale d'un service de covoiturage.

Cette étude doit être soumise aux gestionnaires de voiries (conseils départementaux, agglomérations, communautés de communes), s'ils n'en sont pas eux-mêmes maîtres d'ouvrage, pour analyse et validation notamment des conditions de sécurité routière et des partis-pris d'aménagement.

La pose des mobiliers et les éventuels aménagements de sécurisation du site seront à mettre en œuvre sous la maîtrise d'ouvrage de ces gestionnaires de voirie.

La région interviendra uniquement sur les territoires où elle est AOM locale dans le cadre d'un partenariat avec le maître d'ouvrage et du cahier des charges du covoiturage d'intérêt public régional, selon les critères qui seront définis dans le schéma directeur des aires de covoiturage.

c) Les voies dédiées au covoiturage

La Région est associée à des réflexions partenariales sur la faisabilité de VR2+, (files de circulation réservées au covoiturage avec au moins 2 personnes dans la voiture) ou de VRTC (voies réservées aux transports en commun) potentiellement ouvertes aux covoitureurs. Des projets existent sur les axes autoroutiers de l'étoile toulousaine et celle de Montpellier, portés par les AOM métropolitaines.

Les projets de VR2+ feront l'objet d'expérimentation dans un premier temps, avec un financement spécifique de la Région pour l'aménagement des voies dédiées et les équipements nécessaires au contrôle d'accès.

4. Les actions de communication

a) Les prestations d'animation et d'accompagnement

Entrent dans ce champ :

- l'animation auprès des entreprises et administrations au travers de leurs PMIE ou PMIA ;
- l'organisation d'évènements tels qu'une manifestation pour initier au covoiturage lors de la semaine de la mobilité, etc.

Concernant l'animation spécifique et la communication de proximité, la Région confiera cette mission aux territoires qui contractualisent avec elle dans l'objectif de développer le « covoiturage d'intérêt public régional liO »

d) Les campagnes de communication

La région prendra en charge les campagnes régionales de communication auprès du grand public (affichage public, presse, réseaux sociaux ...).

e) La charte de communication

La Région a mis en place une charte de communication liO, applicable à tous les services de covoiturage, qu'ils soient portés par la Région directement ou bien par d'autres collectivités à qui la Région leur a ou aura délégué la compétence.

V. L'ÉVALUATION DES SERVICES DE COVOITURAGE

La Région complète son observatoire de la mobilité par l'observation du covoiturage en Région.

La Région identifiera une liste d'indicateurs minimum pour évaluer :

- d'une part la faculté des différents services de covoiturage à répondre aux objectifs du plan afin d'alimenter cet observatoire,
- d'autre part les causes des éventuels écarts et les leviers à actionner pour réduire ces derniers.

Cette liste sera précisée dans le règlement du plan de covoiturage.

Une liste d'indicateurs selon les formes de covoiturage sera intégrée dans le cadre de la contractualisation relative à la promotion du covoiturage.

VI. LA COORDINATION DES INITIATIVES LOCALES DANS LE CADRE DE LA LOM

6. Avec les communautés de communes non AOM

Conformément aux dispositions du code des collectivités locales, la Région peut déléguer tout ou partie de sa compétence mobilité partagée sur son ressort territorial aux EPCI à fiscalité propre.

La Région délèguera l'organisation de service de covoiturage, dans la mesure où il respectera les critères du covoiturage d'intérêt public régional (définis au chapitre I).

Plus particulièrement, la Région délèguera l'organisation de covoiturage planifié et de l'autostop organisé dans la mesure où notamment la preuve du covoiturage réalisé sera au minimum de niveau A. Ce niveau garantit la mise en relation effective entre le conducteur et le passager pour un trajet spécifié.

La Région délèguera l'organisation de covoiturage dynamique dans la mesure où notamment l'opérateur de covoiturage dynamique aura la capacité de répondre à une preuve de covoiturage de niveau B ou C, qui présente la garantie que le trajet a bien été réalisé entre le conducteur et le passager, et sera inscrit au Registre de Preuve de Covoiturage (voir annexe 3).

Dans ces conditions, la Région proposera une délégation de service pour la mise en œuvre de services respectant les critères du covoiturage d'intérêt public régional.

- Cas des services de covoiturage mis en place par les communautés de communes avant que la Région prenne la compétence en matière de mobilité sur leur ressort territorial

Une évaluation du service en cours sera demandée afin de s'assurer que le service développé est bien éligible au covoiturage liO.

Dans l'affirmative, la Région proposera la convention de délégation de service.

7. Avec les autres EPCI non AOM sans fiscalité propre

Lorsque l'initiative du service émane d'un parc naturel régional (PNR), d'un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) ou d'un pays, la Région ne sera réglementairement pas en mesure de leur déléguer la compétence. Elle pourra en revanche le proposer aux communautés de communes de leurs périmètres.

8. Avec les EPCI à fiscalité propre ayant la compétence AOM

La coopération entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité sera recherchée pour viser une bonne coordination des services créés.

Des conventions de partenariat pourront être établies visant à :

- développer le covoiturage respectant les critères du covoiturage liO ;
- faciliter l'intermodalité.

9. La prise en compte des initiatives dans le cadre des plans de mobilité des entreprises ou d'administration :

Les entreprises et administrations proposant un forfait mobilité à leur personnel visant à indemniser le covoiturage bénéficieront d'une visibilité particulière et d'offres promotionnelles de services de covoiturage liO. Le budget est intégré dans la partie tarification.

10. Les grandes lignes du cahier des charges du « covoiturage liO » :

<p>Critères généraux du cahier des charges</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le service est défini par l'article L. 3132-1 du code des transports - Les trajets sont complémentaires à l'offre liO, liés aux déplacements du quotidien, internes à la Région, hors ceux internes aux AOM - La tarification est en cohérence avec la gamme tarifaire liO - La sécurité des personnes est assurée au niveau de la mise en relation (inscription au minimum) - La communication respecte la charte et la stratégie de communication liO - L'évaluation de l'usage et les moyens mis en œuvre sont suivis en respectant les indicateurs spécifiques - Le service est accessible à tous 		
<p>Spécificité selon le type de covoiturage</p>	<p>Autostop organisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation : inscription des usagers - Possible si manque ou saturation d'offre liO - Indicateurs d'évaluation spécifique 	<p>Covoiturage planifié :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation : sur les covoitureurs - Preuve de la mise en relation pour un trajet particulier - Indicateurs d'évaluation spécifique 	<p>Covoiturage dynamique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Géolocalisation - Paiement dématérialisé adhésion au registre de preuve, niveau B ou C - Indicateurs spécifiques

11. Tableaux de synthèse de l'intervention régionale pour chaque levier de politique de covoiturage

		EPCI à fiscalité propre non AOM	EPCI non AOM sans fiscalité propre	AOM	Autres initiatives locales
Service	Organisation des services de covoiturage	Délégation de compétence pour organisation de services de covoiturage répondant aux critères de la marque « covoiturage avec liO »	Pas de possibilité de Délégation de compétence directe : Possibilité de déléguer avec un EPCI à fiscalité propre sur le ressort territorial régional	Convention de partenariat pour le développement d'un covoiturage répondant aux critères de la marque « covoiturage avec liO »	Employeurs, association, projets innovants
	Aide Régionale	Expertise technique dans le cadre des délégations de compétence hors incitation au covoiturage		Au cas par cas	
	Outils de mise en relation	Etude de définition des services en amont pour EPCI à fiscalité propre < 30 000 hab. : A partir de 2024 : Interfaçage avec l'application liO (Co- financements des API)			
Tarification		Incitation pour des trajets ciblés (entre AOM – interne à la Région – hors internes AOM) dans le cadre d'une convention multi opérateur. Poursuite des expérimentations en cours et test de l'intégration du covoiturage à la gamme tarifaire liO Convention multipartenaire sur le modèle des campagnes incitatives du RPC et Campagne de promotion sur certains types de trajets A partir de 2024 : adaptation de la politique tarifaire régionale de covoiturage selon retour expérience et évaluation de la conjoncture.			Actions promotionnelles ponctuelles en partenariat avec les AOM dans les entreprises engagées dans les Forfait mobilité durables FMD à partir de 2023 ;
		Expérimentation Bassin Sud Ouest Toulousains : forfait optionnel complémentaire de 5€ accessible aux abonnés train liO leur permettant un rabattement en covoiturage sur les gares			
		Expérimentation du PETR Haute vallée de l'Aude d'un covoiturage payé en monnaie locale			
		Expérimentation du SMTBA , d'un covoiturage gratuit intra AOM intégré au réseau urbains			
Infrastructures					
Communication		Chartre graphique « covoiturage liO » pour les services répondant au cahier des charges à partir de 2022 : Communication institutionnelle			Possibilité d'être visible sur applications adhérentes à la marque liO comme point de rdv
Evaluation		EPCI à fiscalité propre non AOM	EPCI non AOM sans fiscalité propre	AOM	
		Evaluation en aval : Indicateurs collectés dans le cadre des conventions de délégation et d'incitation financières Mise en place de l'observatoire du covoiturage expertise interne		Analyse observatoire régional des mobilités Evaluation en aval : Indicateurs collectés dans le cadre des conventions de partenariat	