



PLAN D'ACTION



VANNES

LIGNES DE COVOITURAGE

Une alternative au tout-voiture
pour désengorger l'agglomération



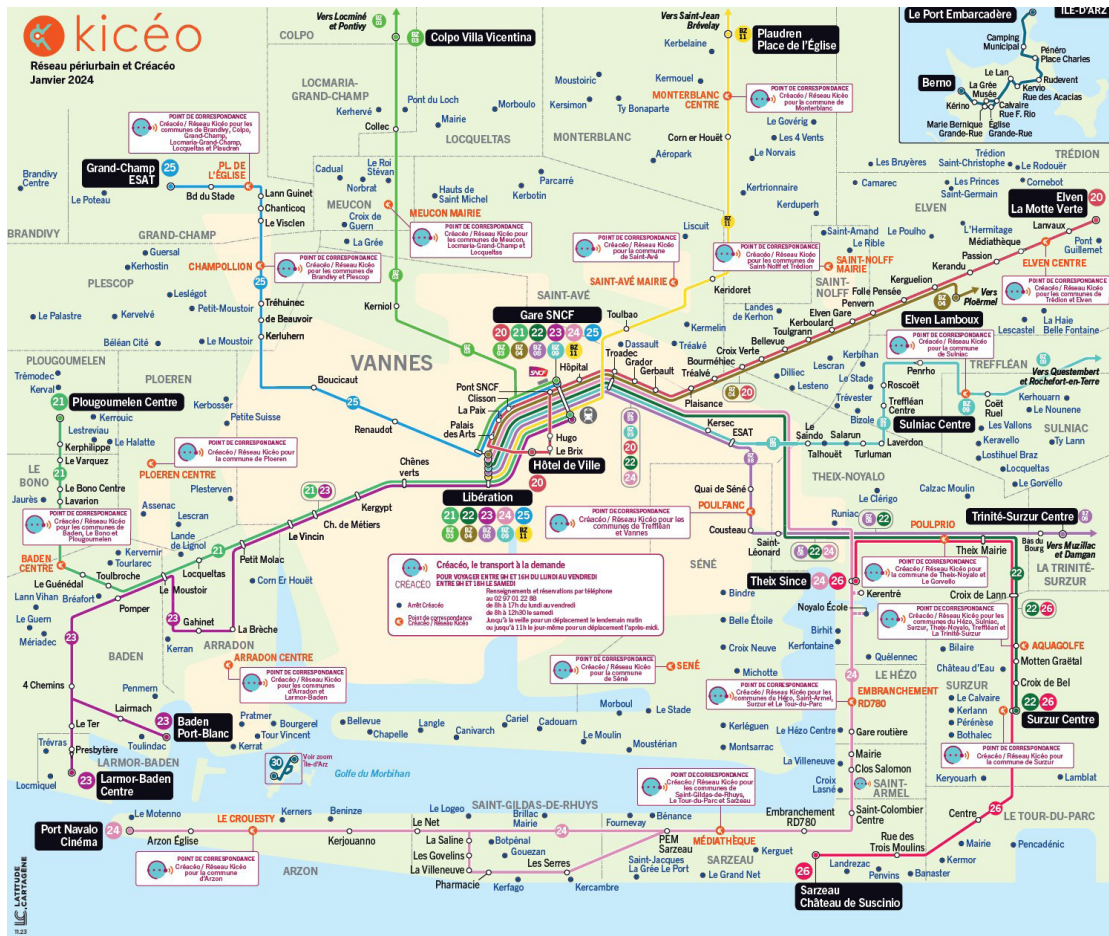
Avec l'appui technique de



LA PRÉDOMINANCE MAJEURE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR LES TRAJETS DU QUOTIDIEN ENTRE VANNES ET LES TERRITOIRES VOISINS

Dans le centre urbain de Vannes, la transition des mobilités est déjà bien engagée, avec une croissance de fréquentation des transports collectifs urbains de + 63 % entre 2008 et 2016¹. Sur les déplacements interurbains, **la voiture individuelle domine toutefois encore largement les autres modes de transport** utilisés. Elle **demeure ainsi le principal moyen** (97 % des trajets) pour se rendre vers l’agglomération de Vannes afin d’aller au travail.

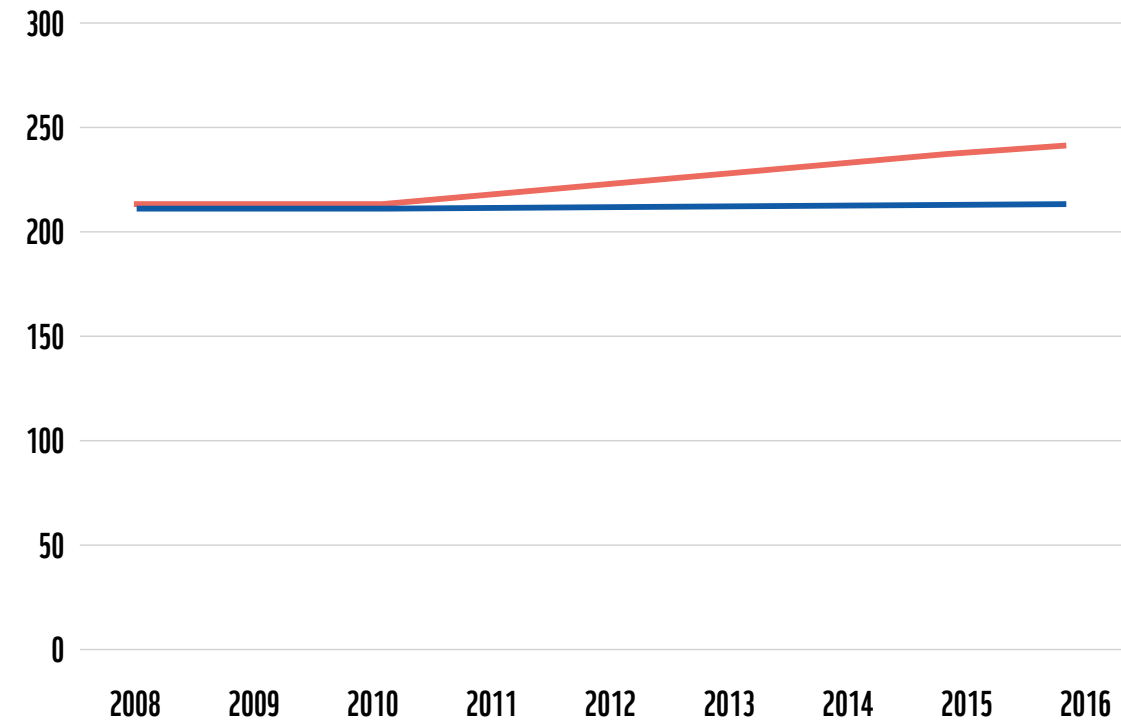
Ces déplacements représentent plus de 18 millions de trajets chaque année, soit plus de **2 millions de kilomètres parcourus quotidiennement**² qui génèrent au total **76 000 tonnes de CO2 par an** et pèsent lourd sur le budget des ménages concernés. Les actifs qui se déplacent en voiture vers Vannes dépensent en moyenne **3 000 euros par an** tous frais compris, dont un peu moins d’un tiers pour le carburant³. C’est au total plus de **86 millions d’euros** qui sont dépensés chaque année par les actifs qui se rendent à Vannes pour travailler.



Plan urbain du réseau Kicéo – Source : Plan urbain du réseau kicéo de Vannes en 2022 – 2024 de Golfe du Morbihan – Vannes Agglomération

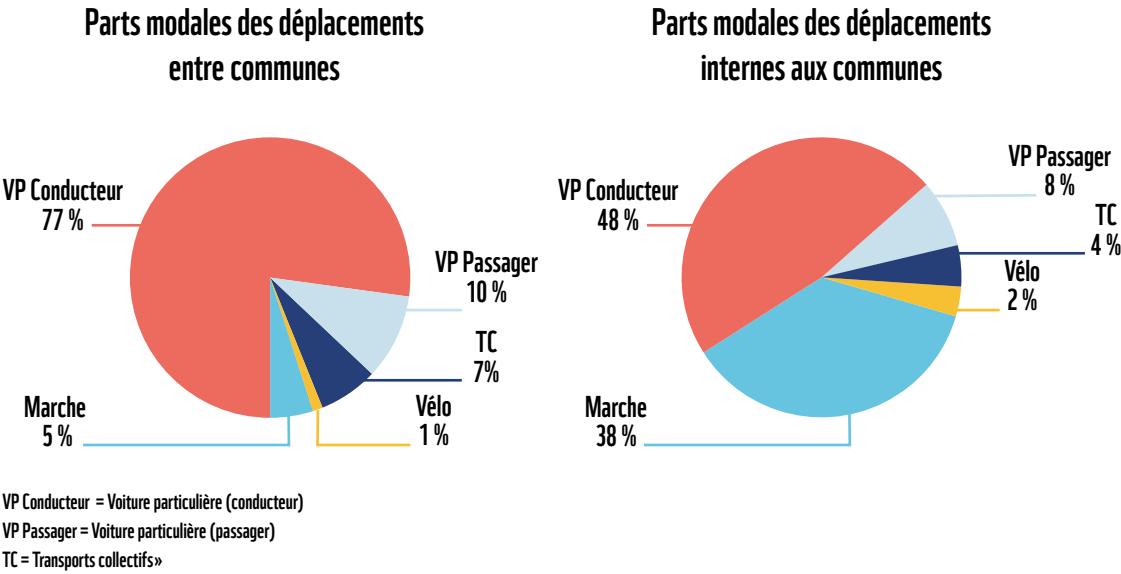
1. Source : base de données « mobilités professionnelles » (mobpro) 2021 de l’Insee.
2. Ici le coût complet de la voiture est estimé à 0,35 euros par veh-km. Source : Adetec, Le coût réel de la voiture en 2022, 2023.
3. Ici on considère 0,12 euros de carburant par veh-km.

Traffics sur les routes départementales (en milliers de véhicules / jour)



Trafic en voiture particulière / objectifs fixés dans le Plan de déplacements urbain
Trafic en voiture particulière sur les routes départementales

Évolution du trafic automobile de 27 points de comptage autour de Vannes sur routes départementales (source CD56)
Plan de Déplacements Urbains 2020 – 2029 de Golfe du Morbihan – Vannes Agglomération.



VP Conducteur = Voiture particulière (conducteur)
VP Passager = Voiture particulière (passager)
TC = Transports collectifs

Comparaison des déplacements inter-communaux et intra-communaux. La voiture prédomine les déplacements inter-communaux. - Plan de Déplacements Urbains 2020 – 2029 de Golfe du Morbihan – Vannes Agglomération.

4. Source : base de données « mobilités professionnelles » (mobpro) 2021 de l’Insee. Ce sont des parts modales pondérées en fonction du nombre de kilomètres parcourus.
5. Source : base de données « mobilités professionnelles » (mobpro) 2021 de l’Insee.

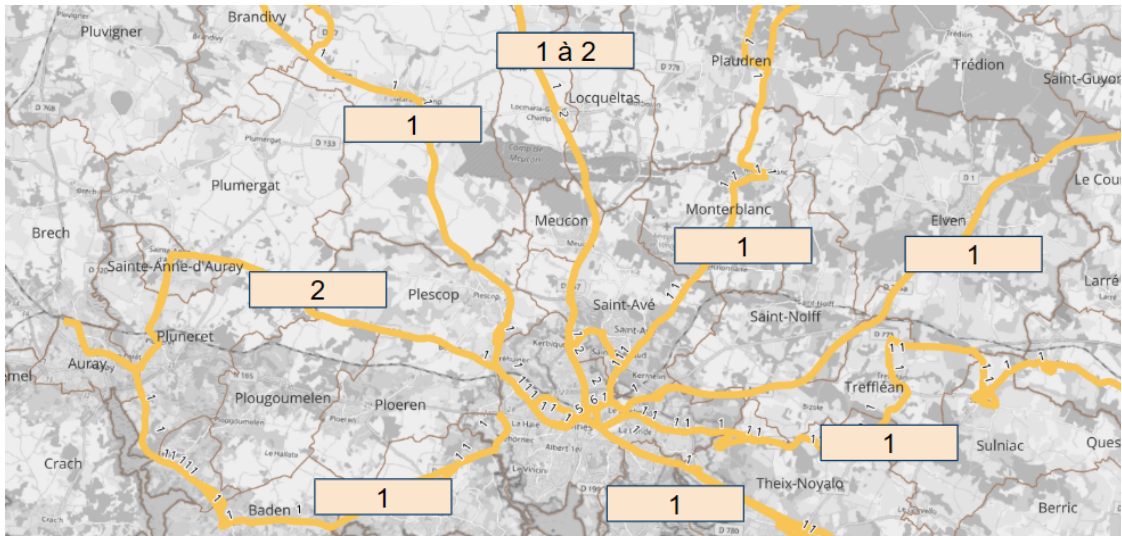
Le **train** constitue une **alternative à la voiture individuelle essentiellement pour les communes équipées d’une gare et suffisamment éloignées de Vannes**. A destination de Vannes, environ 15 % des trajets sont réalisés en train depuis Lorient et Hennebont, environ 7 % depuis Auray et Landévant. La part des trajets réalisés en train devient marginale depuis Questembert, avec à peine 1 % des déplacements domicile-travail⁴. Ces résultats montrent que les lignes ferroviaires constituent une alternative réelle et structurante à la voiture individuelle, essentiellement pour les déplacements depuis les communes les plus éloignées.

Le **vélo** représente une **alternative essentiellement sur les trajets de moins de 10km** vers Vannes. La part modale du vélo diminue avec la distance parcourue⁵ jusqu’à devenir marginale au-dessus de 10km :

- Sur les liaisons de moins de 10 km : 5 à 6 % des kilomètres sont parcourus à vélo ;
- Sur les liaisons de plus de 10 km : moins de 1 % des kilomètres sont parcourus à vélo et moins de 0,5 % après 15 km.

Pour la population active, le car constitue aujourd’hui une alternative minoritaire face à la voiture individuelle, quelle que soit la distance par rapport à Vannes. Ce constat s’explique principalement par la faible fréquence des lignes de car desservant l’agglomération en heures de pointe et par des temps de parcours souvent allongés (voir la part modale du car régional).

Fréquence en heure de pointe des lignes de car régionales desservant Vannes.
En moyenne, cette fréquence est proche de 1 car par heure.

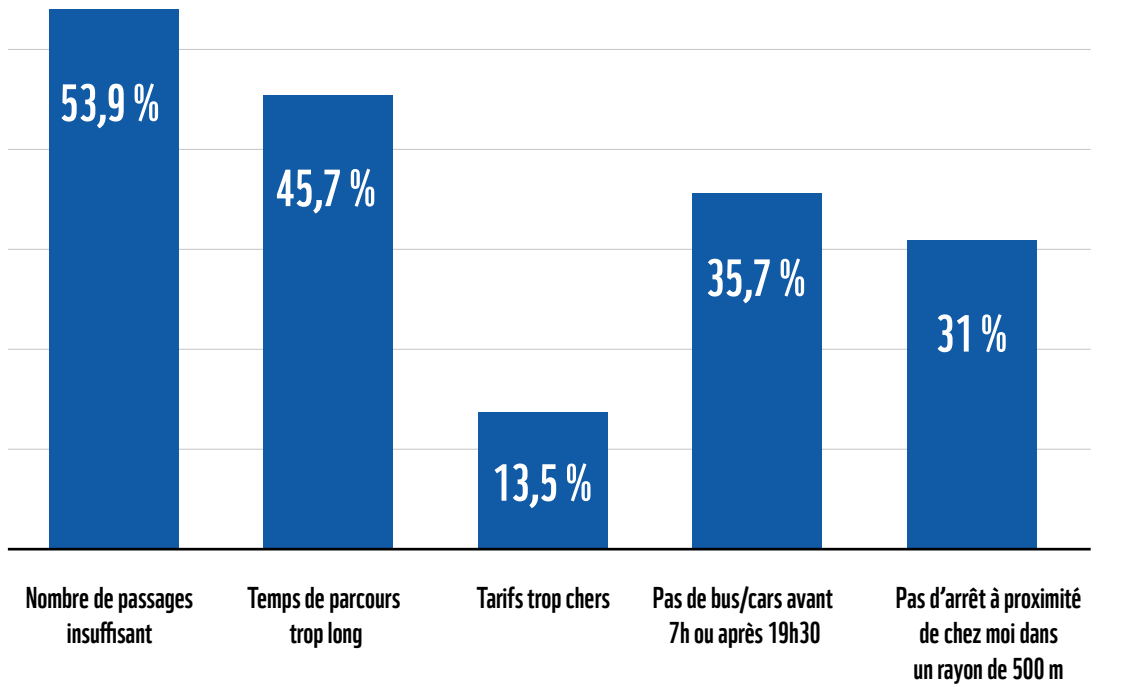


Sources : GTFS BreizhGo 2025. Traitement Ecov/WWF, données moyennes des heures de pointe arrondies à la valeur supérieure.

En moyenne, pour aller au travail, les voitures individuelles ne sont occupées que par 1,07 personnes⁶. Le système voiture présente pourtant des capacités de transport que la puissance publique peut organiser et mobiliser. La dépendance à la voiture individuelle sur les flux inter-communaux vers Vannes est ainsi identifiée comme un enjeu majeur à l’échelle de l’agglomération. Les orientations stratégiques locales, notamment le PDU 2020-2030 et le Plan Climat Air Énergie Territorial, poursuivent un objectif de baisse de la part modale de l’automobile, afin de la ramener à 47 % à l’horizon 2030⁷.

La prédominance de la voiture individuelle s’explique notamment par une **offre alternative de transports collectifs périurbaine globalement trop faible**. Selon le PDU de Vannes Agglomération, les principaux freins à l’usage des modes alternatifs à l’automobile sont en effet les suivants :

- Les fréquences trop faibles,
- Les temps de parcours trop longs,
- L’amplitude des services trop courte,
- La couverture du réseau trop faible,
- Le prix des transports (en dernière position).



*Résultats de l’enquête menée par l’Agglomération en 2018 –
Source : Plan de Déplacements Urbains 2020 – 2029 de Golfe du Morbihan – Vannes Agglomération.*

La nécessité de renforcer l’offre de transports collectifs est donc bien identifiée dans le PDU **2020-2030 de Vannes Agglomération**. Néanmoins, le renforcement de cette offre se heurte à des contraintes budgétaires qui limitent, à court et moyen termes, l’augmentation des fréquences de cars ainsi que la création de nouvelles gares ferroviaires. Dans ce contexte, comment étendre et renforcer l’offre de transports collectifs autour de Vannes à budget maîtrisé et réduire la place de la voiture individuelle ?

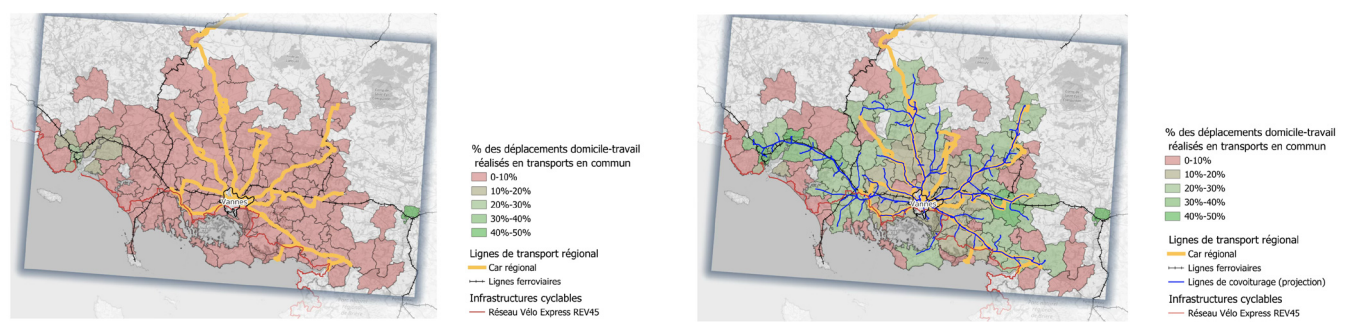
6. Commissariat Général au Développement Durable, La mobilité des Français Panorama issu de l’enquête nationale transports et déplacements 2008, 2010.

UNE SOLUTION : LE DÉVELOPPEMENT DE LIGNES DE COVOITURAGE

Le développement de lignes de covoiturage, pensées comme un prolongement et un renforcement des transports collectifs existants, peut constituer un levier structurant et rapidement mobilisable. Concrètement, les conducteurs circulent sur leur trajet habituel, passent naturellement par les arrêts, peuvent signaler leur passage via une application et emmener les passagers qui attendent. Pour un passager, l'expérience est semblable à un transport en commun à haut niveau de service : les passagers se rendent à l'arrêt le plus proche, font leur demande de covoiturage sur leur application et attendent le premier conducteur qui s'arrête. Ils montent ensuite à bord et valident comme dans un bus.

Les lignes de covoiturage offrent un **service fréquent** : en 2023, 97 % des trajets effectués sur les lignes existantes ont enregistré un temps d'attente inférieur à 10 minutes⁷. **Les usagers ont la certitude de partir grâce à la mise en place d'une garantie mobilisée dans 1 % des cas.** En termes de parcours utilisateur, une ligne de covoiturage est donc **semblable à une ligne de transport en commun** comme les autres, à la différence que les sièges libres sont proposés par les voitures en circulation.

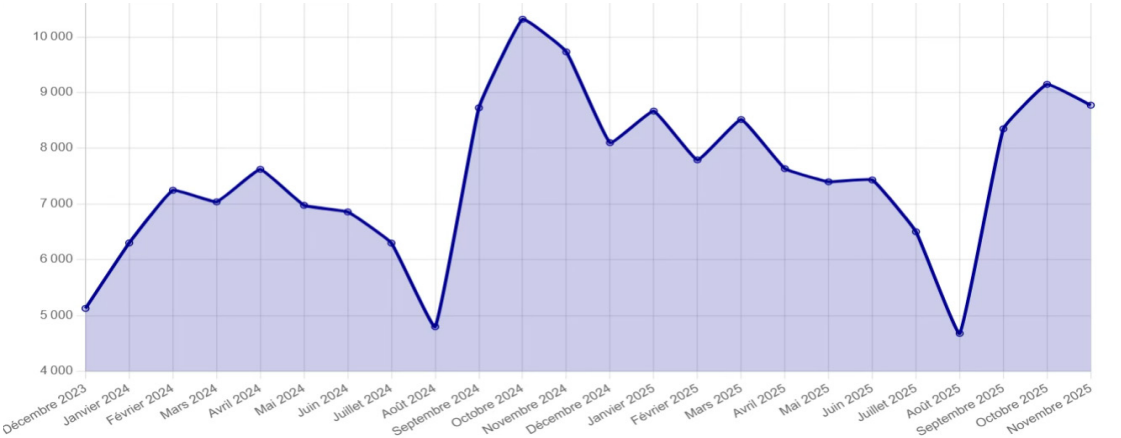
Un **système multimodal** renforcé par des lignes de covoiturage autour de Vannes permettrait à terme de **multiplier par plus de cinq la part modale des transports collectifs**, qui passerait de 3 % à 15 % sur les trajets domicile-travail⁸, induisant une baisse de près de 14 % du trafic automobile quotidien⁹. Les impacts sont majeurs : 8 500 tonnes de CO₂ économisées annuellement¹⁰, et plus de 20 millions d'euros d'économies pour les ménages, soit environ 700 € d'économies annuelles par actif effectuant quotidiennement un trajet domicile-travail vers Vannes¹². A l'échelle du bassin de vie vannetais, il devient ainsi possible de proposer un scénario de transition plus inclusif : les ménages ont les moyens de réduire fortement leur consommation de carburant ou, lorsque l'usage de la voiture reste nécessaire, d'en partager les coûts en participant aux lignes de covoiturage.¹³



7. Ecov/WWF, sur la base des temps d'attente de tous les trajets réalisés en 2023.
8. Source des données pour la part modale: base de données « mobilités professionnelles » (mobpro) 2021 de l'Insee. Ce sont des parts modales pondérées en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Ces données prennent uniquement en compte les déplacements domicile-travail entre 10 et 100 kilomètres. Sont exclus les déplacements intra-communaux.
9. Source des données : base de données « mobilités professionnelles » (mobpro) 2021 de l'Insee. Hypothèse de taux d'occupation des véhicules : 1,07 (Source : Commissariat Générale au Développement Durable, La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, 2010).
10. Hypothèse de consommation d'une voiture par véh-km : 0,149 kg CO₂. Source : Scénario AMS de référence de la SNBC et de la PPE.
11. Ici le coût complet de la voiture est estimé à 0,35 euros par véh-km. Source : Adetec, Le coût réel de la voiture en 2022, 2023.
12. Source des données : base de données « mobilités professionnelles » (mobpro) 2021 de l'Insee.
13. Sources : GTFS BreizhGo 2025, carte Umpa des réseaux express vélo de France, Insee Mobpro 2021, Modèle MSER Ecov. Traitement Ecov/WWF

LE PLAN D'ACTION : DÉVELOPPER DES LIGNES DE COVOITURAGE ENTRE VANNES ET SON AGGLOMÉRATION

Les données du Registre de Preuve de Covoiturage (RPC) permettent de visualiser l'évolution de la pratique du covoiturage à l'échelle des déplacements vers l'Agglomération de Vannes :



On observe une stabilisation entre 7500 et 9000 covoiturages par mois, après une hausse du nombre de trajets covoiturés mesurés lors du lancement du partenariat avec Blablacar Daily (pic à 10000 trajets en septembre 2024).

Environ 0,5 % du flux total domicile-travail est réalisé en covoiturage (en novembre 2025 sur les liaisons les plus covoiturées du RPC) :

Principales liaisons vers Vannes :	Trajets inscrits dans le RPC, novembre 2025	Trajets inscrits dans le RPC par jour ouvré. Novembre 2025	Total des trajets domicile-travail par jour ouvré	Ratio trajets covoiturés / total des trajets domicile-travail
Elven <> Vannes	383	20	1848	0,55%
Surzur <> Vannes	253	13	1370	0,49%
Auray <> Vannes	202	11	2186	0,24%
Grand-Champ <> Vannes	213	11	1504	0,37%

Source : Registre de Preuve de Covoiturage, novembre 2025.

L'une des dynamiques de covoiturage les plus marquées concerne l'axe reliant Elven à Vannes, avec 20 trajets en moyenne par jour ouvré. Ce chiffre est révélateur du potentiel mais reste encore marginal (0,55%). Il pourrait être très fortement amélioré avec une offre de type ligne de covoiturage.

14. Le Registre de Preuve de Covoiturage est un service numérique de l'Etat, conçu à destination des collectivités locales, qui collecte et certifie les données des trajets de covoiturage courte distance intermédiaire. La pratique informelle du covoiturage (entre amis, voisins, au sein d'une même famille...) n'est donc pas prise en considération.



Retours d'expérience du réseau de lignes de covoiturage MCovoit' Lignes + de la région Grenobloise

M Covoit' Lignes+ est le réseau de covoiturage express de la région grenobloise. Année après année, il installe le covoiturage comme un véritable mode de transport collectif. Il offre ainsi aux habitants du Pays Voironnais, du Grésivaudan et du massif du Vercors une liaison vers Grenoble avec une performance comparable à celui d'un tramway.

Réseau de lignes de covoiturage MCovoit' Lignes +

Une offre massive de sièges disponibles

Chaque année, plus de **100 000 sièges libres** sont proposés sur le réseau M Covoit' Lignes +, soit l'équivalent de 4,5 trajets de bus en plus en heures de pointe. Sur les liaisons les plus performantes, **le temps d'attente est inférieur à 5 minutes aux heures de pointe**. Il est inférieur à 10 minutes à l'échelle du réseau. Cette offre est visualisable en temps réel dans l'application pour les passagers, qui savent dans combien de temps passent les prochains conducteurs. Grâce à ce niveau de service performant, **le service dépasse 30 000 trajets covoiturés par an, en progression de 50 % depuis 2023**. Depuis l'ouverture du service en 2020, ce sont plus de 5 500 usagers distincts qui ont utilisé le service, générant plus de 15 800 rencontres entre conducteurs et passagers.



Une ligne de covoiturage citoyenne déjà déployée dans le Morbihan

L'autostop citoyen entre Billiers et Muzillac (Morbihan), lancé par Arc Sud Bretagne, propose 9 arrêts sécurisés équipés de panneaux à clapets pour remplacer le carton traditionnel. L'objectif : remplir les voitures souvent vides et faciliter les déplacements des habitants et touristes.

Intégrée à une démarche globale avec l'association éhop, cette initiative promeut le covoiturage via des actions comme un défi de deux semaines. Écologique et solidaire, elle vise à réduire l'usage de la voiture solo et pourrait inspirer d'autres territoires.



Source de l'illustration : éhop

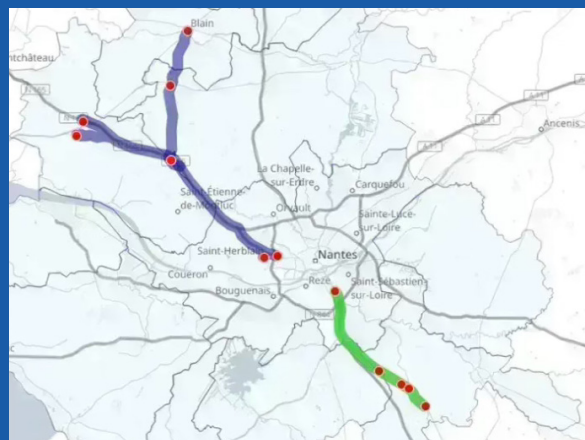
vu à ILLE-ET-VILAINE

Les lignes de covoiturage déjà déployées ou en projet dans l'Ille-et-Vilaine

Dans l'ouest, plusieurs territoires ont mis en place ou sont en cours de déploiement de lignes de covoiturage. 4 communautés de communes ont déployé des réseaux locaux : Montfort Communauté, Brocéliande Communauté, Bretagne Romantique, et Saint-Méen Montauban. 2 lignes de covoiturage express sont également en déploiement dans le Pays nantais, sur des trajets d'une trentaine de km autour de Nantes. Les lignes ouvriront en mars 2026.



Source de l'illustration : Article Ouest France.

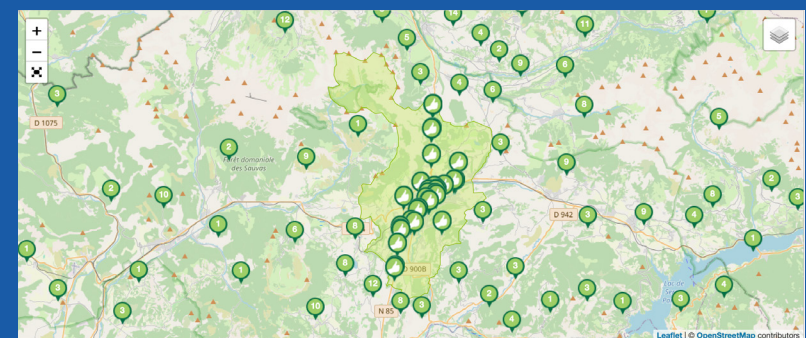


Source du schéma : Nantes Métropole.

vu à HAUTES ALPES

Près de 1 000 points d'arrêt d'autostop organisé dans les Hautes Alpes

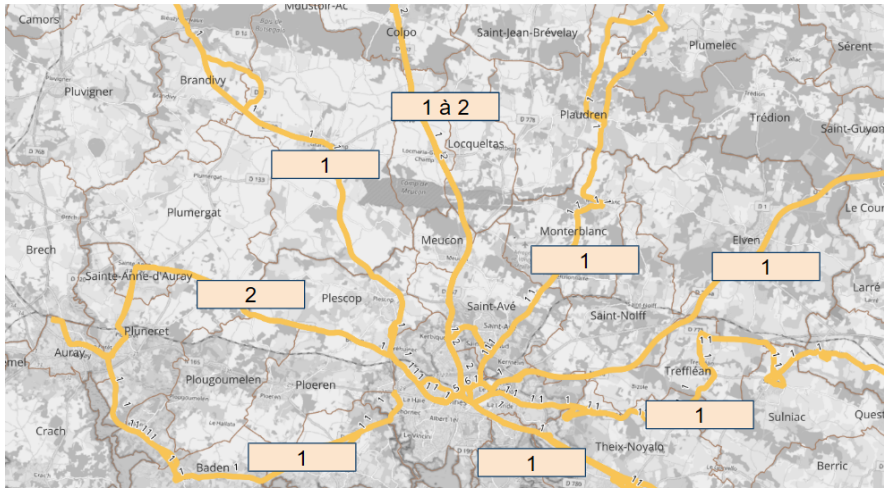
En 2024, les Hautes-Alpes ont lancé Rezo Pouce, une application d'autostop organisé pour développer le covoiturage dans tout le département. L'objectif : réduire le trafic, notamment sur l'axe Veynes-Gap (5 000 véhicules/jour). 900 panneaux ont été installés dans les 162 communes, créant un réseau de transport partagé ultra-local, complémentaire aux transports publics. Porté par Mobicoop, les collectivités et le Département, ce projet mise sur la proximité et la mobilité durable.



Source de l'illustration : Rezo Pouce.fr

DANS UN CONTEXTE BUDGÉTAIRE TENDU, CONTINUER À RENFORCER ET ÉTENDRE LE SYSTÈME MULTIMODAL AUTOUR DE VANNES GRÂCE AUX LIGNES DE COVOITURAGE EXPRESS

Un moyen de renforcer les axes où le car est déjà présent, pour rendre le système plus attractif

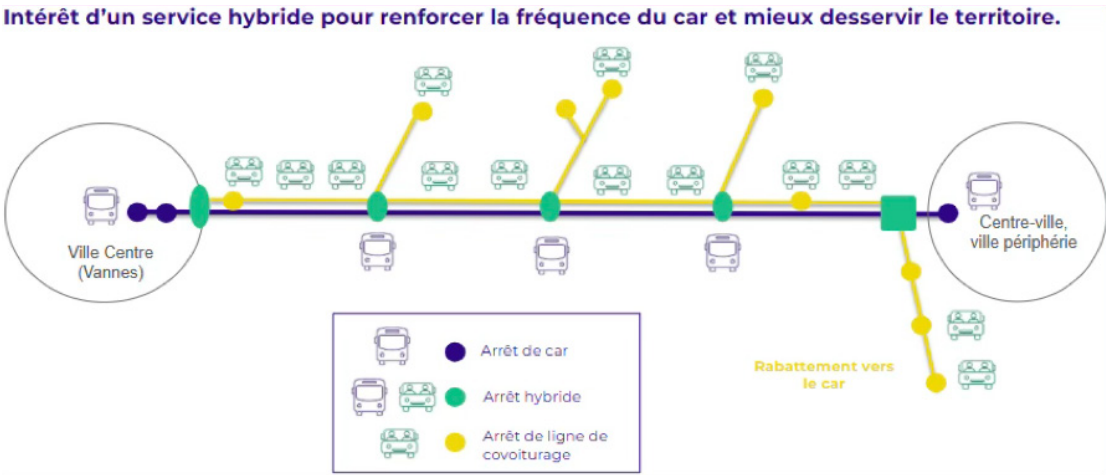


Fréquence en heure de pointe des lignes de car régionales desservant Vannes. En moyenne, cette fréquence est proche de 1 car par heure.

Sources : GTFS BreizhGo 2025. Traitement Ecov/WWF, données moyennes des heures de pointe arrondies à la valeur supérieure.

Les lignes de covoiturage peuvent renforcer et compléter ces offres de transport :

- En assurant des liaisons non desservies par du car, en rabattement ou en diffusion.
- En renforçant l’offre existante sur les liaisons déjà desservies par du car. Cette offre hybride sera plus attractive pour la population active - voir schéma de principe ci-dessous :



Source : Ecov pour le WWF France, 2025.

Une hybridation entre lignes de covoiturage et lignes de car permet d’améliorer la performance générale du service :

- Fréquence nettement améliorée : sur une ligne de covoiturage express, le temps d’attente est inférieur à 10 minutes
- Meilleure résilience du service, avec la possibilité de recourir à l’une ou l’autre des solutions en cas d’indisponibilité
- Nouvelles possibilités de dessertes sans dégrader le temps de parcours du car.

Cette complémentarité entre les modes peut se traduire concrètement par un parcours voyageurs multimodal de bout en bout : information voyageurs qui prend en compte tous les parcours possibles, cohérence de tarification (intégration dans le pass transport par exemple), hubs multimodaux qui structurent les réseaux et facilitent les ruptures de charge, etc. Cette amélioration de l’offre induit logiquement plus de report modal depuis la voiture individuelle vers les transports collectifs.



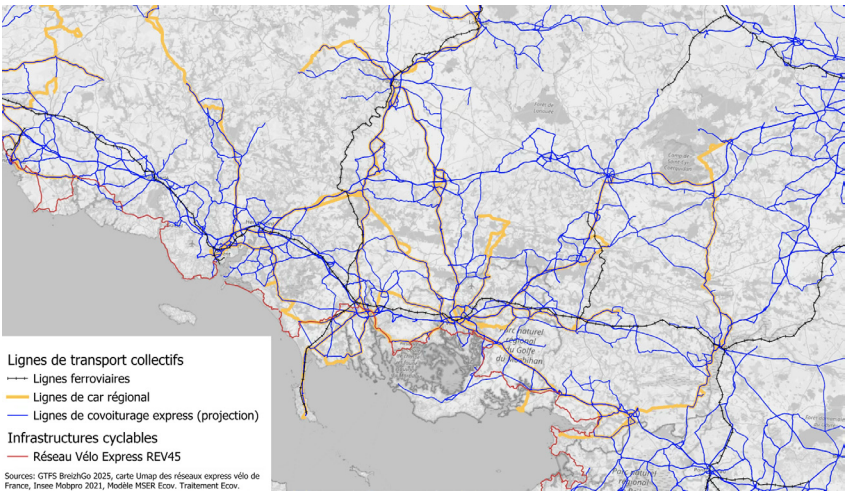
COÛTS GLOBAUX ESTIMATIFS :

Renforcer le service de car existant avec une ligne de covoiturage permet de diviser les coûts d'exploitation par 5 : ce nouveau type d'offres de mobilité permet d'optimiser le coût global tout en améliorant la performance générale. Nous comparons ci-dessous les coûts des charges d'exploitation de 2 scénarios différents : un doublement de la fréquence du car en heures de pointe ou un renforcement de l'offre de car par la mise en place d'une ligne de covoiturage sur le même axe.

Optimisation du coût global : comparaison des scénarios de renfort de l'offre	Exemple sur une liaison de 30km en heure de pointe (6h/jour - 220 jours/an)	Estimation des coûts annuels d'exploitation supplémentaires
Scénario 1 Augmentation de la fréquence du car	Passer d'une fréquence 2 cars par heure à une fréquence 4 cars par heure.	> 1 million € en plus hypothèse : 3,5€/veh.km
Scénario 2 Renfort de l'offre de car par une ligne de covoiturage	Maintenir la même fréquence de car et ajouter une ligne de covoiturage express.	150 à 250 k€/an en plus en fonction des économies d'échelles liées à la taille du réseau

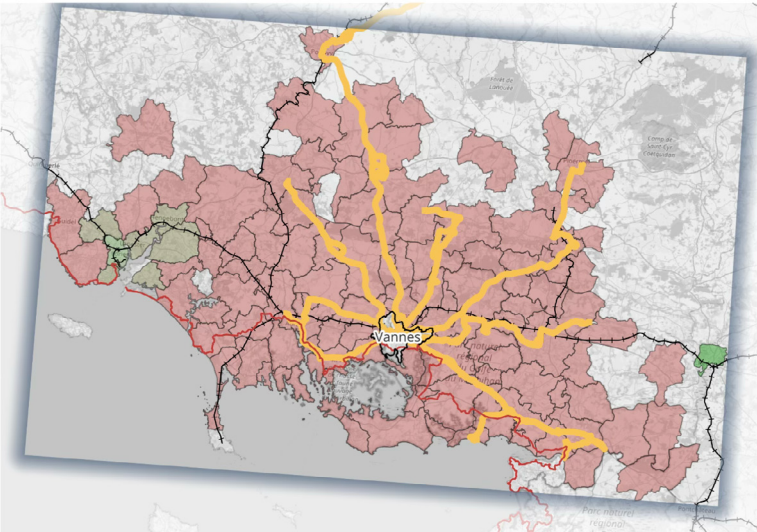
LES BÉNÉFICES D'UNE TELLE MESURE : ACCESSIBILITÉ RENFORCÉE, RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO2 ET GAINS DE POUVOIR D'ACHAT POUR LES MÉNAGES

- Les lignes de covoiturage permettent une extension spatiale du domaine des transports collectifs autour de Vannes : Quand le potentiel le permet, le déploiement de lignes de covoiturage express induit un élargissement considérable de la couverture territoriale des transports collectifs. La carte¹⁵ ci-dessous donne à voir le maillage que ce réseau est susceptible d'atteindre, à terme, à l'échelle du bassin de mobilités auquel appartient Vannes :



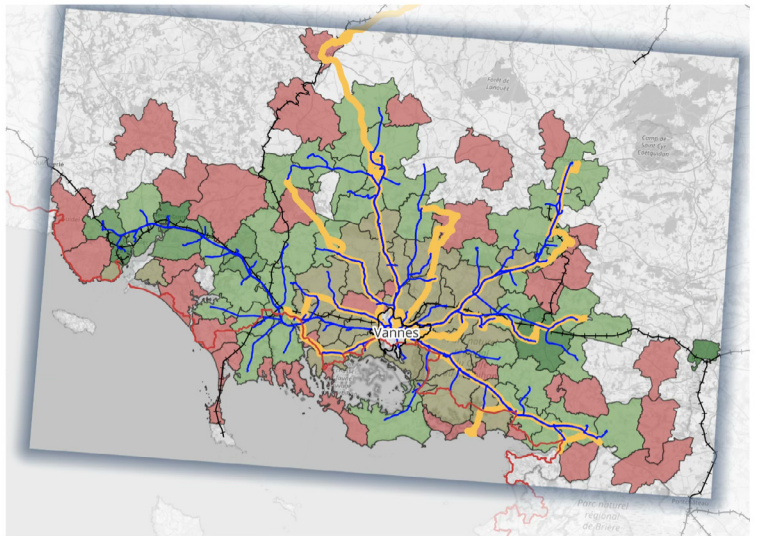
15. Source de données pour la projection des lignes de covoiturage : modèle MSER Ecov (voir hypothèses et méthodologie en annexe 1). Source de données pour les lignes de transport régionales : GTFS Breizhgo 2025. Source de données pour la ligne REV45 : Umap. Carte des Réseaux Express Vélo de France.

- Vers une amélioration globale de la qualité du service pour constituer une alternative à la voiture solo : Sur cette carte a été représentée la part modale des lignes de transports collectifs actuelles qui desservent Vannes Agglomération :



Part des trajets domicile-travail vers Vannes effectués en transports collectifs

Cette deuxième carte représente la part modale des lignes de transports collectifs actuelles renforcées par des lignes de covoiturage express en direction de Vannes Agglomération¹⁶ :



Impact estimé des lignes de covoiturage express sur la part des trajets domicile-travail vers Vannes réalisés en transports collectifs

16. Source des données pour la part modale: base de données « mobilités professionnelles » (mobpro) 2021 de l'Insee. Ce sont des parts modales pondérées en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Ces données prennent uniquement en compte les déplacements domicile-travail entre 10 et 100 kilomètres. Sont exclus les déplacements intra-communaux. Source des données pour les lignes de transport régionales : GTFS Breizhgo 2025. Source des données pour la ligne REV45 : Umap. Carte des Réseaux Express Vélo de France.

17. Source des données pour la part modale: base de données « mobilités professionnelles » (mobpro) 2021 de l'Insee. Ce sont des parts modales pondérées en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Ces données prennent uniquement en compte les déplacements domicile-travail entre 10 et 100 kilomètres. Sont exclus les déplacements intra-communaux. Source de données pour la projection des lignes de covoiturage : modèle MSER Ecov (voir hypothèses en page XX et méthodologie en annexe 1). Source des données pour les lignes de transport régionales : GTFS Breizhgo 2025. Source des données pour la ligne REV45 : Umap. Carte des Réseaux Express Vélo de France.

Ces deux cartes montrent l'intérêt de l'intégration des lignes de covoiturage au système multimodal Vannetais.

- **Amélioration de l'accessibilité des transports collectifs** : Grâce au renforcement de l'offre routière express, la part modale des transports collectifs sur les déplacements domicile-travail vers Vannes peut passer de 3% actuellement à 15% (en intégrant les lignes de covoiturage express).
- **Réduction des émissions de CO2** : Un système multimodal comprenant les lignes de TER actuelles et le renforcement de l'offre routière express, notamment par le développement de lignes de covoiturage, permettrait l'évitement de plus de 57 millions de véh-km chaque année, soit 8 500 tonnes de CO2 évitées. Cette réduction de l'usage de la voiture particulière sur les trajets en direction de Vannes entraînerait une diminution du trafic automobile de l'ordre de 14 % : sur les déplacements domicile-travail, on passerait d'environ 29 000 voitures par jour à 25 000.
- **Gains de pouvoir d'achat pour les ménages** : Les gains induits pour les ménages sont également importants : la baisse des kilomètres parcourus en voiture permet aux ménages concernés d'économiser plus de 20 millions d'euros par an, soit environ 700 € d'économies annuelles par actif effectuant quotidiennement un trajet domicile-travail vers Vannes. C'est une réduction de l'ordre de 23% des dépenses globales engagées par les ménages qui se déplacent pour aller travailler à Vannes.

HYPOTHÈSES :

Le potentiel des lignes de covoiturage, mis en évidence à la fois par les cartes ci-dessus et par les données d'impact, implique l'existence d'un système alternatif à la voiture individuelle relativement mature, façonné par des politiques publiques dédiées : gains de temps de trajets (VRTC, VR2+, stationnement...), avantages financiers à l'usage des transports collectifs (péages, incitations financières ciblées), innovation au service de l'amélioration de l'offre (correspondances facilitées, plateforme MAAS...) et contraintes sur l'usage individuel de la voiture (zones à faible émissions, taxe carbone sur les carburants...).

Il est important de ne pas attendre que toutes les briques du système alternatif soient mises en place pour déployer des solutions telles que les lignes de covoiturage. Ces dernières permettent au contraire de faciliter l'accessibilité des politiques de restriction de l'usage de la voiture et ont intérêt, à ce titre, à être déployées plutôt en amont.

La capacité des lignes de covoiturage à générer du report modal massif depuis la voiture individuelle dépend aussi d'un certain nombre de facteurs de succès clés : arrêts qualitatifs, réseau maillé et pensé en lien avec les autres modes de transport, incitations financières adaptées et ciblées, animation et communication efficace pour créer et renforcer la communauté d'usagers.

18. Hypothèse de taux d'occupation des véhicules : 1,07 (Source : Commissariat Générale au Développement Durable, La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, 2010).

19. Hypothèse de consommation d'une voiture par véh-km : 0,149 kg CO2. Source : Scénario AMS de référence de la SNBC et de la PPE.

20. Source des données : base de données « mobilités professionnelles » (mobpro) 2021 de l'Insee. Hypothèse de taux d'occupation des véhicules : 1,07 (Source : Commissariat Générale au Développement Durable, La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, 2010).

21. Ici le coût complet de la voiture est estimé à 0,35 euros par véh-km. Source : Adetec, Le coût réel de la voiture en 2022, 2023.

22. Source des données : base de données « mobilités professionnelles » (mobpro) 2021 de l'Insee.

23. Source des données : base de données « mobilités professionnelles » (mobpro) 2021 de l'Insee. Ici le coût complet de la voiture est estimé à 0,35 euros par véh-km. Source : Adetec, Le coût réel de la voiture en 2022, 2023.

ANNEXES

MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE DES FLUX

L'analyse de flux menée pour la construction des cartes et l'agrégation des données d'impact provient d'un modèle nommé "MSER" conçu par Ecov. MSER s'appuie sur les données de déplacements domicile-travail de commune à commune à l'heure de pointe du matin (entre 6h et 9h), répertoriées dans la base de données "mobilité professionnelle" de l'Insee. Le point de départ de l'analyse est donc la demande de mobilité sur le territoire.

Trois modes cadencés viennent répondre à cette demande : les lignes de TER, les lignes de car express et les lignes de covoiturage express.

Les flux les plus massifs sont desservis par des lignes de car express en complément du TER. La fréquence des lignes de TER et de car express est ajustée en fonction de la demande de déplacements à la période de pointe du matin, avec une priorisation du TER en cas de concurrence ; un contrôle est effectué sur le coût marginal du voy.km, afin de garantir un usage suffisant de l'offre proposée.

On obtient à l'issue de ce processus un réseau express structurant composé d'une hiérarchisation de lignes de TER et de car express.

Les axes qui présentent encore un trafic automobile suffisant, après prise en compte du report modal généré par l'offre de TER et de cars, sont identifiés comme éligibles à une ligne de covoiturage express. Des parts modales sont alors appliquées sur ces lignes pour estimer un potentiel de passagers covoiturés.

En suivant ce procédé, ce modèle détermine les corridors qui sont éligibles à chacun des modes et les collectivités concernées par ces nouvelles lignes.

En ce qui concerne les lignes de covoiturage, le coefficient d'adoption est de 24% par rapport à la demande totale potentielle sur les liaisons disposant d'un potentiel d'offre suffisant, et une fois retirées les personnes captées par le développement de l'offre de train et de cars express. Autrement dit, on suppose que 24% des habitants qui n'utilisent pas les transports en commun utiliseront le service.

24. Base de données « mobilités professionnelles » (mobpro) 2020 de l'Insee.

25. Coefficient d'adoption mesuré sur la base de la ligne de covoiturage Lane, située entre Bourgoin-Jallieux et Lyon.

**LE WWF ŒUVRE POUR METTRE
UN FREIN À LA DÉGRADATION
DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL
DE LA PLANÈTE ET CONSTRUIRE
UN AVENIR OÙ LES HUMAINS
VIVENT EN HARMONIE
AVEC LA NATURE.**



Notre raison d'être

Arrêter la dégradation de l'environnement dans le monde et construire un avenir où les êtres humains pourront vivre en harmonie avec la nature.

ensemble, nous sommes la solution. www.wwf.fr

© 1986 Panda symbol WWF – World Wide Fund for Nature (Formerly World Wildlife Fund)

® “WWF” & “Pour une planète vivante” sont des marques déposées.

WWF France, 35-37 rue Baudin, 93310 Le Pré-Saint-Gervais.