

# Commission Mobilités

- [Compte-rendus de réunions](#)
  - [Réunion commission mobilités du 16-04-2026](#)
  - [Réunion commission mobilités du 27-04-2026](#)
  - [Réunion commission Mobilités du 28 05 2026](#)
- [Ressources documentaires](#)
  - [ECOV](#)
- [Ressources Financières](#)
  - [FOND VERT](#)
- [Études et projets](#)
  - [Faisabilité - MVP App covoit](#)

# Compte-rendus de réunions

# Réunion commission mobilités du 16-04-2026

**CR réunion Mobilités - Covoiturage  
du 16/04/26 de 17h à 18h au Pont**

**Présence :**

Thérèse (a initié et anime la réunion), Christian (conseiller municipal), Mourad, Nicolas (conseiller municipal), Tiphaine, Pierre, Sylvaine, Odile, Liliane, Anaïs.

**Objectif :**

Améliorer la mobilité des habitant.e.s du territoire.

---

## Ordre du jour proposé par Thérèse

1. **Définition (Mobilité, Covoiturage)**

- Qui est concerné.e ? Pour qui, avec qui, avec quoi ?
- Quel(s) secteur(s) ?
- Analyse des besoins : Comment ?

2. **Enjeux**

3. **Contraintes, risques**

- Responsabilité : Qui ? Âge ? Quand ? Horaires. Où ? Indemnisation du chauffeur ?

4. **Comment ? Les ressources ?**

- Définition claire des utilisateur.ices

5. **Évaluation**

- Quand, comment, par qui ?
- 

## Compte Rendu

### A. Périmètre de la commission

- Le périmètre du village a été défini pour réfléchir aux mobilités.
- **Soubès** sera associé rapidement, étant sur le passage pour se rendre à Lodève.
- La commission, initialement centrée sur le **covoiturage**, élargit sa réflexion à une **approche globale des mobilités** à Saint-Étienne, pour remonter les besoins et dysfonctionnements aux décideurs politiques.
- **Déroulé chronologique :**

1. Le covoiturage (2 réunions ?)
  2. Les transports publics : les bus
  3. Les mobilités douces
- Un **rapport d'étape** sera présenté à la réunion plénière du Pont début juin.
- 

## **B. Premiers constats et éléments de réponses**

- **Responsabilité** : La question de la responsabilité, notamment pour le transport de mineurs, doit être étudiée.
- **Horaires de la Draille** (desserte de bus locale) : Inadaptés, notamment pour les jeunes.
- **Sécurité** :
  - Solutions envisagées :
    - Rédaction d'une **charte**.
    - Apposition d'un **macaron** sur les voitures pour identifier et "certifier" les conducteur.ices comme dignes de confiance.
      - Cela répondrait aussi à la question du **covoiturage spontané** (difficulté à identifier les conducteur.ices dans le sens Lodève → Étienne).

**Prochaine réunion** : Lundi 27 avril à 18h au Pont.

---

Si vous souhaitez une mise en forme spécifique (tableau, liste, etc.) ou une analyse supplémentaire, n'hésitez pas à me le préciser !

# Réunion commission mobilités du 27-04-2026

## Réunion Mobilités - Covoiturage du 27/04/26 de 17h à 18h au Pont

### Présence :

Odile, Thérèse, Christian (conseiller municipal), Mourad, Nicolas (conseiller municipal).

### Objectif :

Cette deuxième réunion, conformément aux décisions prises à la réunion précédente, est entièrement consacrée au covoiturage.

### Prochaine réunion :

le Lundi 11/05/2026 à 18h30

---

1 - Il a été discuté des différents outils et moyens pour le partage de l'information des disponibilités et de demandes en covoiturage.

Les outils abordés ont été : Mobicoop, que Thérèse a installé et testé, et Picholines issus du Pays Coeur d'Hérault (PCH désormais). Il en ressort la difficulté de leur efficacité en raison du manque de participants et de l'observance de mise à jour des informations.

Picholines offre une fonctionnalité dite de "communauté" qui permet de restreindre les offres-demandes aux participants inscrits dans cette communauté.

Il a été abordé, dans la continuité de la discussion sur Picholines, l'articulation avec le PCH (dont la Mobilité est un des sujets liés au SCOT (Schéma de Cohérence et d'Orientation Territoriale) qui est la seule vraie prérogative du PCH en tant que telle. ndr)

Un ligne a été mise en place de façon expérimentale, et il serait bien de se rapprocher de ceux qui en ont été les artisans pour en avoir un retour critique.

2 - La discussion a été ensuite centrée autour de l'idée de mettre en place une ligne "expérimentale" de covoiturage entre St-étienne et Lodève dans un premier temps :

- Un arrêt-covoit au niveau de l'arrêt bus après la jonction de route de Gourgas à la route royale
- idée d'en proposer un à soubès également (donc à prendre contact avec des association citoyennes intéressées)
- un ou plusieurs arrêt-covoit à Lodève : l'un au niveau du pont-bascule désaffecté, un autre probable en centre ville, office du tourisme ?

Un personne ressource a été identifié à la ComCom : <Aubin Comet> acomet@lodevoisetlarzac.fr

La discussion a aussi abordé le problème des ados/enfants sur le point de vue sécuritaire ... divers points de vue se sont exprimés sans qu'un consensus puisse se dégager.

3 - Rôle du Pont et de l'EVS et articulation avec les instances communale / inter-communales / PCH

Il a été dit que cette expérimentation peut demander et s'appuyer sur les structures existantes. Mais c'est bien le Pont et l'EVS qui portent le projet.

4 - Enfin, l'idée du badge a été validée et la proposition faite par Christian a recueilli l'unanimité des présents.

# Réunion commission Mobilités du 28 05 2026

## Réunion commission mobilités

du 28/05/26

Présent.e.s : Thérèse, Nicolas F, Anaïs.

Excusé : Christian.

**Objet : Réflexion sur la mise en place de covoiturage**

### 1/ Réfléchir à la fréquentation

Pour cela, expérimentation à mener : comptage des véhicules de 6h30 à 8h et de 17h à 20h. En entrée du village de St Etienne et en sortie de village. S'il y a pas moins d'un certain nombre de voitures, il est illusoire de penser à covoiturer sur cet axe.

Les profils d'utilisateur·ice·s :

- créer un questionnaire pour identifier les besoins
- le diffuser aux villages autour via des relais...

### 2/ Les trajets et arrêts envisagés

Pour mettre en place le covoiturage, nous devons avoir des relais dans les villages alentours.

- idée d'un arrêt à deux arrêts à St Etienne.
- Un arrêt à la Vacquerie, la ferme la trivale ( Brigitte Lamotte Casanova)
- St Maurice ( Sarah du Tiers Lieu)
- Un arrêt St Pierre de Lafage.

- Soubès, arrêt à la ferronnerie. ( ABH? Edith ? )

- Lodève. Pizzeria (le pont bascule) ; Super U (l'épicerie solidaire relai Mina, François Martin relai Lodève-St Etienne)

Les arrêts de bus sont en général de bons arrêts et peuvent permettre d'être à l'abri, en hiver.

### **3/ La question de l'application**

Picholine et l'autre (?) sont peu utilisées sur notre territoire.

Réfléchir à s'il y a une utilité de créer une appli, si c'est facile etc... ( Nicolas regarde).

Si appli il y a, elle devra distinguer les demandes et les propositions.

Application permet une certaine instantanéité. Pas utile d'anticiper beaucoup.

« Je m'inscris, j'ai le badge, je vois q.q. un à un arrêt et je m'arrête. »

### **4/ La promotion de l'initiative**

Initiative citoyenne dont la Mairie doit être support.

Réflexion sur par qui devrait être distribué le questionnaire. Mairie ou associations ?

Une réunion publique sera à prévoir pour expliquer l'importance au niveau de l'entraide, agréabilité, l'économie et l'écologie. ( Idem par qui?)

### **5/ Les garde- fous**

Le macaron est un outil qui a fait l'unanimité lors d'une précédente commission.

Idée d'une charte à signer par les utilisateur·ice·s.



# Ressources documentaires

Ressources documentaires

# ECOV

<https://www.ecov.fr/>

# Ressources Financières

# FOND VERT

<https://www.ecov.fr/fonds-vert/>

## Qu'est-ce que le fonds vert ?

Le Fonds vert, ou fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires, vise à soutenir les collectivités dans leurs projets liés à la performance environnementale et à l'adaptation face au changement climatique.

À partir du début de l'année 2023, 2 milliards d'euros de crédits sont ainsi engagés par l'État pour financer les projets portés par les collectivités territoriales et leurs partenaires.

Le Gouvernement a décidé la pérennisation du fonds vert et son renforcement à hauteur de 2,5 Md€ par an dès 2024.

## En quoi consiste cette mesure pour le développement du covoiturage ?

En décembre 2022, le gouvernement a annoncé un [plan national pour le covoiturage quotidien](#). Parmi les actions annoncées se trouve cette mesure phare : la mobilisation du fonds vert à hauteur de 50M d'euros pour soutenir les collectivités dans leurs projets de covoiturage. De fait, cette mesure pourra financer tout ce qui peut participer à la mise en place d'un véritable système covoiturage à l'échelle d'un territoire. Elle permet ainsi de soutenir les AOM dans des projets structurants. Cette mesure constitue un véritable tournant pour le covoiturage du quotidien et la mobilité hors des centres-villes.

## Quelles sont les dépenses éligibles ?

Huit axes de dépenses sont distingués et clarifiés dans un [nouveau cahier d'accompagnement](#), publié en 2024, par le Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires :

- Etudes de conception de schémas directeurs et études pré-opérationnelles à la mise en place d'infrastructures ;

- Aires de covoiturage ;
- Voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules, dites VR2+ (transports collectifs et covoiturage) ;
- Lignes de covoiturage (investissement et/ou fonctionnement) ;
- Points d'arrêt d'autostop organisés ;
- Campagnes de communication ou d'animation (sans plateforme de mise en relation) ;
- Plateforme de mise en relation sans incitatif ;
- Campagnes d'incitation financières au covoiturage.

L'ensemble des dépenses liées aux lignes de covoiturage sont couvertes. Concernant le bureau d'études d'Ecov, sont concernées les études de potentiel de covoiturage (lignes et covoiturage planifié), les études de conception lignes de covoiturage, les études de stratégie globale de covoiturage et les schémas directeurs d'aires de covoiturage.

## Quel est le **montant** du financement par le fonds vert ?

Le fonds vert peut financer jusqu'à 50% de toutes les étapes des projets de lignes de covoiturage. Il est cumulable avec d'autres aides pour financer jusqu'à 80% du montant du projet

## Qui sont les **bénéficiaires** de cette mesure ?

Les bénéficiaires de la mesure sont notamment les collectivités ou leur groupement compétents en matière de covoiturage (autorité organisatrice de la mobilité ou bénéficiant d'une délégation de cette compétence, gestionnaire de voirie). Intercommunalités/EPCI, départements et régions peuvent ainsi être bénéficiaires du fonds vert.

Il est précisé qu'“autant que possible, les projets retenus feront l'objet d'une contractualisation au titre des contrats de plan État-région (CPER) ou des avenants au contrat de convergence et de concentration (CCT) en outre-mer et d'une intégration dans les Contrat de relance et de transition écologique (CRTE).”

# Études et projets

# Faisabilité - MVP App covoit

## QUESTIONS :

“ Je participe à une commission et projet sur la mobilité et le covoiturage en milieu rural, dans l'idée de travailler sur des communautés géographiquement restreinte.

On a abordé les Apps existantes et aucune pour l'instant ne semble donner satisfaction. trop complexe, trop longue à utiliser, etc.

On aimerait trouver ou imaginer une App mobile où des "lignes" virtuelles de covoiturage sont définies (par exemple du village X à la ville Y, en passant par W,Z .. etc) et des covoiturier.es (ceux qui conduisent) s'inscrivant sur ces lignes, des covoitureur.es (celles/ceyx qui montent dedans) aussi. Jusque là, c'est banal et commun.

Ce qu'on voudrait, c'est que pour une offre de trajet (d'un.e covoiturier.e) ce soit aussi simple que :

"Je monte dans ma voiture, je clique sur l'app : elle sait où je suis (d'où je pars) et donc me propose automatiquement des gros boutons des destinations possibles en fonction de mon point de départ et des lignes où je suis inscrit.e."

Si un covoitureur.se fait une demande de prise en charge sur la ligne, une message texte, visuel et vocal me dit "demande de prise en charge de ... au point de covoiturage de ..." - un GROS bouton s'affiche pour OUI/NON .. en cas de OUI, le covoitureur.se est averti.e de la prise en charge.

AUSSI SIMPLE QUE CELA ..

Est-ce que cela existe ?

Si non, quelle est la complexité de mise en œuvre ?

## REPONSE :

Bonne nouvelle : vous n'êtes pas seuls à avoir eu cette idée, et des solutions proches existent.

Mauvaise nouvelle : aucune ne coche exactement toutes vos cases. Voici le panorama honnête.

## Ce qui existe déjà

**Ecov** — le plus proche de votre vision

Ecov mise sur le "covoiturage dynamique" : un service en temps réel, spontané (sans pré-réservation), accessible via une application mobile et des stations physiques.

Grâce à une application, le passager indique sa présence à l'arrêt et sa destination, ce qui déclenche un message visuel et une notification à l'attention des conducteurs qui sont en route sur le trajet demandé. C'est exactement votre idée côté passager.

Ecov a déployé des lignes de covoiturage dans des territoires ruraux, notamment dans le Pays du Sundgau (Alsace) et à Courchevel.

**Mais** le modèle Ecov repose sur une infrastructure physique (bornes, panneaux lumineux aux arrêts) et c'est Ecov qui pilote l'intégralité des services : conception, déploiement, exploitation, animation de la communauté d'usagers. Ce n'est donc pas un outil "en libre-service" pour une communauté locale autonome.

## En Covoit' Lignes (ex-Lane)

L'application guide les passagers vers l'arrêt le plus proche, suit en temps réel l'arrivée des conducteurs et donne le temps d'attente estimé. Les conducteurs visualisent leur itinéraire et repèrent les passagers en attente aux arrêts. Proche aussi — mais focalisé sur des lignes périurbaines vers Lyon, pas sur une communauté rurale autonome et restreinte.

---

## Ce qui n'existe pas (votre vraie valeur ajoutée)

Ce que vous décrivez est un **outil souverain, communautaire et ultra-simplifié** : une petite collectivité définit elle-même ses lignes, ses membres s'y inscrivent, et l'UX est réduite à **2 ou 3 gros boutons**. Ça, sous cette forme auto-gérée et minimaliste, **ça n'existe pas sur étagère**.

---

## La complexité technique de le construire

Bonne nouvelle : c'est **techniquement modeste**. Voici le découpage honnête :

Brique	Complexité	Commentaire
Géolocalisation au démarrage	☐ Facile	GPS standard, API native iOS/Android

Brique	Complexité	Commentaire
Matching position → lignes inscrites	☐ Facile	Simple comparaison de zones géographiques
Gros boutons de destination	☐ Facile	UX intentionnellement simplifiée
Notification push conducteur (visuelle + sonore)	☐ Facile	Push notification standard
Synthèse vocale ("demande de M. X au point Y")	☐ Facile	TTS natif iOS/Android
Bouton OUI/NON + confirmation passager	☐ Facile	
Backend (lignes, utilisateurs, demandes)	☐☐ Moyen	Base de données simple, temps réel (WebSocket ou Firebase)
Administration des lignes (back-office)	☐☐ Moyen	Interface de gestion pour la communauté
Gestion hors-réseau / zones blanches	☐☐ Délicat	Rural = couverture 4G inégale

**En résumé** : une équipe de 2 développeurs mobiles expérimentés pourrait produire un **MVP fonctionnel en 3 à 4 mois**. Ce n'est pas un projet à des années-lumière.

## Ce qui est vraiment difficile (pas la tech)

Le vrai défi n'est pas technique, c'est **l'adoption et la masse critique** :

- Côté conducteur : il faut assez de conducteurs inscrits sur une ligne pour que l'attente soit raisonnable.
- Côté passager : si la réponse tarde ou est refusée, la confiance s'effondre.
- La **taille de la communauté** que vous évoquez (géographiquement restreinte) est à double tranchant : elle favorise la confiance et la cohésion, mais elle réduit le volume d'offre/demande.

## Ma recommandation concrète

Avant de développer quoi que ce soit, il vaudrait la peine de **contacter Ecov directement** : ils proposent des déploiements clé-en-main pour collectivités, potentiellement finançables (le fonds vert couvre jusqu'à 50% selon leur site). Si leur modèle est trop lourd ou trop coûteux pour votre territoire, vous aurez au moins une référence technique et méthodologique pour cadrer un développement sur mesure.

Vous voulez que je vous aide à **modéliser plus précisément l'UX**, ou à rédiger un **cahier des charges** pour ce type d'application ?

QUESTION :

“ Merci, bonne analyse. On va se rapprocher d'Ecov dans tous les cas. Mais si c'est un modèle payant, je ne voit pas trop la rentabilité budgétaire -on verra plus tard avec leurs infos.

Sur le défi. Notre commission travaille justement sur les question que tu poses; notamment : "La taille de la communauté que vous évoquez (géographiquement restreinte) est à double tranchant : elle favorise la confiance et la cohésion, mais elle réduit le volume d'offre/demande."

C'est là que l'aspect "communautaire" des villages ruraux prend tout son sens : on est entre personnes qui se connaissent ou presque/ le bassin de population sur lequel nous expérimtons est de 2000 à 3000 personnes. des comptages de passages sont prévus, des réunions avec les populations concernées, etc. Des expériences similaires dans une communauté de communes voisine ont échouées souvent parce que "pas assez souples" ou "pas assez facile à utiliser" : il ont mis en place une ligne entre un gros village et une tres grande ville (Gignac et Montpellier pour tout te dire)

RÉPONSE :

Deux points en attendant la suite de votre pensée :

L'exemple de **Gignac ↔ Montpellier** est très instructif. C'est précisément le type de ligne qui *semble* évident (grosse destination, flux quotidiens) mais qui échoue si l'UX n'est pas au niveau — les gens abandonnent au premier couac. Ce que vous décrivez avec 2000-3000 personnes qui se connaissent est un **contexte radicalement différent** : la confiance est déjà là, le besoin de vérification identitaire est minimal, et la pression sociale positive ("je prends soin de mon voisin") peut remplacer bien des mécanismes techniques.

La question des **comptages de passages** que vous mentionnez est aussi une très bonne approche — avoir des données réelles avant de choisir ou de concevoir un outil, c'est ce qui manque à beaucoup de projets similaires.

QUESTION :

“ Je disais : l'idée est de travailler sur l'adhésion préalable de la population cible, des raisons pour lesquelles on met en place ce service (nous sommes une

commission citoyenne adossée à la mairie). On a déjà pensé au "point de collecte" des covoitureur.es, dans l'idée de Ecov avec déjà des points définis. Des tests sans l'app sont prévu au sein d'une fraction de la communauté. Ceci dit, l'App ultra simplifiée serait un vrai plus pour inciter les covoiturier.es à déclarer leur trajet, parce que c'est toujours ce point qui fait capoter ces expérimentations !

RÉPONSE :

Vous mettez le doigt sur **le vrai problème**, celui que toutes les études sur le covoiturage du quotidien confirment :

“ **Le passager est prêt à faire des efforts. Le conducteur, non.**

Et c'est logique : le conducteur part de toute façon. Lui demander de "déclarer" son trajet, c'est lui demander un effort supplémentaire pour un bénéfice incertain. Dès que c'est à 3 clics de trop, il ne le fait pas.

## Pourquoi votre approche UX résout exactement ça

Ce que vous décrivez — **l'app qui fait le travail à la place du conducteur** — renverse la charge cognitive :

Application classique		Votre concept
Ouvrir l'app	→	Ouvrir l'app
Saisir le départ	→	(le GPS sait)
Saisir la destination	→	UN GROS BOUTON
Choisir l'heure	→	(maintenant, évidemment)
Confirmer	→	C'est tout.
Attendre...		

**Le conducteur n'a qu'une décision à prendre** : quelle destination ? Tout le reste est déjà connu.

# Ce que votre démarche a de vraiment solide

Votre séquence est dans le bon ordre, et c'est rare :

1. **Adhésion citoyenne d'abord** — les gens s'approprient le projet avant qu'il existe
2. **Points de collecte définis** — l'infrastructure mentale est posée (comme les arrêts de bus)
3. **Tests sans app** — vous validez le comportement humain avant d'investir dans la tech
4. **App ensuite** — comme facilitateur, pas comme condition

Les projets qui échouent font souvent l'inverse : ils construisent l'app, puis cherchent les usagers.

---

## Une suggestion sur le test sans app

Pour la phase de test "manuelle", vous pourriez simuler exactement le flux de l'app future avec des moyens très simples :

- Un **groupe WhatsApp ou Signal par ligne** (ex : "Ligne Village X → Bourg Y")
- Le conducteur envoie **un message d'une ligne** quand il part : "Je pars dans 10 min"
- Le passager répond "Je suis au point Z"
- Réponse OUI ou NON

C'est rudimentaire, mais ça vous donnera des données réelles sur :

- **La fréquence** à laquelle les conducteurs jouent le jeu
- **Les horaires** de flux réels
- **Les points de collecte** réellement utilisés vs. ceux qui ne le sont pas
- Et surtout : **ce qui décourage** les gens d'envoyer ce message

Ces frictions observées sur le test manuel sont exactement **les écrans que l'app devra éliminer**.

---

Vous avez une approche très mûre. La question de fond que j'aurais pour votre commission : **avez-vous déjà identifié un développeur ou une structure technique** susceptible de construire ce MVP d'app, si Ecov s'avère trop cher ou inadapté à votre échelle ?

QUESTION :



rapelle-Moi ce qu'est un MVP ..

Dans le cas de véhicules récents équipés d'android auto, l'app serait-elle téléchargeable sur la voiture ?

RÉPONSE :

**MVP = Minimum Viable Product** — la version **la plus simple possible** d'un outil qui permet quand même de le tester vraiment, sans construire d'emblée quelque chose de parfait et coûteux. J'en avais parlé juste au-dessus dans notre échange !

---

## Android Auto — très bonne question

Et la réponse est **oui, c'est techniquement possible**, et même : **Android Auto est presque fait pour votre usage.**

Regardez pourquoi :

**Android Auto impose par sécurité** exactement ce que vous voulez :

- Gros boutons
- Interactions minimales
- Notifications vocales
- Réponses simples (OUI/NON)

Google a conçu Android Auto pour que le conducteur garde les yeux sur la route — c'est exactement votre philosophie d'interface.

---

## Concrètement, comment ça marcherait

Le conducteur monte en voiture → son téléphone se connecte à Android Auto → l'app apparaît sur l'écran de la voiture → gros bouton destination → si un passager demande une prise en charge : **annonce vocale + gros bouton OUI/NON sur l'écran central.**

Sans toucher au téléphone. Sans quitter la route des yeux.

---

## Le bémol

Développer pour Android Auto demande un travail supplémentaire par rapport à une simple app mobile — Google impose des règles strictes et une certification. Ce n'est pas insurmontable, mais c'est à prévoir **après le MVP**, pas dedans.

L'équivalent Apple s'appelle **CarPlay** et fonctionne sur le même principe.

---

***Mais franchement, cette piste Android Auto/CarPlay est un argument de poids pour convaincre les conducteurs : zéro manipulation du téléphone, tout sur l'écran de bord.***

QUESTIONS :

□ Système de paiement intégré <- la question du paiement ou du défraiement du trajet n'a pas encore été abordée - C'est un point à aborder dans tous cas, même si on imagine la gratuité comme principe.

Un bonus néanmoins pourrait être imaginé pour les covoiturier.es - existe-t-il une mécanique fiscale ou incitative prévue dans la loi à cet effet ?

RÉPONSE :

Très bonne question, et vous avez raison de l'anticiper même si la gratuité est le principe de départ. Voici un tableau clair de ce qui existe, ce qui a disparu, et ce qui reste mobilisable pour votre projet.

---

# Ce que dit la loi sur le défraiement des conducteurs

## Le principe de base — intangible

Le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel avec un ou plusieurs passagers. La pratique ne doit pas être rémunérée en dehors du partage des frais de déplacement. Si les sommes perçues rentrent dans les frais de covoiturage, elles sont exonérées d'impôt et vous n'avez pas à les déclarer.

Autrement dit : un conducteur peut se faire rembourser sa quote-part de carburant par les passagers, **sans aucune implication fiscale**. C'est le fondement légal.

---

## La prime nationale — morte en 2025

Depuis le 1er janvier 2023, les conducteurs qui se lançaient dans le covoiturage courte-distance recevaient une prime de 100€ via les plateformes de covoiturage. La prime covoiturage courte-distance a été supprimée au 1er janvier 2025.

C'est une mauvaise nouvelle récente, mais elle ne ferme pas toutes les portes.

## Ce qui reste vivant — le levier collectivité

C'est là que votre position de **commission adossée à la mairie** devient un vrai atout :

Les collectivités territoriales soutiennent leurs habitants dans la pratique du covoiturage en mettant en place des campagnes d'incitations financières, sur la base du principe 1€ de l'État pour 1€ de la collectivité.

Concrètement : si la mairie ou la communauté de communes décide d'offrir un bonus aux conducteurs (par exemple 1€ ou 2€ par trajet effectué), le Fonds Vert peut co-financer ce dispositif — ce qui divise le coût par deux pour la collectivité.

## Le Forfait Mobilités Durables — pour les actifs

Les employés du secteur privé peuvent recevoir un Forfait Mobilités Durables jusqu'à 900€/an, exonéré d'impôts sur le revenu, pour leurs trajets domicile-travail effectués en covoiturage.

Pour votre bassin rural, ce levier concerne les personnes qui covoiturent pour aller travailler — ce n'est pas marginal.

## Ce que ça veut dire concrètement pour votre projet

Mécanisme	Qui en bénéficie	Montant	Statut 2026
Partage de frais passager→conducteur	Conducteur	Coût réel partagé	<input type="checkbox"/> Légal, exonéré
Bonus collectivité	Conducteur	Libre (ex: 1-2€/trajet)	<input type="checkbox"/> Possible via Fonds Vert
Forfait Mobilités Durables	Salarié conducteur	Jusqu'à 900€/an	<input type="checkbox"/> Actif
Prime nationale primo-conducteur	Conducteur	100€	<input type="checkbox"/> Supprimée jan. 2025

# Une piste concrète pour votre commission

Le bonus le plus réaliste et le plus simple à mettre en place serait un **crédit local** — pas nécessairement monétaire — géré par la mairie : par exemple un système de points échangeables contre des services locaux, des places à la piscine municipale, un bon à la bibliothèque... Ce type de monnaie d'échange communautaire colle parfaitement à l'esprit de votre projet, évite toute complexité fiscale, et renforce le sentiment d'appartenance à la démarche collective.