



Les études de

La Fabrique Ecologique

FONDATION PLURALISTE DE L'ÉCOLOGIE

ÉTUDE

**SEPTEMBRE
2023**

COVOITURAGE Y-A-T-IL UN PASSAGER DANS L'AUTO ?

**Que peut-on attendre du
covoiturage du quotidien pour
la transition écologique**

Réalisée par :
Nolwenn BIARD
Chargée d'études

*Une recherche menée par
LA FABRIQUE ECOLOGIQUE
sur commande du
FORUM VIES MOBILES*

SYNTHÈSE

Alors que la voiture est dimensionnée pour accueillir 4 à 5 personnes, être seul à bord de son véhicule est une pratique très fréquente pour les trajets du quotidien, et presque élevée au rang de norme pour se rendre au travail. L'augmentation des émissions de Gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports, premier secteur émetteur en France, serait due, pour 28 %, à la baisse du taux de remplissage des voitures depuis les années 1960 (Bigo, 2020). De nombreux leviers d'action publique ont été développés pour massifier le covoiturage du quotidien et un Plan covoiturage 2023 – 2027 a récemment fléchi vers cet objectif des financements inédits. Cette étude interroge la capacité des politiques publiques actuelles à massifier le covoiturage et la pertinence de cet objectif alors que la non-soutenabilité de nos pratiques de mobilité et de nos modes de vie est de plus en plus soulignée. La voiture, en devenant partagée, pourrait-elle devenir l'une des solutions aux problèmes qu'elle a participé à créer ?

Cette étude, menée entre 2022 et 2023, s'est appuyée sur les données disponibles à l'échelle nationale ainsi que sur des études de cas auprès de collectivités et de structures diverses. Elle a donc été réalisée en pleine structuration des politiques de soutien au covoiturage du quotidien à l'échelle nationale — avec la sortie d'un Plan covoiturage au cours de l'étude — et un développement récent de certaines politiques de covoiturage au niveau local, suite à la Loi d'Orientation des mobilités (LOM) de 2019. Des entretiens ont été réalisés avec les acteurs publics et privés impliqués dans le développement du covoiturage au niveau national et local.

Massifier le covoiturage du quotidien, un objectif consensuel et pluriel

Si la pratique du covoiturage est aussi ancienne que l'automobile, l'expression d'un objectif chiffré de massification est récente. D'abord formulé par Elisabeth Borne, alors ministre des Transports, en 2019, l'objectif est réaffirmé à l'occasion de la révélation du plan Covoiturage 2023 – 2027 : le nombre de trajets quotidiens estimé dans la communication gouvernementale à 900 000 doit passer à 3 millions. Le développement du covoiturage apparaît comme une évidence non questionnée et mis à l'agenda par une majorité de Collectivités territoriales. Dans certains territoires, des collectivités, associations ou entreprises ont expérimenté depuis une vingtaine d'années des dispositifs en tout genre de mise en relation entre covoitureurs. Malgré ces expérimentations, le taux d'occupation des voitures a continué à stagner.

La massification de la pratique du covoiturage du quotidien est mise à l'agenda pour une pluralité d'objectifs de politique publique :

- Objectifs écologiques (levier de décarbonation des transports, réduction de la pollution de l'air) ;
- Objectifs sociaux (accessibilité vers des services et activités pour des publics non motorisés, justice sociale et territoriale, renforcement du lien social) ;
- Objectif d'optimisation du système de mobilité (décongestion des infrastructures routières, économies pour le budget transport des AOM).

Malgré le caractère consensuel du développement de politiques de soutien au covoiturage, tous les objectifs associés ne sont pas pertinents dans une perspective de transition écologique. L'optimisation du système automobile, via la réduction des coûts d'usage ou la fluidification des infrastructures peut renforcer la place prédominante de l'automobile et concurrencer des modes de transports plus efficaces pour réduire l'impact écologique de nos mobilités.

Des pratiques de covoiturage plus ou moins intermédiées, plus ou moins financées

Le covoiturage est protéiforme. Il peut se pratiquer au quotidien sans l'intervention d'un intermédiaire externe, au sein des cercles familiaux, amicaux ou professionnels. L'existence d'une intermédiation, favorisant la création d'équipages de covoiturage, peut être plus ou moins importante. Elle peut aller de la simple animation d'ateliers au sein d'une entreprise, à la rencontre dynamique (mise en relation possible au dernier moment) via une plateforme où l'ensemble de la relation de covoiturage est intermédié par les fonctionnalités de cette plateforme, allant jusqu'à la géolocalisation du conducteur et du passager sur le trajet réalisé afin de produire une « preuve de covoiturage ». Cette preuve est notamment valorisée par le Registre de preuve de covoiturage (RPC) puis par l'Observatoire nationale du covoiturage. Elle conditionne la distribution de subventions directement versées aux covoitureurs dont le montant peut dépasser le simple partage des frais du trajet depuis la LOM. C'est cette forme de covoiturage, par plateforme et mesuré, que ciblent principalement le Plan covoiturage du Gouvernement, et un nombre croissant de collectivités territoriales. Ce plan covoiturage est considéré comme un chantier prioritaire faisant l'objet d'un suivi mensuel par la Première ministre. Il intègre parmi ses mesures phares une prime covoiturage de 100 € adressée à tout primo-conducteur effectuant au moins 10 trajets en trois mois via une plateforme d'intermédiation, ainsi qu'une aide financière aux collectivités pour les soutenir dans leurs politiques locales de subventions aux covoitureurs.

Le coût par trajet de ces services d'intermédiation est très variable selon les territoires, le type de services de covoiturage mis en place et le modèle économique les soutenant, ou encore les objectifs visés. À titre indicatif, on trouve ainsi un coût au kilomètre de 0,60 € en comptant les coûts de fonctionnement pour le Syndicat mixte des Mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) ou le Parc industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA), 0,13 € pour Covoiturage Pays de la Loire, 0,14 € pour Rouen Métropole. Le montant des subventions au trajet délivrées au conducteur, par passager, a pu être particulièrement élevé lors de certaines campagnes d'incitations (jusqu'à 6 € pour le Pôle métropolitain du Genevois français, 5 € pour Covoiturage Pays de la Loire, par exemple), amenant les collectivités à rapidement revoir les niveaux d'incitation.

Le mirage d'un « boom » du covoiturage

Depuis la fin de l'année 2021 et particulièrement depuis 2022, les taux d'évolution du covoiturage du quotidien mis en avant par les pouvoirs publics ou par les médias semblent spectaculaires et sont souvent qualifiés de « boom ». Ils se basent sur les chiffres du RPC, dont l'enregistrement des trajets a réellement commencé en 2020 et dont les données témoignent effectivement d'une multiplication par 3 du nombre de trajets à l'échelle de la France entre janvier 2022 et janvier 2023, et jusqu'à une multiplication par 10 pour certaines collectivités. Cette massification du covoiturage relève pourtant largement du mirage.

D'une part, le covoiturage par plateforme reste faiblement très faiblement pratiqué au quotidien : en 2022, 14 000 trajets ont été enregistrés en moyenne, soit 0,013 % des trajets du quotidien effectués en voiture. Au premier trimestre 2023, le nombre de trajets double, notamment grâce à l'effet du Plan covoiturage (27 000 trajets par jour en moyenne). Le poids du covoiturage reste très faible en comparaison du volume global des déplacements. Dans l'agglomération de Rouen, pourtant territoire « leader » du covoiturage de plateforme en 2022, seulement 0,38 % des trajets locaux effectués en voiture ont été covoiturés via l'utilisation d'une plateforme numérique¹.

¹ Au premier trimestre 2023, 3643 trajets réalisés via des plateformes numériques ont été enregistrés en moyenne chaque jour au sein de la Métropole de Rouen. Selon l'EMD 2017 de la Métropole de Rouen / CA Seine et Eure, les résidents de la métropole réalisent

Déplacement du quotidien	Nombre de déplacements en millions			Km parcourus en millions		Emission de CO ²	
Date	2022	1er semestre 2023	2027 (objectif)	2023	2027 (objectif)	2023	2027
Tout modes confondus	168			1508			
En voiture	106 (63 %)			1256		+ 79	
En covoiturant	0,9 (0,53 %)		3 (1,78 %)	18 (1,2 %)	60 (3,9 %)	-1,10	-3,70
En covoiturant sans utiliser de plateforme	0,89 (0,53 %)	0,87 (0,52 %)	2,88 (1,71 %)	17,3 (1,14 %)	57 (3,8 %)	-1,09	-3,62
En covoiturant en utilisant des plateforme	0,01 (0,01 %)	0,03 (0,02 %)	0,123 (0,07 %)	0,7 (0,04 %)	3 (0,2 %)	-0,04	-0,19

Figure 1 : Parts modales du covoiturage total et du covoiturage par plateforme dans les trajets du quotidien. Sources : voir tableau en annexe.

Les différences de performance observées entre les collectivités ne signifient pas forcément des différences d'efficacité des politiques publiques à massifier le covoiturage global, mais plutôt des niveaux plus ou moins forts de développement du covoiturage par plateforme. Cela peut donc tout aussi bien signifier de nouvelles pratiques que révéler des pratiques déjà existantes et informelles. Au premier trimestre 2023, le covoiturage par plateforme n'a représenté que 3 % du covoiturage total². Dans plusieurs études de cas, les niveaux obtenus par le covoiturage de plateforme et aidé par les politiques restaient bien inférieurs au covoiturage informel déjà observé en amont de ces dispositifs³. Ainsi, dans l'agglomération toulousaine, les trajets enregistrés pendant le dispositif Commute sont cinq fois inférieurs au niveau de covoiturage déclaré par les salariés dans les enquêtes de mobilité menés avant le projet ; les trajets enregistrés par Covoit'Tan ont représenté en moyenne 1 % des trajets de covoiturage domicile-travail informel à Nantes Métropole ; à Rouen métropole, les niveaux de covoiturage informel vers le travail sont cinq fois supérieurs au covoiturage enregistré par le RPC.

Bien que largement majoritaires, les pratiques informelles sont pourtant invisibilisées, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, elles sont mal connues, car les enquêtes de mobilité ne les prennent pas en compte de façon systématique, et les variations de définitions selon les enquêtes complexifient les comparaisons. Ensuite, le covoiturage tracé et mesuré quotidiennement par le RPC fournit aux pouvoirs publics — et à leurs administrés — des preuves quotidiennes de l'efficacité des politiques publiques déployées. En conséquence, le covoiturage informel — ne fournissant pas de telles preuves — souffre d'un soutien politique et financier moindre.

quotidiennement 941 000 trajets en voiture. 0,38% des trajets réalisés chaque jour en voiture sont donc covoiturés via des plateformes numériques.

² Au 1^{er} semestre de l'année 2023, on dénombrait 27 000 trajets covoiturés et réalisés via des plateformes selon l'Observatoire national du covoiturage. Selon le plan national du covoiturage 900 000 trajets sont covoiturés chaque jour. Les trajets réalisés grâce aux plateformes représentent donc 3% des trajets covoiturés.

³ Alors même que les enquêtes mobilité mesurant le covoiturage informel sont parfois anciennes d'une dizaine d'années.

Enfin, les Autorités organisatrices des mobilités ont fortement parié sur les incitations financières pour espérer attirer des autosolistes vers le covoiturage. Les politiques publiques d'incitations, encore récentes, ont distribué des subventions au trajet élevées qui seraient insoutenables sur la durée pour atteindre les objectifs fixés. Le secteur du covoiturage du quotidien, dominé par quelques opérateurs de covoiturage, est aujourd'hui largement dépendant des financements publics sur lesquels repose en grande partie leur modèle économique.

Un manque de ciblage limitant fortement les effets réels des politiques publiques de covoiturage

Au niveau global, on observe un développement du covoiturage mesuré — et incité — majoritairement dans des zones denses, voire très denses, au cœur des aires urbaines. Cela s'explique par le fait que certains dispositifs de covoiturage se caractérisent par un manque de ciblage préalable et de pilotage. La plupart des offres des opérateurs de covoiturage courte-distance se sont déployées sur un territoire avec peu ou pas de conditions particulières sur le type de trajets réalisés (distance, périmètre, fréquence). En conséquence, les trajets se sont enregistrés en priorité là où la masse critique était la plus facilement atteinte, dans des zones denses déjà pourvues en solutions de mobilité ou dans lesquelles le développement d'un réseau cyclable, marchable ou de transports en commun est considéré pertinent par les pouvoirs publics. Face à un certain nombre de trajets non pertinents (concurrence avec les transports en commun ou modes actifs) et un certain nombre de comportements opportunistes (fraudes, très courts trajets) dus à la présence d'incitations financières généreuses, certaines AOM ont progressivement intégré davantage de modalités de subvention plus restrictives pour atteindre les cibles initiales ou limiter les effets d'aubaine (distance plancher/plafond, limite gain mensuel...). Toutefois, la politique nationale, notamment via la prime aux primo-conducteurs, consacre l'absence de ciblage des politiques de covoiturage et donne de fortes marges de manœuvre à des opérateurs privés. À titre d'exemple, le SMMAG concentre l'incitation financière sur des zones ou des lignes bien définies en amont, or une partie des trajets enregistrés par le RPC ne répond pas à ces critères, mais sont incités notamment via les CEE accordés aux opérateurs.

Les enjeux sociaux du covoiturage

Le covoiturage porte des enjeux sociaux qui ne doivent pas être ignorés. Notre dépendance collective à l'automobile restreint l'accès à des services ou des activités pour une partie de la population, du fait de conditions matérielles d'existence (revenus, âge, conditions physiques...). Le covoiturage est ainsi d'ores et déjà pratiqué de manière informelle par des publics non motorisés ou par des publics cherchant à réduire le poids de la mobilité automobile sur leur quotidien : partage des frais (car faibles revenus, distances domicile-travail importantes ou absence d'alternatives à la voiture pour baisser les coûts), partage de la charge de la conduite... Les ouvriers et ouvrières sont surreprésentés parmi les covoitureurs réguliers vers le travail.

Diverses expérimentations ont été développées, parfois sous le nom de covoiturage solidaire, pour permettre à des publics précaires d'accéder à la mobilité. Ainsi, l'étude a permis d'explorer les initiatives de lignes de covoiturage du Parc industriel de la Plaine de l'Ain pour pallier le manque d'accessibilité d'une zone d'activités déconnectée du tissu urbain, ou encore le travail de l'association Ehop qui accompagne la mise en relation entre des publics non motorisés et des conducteurs volontaires. Le coût de telles initiatives apparaît très élevé, car il suppose des coûts de fonctionnement importants, même si cela est à mettre au regard de l'objectif social visé.

Un potentiel structurellement limité pour répondre à l'enjeu de transition écologique

Le covoiturage, même s'il est largement pratiqué pour des raisons socio-économiques, participe à réduire les émissions de GES en augmentant le taux de remplissage. Dans les zones de pertinence

écologique du covoiturage (quand il est pratiqué par d'anciens autosolistes, dans les zones avec peu ou pas d'alternative à la voiture), son potentiel apparaît pourtant structurellement limité. À l'heure actuelle, malgré des politiques incitatives et un véritable engagement des collectivités et de l'État, le covoiturage par plateforme ne représente que 0,05 % des distances parcourues en voiture pour des trajets du quotidien et 0,18 % pour des déplacements « domicile-travail »⁴. Si le covoiturage informel, au sein des cercles professionnels, amicaux ou familiaux, est aussi bien pratiqué en milieu dense que peu dense, le covoiturage dynamique et mesuré souffre de difficultés analogues aux transports en commun en milieu peu dense, avec un faible nombre d'origine-destination commun, amenant des contraintes d'organisation et une incertitude plus forte pour le passager, en particulier là où d'autres alternatives n'existent pas ou peu. Alors que la pratique de l'automobile individuelle est si peu contrainte, convaincre des passagers qui étaient auparavant autosolistes d'accepter de telles contraintes d'organisation est particulièrement difficile, tout comme accepter les contraintes inhérentes au partage d'un véhicule avec un inconnu chaque jour. La tendance à l'individualisation des modes de vie ne favorise pas non plus la pratique du covoiturage, qui rencontre encore de fortes résistances. Enfin, précisons que les incitations financières ne modifient qu'une partie des facteurs décisifs à la pratique du covoiturage, ce qui ne permet pas d'augmenter durablement le taux de remplissage des voitures. Ces incitations sont par ailleurs majoritairement dirigées vers les conducteurs aujourd'hui.

À ce jour, la politique du covoiturage du quotidien de l'État et des AOM n'apparaît donc pas comme une politique de décarbonation aussi ambitieuse qu'espérée. Le covoiturage par plateforme et mesuré mensuellement reste extrêmement faible dans les trajets quotidiens, malgré les efforts financiers importants engagés par l'État et les collectivités. Si les incitations financières ont un effet levier, elles entraînent, comme dit plus haut, des effets d'aubaine et un coût d'intermédiation qui contribue largement à financer les plateformes de covoiturage. Au regard de l'objectif de décarbonation, elle a un coût élevé pour la collectivité : environ 750 € la tonne de CO₂ économisée, dans l'hypothèse d'un coût au trajet moyen de 2,50 € (incitations financières et commission plateforme) et une distance moyenne de 20 km. Ce coût d'abattement de la tonne de CO₂ varie grandement selon les dispositifs mis en place (jusqu'à 3000 € pour certaines collectivités).

Le covoiturage cherche à s'adapter au système automobile existant, mais il ne remet pas en cause le fait que 80 % des kilomètres parcourus le sont en voiture, au sein de véhicules souvent surdimensionnés pour les usages quotidiens. Les politiques de covoiturage développées par les collectivités sont apparues comme une politique publique « faute de mieux ». Elles s'adaptent à la marge à des tendances de long terme : difficulté à couvrir des besoins en mobilité plus complexes et individualisés, concentration des activités et services dans les métropoles et allongement des distances domicile-travail, frontières administratives des AOM ne correspondant pas au bassin de vie et aux pratiques de déplacement... L'enjeu, à plus long terme, est bel et bien de questionner et transformer les besoins en mobilité et l'aménagement du territoire. Le covoiturage doit s'intégrer au système de mobilités, dans lequel l'accessibilité aux activités par la marche ou le vélo, et le développement de lignes de transport en commun cadencées, y compris dans les territoires peu denses, est une nécessité.

⁴ Selon l'EMP 2019, 1 256 millions de km sont parcourus chaque jour en voiture en moyenne pour des déplacements du quotidien. 364 millions de km étaient réalisés en semaine en voiture pour effectuer des déplacements de type domicile – travail. En moyenne, selon l'Observatoire national du covoiturage, au 1^{er} semestre 2023, 27 265 trajets du quotidien étaient covoiturés via des plateformes, leur distance moyenne était de 24,6km, aussi 0,67 millions de km étaient parcourus chaque jour en moyenne en covoiturant grâce aux plateformes. Cela représente 0,05% des km parcourus effectués en voiture pour des déplacements locaux et équivaut à 0,18% de ceux relevant du domicile – travail.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	2
INTRODUCTION	10
PARTIE 1 — MISE À L'AGENDA DU COVOITURAGE DU QUOTIDIEN : UN CADRAGE PAR DÉFAUT, AU SEIN D'UN ÉCOSYSTÈME CONCURRENTIEL ET ENCORE EN CONSTRUCTION.....	13
1.1. LA DEMOCRATISATION DE LA VOITURE INDIVIDUELLE : VERS LA DEPENDANCE AUTOMOBILE ET LE REGNE DE L'AUTOSOLISME	13
1.1.1. <i>Dépendance automobile dans un contexte d'intensification et de morcellement de la mobilité</i>	<i>13</i>
1.1.2. <i>Multi-motorisation et déclin du covoiturage</i>	<i>14</i>
1.1.3. <i>L'enjeu de « renverser la tendance » face à un autosolisme lourd d'impacts sur le climat, l'environnement et la santé</i>	<i>15</i>
1.2. LE COVOITURAGE, UNE SOLUTION DE MOBILITE DEFINIE PAR DEFAUT, MAIS INVESTIE DE MULTIPLES OBJECTIFS, SANS EN QUESTIONNER LA PERTINENCE.....	16
1.2.1. <i>Vers une diversification des objectifs associés au développement du covoiturage.....</i>	<i>16</i>
1.2.2. <i>Un objet d'action publique consensuel et flou, construit par défaut par rapport aux transports collectifs</i>	<i>17</i>
1.3. LES POUVOIRS PUBLICS SONT AUJOURD'HUI PLEINEMENT INTEGRES AU MODELE D'AFFAIRE DES PRINCIPAUX OPERATEURS DE COVOITURAGE.....	18
1.3.1. <i>D'un marché en apparence rentable, à la nécessaire recherche de financements publics</i>	<i>18</i>
1.3.2. <i>Des formes de covoiturage diverses et des services impliquant le suivi plus ou moins fort d'un intermédiaire extérieur.....</i>	<i>21</i>
1.3.3. <i>Mécanismes de financement du covoiturage</i>	<i>26</i>
PARTIE 2 — DÉTERMINER LE POTENTIEL DU COVOITURAGE, EN CONSIDÉRANT LES POSSIBILITÉS RÉELLES DE MUTUALISATION DES TRAJETS ET LES EFFETS REBONDS	30
2.1. LES NIVEAUX DE PRATIQUE ACTUELS DU COVOITURAGE POUR LA MOBILITE QUOTIDIENNE	30
2.1.1. <i>Aucune enquête ne permet d'avoir un panorama général et complet du covoiturage.</i>	<i>30</i>
2.1.2. <i>Le covoiturage, très majoritairement informel, est faiblement pratiqué au quotidien.</i>	<i>31</i>
2.2. UN POTENTIEL THEORIQUE DE MUTUALISATION DES TRAJETS ELOIGNE DES PRATIQUES EXISTANTES ET DES RESISTANCES PERSISTANTES	33
2.2.1. <i>Les scénarios de prospective modélisent un potentiel théorique.....</i>	<i>33</i>
2.2.2. <i>Ou théorisent un potentiel.....</i>	<i>34</i>
2.2.3. <i>... sans prendre suffisamment en compte les possibilités réelles de mutualisation des trajets</i>	<i>35</i>
2.2.4. <i>... ou les fortes résistances encore présentes face à une pratique à rebours des tendances actuelles de nos mobilités.....</i>	<i>37</i>
2.3. LES POLITIQUES PUBLIQUES SURESTIMENT LE POTENTIEL DU COVOITURAGE	38
2.3.1. <i>Des objectifs de décarbonation et d'économie d'énergie ambitieux attribués au développement du covoiturage.....</i>	<i>38</i>
2.3.2. <i>L'Observatoire du covoiturage rend compte de la présence d'incitations financières plutôt que du potentiel réel du covoiturage intermédié</i>	<i>39</i>
2.3.3. <i>Le potentiel de décarbonation attribué est lui-même surestimé, car il ne prend pas en compte les effets rebonds et la concurrence avec des modes plus écologiques.....</i>	<i>39</i>

PARTIE 3 — LE COVOITURAGE COMME LEVIER DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE, S'IL S'INTÈGRE AU SEIN DE ZONES DE PERTINENCE DÉFINIES	42
3.1. QUELS SONT LES TRAJETS A CIBLER POUR REDUIRE LES EMISSIONS DE CO₂ ?	42
3.1.1. <i>Le covoiturage intermédié trouve son plus fort potentiel pour les déplacements pendulaires de moyenne distance.....</i>	<i>42</i>
3.1.2. <i>Le covoiturage est à développer en priorité pour décarboner les trajets d'échanges entre zones peu denses et zones denses</i>	<i>43</i>
3.2. LES ENJEUX SOCIAUX DU COVOITURAGE FACE A NOTRE DEPENDANCE COLLECTIVE A L'AUTOMOBILE.....	46
3.2.1. <i>Rendre accessibles services et opportunités grâce à l'automobilité.....</i>	<i>47</i>
3.2.2. <i>Compenser les coûts trop élevés de l'automobilité : rémunérer le covoiturage comme enjeu de justice sociale et territoriale ?.....</i>	<i>49</i>
3.2.3. <i>Le covoiturage peut créer un nouvel espace de liens, à condition d'être pleinement choisi</i>	<i>50</i>
3.3. OPTIMISER LE SYSTEME DE MOBILITE GRACE AU DEVELOPPEMENT DU COVOITURAGE ?	51
3.3.1. <i>Réduire la congestion en remplissant davantage les voitures en circulation ?</i>	<i>51</i>
3.3.2. <i>Réaliser des économies sur le budget transport ?.....</i>	<i>53</i>
PARTIE 4 — LE COVOITURAGE, RÉPONSE INCOMPLÈTE À LA NÉCESSAIRE RÉDUCTION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE ET À L'ENJEU DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES MOBILITÉS	55
4.1. BIEN QUE BOOSTEES PAR LES FINANCEMENTS PUBLICS, LES PRATIQUES DE COVOITURAGE INCITEES PAR LES POLITIQUES PUBLIQUES RESTENT TRES LARGEMENT MINORITAIRES	55
4.1.1. <i>Un covoiturage intermédié toujours marginal malgré un engagement croissant des pouvoirs publics.....</i>	<i>55</i>
4.1.2. <i>Le covoiturage par plateforme est largement mis en avant alors qu'il reste bien inférieur au covoiturage informel</i>	<i>57</i>
4.1.3. <i>Les politiques publiques créent-elles de nouvelles pratiques ?</i>	<i>59</i>
4.2. L'INADEQUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET LE MANQUE DE CIBLAGE LIMITENT LES EFFETS REELS SUR LA DECARBONATION	60
4.2.1. <i>Un réseau de covoiturage majoritairement créé par les utilisateurs, sans pilotage de la puissance publique, entraînant de nombreux usages non pertinents</i>	<i>60</i>
4.2.2. <i>L'enjeu de l'accès aux données et de l'évaluation</i>	<i>63</i>
4.2.3. <i>Le nécessaire — et difficile — ciblage des politiques de covoiturage vers ses zones de pertinence.....</i>	<i>64</i>
4.3. OPPORTUNITES ET LIMITES DES POLITIQUES DE COVOITURAGE	67
4.3.1. <i>Favoriser la formation de communautés de covoitureurs pour sécuriser les pratiques de partage de la voiture</i>	<i>67</i>
4.3.2. <i>Proposer une solution à la marge face à des tendances de long terme</i>	<i>68</i>
4.3.3. <i>Sans contrainte plus forte à l'autosolisme, les politiques de covoiturage ont un impact réduit sur la décarbonation.....</i>	<i>71</i>
CONCLUSION.....	75
BIBLIOGRAPHIE	78
ÉTUDES DE CAS	82
Le Pôle métropolitain du Genevois français : capter un trafic routier croissant, au sein d'un espace métropolitain transfrontalier très dynamique	83
La Métropole Rouen Normandie, « la plus covoiturée de France », face à l'envolée des trajets enregistrés et du budget.....	91

L'experimentation « Ehop pres de chez moi » : covoiturage solidaire de proximité en Bretagne ...	96
Entre AOM locale et AOM regionale, coordonner les politiques de covoiturage en région Pays de la Loire	104
Les lignes de covoiturage du Parc industriel de la Plaine de l'Ain, une zone d'emploi déconnectée du tissu urbain et en proie à des difficultés d'accessibilité et de recrutement.....	111
Le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) organise ses services de covoiturage selon leurs domaines de pertinence sous la marque « M covoit' »	119
Avec ou sans opérateur de covoiturage ? Multiples expérimentations de covoiturage autour de l'aire toulousaine	126
ANNEXE 1 : Liste des entretiens.....	134
ANNEXE 2 : Tableau détaillé des parts modales du covoiturage	136
ANNEXE 3 : La typologie en 8 classes d'EPCI de France Strategie.....	137
ANNEXE 4 : Répartition des trajets de covoiturage par plateforme (août 2021 — juillet 2022) entre les différentes classes d'EPCI	138
GLOSSAIRE	139
REMERCIEMENTS	141

INTRODUCTION

« Près de 50 millions de sièges vides circulent chaque jour dans nos voitures. En luttant contre cela par le développement du covoiturage, nous pouvons aussi faire de la voiture un réseau de transports collectifs et un vecteur important de décarbonation des transports. Ce plan national n'aura de réalisations concrètes que grâce à une mobilisation collective. L'État fixe le cap et mobilise des financements inédits, il s'agit maintenant que chacun puisse s'en saisir : collectivités, entreprises et chaque citoyen » (Clément Beaune, le 13/12/2022⁵).

À la fin de l'année 2022, le ministre des Transports, Clément Beaune, annonçait en ces termes le Plan national covoiturage du quotidien (2023 – 2027), un ensemble de 14 mesures destinées à développer la pratique du covoiturage pour les trajets du quotidien. L'objectif affiché est de passer de 900 000 trajets de covoiturage courte-distance réalisés quotidiennement à 3 millions à horizon 2027. Cette ambition avait déjà été exprimée en 2019 alors qu'était promulguée la Loi d'Orientation des mobilités (LOM). L'enjeu est de combattre l'autosolisme, notamment pour les trajets domicile-travail où être seul dans son véhicule est une pratique presque systématique puisqu'elle concerne 9 conducteurs sur 10.

	Trajets locaux effectués chaque jour en semaine	Trajets domicile-travail	Trajets domicile-travail effectué en voiture
Nombre de trajets totaux	181 millions	50 millions	36,2 millions
Part modale estimée du covoiturage*	0,5 %	1,80 %	2,5 %
Objectif de massification du Plan covoiturage (3 millions de trajets quotidiens)	1,7 %	6 %	8,3 %
Part modale des transports en commun (2017)		16 %	
Part modale du vélo (2017)		2 %	

Figure 1 : Parts modales du covoiturage, du vélo et des transports en commun dans les trajets quotidiens

* D'après le 2^{ème} plan covoiturage (2023 – 2027) estimant à 900 000 le nombre de trajets de covoiturage quotidien.

Parfois qualifié de « covoiturage courte-distance », par opposition au covoiturage « longue distance », le covoiturage du quotidien concerne les trajets de moins de 80 kilomètres, réalisés pour divers motifs de la vie quotidienne : se rendre sur son lieu de travail ou d'études, se rendre à des activités de loisirs, rejoindre des lieux d'achats, de soins, etc. La pratique du covoiturage est définie dans le Code des transports comme « 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 » (article L. 3132-1).

⁵ <https://www.ecologie.gouv.fr/gouvernement-lance-nouveau-plan-covoiturage-du-quotidien-150-millions-deuros>

Les usages collectifs de la voiture ont toujours existé, mais ils ont fortement diminué avec la diffusion de l'automobile et la généralisation de la motorisation, voire de la multi-motorisation des ménages. Si depuis plus d'une vingtaine d'années, les pouvoirs publics ont encouragé diverses expérimentations pour développer la pratique du covoiturage et de l'autostop, le nombre d'acteurs impliqués et les moyens investis ces dernières années sont inédits et témoignent d'une ambition nouvelle portée sur le développement du covoiturage du quotidien. L'enjeu de la décarbonation des transports est particulièrement présent dans cette mise à l'agenda renforcée, du fait de l'urgence de diminuer les émissions de Gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports, premier secteur émetteur en France. La Stratégie nationale bas carbone (SNBC) fait de l'augmentation du taux de remplissage des voitures l'un des leviers pour atteindre l'objectif fixé de neutralité carbone d'ici à 2050.

Pour augmenter le taux de remplissage, l'une des voies explorées par les politiques publiques est de permettre d'élargir les possibilités de mise en relation entre conducteur et passagers au-delà des cercles de connaissances, notamment grâce aux avancées technologiques. Le potentiel paraît ainsi immense, puisque « 50 millions de sièges circulent chaque jour dans nos voitures ». Pourtant, si cela a très bien fonctionné pour le covoiturage longue-distance, où le fait de covoiturer grâce à une plateforme s'est popularisé notamment via le succès de Blablacar, la mise en pratique est plus difficile pour le covoiturage courte-distance. Des rapports et études se sont attachés à étudier les freins à la pratique du covoiturage du quotidien, et les politiques publiques ont activé divers leviers pour surmonter ces freins, en particulier depuis 2019.

Pourtant, derrière la question des conditions de développement du covoiturage pour les trajets du quotidien, les objectifs visés sont rarement interrogés. Face aux ambitions affichées, qui se ne limitent pas à la décarbonation, mais incluent des enjeux sociaux et des enjeux d'optimisation du système de mobilité, cette étude a souhaité interroger la pertinence du covoiturage du quotidien. Le covoiturage a-t-il un potentiel de développement permettant d'atteindre ces enjeux ? Ces derniers sont-ils compatibles avec les enjeux de la transition écologique ?

Dans une première partie, nous sommes revenus sur la construction par défaut du covoiturage comme solution à l'autosolisme, en complément ou en alternative aux transports en commun. Cette partie revient également sur les acteurs qui ont mis à l'agenda le covoiturage, en développant des services de covoiturage et des dispositifs divers. La deuxième partie aborde la question du potentiel du covoiturage, les facteurs influençant son développement et les effets rebonds à prendre en considération. La troisième partie interroge les objectifs de politique publique, en définissant les zones de pertinence du covoiturage. Enfin, la quatrième partie tire les leçons des politiques publiques de covoiturage à partir des données enregistrées par le récent Registre de preuves de covoiturage, et des données locales des collectivités rencontrées pour l'étude. Elle explore également les possibilités et limites du covoiturage, en étendant la réflexion à une perspective globale sur nos pratiques de mobilité et l'aménagement du territoire.

Méthodologie de l'étude

Le secteur du covoiturage du quotidien est un secteur en proie à des transformations récentes, que ce soit au niveau de ses formes, des acteurs publics et privés impliqués, ou des politiques publiques le soutenant. La crise sanitaire liée à la pandémie de Covid a fortement marqué les années 2020-2021, tout en généralisant au-delà de ces années la pratique du télétravail pour certaines catégories de métiers. L'année 2022 a été elle marquée par un contexte de crise énergétique et de tensions inflationnistes, notamment sur le carburant. Les observations réalisées dans cette étude, dont le travail d'enquête s'étend entre juin 2022 et juin 2023, sont donc à replacer dans le contexte d'une politique publique du covoiturage du quotidien encore en formation, impactée par les différents éléments de

contexte évoqués. Le Plan covoiturage, notamment les mesures prévues pour 2023, aura également des impacts dépassant le cadrage temporel de l'étude.

Un comité d'experts a accompagné le travail et la réflexion tout au long de l'étude. Il est composé d'Yves Crozet, économiste et membre du Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET-CNRS) et d'Olivier Maffre, consultant indépendant et spécialiste des nouvelles mobilités.

Pour mener cette étude, nous sommes partis de la littérature grise et scientifique consacrée au covoiturage courte-distance et aux politiques publiques de mobilité. Nous avons également utilisé les données et enquêtes nous renseignant sur la pratique du covoiturage, en particulier les enquêtes mobilité de l'INSEE et du Cerema, et les données du Registre de preuve de covoiturage (RPC). Une perspective nationale a été complétée par des analyses localisées, à partir des données de certains territoires étudiés dans les études de cas.

Dans un premier temps, des entretiens ont été menés avec les principaux opérateurs positionnés sur le secteur du covoiturage du quotidien. En parallèle, nous avons également échangé avec des acteurs et experts de la thématique du covoiturage, des nouvelles mobilités ou de la décarbonation des transports.

Dans un second temps, nous avons rencontré différents acteurs impliqués localement dans la conception, la mise en place ou l'évaluation de services de covoiturage : exécutif local, administration des collectivités territoriales, agences d'urbanisme, sociétés gestionnaires des autoroutes, entreprises, collectifs d'habitants ou associations. Ces échanges, ainsi que la consultation de documents d'évaluation de dispositifs ou de documents de planification du covoiturage, ont permis la réalisation de sept études de cas. Chacune illustre la mise à l'agenda du covoiturage et les enjeux de mobilité du territoire étudié, les politiques publiques développées et les résultats obtenus. Par ailleurs, les retours d'expérience de ces études de cas ont permis de nourrir la réponse apportée à la problématique principale de l'étude.

Les sept études de cas concernent une ou plusieurs collectivités territoriales, acteurs privés ou associatifs, impliqués dans la mise en place de politiques de covoiturage :

- Le Pôle métropolitain du Genevois français et Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc ;
- La Métropole Rouen Normandie ;
- L'association Ehop, la Communauté d'agglomération Concarneau Cornouaille Agglomération et la Communauté de communes Ploërmel Communauté ;
- La Région Pays de la Loire, Nantes Métropole et la Communauté urbaine Angers Loire Métropole ;
- Le Parc industriel de la Plaine de l'Ain et la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain ;
- Le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) ;
- Tisseo collectivités, les entreprises de la zone aéroportuaire Toulouse-Blagnac et le Département de Haute-Garonne.

Enfin, un groupe de travail a permis de compléter l'étude par des préconisations concrètes.

PARTIE 1 — MISE À L'AGENDA DU COVOITURAGE DU QUOTIDIEN : UN CADRAGE PAR DÉFAUT, AU SEIN D'UN ÉCOSYSTÈME CONCURRENTIEL ET ENCORE EN CONSTRUCTION

Le covoiturage n'est pas une pratique nouvelle puisqu'elle existe depuis les débuts de l'automobile. Les usages collectifs de l'automobile sont stimulés, au cours du 20^e siècle, par les périodes de guerre ou de crises énergétiques, en Europe (Vincent, 2008) et aux États-Unis (Chan & Shaheen, 2012). Par ailleurs, avec l'émergence d'une population étudiante dans la société du baby-boom de l'après-guerre et la valorisation par certains mouvements culturels de l'autostop, cette pratique de déplacement est « presque élevé[e] au rang de mode de vie » : les années soixante-dix s'avèrent être « l'âge d'or de l'autostop » (Viard, 1999 in Vincent, 2008).

Toutefois, les usages collectifs de l'automobile n'ont cessé de diminuer et l'autosolisme, c'est-à-dire le fait d'être seul à bord d'une voiture, s'est répandu, en particulier pour les trajets domicile-travail. Malgré une pratique déclinante, le covoiturage a été progressivement investi par des acteurs publics et privés, et considéré comme une ressource pour répondre à différents problèmes publics. Toutefois, cette mise à l'agenda s'est construite par rapport aux transports en commun, en déterminant un potentiel par défaut, pour des trajets où les transports en commun ne sont pas jugés pertinents.

1.1. La démocratisation de la voiture individuelle : vers la dépendance automobile et le règne de l'autosolisme

1.1.1. Dépendance automobile dans un contexte d'intensification et de morcellement de la mobilité

Entre 1972 et 2019, le pouvoir d'acheter de la mobilité automobile a été multiplié par quatre (Crozet, 2020). Cette réduction du coût de possession et d'utilisation de l'automobile a largement participé à la diffusion de la voiture et à sa démocratisation. Elle a offert des possibilités renouvelées d'étalement urbain et d'éloignement des lieux de travail et des lieux de résidence. « *L'automobile construit une autre ville, aux limites repoussées, aux densités diminuées, aux centralités éclatées, aux différenciations redéfinies* », ville aussi qualifiée par Gabriel Dupuy de « territoires de l'automobile » (Michel, 1997).

Le déploiement de l'automobile accompagne donc le phénomène de métropolisation, qui, au-delà « *d'un simple phénomène de croissance démographique des grandes agglomérations, se conjugue à l'étalement urbain, à la fragmentation des espaces fonctionnels et à la recomposition des milieux de vie* » (Hamel, 2010). La voiture permet et accompagne la dispersion des flux, permettant un aménagement du territoire à l'urbanisation et à la densité plus diffuses. Ces pratiques de mobilité plus morcelées sont de plus en plus difficilement couvertes par les transports en commun. « *De nouvelles structures géographiques de vie fondées sur les déplacements entre résidence et lieu de travail, mais aussi maints autres sites (consommation, loisir, vie sociale, formation, etc.) se dessinent. C'est tout juste si chaque habitant ne construit pas à la carte son propre espace de vie dans cette mosaïque, avec ses lieux, ses rapports sociaux spécifiques et ses trajets particuliers.* » (Di Méo, 2010).

En conséquence, la capacité de l'automobile à « *faire presque tout, presque partout* » (Cerema, 2022) devient un attribut essentiel pour accéder à un certain nombre d'activités et d'opportunités. C'est ce que Gabriel Dupuy nomme la « *dépendance automobile* ». L'aménagement du territoire est pensé avec la voiture, excluant de fait les personnes non motorisées. Avoir le permis devient un prérequis pour un nombre important d'emplois alors même que ceux-ci ne nécessitent pas forcément l'exécution de déplacements professionnels motorisés. Les horaires de travail sont même parfois adaptés face à

l'afflux d'automobiles aux heures de pointe : dans une zone d'activité en périphérie, une technicienne de la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain raconte par exemple comment, suite à une enquête mobilité, elle a constaté que les horaires des postes dans les entreprises étaient tous différents et décalés de 5 minutes pour ne pas créer d'embouteillage à la sortie. La flexibilité et l'individualisation des pratiques de mobilité grâce à la voiture complexifient la mise en place de solutions de transports collectifs.

La voiture devient ainsi indispensable pour nos déplacements, mais plus globalement pour nos modes de vie et notre façon d'habiter le territoire. 84 % des ménages possèdent au moins une voiture et 36 % en possèdent même plusieurs (URF, 2019, dans Bigo, 2020).

1.1.2. Multi-motorisation et déclin du covoiturage

L'intensification et le morcellement des pratiques de déplacement, ainsi que la motorisation — voire la multi-motorisation — généralisée des ménages, ont eu pour corollaire une moindre nécessité de partage de l'automobile. Entre 1960 et 2017, le taux de remplissage moyen est passé de 2,3 à 1,58. Il atteint 1,43 pour les déplacements locaux en 2019. En parallèle, le nombre moyen de voitures par ménage est passé de 0,97 en 1982 à 1,23 en 2019.

Aujourd'hui, plus de la moitié des trajets en voiture de moins de 50 km sont effectués par une personne seule (CGDD, 2022). L'autosolisme est particulièrement fort pour se rendre sur son lieu de travail : neuf trajets en voiture sur dix (88 %) réalisés pour des motifs professionnels (CGDD, 2022). Ce constat est partagé dans les résultats du Baromètre de l'autosolisme de Vinci⁶, qui ne note aucune amélioration entre la première édition (fin 2021) et la plus récente (début 2023), avec un taux d'autosolisme moyen aux heures de pointe passé de 82,6 % à 84,7 %.

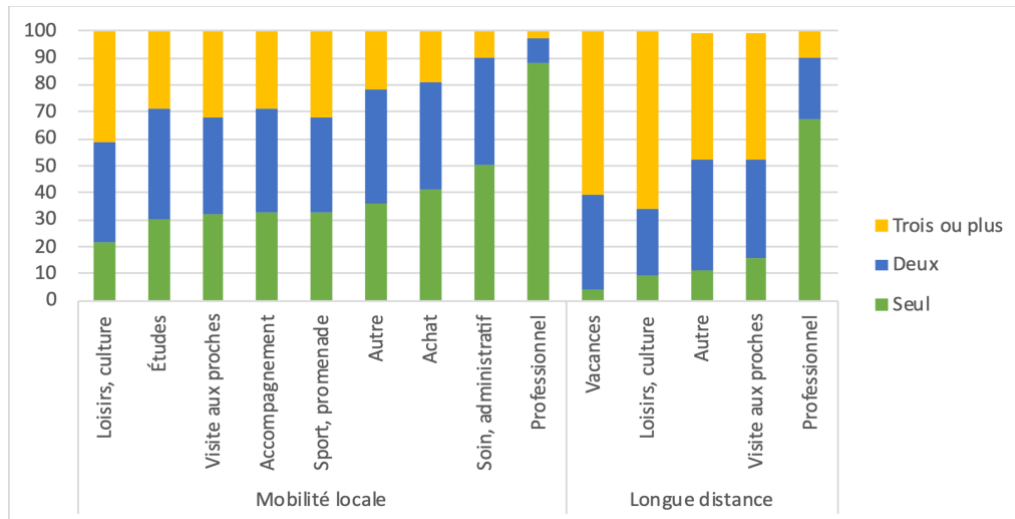


Figure 2 : Taux d'occupation des voitures selon le motif de déplacements en 2019. Réalisation : CGDD, 2022, SDES-Insee, d'après l'EMP 2019.

À l'inverse, les trajets quotidiens liés aux loisirs, aux études ou à la visite de proches sont ceux qui comptent le plus souvent au moins un passager.

⁶ VINCI Autoroutes a publié à ce jour trois éditions de son Baromètre de l'autosolisme. L'étude se base sur des mesures vidéo réalisées en collaboration avec Cyclope.ai (intelligence artificielle) sur plus de 1,5 million de véhicules circulant sur le réseau Vinci autoroutes entre 8h00 et 10h00, à proximité de onze agglomérations françaises.

Le recul des usages collectifs et partagés des voitures est aussi à mettre en lien avec les valeurs véhiculées par l'automobile. Cette industrie, portée par une économie puissante, a dépensé en 2019 4,3 milliards d'euros dans la publicité et dans la communication⁷, rien qu'en France. Cela participe à faire de la voiture un objet de consommation, de désir et de distinction sociale. Les valeurs associées à la voiture peuvent se résumer en quelques mots : « liberté, individualisme, mobilité, vitesse, puissance et intimité » (Paterson, 2010) ; quelques mots qui entrent en contradiction directe avec la pratique du covoiturage.

1.1.3. L'enjeu de « renverser la tendance » face à un autosolisme lourd d'impacts sur le climat, l'environnement et la santé

Aujourd'hui, le secteur des transports est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, avec 30,8 % des émissions en 2019. La voiture est responsable de 96 % des émissions de GES émises pour la mobilité locale et 56 % pour la mobilité longue distance⁸. Les impacts de la voiture sur l'environnement et notre santé sont par ailleurs loin de se limiter aux émissions de gaz à effet de serre : consommation de ressources non renouvelables, pollutions atmosphériques, émissions de particules fines, consommation d'espace et artificialisation des sols, atteinte à la biodiversité...

Entre 1960 et 2017, le secteur des transports a connu une forte hausse des émissions de CO₂, due à une hausse de la demande de mobilité causée par l'augmentation de la population et l'augmentation des kilomètres parcourus par personne. La baisse du taux de remplissage moyen serait responsable d'une augmentation de 28 % des émissions de CO₂ sur la période (Bigo, 2020). Entre 2008 et 2019, soit les deux dernières enquêtes mobilités de l'INSEE, la stagnation du taux de remplissage des voitures a entraîné, du fait d'une hausse de la population et de l'allongement des distances parcourues, une hausse de la circulation automobile locale de 7,5 % (Bilan annuel des transports 2021, SDES 2022).

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) fixe les objectifs de décarbonation de la France pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Concernant le secteur des transports, cinq leviers sont détaillés : la modération de la demande de transport, le report modal, l'optimisation du remplissage des véhicules, l'efficacité énergétique des véhicules, et l'intensité carbone de l'énergie. La SNBC fait donc le pari d'un renversement de la tendance historique de baisse du taux de remplissage, « pour agir dans le sens d'une réduction des émissions » (Bigo, 2020). Dans le scénario « avec mesures supplémentaires » (AMS) de la SNBC, le taux d'occupation des véhicules légers, pour les trajets de courte-distance, passerait de 1,45 en 2015 à 1,75 en 2050. Le taux d'occupation moyen (incluant les trajets longue-distance) passerait de 1,6 en 2015 à 1,9 en 2050. Ce levier doit permettre, selon les ambitions de la SNBC, de réduire de 11 % les émissions de GES du secteur des transports (Bigo, 2020).

⁷ Ce chiffre a été calculé par WWF France à partir des données du cabinet Kantar media. (<https://www.wwf.fr/vous-informer/actualites/lobsession-de-la-publicite-pour-les-suv>)

⁸ Longuar Z., Nicolas J.-P., Verry D., 2010, « Chaque Français émet en moyenne deux tonnes de CO₂ par an pour effectuer ses déplacements », in Le Jeannic Th., Roussel Ph., François D (eds), *La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements*, 2008, *La revue du CGDD*, p. 163-176. Dans ce document, la mobilité locale est définie comme l'ensemble des déplacements réalisés dans un rayon inférieur à 80 km à vol d'oiseau du domicile, aussi bien en semaine que le week-end.

1.2. Le covoiturage, une solution de mobilité définie par défaut, mais investie de multiples objectifs, sans en questionner la pertinence

1.2.1. Vers une diversification des objectifs associés au développement du covoiturage

Teddy Delaunay, dans sa thèse sur le covoiturage en Île-de-France publiée en 2018, identifie trois régimes du covoiturage. Le premier, celui de l'automobile en rareté, correspond à une période où l'automobile reste un bien rare : un certain nombre de personnes restent exclues de la mobilité automobile. Elles peuvent y avoir accès grâce à des pratiques d'autostop ou de covoiturage. Dans ce régime, le covoiturage est une pratique informelle, souvent associée à un mode de vie militant ou au service de l'intérêt général (Vincent, 2008) et située « en dehors des préoccupations des pouvoirs publics » (Delaunay, 2018).

L'automobile en excès correspond au deuxième régime du covoiturage : dans cette période, la diffusion de la voiture s'est généralisée, au point de devenir la source de nuisances de plus en plus nombreuses. Parmi les plus visibles : la pollution de l'air, le bruit, la congestion, les accidents sont dénoncés et posés comme des problèmes publics. Dans ce régime de l'automobile en excès, le covoiturage est progressivement investi par les pouvoirs publics afin de réduire les externalités négatives de l'automobile. Par l'optimisation des places non occupées dans les voitures, la pratique du covoiturage doit permettre de réduire le trafic automobile et lutter contre la pollution. Le covoiturage est notamment mis à l'agenda via la mise en place des Plans de déplacement urbains (PDU) en 2000 : les Autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) des agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent encourager entreprises et collectivités publiques à « établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ». Ces plans de mobilité ouvrent un marché pour le covoiturage pour des entreprises de covoiturage qui offrent des services de plateforme et de conseil en management directement aux entreprises. L'organisation de ce covoiturage n'est ni structurée ni dirigée par les pouvoirs publics, mais laissée à la responsabilité et à l'interprétation des organisations (Delaunay, 2018).

Depuis le début des années 2010, un troisième régime de covoiturage est apparu ; celui de l'automobile en ressource. Ainsi, « le covoiturage devient une solution de transport collectif pour combler les carences de l'offre de transport public » (Delaunay, 2018). Les places vides dans les voitures sont considérées comme une ressource inexploitée. Dans cette lignée, on rappellera la phrase déjà citée en introduction par le ministre des Transports, qui évoque « 50 millions de sièges vides » en circulation et donc potentiellement covoiturables. Les pouvoirs publics (État, collectivités territoriales, autorités organisatrices des mobilités) ont ainsi de plus en plus investi le covoiturage comme objet d'action publique, et ce pour une diversité d'objectifs dépassant l'enjeu de la décarbonation des transports. Nous avons relevé plusieurs objectifs, dans les déclarations officielles de différents acteurs publics, dans leurs interventions dans les médias, lors d'entretiens ou dans les documents de planification du covoiturage, que nous avons regroupé en trois catégories :

- **Objectifs écologiques** : diminuer le nombre de voitures en circulation et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports (décarbonation), la pollution de l'air et les autres impacts sur l'environnement ;
- **Objectifs sociaux** : permettre à des publics non motorisés d'accéder à la mobilité (accessibilité), réduire la vulnérabilité énergétique des ménages liée aux revenus et à l'absence d'alternative à la voiture (justice sociale et territoriale), renforcer le lien social ;

- **Objectif d'optimisation du système de mobilité** : fluidifier le trafic (décongestion des infrastructures routières) et réduire les coûts pour les AOM et les opérateurs de mobilité (économies sur le budget alloué aux transports).

Ces objectifs sont investis de différentes manières selon les acteurs ou les institutions qui les mobilisent. Sur un même territoire, la mise à l'agenda du covoiturage se fait différemment selon les compétences propres de chaque collectivité, comme le présente cet agent d'un Syndicat mixte des transports : « *Nous, [AOM], on a vraiment en termes de cible de population, les salariés, sur l'heure de pointe du matin et du soir. Après, la Région, avec qui on travaille sur ce sujet, veut contribuer également à la désaturation des grandes métropoles, mais elle a aussi l'objectif de proposer une offre de covoiturage complémentaire à toute cible qui ne disposerait pas d'une offre du réseau, car ou train de la région. Et là finalement il n'y a plus de cible. Ça peut être des étudiants, des voyageurs des actifs, des retraités. Pareil pour le Département : à travers sa politique de développement des aires de stationnement aux abords de ses voiries, c'est un objectif de décongestion du domaine routier. Le matin ça va bien se présenter, ça va plutôt répondre aux déplacements domicile-travail, mais ces aires de stationnement peuvent également répondre aux besoins le week-end, par exemple les jeunes qui partent en week-end avec Blablacar. Il y a une cible quelque peu élargie pour le Département. En tout cas, il y a bien un fil conducteur commun, c'est celui d'inciter les gens à être plus nombreux dans les voitures.* »

Certains objectifs des politiques de covoiturage peuvent d'ailleurs entrer en contradiction entre eux, comme par exemple le fait de vouloir réduire la circulation automobile tout en souhaitant améliorer l'accessibilité (ce qui générerait de nouveaux déplacements). Nous verrons en partie 3 comment les différents objectifs s'articulent ou non à la transition écologique des mobilités.

1.2.2. Un objet d'action publique consensuel et flou, construit par défaut par rapport aux transports collectifs

« Dans un contexte de métropolisation et d'individualisation des modes de vie, la demande de déplacement s'intensifie, se diversifie et interroge la capacité des systèmes existants de mobilité à absorber cette demande » (Delaunay, 2018). Le covoiturage se construit par rapport aux transports collectifs ; soit pour en compenser l'absence (« Le covoiturage crée une offre de mobilité partagée là où il n'y a pas de transport en commun »⁹), soit en complémentarité. Il est alors imaginé comme moyen de compléter les horaires ou désengorger les lignes saturées. Certains services de covoiturage, comme les lignes de covoiturage, s'inspirent des transports en commun et en reprennent les codes (« covoiturer comme on prend le bus »¹⁰), voire il est présenté comme un nouveau transport collectif. Le ministre des Transports déclarait ainsi dans une interview au Monde en décembre 2022 : « *On a potentiellement un réseau de transport en commun à notre disposition* »¹¹.

Le covoiturage est souvent proposé par défaut par rapport aux transports en commun, dans des zones où les transports en commun sont jugés peu ou pas pertinents. Ce technicien de la Région Bretagne rapporte : « *Sur cette ligne, on fait plus rapidement le trajet en voiture qu'en train, donc l'offre ferroviaire ne va pas concurrencer la voiture solo. L'offre ferroviaire va fonctionner pour des trajets occasionnels et pour le tourisme, mais pas pour le domicile — travail. C'est donc là qu'il faut proposer d'autres solutions comme le covoiturage* ». Ce cadrage par défaut, souvent faute de données solides sur les pratiques de covoiturage, conduit à la définition de cibles de massification du covoiturage

⁹ D'après le site du Ministère de la transition écologique « Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur », [ecologie.gouv.fr](https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage-en-france-avantages-et-reglementation-en-vigueur), consulté le 13/04/2023. <https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage-en-france-avantages-et-reglementation-en-vigueur>

¹⁰ C'est notamment le slogan de l'opérateur Ecov.

¹¹ https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/12/13/le-covoiturage-encouragement-par-le-gouvernement_6154108_3234.html

floues. Ainsi dans cette AOM comprenant une Métropole : « *On a un schéma directeur avec l'objectif de renforcer la part modale du covoiturage, et donc par voie de conséquence supprimer quelques véhicules. On ne sait pas combien, mais on l'évaluera* ». Dans cette autre collectivité, également métropole, l'objectif de part modale inscrit dans le PDU n'est qu'un « horizon » selon le technicien rencontré. Pour cet opérateur, « *la plupart, enfin l'ensemble des collectivités, ont peu de maturité sur le covoiturage donc elles ne savent pas vraiment ce que représente un succès ou un échec. Quand on leur demande au début du projet quels sont leurs objectifs, certaines vont fixer un objectif de 200 trajets par mois, d'autres de 10 000 par mois* ». Le potentiel du covoiturage est difficilement défini par les collectivités et elles le considèrent facile à déployer au premier abord. C'est une offre supplémentaire qui peut être proposée immédiatement, à l'inverse d'une offre classique de transports en commun.

Bien qu'il s'agisse d'une pratique aussi ancienne que l'existence de l'automobile, le covoiturage est présenté par les acteurs rencontrés comme une solution moderne. « *Les jeunes veulent se déplacer autrement, le bus est considéré comme ringard et pas flexible* », rapporte ainsi cet employé d'une entreprise.¹² Le covoiturage présente également un caractère consensuel, comme le décrit Aurélien Bigo, chercheur sur la transition énergétique des transports : « *Le taux de remplissage est un levier un peu intermédiaire. Il est poussé à la fois par les scénarios focalisés sur la sobriété, car le covoiturage suppose un changement de comportement, et aussi par les scénarios portés sur la technologie, car il permet d'optimiser le système automobile sans forcément le remettre en cause. Il y a aussi l'idée que le covoiturage peut être aidé par les innovations technologiques.* »¹³ Cette position intermédiaire permet d'expliquer une forme de consensus autour du covoiturage, qui dépasse les clivages idéologiques.

Pour un certain nombre de collectivités et d'acteurs publics, son déploiement sera forcément bénéfique. De ce fait, la pertinence du covoiturage est peu, voire pas interrogée. « *On ne s'est jamais demandé si on proposait le covoiturage. Seule une Collectivité dans notre Région n'en a pas voulu, mais en général, le covoiturage a un aspect plutôt consensuel* », rapporte un agent d'une Région. Derrière la promotion du covoiturage, on trouve à la fois des collectivités engageant des politiques ambitieuses de réduction de la place de l'automobile et des acteurs traditionnels du secteur automobile. Cet aspect consensuel se retrouve au niveau des acteurs et collectivités rencontrés pour cette étude, présidées par différents bords politiques.

1.3. Les pouvoirs publics sont aujourd'hui pleinement intégrés au modèle d'affaire des principaux opérateurs de covoiturage

1.3.1. D'un marché en apparence rentable, à la nécessaire recherche de financements publics

La pratique du covoiturage peut s'organiser sans intermédiaire et c'est d'ailleurs le cas de la majorité des trajets covoiturés encore aujourd'hui. La première tentative d'institutionnalisation d'un usage collectif et organisé de l'automobile remonte en France à 1958, avec l'association Allostop-Provoya (Vincent, 2008). L'association souhaite en premier lieu permettre aux personnes non motorisées, essentiellement des étudiants, de se déplacer en partageant le trajet de personnes possédant une voiture. L'association vise la mise en place d'un « autostop organisé », et participera ensuite à la diffusion en France du terme « covoiturage » (Vincent, 2008).

Par la suite, au cours des années 2000 et portés par les premiers pas d'internet, de premiers sites de mise en relation sont créés, et environ soixante entreprises de covoiturage de proximité se créent en

¹² Entretien entreprise.

¹³ Entretien Aurélien Bigo, 06/22.

France entre 2000 et 2015 (Delaunay, 2018). Elles se développent dans le cadre d'un modèle d'affaire dit de « *Business-to-Business* » (B2B), où elles sont rémunérées par l'entreprise ou l'organisation publique pour leur offre de service, qui consiste à fournir une plateforme de mise en relation et à mener des campagnes de sensibilisation aux salariés. Toutefois, ce marché en apparence rentable s'effondre progressivement, car les utilisateurs des plateformes de covoiturage planifié « première génération » vont délaisser les plateformes une fois les équipages formés. Ils ne publient plus leurs trajets et les plateformes deviennent progressivement obsolètes.

Blablacar, créé en 2006, va venir bouleverser le secteur du covoiturage en réussissant à trouver un modèle d'affaire rentable en ce qui concerne le covoiturage longue-distance. L'entreprise va contribuer à populariser la pratique du covoiturage longue distance via plateforme, jusqu'à capter aujourd'hui 90 % du marché en France, et cumuler 90 millions d'utilisateurs à travers le monde. Le modèle d'affaire de Blablacar est différent des plateformes évoquées plus haut, puisqu'ici, il s'agit d'un modèle de « *Customer-to-Customer* » (C2C). Les consommateurs produisent, échangent ou consomment directement des biens ou des services entre eux, via une plateforme permettant leur rencontre. C'est le principe sur lequel repose l'économie collaborative (Borel, 2015). À partir de 2011, Blablacar rend ce modèle d'affaire rentable en prélevant une commission sur chaque trajet effectué sur sa plateforme¹⁴. Le modèle fonctionne pour les trajets de longue distance, car le partage des frais pour le conducteur représente un gain économique intéressant, et le coût du trajet est souvent moins cher que celui du train. La distance moyenne des trajets effectués avec Blablacar est de 239 km¹⁵.

Un tel modèle ne peut toutefois pas être développé pour les trajets du quotidien, de courte-distance. Tout d'abord, le caractère régulier du covoiturage du quotidien entraîne une moindre dépendance à la plateforme, puisqu'une fois formés, les équipages de covoiturage peuvent s'organiser entre eux, de manière informelle. Face à cela, les opérateurs ont misé sur les avancées technologiques pour proposer un covoiturage « dynamique », permettant de chercher même à la dernière minute un potentiel conducteur ou passager. Cependant, comme le montre T. Delaunay dans sa thèse, une fois encore ce modèle de covoiturage se révèle décevant pour les acteurs économiques¹⁶. Les transactions économiques entre covoitureurs sont trop faibles pour que les opérateurs puissent prélever une commission, et une telle pratique n'est pas envisageable alors même que l'intérêt à covoiturer pour de courts trajets est bien plus faible que sur de longues distances.

Avec la LOM, pour laquelle les opérateurs ont été consultés et ont « *pas mal participé* », une nouvelle opportunité va leur permettre d'attirer des utilisateurs sur leur plateforme et pérenniser leur usage : il s'agit de la distribution par les AOM de subventions aux conducteurs et/ou aux passagers, dont le montant peut dépasser les coûts engagés pour la réalisation du trajet. Alors que la notion du partage des frais était avant la LOM primordiale dans la définition du covoiturage, les AOM peuvent désormais inciter financièrement les conducteurs et/ou passagers. Les AOM peuvent également subventionner des conducteurs ayant proposé un trajet sans trouver de passager (trajets à vide). Ces deux dispositions doivent servir à inciter les conducteurs à participer aux services de covoiturage. La participation de l'AOM est plus ou moins élevée selon les modalités établies, et si le passager contribue ou non aux

¹⁴ Par ailleurs, le site covoiturage-libre est créé après cette décision de BlaBlaCar : une partie des utilisateurs et utilisatrices quittent alors la plateforme et se rassemblent pour créer une association « *pour continuer de faire du covoiturage dans une optique de solidarité, d'écologie et surtout sans aucune commission sur les trajets* ». Devenu coopérative, covoiturage_libre s'associe à Covivo et prend le nom de Mobicoop en 2018. (Source : site Mobicoop.fr)

¹⁵ Blog blablacar, « ETUDE – Le covoiturage permet d'économiser plus d'1,6 million de tonnes de CO2 par an tout en doublant le nombre de personnes qui se déplacent », mars 2019. Consulté le 13/07/2022. <https://blog.blablacar.fr/blablalife/lp/zeroemptyseats>

¹⁶ C'est ce qu'il présente dans un schéma sur les cycles du covoiturage : un premier pic d'illusions porté par le covoiturage planifié (entre début 2000 et 2010), suivie d'une première phase de désillusion, puis un second pic d'illusions porté par le covoiturage dynamique (entre 2012 et 2017) et enfin une phase de désillusions à partir de 2017 (Delaunay, 2018).

frais ; certaines AOM offrent en effet la gratuité des trajets pour le passager. Le recours aux plateformes de covoiturage est rendu indispensable pour l'obtention de ces incitations financières.

En effet, les incitations financières sont distribuées par les AOM après la production d'une preuve du trajet de covoiturage effectué par le Registre de preuve de covoiturage (RPC). Celui-ci a passé des partenariats avec 23 opérateurs de covoiturage¹⁷. Le RPC est présenté comme un « tiers de confiance »¹⁸ entre les opérateurs et les AOM pour certifier les trajets réalisés. Il doit également permettre de suivre la pratique du covoiturage, avec une remontée dynamique des données. Celles-ci sont ensuite publiées en *open data* puis valorisées par l'Observatoire national du covoiturage du quotidien (<https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/>) pour illustrer le niveau de pratique de covoiturage intermédié des différents territoires. Leur site internet a ouvert fin 2021.

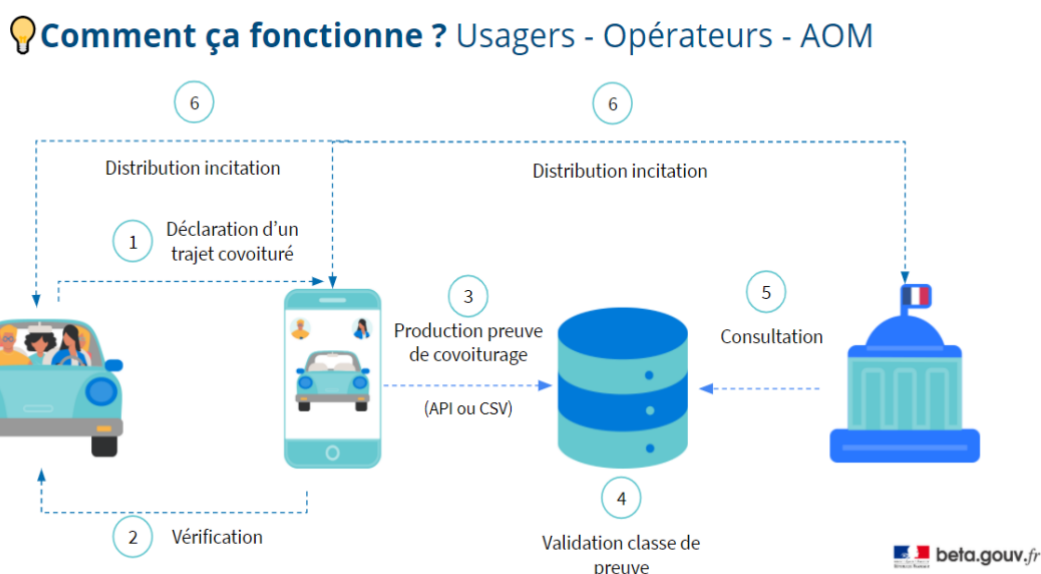


Figure 3 : Interactions entre usagers, opérateurs, AOM et RPC pour la certification des trajets, la production de preuve de covoiturage et la distribution des incitations. Source : Covoiturage.beta.gouv.fr.

En plus de financer les incitations financières au covoiturage, les AOM doivent également financer les opérateurs de covoiturage pour les services fournis, dans un modèle d'affaire B2G « *Business to Government* ». Ce financement prend la forme d'un financement forfaitaire, auquel s'ajoute parfois le financement d'une commission pour chaque trajet réalisé. Un tel modèle économique dépendant de financements publics s'éloigne de la vision idéalisée des acteurs de l'économie collaborative débarrassée d'intermédiaire étatiques, ou plus largement publics¹⁹. Là où, pour le covoiturage longue-distance, le principal opérateur sur ce secteur intègre la commission aux frais payés par les passagers, pour le covoiturage du quotidien, quand il existe une commission au trajet, elle est payée par les AOM, et des mécanismes largement financés par l'argent public doivent permettre d'inciter les personnes à utiliser ces services de covoiturage.

¹⁷ La liste est disponible à la page suivante : <https://covoiturage.beta.gouv.fr/operators/>. Dernière consultation le 16/05/2023.

¹⁸ Site RPC <https://covoiturage.beta.gouv.fr/>

¹⁹ S. Borel, D. Massé et D. Demailly, (2015) montre dans « L'économie collaborative, entre utopie et big business » que l'un des principes des acteurs de l'économie collaborative est l'horizontalité des modes de conception, de production et de consommation. « Une horizontalité synonyme de coordination (plus ou moins) directe entre les individus, et qui bénéficie bien souvent de l'usage des nouvelles technologies de l'information et de la communication. »

Le Plan national covoiturage du quotidien 2023 – 2027 : 14 mesures pour « Amplifier le covoiturage sur les trajets du quotidien »

Le Plan national covoiturage du quotidien a été annoncé fin 2022 par le Gouvernement. Il reprend les objectifs fixés dès 2019, suite à la LOM, de porter à 3 millions le nombre de trajets quotidiens effectués en covoiturage, soit un triplement du niveau actuellement estimé (900 000 trajets quotidiens). Si l'objectif est atteint, « jusqu'à 4,5 millions de tonnes de CO₂ pourront être évitées annuellement, soit l'équivalent de 1 % des émissions de gaz à effet de serre annuelles de la France ».

150 millions ont été répartis entre trois mesures « phares » pour 2023, à raison de 50 millions par mesure :

- Une prime de 100 € pour les primo-conducteurs (après 10 trajets effectués en moins de trois mois).
- Un soutien aux covoitureurs en complément des collectivités sur le principe « 1 € de l'État pour 1 € de la collectivité » : les collectivités ayant engagé des politiques d'incitations financières seront soutenues à 50 % par l'État.
- Une mobilisation du Fonds vert pour aider les collectivités à financer des aires et des lignes de covoiturage, ainsi que des études préalables.

Au final, ce sont 14 mesures qui sont réparties entre plusieurs objectifs :

- Rendre le covoiturage accessible : ces mesures concernent l'amélioration de la communication auprès du grand public (campagne de communication, site internet gouvernemental d'informations, outil numérique à destination des employeurs pour faciliter le suivi des preuves nécessaires à la distribution du Forfait mobilité durable, faciliter l'intégration des offres de covoiturage au sein des calculateurs d'itinéraires et des applications d'information voyageurs...
- Rendre le covoiturage sûr et simple sur tout le trajet : mobiliser différents acteurs (stations-service, constructeurs, distributeurs, etc.) pour soutenir la pratique du covoiturage, aménager davantage d'infrastructures (aires, lignes de covoiturage).
- Rendre le covoiturage attractif : prime aux primo-conducteurs, soutien des campagnes d'incitation des collectivités à destination des covoitureurs, étudier le potentiel et favoriser le covoiturage au-delà du domicile-travail (milieu scolaire et périscolaire, événements sportifs et culturels...)
- Améliorer le suivi et la gouvernance du covoiturage, via l'Observatoire du covoiturage et le Registre de preuve de covoiturage (RPC).

Les évolutions du modèle d'affaire des opérateurs témoignent des désillusions ayant frappé le secteur du covoiturage courte-distance depuis le début des années 2000. Loin de pouvoir se contenter d'être un intermédiaire entre conducteurs et passagers, ils doivent se tourner vers les acteurs publics pour obtenir des financements et notamment développer un modèle d'incitatifs financiers susceptibles de faire rester les usagers sur leur plateforme — et ainsi éviter qu'une fois formés, les équipages de covoiturage ne s'organisent entre eux de manière informelle.

1.3.2. Des formes de covoiturage diverses et des services impliquant le suivi plus ou moins fort d'un intermédiaire extérieur

Aujourd'hui, le covoiturage peut se pratiquer de diverses façons et intègre plus ou moins fortement l'intermédiation d'un acteur externe. La première différence réside dans la forme de mise en relation entre conducteur et passagers.

Le covoiturage, tel qu'il se pratique le plus couramment, est dit **planifié**, car conducteur et passager(s) s'accordent en amont du trajet sur l'heure du départ, le lieu de prise en charge et le lieu de dépose. Ce covoiturage peut être « dynamique » si la mise en relation est organisée au dernier moment : grâce aux technologies de géolocalisation, le passager peut utiliser le service de mise en relation quelques minutes avant son départ, et le conducteur peut accepter de partager son trajet au dernier moment. Cette mise en relation en temps réel doit permettre de limiter la charge d'organisation liée à la planification du covoiturage.

Une nouvelle forme de covoiturage, dit **spontané**, est apparue en France au cours des années 2010. Elle reprend la logique de l'autostop ; le passager se rend à un point précis (un arrêt), positionné sur un flux où circulent des conducteurs qui peuvent alors choisir de s'arrêter pour prendre le passager. Les premières formes de covoiturage spontané ont émergé aux États-Unis dès le milieu des années 70, après la mise en place de voies réservées aux « véhicules à haut niveau d'occupation » (*High-occupancy vehicle* (HOV) Lane) ; il s'agit du *slugging*²⁰. En France, l'association Rezo Pouce, en partenariat avec des collectivités à travers la France, a participé à étendre à travers la France des réseaux d'« autostop organisé » : les pratiques d'autostop s'organisent à partir d'arrêts prédéterminés. Le dispositif d'autostop organisé a pour but de sécuriser et visibiliser la pratique ancienne, mais dévalorisée de l'autostop.²¹ Par la suite apparaissent les lignes de covoiturage : des arrêts sont positionnés sur une ligne prédéfinie en amont par la collectivité et l'opérateur. Le covoiturage spontané, s'il peut aussi s'organiser par des applications de mise en relation, mise donc avant tout sur des dispositifs d'intermédiation infrastructurelle ; arrêts visibles, panneau lumineux indiquant la présence d'un passager, aménagement des arrêts...

²⁰ Le *slugging* s'organise de manière spontanée après la mise en place des *High-occupancy vehicle* Lane au milieu des années 70 dans les grandes métropoles américaines qui connaissent une importante congestion automobile. Le *slugging* désigne la constitution d'équipages de covoiturage sur des points d'arrêts le long des voies ou à proximité. Cette pratique va rapidement se démocratiser aux États-Unis : les conducteurs gagnent du temps en pouvant emprunter une voie réservée (évitant ainsi la congestion) et les passagers peuvent gagner du temps de trajet et économiser de l'argent, le service étant gratuit et ne reposant pas sur un échange d'argent.

²¹ Plusieurs dizaines d'expérimentations d'autostop organisé ont vu le jour depuis 2010 en France, recensées entre 2013 et 2019 par l'association autosBus. Elle rapporte deux tendances : « beaucoup d'expériences se sont essouffées et la majorité des nouveaux réseaux se créent sous la bannière de RezoPouce. » : <https://www.autosbus.org/tour-de-france>

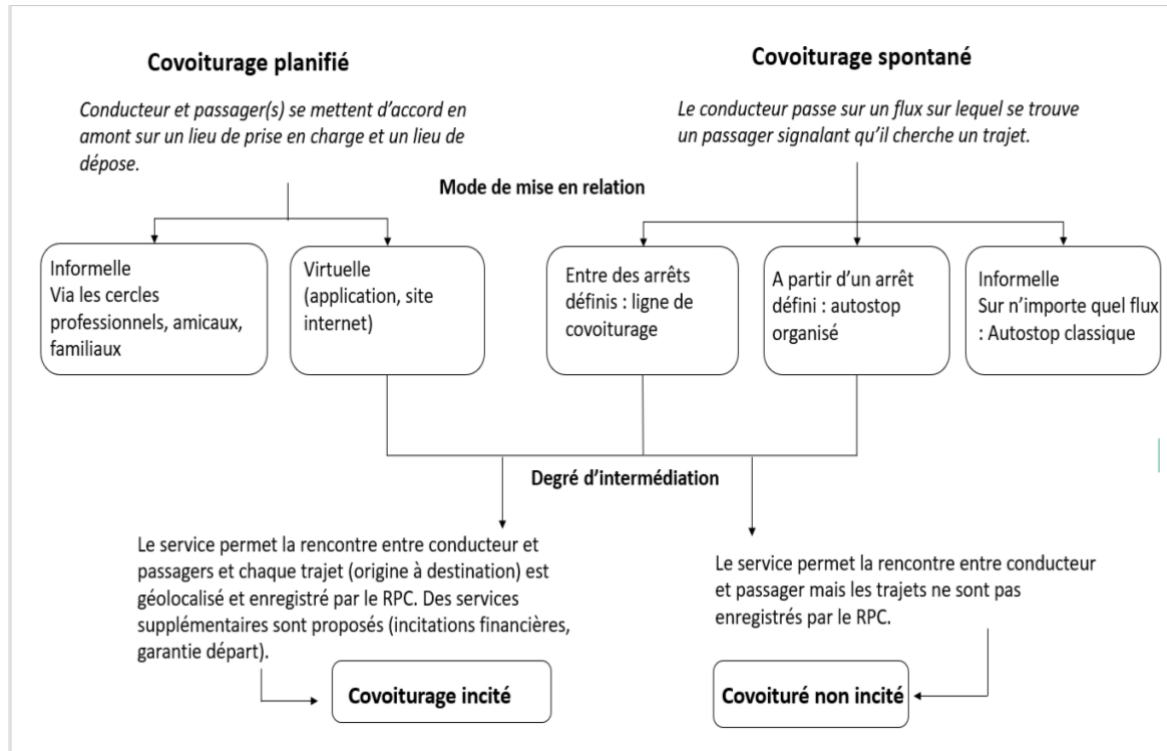


Figure 4 : Distinction des types de covoiturage selon le mode de mise en relation et le degré d'intermédiation. Réalisation : Auteure.

Le second élément de distinction réside dans le degré d'intermédiation inclus dans la mise en relation. Le format le plus classique et majoritaire est une mise en relation informelle, à l'intérieur de cercles familiaux, amicaux, professionnels, de voisinage, etc. L'autostop classique s'organise quant à lui entre inconnus, mais ne nécessite pas d'intervention extérieure : sur n'importe quel axe, un individu peut tendre le pouce et le conducteur peut choisir de s'arrêter. Ces pratiques de covoiturage ou d'autostop ne laissent pas de trace et sont donc largement invisibles pour les pouvoirs publics, hormis via les enquêtes de mobilité globale, comme nous le détaillerons en partie 2.

Les leviers des politiques publiques de covoiturage

Plusieurs services, aménagements ou incitations peuvent être proposés par les pouvoirs publics pour massifier la pratique du covoiturage.

- La plateforme de mise en relation permet la rencontre entre conducteur et passager(s) au-delà des cercles familiaux, amicaux ou professionnels. Cette plateforme se matérialise par un site internet, une application, ou via une intermédiation humaine (par téléphone). Plusieurs services peuvent être proposés au travers de cette plateforme, notamment pour sécuriser la mise en relation entre inconnus. On notera par exemple les garanties départ : elles consistent à garantir au passager l'envoi d'un taxi si, après un certain temps d'attente, il ne trouve aucun conducteur pour effectuer son trajet.
- Les incitations financières visent à rendre plus intéressant le covoiturage, en amplifiant les gains économiques déjà permis par la pratique. On trouvera ici les subventions distribuées par les collectivités, le Forfait mobilité durable, ou les différents avantages proposés par les opérateurs (carte carburant, etc.).
- Les aménagements de la voirie organisent, sécurisent et valorisent le covoiturage ou l'autostop. Ils peuvent sécuriser la pratique (arrêts d'autostop organisé, aires de covoiturage

dédiées) ou l'avantager par rapport à l'autosolisme (voie réservée au covoiturage, places de stationnement réservées).

- La communication et l'animation regroupent les actions visant à valoriser et à sensibiliser à la pratique du covoiturage, auprès d'un public cible ou au sein d'un territoire (voir par exemple le challenge mobilité dans les Hauts de France).

Parmi le covoiturage intermédié par un acteur ou un outil extérieur, on trouve des modèles de covoiturage très différents. Depuis la LOM, une différence distingue de façon significative ces services d'aide à la mise en relation entre covoitureurs. En effet, une partie de ces services proposent un suivi complet de la relation de covoiturage (identification et vérification du profil des covoitureurs, géolocalisation du trajet, production d'une preuve de covoiturage). Ce type de covoiturage est nécessaire à la vérification du trajet, par le Registre de preuves de covoiturage, pour la distribution d'incitations financières²². Au-delà de la séparation entre covoiturage informel et intermédié, on trouve également une frontière entre un covoiturage incité (via les plateformes partenaires du RPC) et un covoiturage non incité.

Les outils de mise en relation ne reposent pas toujours sur des acteurs publics ou des entreprises. Les messageries WhatsApp ou les groupes Facebook dédiés au covoiturage sont nombreux et actifs. Les annonces publiées sur ces groupes concernent souvent des trajets de longue distance, les groupes se présentant parfois comme une alternative à Blablacar (sans commission et parfois sans échange d'argent). Mais il existe également une myriade de groupes Facebook locaux, dont les membres partagent des trajets au sein d'une aire territoriale plus ou moins étendue, de la région à un regroupement de quelques communes. Au-delà des réseaux sociaux, des collectifs d'habitants et des associations s'organisent pour développer des usages partagés de la voiture. On observe par exemple des collectifs comme Perche Mobilités²³ ou le Syndicat de la Montagne Limousine, réunissant des habitants revendiquant la réalité territoriale d'un espace divisé entre plusieurs entités administratives. Ces collectifs proposent notamment le covoiturage pour s'adapter à des pratiques de déplacements peu ou pas couvertes par des alternatives à la voiture individuelle, notamment parce que ces bassins de déplacement ne correspondent pas aux réalités administratives.

Le covoiturage, qu'il soit planifié ou spontané, organisé par un intermédiaire ou informel, peut être pratiqué pour divers motifs. Un schéma issu du guide sur le covoiturage courte-distance de l'ADEME (2017) distingue, pour chaque motif de covoiturage, les principales caractéristiques :

²² La prime aux conducteurs du Plan covoiturage a néanmoins légèrement changé la donne, en incluant également des services de covoiturage ne répondant pas à de tels critères (OuestGo, Picholines, France Covoit').

²³ Perche Mobilités, créée en 2021, se définit comme une association interdépartementale entre Orne, Sarthe, Eure et Loir et Loir et Cher. Elle souhaite « promouvoir et favoriser les mobilités éco-responsables et partagées dans le Perche. » <https://www.perchemobilites.fr/>



Figure 5 : Types de déplacements et de covoiturage et leurs caractéristiques principales. Source et réalisation : ADEME, 2017.

Le **covoiturage domicile-travail ou domicile-études** est le motif dominant du covoiturage intermédié, pour lequel on trouve le plus d'initiatives, que ce soit au niveau des opérateurs (où la masse critique est plus facilement atteinte sur ce motif du fait des heures de pointe) ou des collectivités (notamment parce que l'autosolisme y est plus fort que pour les autres motifs). Dans le cadre du travail, on retrouve aussi le **covoiturage pour déplacements professionnels et de chantier**, pour les professionnels du BPT, les personnes en formation ou les salariés devant se rendre à un même endroit (réunion, colloque).

Une partie du covoiturage (nommé **covoiturage de proximité** dans le guide de l'ADEME) s'organise également pour des déplacements plus ponctuels ; loisirs, achats... On peut par exemple citer les lignes de covoiturage spontané mises en place par la communauté d'agglomération Grand Chambéry vers des lieux de tourisme en montagne. Le covoiturage peut aussi s'organiser entre parents, pour mutualiser les trajets d'accompagnement des enfants à leurs activités extra-scolaires (plateformes KidrivOO, Hopinoy...).

Le **covoiturage événementiel** s'organise pour des manifestations ou des événements sportifs ou culturels ponctuels. Ainsi, des organismes culturels ou sportifs renvoient depuis leur page vers des sites de covoiturage (Ouestgo, Mobicoop), proposent un *plugging* pour organiser le covoiturage via un prestataire (covoiturage-simple, Yes we car event, TOGETZER...) ou développent leur propre système de plateforme de covoiturage²⁴. Des plateformes généralistes de covoiturage offrent également la possibilité de créer des événements (outil « covievent » de Mobicoop par exemple). Enfin, des appels relayés dans les médias peuvent appuyer l'organisation informelle de covoiturage vers des événements ou manifestations²⁵.

²⁴ C'est par exemple le cas de la Fédération française de football (FFF) qui propose depuis mars 2023 une plateforme aux supporters et supportrices pour organiser leurs déplacements vers les matchs (<https://covoiturage.fff.fr/>)

²⁵ Le Télégramme a ainsi relayé les informations concernant l'organisation de covoiturage pour se rendre à la manifestation du 6 avril 2023 à Vannes contre la réforme des retraites. (<https://www.letelegramme.fr/morbihan/auray/d-auray-depart-en-covoiturage-pour-manifester-a-vannes-jeudi-6-avril-05-04-2023-13311559.php>)

1.3.3. Mécanismes de financement du covoiturage

L'élargissement des possibilités offertes aux collectivités pour inciter financièrement les services de covoiturage s'inscrit dans la volonté de la Loi d'orientation des mobilités, promulguée en 2019, de faire du covoiturage l'une des « nouvelles solutions » devant être mise « au service du plus grand nombre, en particulier des territoires aujourd'hui dépendants de la voiture individuelle. »²⁶ La LOM part notamment du constat que « sur 80 % du territoire, aucune collectivité ne propose de solution pour les transports du quotidien » ; elle oblige donc l'ensemble des communautés de communes à se positionner sur la prise ou non de la compétence mobilité²⁷ — le cas échéant, c'est la Région qui prend le rôle d'Autorité organisatrice des mobilités locales, en plus de son rôle d'AOM régionale.

Ainsi, AOM locales et Régions sont les deux collectivités désignées par la LOM pour mettre le covoiturage à l'agenda. Pour autant, historiquement, ce sont plutôt les Départements qui se sont saisis du sujet, notamment en finançant des sites internet. Par la suite, une partie de ces sites départementaux est intégrée dans des plateformes régionales, comme Mov'ici ou OuestGo. Les départements continuent toutefois de s'investir sur le sujet, en particulier sur le sujet des aires de covoiturage, où l'on observe une véritable montée en puissance et des plans ambitieux de plusieurs millions d'euros. Certains Départements, comme l'Aude ou l'Hérault, investissent le sujet covoiturage via d'autres compétences que la gestion de la voirie départementale : compétences sociales (insertion, solidarité), aides aux communes, accès aux services publics...

D'une politique d'aménagement d'aires de covoiturage basée sur la sécurisation de pratiques existantes, à une politique plus ambitieuse pour compléter les transports collectifs — L'exemple du Département de la Haute-Garonne

La mise à l'agenda du sujet covoiturage par le Département de la Haute-Garonne est assez récente et remonte à 2018. Au départ, l'aménagement des aires de covoiturage répond à un besoin de sécuriser des pratiques existantes de covoiturage, s'organisant sur des délaissés ou des bouts de route. Par la suite, des communes font remonter des projets d'aménagements. Aujourd'hui, « il n'y a pas un mois sans qu'une demande d'aménagement ne remonte », commente Éric Jubault, technicien au Département.

Le Département a souhaité engager une politique plus volontariste : il vise l'aménagement de 3000 places (contre 1230 places sur 47 aires aujourd'hui). Le coût de chaque place aménagée par la collectivité se situe entre 3500 et 5000 euros. L'objectif visé est de mailler le territoire et en particulier les zones moins desservies par les transports en commun. Ces zones auraient plus d'intérêt au covoiturage et sont identifiées comme pertinentes. Pour déterminer les aires à aménager, le Département s'est fait accompagner par l'opérateur Ecov au travers d'une étude sur le « potentiel de covoiturabilité » du territoire, une étude de fréquentation et une enquête de terrain auprès des usagers des aires.

Suite de l'étude de cas page 126

En réalité, l'ensemble des collectivités territoriales possèdent des compétences qui leur permettent de s'impliquer, plus ou moins fortement, dans le financement de politiques de covoiturage ; compétence mobilité, voirie, aide sociale, etc. Cette politique publique est également investie à une

²⁶ <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/LOM%20-%20Nouvelles%20mobilit%C3%A9s.pdf>

²⁷ 53 % des communautés de communes ont choisi de se doter de la compétence mobilité, devenant AOM, tandis que 47 % ne l'ont pas prise.

covoiturage, ou grâce à un autre moyen de transport propre.³⁰ Le FMD est obligatoirement proposé aux salariés de la fonction publique, pour une indemnisation maximale de 400 euros par salarié. En revanche, il est facultatif dans le secteur privé : l'employeur décide s'il le propose, les modes de transports éligibles, le montant et les critères d'attribution de la prise en charge des frais. Le montant maximal de l'indemnisation s'élève à 800 euros par an et par salarié, ce montant étant exonéré d'impôt et de cotisations sociales³¹. Le FMD est cumulable avec le remboursement de l'abonnement aux transports en commun. Selon le Baromètre du Forfait mobilité durable 2022, deux employeurs privés sur cinq ont déployé le FMD et parmi eux, 56 % ont rendu le covoiturage éligible.

Par ailleurs, des entreprises financent ou développent leurs propres plateformes, afin de proposer des services de mise en relation à leurs salariés (via des contrats directement souscrits avec des opérateurs de covoiturage par exemple) ou à leurs clients, comme certains organismes sportifs ou culturels³².

Les acteurs privés de l'automobile s'impliquent également dans le secteur du covoiturage, parmi lesquels on retrouve notamment les sociétés gestionnaires des autoroutes. Depuis 2021, l'État impose, dans les nouvelles conventions de délégation autoroutières, un programme minimal de déploiement d'aires de covoiturage. Les sociétés gestionnaires des autoroutes peuvent aussi être impliquées dans la gestion des voies réservées au covoiturage déployées sur leur réseau. Récemment, ces sociétés ont diversifié leurs actions sur le covoiturage : Autoroute Tunnel Mont Blanc (ATMB) a co-financé un programme d'incitations aux covoitureurs portés par le Pôle métropolitain du genevois français (PMGF) ; Vinci autoroute a lancé, en 2022, un Baromètre de l'autosolisme, résultat de mesures vidéo sur 13 axes de son réseau autoroutier. Autre exemple d'acteur investi dans l'industrie automobile, la compagnie pétrolière Total Energies, qui a fourni une carte carburant aux utilisateurs de Blablacar Daily.

La construction des politiques publiques de covoiturage s'apparente à un « bricolage » local, aux sources de financement diverses, dans des formes de gouvernance interterritoriale ou publique-privée. Plusieurs projets peuvent voir le jour sur un même territoire, compliquant la lisibilité des initiatives.

Le projet européen Commute — Divergences de projets et de vision entre puissance publique et entreprises pour développer le covoiturage sur le territoire de l'agglomération toulousaine

Le projet Commute est une réponse à un appel à manifestation d'intérêt de l'Union européenne, qui a financé de 2018 à 2020 un projet de gouvernance publique-privée de la mobilité, entre Toulouse métropole et des entreprises de la zone aéroportuaire et aéronautique Toulouse-Blagnac. L'enjeu était de réduire la congestion et les impacts environnementaux au sein de la zone, en incitant les salariés à modifier leurs comportements de mobilité. Plusieurs axes ont été développés dans le cadre d'un Plan de Mobilité Interentreprises, dont le développement du covoiturage. Sa part modale devait passer d'environ 3 % à 10 %.

Il existe une plateforme développée par l'AOM sur le territoire, Covoiteo, mais celle-ci est jugée inadaptée par les entreprises, qui préfèrent se tourner vers des structures déjà en place sur le marché du covoiturage du quotidien : « *Nous souhaitons du quotidien, pouvoir choisir du jour au*

³⁰ Les modes éligibles sont le vélo et vélo à assistance électrique (personnel et en location) ; le covoiturage (conducteur ou passager) ; les engins de déplacement personnels, cyclomoteurs et motocyclettes en location ou en libre-service (comme les scooters et trottinettes électriques en free floating) ; l'autopartage avec des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogènes ; les transports en commun (hors abonnement) ; les engins de déplacement personnel motorisés des particuliers (trottinettes, monoroues, gyropodes, skateboard, hoverboard...).

³¹ Au-delà de 800 euros, le FMD est soumis à l'impôt et aux cotisations sociales.

³² C'est par exemple le cas de la Fédération française de football (FFF) qui propose depuis mars 2023 une plateforme aux supporters et supportrices pour organiser leurs déplacements vers les matchs (<https://covoiturage.fff.fr/>)

lendemain son covoiturage, et de la data, pour avoir une visibilité. Nous souhaitons aussi une application sur smartphone », décrit Anne Julia, responsable Développement Durable chez Aéroport Toulouse Blagnac et référente du volet covoiturage au sein du projet Commute. Un contrat est conclu avec Karos pour déployer une application de mise en relation auprès des salariés, ainsi que des animations. Par ailleurs, des investissements sont réalisés pour aménager une aire de covoiturage sur la zone et des « spots covoiturage ».

Sur un même territoire, des visions différentes du covoiturage sont portées selon les acteurs. Alors que le groupement d'entreprises aurait souhaité que l'AOM prenne le relai du financement européen pour continuer de déployer l'application Karos, au-delà des trois années du projet Commute, Tisseo collectivités (AOM) a décidé de consolider sa plateforme Covoiteo, afin d'y porter ses propres objectifs, et son propre modèle économique. Sa gestion a été confiée à Tisseo voyageurs, la régie des transports en commun de l'agglomération toulousaine.

Suite de l'étude de cas page 126

En conclusion, différents acteurs publics et privés interviennent dans le financement et/ou l'organisation du covoiturage. Les bénéficiaires majoritaires de l'ensemble de ces actions sont les usagers du covoiturage incité, via les plateformes partenaires du RPC. Les usagers du covoiturage informel ne bénéficient que de l'aménagement des aires de covoiturage et des voies réservées au covoiturage, ou du Forfait mobilité durable s'il est mis en place par leur employeur et qu'il ne demande pas à son salarié d'utiliser une plateforme d'intermédiation permettant de vérifier la pratique. Pourtant, le covoiturage par plateforme est encore largement minoritaire, ce que nous verrons dans la partie suivante dédiée au potentiel du covoiturage. Peut-il alors permettre de lutter efficacement contre l'autosolisme ? Quelle serait sa participation à l'effort de décarbonation ?

PARTIE 2 — DÉTERMINER LE POTENTIEL DU COVOITURAGE, EN CONSIDÉRANT LES POSSIBILITÉS RÉELLES DE MUTUALISATION DES TRAJETS ET LES EFFETS REBONDS

2.1. Les niveaux de pratique actuels du covoiturage pour la mobilité quotidienne

2.1.1. Aucune enquête ne permet d'avoir un panorama général et complet du covoiturage

Si le potentiel attribué par les collectivités ou par l'État pour le développement du covoiturage du quotidien s'apparente souvent à un « horizon », comme évoqué en première partie, cela s'explique en partie par la difficulté rencontrée pour déterminer le poids réel de la pratique dans les déplacements quotidiens des Français et Françaises. En effet, le partage d'un même véhicule est une pratique pour laquelle l'intermédiation est relativement nouvelle, tout comme la production de « preuves » quotidiennes de trajets réalisés en covoiturage avec l'apparition du Registre de preuve de covoiturage.

Or, le Registre de preuve de covoiturage ne rend compte que d'une petite partie des trajets, et une majorité des pratiques de covoiturage ne laisse donc pas de traces tangibles. Elles ne peuvent être appréhendées qu'au travers d'enquêtes de mobilité. Au niveau national, l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP) de l'INSEE, réalisée tous les dix à quinze ans, détaille les pratiques de mobilité et les caractéristiques sociodémographiques des individus avec un large panel représentatif. Les données de la dernière édition ont été récoltées en 2019 et publiées en open-data début 2022. Ce n'est d'ailleurs que dans cette dernière édition qu'apparaissent quelques questions plus spécifiques sur la pratique du covoiturage, notamment sur le mode de mise en relation ou l'existence ou non de contrepartie financière, avec toutefois un effectif faible de répondants. Les Enquêtes Ménage Déplacements (EMD) du Cerema, désormais Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC²), sont des enquêtes réalisées à l'échelle d'un territoire spécifique. Les analyses retirées de ces enquêtes incluent de plus en plus un volet sur le covoiturage (niveau de pratique, fréquence, parfois âge et/ou CSP).

L'autre obstacle à la détermination d'une part modale du covoiturage est la variation des définitions selon les enquêtes. Les trajets effectués en tant que passager d'une voiture ne correspondent pas exclusivement à des trajets covoiturés, puisque cela reviendrait à comptabiliser les trajets d'accompagnement, qui ne rentrent pas dans la définition du covoiturage dans le Code des transports³³. Aussi, même si 28 % des trajets en voiture sont réalisés par un conducteur accompagné selon l'EMP 2019, cela ne signifie pas que 28 % des trajets en voiture sont covoiturés. Dans une note du CGDD 2022, le covoiturage est considéré dans une perspective limitée, puisque seules sont prises en compte les pratiques des passagers se déplaçant dans une voiture extérieure à leur ménage. Dans l'EMC de la grande région grenobloise, le covoiturage est défini comme un déplacement en voiture, réalisé avec une personne qui ne partage pas le même logement. Un rapport de l'ADEME publié en 2015, et analysant les données de l'Enquête mobilité de l'Insee de 2008, prend en compte à la fois le covoiturage entre membres d'un même ménage (covoiturage intrafamilial) et le covoiturage entre des personnes de ménages différents (covoiturage extrafamilial). Pour ne pas mesurer les trajets d'accompagnement, le rapport ne s'intéresse qu'aux pratiques pour motif domicile-travail ou domicile-études. Ainsi, les variations de définition peuvent modifier les niveaux mesurés de covoiturage et peuvent compliquer les comparaisons.

³³ Pour rappel, la définition du covoiturage stipule que le trajet est effectué pour le propre compte du conducteur. (<https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage-en-france-avantages-et-reglementation-en-vigueur>)

Suivi et évaluation régulière des pratiques de déplacement domicile-travail, dont le covoiturage, en Belgique

En Belgique, depuis 2003, un diagnostic des déplacements domicile-travail est réalisé à partir d'un questionnaire rendu obligatoire pour les entreprises publiques ou privées de plus de 100 salariés. Tous les trois ans, le Service public fédéral (SPF) Mobilité et Transports récolte et traite les données de ce questionnaire, ce qui permet d'avoir une vision riche des pratiques de déplacements domicile-travail des Belges et notamment la place du covoiturage parmi celles-ci. La répartition des modes de transport utilisés par les salariés est analysée selon les caractéristiques des territoires (le niveau d'urbanisation, l'accessibilité des transports en commun, les distances domicile-travail) et selon des caractéristiques socio-économiques (le secteur d'activité, le genre, le lieu de domicile).

Ces diagnostics rendent compte de l'évolution de la pratique du covoiturage³⁴ (informel et intermédiaire) : depuis 12 ans, celle-ci a diminué de presque moitié, dans les trois régions [Bruxelles, la Wallonie et la Flandre]. En 2017, la part modale du covoiturage pour les déplacements domicile-travail était de 2,5 %, avec des variations importantes entre Bruxelles (part modale de 1,4 %) et la Wallonie (3,1 %). Dans les zones à faible ou moyenne densité de population de Wallonie, le covoiturage atteint son score le plus élevé, il est même le second mode le plus utilisé, pour 3,8 % des enquêtés (même si la voiture individuelle reste largement dominante, avec une part modale de 85 %). Les auteurs du diagnostic notent que la diminution générale de la pratique du covoiturage en Belgique n'a pas été remplacée par davantage d'autosolisme, mais a profité à l'utilisation des transports en commun et du vélo (SPF 2017). À noter toutefois que ces enquêtes ne sont distribuées que par les entreprises de plus de 100 salariés, elles restent donc partiellement représentatives.

Les raisons mises en avant pour expliquer cette baisse de la pratique du covoiturage sont d'abord les changements dans l'organisation du travail au sein des entreprises, avec plus de télétravail ou des horaires plus flexibles, ainsi que la réorientation des activités économiques³⁵.

Enfin, le diagnostic apporte des éclairages sur les effets des politiques de mobilité des employeurs. La mise en place d'une base de données interne sur le covoiturage et la création de places de stationnement réservées aux covoitureurs multiplie par deux le nombre de covoitureurs dans les entreprises concernées par ces politiques de mobilité³⁶.

2.1.2. Le covoiturage, très majoritairement informel, est faiblement pratiqué au quotidien

Le premier indicateur de la pratique du covoiturage est le taux de remplissage (ou taux d'occupation), qui nous informe sur le nombre moyen de personnes dans une voiture (conducteur et passagers s'il y en a). Comme mentionné en première partie, ce taux de remplissage est tendanciuellement à la baisse : il s'élève 1,43 pour la mobilité locale, et seulement 1,08 pour les trajets domicile-travail.

Un second indicateur est la part modale du covoiturage. Si l'on s'intéresse aux individus qui pratiquent le covoiturage, on peut déterminer une part modale pour les personnes qui covoiturent tous les jours, et une seconde en considérant une pratique plus occasionnelle³⁷. Selon l'étude ADEME-Inddigo (2015),

³⁴ Les auteurs du diagnostic précisent toutefois que « la définition du covoiturage dans le diagnostic n'inclut pas les déplacements avec d'autres membres de la famille (qui relèvent de la section "voiture seule"). Le covoiturage occasionnel n'apparaît pas non plus dans les résultats parce qu'il faut mentionner le mode que l'on utilise le plus souvent. »

³⁵ L'exemple donné par les auteurs est la cessation des activités de Ford Genk ayant entraîné une baisse de 5,7 % du nombre de covoitureurs en Flandre.

³⁶ +114 % pour une base de données internes et +112 % de covoitureurs pour des places de stationnement réservées. Les auteurs précisent toutefois qu'il est difficile d'isoler l'influence d'autres facteurs et donc de quantifier précisément l'impact de ces mesures sur les pratiques de déplacement.

³⁷ Les parts modales sont extraites de l'étude ADEME-Inddigo 2015, d'après les données de l'ENTD 2008. A chaque fois nous retenons la part modale pour des trajets où conducteur et passager ont le même motif de déplacement, afin d'écarter le motif d'accompagnement.

900 000 personnes covoiturent tous les jours pour se rendre au travail, et 100 000 étudiants majeurs³⁸. Il y aurait donc 1 million de covoitureurs réguliers chaque jour effectuant des déplacements pendulaires vers les études ou le travail. En considérant les covoitureurs ayant une pratique plus occasionnelle, 1,3 million d'actifs et 200 000 étudiants covoiturent au moins sur une partie du trajet, pas forcément tous les jours. Dans cette hypothèse plus large, le covoiturage est pratiqué au moins occasionnellement pour les trajets vers le travail ou les études par 1,5 million de personnes. À partir de l'Enquête mobilité de l'INSEE 2019, la part modale du covoiturage du quotidien est estimée à 4 % des trajets passagers (CGDD, 2022), en ne considérant ici que les trajets des passagers effectués dans un véhicule n'appartenant pas à leur ménage.

Le poids du covoiturage dans les déplacements locaux est donc globalement faible. En partant de l'hypothèse du Plan covoiturage 2023 – 2027 (900 000 trajets de covoiturage quotidiens), et selon le type de trajets considérés, on peut estimer que 0,5 % des trajets quotidiens sont effectués en covoiturage. Le covoiturage par plateforme est encore bien inférieur : à raison de 14 000 trajets quotidiens en moyenne en 2022, il a représenté 0,01 % des déplacements du quotidien, et 0,02 % au premier trimestre 2023 (voir tableau ci-dessous).

Les objectifs du Plan covoiturage sont de porter le nombre de trajets quotidiens effectués en covoiturage à 3 millions, soit 1,8 % de l'ensemble des déplacements quotidiens et jusqu'à 6 % des trajets domicile-travail. À titre de comparaison, environ 16 % des trajets domicile-travail sont réalisés en transports en commun et 2 % en vélo, en 2017.³⁹

Déplacement du quotidien	Nombre de déplacements en millions			Km parcourus en millions		Emission de CO ²	
Date	2022	1er semestre 2023	2027 (objectif)	2023	2027 (objectif)	2023	2027
Tout modes confondus	168			1508			
En voiture	106 (63 %)			1256		+ 79	
En covoiturant	0,9 (0,53 %)			18 (1,2 %)	60 (3,9 %)	-1,10	-3,70
En covoiturant sans utiliser de plateforme	0,89 (0,53 %)	0,87 (0,52 %)	2,88 (1,71 %)	17,3 (1,14 %)	57 (3,8 %)	-1,09	-3,62
En covoiturant en utilisant des plateforme	0,01 (0,01 %)	0,03 (0,02 %)	0,123 (0,07 %)	0,7 (0,04 %)	3 (0,2 %)	-0,04	-0,19

Figure 7 : Parts modales du covoiturage total et du covoiturage par plateforme dans les trajets du quotidien. Sources : voir tableau en annexe.

³⁸ Pour ce calcul, il faut considérer uniquement les 3,3 millions d'étudiants majeurs qui se déplacent vers un lieu d'étude fixe.

³⁹ Si 3 millions de trajets de covoiturage étaient réalisés pour le motif domicile-travail, cela représenterait 6 % des 50 millions de trajets quotidiens (à raison de 25 millions d'actifs se déplaçant chaque jour pour aller travailler). Source : Insee, 2021. « La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances », Insee Première n° 1835, Janvier 2021.

2.2. Un potentiel théorique de mutualisation des trajets éloigné des pratiques existantes et des résistances persistantes

2.2.1. Les scénarios de prospective modélisent un potentiel théorique...

Quelques scénarios de prospective publiés depuis une dizaine d'années calculent le potentiel de développement du covoiturage et sa participation à la décarbonation, en se plaçant dans la lignée de la SNBC, c'est-à-dire en faisant des hypothèses de mutualisation des véhicules bien supérieurs au niveau actuel. Les trois scénarios étudiés ici modélisent les flux routiers actuels et déterminent le nombre de trajets ayant une origine et une destination communes, afin de déterminer un « potentiel de covoiturabilité » ou un « potentiel d'appariement ». Ce potentiel varie ensuite selon divers critères ou hypothèses.

L'étude du Commissariat Général du Développement durable (CGDD), rédigée par A-L. Biotteau (2014) détermine un taux de réduction des voitures en circulation à partir d'une modélisation simple, en partant du nombre d'individus effectuant le même voyage (même commune de résidence [origine] et même commune de travail [destination], mêmes horaires de départ et de retour). Par la suite, l'hypothèse est enrichie en différenciant les types de déplacement, en regroupant les catégories socio-professionnelles, et en divisant les territoires urbains. L'étude conclut sur une réduction, a minima, de 2 % des véhicules en circulation en zones rurales et à près de 16 % dans les zones urbaines très denses en population, par jour ouvré. La réduction des émissions de CO₂ serait de 2 846 tonnes d'émissions de CO₂ (estimation basse) à 4 537 tonnes d'émissions de CO₂ (estimation haute), soit une réduction allant de 4 à plus de 6,6 %.

C. Raux, et al., (2018) font quant à eux varier le potentiel du covoiturage entre trois territoires situés dans des métropoles françaises, en ne considérant que les boucles des actifs liées au travail⁴⁰. Deux hypothèses sont choisies pour rendre plus réaliste le potentiel calculé : une première hypothèse sur le pourcentage de personnes potentiellement concernées qui passent effectivement au covoiturage, c'est-à-dire qui surmontent les difficultés organisationnelles et les autres barrières, une seconde sur le taux de remplissage qui varie de 2 à 4 selon la taille des groupes appariables par OD commune. Finalement, les effets du développement du covoiturage sur les émissions de CO₂ sont les plus élevés pour le carré Métropolitain lyonnais (-20 % en 2050 pour le scénario volontariste haut), mais restent élevés pour les deux autres territoires périurbains étudiés (-14 % et -16 % d'ici 2050).

Enfin, le rapport du **Shift Project** ne s'intéresse qu'aux zones de moyenne densité, sur la base d'un système de covoiturage communautaire performant. Ce rapport fait varier deux scénarios où sont quantifiés le nombre de trajets covoiturables (le motif et/ou la régularité conditionnant la possibilité d'organiser le partage du trajet avec un autre voyageur) et le taux de remplissage possible. Une flexibilité temporelle d'une heure est supposée (conducteur et passagers sont prêts à décaler leur heure de départ de 30 minutes). À partir de cette base, deux scénarios sont déterminés : l'un, de potentiel maximal, fait l'hypothèse de politiques publiques très favorables au développement du covoiturage. Le second, dit volontariste, rajoute plusieurs critères de covoiturabilité des trajets, pour se rapprocher d'une estimation réelle. Le potentiel de réduction des émissions de CO₂ est estimé à 27 % pour le premier scénario et 6,4 % pour le second.

⁴⁰ Les auteurs considèrent que le potentiel est supérieur pour les déplacements domicile – travail du fait du faible taux de remplissage et des distances parcourues. Ils laissent de côté la question des boucles de déplacements pour les autres motifs (achats et autres) réalisées en voiture particulière : « ils se caractérisent déjà par un taux de remplissage moyen élevé (1,5), bien qu'il puisse y avoir des enjeux certains (distance moyenne parcourue de 8 km) : ce type de mobilité – irrégulière – nécessiterait des politiques de covoiturage (par exemple du type « autoparc 2.0 ») difficiles à évaluer ex ante. » (Raux et al., 2018).

Les trois études mentionnées se basent sur la modélisation des trajets existants pour déterminer le taux de trajets mutualisables grâce au covoiturage. Pour les deux premières, le développement du covoiturage a des impacts plus importants sur les émissions de CO₂ en zones denses qu'en zones périurbaines ou rurales, car c'est le nombre de trajets mutualisables qui est pris en compte. La pertinence de mutualiser de tels trajets, réalisés dans des zones où des alternatives peuvent être présentes ou pertinentes, n'est pas posée. La troisième étude porte uniquement sur les zones de moyenne densité, jugées pertinentes pour le développement du covoiturage. Elle se base néanmoins sur des hypothèses fortes, notamment une flexibilité temporelle de 30 minutes pour le passager ou le conducteur, ainsi que l'existence d'un système de covoiturage communautaire performant et des politiques publiques favorables permettant de lever l'ensemble des freins à la pratique.

2.2.2. Ou théorisent un potentiel...

Les deux autres scénarios présentés ici n'opèrent pas de calculs précis à partir des trajets réalisés aux mêmes horaires, entre les mêmes lieux. Ils adoptent le raisonnement inverse : c'est le type de politiques publiques et leur orientation, qui influenceront sur le type de covoiturage mis en place et les zones où il se déploiera.

Les **scénarios Transition(s) 2050 de l'ADEME** font grandement varier le potentiel du covoiturage entre quatre scénarios de prospective. Ces quatre chemins « types » permettent tous de conduire la France vers la neutralité carbone en 2050, avec des récits de transition très contrastés imaginés pour la France métropolitaine. Les données restent à un niveau agrégé et ne distinguent pas les motifs de déplacements, les territoires ou le profil socio-économique des personnes. Pour déterminer le potentiel du covoiturage, chaque scénario propose une hypothèse liée aux choix de société et aux modes de vie de son récit global. Ces scénarios de prospective nous informent en particulier sur l'orientation des politiques publiques de covoiturage et le rôle des acteurs publics et privés. Le potentiel du covoiturage apparaît ainsi fortement lié aux modes de vie et aux choix de société.

L'aménagement du territoire pour favoriser la proximité et la démobilité, ou la montée en puissance des collectivités territoriales pour la mise en place des politiques de soutien au covoiturage sont les éléments structurants des scénarios 1 et 2 permettant au covoiturage de participer efficacement à l'effort de neutralité carbone. Dans le troisième scénario, l'État doit développer des politiques publiques conséquentes pour pallier les effets paradoxaux de ses autres politiques de mobilité, notamment l'électrification du parc automobile et la place toujours prépondérante de la voiture hors des zones urbaines. Le quatrième scénario se caractérise par la place croissante des technologies et du numérique dans nos mobilités et une augmentation forte des kilomètres parcourus par personne. Au final, le covoiturage participe très inégalement à l'effort de décarbonation ; seulement — 1 % d'émissions pour le scénario 4 et jusqu'à — 14 % pour le premier scénario. Par ailleurs, dans le scénario tendanciel, le taux de remplissage continue de diminuer et contribue ainsi à la hausse des émissions (+2 %).

L'autre scénario de prospective étudié est celui de **négaWatt**, qui met en avant les lignes de covoiturage, en particulier celles déployées par l'opérateur Ecov⁴¹. Dans son plan de sobriété présenté à l'automne 2022, négaWatt estime que le déploiement de 20 000 lignes de covoiturage à travers la France, couvrant un tiers du réseau national, pourrait permettre une économie de 40 TWh. Aucune indication n'est cependant donnée sur la méthode de calcul.

⁴¹ Un zoom sur les lignes de covoiturage d'Ecov est présenté dans le scénario « Sobriété 2022 » de négaWatt.

2.2.3. ... sans prendre suffisamment en compte les possibilités réelles de mutualisation des trajets

Ces différents scénarios tentent de s'approcher d'un potentiel crédible en intégrant plusieurs critères favorisant ou diminuant la probabilité de mutualisation des trajets. Pour autant, ces critères ne se rattachent généralement pas à des pratiques réelles et existantes de covoiturage. Celles-ci sont pourtant un indicateur essentiel pour comprendre les facteurs incitant à la pratique du covoiturage (et ce même sans la présence d'incitations financières). Nous pouvons distinguer différents facteurs à partir des caractéristiques des pratiques de covoiturage détaillées dans l'étude ADEME-Inddigo de 2015.

Tout d'abord, parce que le covoiturage implique des contraintes d'organisation et donc des pertes de temps, le **facteur de la distance** est déterminant pour comprendre la pratique. En effet, plus la distance du déplacement est faible, plus la perte de temps associée à la pratique du covoiturage représente un pourcentage important du trajet total, en particulier pour une pratique extrafamiliale nécessitant des temps de mise en relation (déposer ou récupérer le passager) plus grands que pour des individus d'un même ménage vivant au sein d'un même logement. Ainsi, cela explique que **la distance moyenne du covoiturage domicile — travail extrafamilial est de 20 km** (ADEME-Inddigo, 2015), plus élevée que la distance moyenne des trajets domicile-travail (13,3 km). Par ailleurs, la part des trajets covoiturés en dehors du ménage double au-delà de 20 km.

Le **facteur socio-économique** est également important pour comprendre le potentiel du covoiturage. Le covoiturage pour se rendre au travail est une pratique beaucoup plus forte chez les ouvriers, et/ou les ménages avec des revenus inférieurs à 3000 euros, et/ou les personnes peu ou pas diplômées. À l'inverse, les personnes plus diplômées, les catégories socioprofessionnelles supérieures et/ou les ménages avec des revenus supérieurs à 4000 euros ont beaucoup moins recours au covoiturage. Ainsi, les individus avec un moindre revenu sont plus susceptibles d'accepter la perte de temps associée au covoiturage, car il permet un partage des frais de déplacement.

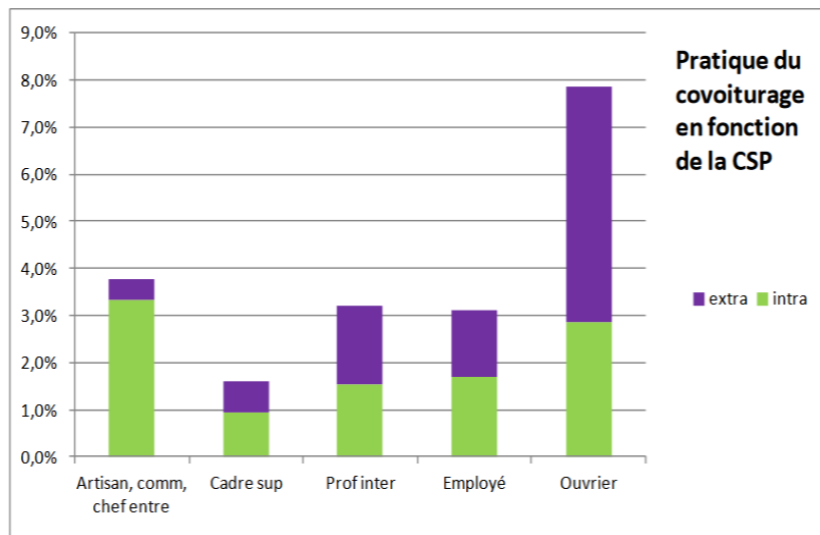


Figure 8 : Pratiques du covoiturage en fonction de la CSP. Source et réalisation : ADEME-Inddigo, 2015, d'après les données de l'ENTD 2008.

Cependant, l'écart significatif entre ouvriers et employés, observé dans le graphique ci-dessus, témoigne de l'influence d'autres facteurs dans la pratique du covoiturage, en particulier en dehors du ménage. Le rapport de l'ADEME montre que les pratiques extra-familiales sont beaucoup plus fortes pour les personnes ayant des horaires en équipe et décalés (2x8 ou 3x8) ainsi que pour les personnes

avec des horaires fixes ou imposés. Ainsi, **l'organisation du travail est un autre facteur** déterminant de la pratique.

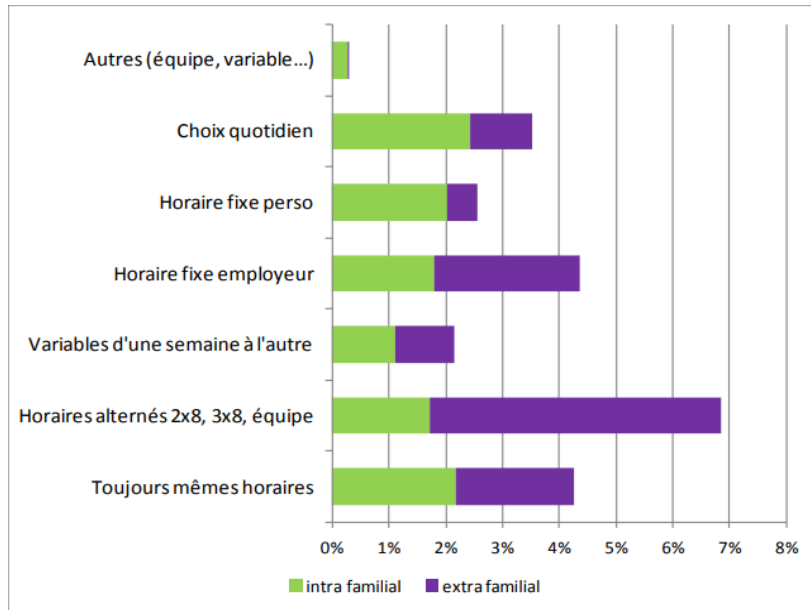


Figure 9 : Pratiques du covoiturage selon les horaires. Source et réalisation : ADEME-Inddigo, 2015, d'après les données de l'ENTD 2008.

Les différences de pratiques entre le niveau de pratique des cadres et des ouvriers peuvent aussi s'expliquer par **le lieu d'habitation** : les cadres travaillent plus souvent au cœur des aires urbaines, mieux reliées aux réseaux de transport, tandis que les ouvriers résident en majorité en banlieue et travaillent également en banlieue, or ces déplacements de banlieue à banlieue sont peu couverts par des alternatives à la voiture (Lecomte, 2019). Le covoiturage peut alors être la seule alternative pour diminuer le coût des déplacements vers le travail.

Dans une perspective allant au-delà des seuls déplacements liés au travail, le covoiturage peut aussi être organisé dans le but de **soulager un emploi du temps familial complexe**. Ainsi, les femmes sont surreprésentées dans les trajets de covoiturage dont le motif est lié aux enfants (Aguilera, Pigalle, 2021).

De plus, les exercices de modélisation évoqués plus haut calculent le potentiel du covoiturage sans prendre en considération la complexité des déplacements réalisés dans une journée. Leurs estimations se basent sur la mutualisation de trajets entre le domicile et le travail ; or ces chaînes de déplacement direct entre le domicile et le travail ne sont pas majoritaires pour toutes les catégories de population. Elles ne représentent ainsi que 40 % de la mobilité des parents (Demoli, Gilow, 2019) : les autres chaînes de déplacements entre le domicile et le travail sont entrecoupées par des trajets d'accompagnements, de courses, etc. Cette répartition est par ailleurs fortement genrée : les chaînes de déplacement polarisées par les déplacements liés au travail sont majoritairement masculines, tandis que les chaînes de déplacement comprenant des trajets d'accompagnement ou de courses sont majoritairement réalisées par les femmes. Ce « morcellement » de la mobilité contraint de fait la mutualisation des trajets avec des personnes extérieures au ménage. De plus, ces mobilités heurtées, saccadées, induisent des rythmes et des obligations spatio-temporelles contraignantes, ce qui constitue une charge mentale plus forte et plus fréquente pour les mères (Demoli, Gilow, 2019). On peut donc supposer qu'elles disposent de moins de marge de manœuvre pour accepter les contraintes d'organisation et la flexibilité temporelle nécessaire à l'organisation du covoiturage avec des

personnes extérieures à leur ménage. À la suite d'une enquête réalisée auprès d'actifs travaillant au pôle économique ouest du Grand Lyon, la géographe urbaniste Sylvanie Godillon montre ainsi que l'organisation personnelle complexe est le principal frein au covoiturage pour la majorité des actifs automobilistes.

L'individualisation et la flexibilisation des temps de travail, en particulier pour les cadres, compliquent par ailleurs la planification du covoiturage.

Ainsi, pour déterminer le potentiel réel du covoiturage, il ne suffit pas de constater la présence effective de nombreux trajets réalisés apparemment aux mêmes moments, vers les mêmes endroits. Les résultats des différentes éditions du Baromètre annuel de l'ADEME sur les représentations sociales du changement climatique en sont une illustration. Dans cette enquête réalisée annuellement, un ensemble d'actions est proposé aux personnes interrogées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, parmi lesquelles la pratique du covoiturage ou de l'autopartage. Dans le dernier baromètre publié fin 2021, l'action « covoiturage et autopartage » est la moins pratiquée (19 % des répondants), et également celle qui est perçue comme la plus difficile à mettre en place parmi la douzaine d'actions proposées : 22 % estiment pouvoir le faire, mais difficilement, et 36 % estiment ne pas pouvoir le faire. Ce résultat est le plus élevé par rapport aux résultats obtenus à cette question dans les éditions précédentes du Baromètre (31 % en 2011 estimaient ne pas pouvoir faire pratiquer le covoiturage ou l'autopartage) : le covoiturage paraît plus difficilement organisable aujourd'hui que dix années auparavant.

Pour les trajets domicile-travail, le recours à l'autosolisme est un réflexe pour nombre d'actifs, la pratique du covoiturage est faible et encouragée par certains facteurs : un niveau de revenu plus faible, une certaine organisation du travail (horaires décalés, fixes et/ou par équipes), une certaine distance à parcourir, l'absence d'alternative à la voiture... L'absence de ces contraintes, ou la difficulté de concilier la pratique du covoiturage avec d'autres impératifs (familiaux par exemple) explique en partie le recours à l'autosolisme et le faible usage du covoiturage.

2.2.4. ... ou les fortes résistances encore présentes face à une pratique à rebours des tendances actuelles de nos mobilités

Même dans l'hypothèse de trajets mutualisables et de conditions optimales (trajet direct sans impératif externe, facilité de la mise en relation, intérêt économique au partage des frais...), le potentiel du covoiturage est contraint par la persistance de fortes résistances de la part des automobilistes. C'est notamment le résultat obtenu par le Baromètre des mobilités du quotidien 2022⁴², qui a interrogé la disposition des enquêtés à essayer un moyen de transport alternatif à la voiture individuelle. Le covoiturage et l'autopartage sont les solutions recueillant le plus de réticence : 34 % des interrogés ne seraient « certainement pas » prêts à essayer le covoiturage ou l'autopartage dans les douze prochains mois même si les freins étaient levés, et 26 % répondent « probablement pas ». Ces solutions recueillent le plus faible taux d'adhésion, en comparaison aux autres solutions de transport alternatives proposées (transports en commun, vélo et véhicule électrique).

⁴² Le Baromètre des mobilités du quotidien 2022 est une enquête portée par la Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov, dont la première édition a été publiée en 2020. La seconde édition publiée en 2022 et intitulée « La dépendance aux carburants fossiles source de précarité » a été menée entre octobre et décembre 2021 auprès d'un large panel de Français (13 105 personnes, par internet et par téléphone). L'enquête s'est intéressée aux besoins et contraintes de mobilités des français, à leur capacité « à évoluer vers une solution répondant au défi environnemental, et les conditions à ce changement de pratique. Parmi ces solutions de mobilité figure le covoiturage, intégré conjointement dans l'enquête à l'autopartage.

Cette résistance peut notamment s'expliquer par les mutations récentes de la perception du temps de déplacement. Grâce à la diffusion du smartphone et l'amélioration de la qualité de connexion, permettant d'accéder à des contenus, des services, des informations, des relations sociales, « placent le temps de déplacement comme un temps plus en continuité avec les autres temps de la vie quotidienne » (Wang *et al.*, 2016, in Aguilera, Rallet, 2016). Il est donc possible de profiter de son temps de déplacement quotidien pour mener d'autres activités en parallèle. Ce temps de trajet peut aussi être perçu comme un sas de décompression, en particulier pour les actifs avec enfant(s) qui ont le sentiment de manquer de temps pour eux (Godillon, 2021).

2.3. Les politiques publiques surestiment le potentiel du covoiturage

2.3.1. Des objectifs de décarbonation et d'économie d'énergie ambitieux attribués au développement du covoiturage

Dans sa thèse, A. Bigo montre que la baisse du taux de remplissage des voitures a eu un impact fort sur la hausse des émissions de CO₂ depuis 1960 (+ 28 % d'impact). S'il estime que la tendance à la baisse du remplissage devrait ralentir, voire s'arrêter, le pari fait par la SNBC d'une forte hausse « reste un défi important » selon lui. Ainsi, alors que la SNBC est peu ambitieuse sur les autres leviers de sobriété, elle se rapproche des scénarios les plus ambitieux pour le covoiturage (Bigo, 2020). Dans son scénario de prospective, la SNBC associe à l'augmentation du taux de remplissage moyen des voitures une baisse de 11 % des émissions du secteur des transports d'ici 2050.

Le Gouvernement s'est fixé en 2019 un objectif de développement du covoiturage, dont l'échéance était initialement prévue en 2024. Fin 2022, l'échéance est repoussée à 2027. L'enjeu est de passer de « 900 000 trajets quotidiens à 3 millions, pour une économie de 4,5 millions de tonnes de CO₂ par an ». Cela correspond à 2,1 millions de trajets supplémentaires chaque jour de l'année, d'une distance de 30 km⁴³. Il s'agit d'une hypothèse optimiste, car comme mentionné plus haut, la distance moyenne des trajets s'élève plutôt autour de 20 km, et les efforts des politiques publiques sont particulièrement portés sur les trajets domicile-travail, bien moins nombreux pendant les périodes de week-end et de congés. Il faudrait également considérer les effets rebonds de la pratique du covoiturage, comme nous le verrons ensuite.

Les hypothèses d'économie d'énergie qui sous-tendent la distribution des Certificats d'économie d'énergie sont également largement surévaluées, notamment dans le cas de la prime aux primo-conducteurs du Plan covoiturage. Celle-ci accorde 100 € à chaque conducteur réalisant au moins 10 trajets. Les niveaux d'économie d'énergie estimés sont pourtant bien supérieurs à 10 trajets. Pour chaque CEE, le ministère de la Transition énergétique estime une économie de 19 700 kilowattheures cumulés et actualisés (kWh cumac), ce qui revient à estimer que chaque nouveau conducteur va systématiquement continuer à covoiturer cinq jours par semaine pendant cinq ans, en réalisant entre 20 et 25 km à chaque fois, comme le relate un article d'Alternatives Economiques publié en mai 2023⁴⁴.

⁴³ D'après nos calculs, le chiffre de 4,5 millions de tonnes est obtenu en partant de l'hypothèse où chaque trajet évité permet d'économiser 5,8 kg de CO₂ (un trajet de 30 km, pour des émissions moyennes de GES de 195 g CO₂ équivalent par véhicule-kilomètre (observatoire national du covoiturage)). A raison de 2,1 millions de trajets quotidiens, 365 jours par an, on obtient 4,5 millions de tonnes.

⁴⁴ *Alternatives économiques*, « Le boom du covoiturage est-il lié à l'action du gouvernement ? », Alternatives Economiques n°434 - 05/2023.

2.3.2. L'Observatoire du covoiturage rend compte de la présence d'incitations financières plutôt que du potentiel réel du covoiturage intermédié

L'Observatoire du covoiturage valorise mensuellement les données du RPC, ce qui permet de constater les dynamiques d'évolution de la pratique. Il met également en valeur les « 10 trajets les plus covoiturés » et les « 10 territoires » enregistrant le plus de trajets. Or, ce classement ne montre pas le type de territoires ou de trajets ayant le plus de potentiel, mais plutôt les collectivités ayant mis en place des politiques d'incitations financières au covoiturage au travers du partenariat avec un opérateur. Ainsi, en 2022, seule une collectivité du classement n'avait pas mis en place ce type d'incitations à destination des covoitureurs. Les données du RPC semblent donc davantage révélatrices des pratiques d'incitations financières et des pratiques de communication et d'animation des collectivités et des opérateurs de covoiturage, que du potentiel réel du développement de la pratique du covoiturage sur le long terme.

2.3.3. Le potentiel de décarbonation attribué est lui-même surestimé, car il ne prend pas en compte les effets rebonds et la concurrence avec des modes plus écologiques

Le potentiel de décarbonation du covoiturage est lui aussi surestimé, car il ne prend pas en compte les effets rebonds ou la concurrence avec des modes de transport plus écologiques. En effet, le calcul de la quantité de CO₂ économisée est relativement simple, comme décrit sur le site de l'Observatoire du covoiturage : « Les économies de CO₂ sont calculées en partant du principe que si le passager s'est déplacé en covoiturage, alors il n'a pas utilisé son véhicule personnel. Ceci représente donc un déplacement en moins réalisé par une voiture et autant de CO₂ économisé. » Ainsi, au mois de février 2023, alors que 814 779 trajets en covoiturage ont été effectués enregistrés, l'Observatoire y associe une économie de 4 019 tonnes de CO₂ sur le mois.

Ces estimations partent du principe que le covoiturage, qui vise à optimiser le système existant en remplissant davantage les voitures en circulation, contribue à diminuer le trafic routier et donc les émissions de CO₂ globales. L'hypothèse sous-jacente est que les passagers de covoiturage étaient initialement automobilistes, et qu'ils utilisent moins leur voiture grâce au covoiturage. La réalité est cependant plus complexe et les économies de CO₂ ne sont pas aussi mécaniques.

L'optimisation des automobiles grâce au covoiturage est en effet susceptible de provoquer des effets rebonds, diminuant les impacts estimés sur la décarbonation. En diminuant les coûts liés à l'utilisation de la voiture, mais aussi le temps de déplacement dans le cas d'une réduction du trafic sur des axes congestionnés, le covoiturage peut conduire à un accroissement du recours à la voiture. Cela s'observe d'abord par un accroissement de la demande de déplacements, permis par une baisse des coûts (pour le conducteur et le passager) ou par une opportunité de se déplacer qui n'existait pas jusqu'alors (dans le cas d'un passager non motorisé). Dans le cas du covoiturage longue distance, une enquête menée pour l'ADEME montre que 8 % des conducteurs et 12 % des passagers n'auraient pas voyagé s'ils n'avaient pas pu covoiturer. 21 % des conducteurs déclarent qu'ils se déplaceraient moins souvent sans le covoiturage (ADEME-6t, 2015). Une publication du CGDD de 2016 concluait à une légère augmentation du trafic routier. Pour le covoiturage courte-distance, le risque d'induire un volume de déplacements supérieur semble faible dans le cas du covoiturage domicile-travail ou domicile-études, dans la mesure où il s'agit de déplacements contraints et que cela pourrait permettre à des publics non motorisés d'accéder à de nouvelles opportunités (emplois, activités). Toutefois, en réduisant le coût d'un déplacement en voiture, le covoiturage peut favoriser les ménages à résider plus loin des lieux où ils pratiquent leurs activités quotidiennes, augmentant finalement le nombre de kilomètres parcourus en voiture.

Ensuite, un second effet rebond conduisant à une hausse du recours à la voiture est celui de la substitution de modes plus écologiques par le covoiturage. Tout d'abord, il peut exister une concurrence avec les transports en commun lorsqu'il est moins cher de voyager en covoiturage qu'en transport en commun. Pour le covoiturage longue distance, ce risque est bien identifié : une majorité des passagers se serait déplacée en train (69 %) selon l'enquête ADEME-6t (2015). Pour le covoiturage courte-distance, le guide de l'ADEME de 2017 concluait qu'il n'y avait pas de concurrence avec l'offre ferroviaire, moins chère que le covoiturage grâce au remboursement des abonnements par les employeurs. Depuis la LOM, on peut questionner cette affirmation. Les entreprises peuvent en effet proposer le Forfait Mobilité durable à leurs salariés. De plus, les conducteurs peuvent être rémunérés au-delà des frais engagés pour réaliser le trajet, et les passagers peuvent voyager gratuitement ou pour un coût moins cher que le prix d'un ticket de transport en commun, dans certaines collectivités. Certains dispositifs de covoiturage ont directement visé les usagers des transports en commun, en permettant aux détenteurs d'un abonnement au réseau de transports de profiter de trajets de covoiturage gratuitement. Un opérateur de covoiturage urbain joue par exemple sur cet argument dans sa communication : « Ras-le-bol des transports en commun, d'attendre le prochain bus ou d'être ratatiné contre la vitre du métro tous les matins ? En covoiturage urbain, tout ça est derrière vous ! »⁴⁵

La concurrence s'observe aussi sur les temps de parcours : la flexibilité horaire et géographique du covoiturage du quotidien peut effectivement constituer une offre concurrentielle à une offre de transport en commun cadencée sur des horaires et délimitée par des lignes de passage. La flexibilité du covoiturage est mise en avant par plusieurs personnes rencontrées au sein des collectivités, comme par cette élue : « *Le covoiturage permet une organisation plus fine, il répond à un besoin dans la dentelle, le transport en commun c'est tel endroit à telle heure, tandis que le covoiturage ça peut être devant la maison, ou un point accessible à pied. Le covoiturage a d'autres vertus.* ». Les transformations plus récentes de nos mobilités, comme la montée en puissance du télétravail depuis la crise sanitaire, participe à rendre la mobilité plus morcelée, « à la carte »⁴⁶. Dans le cadre du projet européen Commute, sur la zone aéroportuaire de Toulouse-Blagnac, plusieurs entreprises du secteur et collectivités ont réfléchi aux alternatives à la voiture à proposer sur la zone. Le retour d'expériences de deux salariés d'entreprises participantes au projet est que le covoiturage, tout comme le vélo, ou la généralisation du télétravail, sont à intégrer « *dans un bouquet d'offre, pour répondre à une demande de flexibilité, de multimodalité.* » Pour eux, la question du mode de déplacement principal dans les enquêtes mobilité est obsolète aujourd'hui, car les gens ont de plus en plus un profil multimodal, utilisant tour à tour différents modes selon les contraintes ou possibilités.

Le risque de substitution existe aussi dans une perspective de plus long terme, dans la mesure où l'avantage comparatif de l'automobile partagé par rapport aux transports en commun pourrait entraîner une baisse de leur fréquentation et justifier la fermeture de lignes existantes.

Le risque de favoriser l'étalement urbain en diminuant les coûts de déplacements et le risque de concurrence avec les transports en commun sont donc de possibles effets rebonds à prendre en compte dans le calcul du potentiel de décarbonation du covoiturage. Au final, le calcul des économies de CO₂ n'a rien de mécanique : au-delà des données sur les kilomètres parcourus et le taux de remplissage, il faut ajouter des éléments sur le parcours modal des covoitureurs (modes utilisés, fréquence, distances parcourues...). À partir d'une modélisation de l'impact du développement du covoiturage en Île-de-France, Coulombel et Delaunay (2019) arrivent au constat que le covoiturage,

⁴⁵ Description d'un post LinkedIn de la page « Citygo – covoiturage urbain » publié en juin 2023.

⁴⁶ L'impact du télétravail sur la pratique du covoiturage pose question ; d'un côté, cela individualise les jours de déplacement donc diminue les possibilités de mutualisation, d'un autre côté on voit le maintien de jours avec une plus forte fréquentation des transports en commun donc de déplacement vers le travail (mardi et jeudi).

s'il se développe fortement, « est susceptible d'entraîner un report modal depuis les transports collectifs et les modes doux (marche, vélo...) vers la voiture, ainsi qu'un allongement des distances parcourues en voiture ». Les auteurs estiment que ces effets rebonds, en grande partie le report modal, atténueraient de 50 à 75 % les bénéfices environnementaux initialement attendus du développement de covoiturage (en termes de réduction des émissions de CO₂). L'impact des effets rebonds est donc significatif dans cette modélisation. Celle-ci concerne toutefois l'Île-de-France, dont la situation particulière est susceptible de changer sensiblement le résultat d'une telle modélisation sur un autre territoire, moins bien desservi en transport en commun.

Le potentiel du covoiturage du quotidien est donc, en réalité, complexe à déterminer. Un ensemble de facteurs sont déterminants dans la pratique, en particulier des contraintes (économiques, absence d'alternative, non-motorisation, horaires fixes). Sans ces contraintes, l'autosolisme est préféré pour la flexibilité permise, une flexibilité parfois indispensable dans le cas d'impératifs annexes (familiaux par exemple). Sans l'existence d'un panorama global rendant compte des pratiques, mais aussi des caractéristiques des individus et de leurs pratiques de mobilité, le covoiturage reste difficile à appréhender aujourd'hui et à imaginer à l'avenir. Deux dynamiques parallèles, pouvant se recouper, sont observables ; les pratiques informelles, encore largement majoritaires, et les pratiques via plateformes et enregistrées par le RPC. Par ailleurs, l'existence d'effets rebonds complexifie le calcul du potentiel du covoiturage. Au-delà des effets sur la décarbonation, il paraît important de considérer plus largement les impacts écologiques et sociaux du développement du covoiturage (accessibilité, optimisation du système automobile) dans une perspective de transition écologique des mobilités. Dans la partie suivante, nous prendrons en compte les différents objectifs des politiques publiques de covoiturage afin de déterminer les zones de pertinence du covoiturage, c'est-à-dire là où le covoiturage aura le plus d'impact sur la transition écologique des mobilités.

PARTIE 3 — LE COVOITURAGE COMME LEVIER DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE, S'IL S'INTÈGRE AU SEIN DE ZONES DE PERTINENCE DÉFINIES

Étudier la pertinence du covoiturage revient à interroger les objectifs mêmes des politiques de covoiturage, afin de déterminer s'ils entrent dans la nécessaire transition écologique des mobilités : la décarbonation des mobilités (1), les objectifs sociaux liés à l'accessibilité à la mobilité (2), ou encore les objectifs d'optimisation du système de mobilité (3).

Pour faire du covoiturage du quotidien un réel levier de transition écologique, le développement de cette pratique doit s'observer en priorité sur les trajets où son potentiel de développement est le plus grand, et où celui-ci est le moins susceptible d'être diminué par les effets rebonds décrits dans la partie précédente. Pour cela, la définition de zones de pertinence du covoiturage doit permettre de concevoir les caractéristiques des trajets où ces deux conditions ont le plus de chance d'être réunies. On s'appuiera, pour cela, sur les tendances actuelles des pratiques de mobilité. Celles-ci seront mises au regard d'enjeux de plus long terme dans la partie 4.

3.1. Quels sont les trajets à cibler pour réduire les émissions de CO₂ ?

L'objectif de décarbonation des mobilités est le principal objectif étudié dans cette étude. On peut considérer que le covoiturage est un outil de décarbonation à condition qu'il n'y ait pas un autre mode, plus écologique, déployable efficacement, et soutenable sur le plan financier pour la collectivité et/ou pour l'usager.

3.1.1. Le covoiturage intermédié trouve son plus fort potentiel pour les déplacements pendulaires de moyenne distance

Le travail est structurant dans la mobilité quotidienne, aussi bien pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études que pour réaliser ses activités professionnelles⁴⁷, ce qui en fait un levier déterminant de décarbonation des mobilités. Les trajets pendulaires, du domicile vers le travail ou vers les études, sont source de masse critique : ce sont des déplacements quotidiens, réalisés en majorité à des heures de pointe, vers de mêmes zones urbaines ou zones d'emplois en périphérie. Pour autant, c'est sur le motif travail que le taux de remplissage est le plus faible.

Le covoiturage n'est pas pertinent pour l'ensemble des déplacements domicile-travail. Près de 60 % des personnes en emploi ont des trajets domicile-travail de moins de 9 km d'après l'Enquête nationale mobilité et modes de vie du Forum Vies mobiles (ENMMV). Pour autant, 36 % d'entre eux utilisent exclusivement la voiture pour se rendre au travail. Les politiques publiques visant la décarbonation doivent encourager, pour ce type de trajet, le report modal vers le vélo, les véhicules légers⁴⁸ ou les transports en commun, plutôt que le covoiturage.

⁴⁷ L'enquête nationale mobilité et modes de vie du Forum Vies mobiles (2020) a montré les déplacements réalisés dans le cadre du travail sont peu pris en compte par les politiques de mobilité alors que 40 % des personnes en emploi se déplacent quotidiennement ou presque sur leur temps de travail (hors domicile-travail), pour une distance moyenne de 100 kilomètres par jour en moyenne. On peut cependant supposer que la pratique du covoiturage, notamment intermédié, se prête peu à ces déplacements réalisés pour réaliser son activité professionnelle.

⁴⁸ La généralisation des véhicules légers pourrait permettre de répondre à un certain nombre de problématiques posées par l'utilisation du vélo classique, comme le montre cette note de La Fabrique Ecologique et du Forum vies mobiles : « Si le vélo classique pourrait permettre de parcourir une distance de 9 km entre 30 et 45min, celles et ceux qui ne peuvent pas utiliser un vélo classique, qui doivent aller plus vite, faire moins d'effort physique ou encore disposer d'une protection contre les intempéries peuvent avoir recours à plusieurs types de véhicules légers. Par exemple, le vélo électrique leur permettrait de parcourir la même distance en un peu moins de 20 minutes tout en gardant une mobilité active ; les tricycles (électriques ou non) offrent une plus grande stabilité ; les vélos voitures, dont il n'existe encore que quelques modèles en cours de prototypage, permettent d'être protégé des intempéries et offrent un petit espace de stockage et la

En revanche, l'ENMMV a également montré que 41 % des actifs effectuent plus de 9 kilomètres pour se rendre au travail, nécessitant des véhicules rapides motorisés. S'il est clair que l'orientation des politiques publiques doit être celle d'un rapprochement des lieux de vie et de travail, ces réaménagements du territoire et des organisations prennent du temps et ne sont pas aujourd'hui majoritaires dans les dynamiques actuelles. Les trajets domicile-travail supérieurs à 20 kilomètres ont ainsi augmenté de 22 % en nombre et de 28 % en distance en l'espace de 10 ans (Orfeuill, 2022).

Les trajets supérieurs à 20 km ont un poids important : s'ils concernent un tiers des actifs, ils sont responsables de 60 % des kilomètres parcourus et 55 % des émissions de CO₂ émises pour se rendre au travail, soit 10 millions de tonnes de CO₂ (Orfeuill, 2022). Ils sont réalisés très majoritairement en voiture. C'est donc pour ces trajets pendulaires vers le travail d'une distance supérieure à 20 km que l'on trouve les plus forts enjeux de décarbonation en termes de volumes⁴⁹, mais aussi le plus fort potentiel pour le covoiturage : on a en effet montré dans la partie précédente que la distance moyenne du covoiturage est de 20 km, et que sa part modale double au-delà de 20 km.

Les trajets liés aux loisirs ou aux achats, ainsi que les trajets plus ponctuels, pour se rendre à des événements ou des manifestations, représentent aussi un défi de décarbonation des mobilités. Le poids de ces déplacements non liés au travail est amené à croître, à l'heure où le télétravail se développe. Les efforts d'enquêtes et de recherches, mais aussi l'essentiel des politiques publiques et des services de covoiturage intermédiaire se sont pour le moment concentrés sur les trajets pendulaires. La zone de pertinence du covoiturage sur les trajets non liés au travail ou aux études est plus difficile à déterminer. Ils enregistrent un meilleur taux de remplissage que les trajets pour se rendre au travail. Le potentiel de décarbonation est moindre, mais il semble en revanche plus facile de s'organiser à plusieurs pour ce type de motif. On peut supposer qu'ils sont moins soumis aux contraintes d'organisation complexe du quotidien dans le cas de manifestations ponctuelles, ce qui rend plus acceptables les contraintes du covoiturage, ou qu'ils sont le plus souvent effectués au sein du ménage pour des motifs liés aux loisirs ou aux achats. Les enjeux de décarbonation se mêlent aux enjeux d'accessibilité, détaillés dans le 2), dans un contexte d'éloignement des services dans les zones moins denses.

3.1.2. Le covoiturage est à développer en priorité pour décarboner les trajets d'échanges entre zones peu denses et zones denses

Les distances parcourues, le choix du mode de transport et les impacts en termes d'émissions de GES sont fortement déterminés par le type de déplacement réalisé. Plus encore que le lieu de résidence, c'est le fait de réaliser un déplacement en échange (entre le centre et la périphérie, ou inversement), qui est déterminant (Cerema, 2022). J-P. Orfeuill (2022) a ainsi montré les différences d'impacts qui existent selon le type de déplacement réalisé par les actifs : alors que ceux vivant et travaillant dans la même agglomération (62 %) parcourent 7 km pour se rendre au travail et représentent 36 % des émissions de CO₂, les actifs des communes périurbaines se rendant vers l'agglomération de référence (15 % des actifs) parcourent en moyenne 16 km et les actifs en échange entre deux aires urbaines (9 % des actifs) parcourent 37 km en moyenne. Au total, 24 % des actifs représentent 53 % des émissions

possibilité de véhiculer une personne supplémentaire. » (La Fabrique Ecologique, Forum vies mobiles, février 2023 : <https://www.lafabriqueecologique.fr/pour-une-mobilite-sobre-la-revolution-des-vehicules-legers/>)

⁴⁹ Le Cerema constate dans son rapport sur les mobilités quotidiennes des différences significatives entre les territoires dans les niveaux d'émissions de GES liées au transport, des différences qui s'expliquent notamment par les déplacements liés au travail : « Ce sont les déplacements longs liés au travail qui vont influencer le niveau moyen des émissions. Ainsi des territoires frontaliers avec une part importante d'actifs travaillant à l'étranger et faisant des allers-retours sur des grandes distances en voiture vont avoir des émissions importantes. Inversement, des territoires avec une densité régionale d'emplois forte où les actifs restent dans leur bassin d'emplois de proximité et où l'usage des modes de transport moins carbonés est important connaissent des émissions moyennes moins élevées (Cerema, 2022).

de CO₂ liées aux migrations vers le travail (Orfeuill, 2022). Ainsi, les déplacements pendulaires des actifs qui ne travaillent pas dans leur EPCI de résidence ont un impact plus fort sur les émissions de GES, car ils doivent réaliser des distances plus longues pour se rendre au travail, le plus souvent en voiture.

Le recours à la voiture s'explique d'un côté par les distances à parcourir, plus importantes que pour des déplacements internes à un même territoire. Le report modal depuis la voiture vers les modes actifs est donc plus compliqué sur ce type de trajet. Par ailleurs, le report modal vers les transports en commun est lui plus difficile. Ces flux d'échanges sont en effet moins bien couverts par les transports en commun, d'une part parce qu'ils s'articulent souvent entre des échelons territoriaux différents (Métropole et communauté d'agglomération, ville moyenne et communauté de communes) qui peuvent avoir des réseaux de transports différents. D'autre part, ces trajets sont réalisés entre des espaces denses et des espaces peu denses, à l'habitat dispersé, rendant plus difficile la couverture par les transports en commun. La métropolisation accentue ce phénomène ; la concentration des activités économiques au cœur des métropoles participe à la création de flux de personnes de plus en plus importants, et habitant de plus en plus loin. Les déplacements en échange sont déjà ceux où l'on observe le plus de covoiturage extrafamilial, tandis que le covoiturage intrafamilial est plus courant pour les déplacements effectués au sein d'un même territoire (Cerema, 2022).

Colard et al. (2021) ont créé une typologie des EPCI classés en 8 classes (voir carte ci-dessous), ce qui permet de constater que les effets de la métropolisation sur les pratiques de mobilité se ressentent particulièrement pour les habitants du périurbain élargi (la classe C⁵⁰). 41 % des actifs résidents de la classe C travaillent en dehors de leur EPCI de résidence et c'est au sein de la classe C que l'on se rend le plus en voiture au travail (88 % des actifs travaillant dans une métropole et 95 % pour ceux travaillant dans une ville moyenne). Les actifs du périurbain élargi, qui travaillent en métropole, parcourent en moyenne 28 km et ils sont à 40 % des employés ou des ouvriers. On retrouve dans les EPCI de la classe C un processus rapide d'artificialisation des sols, du fait d'un habitat en majorité individuel, sur un terrain plus important que dans des agglomérations, ce qui favorise la dispersion des habitats. Le covoiturage apparaît particulièrement pertinent pour cette classe d'EPCI. Elle regroupe 12,6 millions d'habitants et 376 EPCI, avec une population en augmentation et qui utilise de plus en plus la voiture.

⁵⁰ La classe C de la typologie correspond au périurbain élargi et la campagne autour des métropoles ou de certaines villes moyennes (Colard, 2021).

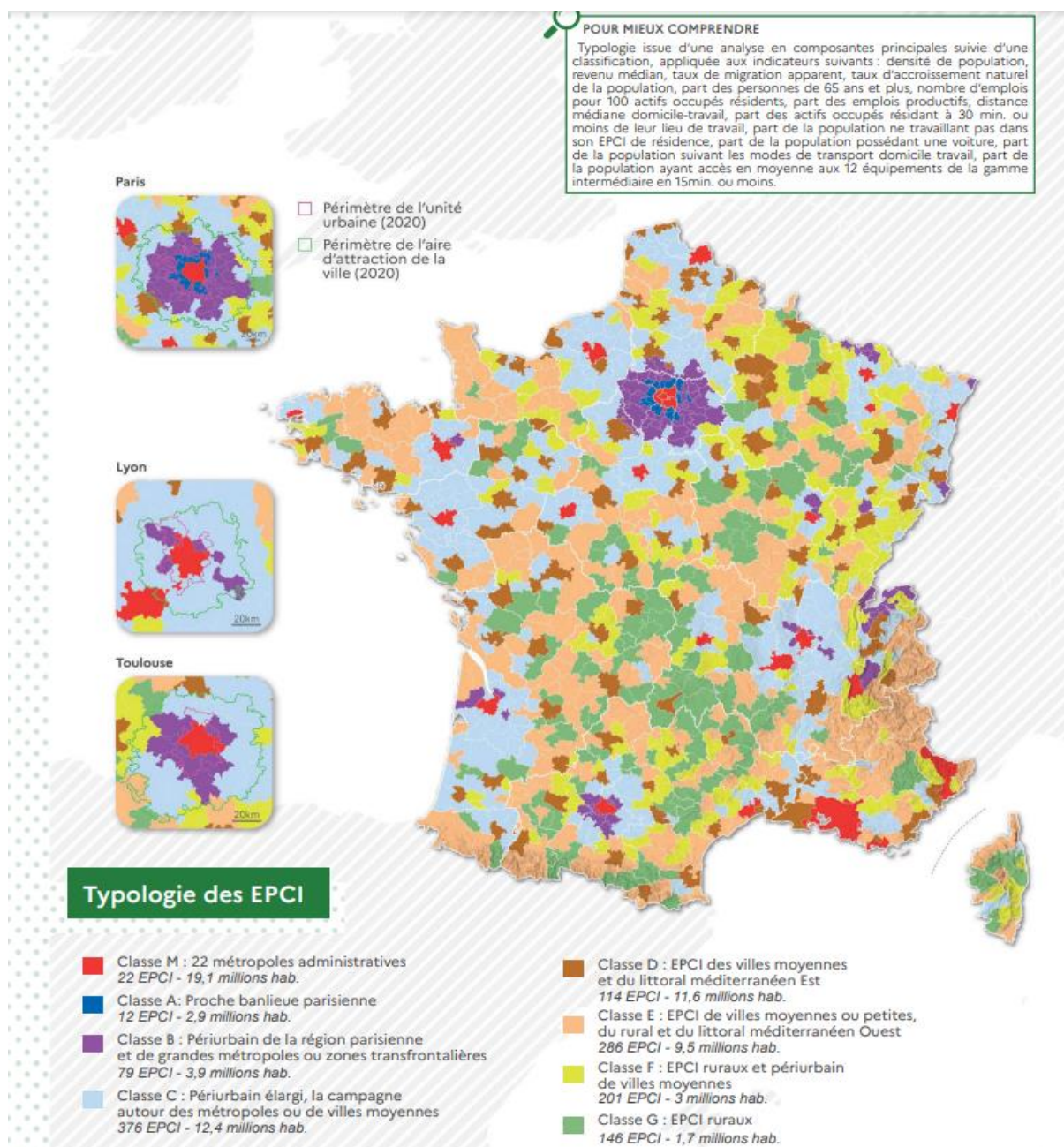


Figure 10 : Répartition des huit classes d'EPCI de la typologie issue du document de France Stratégie « Mobilités dans les espaces périphériques et peu denses : pour un territoire plus accessible ? » (Colard, 2021). Réalisation : ANCT 2020. Source : Observatoire des territoires, ANCT 2020 — IGN 2019.

Les trajets en échange concernent des résidents du périurbain travaillant dans une agglomération, mais également l'inverse : des résidents d'une agglomération dense ou moyennement dense qui vont travailler à l'extérieur, vers des zones d'activité en périphérie par exemple. Un agent de la Région Pays de la Loire constate à partir des trajets effectués via le dispositif régional Covoiturage Pays de la Loire⁵¹ : « On a une majorité de trajets divergents des métropoles (60 %), c'est-à-dire partant de la métropole vers l'extérieur, alors même que ce type de trajets ne représente que 40 % des déplacements. C'est plutôt intéressant pour nous, car notre offre publique de transport collectif est plutôt convergente,

⁵¹ Le nom du dispositif était Aleop covoiturage et a été modifié en début d'année.

donc c'est complémentaire. On a aussi beaucoup de trajets sur lesquels on a très peu d'offres. » Pour ce technicien de l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (AURAN), trois explications sont possibles à la surreprésentation des trajets partant depuis Nantes Métropole : le covoiturage vient compléter une offre déficitaire en transport en commun pour les trajets divergents ; l'offre de stationnement est plus contrainte au cœur de l'aire urbaine ; le dispositif a été davantage utilisé par des jeunes et/ou des catégories socio-professionnelles supérieures, résidant davantage à l'intérieur des centres urbains⁵².

Par cette approche, on peut conclure que c'est pour les déplacements pendulaires, de moyenne distance, réalisés en échange depuis ou vers le périurbain, que le covoiturage trouve sa pertinence. Les enjeux de décarbonation sont élevés pour ces flux et le covoiturage apparaît comme une solution intéressante là où la densité n'est pas suffisamment élevée pour développer des lignes de transports collectifs suffisamment cadencées pour provoquer un report modal significatif depuis la voiture. Il est cependant à noter que l'enjeu de la masse critique joue aussi pour le covoiturage, et en particulier pour le covoiturage dynamique, par plateforme, ce qui affecte son potentiel.

À l'inverse, le covoiturage n'est pas pertinent pour décarboner des trajets internes aux zones denses, car la couverture de ces flux en transports en commun est possible et souhaitable, et souvent déjà disponible. Concernant les trajets internes aux zones peu denses, le covoiturage peut être un outil de décarbonation dans tous les cas, en l'absence d'autres alternatives. Toutefois, la trop grande dispersion des flux réduit fortement le potentiel du covoiturage.

Enfin, précisons que la typologie utilisée donne une idée générale grâce à l'analyse des pratiques de mobilité et d'aménagement du territoire. D'autres caractéristiques territoriales influencent également le potentiel du covoiturage, comme la très grande densité du réseau routier français : plus d'un million de kilomètres de routes contre 600 000 en Allemagne, 400 000 au Royaume-Uni ou en Italie. L'étendue d'un tel réseau diminue la concentration des flux et donc les possibilités de mutualisation. Au contraire, un nombre réduit de voies améliore le potentiel, car les flux sont concentrés, comme par exemple le « Y grenoblois » correspondant aux quelques flux en direction de Grenoble, dans la vallée.

3.2. Les enjeux sociaux du covoiturage face à notre dépendance collective à l'automobile

La transition écologique des mobilités ne peut se limiter à des enjeux techniques de substitution des modes carbonés par des modes décarbonés. Elle comprend des changements de pratiques, de représentations, de modes de vie. Elle comprend donc d'une part une dimension culturelle liée aux imaginaires entourant l'utilisation de la voiture. D'autre part, la justice sociale est primordiale : les changements nécessaires à la transition écologique sont davantage acceptés lorsqu'ils sont partagés de façon juste entre tous et toutes ; c'est l'enseignement de l'enquête annuelle sur la perception du changement climatique réalisée par l'ADEME⁵³. Aussi, il n'y aura pas de transition écologique sans justice sociale.

Les enjeux de justice sociale sont particulièrement forts dans le domaine de la mobilité, et source de crispations majeures, comme l'a illustré la récente crise des Gilets jaunes. La mise en place des Zones

⁵² Sur ce dernier point, un certain nombre d'indices convergent vers cette hypothèse sur le profil socioéconomique des covoitureurs passant par des applications, sans toutefois que l'on puisse à ce stade en tirer des conclusions générales. On notera par exemple la surreprésentation des cadres sur le site de covoiturage du Grand Lyon (ADEME, 2017) ou sur la ligne de covoiturage Lane (étude d'impact Ecov).

⁵³ A la question « si des changements importants s'avèrent nécessaires dans nos modes de vie, à quelles conditions les accepteriez-vous ? », la réponse la plus choisie est celle qui indique que ces changements « soient partagés de façon juste entre tous les membres de la société » (64 %), loin devant le fait que ces changements « soient compensés par d'autres avantages (plus de temps libre, plus de solidarité, etc.) » (33 %) (Sondage OpinionWay pour l'ADEME, 2021).

à faibles émissions (ZFE) dans les métropoles suscite également nombre d'inquiétudes : un article de *Reporterre* sur le sujet qualifiait les ZFE de « bombe sociale pour les quartiers populaires »⁵⁴.

3.2.1. Rendre accessibles services et opportunités grâce à l'automobilité

La mobilité peut être qualifiée de « nouvelle question sociale » (Orfeuil, 2010), tant le besoin d'être mobile est devenu une nécessité de plus en plus prégnante. Être mobile est devenu une norme sociale, et ne pas l'être limite l'accès à l'emploi, aux services, aux contacts sociaux, aux opportunités, etc. Différents facteurs sont à l'origine des difficultés de mobilité ; niveau de revenu, absence d'alternatives (dépendance automobile), capacités physiques et handicaps, lieu de résidence... Les inégalités sociales — et territoriales — se traduisent par des difficultés d'accès à la mobilité, et s'autoalimentent (« l'immobilité attire l'immobilité » selon Orfeuil) du fait d'un moindre accès aux opportunités et aux services. Le Baromètre des mobilités du quotidien 2022, de la Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH) dénombre 13,3 millions de personnes en situation de « précarité mobilité »⁵⁵, soit presque le quart de la population française. La nécessité d'être mobile devient même une nécessité d'être automobiliste, soit en raison d'une absence d'alternatives à la voiture, soit parce que la flexibilité et la disponibilité offertes par l'automobile deviennent des normes.

La thématique de l'accessibilité est régulièrement évoquée comme objectif des politiques de covoiturage, en particulier pour les territoires où les alternatives à la voiture individuelle sont inexistantes ou trop peu présentes. Le covoiturage est alors présenté comme une alternative pour des publics non motorisés, sans solution de mobilité et confrontés à des difficultés d'accès aux activités et/ou services.

Diminuer les difficultés d'accessibilité en offrant une solution pour des personnes en situation de précarité mobilité — Les lignes de covoiturage au sein du Parc industriel de la Plaine de l'Ain

Le Parc industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) est le plus grand parc industriel de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, il comprend 8 200 salariés répartis entre 180 entreprises, sur près de 1000 hectares. Déconnecté du tissu urbain, et situé à 15 – 20 km de deux petites villes ; Meximieux (7 600 habitants) et Ambérieu (14 000 habitants) et à plus de 40 km de Lyon. Avant septembre 2022, le Parc industriel n'était desservi par aucun service de transport en commun.

L'absence de desserte en transports en commun et l'éloignement du Parc des principales villes d'habitation créé une situation de dépendance automobile forte. 16 % de la population est en situation de précarité énergétique liée aux transports, et jusqu'à 30 % des moins de 30 ans⁵⁶. Le sujet du covoiturage a émergé dès 2008 face aux problèmes d'accessibilité du Parc, entraînant des difficultés de recrutement pour les entreprises du Parc. À partir de 2020, quatre lignes de covoiturage Covoit'ici sont déployées, depuis quatre villes de l'Ain et de l'Isère, pour un total de quatorze arrêts de covoiturage, dont deux au sein du Parc.

Les lignes de covoiturage, et plus récemment les navettes de Transport à la demande mises en place depuis septembre 2022, sont des services déployés par la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain, la Communauté de communes Balcons du Dauphiné, le Syndicat mixte gérant le Parc

⁵⁴ L'article rapporte qu'en Seine-Saint-Denis, trois voitures sur quatre ne pourront plus circuler d'ici 2024. <https://reporterre.net/Les-ZFE-une-bombe-sociale-dans-les-quartiers-populaires>

⁵⁵ La précarité mobilité est induit par des facteurs comme « des budgets carburants élevés, des voitures vieillissantes, des distances à parcourir qui s'allongent, l'absence de solution alternative à la voiture » ou le fait de n'avoir ni voiture, ni vélo, ni abonnement aux transports collectifs selon le Baromètre. Cette précarité engendre des renoncements à se déplacer, pour travailler, accéder aux soins, aux loisirs etc.

⁵⁶ Rapport final PenD Aura, juin 2022 https://www.auvergnerrhonealpes-ee.fr/fileadmin/user_upload/mediatheque/raee/Documents/Publications/2022/Rapport-PENd-Aura_vff.pdf

EDF, afin de réduire le coût de la mobilité domicile-travail pour les salariés, ou de permettre à des personnes non-motorisées d'accéder aux emplois du Parc.

Suite de l'étude de cas page 111

La typologie de J. Colard et al. (2021) permet de mettre en lumière les territoires particulièrement concernés par les problématiques d'accessibilité, du fait d'un fort taux de chômage, du vieillissement de sa population ou d'éloignement des services de la vie quotidienne. Il s'agit notamment des EPCI des villes moyennes, des petites villes, du périurbain entourant ces espaces, ou des espaces ruraux. Ces différentes classes d'EPCI (D, E, F et G) se caractérisent par un usage prédominant de la voiture et une faible utilisation des transports en commun. Les effets rebonds sont limités ; le covoiturage n'induit pas de déplacement, car les personnes recourant à ces services ne se seraient pas déplacées s'ils n'existaient pas.

Ces territoires se caractérisent par une densité allant de moyenne (classe D) à faible voire très faible (classe G), sur de très grandes superficies. Toutefois, la densité et la masse critique ne semblent pas ici les principaux critères pour juger du potentiel du covoiturage, et ne sont pas des obstacles contraignants⁵⁷. Les valeurs d'entraide et de solidarité semblent au contraire essentielles pour faire fonctionner le covoiturage dans ce type de situation, ce qui permet de déduire que c'est au plus proche du territoire concerné et de ses habitants que les initiatives auront le plus de chance de fonctionner. C'est donc davantage l'animation, le caractère territorialisé des initiatives ou l'esprit de solidarité d'un territoire qui sont mis en avant par les promoteurs de ce « covoiturage solidaire ». L'existence d'une mise en relation par un intermédiaire humain joue un rôle essentiel, en particulier pour des populations en situation de fracture numérique, où la seule interface d'une application ne convient pas. Cette fracture numérique concerne 17 % de la population selon l'Insee⁵⁸, et en particulier les populations les plus fragiles — elles-mêmes davantage susceptibles de se trouver en situation de précarité mobilité.

Par ailleurs, c'est dans les territoires les moins denses que l'objectif d'accessibilité peut le plus recouper celui de la décarbonation : c'est dans ces territoires que les habitant.es doivent parcourir les plus longues distances pour accéder à différentes activités ou services, dans la très grande majorité des cas en voiture⁵⁹.

L'expérimentation « Ehop près de chez moi » : un covoiturage solidaire de proximité en Bretagne rurale et périurbaine

L'association Ehop se définit comme « activateur de covoiturage » ; depuis 2018 elle s'est déployée dans toute la Bretagne avec l'objectif d'accompagner les politiques publiques de mobilité partagée. L'association valorise notamment la plateforme publique régionale OuestGo pour les trajets

⁵⁷ C'est l'hypothèse faite dans un travail d'enquête de l'association autoBus, qui a réalisé des tests d'autostop dans l'Ain et la Drôme, et mesuré temps d'attente, nombre de véhicules et temps pour arriver à destination, densité des routes empruntées, etc. L'enquête arrive à la conclusion que l'attente ne dépend pas du trafic : sur les petites routes ou pendant les heures creuses, la bonne volonté des conducteurs compense leur faible nombre : « Nous pensons que si les automobilistes s'arrêtent peu lorsque le trafic est dense, c'est qu'ils pensent que « quelqu'un d'autre va s'arrêter ». A contrario, cela nous a souvent été confirmé sur des routes quasi désertes quand des conducteurs nous ont dit « je ne voulais pas vous laisser en rade ». Ce mécanisme a été abondamment étudié en psychologie sociale et baptisé dilution de responsabilité. » (Autobus, 2019).

⁵⁸ Insee, 2019. « Une personne sur six n'utilise pas Internet, plus d'un usager sur trois manque de compétences numériques de base », URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4241397#titre-bloc-14>

⁵⁹ La typologie de France Stratégie montre que c'est dans les EPCI les moins denses (classe F et classe G) que l'accessibilité aux services de la vie quotidienne est la moins bonne.

domicile-travail, et propose un accompagnement téléphonique pour le covoiturage solidaire pour l'emploi, pour des publics en situation de fracture numérique.

En parallèle, l'association a expérimenté pendant trois ans, de 2019 à 2022, un « covoiturage de proximité », à visée solidaire : la solution s'adresse à des personnes isolées pour des trajets du quotidien (faire ses courses, se rendre à un rendez-vous médical, etc.). Cette forme de covoiturage va être utilisée pour de très courts trajets, en majorité par des personnes âgées sans solution de mobilité, et ayant un besoin ponctuel de mobilité.

L'expérimentation est lancée dans trois collectivités bretonnes volontaires, aux profils différents :

- La Communauté d'agglomération Concarneau Cornouaille Agglomération ;
- La Communauté de communes Ploërmel Communauté ;
- La Communauté de communes Bretagne Romantique.

Diverses animations ont été réalisées par l'association pour recruter une base de conducteurs volontaires, prêts à partager leur trajet de manière occasionnelle ou régulière, et faire connaître ce service auprès de potentiels passagers. Par la suite, les conducteurs peuvent inscrire leurs trajets sur le site internet ou par téléphone, et les passagers réalisent leurs demandes de la même manière. L'association accompagne toute mise en relation, et cette intermédiation humaine est un élément clé pour ce type de covoiturage : « L'association donne du "temps humain" pour expérimenter. C'est un projet d'utilité sociale et environnementale » selon Ophélie Bigot, co-directrice de Ehop, car il vise à optimiser les trajets en voiture existant dans les communes rurales et périurbaines, tout en faisant preuve de solidarité et d'inclusivité.

Suite de l'étude de cas page 96

Le covoiturage solidaire ne résout pas un certain nombre de problèmes d'accessibilité, à commencer par le nécessaire rapprochement des services publics et des activités, ce que nous détaillerons davantage dans la partie 4. Le covoiturage solidaire ne peut pas non plus se substituer à l'existence de services publics de transports (comme les Transports à la demande [TAD]) ou d'aménagements pour les modes actifs. En effet, ce covoiturage repose sur la solidarité et la volonté de rendre service, et sur la disponibilité des conducteurs et conductrices. Le covoiturage solidaire ne peut garantir une continuité de service. Par ailleurs, il ne doit pas être confondu avec l'accompagnement solidaire, réalisé par des conducteurs et conductrices bénévoles, ne se déplaçant pas pour leur propre compte, mais pour celui de la personne accompagnée.

3.2.2. Compenser les coûts trop élevés de l'automobilité : rémunérer le covoiturage comme enjeu de justice sociale et territoriale ?

Les inégalités liées à la mobilité sont d'abord des inégalités sociales, car la mobilité est facilitée pour les personnes à plus haut revenu, à plus haut diplôme, et la mobilité entretient et reproduit ces inégalités sociales. Il s'agit aussi d'inégalités territoriales : les métropoles concentrent les solutions alternatives à la voiture individuelle (transports en commun structurants, aménagements cyclables, services de mobilité en libre-service, VTC...) et elles concentrent aussi les services et activités. Les résidents des territoires périurbains et ruraux possèdent moins d'alternatives à la voiture individuelle, et ils doivent parcourir en moyenne de plus grandes distances pour réaliser leurs activités quotidiennes (travail, démarches, loisirs). Inégalités territoriales et inégalités sociales sont par ailleurs liées et s'entretiennent. Les personnes à plus haut revenu ont un plus grand contrôle dans leurs choix résidentiels et peuvent inclure comme critères l'accès aux services et aux infrastructures de mobilité. Au contraire, des situations de dépendance automobile liées au lieu de vie renforcent le poids de la

mobilité sur les budgets les plus contraints. Le coût de possession et d'usage de la voiture est estimé à 350 € par mois en 2022⁶⁰, soit environ 25 % du SMIC.

Ainsi, on observe des différences de vulnérabilité énergétique⁶¹ entre les territoires et entre les populations : dans une note de 2015, l'INSEE dénombrait 2,7 millions de ménages (10,2 % des ménages) vulnérables pour leurs dépenses liées à l'achat du carburant nécessaire à leurs déplacements contraints. Le risque de vulnérabilité est faible pour les pôles urbains, et bien plus élevés dans les zones plus éloignées. Ce risque varie aussi selon les catégories socioprofessionnelles : il est plus élevé pour les agriculteurs, les ouvriers et les professions intermédiaires. L'augmentation du coût du carburant a amplifié la vulnérabilité et les inégalités entre populations et territoires.

Ainsi, les dispositifs de soutien au covoiturage peuvent apparaître comme le moyen de compenser des inégalités sociales et territoriales dérivées de situations d'éloignement du lieu de travail, de moindre revenu et d'absence d'alternatives suffisantes à la voiture. Ces dispositifs peuvent favoriser et faciliter la mise en relation entre covoitureurs, qui partagent ensuite les frais de déplacement. Les dispositifs peuvent aussi directement rembourser les frais aux covoitureurs (Forfait mobilité durable, incitations financières distribuées par les AOM).

Cependant, pour venir réellement compenser des situations d'inégalités, de tels dispositifs devraient pouvoir cibler beaucoup plus finement les publics et les territoires recevant ces compensations. De plus, nous émettons un doute sur la capacité des politiques de covoiturage à résorber un sentiment d'injustice liée au manque d'alternatives à la voiture individuelle hors des centres urbains. Cette pratique demande d'accepter un certain nombre de contraintes organisationnelles et une part d'incertitudes pour le passager, des éléments pouvant constituer une charge mentale répétée si la recherche d'équipages de covoiturage est quotidienne. Même à supposer que cette charge puisse être considérablement réduite grâce à des systèmes très efficaces de mise en relation, le covoiturage demande d'accepter de partager un espace réduit et un temps de trajet avec une ou plusieurs personnes, alors même que ce moment entre le travail et le domicile est considéré par un certain nombre d'actifs comme un « sas de décompression ». Aussi, le covoiturage ne conviendra pas à tous et toutes et ne peut constituer une réponse solide au sentiment prégnant d'injustice sociale et territoriale liée à la mobilité. L'injonction à covoiturer pour les populations périurbaines et rurales pourrait même avoir des effets contreproductifs : là où les transports en commun organisés sont un service public possédant un fort pouvoir aménageur des territoires, et délivre un message « d'égalité des territoires » selon J-P. Orfeuil, le covoiturage pourrait lui « être assimilé à une invitation à la « débrouille » (Orfeuil, 2022).

3.2.3. Le covoiturage peut créer un nouvel espace de liens, à condition d'être pleinement choisi

Le covoiturage repose sur le partage d'un trajet entre deux lieux, mais il suppose aussi le partage d'un temps de trajet entre plusieurs personnes. Or, on a tendance à ignorer « l'épaisseur sociale de ce qui se passe entre les lieux. [...] La mobilité ne constitue pas un "espace-temps mort" entre des points d'ancrage qui seuls seraient constitutifs d'une territorialité. [...] Nos analyses sur le codéplacement [...] rendent compte d'une sociabilité spécifique, propre à la mobilité, à la fois fonction de sa temporalité et de l'espace particulier de l'habitable en mouvement. » (Cailly et al. 2014).

⁶⁰ Estimation du Réseau action Climat dans le rapport « Comment transformer la mobilité du quotidien ? », octobre 2022.

⁶¹ Dans cette note, l'Insee définit la vulnérabilité énergétique comme une situation dans laquelle un ménage a un taux d'effort énergétique (dépense énergétique « contrainte » rapportée aux ressources du ménage) supérieur au double de la médiane des taux d'effort observés en France métropolitaine l'année considérée.

Renforcer le lien social par le covoiturage est un objectif énoncé par cet élu de la communauté d'agglomération de Concarneau, avec l'expérimentation du covoiturage solidaire « Ehop près de chez nous » : *« C'est un lien social intéressant. Dans certains secteurs, il y a beaucoup de résidences secondaires. Les quelques personnes âgées qui restent là [toute l'année] sont bien contentes de trouver des gens avec qui elles peuvent discuter, aller en voiture. [Le covoiturage] permet de connaître des gens qu'on ne connaît pas alors qu'ils habitent la rue à côté, de reprendre contact avec les personnes de sa commune »*. Le covoiturage peut ainsi permettre de créer des moments de rencontre entre habitants d'un même territoire ou entre salariés d'une même zone d'activité. Pour C. Beurrier, élue du PMGF, *« Le covoiturage c'est aussi un objet de convivialité, de plaisir. »*

La promesse d'un lien social « renouvelé et renforcé » fait partie des espoirs sociétaux portés par la consommation collaborative (Borel, 2015). Même s'il peut effectivement s'agir d'un impact de la pratique du covoiturage, le renforcement du lien social est un objectif diffus, dépendant de multiples facteurs. De plus, le covoiturage s'apparente à une forme de sociabilité très poussée puisque l'espace réduit d'une voiture doit être partagé, et notamment avec des inconnus dans le cadre d'un covoiturage dynamique. Cela va à rebours des tendances actuelles observées dans les pratiques de déplacement. Le temps passé à se déplacer au quotidien est de plus en plus optimisé grâce à la possibilité d'accéder à une diversité de contenus via les smartphones et une connexion internet. Les déplacements automobiles sont valorisés parce qu'ils sont synonymes de liberté, d'autonomie et offrent un espace privé, intime. Les déplacements en transport en commun, même s'ils sont collectifs, offrent la possibilité de vaquer à des occupations individuelles (téléphoner, travailler, regarder une série...).

Aussi, si la possibilité de rencontrer de nouvelles personnes et d'occuper ainsi son temps de trajet quotidien peut être valorisée par certaines personnes, cela ne convient pas à tout le monde et pose à nouveau la question de la justice. Faut-il proposer cette forme de mobilité particulière comme seule alternative pour des populations sans alternative à la voiture thermique, tandis qu'une mobilité automobile électrique peut continuer d'être pratiquée de manière individuelle par d'autres ? Cet enjeu se pose particulièrement dans le cas des voies réservées au covoiturage qui restent accessibles aux autosolistes en véhicule électrique.

3.3. Optimiser le système de mobilité grâce au développement du covoiturage ?

Enfin, deux derniers objectifs des politiques de covoiturage doivent ici être étudiés : décongestionner les axes routiers les plus empruntés et permettre aux collectivités et opérateurs de transports de proposer une nouvelle offre à un prix plus faible qu'une offre classique de transports en commun. Tous deux doivent permettre, *in fine*, d'optimiser le système de mobilité.

3.3.1. Réduire la congestion en remplissant davantage les voitures en circulation ?

Cet objectif est très régulièrement évoqué par les collectivités rencontrées, en particulier les métropoles confrontées à des problématiques de congestions. Le covoiturage est alors pensé comme le moyen de réduire le nombre de véhicules en circulation, et donc de fluidifier le trafic et diminuer la pollution de l'air. Le Plan covoiturage 2023-2027 en fait même l'un des axes principaux : 50 millions d'euros sont dédiés aux aménagements (aires, lignes, voies réservées) qui visent à « fluidifier les déplacements partout où cela est possible ».

L'expérience de la voie réservée au covoiturage à la douane de Thônex-Vallard, à la frontière franco-suisse

Depuis octobre 2018, Autoroute Tunnel Mont Blanc (ATMB) et le Canton de Genève expérimentent une voie réservée aux covoitureurs pour faciliter le passage de la douane Thônex-Vallard, sur l'autoroute A411, au niveau de la frontière franco-suisse.

Même si la pratique du covoiturage signifie théoriquement une baisse des recettes pour ATMB, elle doit in fine permettre d'optimiser les infrastructures en désaturant les axes, alors même « qu'il y aura toujours plus de personnes sur notre réseau » du fait de la croissance démographique, mais « qu'il n'y aura pas d'élargissement des autoroutes, car ce n'est plus dans l'air du temps » selon F. Grange, chef de projets Innovation et développement chez ATMB.

La voie réservée est située au niveau du passage de la douane, un axe très congestionné du fait de déplacements pendulaires massifs entre la France et la Suisse. Après plus de 3 ans de mise en place, l'évaluation de l'expérimentation, réalisée par le Cerema, permet de constater que le nombre de bouchons (durée et longueur) s'est réduit depuis la mise en place de la voie, améliorant nettement les temps de parcours vers la Suisse le matin, l'axe le plus congestionné. On peut donc en conclure que cette voie a eu un réel effet sur la congestion.

Cependant, l'amélioration des temps de parcours concerne tous les usagers et pas seulement ceux empruntant la voie de covoiturage, même si leur gain de temps est plus important (gain de 9 minutes sur la voie de covoiturage contre 3 minutes 40 pour les autres voies). Cela s'explique par le fait que la voie réservée a en réalité permis d'ouvrir une nouvelle voie, augmentant la capacité d'écoulement du trafic au niveau de la douane. Au final, malgré une augmentation du trafic global depuis 3 ans, le trafic est plus fluide depuis l'ouverture de la voie réservée. Le nombre de covoitureurs est lui équivalent par rapport au début de l'ouverture de la voie et le nombre d'autosolistes a augmenté. Un système de caméra et barrière au niveau de la voie est envisagé pour améliorer le respect de la voie réservée et ainsi favoriser davantage les temps de parcours des covoitureurs.

Suite de l'étude de cas page 83

Dans le cas d'une politique de covoiturage performante, incitant des autosolistes à quitter leur voiture pour devenir passagers de covoiturage, les conditions générales de circulation seraient effectivement améliorées en désaturant les axes congestionnés. Cet objectif répond à des problématiques concrètes auxquelles se confrontent chaque jour des millions d'automobilistes, et s'articule à des enjeux d'amélioration de l'accessibilité. Décongestionner grâce au covoiturage est l'objectif de plusieurs collectivités rencontrées pour l'étude et confrontées à une croissance démographique continue. La zone de pertinence du covoiturage, pour répondre à un objectif de décongestion, se situe dans la diminution du plus fort volume de trajets, quelle que soit leur distance, dans les zones denses concernées par la congestion.

Cela peut entrer en contradiction l'objectif de décarbonation. En effet, la décongestion améliore in fine la circulation pour tous — covoitureurs et autosoliste. Or, la fluidification du trafic risquerait de reproduire, à terme, les phénomènes de congestion. En effet, l'amélioration temporaire des conditions de circulation finit, par un effet d'aubaine, par entraîner une augmentation de la circulation automobile globale (trafic induit), ce qui recrée les phénomènes de congestion initialement combattus. Dans l'exemple présenté dans l'encadré ci-dessus, l'ouverture d'une voie supplémentaire,

réservée au covoiturage, a amélioré les conditions de circulation de l'ensemble des automobilistes (sur la voie de covoiturage et sur les voies classiques).

Au contraire, le soutien au covoiturage via des aménagements réservés diminuant la place accordée à l'autosolisme — créant à court terme davantage de congestions pour les autosolistes — est une voie de solution pour diminuer le trafic automobile via le phénomène de trafic évaporé, comme nous le détaillerons en partie 4.

3.3.2. Réaliser des économies sur le budget transport ?

Les économies sur le budget peuvent concerner les gains de pouvoir d'achat réalisé par les covoitureurs. Cet enjeu est traité au sein de l'objectif de justice sociale et territoriale (voir plus haut).

Les économies potentielles peuvent également concerner le budget consacré par les collectivités à l'offre de transport. Moins mise en avant que d'autres objectifs, la recherche d'économies par la mise en place de services de covoiturage est néanmoins rapidement évoquée lors de plusieurs entretiens : *« Le covoiturage aujourd'hui est le système de transports en commun qui coûte le moins cher à tout le monde. On n'a pas besoin d'infrastructure, pas besoin de matériel, pas besoin de professionnels, c'est un système qui a l'avantage d'être souple et relativement peu cher pour la collectivité »* pour cet élu d'un Syndicat mixte des transports. *« Le ratio coût/avantage est plus intéressant pour le covoiturage par rapport aux transports en commun »*, confiait également un technicien d'une Collectivité territoriale en entretien. *« Le gros du sujet sur les transports en commun c'est le coût de fonctionnement, notamment les coûts de personnels, qui sont trop élevés par rapport aux recettes qui sont trop faibles. On observe aussi une pénurie de conducteurs de bus. Pour le covoiturage, l'avantage c'est qu'on ne paye pas un professionnel pour conduire. C'est une solution à moindre coût. Même s'il faut regarder plus large et considérer les externalités positives des transports en commun. »*

L'idée de réaliser des économies via une diminution des coûts salariés des conducteurs de transports en commun est attrayante pour les élus et les opérateurs de transports publics : *« Le discours, c'était qu'on allait proposer aux conducteurs de voiture d'être des conducteurs du réseau de transports en commun »* se rappelle cet agent d'une Métropole. On retrouve le même raisonnement pour soutenir le développement des véhicules autonomes : réduire le coût du travail en s'affranchissant de conducteurs⁶².

Souhaiter réaliser des économies prend sens dans un contexte où les budgets des collectivités sont pris dans un étau financier : des dépenses croissantes conjuguées à des ressources moindres. Les Régions sont particulièrement touchées par ce phénomène : elles dédient la part la plus importante de leur budget (25,3 %) à la mobilité, soit 12 milliards d'euros, un budget qui a doublé en dix ans.⁶³

À ce stade, le coût des politiques de covoiturage est très variable selon les territoires, les modalités d'incitations financières (s'il y en a) ou le type de service (allant d'un service de prestation informatique à l'aménagement d'une infrastructure sur la voirie). On estime un coût au km d'environ 0,60 € (en comptant les coûts de fonctionnement) pour le Syndicat mixte des Mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) ou le Parc industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA), 0,13 € pour le dispositif régional des Pays de la Loire, 0,14 € pour Rouen Métropole. Selon le modèle économique des opérateurs de covoiturage,

⁶² Voir à ce sujet l'étude « Le véhicule autonome : quel rôle dans la transition écologique des mobilités ? » de La Fabrique Ecologique et du Forum Vies Mobiles. <https://www.lafabriqueecologique.fr/etude-le-vehicule-autonome-quel-role-dans-la-transition-mobilitaire/>

⁶³ Ces 12 milliards excluent les dépenses de l'établissement public Île-de-France mobilités (IDFM) qui a dépensé en 2022 environ 10,5 milliards d'euros. Ces chiffres sont issus du document « Les chiffres clés des régions 2022 » de l'association Régions de France.

ce coût peut rester constant, quelle que soit l'utilisation du service ou diminuer quand les trajets augmentent (amortissant des coûts de fonctionnement ou d'aménagements importants au départ).

Au-delà du coût du service, il faut également estimer le service rendu par le covoiturage, en comparaison à l'ajout d'une offre de transports en commun. Cela dépend donc des seuils de fréquentation des flux visés et de la qualité de l'offre existante — ou non — de transports collectifs. Le covoiturage est un service différent, qui ne remplace pas une offre publique de transports en commun.

Ainsi, les politiques de covoiturage peuvent viser des objectifs différents, n'ayant pas toujours les mêmes finalités. L'amélioration de l'accessibilité, permise par exemple par la diminution du budget dédié à la mobilité pour les ménages, peut par exemple entrer en contradiction avec l'objectif de décarbonation nécessitant une réduction de la demande de mobilité. L'objectif de décongestion peut, quant à lui, entrer en contradiction avec l'objectif de décarbonation. L'enjeu pour les pouvoirs publics est de mettre en marche une transition écologique engageant de véritables changements de long terme, sans pour autant laisser de côté les impacts sociaux de leurs politiques publiques.

PARTIE 4 — LE COVOITURAGE, RÉPONSE INCOMPLÈTE À LA NÉCESSAIRE RÉDUCTION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE ET À L'ENJEU DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES MOBILITÉS

Les politiques publiques ont investi la thématique du covoiturage depuis un bon nombre d'années, mais sa mise à l'agenda massive est plus récente. Les évolutions législatives relatives à la LOM ont entraîné toute une série de reconfiguration de l'écosystème du covoiturage. Elles ont aussi participé à reconfigurer les pratiques. Les politiques publiques déployées et leurs impacts peuvent être analysés au regard des zones de pertinence définies dans la partie précédente. Au-delà des effets immédiats observés, on prendra également en compte le rôle du covoiturage dans une perspective de plus long terme.

4.1. Bien que boostées par les financements publics, les pratiques de covoiturage incitées par les politiques publiques restent très largement minoritaires

4.1.1. Un covoiturage intermédiaire toujours marginal malgré un engagement croissant des pouvoirs publics

La montée en puissance du covoiturage via plateforme a été particulièrement forte, en particulier à partir de 2022 : un contexte inflationniste s'est conjugué à la mise en place renforcée d'une variété de dispositifs par les collectivités territoriales à travers la France. Le nombre de trajets est passé de plus de 220 000 trajets en janvier 2022 à plus de 780 000 trajets en janvier 2023. En 2023, la prime covoiturage a amplifié la dynamique et le nombre de trajets moyen par jour ouvré a été multiplié par deux.⁶⁴ Le « boom » du covoiturage mesuré est rapporté dans les médias et dans les communications d'opérateurs et de collectivités par des taux d'évolution à trois chiffres. Pour certaines collectivités, comme Rouen Métropole, le nombre de trajets enregistrés par le RPC a été multiplié par 10 en une année (voir encadré ci-dessous).

Le rôle des incitations financières distribuées par les AOM aux covoitureurs est déterminant dans la croissance des trajets de covoiturage via plateformes. En 2022, 95 % des trajets enregistrés par le RPC ont été incités⁶⁵. Par ailleurs, dans le classement des territoires enregistrant le plus de trajets publiés sur l'Observatoire du covoiturage, on retrouve, en 2022, quasi-exclusivement des territoires ayant mis en place des dispositifs locaux d'incitations financières, en partenariat avec un ou plusieurs opérateurs. Ces derniers constatent ainsi une forte corrélation entre l'abondement de la collectivité et les volumes de covoiturage.

Les AOM rémunèrent ainsi les conducteurs selon différents niveaux d'incitations, variant selon le nombre de passagers et le nombre de kilomètres parcourus. Pour les passagers, le trajet peut être gratuit (l'AOM prenant en charge entièrement la rémunération du conducteur) ou payant. Les conducteurs sont rémunérés selon le nombre de passagers, en général à hauteur de 10 centimes par km et par passager. Les seuils planchers et plafonds font sensiblement varier les niveaux d'incitations moyens selon les collectivités. Depuis la LOM, ces dernières sont autorisées à inciter à des niveaux dépassant le montant des frais engagés pour le trajet⁶⁶. Le levier incitatif pour les conducteurs peut être particulièrement fort : dans certaines campagnes d'incitations lancées par les AOM, le coût par passager a pu atteindre 6 euros, par exemple.

⁶⁴ En moyenne 21 139 par jour ouvré en 2022 contre 43 799 au 1^{er} trimestre 2023.

⁶⁵ Calcul de l'autrice à partir des données brutes du RPC.

⁶⁶ Le dépassement des frais de déplacement engagés par le conducteur est autorisé pour les trajets inférieurs à 15 km.

Selon cet opérateur, le covoiturage est aujourd'hui une pratique « *sous perfusion* » destinée à « *faire venir des usagers sur les plateformes* » : « [Le covoiturage] "boom" aujourd'hui parce que des collectivités territoriales ont accepté de distribuer aux conducteurs trois à cinq euros par trajet. » Le dispositif de prime du Plan covoiturage a accentué cet effet, en accordant 25 € dès le premier trajet, puis 75 € supplémentaires en atteignant les 10 trajets.

Les incitations financières distribuées aux conducteurs, ainsi que les commissions distribuées à certains opérateurs pour chaque trajet enregistré, entraînent des budgets croissant avec le nombre de trajets, ce qui est difficilement pilotable pour la collectivité. L'augmentation du nombre de trajets peut vite devenir, avec un tel modèle, un « *puits sans fond* », comme le qualifie ce technicien de Tisseo collectivités : « *Contrairement à une offre de transport en commun où vous maîtrisez la situation, vous avez une offre de service, et quand il y a trop de monde vous rajoutez une offre de transport en commun, pour le covoiturage ça peut être exponentiel, parce que la pratique se démultiplie et que vous allez finalement payer un nouveau conducteur, une nouvelle commission à l'opérateur. Plus il y aura de covoitureurs, ce qui est une bonne chose, plus la collectivité va payer.* » Certains partenariats sont même contreproductifs pour la politique de covoiturage, car le montant de la commission délivrée aux opérateurs augmente à mesure que le nombre de trajets augmente.

La Métropole Rouen Normandie, « 1^{re} métropole de France pour le covoiturage » face à l'envolée des trajets enregistrés et du budget

La Métropole Rouen Normandie a mis en place une politique de soutien au covoiturage avec l'objectif d'en faire « un mode de transport à part entière ». La collectivité expérimente, via un partenariat avec Klaxit, un dispositif d'incitation au covoiturage à partir de septembre 2020 dans 6 zones d'emplois ciblées, puis, en septembre 2021, le dispositif est étendu à l'ensemble du territoire métropolitain, pour les trajets dont l'origine et/ou la destination se situent à l'intérieur du périmètre de la Métropole.

La Métropole enregistre alors une augmentation exponentielle du nombre de trajets de covoiturage intermédiaire, multiplié par dix sur la seule année 2022 et dépassant les 100 000 trajets mensuels au début de l'année 2023. En conséquence, le budget alloué aux incitations doit être plusieurs fois augmenté : l'enveloppe prévue était de 200 000 euros pour l'année 2022, elle est finalement portée à 2,5 millions d'euros jusqu'à fin février 2023. Le budget pour la période suivante (mars à septembre 2023) a été fixé pour le moment à 1,7 million d'euros. Cela représente entre 1 et 2 % du budget de gestion et d'exploitation des transports et mobilité⁶⁷.

Pour Bruno Tisserand, directeur mobilité à la métropole, « On en est au début, on n'est pas encore dans une situation stabilisée. La collectivité a la volonté de ne pas subventionner de façon pérenne, et de réduire progressivement les incitatifs ; sinon le budget sera exponentiel. Mais on est dans du pilotage avec des manettes dont on ne sait pas comment elles vont réagir. On est incapable d'estimer l'élasticité-prix du covoiturage à ce stade. »

Face à l'augmentation du nombre de trajets en 2022, la Métropole décide de « déployer des parachutes, sans tuer le produit, pour éviter le mur budgétaire », décrit B. Tisserand. Depuis mars 2023, les modalités d'incitations sont modifiées, avec par exemple la diminution de la rémunération conducteur, l'indemnisation par le passager en lieu et place de la Métropole pour les trajets supérieurs à 30 km ou réalisés le long des lignes TEOR ou Métro, ou l'instauration d'une limite de gain mensuel maximum de 150 euros par mois et par conducteur.

⁶⁷ Il s'agit d'un ordre de grandeur, en se basant sur le budget gestion et exploitation des transports et mobilité de la Métropole, qui s'élève à 137,5 millions d'euros en 2023.

Mi-2023, ces nouvelles modalités ont permis de faire passer le coût moyen de l'incitation de 2,60 € à 1,90 € par trajet et par passager, de réduire la distance moyenne (de 26 km à 17 km). Le nombre de trajets a diminué de 37 %.

Suite de l'étude de cas page 91

Si l'on se base sur le modèle actuel du covoiturage incité, le budget qui devrait être alloué aux seules incitations serait conséquent si l'on suit les objectifs fixés par le Plan covoiturage. En effet, pour passer de 0,9 à 3 millions de trajets quotidiens par ce biais, au niveau de rémunération conseillé par le RPC (2 euros par passager + 10 ct du km au-delà de 20 km), on arriverait à un budget de 5 millions d'euros par jour et 100,8 millions d'euros par mois pour les seules incitations financières aux conducteurs⁶⁸. À cette somme devraient aussi s'ajouter la commission au trajet délivrée aux opérateurs et/ou les frais de fonctionnement des services de covoiturage. Cela représenterait finalement des sommes très élevées pour financer l'intermédiation. Plusieurs collectivités rencontrées ont fait part de leur volonté de se désengager, à terme, de l'incitation financière, mais elles considèrent qu'il est encore trop tôt pour l'envisager, la politique de covoiturage étant selon eux encore en phase de développement. Pour ce technicien du Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF), il faut utiliser les incitations financières comme « *une sorte d'appât pour les rediriger vers le covoiturage, et si possible de façon pérenne.* »

En effet, malgré la croissance exponentielle des trajets de covoiturage via plateforme, celui-ci reste très largement minoritaire par rapport au reste des trajets quotidiens. Au niveau national, les trajets enregistrés par le RPC en 2022 ont représenté en moyenne 0,04 % des trajets domicile-travail et 0,09 % au premier trimestre 2023. Cela ne représente qu'environ 1,5 % du nombre de trajets visés par le Plan covoiturage (3 millions de trajets quotidiens). Parmi les collectivités étudiées dans cette étude, la part modale kilométrique du covoiturage incité par les dispositifs locaux varie, mais est globalement très faible. Il représente en moyenne 1,1 % des kilomètres parcourus pour les trajets domicile-travail dans le périmètre de Rouen métropole et de l'agglo Seine-Eure, en 2022, et 3 % en février 2023 ; 0,71 % des kilomètres parcourus pour les trajets domicile-travail visés par le SMMAG début février ; ou encore 0,18 % des kilomètres parcourus pour les trajets visés par le dispositif Covoiturage Pays de la Loire. De plus, ces différentiels observés entre les collectivités ne signifient pas systématiquement des différences d'efficacité des politiques publiques à massifier le covoiturage global, mais plutôt des niveaux plus ou moins forts de développement du covoiturage mesuré par le RPC.

4.1.2. Le covoiturage par plateforme est largement mis en avant alors qu'il reste bien inférieur au covoiturage informel

Le « boom » du covoiturage par plateforme doit également être réinterrogé à l'aune des pratiques de covoiturage informel. Au premier trimestre 2023, le covoiturage par plateforme n'a représenté que 3 % du covoiturage total⁶⁹. Dans les collectivités étudiées pour cette étude, le covoiturage informel reste toujours largement supérieur. Dans l'agglomération toulousaine, les trajets enregistrés pendant le dispositif Commute sont cinq fois inférieurs au niveau de covoiturage déclaré par les salariés dans les enquêtes de mobilité menés avant le projet ; les trajets enregistrés par Nantes Métropole ont

⁶⁸ Le calcul a été effectué sur la base d'une distance moyenne des trajets de 24 km, soit une rémunération de 2,40 euros par trajet (sachant qu'un trajet = 1 conducteur et 1 passager), en partant de l'hypothèse où le trajet est gratuit pour le passager. Soit, par jour, 2,1 millions de trajets multipliés par 2,40 €, et par mois (20 jours ouvrés), 42 millions de trajets multipliés par 2,40 €.

⁶⁹ Au 1^{er} semestre de l'année 2023, on dénombrait 27 000 trajets covoiturés et réalisés via des plateformes selon l'Observatoire national du covoiturage. Selon le plan national du covoiturage 900 000 trajets sont covoiturés chaque jour. Les trajets réalisés grâce aux plateformes représentent donc 3% des trajets covoiturés.

représenté en moyenne 1 % des trajets de covoiturage domicile-travail informel ; à Rouen métropole, les niveaux de covoiturage informel vers le travail mesurés par l'EMD 2017 sont cinq fois supérieurs au covoiturage enregistré par le RPC en 2022.

Le covoiturage informel, bien que largement majoritaire, est invisibilisé au profit du covoiturage intermédié. Cela peut s'expliquer en partie par une méconnaissance des pratiques informelles de covoiturage par les acteurs du territoire. Ainsi, ce technicien d'une Métropole déclare : « *On part de tellement loin, de zéro, 0 % de covoiturage avant. Le covoiturage domicile — travail n'existe pas, si ce n'est quelques collègues qui habitent à côté. C'est pour ça qu'on a souhaité mettre le paquet* ». Cette posture, en entretien, est toutefois minoritaire ; la majorité des enquêtés évoque l'existence de pratiques informelles de covoiturage, même s'ils ne connaissent pas le profil des covoitureurs ni leur nombre. Pour cette technicienne d'un Syndicat mixte : « *C'est un vrai sujet. On sait que le covoiturage informel existe, on le voit sur nos parcs relais. Mais il est difficile à appréhender, aujourd'hui on n'arrive pas à le dimensionner* ». Différentes personnes rencontrées, travaillant au sein de collectivités territoriales ou au niveau de l'État, ont aussi fait part de leur souhait d'une meilleure prise en compte des pratiques informelles, même si aucune solution satisfaisante ne semble encore avoir émergé.

Malgré ce constat partagé, élus et techniciens mettent davantage en avant le covoiturage intermédié : les solutions liées à des plateformes numériques sont technologiquement « plus faciles à mettre en avant » que le covoiturage informel (Frétigny, 2022). En effet, les plateformes numériques enregistrent quotidiennement les trajets et fournissent des « preuves de covoiturage ». Ces preuves sont mobilisables, notamment dans les médias ou dans la communication publique, car elles constituent des preuves de l'efficacité des politiques publiques mises en place par les collectivités. La communication faite autour des chiffres du RPC permet de valoriser les territoires qui « covoiturent le plus », par le biais de classements notamment.

Ainsi, les trajets de covoiturage mesurés sont des outils de légitimation de leurs actions, valorisables, alors que le covoiturage informel, organisé sans la puissance publique, est largement « invisible ». De ce fait, le covoiturage « souffre d'un moindre soutien politique » lorsqu'[il] revêt un caractère auto-organisé ou non technologique » (Frétigny, 2022). Toutefois, si la justification du soutien au covoiturage intermédié (et la distribution d'incitations financières attirant des usagers sur les applications) ne repose que sur la production de preuves régulières et valorisables, cela revient à « payer le thermomètre »⁷⁰.

Le covoiturage est invisibilisé par les acteurs publics et privés dans leurs discours, mais il l'est également dans les politiques publiques mises en place. La majorité des financements sont, à ce jour, destinée à soutenir le covoiturage mesuré par le RPC (voir schéma de financements du covoiturage partie 1), notamment pour la distribution des incitations financières nécessitant la production de preuves de covoiturage pour éviter les fraudes. Aussi, ces trajets doivent systématiquement être enregistrés et géolocalisés via les applications partenaires. Les plateformes ne respectant pas ce niveau de vérification ne peuvent pas proposer de subventions aux covoitureurs, comme la plateforme régionale publique Ouestgo, ou la plateforme Covoiteo de Tisseo collectivités.

Le plan covoiturage du Gouvernement et les 3 mesures annoncées pour 2023 concentrent également deux tiers des financements annoncés (150 millions d'euros) aux incitations financières, concernant uniquement les covoitureurs intermédiés, et en particulier les conducteurs. La nouveauté apportée par le dispositif de prime est que de nouvelles plateformes peuvent la distribuer, comme OuestGo ou

⁷⁰ Cette expression a été utilisée par l'un des participants aux tables-rondes sur le covoiturage de proximité organisées à Rospenden en novembre 2022 par l'association Ehop.

le dispositif France Covoit proposé par Ecov⁷¹. La dernière mesure annoncée du Plan peut bénéficier à la fois aux covoitureurs informels et intermédiés, puisqu'elle concerne l'aménagement d'infrastructures facilitant le covoiturage, ne nécessitant pas nécessairement l'usage d'une application pour l'utiliser.

Le seul autre dispositif qui incite financièrement les covoitureurs informels est le Forfait mobilité durable, si l'employeur intègre le covoiturage parmi les modes de transport remboursables et qu'il ne conditionne pas son obtention à l'utilisation d'une plateforme⁷². Enfin, l'expérimentation d'un « péage positif » à Lille Métropole, qui devrait se mettre en place dans le courant de l'année 2023, pourrait aussi rétribuer financièrement des pratiques informelles de covoiturage⁷³.

4.1.3. Les politiques publiques créent-elles de nouvelles pratiques ?

En l'absence de panorama complet permettant de mesurer à la fois les pratiques informelles et les pratiques via plateforme, il est difficile de connaître précisément les effets des politiques publiques sur les niveaux de pratique du covoiturage. Il existe en effet un risque d'effet d'aubaine due aux incitations financières : des personnes qui covoituraient déjà de manière informelle peuvent basculer vers les plateformes pour bénéficier des subventions. Si l'on peut considérer que cela vient récompenser des pratiques vertueuses, les politiques publiques ne viennent pas pour autant créer de nouvelles pratiques. « *La part de pratique additionnelle et la part de révélation d'une pratique informelle ne sont pas claires avec les données du RPC* »⁷⁴. À titre d'exemple, le panel mobilité du Grand Genève 2021 montre des niveaux de pratique du covoiturage équivalents entre les actifs français et suisses du territoire (9 % des répondants déclarent le pratiquer ponctuellement), mais un niveau bien plus important d'inscription sur des plateformes de covoiturage des résidents français (15 %) que des résidents suisses (3 %). Le risque d'un effet d'aubaine est connu par les collectivités rencontrées et souvent pointé comme limite dans l'interprétation des trajets enregistrés par le RPC sur leur territoire. De même, le paiement d'une commission aux opérateurs pose question pour des trajets qui s'organisaient déjà auparavant, sans leurs services.

Le manque de données d'enquêtes qualitatives rend difficile d'évaluer la création de nouvelles pratiques de covoiturage. Une récente enquête menée par la Région Pays de la Loire et le Cerema montre que 53 % des usagers du dispositif covoiturage sont de nouveaux covoitureurs, tandis que 47 % covoituraient déjà avant. Parmi eux, 11 % covoituraient déjà pour d'autres motifs, mais covoiturent désormais aussi pour le motif travail ou études. Les usagers du dispositif sont 21 % à déclarer covoiturer quotidiennement et 44 % plusieurs fois par semaine.

La présence de subventions peut également susciter un opportunisme financier et générer des fraudes. Ainsi, en février dernier, un article du Journal d'Elbeuf révélait des pratiques de fraude

⁷¹ Avec France Covoit, les covoitureurs n'utilisent pas les lignes de covoiturage d'Ecov et se rencontrent de façon informelle. Les passagers doivent s'inscrire et communiquer une pièce d'identité, puis ils scannent le QR code généré par le conducteur. Celui-ci perçoit jusqu'à 150 € et le passager 16 €.

⁷² Pour attribuer le Forfait mobilité durable, les employeurs peuvent choisir de demander aux salariés de fournir la preuve de la réalisation effective des trajets, en passant par le RPC, ou bien leur demander de remplir une attestation sur l'honneur (pouvant alors concerner des trajets réalisés via une plateforme ou hors plateforme). Selon le Baromètre Forfait mobilité durable 2022, le Registre de preuve de covoiturage est très peu connu des entreprises, qui utilisent majoritairement l'attestation sur l'honneur.

⁷³ Le péage positif est un « écobonus » de deux euros par trajet pour les automobilistes inscrits au sein du dispositif et qui changent de moyen de transport, ceux qui se mettent au covoiturage, et ceux qui décalent leurs déplacements à des horaires moins intenses. Le dispositif vise à désengorger les axes les plus empruntés de la métropole. (https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/12/16/lille-lance-un-peage-positif-pour-inciter-les-automobilistes-a-faire-du-covoiturage_6154780_3234.html)

⁷⁴ Ecov.

importantes chez des utilisateurs de Klaxit dans la métropole de Rouen⁷⁵. Ce « covoiturage de boîte à gant » comme le rapporte l'article est le fait de conducteurs et conductrices seul.es pour leurs trajets, mais utilisant deux smartphones pour rentrer dans les critères d'authentification de l'application, ou encore des usagers de transports en commun activant à plusieurs l'application lors de leurs trajets en bus. Aucune de ces pratiques n'est du covoiturage, elles ont pourtant été enregistrées comme telles par Klaxit et rémunérées par la Métropole de Rouen. Sur le territoire de Nantes Métropole, les données du dispositif Covoit'tan ont révélé des « macro-utilisateurs » réalisant un nombre anormalement élevé de déplacements par jour, laissant suspecter de possibles fraudes.

Alors que la fraude est défavorable aux chiffres de fréquentation des transports en commun (puisque le trajet n'est pas enregistré), elle gonfle artificiellement les résultats des services de covoiturage. De même, on trouve cette problématique avec la rémunération « sièges libres » proposée par Ecov sur différentes lignes de covoiturage déployées. Si ce dispositif doit permettre de créer le service et atteindre une masse critique suffisante de conducteurs intégrés au système et prêts à prendre dans leur véhicule des passagers avec un temps d'attente le plus faible possible, cette salariée d'Ecov décrit comment certains conducteurs tentaient de détourner ce dispositif et comment Ecov et la collectivité ont intégré de nouvelles conditions pour éviter de telles pratiques :

« On s'est rendu compte de quelques dérives de conducteurs qui n'enregistraient leur trajet sur l'application qu'à Sainte-Julie [avant-dernier arrêt d'une des lignes Covoit'ici de la Plaine de l'Ain], juste avant d'arriver, pour toucher les 50 centimes de la rémunération siège libre. Pour nous, ce n'est pas utile pour faire fonctionner le service. Depuis octobre [2022] il y a donc un changement : les 50 centimes ne peuvent être touchés que depuis les terminus des lignes, au départ ». Cette modification permet pour Ecov et la collectivité de s'assurer que les conducteurs rémunérés pour la mise à disposition de leur siège parcourent l'ensemble de la ligne et sont réellement prêts à prendre des passagers. La collectivité déclare s'autoriser à blacklister des personnes ne prenant jamais aucun passager, même si la sanction n'a pas encore été appliquée.

Le covoiturage représente ainsi une faible part des trajets quotidiens, et plus encore quand il s'agit du covoiturage enregistré par le RPC. Les incitations financières ont pourtant boosté cette forme de covoiturage et créé des effets d'aubaine voire des fraudes. Les politiques de covoiturage se sont caractérisées par un manque de ciblage et de pilotage de la part des AOM. Une partie d'entre elles intègrent désormais davantage de modalités dans leurs nouvelles campagnes incitatives pour réorienter les usages vers les zones de pertinence du covoiturage.

4.2. L'inadéquation des politiques publiques et le manque de ciblage limitent les effets réels sur la décarbonation

4.2.1. Un réseau de covoiturage majoritairement créé par les utilisateurs, sans pilotage de la puissance publique, entraînant de nombreux usages non pertinents

La très grande majorité des trajets enregistrés par le RPC ont été réalisés en 2022 auprès d'opérateurs de covoiturage planifié (Blablacar Daily, Karos, Klaxit). Le réseau est ainsi créé directement par les usagers qui choisissent le lieu de prise en charge et le lieu de dépose. Comme le dit cet opérateur en entretien, « On n'a pas la main sur la définition des trajets ». On constate, dans la plupart des campagnes d'incitations financières mises en place depuis la LOM, le faible nombre de conditions associées à la distribution des subventions aux covoitureurs. Cela témoigne, une fois encore, de

⁷⁵ Le journal d'Elbeuf, « Métropole de Rouen : quand l'argent public passe par les fenêtres de certains covoitureurs », le 05/03/2023. (https://actu.fr/normandie/rouen_76540/metropole-de-rouen-quand-l-argent-public-passe-par-les-fenetres-de-certains-covoitureurs_57803874.html?utm_source=pocket_saves)

l'absence de questionnement sur les zones de pertinence du covoiturage. Celui-ci est jugé bénéfique quoi qu'il en soit, sans considérer la concurrence avec des alternatives déjà existantes ou pertinentes.

L'absence de conditions spécifiques sur les trajets réalisés est également due au fait qu'une partie est incitée sans stratégie locale, par l'intermédiaire de dispositifs non ciblés. Avant le Plan covoiturage, des opérateurs ont notamment bénéficié du financement de leurs dispositifs et d'incitations aux covoitureurs via les Certificats d'économie d'énergie (CEE). Des chèques carburants ou chèques-cadeaux ont ainsi été proposés par les opérateurs qui ont pu inciter des trajets sans leur opposer de conditions particulières. Le Plan covoiturage a accentué cette dynamique via le dispositif de prime aux primo-conducteurs : celle-ci est délivrée sans aucune condition sur le type de trajets réalisés. Les trajets d'une distance inférieure ou égale à 80 km bénéficient de la prime pour le covoiturage courte-distance, et ceux supérieurs à 80 km peuvent bénéficier d'une prime pour le covoiturage longue distance. Les CEE offrent, en outre, des marges financières importantes aux opérateurs. Avec la nouvelle prime aux primo-conducteurs du Plan covoiturage, les niveaux d'économie d'énergie associés pour chaque nouveau conducteur réalisé ont été relevés. Chaque CEE délivrée a une valeur supérieure au montant de la prime, ce qui permet aux opérateurs de toucher une marge significative une fois les 100 euros versés au conducteur⁷⁶. Les marges financières des opérateurs leur permettent notamment d'inciter des trajets en dehors des cibles prédéfinies par les AOM. À titre d'exemple, le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) concentre l'incitation financière sur des zones d'activités ou des lignes prédéfinies en amont. Or, sur l'ensemble des trajets enregistrés sur son territoire en février 2023, la moitié des trajets (48 %) n'a pas été incité par l'AOM, mais a pu faire l'objet de subventions via la prime aux conducteurs ou des incitations distribuées directement par des opérateurs privés.

Face au manque de pilotage, les trajets se sont majoritairement enregistrés au sein des zones les plus denses dans lesquelles des dispositifs incitatifs ont été mis en place.

Pour analyser le déploiement des trajets de covoiturage par plateforme, nous avons utilisé la typologie en huit classes d'EPCI⁷⁷. Entre les classes d'EPCI, les différences observées sont importantes puisque pour 1000 habitants, on comptabilise sur une année 222 trajets en proche banlieue parisienne, contre seulement 23 trajets pour 1000 habitants dans le périurbain élargi et seulement 5 trajets pour 1000 habitants dans les EPCI ruraux (voir tableau en annexe 4 page 138). Ainsi, les territoires où s'est déployé très majoritairement le covoiturage par plateforme sont les plus denses, où la part modale des transports en commun est plus élevée.

Ce développement du covoiturage par plateforme en zone dense s'observe aussi dans la part de trajets internes à une même commune, au cœur d'une agglomération. Si à l'échelle de la France, ces trajets internes représentent 7,3 % des trajets réalisés en 2022, à l'échelle d'un territoire, ils peuvent constituer une part beaucoup plus importante des trajets totaux. Ainsi, 23 % des trajets enregistrés dans la région des Pays de la Loire entre septembre 2021 et mars 2022 sont des trajets internes à Nantes ou internes à Angers, du fait de dispositifs locaux mis en place par les agglomérations. Au sein de Tisseo collectivités, AOM de l'agglomération toulousaine, 10 % des trajets sont internes à Toulouse en novembre 2022 et 10 % sont réalisés entre Toulouse et Blagnac, une commune limitrophe également très dense. Ce phénomène, s'il s'observe surtout au sein d'agglomérations métropolitaines,

⁷⁶ Voir l'article *Alternatives économiques*, « Le boom du covoiturage est-il lié à l'action du gouvernement ? », Alternatives Économiques n°434 - 05/2023.

⁷⁷ Ces huit classes sont : les 22 métropoles (classe M) ; la proche banlieue parisienne (Classe A) ; le périurbain de la région parisienne et de certaines métropoles ou zones transfrontalières (classe B) ; le périurbain élargi et la campagne autour des métropoles ou de villes moyennes (classe C) ; les EPCI des villes moyennes (classe D) ; les EPCI de villes moyennes ou petites, du rural, EPCI XXL (classe E) ; les EPCI ruraux et périurbain de villes moyennes (classe F) ; les EPCI ruraux (classe G).

a également lieu au sein de plus petites agglomérations qui développent des partenariats avec des opérateurs de covoiturage et des politiques d'incitations financières : en novembre 2022, le trajet interne à Lannion (20 000 habitants, 466 hab./km²) fait partie du classement des 10 trajets les plus covoiturés à l'échelle nationale, et en février 2023, le trajet interne à Beauvais (ville moyenne de 56 000 habitants et une densité de population de 1 708 hab./km²) est le troisième trajet le plus covoituré de France.

Novembre 2022

Février 2023

Top 10 des trajets les plus covoiturés(tous sens confondus)		Top 10 des trajets les plus covoiturés(tous sens confondus)	
Nom	Nombre	Nom	Nombre
Annecy - SUISSE	6 947	Beauvais - Beauvais	7 654
Rouen - Saint-Étienne-du-Rouvray	6 449	Annecy - SUISSE	6 817
Beauvais - Beauvais	5 053	Rouen - Saint-Étienne-du-Rouvray	5 041
Angers - Angers	4 218	Nice - MONACO	4 096
Nice - MONACO	3 613	Montpellier - Montpellier	3 844
Montpellier - Montpellier	3 244	Thionville - LUXEMBOURG	3 191
Mont-Saint-Aignan - Rouen	3 189	Mont-Saint-Aignan - Rouen	2 831
Rosières-près-Troyes - Troyes	2 554	Angers - Angers	2 688
Rouen - Rouen	1 837	Toulouse - Toulouse	1 989
Lannion - Lannion	1 722	Rouen - Rouen	1 916

Figure 11 : Classement des 10 trajets les plus covoiturés. Source : Observatoire national du covoiturage.

Les trajets internes aux zones denses vont à l'encontre de l'objectif de décarbonation décrit dans la partie précédente, car à l'intérieur de ces zones, d'autres alternatives existent ou sont pertinentes. Les trajets intra-communaux sont en moyenne très courts (7,3 km en 2022)⁷⁸, alors même que la distance moyenne des trajets en covoiturage informel est de 20 km⁷⁹, et de 23,7 km pour le covoiturage enregistré par le RPC en moyenne en 2022.

Sur l'ensemble de l'année 2022, on constate qu'une part non-négligeable de trajets sont de courtes, voire très courtes-distances : un quart (23,2 %) des trajets est inférieur à 9 km et 7,6 % inférieur à 4 km. Ainsi, ces trajets constituent une concurrence directe aux modes actifs⁸⁰ ou aux transports en commun urbain. Le covoiturage incité vient s'ajouter à un ensemble de solutions déjà présentes ou pertinentes, remettant en partie en cause le constat d'une complémentarité avec les transports en commun.

De plus, de longs trajets ont aussi été observés : en 2022, 8,7 % des trajets sont supérieurs à 50 km et 16 % sont supérieurs à 40 km. Cela représente des distances particulièrement élevées, notamment pour un usage du covoiturage pour des trajets domicile-travail. La métropole d'Angers enregistre par exemple un quart de trajets supérieurs à 50 km en novembre 2022, avec une part importante de trajets en direction de Cholet et Le Mans. Entre des agglomérations denses, des transports en commun

⁷⁸ Cette moyenne et les prochains calculs ont été réalisés à partir de l'ensemble des données brutes du RPC de l'année 2022 (janvier à décembre).

⁷⁹ Pour le covoiturage extra-familial, d'après les données de l'ENTD 2008 (ADEME-Inddigo, 2015).

⁸⁰ En moins de quinze minutes, les trajets de 4 km peuvent être effectués en vélo classique et ceux de moins de 9 km en vélo à assistance électrique.

existent ou seraient pertinents. Si mutualiser des trajets de telles distances a des effets positifs sur la décarbonation, l'AOM n'a que peu d'intérêt de les inciter. D'une part, plus la distance est longue, plus l'intérêt à covoiturer est grand, car les pertes de temps associées au fait de covoiturer sont compensées par le gain économique du partage des frais. D'autre part, inciter financièrement de trajets supérieurs à 50 km, en particulier s'il s'agit de trajets quotidiennement réalisés, peut favoriser des ménages à résider très loin de leur lieu de travail, la Collectivité venant compenser le coût de tels trajets.

4.2.2. L'enjeu de l'accès aux données et de l'évaluation

L'efficacité des politiques de covoiturage ne se mesure donc pas seulement en nombre de trajets effectués. L'accès aux données et leur qualification sont cruciaux pour permettre de connaître les usages et déterminer si le covoiturage est utilisé en addition de services existants, ou s'il est une réelle alternative à l'autosolisme. Bruno Tisserand, directeur mobilité et exploitation des transports à la Métropole, témoigne de la difficulté d'accéder aux données : *« On a dû batailler pour accéder aux données de l'opérateur de covoiturage sur notre territoire. C'est une start-up en train de se structurer qui n'avait pas du tout la culture client collectivité. On a dû exiger qu'ils qualifient les origines-destinations, on voulait savoir plus précisément quels étaient les trajets réalisés, pour savoir quelles liaisons contrarier ou atténuer. »* La collectivité a ainsi pu constater que sur son trajet le plus covoituré, entre Rouen et Saint Etienne du Rouvray, seul le campus universitaire enregistrait effectivement des trajets de covoiturage, c'est-à-dire que le système était utilisé exclusivement par des étudiants, qui plus est sur un tracé identique à l'une des lignes de tramway qui dessert le campus.

La production de données qualifiant les pratiques doit permettre d'analyser plus finement l'impact environnemental et social des dispositifs d'incitation au covoiturage. La récente évaluation du Cerema et de la Région Pays de la Loire du dispositif d'incitations Covoiturage Pays de la Loire a permis de constater, suite à un questionnaire distribué aux usagers du dispositif, que 53 % ne covoituraient pas avant, et que 88 % étaient d'anciens autosolistes⁸¹.

Par ailleurs, une partie des dispositifs ne passe pas par l'enregistrement ou la géolocalisation des covoitureurs, mais organisent, sécurisent ou valorisent les pratiques de covoiturage ou d'autostop. C'est le cas par exemple de l'autostop organisé de Rezo Pouce ou des lignes de covoiturage simplifiées (simple panneau lumineux avec bouton-poussoir, sans enregistrement ni géolocalisation des trajets). Les aménagements sont parfois très simples, et misent sur la visibilisation du covoiturage dans l'espace public, à travers des poteaux ou des panneaux lumineux. Le président de l'association Autosbus, Jacques Toulemonde, revient sur les conclusions d'une enquête réalisée par son association et comparant l'efficacité de l'autostop organisé et de l'autostop « libre » : *« Pendant les 2 premières années [de l'association], on a fait beaucoup de recherches, notamment par un tour des expériences européennes d'autostop organisé. On a été déçu du résultat en allant expérimenter sur le terrain : l'autostop organisé ne faisait pas mieux que l'autostop libre en termes de temps d'attente, qui est en moyenne de 6 minutes. »* Toutefois, il ajoute : *« Rezo Pouce permet de donner une meilleure image de l'autostop. L'autostop libre c'est 5 minutes d'attente, mais personne n'en fait. Si, grâce à l'autostop organisé ou une ligne de covoiturage, on a aussi 5 minutes d'attente, mais beaucoup plus de pratique, ça sera un succès. »*

L'aménagement des aires de covoiturage est également une politique publique dont l'efficacité est plus difficile à mesurer. Dans le guide de l'ADEME 2017, l'aménagement d'aires de covoiturage est un

⁸¹ Parmi les 88 % d'autosolistes, l'enquête n'indique pas la part de passagers et de conducteurs se déclarant anciens autosolistes. Or, si les conducteurs étaient vraisemblablement autosolistes avant de covoiturer, les passagers peuvent être non motorisés et anciens usagers des transports en commun.

investissement jugé « particulièrement efficace », à partir de l'estimation suivante : « Sur la base d'un coût moyen de mise en œuvre de 2 000 € HT et compte tenu des spécificités de la pratique du covoiturage par le truchement d'une aire dédiée, le montant d'argent public investi s'élève ainsi à environ 0,50 € par trajet covoituré et 0,01 € par kilomètre covoituré. » Cette évaluation particulièrement optimiste, affichant un coût au trajet bien inférieur à celui pratiqué actuellement par les collectivités dans leurs différents partenariats avec des opérateurs de covoiturage, apparaît questionable. D'autres usages sont observables sur les aires de covoiturage : point de rendez-vous pour des échanges, aires de pause pour les automobilistes, stationnement classique pour effectuer une activité à proximité... Il est particulièrement difficile de contrôler les usages induits par une aire de covoiturage. Tout d'abord, une partie de la politique d'aménagements de ces aires repose sur la labélisation de parkings où on observe déjà des pratiques de covoiturage. La labélisation consiste souvent à poser un panneau de signalisation covoiturage et faire quelques réaménagements. Ensuite, des enquêtes auprès des utilisateurs et utilisatrices des aires rapportent leur générale satisfaction de ces aménagements, ce qui laisse penser que les aires de covoiturage valorisent la pratique dans l'espace public et la sécurisent. En revanche, à notre connaissance, aucune enquête ne permet de démontrer que la présence d'une aire favorise de nouvelles pratiques de covoiturage. Notons par ailleurs que la construction d'aires de covoiturage peut impliquer l'artificialisation des terres, alors que l'on compterait en moyenne 1,85 place de stationnement par voiture en France.⁸²

Comme le résume cet agent d'un Département lors d'en entretien, « *J'aime bien parler d'accompagner la pratique et mettre en place les conditions pour encourager les gens à covoiturer, mais ce n'est qu'une des briques d'une politique covoiturage que les partenaires devraient avoir.* »

L'évaluation des politiques de covoiturage doit donc aussi être étendue, au-delà des trajets enregistrés, aux aménagements destinés à favoriser la pratique, en la sécurisant ou la valorisant, bien qu'il puisse s'agir d'effets plus diffus et donc plus difficilement quantifiables.

4.2.3. Le nécessaire — et difficile — ciblage des politiques de covoiturage vers ses zones de pertinence

Progressivement, les AOM qui ont mis en place des politiques d'incitations avec peu de critères d'attribution ont instauré de nouvelles modalités pour atténuer les usages non pertinents constatés. Des seuils plancher ont été instaurés ou rehaussés pour limiter les très courts trajets. Des seuils plafonds ont aussi pu être mis en place, ce qui permet de limiter les longs trajets et pour la collectivité de contrôler son budget. Ainsi, la Métropole de Rouen incite les trajets entre 2 et 30 km ; le Pôle métropolitain du Genevois français entre 4 et 40 km ; la Région Pays de la Loire entre 5 et 30 km. Ces nouvelles modalités ont permis, à Rouen, de diminuer la distance moyenne des trajets (passée de 26 km à 17 km) et de réduire le nombre de trajets supérieurs à 30 km (6 % du volume total contre 28 % avant).

Pour éviter d'inciter des trajets sur des lignes de transports en commun existant, des AOM ont cessé d'inciter dans certaines zones. La Métropole de Rouen exclut désormais de l'incitation financière les trajets dont l'origine et la destination se situent dans une zone de 400 mètres de part et d'autre des lignes de son réseau de transports en commun. La Métropole d'Angers a fait de même sur ses lignes de tram.

⁸² Selon les estimations d'une étude de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) <https://www.banquedesterritoires.fr/la-fnaut-presente-laddition-salee-du-stationnement-automobile-en-france>

D'autres collectivités ont adopté dès le départ un ciblage des trajets correspondant aux objectifs visés. Le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG), autorité organisatrice des mobilités de la grande région grenobloise, a décidé d'organiser ses différents services de covoiturage selon leur domaine de pertinence, en ciblant en priorité des trajets en échange entre la Métropole de Grenoble et les EPCI périurbains, pour lequel l'enjeu de décarbonation est le plus grand (60 % des émissions de GES pour 19 % des déplacements).

Le déploiement plus lent, mais mesuré du covoiturage dans la région grenobloise, où différents services « M covoit' » visent les axes déterminés comme pertinents

Le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG), créé le 1^{er} janvier 2020, est l'autorité organisatrice des mobilités de la grande région grenobloise, réunissant Grenoble-Alpes-Métropole, deux EPCI périurbains : la Communauté de communes Le Grésivaudan et la Communauté d'agglomération du Pays voironnais, ainsi que le Conseil départemental de l'Isère. Le SMMAG a été conçu pour coller à la réalité des déplacements sur le territoire, et notamment pour déployer des solutions pour les trajets réalisés entre la Métropole et les EPCI voisins.

À la naissance du SMMAG, la marque M covoit' est créée afin de rendre plus lisible l'ensemble des services de covoiturage existants et de définir une nouvelle stratégie globale. Celle-ci est notamment détaillée dans le PDU de la Métropole de Grenoble : les différents types de déplacements sont décrits avec, à chaque fois, l'ambition visée sur le covoiturage. La priorité est portée sur les déplacements d'échange entre le cœur métropolitain, le reste de la métropole et la grande région grenobloise.

Le déploiement de M covoit' s'est fait de manière mesurée, où chaque système mis en place correspond à un besoin et répond à des attentes particulières :

- M covoit' Lignes+ est le réseau structurant, avec des arrêts placés sur des axes d'échanges entre le Pays Voironnais ou le Grésivaudan et la Métropole. Il vise des flux importants, avec garantie trajet.
- M covoit' RDV correspond au covoiturage de porte-à-porte : *« On travaille sur la destination, sur des zones économiques où il y a un potentiel important. Les gens vont tous travailler au même endroit, sachant qu'ils habitent dans des secteurs aussi bien urbains que ruraux »,* décrit Luc Rémond, vice-président en charge du covoiturage au SMMAG. Le service n'est pas développé sur toutes les zones d'activités, car la Collectivité souhaite garder la main sur l'enveloppe des incitations financières.
- M covoit' Pouce prend la suite des arrêts Rezo Pouce largement déployés sur le territoire avant la création du SMMAG. Il vise des flux moins structurants, sans garantie de départ. Le service est conçu comme le moyen de travailler localement, au niveau des communes, à l'animation et la revalorisation de l'autostop, qui nécessite un vrai travail de pédagogie selon la Collectivité.
- Une voie réservée au covoiturage est expérimentée depuis 2020, sur 7-8 kilomètres, sur l'A48. Elle est déclenchée par AREA aux heures de congestion, en prenant une voie à gauche aux automobilistes autosolistes. Une autre voie, à droite, est réservée aux bus.

Le budget du SMMAG est porté à 900 000 euros par an environ pour les différents services de covoiturage, et une enveloppe d'incitations financières de 12 euros en février 2023, pour 4600 trajets incités. Au final, le développement du covoiturage par plateforme est plus lent que sur d'autres territoires, pour un coût au trajet moyen plus élevé. En revanche, le pilotage et le déploiement mesuré de l'incitation financière, sur des axes ou des cibles définis et priorités,

permettent d'éviter des usages non désirés, de concentrer l'incitation sur les cibles de la politique publique, et de contrôler l'évolution du budget.

Suite de l'étude de cas page 119

Avec des critères de distribution des incitations plus restrictifs, les trajets de covoiturage par plateforme sont moins nombreux. Pour la Métropole de Rouen, les nouvelles modalités ont diminué le nombre de trajets de 37 %. Le SMMAG enregistre moins de trajets que d'autres territoires équivalents, malgré un budget important déployé pour le fonctionnement des différents services M covoit'. Pour avoir un réel impact sur la décarbonation, tout en limitant les effets rebonds, les politiques de covoiturage demandent davantage d'efforts. Les acteurs engagés dans des politiques de covoiturage partagent un même constat : le covoiturage demande une démarche continue d'animation et beaucoup d'efforts pour le faire fonctionner. « *Il faut rabâcher, car il y a beaucoup de turn over, il faut faire de la présence, de la visibilité* » selon Mathilde Remuaux et Nadège Peteuil, qui travaillent à la mise en place de lignes de covoiturage au sein du Parc industriel de la Plaine de l'Ain. Le fonctionnement des lignes demande un temps de pédagogie et d'explications : « *C'est un service plus compliqué à expliquer qu'une ligne de bus. Il y a une application, il faut renseigner une carte bancaire (même s'il y a aussi un parcours SMS), et il faut faire comprendre le principe de la garantie trajet. Quand on dit covoiturage, les gens pensent Blablacar.* » La complexité vient aussi des différents horaires : il y a des horaires où la ligne peut être utilisée, mais où la garantie trajet n'est pas assurée, puis des horaires où s'applique la garantie trajet, mais seulement dans le sens précis de la ligne (correspondant aux déplacements pendulaires venant de l'extérieur vers le Parc).

Horaires d'ouverture	Assistance téléphonique	Départs garantis	Itinéraire	Gains conducteurs
4h - 22h	Du lundi au vendredi 6h - 20h	Vers PIPA/EDF 6h-9h 12h-14h	PIPA/EDF <-> Ambérieu Montalieu Tignieu Meximieux	0.50€ Pour chaque trajet avec ou sans voyageurs
	Samedi et dimanche 9h - 20h	Depuis PIPA/EDF 12h-14h 16h-19h		2€ Pour chaque passager transporté
			PIPA/EDF <-> Autres arrêts	2€ Pour chaque passager transporté

Figure 12 : Conditions des horaires d'ouverture, garantie départs et gains conducteurs des lignes Covoit'ici du Parc industriel de la Plaine de l'Ain. Source et réalisation : Ecov.

Contrairement à ce qui était espéré, le covoiturage n'apparaît pas comme un levier de décarbonation facilement activable. C'est pourtant le discours porté par plusieurs collectivités ou opérateurs de transports ; une offre immédiatement disponible, plus rapidement déployée que les transports collectifs. Dans les zones périurbaines et rurales en particulier, le déploiement du covoiturage organisé est lent, voire inexistant. La motorisation (voire la double motorisation) est rendue presque obligatoire en l'absence d'alternatives structurantes, et les contraintes à l'autosolisme sont faibles ; autant de raisons n'incitant pas à accepter les contraintes inhérentes à la pratique du covoiturage. De même, en dehors des métropoles et des axes fortement congestionnés, les effets négatifs de la voiture (congestions, pollution de l'air) sont moins visibles, comme le relate Chrystelle Beurrier, élue au Pôle métropolitain du Genevois français : « *Dans les territoires les moins denses, là où il y a le plus de bénéfices à aller chercher sur la transition écologique [avec le covoiturage], l'acculturation est la plus compliquée à mettre en œuvre. Il y a une telle habitude d'utiliser la voiture dans ces territoires, qu'on l'utilise pour des tout petits trajets. Ce sont des territoires qui sont moins touchés, en apparence, par*

l'impact des pollutions. » De plus, l'absence d'alternatives au covoiturage rend la prise de risque et les incertitudes pour le passager encore plus grandes.

Un certain nombre de trajets concurrençant directement ou indirectement des alternatives plus pertinentes, au sein des zones denses, ont pu être observés. Le covoiturage intermédiaire se développe beaucoup plus facilement là où la densité est la plus élevée et les AOM ont peu de marge de manœuvre pour contrôler le réseau créé par les usagers. Ces pratiques sont également dues à des niveaux d'incitations financières avantageux, suscitant des effets d'aubaine et ne garantissant pas un usage durable du covoiturage. Viser des usages pertinents, réellement efficaces du point de vue de la décarbonation est difficile et résulte sur un nombre plus faible de trajets qu'au sein de collectivités sans ciblage. Dans une perspective de plus long terme, quelles sont les opportunités et les limites du covoiturage pour engager la transition écologique, face à nos besoins de mobilité toujours plus intenses et une dynamique renforcée d'éloignement entre domicile et travail ?

4.3. Opportunités et limites des politiques de covoiturage

4.3.1. Favoriser la formation de communautés de covoitureurs pour sécuriser les pratiques de partage de la voiture

Les plateformes de covoiturage, soutenues par les politiques publiques, ont déployé un ensemble de fonctionnalités permettant de sécuriser la pratique du covoiturage par plateforme. Avoir un profil vérifié, disposer d'une garantie départ, accéder à une assistance sur l'application en cas de problème... Tout cela participe à faciliter le partage d'un véhicule avec des inconnus. Si la politique d'incitations financières a eu un rôle non négligeable dans l'attrait de nouveaux covoitureurs, il ne s'agit pas du seul facteur. Les transactions financières dans les relations de covoiturage informel sont ainsi absentes pour neuf trajets sur dix selon les données de l'EMP 2019. Parmi les usagers interrogés lors de l'évaluation du dispositif Covoiturage Pays de la Loire, 60 % des usagers déclarent qu'ils continueraient à covoiturer malgré l'arrêt du dispositif incitatif mis en place par la Région. La sécurisation des pratiques et la familiarisation du covoiturage pour les trajets quotidiens, grâce à différents dispositifs d'incitation, peuvent participer à développer les usages partagés de la voiture.

Le covoiturage par plateforme rencontre cependant des limites que les avancées technologiques ne peuvent dépasser : dans les zones peu denses, la masse critique reste un obstacle au développement du covoiturage, tandis que dans les zones denses, le covoiturage intermédiaire s'est plus facilement développé. L'enjeu de la masse critique n'est pourtant pas le seul obstacle : dans l'EMC 2020 du SMMAG, seulement 1 % des répondants, n'utilisant jamais ou exceptionnellement le covoiturage, justifient leur non-pratique par le fait de ne pas avoir trouvé quelqu'un d'intéressé pour covoiturer. En revanche, la raison arrivant devant toutes les autres (évoquée par plus de 30 % des non-utilisateurs du covoiturage) est de ne pas vouloir voyager avec un inconnu. De fortes résistances sont observées, comme mentionné en partie 2, dans la nécessité de se confronter quotidiennement à de nouvelles personnes, dans une forme de proximité et de sociabilité peu communes dans nos modes de transports. Presque 10 % des répondants à l'enquête mentionnée déclarent ne pas covoiturer, car ils préfèrent être seuls en voiture. Les contraintes horaires (horaires non souples ou le fait de ne pas vouloir perdre du temps) sont également fréquemment mentionnées.

Cette contrainte à la sociabilité, renouvelée quotidiennement, peut être en partie dépassée par l'organisation du covoiturage au sein de cercles de covoitureurs, avec un certain degré d'interconnaissance et de proximité géographique (depuis le domicile : voisins, amis, famille, ou à destination : actifs d'une même zone d'activité ou collègues, membres d'une même association, etc.). La proximité géographique au départ et/ou à l'arrivée permet de réduire la perte de temps associée

aux détours. L'interconnaissance entre les membres du cercle de covoitureurs réduit le frein de la confiance. Elle active également un levier social, celui de rendre service, élément essentiel dans les pratiques de covoiturage et d'autostop. Rendre service au sein de cercles d'interconnaissance apporte une reconnaissance sociale de la pratique, et permet d'entrer dans un système de « don/contre-don »⁸³. La formation de cercles de covoitureurs réguliers est l'une des propositions de l'association AutosBus pour massifier la pratique du covoiturage. Cette association recherche et expérimente depuis une décennie des alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain de Bourg-en-Bresse, une ville moyenne de 40 000 habitants située dans le département de l'Ain. L'association constate les limites des systèmes d'intermédiation de covoiturage et plaide pour un modèle collectif basé sur des petits cercles de covoitureurs réguliers, construits par les individus : « *Il faut une personne motrice très motivée, qui parle à ses collègues et à ses voisins pour constituer un petit groupe, lequel facilite la mutualisation et rend le changement de mobilité possible.* » Dans un format plus large, des « écomobile clubs » peuvent regrouper une ou plusieurs dizaines de personnes dans une entreprise ou au sein d'un village. Jacques Toulemonde est témoin de ce covoiturage informel : « *On a fait l'hypothèse qu'on n'était pas capable de développer le covoiturage informel donc on doit passer par des organisations, des intermédiaires. Pourtant, on le voit se former et fonctionner au quotidien. Mais comment faire pour le développer ?* »

Il existe donc un enjeu à encourager et animer le covoiturage et l'autostop, sans pour autant créer une nouvelle dépendance numérique ou des contraintes quotidiennes à partager l'habitacle d'une voiture avec des inconnus.

4.3.2. Proposer une solution à la marge face à des tendances de long terme

La décarbonation du secteur des transports est un chemin long, semé d'obstacles et de résistances ; les émissions du secteur ont ainsi augmenté de 2 % en 2022 par rapport à 2021⁸⁴. Les changements dans les pratiques de mobilité sont particulièrement longs à advenir. La voiture reste un impensé, même pour des personnes engagées dans l'écologie (Demoli, Y., Sorin, M. & Villareal, A., 2020), et son usage est souvent la pratique quotidienne perçue comme la plus difficile à changer (Sondage OpinionWay pour l'ADEME, 2021)⁸⁵.

Les politiques de mobilité sont touchées par une forme d'inertie, dans laquelle elles continuent d'accorder une place prépondérante à l'automobile, alors même que les alternatives existent et que les enjeux de décarbonation sont connus et urgents. Cette « dépendance au sentier » s'illustre par un accroissement de la longueur des routes de 12,6 % entre 1997 et 2017, de 8 % de la circulation routière et de 2 millions de véhicules du parc de voitures particulières (Sajous, 2020).

Sajous et al. (2020) montrent la contradiction qui existe entre des dispositifs contraignant l'usage de la voiture et des dispositifs destinés à rendre le parc moins polluant ou optimiser son usage (via le covoiturage notamment), ce qui revient à conforter le rôle de l'automobile dans l'organisation de la mobilité. De ce fait, l'implication grandissante des acteurs de l'automobile dans le développement du covoiturage est significative. La volonté de faire des millions de sièges vides en circulation un nouveau réseau de transport collectif résume cette inertie : elle adapte l'action publique à un état de fait, où

⁸³ Le système de don / contre-don a été mis en avant par l'anthropologue Marcel Mauss comme « *une prestation obligeant mutuellement donneur et receveur et qui, de fait, les unit par une forme de contrat social* ». Il est fondé sur la réciprocité : même si le contre-don n'est pas contractuellement obligatoire, il est incité socialement. Enfin le don / contre-don permet d'appartenir à la société. (<http://www.sietmanagement.fr/theorie-du-doncontre-don-donnerrecevoirrendre-m-mauss/>)

⁸⁴ https://reporterre.net/Hiver-doux-hausse-des-prix-du-gaz-En-France-les-emissions-de-CO2-baissent?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=nl_quotidienne

⁸⁵ Parmi les quinze actions proposées dans le Baromètre des représentations sociales du changement climatique, les trois actions récoltant le plus de réponse défavorable (« vous ne pouvez pas le faire » ou « vous pouvez le faire mais difficilement »).

80 % des kilomètres parcourus le sont en voiture, au sein d'un véhicule surdimensionné pour la majorité des usages du quotidien. En effet, les mobilités quotidiennes témoignent d'un morcellement et d'une flexibilité encourageant une forme de mobilité individuelle, contre laquelle le développement du covoiturage vient se heurter.

Les retours d'expérience ou les résultats d'enquête montrent que le covoiturage s'est présenté, pour les individus ou les collectivités, comme une solution à la marge, face à des tendances de long terme. Tout d'abord, la particularité d'une partie des collectivités rencontrées pour l'étude, engagées depuis plus d'une décennie dans le développement du covoiturage ou ayant développé des politiques volontaristes et ambitieuses, est qu'elles connaissent une croissance démographique soutenue, supérieure à la moyenne nationale. Celle-ci est concentrée dans certaines zones du territoire et met sous pression le système de mobilité, de façon visible, avec la création de congestions importantes sur les flux en entrée de métropole, réunissant les flux dispersés venus du périurbain. La pression s'observe aussi sur les infrastructures de transports en commun, souvent décrites comme saturées sur certains axes, et la difficulté pour les AOM de déployer rapidement une offre supplémentaire correspondant aux besoins de mobilité. Le covoiturage est alors perçu comme faisant partie d'un « tout » à proposer, susceptible d'absorber une partie de la pression subie par la croissance de la demande de mobilité concentrée dans certains espaces. Le covoiturage est apparu comme une solution facile à déployer, disposant d'un potentiel important facilement activable pour faire face à des problématiques de congestion et de saturation des infrastructures.

Attractivité de Genève, périurbanisation du Genevois français : le covoiturage pour répondre à l'augmentation du trafic routier et à l'urbanisation dispersée

Les enjeux de mobilité auxquels se confronte le Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF) se caractérisent par une hausse des kilomètres parcourus et des déplacements réalisés (+2,5 % de trafic routier chaque année). Ces augmentations s'expliquent notamment par l'attractivité de la métropole de Genève, qui concentre les emplois et attire de plus en plus d'actifs français. Ainsi, le nombre d'actifs transfrontaliers a été multiplié par 3 entre 1999 et 2013. D'importantes congestions routières sont enregistrées sur les axes transfrontaliers. En parallèle, on observe un phénomène d'étalement urbain côté français, avec la construction de logements individuels dans les espaces périphériques enregistrant le plus fort taux de croissance démographique.

Le territoire du PMGF et l'aire d'attraction du Grand Genève sont qualifiés de « métropole faite de petits villages ». L'offre de transports en commun s'est étoffée ces dernières années, en particulier avec la mise en place du Lemman express, réseau express régional transfrontalier. La pratique des transports en commun a augmenté dans certains territoires du PMGF où elle était jusqu'alors inexistante dans ces régions⁸⁶. Toutefois, le développement de l'offre de transports en commun ne va pas aussi vite que la croissance démographique particulièrement soutenue sur le territoire. De plus, cette offre est surtout concentrée sur les flux transfrontaliers. Pour C. Beurrier, élue au PMGF, « il y a de tels besoins de mobilité sur le territoire qu'on a besoin de toutes les solutions de mobilité ».

Dans le schéma métropolitain des mobilités (2017) du PMGF, le covoiturage doit fortement participer à la résorption du trafic automobile, en particulier à court terme, tandis que le report modal vers les transports en commun montre ses effets à moyen terme. Le schéma (réalisé avant la pandémie de Covid de 2020 – 2021) prévoyait pour 2020 une participation du covoiturage de 41 % à la réduction de la hausse du trafic (face à la prévision de 70 000 voitures particulières

⁸⁶ Selon les résultats longitudinaux des vagues d'enquêtes 2019 et 2021 (6t-bureau de recherche, 2022).

supplémentaires en 2020). Cette participation à court terme est plus élevée que les modes actifs (38 %) et les transports collectifs (18 %).

Suite de l'étude de cas page 83

L'exemple du PMGF témoigne des déséquilibres créés par la métropolisation, entre la concentration des flux dans certains espaces (vers ou depuis la Métropole de Genève par exemple), et la poursuite de l'étalement urbain dans des espaces à la densité plus diffuse (ici dans les espaces périphériques français). Ce technicien d'une communauté d'agglomérations périurbaine d'une métropole argumente : « *Si on veut investir sur de grands projets, on ne peut pas mettre des lignes qui ne fonctionnent pas. C'est aussi une question de densité et ça, les gens le comprennent. Aujourd'hui le territoire est déjà pas mal couvert par le Transport à la Demande et les coûts au voyageur se rapprochent des coûts du taxi.* » À l'heure où de grands projets de transports se développent ou sont amenés à se développer autour des principales métropoles⁸⁷, le pendant de ces flux structurants est des flux moins denses, dispersés, pour lesquels les collectivités disposent de peu d'alternatives ou de moyens. La dispersion de ces flux a d'ailleurs été permise par la voiture. Les trajets de covoiturage enregistrés par le RPC ont montré une grande diversité d'origine-destination, reflétant la dispersion des flux et la couverture territoriale du covoiturage.

Le développement des transports en commun peut également être ralenti du fait de difficultés politico-administratives ; certains flux dépassent les frontières administratives, et celles-ci compliquent la mise en place de transports en commun. Cet opérateur de covoiturage indique ainsi : « *On déploie nos services hors des centres-ville, là où il n'y a pas de transports en commun. On dépasse les frontières même des métropoles, en général on est sur des liaisons de l'extérieur de la métropole vers la métropole. Or, sur ces zones, on n'entre pas dans le périmètre administratif* ». Le covoiturage est une compétence de mobilité plus facilement déléguée à une échelle interterritoriale que celle concernant l'organisation de transports en commun. Une telle échelle interterritoriale permet de couvrir ce type de déplacements en échange entre plusieurs échelons administratifs. Sur les sept collectivités rencontrées pour l'étude, quatre ont développé des projets de covoiturage à une échelle interterritoriale et parmi elles, trois sont des structures interterritoriales ; le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG), le Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF), et Tisseo collectivités. Les EPCI membres de ces trois structures ont tous délégué la compétence mobilité partagée relative au covoiturage. Seule Tisseo collectivités exerce l'ensemble de la compétence mobilité pour l'ensemble de ses membres.

Enfin, la concentration des activités au sein des métropoles a été l'une des causes de l'allongement des distances domicile-travail, qui ont augmenté de moitié en vingt ans dans les zones rurales⁸⁸. La moitié des actifs résidant en zone rurale, mais travaillant en ville parcourent au moins 20 km pour se rendre au travail, contre 5 km pour ceux qui restent travailler dans le rural. Face à cet allongement des distances, dans des territoires sans alternative à la voiture individuelle, le poids du budget transport est de plus en plus pesant. Dans la Plaine de l'Ain, entre le périurbain et le rural, l'attractivité de la métropole de Lyon, située à trente kilomètres, impacte le prix des logements, obligeant les individus aux plus bas salaires à résider de plus en plus loin de leur lieu de travail. De telles distances à parcourir rendent une partie des emplois du Parc industriel de la Plaine de l'Ain peu attractifs. Les politiques de

⁸⁷ Emmanuel Macron a par exemple annoncé fin 2022 vouloir développer un équivalent du RER francilien dans dix métropoles françaises comme alternative à la voiture, avec notamment la volonté d'accélérer des projets existants. (<https://www.banquedesterritoires.fr/transports-emmanuel-macron-veut-developper-un-rer-dans-dix-metropoles-francaises>)

⁸⁸ Chaumeron, Lécroart, 2023. « Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural », Insee, Insee Première N° 1948. (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/7622203>)

mobilité, dont fait partie le covoiturage, permettent à court terme de compenser des situations de dépendance automobile et d'éloignement des lieux de vie et de travail.

4.3.3. Sans contrainte plus forte à l'autosolisme, les politiques de covoiturage ont un impact réduit sur la décarbonation

Le report modal, de la place de conducteur autosoliste à celle de passager de covoiturage, est nécessaire pour avoir de réels effets sur la réduction de la circulation automobile et la décarbonation. Or, les autosolistes sont les plus difficiles à convaincre, comme le montre une enquête de G. Monchambert et A. le Goff : une partie des autosolistes se déclarant prêts à covoiturer choisiraient uniquement la place de conducteur pour conserver leur autonomie⁸⁹. Au-delà de la perte d'autonomie et les incertitudes liées à la pratique (trajet retour, retard éventuel du conducteur), le covoiturage suppose également une perte de temps, liée au temps de prise en charge ou de dépose, ainsi qu'à l'éventuelle rupture de charge si le trajet n'est pas de « porte-à-porte ». Or, cette perte de temps n'est compensée économiquement que pour des ménages ayant une faible valeur du temps (voir la démonstration de l'économiste Yves Crozet en annexe).

La pratique du covoiturage est ainsi directement concurrencée par la facilité d'être autosoliste et la préférence pour l'autonomie, la liberté et les gains de temps procurés. Pour diminuer l'usage de la voiture individuelle, il faut favoriser le covoiturage en réduisant la vitesse de l'autosolisme et en améliorant celle du covoiturage. Les politiques publiques peuvent encourager la restriction de la place de l'autosolisme par la mise en place de voie réservée au covoiturage, la réduction du nombre de voies ouvertes aux automobilistes, ou encore l'attribution de places de stationnement réservées, notamment au niveau des entreprises. Des situations de contraintes portées à l'autosolisme (présence du péage augmentant le coût de l'autosolisme, difficulté de stationnement) améliorent les niveaux de pratiques du covoiturage. C'est notamment la conclusion du diagnostic des déplacements domicile-travail en Belgique 2018 (voir encadré p.36), qui analyse l'effet des politiques de mobilité des employeurs sur les pratiques des salariés : « *Les places de stationnement réservées au covoiturage augmentent fortement le nombre de covoitureurs, alors que le nombre de travailleurs qui viennent seuls avec la voiture est beaucoup plus faible s'ils doivent payer pour leur place de stationnement.* »

Les contraintes à l'autosolisme, au-delà de favoriser le covoiturage, peuvent aussi participer d'elles-mêmes à une réduction de la circulation automobile. C'est le concept de trafic évaporé, développé notamment dans la thèse de P. Hosotte, qui montre à partir de plusieurs exemples de restriction ou de fermeture de voies de circulation, qu'une partie du trafic routier disparaît et ne se retrouve pas déporté sur d'autres axes⁹⁰.

La stratégie covoiturage du bassin lémanique⁹¹ a fait des contraintes à l'autosolisme le principal levier pour favoriser l'essor du covoiturage. Ces contraintes subies ou imposées aux autosolistes doivent devenir des opportunités pour les covoitureurs, sur un principe de « push-pull ». Les contraintes posées aux autosolistes (contrainte de stationnement, goulets d'étranglement) doivent donner des avantages aux covoitureurs en confort et en économie de temps et/ou d'argent (pull) tout en réduisant ces avantages pour les autosolistes (push). Le SMMAG a adopté une posture similaire avec la voie réservée au covoiturage mise en place depuis 2020, en souhaitant faire de cette voie une contrainte pour les autosolistes, tout en proposer en contrepartie, comme compensation, un service de

⁸⁹ <https://theconversation.com/les-autosolistes-sont-ils-prets-a-se-mettre-au-covoiturage-pour-les-trajets-du-quotidien-190863>

⁹⁰ Hosotte, P. G. T. (2022). *L'évaporation du trafic, opportunités et défis pour la mobilité d'aujourd'hui et demain* [EPFL]. (<https://doi.org/10.5075/epfl-thesis-9879>)

⁹¹ Le bassin lémanique est un espace transfrontalier autour du Lac Léman, de part et d'autre de la frontière franco-suisse. Voir 6t-bureau de recherche. (2020). Stratégie covoiturage du bassin lémanique avec zoom sur le Grand Genève. Rapport final

covoiturage. L'enjeu est donc de se servir du covoiturage comme le moyen de contraindre l'autosolisme, tout en offrant un service alternatif.

Pour le moment, les voies réservées en France restent au stade de l'expérimentation, puisqu'aucune contravention n'est délivrée en cas de mauvais usage de la voie sur les axes où elles sont mises en place. Ainsi, « *au début l'usage de la voie était un peu respecté, mais aujourd'hui, de moins en moins* » rapporte cet élu du SMMAG. Aussi, comme le taux de respect est très bas, et qu'il n'y a pas de sanction, les administrés ne se plaignent pas encore de cette voie. Si des sanctions doivent peu à peu se mettre en place⁹², la question de la faisabilité de la contrainte se pose : faut-il généraliser le recours à la vidéooverbalisation ?

Ces contraintes posées à l'autosolisme risquent de susciter de fortes contestations,⁹³ alors même qu'en parallèle, les métropoles se préparent à la mise en place des Zones à faibles émissions (ZFE). Les voies réservées peuvent en effet créer une mobilité à deux vitesses : la voie réservée au covoiturage sur le territoire du SMMAG est également accessible aux véhicules à très faibles émissions détenteurs d'une vignette Crit'Air zéro émission, c'est-à-dire les véhicules 100 % électrique ou hydrogène, quel que soit le nombre de personnes à bord, ainsi qu'aux taxis. D'un côté, des contraintes sont posées à l'autosolisme poussant vers la pratique du covoiturage (elle-même source de contraintes d'organisation, d'incertitudes) et de l'autre, une mobilité individuelle non régulée est possible, mais en véhicule à faible émission, alors même que ceux-ci restent trop chers pour de nombreux ménages. Les contraintes posées par le covoiturage posent des questions de justice sociale et territoriale en l'absence d'alternatives à la voiture, en particulier si les dispositifs incitatifs sont restreints à l'utilisation de plateformes et créent une nouvelle dépendance numérique ou un niveau trop important d'incertitudes pour les passagers de covoiturage.

À ce stade, le covoiturage a davantage été proposé comme un service supplémentaire, en addition, que comme une réelle alternative à la voiture individuelle. Les contraintes à l'autosolisme restent, à ce jour, difficiles à porter politiquement, comme en témoigne cette technicienne d'une Collectivité : « *Jusqu'à présent, on a plutôt proposé des services en plus, et pas trop de restrictions. C'est difficile. Est-ce qu'économiquement on ne défavorise pas le territoire ? Il y a d'autres enjeux [que la transition écologique]. Ça dépend aussi du modèle de développement que les élus souhaitent porter sur le territoire.* »

Or, sans contrainte posée à l'autosolisme, le partage des frais issus du covoiturage n'est attractif d'un point de vue économique que pour des individus à faible revenu. Les contraintes inhérentes au covoiturage, en particulier en tant que passager, entraînent de fortes résistances. Pour dépasser cela, les collectivités ont déployé des politiques très incitatives en direction des conducteurs. Les coûts de telles politiques, dans un objectif de décarbonation, entraînent des coûts d'abattement de la tonne de CO₂ élevés. Ainsi, pour un trajet de 20 km rémunéré à hauteur de 10 ct du kilomètre, et à raison d'une commission à l'opérateur de 50 ct par trajet (soit un coût de 2,50 € pour éviter 20 km d'autosolisme), le coût de la tonne de CO₂ évitée revient à 725 €. En additionnant la prime covoiturage de 100 € pour 10 trajets, le coût de la tonne de CO₂ évitée équivaut à 3 623 €⁹⁴. Dans les différentes collectivités étudiées pour cette étude, le coût de la tonne de CO₂ évitée est variable selon les périodes, le service de covoiturage ou le type de coût considéré. Il oscille, en moyenne en 2022, entre 580 € et 9700 € pour les services les plus onéreux, et entre 520 et 3500 € début 2023. Ces différents niveaux observés sont

⁹² Les métropoles de Lyon et de Grenoble vont expérimenter, au deuxième semestre 2023, la vidéooverbalisation des voies réservées au covoiturage.

⁹³ La mairie de Paris a reçu plus de 80 % d'opinions défavorables à la consultation lancée en avril-mai 2023, sur la pérennisation du dispositif de voie réservée au covoiturage sur le périphérique au-delà des JO 2024.

⁹⁴ 10 trajets de 20 km pour un coût unitaire de 2,50 €, et 100 € de prime covoiturage, soit un coût de 0,625 € du km, et une émission de 172.5 g de CO₂ par véhicule-km. Soit un coût de de 3 623 € la tonne de CO₂ évitée.

largement supérieurs à la valeur de l'action pour le climat préconisée par la commission Quinet, qui proposait dans un rapport publié en 2019 de relever la valeur de l'action pour le climat à 250 € la tonne de CO₂ économisée d'ici 2030. Cette valeur tutélaire incite à mobiliser en priorité les gisements de décarbonation dont les coûts d'abattement sont et seront inférieurs à celle-ci⁹⁵. Les coûts de la décarbonation permise par le covoiturage sont plus élevés dans les zones peu denses, où des dispositifs divers cherchent à surmonter l'obstacle de la masse critique et la facilité d'usage de l'automobile. Ces dispositifs entraînent cependant des coûts de fonctionnement très élevés.

D'autres mécanismes peuvent également diminuer le facteur incitatif des subventions, en diminuant le coût global de l'utilisation de la voiture : l'État a ainsi dépensé 7,5 milliards d'euros pour réduire le prix des carburants⁹⁶, ce qui revient à maintenir artificiellement bas le prix des carburants, tandis que les collectivités financent le covoiturage, ce qui revient à baisser artificiellement son coût. Ces deux politiques ont des effets opposés.

Sans contrainte plus forte posée à l'autosolisme, le covoiturage n'est attractif que pour des publics en situation de mobilité contrainte (utilisation d'une voiture impossible ou trop coûteuse), liée à l'absence (ponctuelle ou structurelle) d'alternatives à la voiture individuelle. Plusieurs enquêtes mobilité révèlent d'ailleurs une pratique plus importante et plus fréquente chez les jeunes, un public généralement moins motorisé : jusqu'à 20 % des jeunes entre 18 et 24 ans en stage, formation ou apprentissage pratiquent le covoiturage plusieurs fois par jour sur le territoire du SMMAG par exemple (EMC² 2020). Plusieurs retours qualitatifs permettent de constater que les étudiants se sont également saisis du covoiturage via plateforme : les trajets les plus covoiturés de Rouen métropole sont réalisés entre Rouen et deux communes limitrophes où se situe sur chacune d'entre elles un campus universitaire. Dans la métropole d'Angers, une part importante de trajets internes à Angers a été constatée, au départ ou à destination du campus universitaire Belle-Beille Angers. Il s'agit d'une zone desservie uniquement par des bus, où le tram est encore en phase de travaux, ce qui peut expliquer l'utilisation de plateformes de covoiturage. De même, parmi les trajets les plus covoiturés dans la région Île-de-France, de nombreuses communes abritent des campus universitaires (Evry-Courcouronnes, Massy, Palaiseau), dont le déficit en transport en commun face à l'affluence est régulièrement souligné⁹⁷. Les enjeux sociaux des politiques de covoiturage sont donc à souligner, en particulier dans un contexte inflationniste sur le prix du carburant. L'impact sur la décarbonation est en revanche faible ou très coûteux.

À plus long terme, l'enjeu est de ne pas maintenir la place largement dominante et incontournable de la voiture sur les pratiques de déplacement. Pourtant, en réduisant les coûts d'un déplacement en voiture, le covoiturage pourrait inciter les ménages à résider plus loin des centres d'emplois, « renforcer [çant] les phénomènes d'étalement urbain et de périurbanisation, et par conséquent la dépendance automobile de ménages le plus souvent modestes » (Coulombel, Delaunay, 2019). Cela participerait à renforcer les problèmes structurels de nos mobilités et de l'aménagement du territoire. Face à ces problèmes auxquels l'offre de transports collectifs répond de plus en plus difficilement, la voiture continuerait ainsi de concurrencer des transports en commun jugés moins performants, moins flexibles ou moins confortables. Le risque est d'entrer dans un cercle vicieux, où une faible desserte en transport en commun entraîne une faible fréquentation, elle-même entraînant une diminution de la desserte. Dans *Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone* (2021) du Shift Project, les auteurs

⁹⁵ La proposition de valeur de l'action pour le climat est de 87 €/2018/tCO₂e pour 2020, 250 €/2018/tCO₂e pour 2030 et 500 €/2018/tCO₂e pour 2040. Rapport de la Commission présidée par A. Quinet, 2019, *La valeur de l'action pour le climat. Une valeur tutélaire du carbone pour évaluer les investissements et les politiques publiques*, France Stratégie.

⁹⁶ https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2022/10/14/7-5-milliards-d-euros-de-ristournes-sur-les-carburants-qu-aurait-on-pu-faire-avec-une-telle-somme_6145837_4355770.html

⁹⁷ <https://www.lesechos.fr/pme-regions/ile-de-france/les-transport-enrageant-point-noir-de-paris-saclay-1894077>

proposent de « prendre le problème dans l'autre sens » : « Au lieu de “se contenter” d'adapter la desserte [en transport en commun] à une urbanisation existante desserrée, avec de faibles fréquences de passage et des amplitudes horaires réduites, il s'agit de [...] créer une ligne structurante de transport, et densifier en même temps. » Pour sortir de cercle vicieux entre faible densité et faible fréquentation, il faut donc parier sur le caractère aménageur des transports collectifs publics. Pour provoquer le report modal des automobilistes sur ces lignes ou vers les modes actifs, il faut cependant remettre en question les dynamiques d'allongement des distances et de dispersion des flux.

CONCLUSION

La chronologie de cette étude (mi 2022 à mi 2023) a illustré les récentes transformations et l'actualité bouillonnante sur le sujet du covoiturage du quotidien. Si des projets sont menés par les territoires depuis une vingtaine d'années déjà, et que les usages collectifs de l'automobile ont toujours existé, les dernières années ont incarné une accélération dans la mise à l'agenda du covoiturage par l'État et les collectivités territoriales. En effet, depuis la Loi d'Orientation des mobilités (LOM) fin 2019, les AOM ont pu engager des moyens inédits pour subventionner directement les covoitureurs. De premiers retours d'expérience ont pu être tirés de ces expérimentations. La fin d'année 2022 est marquée par l'annonce du Plan covoiturage du Gouvernement, réaffirmant l'ambition déjà exprimée en 2019 de porter le nombre de trajets quotidiens en covoiturage à 3 millions. Une forme d'évidence frappe désormais le développement à venir de la pratique du covoiturage pour les trajets du quotidien et son impact sur la décarbonation. L'étude a souhaité réinterroger cette évidence au regard de l'impérative transition écologique, qui suppose de profondes transformations de nos mobilités et de nos modes de vie.

Le secteur du covoiturage du quotidien s'est transformé ces dernières années, en particulier depuis la LOM. Des formes et des modèles économiques très divers ont été explorés par les opérateurs de covoiturage. Une dynamique de regroupement a pu être observée (Klaxit racheté par Blablacar Daily, Rezo Pouce intégré à Mobicoop) et les opérateurs se trouvent dans une concurrence forte pour capter des financements publics des collectivités territoriales, des financements via les Certificats d'économie d'énergie (CEE) ou des financements privés via des contrats passés directement avec les entreprises. Différents modèles et services de covoiturage cohabitent parfois sur un même territoire. Différentes compétences permettent aux collectivités de développer des politiques publiques de covoiturage, pour répondre à des enjeux écologiques, des enjeux sociaux ou des enjeux d'optimisation du système de mobilité. Des AOM, mais aussi des Régions, des intercommunalités, des Syndicats mixtes des transports, des Départements, des Parcs Naturel Régionaux... ont développé, selon les territoires, une ou plusieurs politiques de covoiturage.

Le potentiel de décarbonation attribué par la SNBC à la hausse du taux de remplissage moyen est ambitieux puisque ce levier doit participer pour 11 % à la diminution des émissions de GES du secteur des transports, pour atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050. Pour les trajets de courte-distance, cela signifie passer d'un taux de remplissage de 1,43 actuellement à 1,75 en 2050. Le covoiturage pour les trajets du quotidien est minoritaire, mais existe déjà, et s'organise au sein des cercles familiaux, amicaux et professionnels. Mutualiser les trajets des actifs vers le travail est un enjeu de taille puisque l'autosolisme y est le plus fort (neuf trajets sur dix) et les distances parcourues de plus en plus longues. Le covoiturage domicile-travail est déjà pratiqué par 3,6 % des actifs environ, parmi lesquels les ouvriers sont surreprésentés. Cette pratique est favorisée par des facteurs économiques, organisationnels (travail en équipe, horaires décalés) ou territoriaux (lieu d'habitation et/ou lieu de travail en périphérie, sans alternative à la voiture individuelle). Au contraire, la flexibilisation des horaires, notamment pour les cadres, la facilité d'usage de la voiture ou des schémas de déplacements complexes (impératifs familiaux par exemple) rend difficile le partage des trajets entre le domicile et le travail.

Les plateformes spécialisées de covoiturage ont développé des technologies et des applications dynamiques pour étendre les possibilités de mutualisation des trajets. Ces services de covoiturage portent la promesse de mutualiser les nombreux sièges libres en circulation chaque jour, en répondant de manière plus flexible aux besoins de mobilité que les transports en commun, tout en économisant sur les coûts de fonctionnement (notamment les coûts salariaux). Les politiques publiques parient

fortement sur la massification du covoiturage grâce à ces plateformes spécialisées. Celles-ci ont bénéficié, ces dernières années, de grandes marges de manœuvre, notamment parce que le potentiel du covoiturage a été déterminé par défaut par les collectivités. Ce mode de déplacement a en effet été proposé comme alternative aux transports en commun là où ceux-ci n'étaient pas jugés pertinents, ou pour compléter l'offre existante. Pourtant, face au manque de pilotage en amont et au manque de conditions ciblant certains trajets et territoires, les trajets de covoiturage par plateforme se sont majoritairement développés dans les zones denses, où la masse critique est la plus facilement atteinte. Le manque de pilotage a entraîné des usages non pertinents au regard de l'objectif de décarbonation : de très courts trajets au sein des métropoles, réalisables en modes actifs ou en transports en commun. Des pratiques de fraude ont également été relevées du fait d'un moindre contrôle des usages.

Entre le début de l'étude et son terme, de nombreuses collectivités étudiées ont révisé leurs modalités d'incitation, pour instaurer des critères de distance, des limites de gain mensuel ou encore l'exclusion des trajets effectués sur le tracé de transports en commun existants. Les niveaux d'incitations financières ont également diminué pour permettre aux collectivités de garder la main sur un budget instable et des niveaux de pratique variables d'un mois sur l'autre. La dynamique de financement par les Certificats d'économie d'énergie, accentuée par le Plan covoiturage, continue cependant de laisser de très grandes marges aux opérateurs privés pour inciter les trajets, outrepassant le ciblage décidé localement par les collectivités territoriales.

La prise en main par les collectivités de la question des zones de pertinence du covoiturage, grâce à la restriction des trajets ou des territoires où l'incitation est proposée (placements des arrêts d'une ligne de covoiturage, ciblage de zones d'activités spécifiques), permet de limiter la captation des usagers des transports en commun, mais témoigne aussi d'un développement plus lent que dans des territoires très denses et/ou sans restriction. Les efforts financiers fournis pour attirer des usagers sur les plateformes de covoiturage entraînent un coût d'abattement de la tonne de CO₂ très élevé à ce stade : environ 750 € la tonne de CO₂ économisée pour un coût au trajet moyen de 2,50 € (incitations financières et commission plateforme) et une distance moyenne de 20 km, et jusqu'à 3 623 € si l'on additionne à ce dispositif local le coût de pouce national de la prime covoiturage. Même si l'enjeu de ces incitatifs est d'attirer de nouveaux usagers, et peut donc entraîner un coût d'entrée important, le niveau de l'effort financier pour décarboner les mobilités est bien plus élevé que la valeur de l'action pour le climat préconisée.

La politique de covoiturage a un impact limité sur la décarbonation au regard du niveau de pratique par plateforme. Au-delà du nombre de trajets, connaître la part de passagers de covoiturage qui étaient auparavant autosolistes, la part de nouveaux usagers et la fréquence des pratiques est déterminant pour connaître l'efficacité des politiques publiques. En l'état, l'autosolisme reste une pratique facile pour la majorité des individus, qui, comme le montre plusieurs enquêtes, rejettent la pratique du covoiturage ou la déclarent inconciliable avec leurs contraintes du quotidien. Le covoiturage est principalement intéressant pour des personnes non motorisées ou contraintes de diminuer le poids grandissant de leur budget dédié à l'utilisation de leur voiture, face à l'augmentation du coût du carburant ou l'augmentation des distances à parcourir. Les pratiques de covoiturage permettent donc d'optimiser des trajets existants pour répondre à des enjeux sociaux, en facilitant l'accès à l'emploi, à des services publics ou à des activités. Le covoiturage peut également soulager ponctuellement la charge d'accompagnement en mutualisant des trajets de ce type. Le covoiturage se présente donc comme une solution proposée aux « laissés-pour-compte » d'un aménagement du territoire et de modes de vie largement dépendants de l'automobile. C'est une réponse à la marge aux problématiques d'accessibilité, faute d'alternatives et faute de réduction globale des distances à parcourir pour réaliser nos activités quotidiennes.

Pour autant, la solution du covoiturage ne répond pas à l'enjeu de justice sociale et territoriale, particulièrement prégnant dans le domaine des mobilités, pour des populations et des territoires ne disposant pas d'alternatives crédibles à la voiture. En effet, la pratique du covoiturage via plateforme, avec des inconnus, va à rebours des tendances actuelles de la mobilité et implique une forme de sociabilité particulière. Elle génère pour le passager de covoiturage des incertitudes (horaires de départ ou d'arrivée, annulation de dernière minute, trajet retour) non conciliables avec certaines contraintes spécifiques de nos activités quotidiennes. Le covoiturage ne peut donc pas devenir la seule alternative de mobilité alternative à la voiture individuelle dans certains territoires, mais doit s'articuler au renforcement de l'offre de transports en commun, même dans les territoires peu denses. Si la transition écologique implique un nécessaire enjeu de justice sociale, une qualité équivalente de service de mobilité doit être accessible à toutes et tous.

BIBLIOGRAPHIE

Littérature scientifique :

- Aguiléra, A., & Pigalle, E.** (2021). The Future and Sustainability of Carpooling Practices. An Identification of Research Challenges. *Sustainability*, 13(21), 11824. <https://doi.org/10.3390/su132111824>
- Aguilera, A. & Rallet, A.** (2016). Mobilité connectée et changements dans les pratiques de déplacement. *Réseaux*, 200, 17-59. <https://doi.org/10.3917/res.200.0017>
- Bigo, A.** (2020). Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement. Thèse de doctorat, Institut Polytechnique de Paris
- Borel, S., Massé, D., & Demailly, D.** (2015). L'économie collaborative, entre utopie et big business. *Esprit*, (7), 9-18.
- Bouba-Olga, O., Grossetti, M.** 2018. « La mythologie CAME (Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence) : comment s'en désintoxiquer ? », Working Papers hal-01724699, HAL.
- Cailly, L., Feildel, B., Bailleul, H., Pradel, B., Gwiazdzinski, L., et Fourny, M-C.** 2014. « Covoiturage et territoire : quelle(s) proximité (s) dans la mobilité ? », CIST2014 — Fronts et frontières des sciences du territoire, Paris, France. Proceedings du 2e colloque international du CIST, pp.83-87.
- Chan, N., & Shaheen, S.** (2012). Ridesharing in North America : Past, Present, and Future. *Transport Reviews*, 32, 93-112.
- Crozet, Y.** (2020). Le futur de la mobilité : Vers une remise en cause du « toujours plus ». *Les Cahiers français : documents d'actualité*, 414, 46.
- Coulombel, N., Delaunay, T.**, « À quelles conditions le covoiturage sera-t-il un mode de transport durable ? », *The Conversation*, Consulté le 13 octobre 2022, à l'adresse <https://theconversation.com/a-quelles-conditions-le-covoiturage-sera-t-il-un-mode-de-transport-durable-124122>
- Delaunay, T.** (2018), L'intégration du covoiturage dans le système de mobilité francilien : hybrider le transport collectif et individuel pour asseoir l'hégémonie de l'automobile ? Thèse de doctorat, Université Paris-Est, 468 p.
- Delaunay, T., & Baron, N.** (2019). Le service public de covoiturage : vers quelles formes de gouvernance, de régulation et de modèles d'affaires ?. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (4).
- Demoli, Y., & Gilow, M. K.** (2019). Mobilité parentale en Belgique : Question de genre, question de classe. *Espaces et sociétés*, 176-177 (1-2), 137-154.
- Demoli, Y., Sorin, M. & Villaereal, A.** (2020). Conversion écologique vs dépendance automobile. Une analyse des dissonances entre attitudes environnementales et usages de l'automobile auprès de ménages populaires en zone périurbaine et rurale. *Flux*, 119-120, 41-58.

Di Méo, G. (2010). La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques. *L'Information géographique*, 74, 23-38.

Frétigny, J.-B. (2022). Mobilités : Quand les pratiques informelles expliquent la laborieuse transition climatique. *Métropolitiques*. <https://metropolitiques.eu/Mobilites-quand-les-pratiques-informelles-expliquent-la-laborieuse-transition.html>

Godillon, S. (2021), « Le covoiturage quotidien en tension avec les emplois du temps chargés des actifs. Analyse des non-pratiques du covoiturage domicile-travail. », in Demoli, Y. (2021). *Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ?* Colloque, 27 février 2020, UVSQ, Laboratoire Printemps, Guyancourt. MSH Paris-Saclay éditions.

Hamel, P. (2010). Les métropoles et la nouvelle critique urbaine. *Pôle Sud*, 32, 153-164. <https://doi.org/10.3917/psud.032.0153>

Kaufmann, V. et al. (2020), Analyse des logiques de choix modal auprès de la population active dans l'aire urbaine de Bienne, Cahier du LaSUR 33D, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Faculté de L'Environnement Naturel, Architectural et Construit.

Michel, M. (1997). G. Dupuy, Les territoires de l'automobile, 1995. *L'Information Géographique*, 61 (1), 41-41.

Orfeuil, J.-P. (2010). La mobilité, nouvelle question sociale ? *Sociologies*. <https://doi.org/10.4000/sociologies.3321>

Orfeuil, J.-P. (2022). *L'autocar express, une solution pour les déplacements longs de la vie quotidienne ?* Note d'auteur. La Fabrique de la Cité.

Paterson, M. (2010). « Ennui de voiture ». *Écologie & politique* 39 (1) : 103-28. <https://doi.org/10.3917/ecopo.039.0103>.

Pigalle, E., Aguiléra, A. (2021). *Covoitureurs des villes, covoitureurs des champs. Une analyse spatialisée du covoiturage en France*. Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ?, UVSQ — Laboratoire Printemps Guyancourt.

Raux, C. et al., (2018), La mobilité quotidienne face à la contrainte carbone : Quelles politiques privilégier ?, Les Cahiers Scientifiques du Transport. N° 74/2018 — Pages 83-116.

Sajous, P., Salze, P., & Bailly-Hascoët, V. (2020). Système automobile et modèles de transports : Quelles évolutions pour planifier la mobilité de demain ? *Flux*, 119-120 (1-2), 173-184.

Vincent, S (2008). Les altermobilités : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ? Thèse de doctorat, Université de Paris

Rapports :

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

ADEME-Inddigo (2015), Leviers d'actions pour favoriser le covoiturage de courte distance, évaluation de l'impact sur les polluants atmosphériques et le CO₂ — Leviers d'actions, benchmark et

exploitation de l'enquête nationale Transports et déplacements (ENTD) — Etude réalisée par Inddigo et EnvirOconsult. 233 pages.

ADEME-6t-bureau de recherche (2015). Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance — Rapport final. ADEME. 96 pages.

ADEME (2017), Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance — Guide méthodologique, édition 2017

ADEME (2017). L'Observatoire des mobilités émergentes, deuxième édition — Synthèse de l'étude. 23 pages

ADEME (2021). « Transition(s) 2050. Choisir maintenant. Agir pour le climat »

Biotteau, A-L., (2014). « Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ? », Commissariat général au développement durable (CGDD), SEEIDD, juin 2014.

CEREMA (2018), Le covoiturage courte et moyenne distance : retours d'expériences, freins et leviers

Colard, J., de Lapasse, B., & Clément, C. (2021). Mobilités dans les espaces périphériques et peu denses : pour un territoire plus accessible ?. *document de travail*, France Stratégie.

Commissariat général au développement durable (CGDD), (2014). « Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ? », SEEIDD.

Commissariat général au développement durable (CGDD), (2016). « Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance », Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable.

Commissariat général au développement durable, (2022) « Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? », Service des données et études statistiques, juillet 2022

Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail (2017) Service public fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire, Direction Mobilité — Service Études et Enquêtes

Ecov (2023). Guide « Agir à l'échelle régionale pour le développement du covoiturage ».

Fondation pour la nature et l'Homme, Wimoov, (2022). Baromètre des mobilités du quotidien n° 2, « La dépendance aux carburants fossiles, source de précarité ».

Lecomte, C., (2019). Se déplacer au quotidien : enjeux spatiaux, enjeux sociaux, Observatoire des territoires, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, En détail, ANCT.

Longuar Z., Nicolas J-P., Verry D., (2010) « Chaque Français émet en moyenne deux tonnes de CO₂ par an pour effectuer ses déplacements », in Le Jeannic Th., Roussel Ph., François D (eds), *La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements*, 2008, *La revue du CGDD*, p. 163-176.

Luciano, F., (2017), « Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité », The Shift Project.

Negawatt, (2022), « Sobriété : les propositions chiffrées de negaWatt (pdf) », [en ligne] : https://www.negawatt.org/IMG/pdf/220927_sobriete-propositions-chiffrees-de-negawatt.pdf

Scénario negaWatt (2022), association negaWatt, partie 4 : Le scénario en détail. [en ligne], URL : <https://www.negawatt.org/IMG/pdf/scenario-negawatt-2022-rapport-complet-partie4.pdf>

Service public fédéral Mobilité et Transports (2019), Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017, Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire, Direction Mobilité — Service Études et Enquêtes.

Rapport de la Commission présidée par A. Quinet, (2019), La valeur de l'action pour le climat. Une valeur tutélaire du carbone pour évaluer les investissements et les politiques publiques, France Stratégie.

Régions de France (2022), Les chiffres clés des régions 2022.

Représentations sociales du changement climatique 22^e vague, (2021), Sondage OpinionWay pour l'ADEME.

The Shift Project (2021), Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone — Vers un système cohérent d'alternatives à la voiture en solo dans les zones de moyenne densité.

Données/enquêtes :

INSEE, Enquête mobilité des personnes, 2019

Forum Vies mobiles, Enquête nationale mobilité et modes de vie, 2020

Registre de preuve de covoiturage, data.gouv.fr

Sites internet :

Observatoire national du covoiturage du quotidien

Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur, site internet du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires
<https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage-en-france-avantages-et-reglementation-en-vigueur>

Autres :

AutosBus, 2019. Vers des itinéraires de mobilité partagée.
<https://www.autosbus.org/sites/default/files/Autostop%20et%20itin%C3%A9raires.pdf>

Projections de la demande de transport sur le long terme pour la SNBC2, octobre 2021, ministère de la Transition écologique.

ÉTUDES DE CAS

Ces sept études de cas présentent sept territoires dans lesquels une ou plusieurs politiques de covoiturage ont été mises en place. Ces études de cas reflètent la diversité des territoires et structures impliqués localement sur la thématique du covoiturage. Divers échelons de collectivités territoriales, des structures de coopération interterritoriale (Pôle métropolitain, Syndicat mixte), des associations, des entreprises, des opérateurs de covoiturage... interviennent tour à tour dans la conception, la mise en place ou l'évaluation des politiques de covoiturage.

Nous remercions l'ensemble des personnes qui ont accepté de nous recevoir et d'échanger dans le cadre de cette étude.

Le Pôle métropolitain du Genevois français : capter un trafic routier croissant, au sein d'un espace métropolitain transfrontalier très dynamique

Le Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF) est une institution regroupant 8 EPCI français répartis entre les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. Instrument de coopération interterritoriale, le PMGF est également historiquement lié à la coopération transfrontalière avec la Suisse⁹⁸. Jusqu'en 2019, ses prérogatives se limitaient à des missions de planification stratégique, d'études et de suivi. Depuis la LOM, le PMGF s'est également doté d'une compétence opérationnelle, relative aux nouvelles mobilités (covoiturage et autopartage). Dès lors, plusieurs leviers ont pu être activés afin de développer la pratique du covoiturage. Certaines des politiques publiques visant cet objectif sont co-financées ou mises en place par d'autres structures comme le Canton de Genève ou Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB), société concessionnaire des autoroutes du territoire.

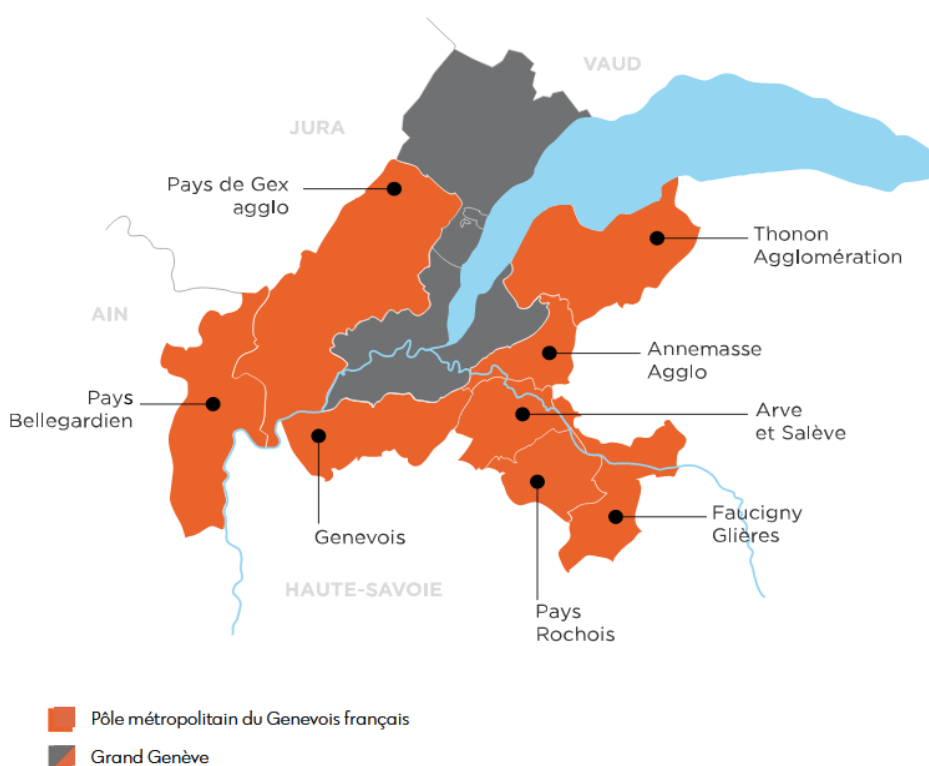


Figure 1 : Carte du Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF). Source : <https://www.genevoisfrancais.org/>

Personnes interrogées :

- Chrystelle Beurrier, 2^e vice-présidente du Pôle métropolitain déléguée au développement des modes actifs et aux services à la mobilité, élue de Thonon agglo
- Florian Grange, chef de projets Innovation et Développement chez Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB)

⁹⁸ Le PMGF est intégré au Grand Genève, une institution transfrontalière réunissant le canton de Genève, le district de Nyon et le Pôle métropolitain du Genevois français. Comptant plus d'un million d'habitants, le Grand Genève est défini comme un territoire, un bassin de vie et une instance juridique organisée en Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT).

- Marianne Grassaud, chargée de mission services à la mobilité au PMGF
- Yvan Moglia, chargé d'études mobilité au PMGF

Une « métropole de petits villages » en proie à des enjeux de mobilité prégnants

Dans sa feuille de route 2020 – 2026, le Pôle métropolitain fait de « l'effort de transformation des mobilités » une priorité.⁹⁹ Les enjeux de mobilité auxquels se confronte le PMGF sont liés à la hausse des kilomètres parcourus et des déplacements réalisés (+2,5 % de trafic routier chaque année). Cela s'explique notamment par l'attractivité de la métropole de Genève, qui concentre les emplois et attire de plus en plus d'actifs français. Ainsi, le nombre d'actifs transfrontaliers a été multiplié par 3 entre 1999 et 2013, et 42 % des kilomètres parcourus chaque jour sur le territoire du Genevois français concernent des trajets transfrontaliers. Le PMGF connaît une croissance démographique soutenue, de +2,1 % par an depuis dix ans, bien plus élevée que le taux annuel au niveau national (+0,3 %). Cela signifie que 10 000 nouveaux habitants s'installent chaque année sur le territoire. Le phénomène de métropolisation s'accroît et déborde même des frontières du Genevois français : un trafic important provient d'Annecy, en direction de Genève. En conséquence, le PMGF enregistre d'importantes congestions routières avec la concentration des flux sur certains axes (on dénombre 400 000 passages de douanes quotidiens)¹⁰⁰. Le déséquilibre entre emplois et actifs s'observe également par une concentration de la construction de logements côté français (67 % du parc de logements neufs a été construit dans le Genevois français), dont la majorité sont des logements individuels, à l'inverse du Canton de Genève. Aussi, on constate en parallèle un phénomène d'étalement urbain dans les espaces périphériques français qui enregistrent le taux de croissance démographique le plus élevé à l'échelle du Grand Genève. La combinaison des phénomènes d'étalement urbain et de concentration des flux vers la métropole de Genève est résumée par l'expression de « métropole faite de petits villages », utilisée par l'élue en charge des mobilités partagées, Chrystelle Beurrier, et les techniciens du PMGF, pour qualifier le Grand Genève et le territoire du PMGF.

Les déplacements à l'échelle du Genevois et en particulier le trafic routier sont source d'impacts conséquents sur l'environnement et la qualité de l'air. Les transports constituent 38 % du bilan carbone du Grand Genève.¹⁰¹ La voiture reste prédominante pour les déplacements au départ ou à destination du Pôle métropolitain (67 %) tandis que les transports en commun ne sont utilisés que pour 6 % des trajets. L'offre en transport en commun est inférieure de 20 % par rapport à des territoires comparables¹⁰². Elle s'est étoffée en 2019 grâce à la mise en service du Léman express, réseau express régional transfrontalier. La part modale des transports en commun a augmenté notamment à Annemasse/Thonon-Chablais (+7 points) et dans la vallée de l'Arve (+8 points) alors qu'elle était auparavant inexistante dans ces régions.¹⁰³ Toutefois, le développement de l'offre de transports en commun ne va pas aussi vite que la croissance démographique particulièrement soutenue sur le territoire. De plus, cette offre est surtout concentrée sur les flux transfrontaliers, alors que 50 % des déplacements domicile-travail sont internes au Genevois français. L'étalement urbain et l'habitat diffus

⁹⁹ Feuille de route du PMGF (2020-2026), cité dans Grassaud, Marianne. « L'intégration métropolitaine par les enjeux de mobilité : le projet d'AOM du Genevois français », Mémoire, Master Gestion des territoires et développement local – Politiques territoriales de développement durable, Le Mans Université, 2022, p. 62.

¹⁰⁰ Dégrémont, M. (2019) « La mobilité dans le Grand Genève : quelles pistes pour un développement territorial équilibré et durable ? » France stratégie, document de travail.

¹⁰¹ Le rapport de France stratégie donne d'autres indicateurs comme la qualité de l'air, qualifiée de moyenne à très mauvaise 129 jours en 2016 dans le Genevois, contre 93 jours en Ile-de-France. Les émissions d'oxydes d'azote (NOx) sont dues pour 75 % au trafic routier contre 54 % au niveau français. (Dégrémont, 2019).

¹⁰² Source : Site Pôle métropolitain du genevois français. <https://www.genevoisfrancais.org/mobilite/>

¹⁰³ Selon les résultats longitudinaux des vagues d'enquêtes 2019 et 2021 (6t-bureau de recherche, 2022).

des régions périphériques rendent plus difficile le développement de transports en commun performant permettant de couvrir l'ensemble des flux.

Le covoiturage principalement développé pour faire face à la pression du trafic routier, en constante augmentation

Le PMGF s'est fixé, dans son schéma métropolitain des mobilités (2017) l'objectif de doubler la part modale du covoiturage, pour tout motif, en passant de 4 % et 8 % d'ici 2030. Cette augmentation doit être portée par le développement du covoiturage organisé (par plateforme), soit environ 36 000 trajets quotidiens à horizon 2030.¹⁰⁴

Le covoiturage, ainsi que le report modal vers les transports en commun et les modes actifs, doivent permettre de résorber l'augmentation continue du trafic routier due à la croissance démographique du territoire, puis de résorber le trafic automobile. Le covoiturage participe fortement à cet objectif selon les projections du schéma métropolitain des mobilités : le schéma (réalisé avant la pandémie de Covid de 2020 – 2021) prévoyait pour 2020 une participation à la réduction de la hausse du trafic (+ 70 000 voitures particulières en 2020) de 41 %, plus élevée que les modes actifs (38 %) et les transports collectifs (18 %). Entre 2017 et 2020, la part modale du covoiturage devait passer à 6 %, dont 2 % en covoiturage organisé, soit 18 000 trajets quotidiens. Par la suite, la participation du covoiturage reste importante.

Au-delà de la résorption du trafic automobile, le covoiturage est également perçu comme le moyen de répondre plus finement que les transports en commun aux besoins de mobilité, soit sur des axes desservis par une offre de transports en collectif où les ruptures de charges ou les temps de parcours ne correspondent pas aux besoins, soit sur des axes peu ou pas desservis. L'objectif d'équité territoriale est aussi avancé par le PMGF, en rémunérant davantage les trajets internes par rapport aux trajets en échange avec d'autres territoires (voir ci-dessous les modalités de la politique d'incitations financières). En effet, il y a des inégalités de rémunération entre actifs travaillant côté français et actifs transfrontaliers. Enfin, favoriser le covoiturage, comme l'autopartage, permettrait de changer l'image de la voiture. Pour C. Beurrier, c'est un objet qui a été sublimé pendant très longtemps alors qu'il devrait être ramené à la « *boite qui permet de faire des trajets, en redevenant juste un mode de transport* ».

La société gestionnaire des Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) investit également des moyens financiers dans certaines politiques de covoiturage du PMGF ou du Canton de Genève. « *Cela peut paraître contradictoire pour ATMB de faciliter le covoiturage, surtout les parkings de covoiturage avant le passage du péage, car cela signifie moins de recettes. Mais les équipes d'ATMB ont la conviction, depuis longtemps, que le covoiturage est un outil essentiel pour améliorer l'efficacité du système de transport, optimiser l'usage des infrastructures routières et limiter les impacts du trafic routier toujours croissant. Le covoiturage répond aussi aux mutations sociétales en cours* », explique Florian Grange, chef de projets chez ATMB. Le covoiturage doit également permettre d'optimiser les infrastructures en désaturant les axes, alors même « *qu'il y aura toujours plus de personnes sur notre réseau* » du fait de la croissance démographique, mais « *qu'il n'y aura pas d'élargissement des autoroutes, car ce n'est plus dans l'air du temps* ». Enfin, le co-financement d'une campagne d'incitations financières est décrit comme un élément complémentaire pour inciter au covoiturage, en plus de la voie réservée et des aires de covoiturage. ATMB se présente comme « l'acteur autoroutier français le plus innovant et le plus engagé pour le développement du covoiturage au quotidien » du

¹⁰⁴ Soit 4% des 900 000 déplacements quotidiens réalisés sur le PMGF (base 2015) (Schéma métropolitain des mobilités – septembre 2017).

fait de l'offre de places de parking de covoiturage la plus élevée de France (rapporté à la taille de son réseau).¹⁰⁵

Quatre leviers des politiques de covoiturage pour attirer les autosolistes vers le covoiturage

Le ciblage des politiques de covoiturage est au départ assez large : « *Au départ, on ne sait pas trop qui on va viser. Il faut aller chercher celui qui a de la place dans sa voiture et qui passe sur un des axes structurants* », explique la Collectivité. Les trajets réalisés sont constatés en aval des campagnes d'incitations, en analysant les trajets enregistrés par le RPC. Sur un territoire plus vaste que le PMGF, une stratégie covoiturage détermine un ciblage plus précis et restrictif du covoiturage. Cette stratégie, publiée en 2020, a été réalisée par le bureau de recherche 6-T pour le compte du Grand Genève, sous le pilotage du PMGF et dans le cadre du programme européen Interreg¹⁰⁶. Elle concerne le bassin lémanique, le territoire autour du lac Léman de part et d'autre de la frontière franco-suisse. Cette stratégie détermine les axes prioritaires pour développer le covoiturage, en ciblant les secteurs géographiques les plus pertinents sur le bassin lémanique. Elle appelle à concentrer les efforts pour les trajets où l'on observe déjà des pratiques informelles (trajets domicile-travail de 15 km ou plus, dans des secteurs d'activité et d'emplois propices à cette pratique). Elle met enfin l'accent sur l'efficacité des mesures qui favorisent les covoitureurs et pénalisent les autosolistes (stationnements, goulets d'étranglement), qui doivent constituer les principaux leviers d'encouragement.

Le PMGF présente sa démarche d'encouragement du covoiturage au travers de quatre leviers. Le premier levier est la **communication**, qui a constitué le premier exercice de la compétence opérationnelle obtenue par le Pôle. Ainsi, en 2019, le PMGF reprend la gestion du moteur de recherche « covoiturage-léman » (jusqu'alors géré par le Département) financé en partie par le fonds européen Interreg. Le site covoiturage-léman permet de rechercher des trajets de covoiturage proposés au niveau du bassin lémanique, via les plateformes de plusieurs opérateurs de covoiturage partenaires, ainsi que les trajets mis en ligne sur des groupes informels via Facebook ou WhatsApp. Il faut ensuite se rendre sur les différentes plateformes et applications pour poursuivre la mise en relation et former l'équipage de covoiturage. Le site internet recense aussi les lignes de covoiturage mises en place.

Le deuxième levier repose sur le développement d'**infrastructures** favorisant la pratique du covoiturage. Le PMGF a expérimenté à partir de 2019 des lignes de covoiturage dynamiques : l'une transfrontalière entre la Communauté de communes du Genevois et le Canton de Genève, l'autre interne au Genevois français. Les lignes ont été exploitées par Taxito et Mobicoop, puis Ecov, qui détient aujourd'hui la gestion de l'ensemble des lignes sur le territoire. Les aménagements infrastructurels ont aussi concerné l'expérimentation d'une voie réservée aux covoitureurs au niveau de la douane franco-suisse (douane Thônex-Vallard, sur l'autoroute A411), un lieu très congestionné. Mise en place par ATMB et le Canton de Genève depuis octobre 2018, elle est ouverte le matin de 6 h à 9 h en direction du territoire suisse et de 15 h 30 à 18 h 30 vers la France. Pour cet aménagement, la voie de gauche, jusqu'alors réservée aux transfrontaliers, est devenue réservée aux covoitureurs, tandis que la voie de droite, très peu utilisée et réservée aux bus et poids lourds, s'est aussi ouverte aux voitures. Ainsi, la voie réservée aux covoiturations n'a pas réduit les voies disponibles aux autosolistes, puisqu'une nouvelle voie leur a été ouverte en contrepartie. Ne pas dégrader les

¹⁰⁵ ATMB précise également avoir « *grandement œuvré pour l'adoption de l'article 40 bis de la LOM qui s'est directement inspiré des pratiques environnementales menées sur l'Autoroute Blanche (A40) présentées lors de plusieurs auditions au Sénat et à l'Assemblée nationale. Cette loi a inscrit dans le cahier des charges des nouveaux concessionnaires d'autoroutes l'obligation de « couvrir l'ensemble du réseau en points de recharge de batteries électriques, ou en hydrogène », mais aussi « en mettant en place des obligations chiffrées de construction de parkings de covoiturage et de voies réservées à ceux qui le pratiquent » et enfin, en imposant aux concessionnaires de « véritables tarifs sociaux et environnementaux* » ».

¹⁰⁶ 6t-bureau de recherche. (2020). Stratégie covoiturage du bassin lémanique avec zoom sur le Grand Genève. Rapport final.

conditions de circulation de tous les usagers faisait partie des objectifs fixés au départ de l'expérimentation¹⁰⁷.

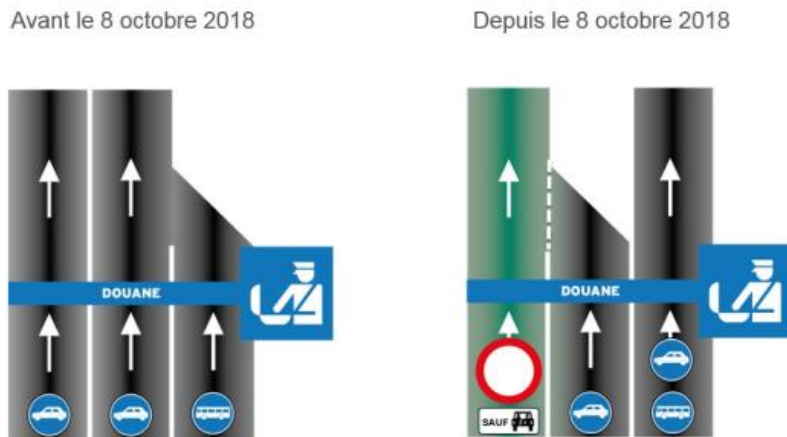


Figure 2: Principe des voies de circulation au niveau de la douane avant et après mise en service de la voie de covoiturage - Source : ATMB

Figure 2 : Voies de circulation au niveau de la douane avant et après mise en service de la voie de covoiturage. Source : ATMB (Évaluation Cerema).

Le troisième levier repose sur les **incitations financières**. Elles sont présentées comme « *une sorte d'appât* » par Yvan Moglia, pour diriger les autosolistes vers le covoiturage, « *si possible de façon pérenne* ». Une première opération « Je Covoit » a été menée avec l'opérateur Klaxit, pour les trajets domicile-travail. Par la suite, le PMGF a établi une campagne ouverte avec plusieurs opérateurs de covoiturage (Blablacar Daily, Klaxit, Karos, Mobicoop, Mov'ici), pour les trajets effectués via ces applications. La première campagne, co-financée entre le PMGF et ATMB, dédiait 30 000 euros aux incitations. Elle s'est étendue du 13 juin au 3 août 2022. La seconde campagne, financée par le PMGF, a débuté le 2 novembre 2022 : l'enveloppe initiale de 100 000 euros a été entièrement consommée avant la fin du mois d'avril 2023. En mai 2023, une nouvelle campagne, de 200 000 euros, a été annoncée : elle est co-financée par le PMGF et ATMB, avec l'objectif de s'étendre jusqu'à décembre 2023. Les opérateurs partenaires sont Blablacar Daily, Klaxit, Karos et Ecov (lignes Hé ! Léman).

Au vu des modalités de la première campagne, le coût au trajet moyen s'est élevé à 4 euros, et il a pu atteindre 6 euros par passager (dans le cas de trajets internes au Genevois français). Les niveaux d'incitations ont été abaissés par la collectivité pour la deuxième campagne d'incitations pour faire durer l'enveloppe dans le temps :

- Pour les trajets internes : 2 euros par passager entre 4 et 20 km, et 10 ct/km supplémentaire (entre 20 et 40 km), pour un maximum de 4 euros par passager
- Pour les trajets en échange : 1 euro par passager, et 10 ct/km supplémentaire entre 20 et 40 km, pour un maximum de 3 euros par passager.

Pour la troisième campagne d'incitation, initiée en mai 2023, un plafond de gains mensuels de 120 euros a été fixé pour les conducteurs bénéficiaires des incitations.

¹⁰⁷ Rapport d'étude du CEREMA, 2021 : « Voie de covoiturage de Thônex – Vallard. Évaluation à 3 ans ».



Figure 3 : Support de communication, 1^{re} campagne d'incitations financières (PMGF – ATMB).



Figure 4 : Support de communication, 3^e campagne d'incitations financières (PMGF).

Enfin, le quatrième levier est qualifié par le Pôle de « **valorisation des points de rencontre existants** » où l'on observe déjà des pratiques de covoiturage informel, avec notamment la volonté de sécuriser ces pratiques. Cette volonté de sécurisation des pratiques est également mentionnée par ATMB, par la création de nouveaux parkings là où l'on observe déjà des pratiques informelles de covoiturage, via du « stationnement sauvage » pouvant entraîner des risques d'accident. ATMB souhaite également répondre aux demandes des clients de son réseau.

Ces quatre leviers doivent, selon C. Beurrier, permettre de donner une « *acculturation au covoiturage* », une pratique qui n'est pas innée, surtout dans les territoires les moins denses : « *Dans les territoires les moins denses, là où il y a le plus de bénéfices à aller chercher sur la transition écologique [avec le covoiturage], l'acculturation est la plus compliquée à mettre en œuvre. Il y a une telle habitude d'utiliser la voiture dans ces territoires, qu'on l'utilise pour des tout petits trajets. Ce sont des territoires qui sont moins touchés, en apparence, par l'impact des pollutions.* »

Quels résultats obtenus dans la massification de la pratique du covoiturage ?

Le schéma métropolitain des mobilités du PMGF, estime qu'en 2015, 4 % des trajets quotidiens sont réalisés en covoiturage¹⁰⁸, soit environ 36 000 trajets quotidiens. D'ici 2030, une part équivalente doit s'ajouter aux pratiques informelles existantes grâce au covoiturage via plateforme et aux politiques publiques de soutien.

Les résultats obtenus par les politiques de covoiturage du PMGF nous renseignent sur la dynamique récente du covoiturage par plateformes sur le territoire. Pour le covoiturage planifié, 7 425 trajets ont été enregistrés lors de la première campagne d'incitations (entre juin et août 2022). Le PMGF estime que les incitations ont permis une hausse de l'usage de 40 % par rapport au mois précédent. Les plateformes ont enregistré sur la zone concernée une hausse de 50 % d'inscriptions de nouveaux

¹⁰⁸ Défini dans le schéma comme du covoiturage passager, hors enfants et famille.

inscrits. Les EPCI membres du PMGF, à l'instar de la dynamique observée au niveau national, ont vu le nombre de trajets doubler début 2023. Pour les lignes de covoiturage, le nombre de trajets varie selon les lignes du territoire. Entre janvier 2022 et janvier 2023, 7 491 trajets ont été proposés par des conducteurs sur les lignes¹⁰⁹. « *Le succès est mitigé, par rapport à ce qu'on peut voir sur d'autres territoires* », observe Y. Moglia.

Comme pour les autres collectivités étudiées, il est difficile de savoir si les trajets enregistrés par le RPC provoquent de nouveaux usages ou révèlent des pratiques existantes via un effet d'aubaine. En effet, dans le panel mobilité du Grand Genève 2021, les parts modales du covoiturage sont équivalentes entre la France et la Suisse : en ne s'attachant qu'aux trajets réalisés en voiture vers le travail ou un lieu de formation, 9 % des répondants au panel déclarent faire du covoiturage au moins ponctuellement, un niveau en baisse d'environ 3 % entre 2019 et 2021 (correspondant aux deux vagues d'enquête du Panel mobilité). En revanche, le taux d'inscription à des plateformes est bien plus importante côté français (15 % des résidents français contre 3 % des résidents suisses). L'usage de plateformes de covoiturage intermédié est donc beaucoup plus prononcé côté français. Le panel mobilité date cependant de 2021 et est donc antérieur aux politiques d'incitations de 2022. La Collectivité a d'ailleurs la volonté d'évaluer la variation du covoiturage informel dans sa prochaine EMC² en 2023.

L'expérimentation de la voie réservée au niveau de la douane franco-suisse, après 3 ans de mise en place, donne aussi de premiers résultats pour son évaluation. Menée par le Cerema, l'évaluation conclut à un effet positif de la voie réservée sur la congestion : le nombre de bouchons (durée et longueur) s'est réduit depuis la mise en place de la voie, améliorant nettement les temps de parcours vers la Suisse le matin, l'axe le plus congestionné. 39 % des covoitureurs interrogés dans le cadre de l'évaluation déclarent que la voie de covoiturage les a incités à covoiturer. Une majorité de covoitureurs estime gagner du temps tandis qu'une majorité de non-covoitureurs estiment en perdre depuis l'ouverture de la voie. Après 3 ans de fonctionnement de la voie, 20 % des non-covoitureurs sont prêts à covoiturer pour l'utiliser tandis qu'une majorité (62 % des interrogés) déclare ne pas être intéressée par ce dispositif. Pour autant, l'évaluation rapporte que le nombre de covoitureurs est équivalent par rapport au début de l'ouverture de la voie et que le nombre d'autosolistes a augmenté. Cela s'explique notamment par le fait que l'ouverture de la voie réservée a en réalité permis d'ouvrir une nouvelle voie de circulation, en augmentant la capacité d'écoulement du trafic au niveau de la douane. L'amélioration des temps de parcours a concerné les usagers de la voie de covoiturage (gain de 9 minutes), mais aussi les usagers des autres voies (3 min 40 s). Au final, malgré une augmentation du trafic global depuis 3 ans, le trafic est plus fluide depuis l'ouverture de la voie réservée.

Pour favoriser davantage les covoitureurs par rapport aux autosolistes, ATMB souhaiterait améliorer le respect de l'usage de la voie réservée, et réfléchir à la mise en place d'un système de contrôle par vidéo et levée de barrière au niveau de la voie.

Les mobilités partagées, seules politiques publiques opérationnelles du PMGF pour concrétiser des réflexions sur l'équilibre du territoire et les mobilités à l'échelle du bassin de vie

Les politiques de covoiturage constituent, à l'heure actuelle, l'une des seules politiques opérationnelles développées par le Pôle métropolitain pour l'ensemble des EPCI membres. Le reste de la compétence mobilité est exercée de manière différente selon les EPCI. Afin de mutualiser la planification et la mise en place des transports au niveau du Pôle, le PMGF travaille à devenir AOM

¹⁰⁹ Les trajets proposés sont à différencier des trajets réellement effectués : en effet, sur ces lignes, le conducteur reçoit une incitation même s'il ne transporte pas de passager, s'il propose ses sièges sur la ligne de covoiturage.

commune de ses EPCI membres d'ici 2025. L'organisation commune de la mobilité est encore en projet, avec des modalités allant de l'intégration volontaire de l'EPCI à l'AOM, à une convention de partenariat entre l'EPCI et le PMGF sans pour autant intégrer pleinement le projet pour le moment¹¹⁰. Un certain nombre de freins politiques et institutionnels persistent, ainsi que des choix encore en suspens sur la gouvernance ou le financement. Ainsi, même si le PMGF « *a les mêmes problématiques qu'une métropole sans être organisé de la même manière d'un point de vue politique sur le périmètre* » selon Chrystelle Beurrier, élue du PMGF, la compétence sur les mobilités partagées reste la seule compétence opérationnelle transférée au PMGF, ce qui limite sa capacité d'action sur les autres leviers de décarbonation des transports.

Le Pôle joue cependant un rôle de sensibilisation et d'information sur ces thématiques auprès de ses EPCI membres, afin de penser cette thématique à l'échelle pertinente du bassin de vie, comme le présente C. Beurrier : « *Le Pôle métropolitain ouvre les yeux sur des orientations stratégiques, des politiques publiques complémentaires, qui sont dans des visions d'avenir plus lointain. Tout d'abord parce que le Pôle n'a pas à traiter les questions de gestion quotidienne comme les intercommunalités et les communes. Il peut donc développer une ingénierie pour penser l'avenir du territoire. De plus, le périmètre des EPCI est trop petit pour travailler ces nouvelles mobilités tandis que le périmètre du PMGF peut se révéler plus adapté. Enfin, le cœur de l'ADN du Pôle est la transition écologique.* »

L'échelle du Pôle métropolitain est présentée comme une échelle pertinente pour ces « nouvelles mobilités ». Cela souligne l'intérêt de penser les thématiques comme le covoiturage au-delà du ressort territorial des EPCI. L'attractivité d'une métropole étrangère attire des flux importants d'EPCI différents, et des flux d'échanges entre la France et la Suisse. La création du PMGF s'explique notamment par la volonté de structurer une coopération interterritoriale afin de « peser face à des dynamiques dépassant les capacités d'action des différentes collectivités territoriales françaises. »¹¹¹ Peser face à la métropole de Genève et à la Région Auvergne-Rhône-Alpes fait partie des bénéfices attendus par le projet d'AOM commune au Genevois français¹¹². Au-delà de la seule question de la mobilité, c'est bien l'enjeu d'un aménagement du territoire équilibré qui se pose et qui est particulièrement important pour les EPCI membres du PMGF. Il s'agit de faire face aux différents impacts liés à l'accentuation de la métropolisation, notamment le déséquilibre entre emplois et résidents provoqué par l'attrait de Genève pour les actifs français.

¹¹⁰ Grassaud, op. cit.

¹¹¹ Dégrémont, 2019.

¹¹² Grassaud, op. cit.

La Métropole Rouen Normandie, « la plus covoiturée de France », face à l'envolée des trajets enregistrés et du budget

La Métropole Rouen Normandie s'est illustrée en 2022 comme la « métropole la plus covoiturée de France » (hors Île-de-France). En l'espace d'une seule année, le nombre de trajets enregistrés sur le RPC a été multiplié par dix. Face à cette augmentation exponentielle des trajets et du budget alloué aux incitations financières, la Métropole cherche désormais les « manettes » pour piloter cet objet d'action publique nouveau. La mise en place de nouvelles modalités d'incitations début 2023 a permis de réorienter les usages vers les cibles initiales, mais a aussi marqué une baisse du nombre de trajets.

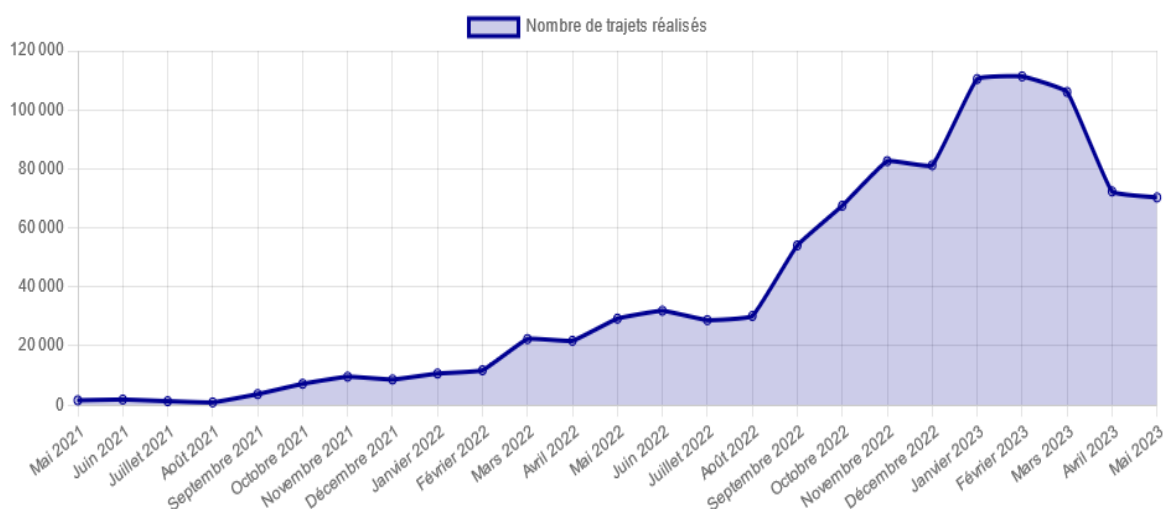


Figure 1 : Évolution du nombre de trajets enregistrés par le RPC (mai 2021 — mai 2023). Source : Observatoire du covoiturage du quotidien, <https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/>

Personnes interrogées :

- Elsa Delabaere, cheffe du service Développement des mobilités, à la Métropole Rouen Normandie
- Bruno Tisserand, directeur Mobilité et Exploitation des transports à la Métropole Rouen Normandie

Des niveaux de densité disparates et une relative facilité d'usage de l'automobile au sein de la Métropole Rouen Normandie

La Métropole Rouen Normandie est qualifiée par Bruno Tisserand, directeur mobilité et exploitation des transports, comme un « territoire des extrêmes » : la métropole comporte des zones très denses, des zones industrielles, et de « gros villages ». Ainsi, 45 de ses 71 communes sont des « petites » communes, c'est-à-dire peuplées de moins de 4 500 habitants.

La part modale de la voiture particulière est de 56 % sur la métropole, un niveau élevé, mais dans la moyenne d'autres territoires semblables (EMD 2017). En revanche, elle monte à 63 % si on considère un périmètre élargi, comprenant l'aire urbaine de Rouen et l'Agglo Seine-Eure : 1,5 million de déplacements sont réalisés en voiture chaque jour.

Mise à l'agenda de deux formes de covoiturage pour en faire « un mode de transport à part entière »

Historiquement, le Département de Seine-Maritime s'est emparé du sujet du covoiturage en lançant en 2008 le site internet covoiturage76.net, une plateforme de mise en relation gratuite entre conducteurs et passagers. Le Département a développé en parallèle des aires de covoiturage sur le territoire.

L'agglomération de Rouen travaille quant à elle sur le sujet de la mobilité durable avec les entreprises depuis 2007 au travers des Plans de mobilité (PDM). « *On avait beaucoup préparé le terrain avec les entreprises* », commente Elsa Delabaere. « *On avait donc déjà développé une bonne assise sur les zones d'activité pour que la mayonnaise puisse prendre et pour atteindre la masse critique suffisante.* »

Après la LOM et la possibilité pour les AOM de subventionner plus fortement le covoiturage, la Métropole de Rouen a engagé plusieurs politiques de covoiturage. « *Nos élus ont exprimé le souhait d'en faire un mode de transport à part entière, d'aller au-delà de la simple expérimentation et de faire en sorte que ça pèse sur la mobilité du quotidien* », décrit B. Tisserand. Le covoiturage est présenté comme la solution à deux problématiques :

- Contre l'autosolisme largement majoritaire pour les déplacements domicile-travail ;
- Pour les non-résidents qui viennent travailler sur la métropole et n'ont pas de solution de transports adaptée. Le covoiturage est par exemple conçu comme le moyen de proposer une aide aux non-résidents dans le cadre de la mise en place de la ZFE en septembre 2022.

Dans le PDU, l'objectif est d'atteindre 5 % de part modale sur les trajets domicile — travail d'ici 2025. Cet objectif est toutefois décrit comme un horizon.

La Métropole décide de lancer « *une politique très volontariste* » en subventionnant le covoiturage pour les conducteurs et en le rendant gratuit pour les passagers. La collectivité lance deux formes de covoiturage considérées comme complémentaires, en ciblant les déplacements domicile-travail ou domicile-études. Le premier axe de la politique publique est un partenariat avec Klaxit pour développer le covoiturage planifié : l'expérimentation est lancée à partir de septembre 2020 dans 6 zones d'emplois ciblées puis, en septembre 2021, le dispositif est étendu à l'ensemble du territoire métropolitain, pour les trajets ayant au moins son origine ou sa destination à l'intérieur de la Métropole. Chaque conducteur reçoit ainsi 2 euros par passager (+ 0,10 € du kilomètre entre 20 et 40 km) et par trajet.

Depuis 2022, des lignes de covoiturage ont également été mises en place en partenariat avec Ecov. La première ligne Covoit'ici entre Rouen et Val-de-Reuil (Agglo Seine-Eure) est ouverte en mars 2022. Il s'agit du premier projet adossé au Pôle métropolitain en matière de mobilité. Une deuxième ligne entre Rouen et Barentin (Communauté de communes Caux-Austreberthe) a ouvert en septembre 2022. Pour chaque ligne, un sens et des horaires d'ouverture correspondent aux principaux flux domicile-travail. Sur ces lignes, la rémunération conducteur s'élève à 0,50 € pour la mise à disposition des sièges libres, et 1,50 € par passager transporté. Ces lignes de covoiturage, par rapport à une ligne de bus, se justifient « *pour une raison économique, mais avant tout une décision pragmatique, dans la mesure où le flux et la demande sont insuffisants pour monter une ligne de transport en commun. Face à cette situation ; soit on monte des transports à la demande soit on propose du covoiturage* », expliquent les techniciens de la Métropole.

Enfin, un projet de voie réservée au covoiturage et aux transports en commun était envisagé sur l'A150, entre Barentin et Rouen, car il s'agit d'un axe souvent embouteillé, mais il reste pour l'instant à l'étude.

« Championne de France du covoiturage », la Métropole multiplie par dix son budget initial

Rouen métropole enregistre à partir de fin 2021 et surtout en 2022 une forte augmentation du nombre de trajets de covoiturage enregistrés par le RPC, multipliés par dix sur la seule année 2022. Ils dépassent les 100 000 trajets mensuels au début de l'année 2023. La Métropole maintient tout au long de l'année 2022 sa position de « première métropole » du covoiturage sur le RPC. Cette croissance du nombre de trajets est très majoritairement portée par le covoiturage planifié tandis que la « *mise en œuvre opérationnelle est plus compliquée sur les lignes Covoit'ici* », et le nombre de trajets bien inférieur.

Sur l'année 2022, par jour ouvré, le covoiturage enregistré par le RPC a représenté en moyenne 1,1 % des kilomètres parcourus pour les trajets domicile-travail réalisés au sein du périmètre élargi (Métropole de Rouen et Agglo Seine-Eure)¹¹³, ces trajets étant les principales cibles des politiques de la Métropole.

Conséquence de cette augmentation, le budget alloué aux incitations doit être plusieurs fois augmenté par la Métropole : l'enveloppe prévue était de 200 000 euros pour l'année 2022, elle est finalement portée à 2,5 millions d'euros jusqu'à fin février 2023. Le budget pour la période suivante (mars à septembre 2023) a été fixé pour le moment à 1,7 million d'euros. Le coût moyen par trajet est de 2,60 €.

Sur le RPC, Rouen enregistre près d'un tiers de trajets inférieurs à 10 km. Cela s'explique notamment par une part importante de trajets internes aux zones denses : Rouen/Rouen, Rouen/Saint-Étienne-du-Rouvray et Rouen/Mont-Saint-Aignan notamment. En qualifiant plus précisément les trajets réalisés via Klaxit, la Collectivité s'est aperçue que l'application était très utilisée par les étudiants, notamment sur le trajet Rouen/Saint-Étienne-du-Rouvray. De nombreux trajets sont réalisés sur le même tracé qu'une ligne de transports en commun existante reliant un campus universitaire et le centre de Rouen. Cette concurrence avec des transports en commun existants s'apparente même parfois à de la fraude. En effet, des usagers des transports en commun activent l'application pendant leurs trajets pour recevoir les indemnités de la politique de covoiturage.

Par ailleurs, le covoiturage informel, mesuré par l'enquête ménage déplacement de 2017, est près de 15 fois supérieur au covoiturage par plateforme en 2022 sur le territoire, et 5 fois plus importants si l'on ne considère que le covoiturage domicile — travail.

Des nouvelles modalités d'incitations pour maîtriser le budget et limiter les fraudes

Face à l'augmentation du nombre de trajets en 2022, la Métropole décide de « *déployer des parachutes, sans tuer le produit, pour éviter le mur budgétaire* », décrit B. Tisserand. Depuis mars 2023, les modalités d'incitations sont modifiées. Les passagers continuent de bénéficier de la gratuité sur les trajets inférieurs à 30 km. Au-delà, ils doivent rémunérer le conducteur à hauteur de 10 cts du kilomètre. L'indemnisation du conducteur est également modifiée :

- 1,50 € par passager et par trajet supérieur ou égal à 2 km, + 0,10 € entre 15 et 30 km ;
- 3 € par passager et par trajet supérieur ou égal à 30 km ;
- Le conducteur est indemnisé par les passagers pour tous les trajets le long des lignes TEOR ou Métro (origine et destination dans une zone de 400 mètres de part et d'autre des lignes de transports en commun) en lieu et place de l'indemnisation par la Métropole ;

¹¹³ En 2022, en moyenne, 52 647 km ont été enregistrés par le RPC par jour ouvré. Ce chiffre a été divisé par le nombre de km parcourus chaque jour pour les trajets domicile-travail : 4,86 millions (soit 486 000 multiplié par distance moyenne de 10 km des trajets en voiture interne et en échange (EMD 2017)).

- Le montant maximal des incitations reçues s'élève à 150 € par mois et par conducteur ;
- 6 trajets maximums pour le conducteur par jour (équivalent à 2 voyages avec 3 passagers à bord par jour).

Selon la Métropole, ces nouvelles mesures sont une réussite, car elles ont permis de réduire le nombre de longs trajets (les trajets de plus de 30 km ne représentent plus que 6 % du volume total, contre 28 % avant), et la distance moyenne des trajets est passée de 26 km à 17 km. Le volume global de trajet a diminué de 37 % depuis la mise en place des nouvelles mesures, mais celles-ci ont permis de diminuer le coût des incitations par trajet (la rémunération moyenne passe de 2,6 € à 1,9 €) et de réorienter les pratiques vers les cibles initiales de la collectivité : des trajets non réalisables en modes actifs, sur lesquels les transports en commun n'existent pas ou ne seraient pas performants.

Vers une gouvernance et un financement partagés du covoiturage ?

Pour Bruno Tisserand, « *On en est au début, on n'est pas encore dans une situation stabilisée. La collectivité a la volonté de ne pas subventionner de façon pérenne, et de réduire progressivement les incitatifs ; sinon le budget sera exponentiel. Mais on est dans du pilotage avec des manettes dont on ne sait pas comment elles vont réagir. On est incapable d'estimer l'élasticité-prix du covoiturage à ce stade.* »

Si la volonté, à terme, est de sortir du modèle de l'incitation financière, le directeur mobilité estime qu'il est encore trop tôt. Les incitations permettent « *de frapper fort* ». Le covoiturage est d'après lui « *le mode le plus compliqué à développer*. » Il prend par exemple l'exemple des lignes Covoit'ici, « *un bon concept, mais avec une mise en œuvre opérationnelle compliquée* », impliquant à ce stade des aménagements chers pour le nombre de trajets enregistrés.

De même, alors que le financement global du covoiturage est aujourd'hui entièrement assumé par la Métropole pour les services évoqués plus haut, la Collectivité envisage à l'avenir un partage avec d'autres financeurs potentiels : le passager (qui jusqu'à présent bénéficie de la gratuité des trajets), les employeurs (via le FMD), les EPCI voisins, la Région...

Au-delà des incitations financières, le levier des entreprises semble également essentiel pour faire fonctionner le covoiturage : « *Dans les Plans de mobilité, on voit que quand les entreprises ont beaucoup de places de stationnement, on a beaucoup de mal à inciter* », rapporte Elsa Delabaere. La Collectivité souhaite également pousser les entreprises à mettre en place le Forfait mobilité durable, aujourd'hui proposé par moins de 30 entreprises sur le territoire. Pour le développer, la Collectivité en a fait une condition imposée aux entreprises pour obtenir certaines aides financières.

L'expérimentation « Ehop près de chez moi » : covoiturage solidaire de proximité en Bretagne

Le covoiturage de proximité a été développé à titre d'expérimentation entre 2019 et 2022 par l'association Ehop et trois EPCI bretons volontaires, aux profils différents. Ce projet, nommé « Ehop près de chez moi », a permis d'expérimenter une nouvelle forme de covoiturage, portant un objectif social d'accès à la mobilité pour des activités quotidiennes (achats, loisirs, soins). Le mode de mise en relation, la démarche et le type de trajets effectués diffèrent de ce qui est communément mis en place par les services de covoiturage classique. L'analyse croisée et le retour d'expérience de deux de ces EPCI ; la communauté d'agglomération Concarneau Cornouaille Agglomération, et la communauté de communes Ploërmel Communauté, permettent de faire le bilan de cette expérimentation d'un covoiturage de proximité basé sur la solidarité.



Figure 1 : Affichage de communication de l'expérimentation « Ehop près de chez moi ». Source : ehop.bzh

Personnes interrogées :

- Ophélie Bigot, co-présidente de l'association Ehop
- Cédric Cherfils, Chargé d'études et de projets de mobilité à la Région Bretagne
- Gérard Martin, vice-président mobilités et transport de la Communauté d'Agglomération Concarneau Cornouaille Agglomération ; Benoît Bithorel, responsable service transports agglomération et Susie Brenner animatrice des transitions, Communauté d'agglo de Concarneau
- Felix Moal, chargé du pilotage de OuestGo à la Région Bretagne
- Florence Prunet, vice-président mobilité de Ploërmel Communauté et Jonathan Thiery, chargé de mission mobilité à Ploërmel Communauté

Les enjeux liés à la mobilité au sein de deux EPCI participant à l'expérimentation « Ehop près de chez moi »

La communauté d'agglomération Concarneau Cornouaille Agglomération (CCA), située dans le Finistère, est un EPCI de 50 000 habitants répartis entre 9 communes pour une densité de population de 137 hab./km² en moyenne. Concarneau est la ville-centre et le territoire est desservi par le TGV à Rosporden, commune membre de l'intercommunalité. En tant qu'AOM locale, l'EPCI déploie depuis 2012 un réseau de transports « Coralie », bien implanté sur le territoire avec 4 lignes de bus régulières, une dizaine de lignes de transport à la demande (TAD), et un engagement fort pour le développement du réseau cyclable. Le réseau scolaire est également accessible à tous, mais très peu utilisé. 80 % des usagers des transports en commun sont ainsi des « captifs » et l'usage de la voiture est facile dans les communes de l'EPCI, ce qui est aussi lié à des facilités de stationnement dans les communes, la compétence ne dépendant pas de la Communauté d'agglomération.

La communauté de communes Ploërmel Communauté est un EPCI de 42 000 habitants, qui regroupe 30 communes dont une ville-centre (Ploërmel) où résident ¼ des habitants de l'EPCI, quelques centralités moyennes et de très petites communes. Territoire rural et très étendu (800 km²), la densité moyenne est faible (52 hab/km²). Dès la création de l'EPCI, en 2017, se pose la question de « *comment faire communauté avec de telles distances entre les communes ?* ». Malgré le caractère rural et peu dense du territoire, la mobilité est l'un des axes forts portés par l'exécutif, pour garantir un développement équilibré du territoire et maintenir l'accès aux services et activités. La communauté de communes est devenue AOM et organise depuis 2018 une offre de mobilités à travers le Réseau intercommunal de voyage (RIV) ; 9 lignes régulières de bus, TAD zonale, location de vélos électriques, location de voitures et covoiturage. La voiture reste toutefois prédominante dans les pratiques, utilisée pour 84 % des kilomètres parcourus.

L'animation du covoiturage du quotidien en Bretagne grâce à l'implication de l'association Ehop, « activateur de covoiturage », et celles de plusieurs collectivités locales de l'Ouest

Le territoire breton et celui de la Loire-Atlantique s'illustrent par une mise à l'agenda de longue date du covoiturage, notamment par les Départements du Finistère, du Morbihan, d'Ille-et-Vilaine et de Loire-Atlantique, et par les métropoles de Rennes ou de Nantes. En parallèle, dès 1997 se crée l'association Allostop Bretagne, puis en 2002, plusieurs collectivités locales soutiennent l'association Covoiturage+ qui vise à développer le covoiturage domicile-travail en Ile-et-Vilaine, comme le rapporte l'étude de cas relative à Rennes métropole et Covoiturage+ détaillé dans le rapport ADEME-Inddigo (2015). Les appariements entre covoitureurs sont d'abord gérés sous Excel par les fondateurs de l'association puis, en 2004, un premier site internet est proposé. En 2013, la marque Ehop est créée, traduisant « *un tournant vers l'accompagnement au changement de comportement* » (site internet Ehop). L'association Covoiturage+ prend en 2018 le nom de Ehop et se concentre sur son activité d'« activateur de covoiturage », c'est-à-dire, pour Ophélie Bigot co-directrice de l'association, une activité d'« *accompagnement du développement des politiques publiques en termes de mobilités partagées.* »



Figure 2 : Pochoir urbain à Brest, portant un message de sensibilisation au covoiturage sur le sol d'un parking. © Ehop

Ehop conserve cependant une activité de mise en relation à travers deux services. Tout d'abord, le service « Ehop solidaires », dédié à l'accompagnement solidaire vers l'emploi ou la formation pour des publics en situation de fracture numérique. Pour ce service, une ligne téléphonique permet de recevoir des demandes : plus de 950 ont été déposées en 2021. Le second service est l'expérimentation « Ehop près de chez moi », que nous détaillerons davantage dans le reste de cette étude de cas.

En 2016, Ehop et plusieurs collectivités locales se réunissent pour faire émerger la première plateforme de covoiturage régionale publique : OuestGo. Cette plateforme mutualisée est le fruit de la coopération entre la Région Bretagne, le Département du Finistère, Rennes Métropole, Nantes Métropole, Brest Métropole, la CARENE St Nazaire Agglomération et l'État (DREAL Bretagne), avec le soutien de l'ADEME. OuestGo détaille sur son site internet les différents principes de cette initiative collective entre Collectivités (voir encadré ci-dessous). Par ailleurs, les trajets réalisés sur OuestGo ne permettent pas d'obtenir des incitations financières. Depuis 2023, OuestGo est cependant partenaire du RPC pour l'obtention de la prime aux primo-conducteurs du Plan covoiturage.

« La plateforme **OuestGo** est :

- **Publique**, en l'absence d'un modèle économique pour le covoiturage quotidien, en lien avec les politiques publiques de transport et d'aménagement pour l'optimisation des infrastructures, mais aussi des politiques d'insertion, pour le retour à l'emploi via la mobilité ;
- **Mutualisée sur le Grand Ouest** afin de partager les coûts de développement et de gestion, d'atteindre une masse critique de données pertinente et éviter la fragmentation des offres ;
- **Gratuite pour les utilisateur·ice·s** afin de développer le covoiturage au quotidien, courte distance ou pour les publics en insertion ;

- **Conçue autour de fonctionnalités de réseau social** pour que les utilisateur·ice·s puissent constituer des communautés et faire leur propre animation et communication en réseau ;
- **Pensée comme un outil d'animation pour les collectivités** afin qu'elles puissent promouvoir la pratique, inciter au covoiturage selon leurs compétences et enjeux, et proposer la possibilité d'un service d'accompagnement personnalisé et humanisé à leurs citoyen·ne·s ;
- **Développée sous licence libre (open source)** pour qu'elle soit évolutive, collaborative, s'adapte aux nouvelles demandes et puisse être essaimée sur d'autres territoires ;
- **Interopérable** avec les outils de transports publics pour permettre l'usage combiné des différents modes de transport et la complémentarité de l'offre.

Les collectivités visent ainsi à développer le covoiturage de proximité dans une perspective d'aménagement, de développement durable et de cohésion sociale des territoires en :

- Fournissant une offre de transport complémentaire là où les réseaux de transports collectifs ne peuvent pas être développés pour les déplacements de proximité ;
- Agissant pour un aménagement et un développement durable du territoire (attractivité du territoire) en favorisant la pratique du covoiturage à l'échelle locale et sur la part essentielle des déplacements (déplacements du quotidien et déplacements aux heures de pointe) ;
- Agissant pour la cohésion sociale en proposant des solutions de mobilité inclusives (gratuité, visibilité) qui offrent des solutions de déplacements aux personnes éloignées de la mobilité (personnes âgées, personnes en situation d'exclusion, jeunes, clientèle non solvable pour les services marchands). »

(Site internet Ouestgo.fr, consulté le 17/05/2023. <https://www.ouestgo.fr/historique>).

L'émergence de l'expérimentation « Ehop près de chez moi » : adapter l'offre et l'accompagnement vers le covoiturage pour développer « un service inclusif et intergénérationnel pour les petits trajets de proximité »

Alors qu'Ehop a été historiquement créé pour promouvoir le covoiturage domicile-travail, l'association développe à partir de 2019 une expérimentation de covoiturage pour d'autres motifs : « Ehop près de chez moi ». Suite à une enquête menée en 2018 auprès de 400 habitants et six structures sociales de Concarneau Cornouaille agglomération et de Ploërmel Communauté, des besoins de mobilité non satisfaits remontent, pour des motifs de déplacement non liés au travail ou études. Au départ, l'association fait l'hypothèse d'un besoin pour des familles qui doivent amener les enfants aux activités extra-scolaires, or des réseaux informels fonctionnent déjà pour ces besoins. L'enquête montre en revanche des besoins pour des activités de proximité, de très courte-distances, comme aller chez le médecin, faire des courses, en particulier pour les seniors. L'enquête a également montré l'importance de proposer un service non seulement sur une plateforme, mais aussi avec une ligne téléphonique pour proposer un accompagnement humain. Les messages de communication, les outils proposés et le public ciblé changent par rapport aux logiques dominantes du covoiturage domicile-travail. C'est un covoiturage de proximité, « ultra-local », qui va être mis en avant, pour mettre en relation des habitants d'une même intercommunalité, voire d'une même commune ou d'un même quartier.

L'expérimentation « Ehop près de chez moi » est développée au sein de trois EPCI et financée pour 3 ans par un financement de l'ADEME pour Concarneau Cornouaille Agglomération et Ploërmel

Communauté, et par une aide du Département d'Ille-et-Vilaine et de la préfecture pour la Communauté de communes Bretagne romantique. Le covoiturage de proximité est présenté par les deux Collectivités rencontrées comme complémentaire des services de bus développés sur leur territoire. *« Le constat qui a été fait, c'est que le réseau de transport existant depuis 10 ans maintenant ne permet pas d'aller partout, et comme on est sur un territoire peu dense, avec un habitat diffus, il y a des personnes isolées »,* rapporte Benoit Bithorel, responsable service transports à la CA de Concarneau. Pour Florence Prunet, élue de Ploërmel Communauté, *« le covoiturage est vu comme une offre complémentaire, comme les autres offres de mobilité, parce qu'en milieu rural les bus ne peuvent pas passer toutes les heures dans toutes les communes. »*

L'expérimentation est qualifiée d'innovation sociale par Ophélie Bigot, co-directrice d'Ehop, pour aller chercher les personnes les plus isolées, sans solution de mobilité. En effet, même si des services de transport existent sur les deux territoires étudiés ici (bus, TAD), ils ne correspondent pas toujours aux besoins, soit en termes d'horaires ou de desserte géographique, soit parce qu'ils sont perçus comme dangereux ou inconfortables. Une étude réalisée par le GÉrontopôle des Pays de la Loire a en effet montré qu'en milieu rural, les seniors utilisent à 70 % la voiture et à 25 % la marche. En général, s'ils ne peuvent plus utiliser leur voiture, ils ne la substituent pas par un autre mode de déplacement et cessent de se déplacer. Même s'il y a des transports en commun, ils les utilisent peu, car ils ne s'y sentent pas en sécurité, ou parce que l'imaginaire de liberté autour de la voiture reste très prégnant.¹¹⁴

Le caractère solidaire de l'expérimentation est central, puisqu'aucun échange d'argent n'est promu. Les conducteurs participent pour rendre service, pour s'entraider entre voisins ou habitants d'un même territoire. *« Il y a l'idée, pour le conducteur, que je vais faire ce trajet-là dans tous les cas, donc si je peux par la même occasion dépanner quelqu'un de ma commune qui, lui, ne peut pas se déplacer, je vais l'aider. Il y a vraiment cette notion d'entraide. Je pense que c'est important dans des petites communes de retrouver un peu de lien aussi. Dans certains secteurs, il y a beaucoup de résidences secondaires, mais vu qu'en ce moment c'est vide, les quelques personnes âgées qui restent là sont bien contentes de trouver des gens avec qui elles peuvent discuter, aller en voiture »,* décrit Gérard Martin, élu mobilités et transport à la CA de Concarneau.

Pour résumer, les atouts mis en avant pour promouvoir ce « covoiturage de proximité » sont :

- Proposer une nouvelle solution de mobilité complémentaire des transports publics ;
- Optimiser les trajets déjà réalisés ;
- Rompre l'isolement relationnel ;
- Réaliser des économies par rapport au TAD¹¹⁵.

Donner du « temps humain » pour expérimenter et « aller chercher » des publics isolés

Il y a un enjeu très fort à aller chercher ces publics isolés (personnes âgées, jeunes sans solution de mobilité), et créer une communauté de volontaires prêts à rendre service. Ehop a ainsi cherché des référents covoiturage dans chaque commune pour faire le lien et organiser des ateliers. Des animations régulières ont été organisées, notamment sur les marchés et les foires, pour recruter des conducteurs volontaires. Les passagers sont eux plutôt recrutés par le tissu local de structures en contact avec les personnes isolées (élus, CCAS, PIJ, SIAE...), avec qui ces dernières sont en confiance.

¹¹⁴ Cet exemple de l'étude du GÉrontopôle des Pays de la Loire a été mentionné par Pierre Grimaud, du CRESS Bretagne, lors des tables-rondes organisées par Ehop à Rosporden, le 15 novembre 2022.

¹¹⁵ Ces atouts sont décrits dans la fiche « Retour sur 3 ans d'innovation sociale en Bretagne 2019 – 2021 » distribuée à Rosporden le 15/11/2022.

Des campagnes de communication ont également servi de vecteurs de diffusion d'informations sur le dispositif, en mettant en avant des motifs divers, différents du travail et des études.



Figure 3 : Affiches de communication « Ehop près de chez moi ». Source : <https://www.ehop-presdechezmoi.fr/>

Les conducteurs volontaires peuvent inscrire leurs trajets occasionnels ou réguliers sur le site internet dédié ou par téléphone, et les passagers réalisent leurs demandes de la même manière. L'association accompagne toute mise en relation, et cette intermédiation humaine est un élément clé pour ce type de covoiturage : « *Ce qui est ressorti de l'expérimentation, c'est que les gens ont apprécié de pouvoir appeler, d'avoir quelqu'un derrière qui fasse la recherche pour trouver les personnes disponibles, vérifier que le conducteur a bien décidé de se déplacer, voir s'il sera disponible pour le retour...* », explique Susie Brenner, animatrice des transitions à Concarneau agglomération. La demande de trajets peut être l'occasion pour Ehop de présenter les offres de mobilité qui existent déjà sur le territoire (bus, TAD) et qui pourraient correspondre au besoin de mobilité. De même, la personne dédiée à la mise en relation peut aussi lancer des « SOS » covoiturage en cas de demande de trajets sans solution, sur les réseaux sociaux, via les mairies, voire par la presse si le besoin de déplacement n'est pas pressé. « *L'association donne du "temps humain" pour expérimenter. C'est un projet d'utilité sociale et environnementale* » selon Ophélie Bigot, co-directrice d'Ehop, car il vise à optimiser les trajets en voiture existant dans les communes rurales et périurbaines, tout en faisant preuve de solidarité et d'inclusivité.

Résultats de trois années d'expérimentation : une « solution de dernier recours » nécessitant une forte implication humaine et la mobilisation du tissu local

Après 3 années de fonctionnement, Ehop a organisé des tables rondes à Rosporden le 15 novembre 2022, revenant sur les 3 années d'expérimentation. L'association est revenue sur les caractéristiques des trajets réalisés via son service : les femmes sont surreprésentées en tant que conductrices et en tant que passagères. L'âge médian des passagers est de 56 ans, et 80 % des passagers ont contacté le service par téléphone, confirmant l'importance d'une intermédiation et d'un accompagnement

humain. Le caractère « ultra-local » de ce covoiturage se confirme, car une demande de covoiturage sur deux a concerné des trajets de proximité inférieurs à 10 km. Environ un quart des trajets concernait la santé, un quart, les courses et un quart, les loisirs. Enfin, 27 % des demandes étaient souples sur les horaires et les dates.

Au final, 822 trajets ont été proposés par 500 conducteurs et 321 demandes ont été déposées par 267 habitants. 55 % des demandes ont trouvé une solution de mobilité, dont 68 % en covoiturage, le reste ayant été satisfait par l'offre de transport en commun existante ou le réseau des proches. La CA de Concarneau témoigne d'un déséquilibre entre conducteurs et passagers : 150 conducteurs pour seulement 50 passagers ont participé au programme. Sur le territoire de Ploërmel communauté, 91 demandes de trajets ont été déposées et 23 mises en relation ont abouti. Le coût moyen de chaque mise en relation (pouvant entraîner plusieurs trajets) s'élève en moyenne à 510 €. En comparaison, le service de TAD mis en place par Ploërmel Communauté, avec 550 montées par semaine en moyenne, et un budget de 500 000 € par an, parvient à un coût au trajet de 19 €. Le public visé peut cependant être différent.

Il faut toutefois intégrer à ce coût du service l'ensemble des actions menées par l'association : sensibilisation sur le terrain auprès de potentiels conducteurs et accompagnement vers la mobilité pour des publics n'ayant pas connaissance des solutions existantes ou pour lesquels ces solutions ne conviennent pas. Une partie du travail d'Ehop consiste d'ailleurs à promouvoir un autre outil de mise en relation, OuestGo, ce qui n'est pas comptabilisé dans le calcul du coût au trajet. Pour Florence Prunet, élue déléguée aux mobilités de Ploërmel Communauté, « *ces 23 mises en relation restent faibles en comparaison du travail effectué par Ehop.* » Elles ne sont pas révélatrices du travail de sensibilisation d'Ehop dont les effets ne sont pas forcément traduits par le nombre de trajets selon l'élue : « *Ce n'est pas parce que les gens ne passent pas par Ehop qu'ils ne covoiturent pas. Ils ont pu être sensibilisés grâce au travail d'Ehop, mais ne sont pas passés par le service ensuite.* » F. Prunet témoigne d'un « *travail de fourmis pour capter le plus de publics possible. Il faut connaître les gens et désigner des personnes référentes pour une longue durée.* » Elle note également le besoin de rendre visible le covoiturage, qui l'est beaucoup moins qu'une ligne de bus que l'on voit passer dans les communes.

Le bilan de Ehop près de chez moi est celui d'un effort très important dans l'animation, le recrutement de conducteurs et de passagers volontaires, et d'un faible nombre de trajets réalisés. L'association note 6 recommandations en faisant le bilan de ces 3 années d'expérimentation :

- Rester mobilisés sur le terrain local pour accompagner les habitants. Selon l'association, il existe une corrélation directe entre le nombre d'animations grand public et l'efficacité du service. La mobilisation des acteurs locaux est nécessaire, car ils sont à même s'établir une relation de confiance susceptible de lever les freins inhérents au covoiturage ;
- Organiser un service accessible à tous y compris les habitants en fracture numérique : proposer une mise en relation et un accompagnement via une ligne téléphonique est fondamental ;
- Le fait que cette solution de mobilité complémentaire à l'offre de transport ne peut garantir 100 % des solutions. Le covoiturage de proximité est décrit comme une solution de dernier recours, quand le réseau de transport ou le réseau relationnel ne fournit pas de solution ;
- Donner le temps nécessaire à l'appropriation de ce nouveau service par les habitants
- Penser le service en adéquation avec le bassin de vie : les pratiques de déplacements dépassent les frontières administratives ;

- Construire une base de covoitureurs conducteurs solide pour savoir gérer des demandes de covoiturage différentes en termes de régularité et d'anticipation.

L'avenir du dispositif « Ehop près de chez moi »

En 2022, les collectivités participantes à l'expérimentation se sont posé la question de la poursuite du dispositif. Concarneau Cornouaille Agglomération a décidé d'internaliser le service et dédie un tiers d'équivalent temps plein (ETP), soit 12 000 euros par an, à l'animation du service téléphonique et la communication sur le covoiturage et au-delà, sur la mobilité et les transitions. Du côté de Ploërmel Communauté, le partenariat avec Ehop a été poursuivi en réduisant les temps d'animation du service et en l'intégrant aux missions de la Collectivité. Les moyens manquent cependant pour continuer d'animer le service et la communauté de covoitureurs volontaires.

Entre AOM locale et AOM régionale, coordonner les politiques de covoiturage en région Pays de la Loire

La Région Pays de la Loire s'est illustrée comme la deuxième région ayant enregistré le plus de trajets de covoiturage sur le RPC en 2022. Ce dynamisme s'explique notamment par une politique régionale d'incitations financières (dispositif Covoiturage Pays de la Loire), complétée par des politiques développées localement par les AOM du territoire, parmi lesquelles Nantes Métropole et Angers Loire Métropole. Les résultats de ces dispositifs soulignent la nécessité d'intégrer davantage de conditions aux incitations et de déployer des politiques au-delà des ressorts territoriaux des agglomérations, montrant ainsi le besoin d'une coordination entre les intercommunalités et la Région.

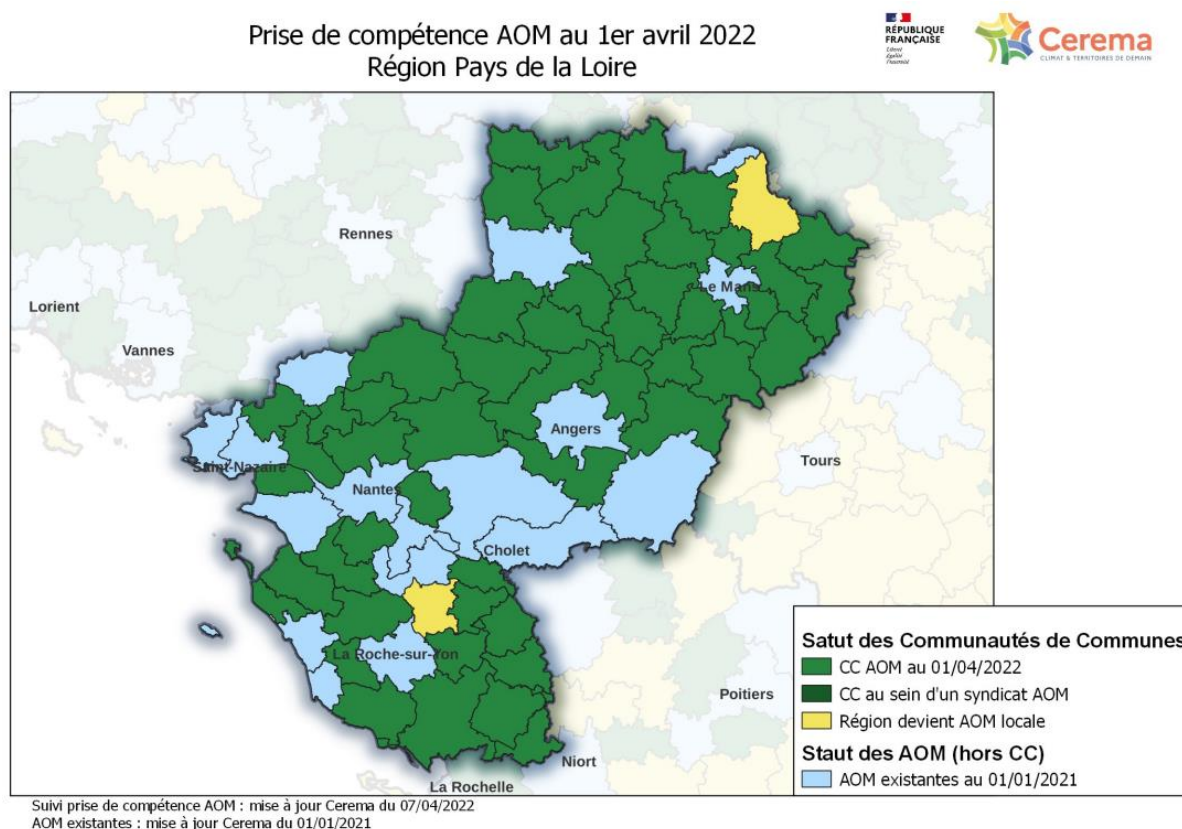


Figure 1 : Prise de compétence AOM en Région Pays de la Loire. Réalisation : Cerema.

Personnes interrogées :

- Sébastien Bourcier, chef de projet Mobilités, Direction Infrastructures Transports et Mobilités Durables, Région Pays de la Loire
- Virginie Caballé, Directrice Transports Déplacements à la Communauté urbaine Angers Loire Métropole
- Vincent Caillard, chargé d'études à l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (AURAN)
- Gilles Farge, Responsable de la Mission d'Appui — Direction des Services de Mobilité — Département des Mobilités, Nantes Métropole

Prise de compétence inédite des intercommunalités des Pays de la Loire pour se saisir du sujet mobilité, au sein de la région la plus multi-motorisée de France

La région des Pays de la Loire se caractérise par un aménagement du territoire équilibré, comprenant trois agglomérations de plus de 250 000 habitants (Nantes, Angers et Le Mans) et plusieurs villes moyennes (Laval, La Roche-sur-Yon, Cholet, Saumur, Saint-Nazaire, La Baule), structurant un réseau dense de petites villes (dossier territorial SGAR Pays de la Loire, 2016). La région compte 68 aires urbaines (pôles de plus de 1 500 emplois et leur couronne) qui s'étendent sur 52 % du territoire régional contre seulement 43 % en moyenne au niveau national. Toutefois, la croissance démographique se concentre avant tout dans le département de la Loire-Atlantique et en particulier Nantes Métropole, illustrant le phénomène de métropolisation¹¹⁶.

Malgré un développement territorial relativement équilibré et la présence d'un tissu important de villes moyennes et intermédiaires, la région est la plus multi-motorisée de France, c'est-à-dire celle comptant le plus de ménages possédant plus d'une voiture. Pour Sébastien Bourcier, chef de projet Mobilités à la Région Pays de la Loire, cela s'explique en partie par un phénomène propre à l'ouest de la France : « *l'usine à la campagne* ». « *En conséquence, on a des flux dans tous les sens, et ce n'est pas propice au déploiement des transports collectifs.* »

Depuis la LOM, l'organisation de la mobilité a connu un changement important, puisque la quasi-totalité des communautés de communes (52 sur 54) a pris la compétence mobilité et est devenue AOM sur son ressort territorial. Il s'agit de la région de France où cette prise de pouvoir a été la plus importante. Pour accompagner cette dynamique, la Région a un rôle d'organisation et de coordination de la mobilité entre les EPCI et à échelle régionale.

Variation des dispositifs d'incitations financières au covoiturage et des modalités d'attribution en fonction des ressorts territoriaux

À l'échelle de la région Pays de la Loire, différentes politiques de covoiturage cohabitent, avec des conditions variant selon les dispositifs (voir tableau ci-dessous). Des modalités d'exclusion de certains trajets visent à ne pas cumuler les aides entre les différents dispositifs.

Au début de l'année 2021, la stratégie régionale des mobilités est votée par le Conseil régional. Elle inclut notamment le soutien à la pratique du covoiturage et à l'autopartage parmi ses objectifs, en complément du transport à la demande, et en partenariat avec les intercommunalités. 4 millions d'euros sur trois ans sont dédiés au développement des mobilités partagées. « *Il y a des origines-destinations complexes à traiter efficacement avec la seule solution des transports en commun, elle ne pourra pas répondre à tous les besoins* », explique S. Bourcier. D'autres enjeux sont mis en avant, comme celui de la congestion aux heures de pointe, ainsi que celui du rapport coût-efficacité du covoiturage.

La région des Pays de la Loire a développé deux axes principaux pour soutenir le covoiturage, en souhaitant cibler les trajets domicile-travail ou domicile-étude :

- Le dispositif d'incitation Covoiturage Pays de la Loire par lequel la Région subventionne les trajets de covoiturage réalisés auprès de quatre opérateurs, dans une convention ouverte multi-opérateurs : BlaBlaCar Daily, Karos, Klaxit et Mobicoop. L'enveloppe des incitations

¹¹⁶ Les données sont extraites de Dossier territorial SGAR Pays de la Loire, 2016 et CESER Pays de la Loire, 2019. Schéma régional des mobilités. Transformer les mobilités en Pays de la Loire. https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/RAPPORT-COMPLET-CESER_ETUDES_2019_mobilite_web.pdf

s'élève entre 2021 et 2022 à 1,6 million d'euros, dont plus d'un million pour 2022. Deux campagnes de communication sur le dispositif ont été réalisées en 2022 (budget 110 000 €) destinées au grand public et aux entreprises.

- Un soutien financier aux AOM locales pour le développement de lignes de covoiturage spontané et l'animation d'une communauté de covoitureurs au sein d'une zone d'activité (participation de la Région à hauteur de 50 % d'un budget plafonné, respectivement à 15 000 € et 7500 €). 9 territoires ont bénéficié de ce soutien à l'amorçage de la Région Pays de la Loire.

Le dispositif démarre en janvier 2021 avec Blablacar Daily, puis la convention ouverte permet d'intégrer les trois autres opérateurs cités. La première campagne inclut des modalités de fonctionnement ouvertes et le niveau d'indemnisation par passager peut être élevé : de 2 euros par passager et jusqu'à 5 euros maximum. Par la suite, en février 2023, de nouvelles modalités sont intégrées : l'indemnité passe à 1 € par passager et jusqu'à 3 € maximum, pour un gain mensuel maximum de 120 € par conducteur. La distance minimale est élevée à 5 km, et plafonnée à 80 km. Enfin, dès le départ, le dispositif exclut de l'indemnisation les trajets internes au ressort territorial des métropoles de Nantes, Angers, Le Mans et de l'agglomération de Cholet. Cette exclusion répond avant tout à la volonté de ne pas cumuler les aides, car une partie de ces collectivités mènent déjà des politiques incitatives au covoiturage. On note par ailleurs un certain engagement sur la thématique du covoiturage dans la région : un questionnaire réalisé par le Cerema et la Région auprès des AOM au 2^e trimestre 2022 a révélé qu'il s'agissait d'un axe de travail pour l'ensemble des départements, métropoles et agglomérations, et pour la moitié des autres EPCI interrogés¹¹⁷.

La Métropole de Nantes se caractérise par un engagement de long terme sur la thématique du covoiturage, bien antérieure à la LOM. Dès 2004, dans la dynamique de créations de Plan de déplacement entreprise (PDE), un site internet de mise en relation est créé et mis à disposition des entreprises souhaitant proposer cet outil à leurs salariés. La Métropole fait partie des collectivités bretonnes et ligériennes à l'origine de la création de la plateforme régionale OuestGo. Par la suite, au renouvellement de la délégation de service public (DSP) du réseau de transport public pour la période 2018 – 2025, l'opérateur de transport propose d'intégrer dans son offre globale une offre de covoiturage. « *Le discours, c'était qu'on allait proposer aux conducteurs de voiture d'être des conducteurs du réseau de transports en commun. C'est un discours attirant, qui a convaincu nos élus* », se rappelle Gilles Farge, de la Direction des services de mobilité de la Métropole de Nantes. De plus, l'offre peut être proposée immédiatement auprès des abonnés au réseau de transport en commun, ce qui permet un enrichissement de l'offre très rapide.

Ainsi, le dispositif Covoit'Tan est mis en place à partir de la fin de l'année 2019. L'opérateur Klaxit a été choisi à l'issue d'une consultation pour proposer son application comme support de l'offre Covoit'Tan dans la Métropole. La Collectivité développe une politique d'incitation financière associée à Covoit'Tan, valable uniquement pour les trajets réalisés à l'intérieur de Nantes Métropole. Ainsi, le passager paye son trajet comme s'il utilisait les transports en commun de la TAN ou bénéficie de la gratuité s'il possède un abonnement à la TAN illimité (Libertan). Le conducteur est quant à lui rémunéré à hauteur de 2 euros par passager, quel que soit le nombre de kilomètres (+ 0,10 € par kilomètre au-delà de 20 km). Le dispositif est prolongé jusqu'à fin 2023.

En parallèle, Nantes Métropole travaille également à la mise en place d'une voie réservée au covoiturage.

¹¹⁷ 30 collectivités ont répondu à ce questionnaire, dont les résultats mentionnés ici proviennent du support de présentation des Rencontres de la mobilité durable du 14 octobre 2022.

Un dispositif analogue de soutien aux covoitureurs est développé par Angers Loire Métropole. L'opérateur Klaxit a d'abord démarché la collectivité, qui a facilement accepté notamment parce qu'une partie du dispositif était alors financé directement par l'opérateur via les CEE. Le dispositif d'aide aux conducteurs, à hauteur de 2 euros par passager, est mis en place à partir de janvier 2021. Par la suite, l'AOM confie une mission d'animation et d'aide au covoiturage à l'opérateur de transport RATP Dev, à laquelle la Collectivité assigne une somme forfaitaire de 400 000 euros pour la période 2022 – 2023. L'offre de covoiturage doit notamment être intégrée au calculateur d'itinéraire Irigo. Les modalités d'incitations financières sont étoffées. Alors que pour le premier dispositif, peu de critères sur les trajets conditionnent l'obtention de la subvention par le conducteur, des critères sont ajoutés pour le second dispositif dans lequel s'engage plus fortement la Collectivité :

- L'aide aux conducteurs passe de 2 € à 1,50 € par passager ;
- Le passager s'acquitte de 0,50 € par trajet ;
- Les trajets ayant une entrée ou une sortie hors de l'agglomération ne sont pas incités, pour éviter le cumul avec les aides de la région ;
- Les trajets réalisés à moins de 300 mètres d'une ligne de tram existante sont exclus de l'incitation ;
- Une distance minimale de 2 km est intégrée.

Ainsi, des politiques de covoiturage cohabitent sur un même territoire, avec des conditions variant d'une AOM à l'autre, comme en témoigne le tableau ci-dessous. Sur l'ensemble du territoire des Pays de la Loire, d'autres EPCI ont contracté des partenariats avec des opérateurs de covoiturage. Ceux-ci ont également passé des contrats directement avec de grandes entreprises de la région (le Puy du Fou, Pasquier, Airbus Saint-Nazaire...).

Dispositifs	Covoiturage Pays de la Loire	Covoit'Tan	Dispositif Angers Loire Métropole
Trajets concernés par l'incitation	– Trajets réalisés via les applications Blablacar Daily, Karos, Klaxit et Mobicoop – Dont la distance est comprise entre 5 et 80 km – Et dont le départ et l'arrivée sont dans la région des Pays de la Loire.	– Trajets réalisés via Klaxit – Entre 2 et 80 km – Trajets internes à Nantes Métropole	– Trajets réalisés via Klaxit – entre 2 et 80 km – Trajets internes à Angers Loire Métropole
Trajets exclus de l'incitation	Trajets internes aux métropoles de Nantes, Angers, Le Mans et de l'agglomération de Cholet	Trajets dont l'origine et/ou la destination sont externes à Nantes Métropole	– Trajets dont l'origine et/ou la destination sont externes à Angers Loire Métropole – Trajets réalisés à moins de 300 mètres d'une de ligne de tramway existante

Niveaux d'incitations conducteur	– 1 € par passager jusqu'à 20 km, puis 0,10 € par kilomètre au-delà, jusqu'à un plafond de 3 € par trajet passager – Gain mensuel maximum de 120 € par conducteur	2 € par passager, + 0,10 € par kilomètre au-delà de 20 km	1,50 € par passager
Modalités pour les passagers	Gratuit	– Gratuit pour les abonnés Libertan Illimité – 1,51 € (prix d'un ticket du réseau TAN) pour les détenteurs d'un Pass sur Mesure – 2 € pour les non-abonnés	0,50 € par trajet

Figure 2 : Dispositifs d'incitation au covoiturage des 3 collectivités.

Bilan des trois dispositifs d'incitation au covoiturage

En 2022, la Région Pays de la Loire a été la deuxième région enregistrant le plus de trajets de covoiturage sur le RPC, après l'Île-de-France, et la deuxième de France en nombre de trajets rapportés au nombre d'emplois, après la Normandie. Elle totalise sur l'année plus d'un demi-million de trajets. Parmi ces trajets, 421 142 ont été incités par le dispositif régional, pour un coût au trajet moyen de 3,94 € (incluant la gratification au conducteur et la commission plateforme), et 0,13 € par voyageur.km. En 2023, entre janvier et mai, les nouvelles modalités d'indemnisation diminuent le coût au trajet moyen : 339 109 trajets ont été incités, pour un coût au trajet moyen de 2,67 € (soit 0,09 € par voyageur.km). Pour Covoit'Tan, le coût au trajet moyen s'est élevé à 2,22 €¹¹⁸, soit 0,24 € par voyageur.km. Cette différence de coût entre les deux dispositifs s'explique notamment la distance moyenne des trajets (30 km pour Covoiturage Pays de la Loire, 9,2 km pour Covoit'Tan).

Le nombre de trajets enregistrés témoigne d'un très faible usage comparativement au nombre de trajets quotidiens. Pour la région, début 2023, malgré le constat d'une augmentation du nombre de trajets par rapport à 2022, les trajets incités ont représenté environ 0,4 % des kilomètres parcourus vers le travail ou les études dans la région, en excluant les trajets internes aux 4 principales agglomérations non incités par le dispositif.¹¹⁹ Le dispositif Covoit'Tan a enregistré en moyenne 155 trajets par jour ouvré entre juin 2022 et mai 2023, soit environ 0,02 % des kilomètres parcourus pour les trajets domicile-travail quotidiennement. De plus, le nombre de trajets par plateforme est bien plus faible que les 28 000 trajets domicile-travail réalisés quotidiennement en covoiturage informel selon l'Enquête ménage déplacement de 2015. Pour Gilles Farge, « *le covoiturage qui passe par les plateformes est microscopique* ». Selon lui, il faut tout de même proposer ces plateformes, car « *ne pas en avoir, c'est ne pas être en mesure de dire à quelqu'un qui souhaite covoiturer qu'il peut trouver des passagers ou un conducteur* ». Pour autant, « *si on veut pousser à la pratique du covoiturage, ce ne sont pas forcément les plateformes à mettre en avant en premier. Ce qu'il faut mettre en avant c'est*

¹¹⁸ Sur la période allant de juin 2022 à mai 2023.

¹¹⁹ On a considéré d'une part les km en covoiturage incité (4100 trajets par jour ouvré en moyenne et une distance moyenne de 30 km en mars 2023) et d'autre part les km parcourus vers le travail ou les études, à partir des 8 millions de trajets quotidiens réalisés en interaction ou hors des 4 principales agglomérations (correspondant au ciblage du dispositif). 33 % de ces trajets sont liés au travail ou aux études. La distance moyenne utilisée est celle des trajets domicile-travail (12 km). Ces données sont issues du Schéma régional des mobilités du CESER Pays de la Loire (2019).

plutôt de l'animation, de la communication, de la sensibilisation, peut-être de la restriction. Des choses beaucoup plus massives. »

Le deuxième retour d'expérience est la nécessité de davantage cibler les dispositifs pour éviter la concurrence avec les transports en commun existants. Un certain nombre de trajets enregistrés dans la région sont internes aux agglomérations de Nantes et d'Angers, soit du très court covoiturage. La distance moyenne des trajets de Covoit'Tan s'élève à 9,2 km, du fait d'un ciblage du dispositif pour les trajets internes à Nantes Métropole. De plus, rendre gratuits les trajets uniquement pour les abonnements Libertain illimités ne cible pas les autosolistes, mais les usagers des transports en commun. À Angers Loire Métropole, Virginie Caballé, Directrice des transports, constate également *« de gros volumes de covoiturage sur des flux qu'on gère ou qu'on saurait gérer autrement [par d'autres modes : modes actifs, transports en commun]. »*

Dans leur globalité, les trajets enregistrés par Covoiturage Pays de la Loire reflètent cependant une importante couverture territoriale, en particulier sur des trajets non couverts ou mal couverts par les transports en commun. S. Bourcier constate que 60 % des trajets sortent des métropoles de Nantes et d'Angers le matin et rentrent vers la métropole le soir, alors même que dans les pratiques de déplacements globales, ces trajets qualifiés de « divergents » ne pèsent que pour 40 % des pratiques. Selon les personnes rencontrées pour cette étude de cas, plusieurs hypothèses peuvent l'expliquer :

- Le covoiturage se greffe sur les trajets en déficit d'offre de transports en commun, davantage développés en entrée qu'en sortie des métropoles ;
- L'offre de stationnement est plus contrainte à l'intérieur de Nantes, et le taux de multimotorisation plus faible ;
- L'application de covoiturage est davantage utilisée par de jeunes étudiants et/ou des CSP+, qui habitent davantage à l'intérieur des métropoles.

Un défi de coordination interterritoriale pour correspondre aux besoins et à la pertinence du covoiturage

Pour G. Farge, le dispositif Covoit'tan a surtout permis de réfléchir en constatant qu'il ne répondait pas aux besoins et à la réalité des déplacements. *« En analysant l'EMD, on a constaté que presque la moitié des actifs de la métropole résident à l'extérieur. Sur le RPC, on a aussi constaté que sur 3 trajets, un seul est interne à Nantes Métropole, puis il y en a un qui sort et un qui rentre sur la métropole. Covoit'Tan n'était disponible que pour les trajets internes et n'était gratuit que pour les abonnements illimités Libertain, or très peu de personnes ne résidant pas à Nantes Métropole possèdent cet abonnement. De plus, on a aussi constaté que ce n'était pas possible de mutualiser en l'état le dispositif à l'échelle du bassin de vie, avec les EPCI périphériques. »* Ainsi, l'offre Covoit'Tan s'est additionnée à l'offre existante de transports en commun internes à Nantes Métropole tandis que les non-résidents de la Métropole n'avaient que très peu d'intérêt à utiliser le service.

V. Caballé constate également une pertinence du covoiturage pour des personnes résidant à l'extérieur de l'agglomération. *« On a des réflexions sur RD 347 qui connaît quelques congestions, on a des demandes d'élargissement du réseau pour y faire face. Mais il suffirait d'avoir 200 véhicules en moins pour faciliter l'écoulement, le covoiturage pourrait le permettre. C'est une route qui arrive de l'extérieur de l'agglomération et c'est dans le périmètre de l'agglomération qu'on a la congestion. On mène des réflexions pour développer le covoiturage avec d'autres EPCI. »*

Développer des dispositifs de soutien au covoiturage limités au périmètre des métropoles et des agglomérations ne semble pas pertinent. De plus, ces différents dispositifs rendent difficilement

compréhensible la politique covoiturage pour les employeurs ou les usagers, car chaque dispositif correspond à un ressort territorial particulier, avec ses propres modalités d'éligibilité aux incitations financières.

Si une coordination interterritoriale, entre les EPCI, et entre les EPCI et la Région, est nécessaire, elle reste un défi : « *La LOM donne des outils, mais la répartition de la charge des compétences et les modèles de gouvernance ne sont pas forcément dictés. C'est à nous de les construire* » selon S. Bourcier. La région a acté, en 2023, le premier Contrat opérationnel de Mobilité (COM) pour coordonner les politiques de mobilité à l'échelle d'un bassin de vie (Centre Loire-Atlantique) entre une métropole, deux communautés d'agglomération et huit communautés de communes. Le Département de Loire-Atlantique et SNCF Gares et Connexions sont également signataires du Contrat. Parmi les missions prioritaires de 5 prochaines années, le COM s'est notamment fixé l'expérimentation de lignes de covoiturage.



Figure 3 : Bassin Centre Loire-Atlantique (1 million d'habitants et 11 EPCI).

Les lignes de covoiturage du Parc industriel de la Plaine de l'Ain, une zone d'emploi déconnectée du tissu urbain et en proie à des difficultés d'accessibilité et de recrutement

Au sein du Parc industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA), le plus grand de la région Auvergne-Rhône-Alpes, l'absence d'alternative à la voiture individuelle a créé des problématiques d'accessibilité et de recrutement dans un territoire entre le très rural et le périurbain. Le covoiturage est pensé comme solution à cet enjeu dès 2007, puis réinvesti suite à la prise de la compétence mobilité par la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain, sous la forme de lignes de covoiturage.



Figure 1 : Le Parc industriel de la Plaine de l'Ain, à proximité du Rhône et de terres agricoles.

Source : <https://www.plainedelain.fr/>

Personnes interrogées :

- Guillemette De Lamartinie, cheffe de projets Ecov
- Nadège Peteuil, Développeur économique au Syndicat mixte du Parc industriel de la Plaine de l'Ain
- Mathilde Remuaux, chargée de mission mobilité à la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain

La problématique de l'accessibilité et du recrutement au sein d'une zone d'activités économiques « déconnecté[e] du tissu urbain »

Le Parc industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) est le plus grand parc industriel de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Il accueille 180 entreprises et 8 200 salariés¹²⁰, sur une surface de plus de 1 000 hectares. Les principaux secteurs d'activité sont l'industrie, les services et la logistique. En plus des activités du Parc, la zone comprend la Centrale Nucléaire de production d'électricité (CNPE) du Bugey, qui accueille quotidiennement 2000 salariés, et jusqu'à 4000 salariés pendant certaines périodes.

Le Syndicat mixte du Parc industriel de la Plaine de l'Ain est la structure propriétaire du Parc, en charge de sa gestion. Il gère l'entretien des infrastructures (routes, éclairage), l'animation entre les différentes entreprises, et le développement du Parc (inciter de nouvelles entreprises à s'installer, proposer des services aux salariés). La gouvernance du Syndicat mixte est partagée entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain, le Département de l'Ain et la Métropole de Lyon.

Le Parc se situe à 35 km au nord-est de Lyon, sur le territoire de la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain (CCPA). Il s'agit d'une zone économique « *déconnecté[e] du tissu urbain* », située à plusieurs kilomètres de plusieurs petites villes de l'Ain et de l'Isère. Les villes de Meximieux et d'Ambérieu sont desservies par le train et reliées à Lyon, mais aucune solution de transport ne connecte la gare du Parc. Avant 2022, le Parc n'est desservi par aucun transport en commun. La CNPE est quant à elle desservie par des navettes domicile-travail, réservée aux salariés EDF.

L'absence de desserte en transport en commun et l'éloignement du Parc des principales villes d'habitation créent une situation de dépendance automobile forte. 16 % de la population est en situation de précarité énergétique liée aux transports, et jusqu'à 30 % des moins de 30 ans¹²¹. Le manque d'alternative à la voiture individuelle recoupe également des questions d'accès au logement : « *La mobilité est l'arbre qui cache la forêt. Le vrai sujet, c'est qu'avec le SMIC, on ne peut pas se loger à proximité* », décrit Mathilde Remuaux, chargée de mobilité à la CCPA. En effet, l'attractivité de la métropole de Lyon s'est étendue au département limitrophe de l'Ain, faisant augmenter le prix des loyers dans le secteur et transformant le territoire en « *territoire-dortoir de la métropole* ». Les salariés du Parc, notamment les plus bas salaires, sont contraints de résider plus loin, car les alentours deviennent inabordables. En conséquence, le coût des longues distances à parcourir rend peu attractifs les emplois les moins rémunérateurs du Parc.

Le Parc industriel de la Plaine de l'Ain apparaît comme un cas emblématique d'un territoire où le covoiturage dispose d'un potentiel important. Les salariés parcourent en effet des distances domicile-travail élevées, très majoritairement en voiture, et la vulnérabilité énergétique liée au transport pour une partie des salariés les rend particulièrement sensibles à l'argument économique du covoiturage.

¹²⁰ Données 2022.

¹²¹ Rapport final PenD Aura, juin 2022 https://www.auvergnerhonealpes-ee.fr/fileadmin/user_upload/mediatheque/raee/Documents/Publications/2022/Rapport-PEnD-Aura_vff.pdf



Figure 2 : Carte des agglomérations entourant le PIPA et des voies d'accès routières et ferroviaires sur le territoire. Source : <https://www.plainedelain.fr/>

Une première mobilisation réussie pour développer le covoiturage entre 2008 et 2012

Avant 2019, la Communauté de communes de la plaine de l'Ain ne possède pas de réel levier pour exercer la compétence mobilité ; c'est donc plutôt le Syndicat mixte du Parc qui commence à travailler sur la question de la mobilité et de l'accessibilité au Parc. Dès 2007, un Plan de déplacement inter-entreprise (PDIE) est réalisé et l'enquête de mobilité participant à son élaboration révèle que 92 % des salariés du parc se rendent seuls en voiture au travail. La distance moyenne des trajets domicile — travail des salariés du parc (aller-retour) est de 48 km.¹²²

En 2008, une plateforme de covoiturage est créée sur un site internet. La communication et l'animation sont notamment portées par une chargée de mission mutualisée entre le Syndicat mixte et la CCPA. Les résultats sont prometteurs et la part modale du covoiturage triple (pour atteindre 23 % au printemps 2009 selon le questionnaire mobilité réalisé). L'animation et la communication systématique aux salariés du parc sont en perte de vitesse à partir de 2012, alors que la personne dédiée à cela à la CCPA se voit confier d'autres missions.

Mobilisation de la CCPA pour relancer la dynamique sur le covoiturage

Avec la LOM, les techniciens et techniciennes de la CCPA se mobilisent pour sensibiliser les élus à la prise de la compétence mobilité, et « *donner à voir ce que recouvre la compétence en dehors des trams, métros ou trains* », décrit Mathilde Remaux. Finalement, la collectivité ne prend pas la compétence

¹²² Ces informations sont issues du rapport de l'ADEME (2015), qui détaille l'expérience de la Plaine de l'Ain.

et c'est la Région qui devient AOM locale. La CCPA passe néanmoins une convention de délégation avec la Région pour les mobilités partagées, le vélo et le TAD.

La collectivité fait partie par la suite des 18 sélectionnés de l'appel à projets PenD Aura+, programme visant à proposer des solutions à des territoires en périphérie des agglomérations ou en zones rurales, sans solution collective de mobilité, et à des populations démunies de solutions de mobilité adaptées à leurs besoins du quotidien : publics en recherche d'emploi, en situation de précarité, personnes âgées, jeunes, publics sans voiture individuelle. Le programme est financé par des Certificats d'économies d'énergie (CEE) et permet à la CCPA de relancer la dynamique sur le covoiturage. Après un benchmark des solutions existantes, le choix est porté sur des lignes de covoiturage, déployées par l'opérateur Ecov et ouvertes à partir de mai 2020.

L'objectif du projet est d'apporter une solution à la problématique du recrutement rencontrée par les entreprises du Parc, qui compte de nombreux postes vacants. Guillemette de Lamartinie, cheffe de projet Ecov, décrit la spécificité des lignes Covoit'ici de la Plaine de l'Ain : *« Pour le covoiturage, il y a les grandes tendances générales — optimiser l'usage de la voiture, réduire la pollution — mais sur ce réseau il y a aussi l'enjeu de l'accès à l'emploi et le volet social. »* Les lignes de covoiturage doivent améliorer l'accessibilité du Parc en apportant une solution alternative à la voiture individuelle, pour des publics non motorisés et/ou en situation de vulnérabilité énergétique. L'objectif est aussi de *« rendre le territoire attractif aux habitants de la métropole lyonnaise toute proche et notamment aux jeunes (stagiaires et alternants). Car si le train dessert bien les gares du territoire, il manque un maillon pour rejoindre sans voiture la principale poche d'emploi du territoire »* (rapport Pend Aura juin 2022).

Le dispositif Covoit'ici : quatre lignes de covoiturage pour relier le Parc

Deux premières lignes sont portées par la CCPA grâce au financement du programme Pend Aura+, puis 2 lignes supplémentaires sont déployées au sud du Parc, reliant deux villes de la Communauté de communes Balcons du Dauphiné (CCBD), dans le département de l'Isère. Ces deux lignes sont financées par les quatre partenaires (CCPA, CCBD, Syndicat mixte du PIPA et EDF).

Au total, le dispositif Covoit'ici comptabilise 14 arrêts : 4 terminus au niveau des principaux pôles d'habitation (Meximieux, Ambérieu-en-Bugey, Tignieu-Jameyzieu et Montalieu-Vercieu), à 20 – 30 km du Parc ; 2 arrêts sur le PIPA ; 1 au niveau des centrales EDF ; le reste le long des quatre lignes.



Figure 3 : Réseau Covoit'ici du PIPA. Source : Guide lignes Covoit'ici Parc industriel de la Plaine de l'Ain, Ecov.

Il s'agit du réseau d'Ecov où les horaires d'ouverture des lignes sont les plus larges, de 4 h à 22 h, afin de correspondre aux rythmes des 3/8 d'une partie des entreprises du Parc. La garantie départ est proposée, aux heures de pointe, si un passager ne trouve aucun conducteur après 10 minutes d'attente. Si la garantie est activée, un véhicule d'astreinte basé à Ambérieu se déplace pour aller chercher le passager et l'emmener à destination.

Horaires d'ouverture	Assistance téléphonique	Départs garantis	Itinéraire	Gains conducteurs
4h - 22h	Du lundi au vendredi 6h - 20h	Vers PIPA/EDF 6h-9h 12h-14h	PIPA/EDF <-> Ambérieu Montalieu Tignieu Meximieux	0.50€ Pour chaque trajet avec ou sans voyageurs
	Samedi et dimanche 9h - 20h	Depuis PIPA/EDF 12h-14h 16h-19h	PIPA/EDF <-> Autres arrêts	2€ Pour chaque passager transporté

Figure 4 : Conditions des horaires d'ouverture, garantie départs et gains conducteurs. Source : Guide lignes Covoit'ici Parc industriel de la Plaine de l'Ain, Ecov.

Le placement des arrêts répond à un compromis quant au détour demandé au conducteur et au passager. Il faut en effet se placer sur un flux conducteur suffisant pour atteindre une certaine masse critique, déterminée par Ecov à une quinzaine de véhicules par heure qui soit prête à participer au service, ce qui permet de garantir un départ en 10 minutes pour le passager. L'arrêt doit également être visible et sécurisé, pour que les conducteurs puissent s'arrêter. L'arrêt doit également être suffisamment proche des zones d'habitation pour que les passagers puissent s'y rendre à pied ou à vélo. Un effort particulier a été fait pour garantir l'intermodalité et le confort aux arrêts : des « hubs de mobilité » ont été imaginés aux terminus des lignes Nord, au niveau des gares d'Ambérieu et de Meximieux, avec l'ajout d'une bagagerie automatique, de vélos en libre-service, de bornes d'informations... Des efforts ont également été faits sur les arrêts au sein du Parc : vélo en libre-service ajouté par la Collectivité, abri aménagé (assise, éclairage). Enfin, l'un des arrêts de la ligne est situé à la sortie autoroute A42, où se trouve un parking de covoiturage, ce qui permet d'y laisser sa voiture.

L'usage de la ligne se fait grâce à une application dédiée ou via un parcours SMS. Le passager s'acquitte de 50 centimes pour chaque trajet. Le conducteur, lui, reçoit 50 centimes s'il propose son trajet sur la ligne à partir des terminus, même s'il n'y a aucun passager à prendre sur la ligne (rémunération siège libre), auxquels s'ajoutent 2 euros pour chaque passager transporté.

L'animation régulière du réseau est portée par une développeuse communauté chez Ecov, qui va à la rencontre des acteurs du territoire et fait émerger des ambassadeurs du service parmi ces derniers.

Le budget dédié aux lignes Covoit'ici est de 200 000 euros pour 18 mois, soit 133 000 euros par an.

Le nombre de trajets « sur une pente ascendante » début 2023, malgré un faible usage global du service

Mathilde Remuaux de la CCPA témoigne d'un certain temps d'appropriation du fonctionnement des lignes par les salariés du Parc « *C'est un service plus compliqué à expliquer qu'une ligne de bus. Il faut renseigner sa carte bancaire, passer par une application, même s'il existe aussi un parcours SMS* ». Il faut également comprendre les différents horaires d'ouverture de la ligne et les horaires concernés par les garanties départ. Enfin, « *les horaires de garantie ne correspondent pas encore tout à fait aux besoins* » de certains salariés, notamment ceux travaillant en horaires de nuit.

Deux audits ont été menés en 2023 après 3 ans d'ouverture des lignes, l'un par Ecov et l'autre par le cabinet Inddigo, missionné par la CCPA. Sur la période de 22 mois analysée par cet audit (juin 2021 — mars 2023), 6 753 trajets ont abouti, dont 77 % ont été covoiturés, c'est-à-dire pris en charge par un conducteur. Ainsi, en moyenne, 276 trajets ont été covoiturés par mois sur la période¹²³, soit 14 trajets quotidiens¹²⁴. Cela correspond à environ 0,1 % des trajets domicile-travail réalisés sur le Parc chaque jour. Début 2023 (janvier à mars), le nombre de trajets est « *sur une pente ascendante, le Plan covoiturage se sent beaucoup dans cette montée en puissance* », selon G. de Lamartinie. Le service a enregistré 922 trajets par mois en moyenne au premier trimestre 2023, soit 46 trajets covoiturés par jour et environ 0,3 % des trajets domicile-travail quotidiens. Selon l'audit réalisé par Ecov, le service capte 2,5 % de part modale dans le rayon d'action des arrêts de départ et d'arrivée.¹²⁵ Le coût au trajet

¹²³ Données issues de l'audit réalisé par Inddigo.

¹²⁴ A noter qu'environ 10 % des demandes de trajet comprennent plus d'un seul passager.

¹²⁵ Plusieurs hypothèses de participation sont retenues pour chaque ligne : elles sont estimées à partir du nombre de personnes habitant dans le rayon d'action des arrêts de départ et travaillant dans le rayon d'action des arrêts de destination. Selon l'hypothèse retenue, plusieurs objectifs de captation sont déterminés (entre 3,5 % et 9 % de captation à maturité).

est estimé à environ 40 € sur la période juin 2021 — mars 2023¹²⁶ et environ 12 € pour la période janvier — mars 2023.

La croissance des usages passagers et le report modal depuis la voiture restent donc difficiles. Le déséquilibre entre les conducteurs prêts à participer au service (les « traces » conducteurs via la rémunération des sièges libres) et les passagers effectuant des demandes de covoiturage est significatif : 140 000 traces conducteurs contre 5700 demandes passagers abouties¹²⁷. Dans le cas de la Plaine de l'Ain, l'enjeu du report modal s'accompagne aussi, dès la conception du service, à un enjeu social d'accessibilité au Parc. L'audit réalisé sur les 22 mois de mise en service des lignes permet de constater que plus de la moitié des demandes passagers ont été faites depuis les arrêts situés au niveau des deux gares (Meximieux et Ambérieu-en-Bugey), ce qui semble confirmer la visée sociale du dispositif. En effet, les taux de motorisation sont plus faibles à Meximieux et Ambérieu du fait de la desserte TER, et le taux de pauvreté assez élevé à Ambérieu¹²⁸.

À l'échelle de la communauté de communes de la Plaine de l'Ain, 3 200 trajets ont été enregistrés sur le RPC au mois de mars 2023. Les lignes mais aussi les trajets de covoiturage planifié via d'autres opérateurs partenaires du RPC sont répertoriés. La principale destination est Saint-Vulbas, commune où se trouve la majorité des entreprises du PIPA. Des trajets planifiés s'organisent aussi sur les lignes Covoit'ici : des collègues pré-arrangent leurs trajets en se donnant rendez-vous sur les arrêts de la ligne pour bénéficier des incitations du service.

Sensibiliser à la nécessaire réduction de l'usage de la voiture individuelle dans un territoire très dépendant de l'automobile

Nadège Peteuil, du Syndicat mixte du PIPA, travaille auprès des entreprises du Parc et fait part de la difficulté à les intéresser à la problématique de la mobilité. Il n'y a pas de problème de stationnement ni de congestion entravant la circulation sur le Parc. « *La majorité des entreprises n'est ni demandeuse ni intéressée pour mettre en place de vraies politiques de mobilité. Le Forfait mobilité durable est encore peu connu.* » Il n'y a pas d'enquête mobilité, ni de PDM entreprise ou inter-entreprises. L'une des raisons est que les entreprises ont peu de services administratifs directement au sein du Parc tandis que la majorité des sièges sociaux se trouvent dans de grandes agglomérations, éloignées des problématiques du Parc. Les politiques RSE — parmi lesquelles les politiques d'aide à la mobilité durable — sont décidées là-bas et non au niveau du territoire du PIPA.

Les problèmes liés à la mobilité sont surtout vus par les entreprises face à la difficulté de recrutement ; elles les délèguent donc souvent aux agences d'intérim, par lesquelles sont recrutés 15 % des actifs du parc (ce taux pouvant significativement augmenter selon les entreprises).

Au-delà de sa facilité d'usage au sein du Parc, la voiture individuelle devient même une norme de recrutement : « *Certaines entreprises refusent des candidats qui n'ont pas le permis B, elles exigent de se rendre en voiture au Parc. On aimerait que la mention "permis B obligatoire" disparaisse des offres d'emplois. Certains des usagers des lignes Covoit'ici n'avaient pas le permis et n'ont pu accepter un emploi au PIPA que grâce à la présence de la ligne* », rapporte G. de Lamartinie.

Une avancée considérable pour proposer des alternatives à la voiture individuelle a été apportée par la mise en place de deux lignes de Transport à la Demande (TAD) par la Région, à partir de septembre 2022. Ces lignes desservent le PIPA en tenant compte des horaires décalés des travailleurs et

¹²⁶ Coût estimé à partir du budget mensuel dédié aux lignes Covoit'ici et du nombre de trajets mensuels moyen.

¹²⁷ Les traces conducteurs ont été enregistrées depuis la mise en place des lignes (3 ans) et les demandes passagers depuis l'ouverture de la ligne aux passagers (2 ans et demi).

¹²⁸ Ces données proviennent de l'audit réalisé par Ecov en mai 2023.

travailleuses : les minibus affrétés réalisent 14 allers-retours entre 4 h et 23 h, du lundi au samedi. Le transport doit être réservé la veille et coûte 2 euros par trajet (ou 40 euros l'abonnement mensuel). Les arrêts à l'intérieur du Parc se font devant l'entreprise souhaitée. La Région débourse chaque année entre 280 000 et 350 000 euros pour cette nouvelle offre de mobilité. Les résultats de fréquentation, après quelques mois de mise en service, dépassent les attentes initiales.

Selon la collectivité et Ecov, le service de TAD est complémentaire du service Covoit'ici. Les lignes de covoiturage offrent une grande flexibilité sur l'heure de départ au passager, aux heures où il y a le plus de circulation. Le TAD doit quant à lui être réservé en amont (au moins la veille, avant-midi), mais il garantit une offre, même aux heures creuses, lorsqu'au moins une réservation a été effectuée. Pour Ecov, *« cette mixité — s'appuyer sur des sièges libres en circulation lorsqu'ils sont présents et avoir recours à des véhicules dédiés lorsque l'offre spontanée est moins performante — permet une optimisation des moyens dans ces territoires où l'offre de transport en commun classique n'est pas adaptée. »*

Le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) organise ses services de covoiturage selon leurs domaines de pertinence sous la marque « M covoit' »

Le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG), autorité organisatrice des mobilités de la Métropole de Grenoble, et de deux EPCI limitrophes, se caractérise par le développement de plusieurs formes de covoiturage sur son territoire sous une marque commune, M covoit'. Chacune de ces formes de covoiturage doit venir cibler des pratiques de mobilité et répondre à des enjeux identifiés.



Figure 1 : Photo représentant un hub de mobilité : arrêt de covoiturage M covoit' Lignes +, parking de covoiturage, desserte bus et arceau pour vélo. Source : smmag.fr/© Terra Publica.

Personnes interrogées :

- Émilie Faghel, cheffe de projets Mobilités à la Communauté d'agglomération du Pays voironnais et au Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG)
- Luc Rémond, vice-président délégué au covoiturage et aux nouveaux services de mobilités au SMMAG, maire de Voreppe et vice-président à la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais.

Le « Y grenoblois » : forte aspiration vers l'agglomération, congestions et phénomène accru de pollution de l'air

Le territoire de l'aire grenobloise, couvert par le SMMAG, est marqué par l'aspiration vers la métropole, en direction de la vallée, matérialisée par quelques flux structurants. On parle ainsi de « Y

grenoblois ». En conséquence, de fortes congestions sont enregistrées en direction de l'agglomération de Grenoble, ainsi que des phénomènes marqués de pollution de l'air¹²⁹.

Une enquête mobilité du Cerema (EMC2), réalisée en 2020, permet d'avoir une vision globale et récente des pratiques de mobilité sur le territoire de la grande région grenobloise, en différenciant notamment les pratiques du cœur métropolitain, de celles du reste de la métropole et du reste de la grande région grenobloise (comprenant le CA du Pays Voironnais, la CC le Grésivaudan, ainsi que d'autres territoires limitrophes de la métropole, non inclus à ce jour au SMMAG). À cette échelle, 53 % des déplacements sont effectués en voiture, ce qui représente 90 % des émissions de GES des transports du territoire. Si l'usage de la voiture est en chute de 7 points par rapport à l'édition précédente (2010), des différences importantes demeurent entre les habitants de Grenoble utilisant la voiture pour un quart de leurs déplacements, et ceux du Grésivaudan et du Pays Voironnais qui l'utilisent pour deux tiers de leurs déplacements. Le taux d'occupation moyen des véhicules n'a pas évolué entre 2010 et 2020 : il est de 1,36 personne par voiture, et chute à 1,04 pour les déplacements liés au travail et 1,13 pour ceux liés aux études (AURG, 2020).

Dans le PDU de la métropole de Grenoble, l'aspiration vers la métropole pour les territoires limitrophes est soulignée : en 2010, 236 000 déplacements sont réalisés par jour ouvré en échanges entre les deux, dont 75 % par des personnes n'habitant pas la métropole. Les déplacements entre le cœur métropolitain et le reste de la métropole et de la grande région grenobloise ont un impact notoire sur les émissions de GES : ils ne représentent que 19 % des déplacements pour 52,9 % des kilomètres parcourus et 60 % des émissions de GES. La part modale de la voiture y est particulièrement forte : 68 % sont conducteurs d'une voiture, et 14 % passagers. La longueur moyenne d'un déplacement est de 19 km. Enfin, il faut noter qu'un tiers des déplacements effectués au volant d'une voiture, en lien avec le territoire métropolitain, correspond à des trajets domicile-travail (PDU 2030).

Le SMMAG, qui voit le jour le 1^{er} janvier 2020 et succède au Syndicat mixte des transports en commun (SMTc), a été construit pour coller à la réalité des déplacements domicile-travail du territoire, c'est-à-dire en prenant en compte l'aspiration vers la Métropole pour les territoires voisins. Le nouveau Syndicat mixte intègre ainsi deux EPCI limitrophes de la Métropole : la Communauté de communes Le Grésivaudan et la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais. L'enjeu est de penser les mobilités à l'échelle du bassin de vie et de proposer des services adaptés à ces déplacements. Le SMMAG dispose, pour le moment, de compétences obligatoires liées à la coordination des services entre les EPCI membres, le développement d'un système d'information multimodale et d'une tarification coordonnée, et de compétences facultatives. Ces dernières concernent les mobilités partagées (covoiturage, autopartage), transférées par les 3 membres, et les mobilités urbaines, transférées par la Métropole et le Grésivaudan. Le SMMAG pourrait s'agrandir par transfert de nouvelles compétences ou par l'intégration de nouvelles intercommunalités.

¹²⁹ La pollution atmosphérique dans l'agglomération grenobloise est importante en raison du trafic routier et du chauffage au bois individuel, et est aggravé par sa topographie (zone montagneuse, climatologie défavorable),

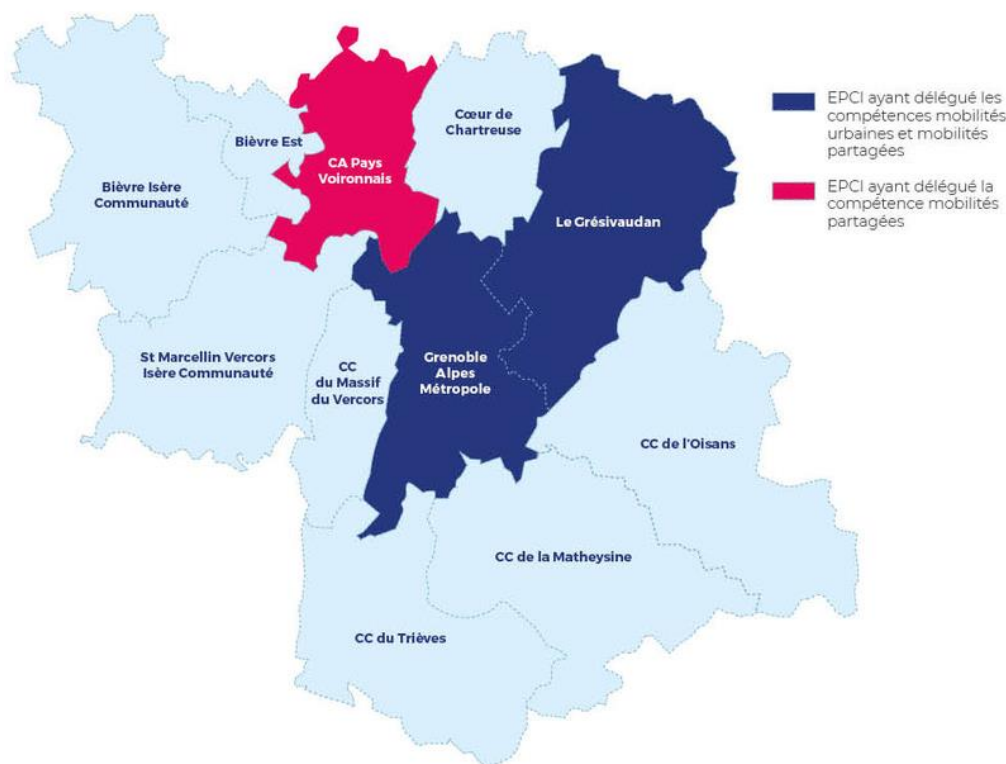


Figure 2 : Périmètre géographique du SMMAG (en bleu et en rouge) et EPCI limitrophes (grande région grenobloise). Source : <https://smmag.fr/le-smmag/le-territoire/>

Avant la création du SMMAG, différents services de covoiturage existaient déjà sur le territoire et étaient développés au sein des communes et intercommunalités. Les EPCI membres ont souhaité harmoniser ces services et les réunir derrière une marque commune ; M covoit'. L'enjeu est de pouvoir expliquer facilement le service et communiquer sur l'ensemble du territoire couvert par le SMMAG sur des politiques publiques communes. Différents niveaux de services ont été décidés, avec à chaque fois un ciblage des flux pertinents.

Un ciblage favorisant le covoiturage pour les trajets les plus émetteurs

Dans son PDU 2030, Grenoble Alpes Métropole définit les trajets et territoires à cibler en priorité pour développer le covoiturage, en affichant des ambitions différenciées quant à l'augmentation de la part modale du covoiturage. En conséquence, l'incitation financière n'est pas proposée pour l'ensemble des trajets enregistrés sur le territoire du SMMAG et les efforts sont concentrés pour certains types de trajets. Les politiques publiques de covoiturage sont orientées principalement vers les trajets domicile-travail.

Pour les déplacements internes au cœur métropolitain, l'accent est porté sur les modes actifs (4 % de part modale en 2010) et le renforcement des transports collectifs (part modale à 17 %). Le covoiturage¹³⁰, dont la dynamique est en baisse (part modale passager à 10 % en 2010) ne doit pas faire l'objet d'effort particulier, mais d'un « encouragement général ».

Pour les déplacements d'échanges entre le cœur métropolitain et le reste de la métropole et le reste de la grande région grenobloise, les deux actions majeures sont le renforcement des transports en

¹³⁰ La part modale du covoiturage est déterminée à partir de la part modale des passagers en voiture (PDU 2030 – la stratégie).

commun (dont la dynamique est en hausse et la part modale à 14 % en 2010), et le développement du covoiturage. Alors que la part modale des passagers de voiture est passée de 14 à 13 % entre 2002 et 2010, l'ambition est de passer d'un taux d'occupation de 1,06 à 1,4 pour les navettes domicile-travail. Les actions à mener pour ce faire sont nombreuses (voir figure 3). Les principaux services développés par le SMMAG (M covoit' Lignes+ et RDV) visent en priorité ce type de trajets (voir la description des services ci-dessous).

Pour les déplacements internes aux territoires périurbains de la métropole, l'enjeu est de contenir la progression du taux d'équipement automobile des résidents de ces territoires. L'ambition la plus forte porte sur le vélo, tandis qu'une ambition modérée est portée sur le covoiturage. Il s'agit de la catégorie de déplacements où la part modale du covoiturage est la plus forte. Elle est passée de 15 à 16 % entre 2002 et 2010. Le service M covoit' Pouce est pensé pour ce type de déplacements.

L'Observatoire du covoiturage rend compte de l'efficacité du ciblage du SMMAG : parmi les trajets les plus covoiturés ne figure aucun trajet interne au cœur métropolitain et uniquement des trajets d'échanges, priorité de l'AOM¹³¹.



Figure 3 : Leviers des politiques publiques de covoiturage du SMMAG. Source : PDU 2030, Grenoble-Alpes-Métropole.

Les services M covoit' et leur intégration au bouquet de services de mobilité du SMMAG

Le réseau décrit comme structurant est **M covoit' Lignes +**, des lignes de covoiturage spontanées placées sur des flux importants avec un potentiel important pour trouver un covoitureur. Elles visent des trajets en échange pour les habitants de la périphérie travaillant à Grenoble ou pour les habitants de Grenoble et la métropole travaillant dans des zones d'activité situées en périphérie, et pour des trajets internes

¹³¹ Mois de référence : novembre 2022 et février 2023.

au Grésivaudan. Les conditions de rémunération, les heures d'ouverture des lignes, et de garantie départ, varient entre les lignes. Les lignes sont développées et exploitées par Ecov.

- Un premier réseau est déployé, pour simplifier les trajets entre le Voironnais et la Métropole : 4 itinéraires avec 4 arrêts dans le Pays Voironnais et 3 arrêts à Grenoble. Aux heures de pointe, en semaine (6 h 30 à 8 h 30 en direction de Grenoble et de 16 h 30 à 18 h 30 dans le sens inverse) une garantie départ est proposée après 15 minutes d'attente. La ligne est ouverte en semaine entre 6 h et 21 h et le week-end entre 9 h et 20 h. Par ailleurs les trajets sont gratuits pour les passagers, et les conducteurs sont rémunérés à hauteur de 1 € pour la mise à disposition de leurs sièges libres aux heures de pointe, ainsi que 2 € par passager transporté.
- Un deuxième réseau vise à faciliter l'accès aux zones d'emploi du Grésivaudan : la zone d'activité de Crolles / Bernin et Inovallée / Pré Millet, St Martin d'Uriage et St Martin d'Hères avec 6 itinéraires de lignes, dont 2 arrêts dans la métropole de Grenoble et le reste dans le Grésivaudan, notamment des zones d'activité. Aux heures de pointe, en semaine (7 h 30 à 8 h 45 en direction des zones d'activité [Crolles-Bernin et Pré Millet / Inovallée] ou de St-Martin d'Hères, et de 16 h 30 à 18 h 30 dans le sens inverse), une garantie départ est proposée après 15 minutes d'attente. La ligne est ouverte en semaine entre 7 h et 20 h. Par ailleurs les trajets sont gratuits pour les passagers, et les conducteurs sont rémunérés à hauteur de 0,50 € pour la mise à disposition de leurs sièges libres aux heures de pointe, ainsi que 1 ou 2 € par passager transporté (selon la destination).

Le deuxième service est **M covoit' RDV**, correspondant au covoiturage organisé. Il est développé en partenariat avec Karos. « *On travaille sur la destination, sur des zones économiques où il y a un potentiel important. Les gens vont tous travailler au même endroit, sachant qu'ils habitent dans des secteurs aussi bien urbains que ruraux* » décrit Luc Rémond, vice-président délégué au covoiturage au SMMAG. Ici l'intérêt du covoiturage est de répondre à une dispersion des flux au niveau de l'habitat, et de se baser sur le potentiel généré par les zones d'emploi. Le service n'est pas développé sur l'ensemble du territoire par la Collectivité ni sur toutes les zones d'activité, car la Collectivité souhaite garder la main sur l'enveloppe des incitations financières. La pratique est rémunérée à hauteur de 2 euros par passager, jusqu'à 20 km, et 10 ct par km au-delà.

M covoit' Pouce est le troisième service développé. Il prend la suite des arrêts Rezo Pouce qui étaient largement déployés avant la création du SMMAG (plus de 400 arrêts sur le territoire). Des arrêts d'autostop organisé et pour certains complétés par des panneaux lumineux à boutons-poussoirs pour afficher la destination sont proposés pour des flux moins structurants, desservant les massifs ou les secteurs moins denses. Système structurellement léger, il nécessite néanmoins de l'animation, en créant des communautés volontaires. Le service est le moyen de travailler localement, au niveau des communes, à l'animation et la revalorisation de l'autostop, qui nécessite un vrai travail de pédagogie selon la Collectivité.

En parallèle de ces services, une **voie réservée au covoiturage** a été expérimentée à partir de 2020 sur l'A48, sur une section qui comprend également une voie réservée aux transports en commun et des arrêts de bus. Longue de 8 km, elle est déclenchée en cas de congestion par AREA, gestionnaire de l'autoroute : un losange blanc affiché sur un panneau lumineux signale le passage en voie réservée pour la voie de gauche, et la vitesse devient alors limitée à 50 km/h pour l'ensemble des voies de circulation. La voie réservée est accessible aux covoitureurs, mais aussi aux conducteurs (autosolistes ou non) d'un véhicule Critair0 (100 % électrique ou hydrogène) et aux taxis.

Le SMMAG développe le covoiturage dans une logique intégrée aux autres offres de mobilité disponibles sur le territoire. Le calculateur d'itinéraire M localise l'ensemble des points d'arrêts disponibles sur le territoire (transports en commun, arrêts de covoiturage, parkings de covoiturage). Le SMMAG a également le projet d'intégrer les différents services de covoiturage au PASS'Mobilités, pour les utiliser directement à partir l'application. À ce jour plusieurs niveaux d'intégration ont déjà été réalisés et se poursuivent.

Un développement plus lent, mais contrôlé du covoiturage incité par la collectivité

Le SMMAG constate, à l'instar d'autres collectivités, une vraie augmentation en début d'année 2023 sur son territoire. Plusieurs facteurs jouent : des moyens importants sur la communication et l'animation ; la prime covoiturage du Plan covoiturage, et la conjoncture inflationniste. Sur M covoit' Lignes+, environ 700 trajets étaient comptabilisés par mois à la fin de l'année 2022, sur l'ensemble du réseau. En février 2023, 1500 trajets ont été enregistrés. Sur M covoit' RDV, le déploiement se fait au fur et à mesure dans les zones d'activité depuis avril 2022. Le nombre de trajets atteint 3100 en février 2023. Le covoiturage planifié se développe également bien chez d'autres opérateurs privés sur le territoire (non incités par la Collectivité) comme en témoigne l'augmentation générale constatée sur le RPC : d'un maximum de 5 627 trajets en novembre 2022 à 8 819 en mars 2023. Enfin, sur M covoit' Pouce, les trajets ne sont pas tracés et l'usage est plus difficile à suivre. Certains arrêts équipés de panneaux lumineux à boutons-poussoirs permettent de comptabiliser le nombre de fois que le bouton est enclenché (jusqu'à 1 300 par mois sur certains arrêts), sans que l'on sache si ces demandes sont satisfaites.

Avec 230 trajets incités par jour ouvré comptabilisés en moyenne en février 2023, le covoiturage incité par le SMMAG représente 0,04 % des trajets domicile — travail du territoire et 0,5 % des trajets domicile-travail principalement visés par les dispositifs du SMMAG. La concentration des incitations sur les trajets les plus émetteurs (les trajets en échange représentent 19 % des trajets totaux, mais sont responsables de 60 % des émissions du fait des distances parcourues), permet à la Collectivité d'avoir une incidence légèrement supérieure si l'on s'attache à la part modale kilométrique : le covoiturage a représenté en février 2023 environ 0,71 % des km parcourus pour les trajets domicile — travail réalisés entre la Métropole et les EPCI périphériques (Grésivaudan ou Pays Voironnais).¹³²

Le budget du SMMAG dédié au covoiturage est de 900 000 euros par an, sachant qu'il peut varier selon l'enveloppe dédiée aux incitations financières. Celles-ci ont coûté 12 000 euros pour le mois de février 2023 entre M covoit' Lignes+ et RDV, pour un total de 4 600 trajets incités. L'ambition de la collectivité est d'atteindre 10 000 trajets incités par mois d'ici juillet, tout en restant vigilante sur la maîtrise du budget lié aux incitations financières. Une réelle incidence de l'incidence financière sur l'usage du covoiturage est constatée, ce qui explique la volonté de la collectivité à inciter. Le coût moyen des incitations par passager s'élève à 2,60 € et le coût au trajet moyen, en intégrant les coûts d'aménagements et de fonctionnement des différents services, s'élève à environ 16,30 €¹³³.

Ainsi, le développement du covoiturage intermédié, et enregistré par le RPC, apparaît bien plus mesuré que sur d'autres territoires. L'incitation n'est proposée que pour certains trajets : sur le réseau des Lignes+ et, dans le cas du covoiturage planifié, à l'intérieur du périmètre des zones d'activité choisies. Les trajets réalisés en dehors des périmètres déterminés par la collectivité ne sont pas incités

¹³² Les trajets en échange entre métropole et Grésivaudan ou Pays Voironnais (156 000) sont pour 1 tiers des navettes domicile-travail (EMC2), soit 46 800 trajets quotidiens. Les trajets en échange réalisés en voiture ont une distance moyenne de 19 km (PDU 2030). Par ailleurs, la distance moyenne enregistrée sur le RPC en février 2023 est de 27,35 km. Le rapport entre les km parcourus en covoiturage incité (230*27,35) et ces trajets (46 800*19), multiplié par 100, donne 0,71 %.

¹³³ Le coût au trajet est estimé à partir du budget mensuel de 2022 (75 000 €), divisé par le nombre de trajets incités en février 2023 (4600).

financièrement. Ainsi, au mois de février, la moitié des trajets enregistrés sur le RPC sont incités par la collectivité tandis que l'autre moitié ne l'est pas. La Collectivité témoigne d'un tâtonnement sur la politique covoiturage, pour aller chercher les autosolistes sans pour autant concurrencer les transports en commun existants. Signe du pilotage de la Collectivité, celle-ci n'enregistre, sur l'Observatoire du covoiturage, aucun trajet interne à Grenoble ou à la Métropole parmi ses trajets les plus covoiturés. Elle n'enregistre aussi qu'une faible part de trajets inférieurs à 10 km.

Enfin, AREA a réalisé un bilan en 2021 sur l'expérimentation de la voie réservée¹³⁴. Le taux de respect était de 40 %, le temps de parcours plus faible d'une minute (sur les 8 km de la voie) et les utilisateurs de la voie allaient environ 10 km/h plus vite que les automobilistes des autres voies. L'absence de verbalisation et le déclenchement après la formation de la congestion ont cependant limité son efficacité : « *Au début la voie était un peu respectée, mais de moins en moins aujourd'hui. On va lancer une expérimentation à l'été 2023 pour verbaliser* », décrit Luc Rémond.

¹³⁴ Les résultats ont été présentés lors du webinaire organisé par France mobilité et Idealco « Inciter covoiturage par les infrastructures », diffusé le 15 novembre 2022.

Avec ou sans opérateur de covoiturage ? Multiples expérimentations de covoiturage autour de l'aire toulousaine

Autour de Toulouse, au sein de l'aire d'attraction de la Métropole, dans la dynamique de croissance démographique et dans le terreau associatif prospère du territoire, plusieurs tentatives pour développer le covoiturage et l'autostop organisé ont vu le jour depuis les années 2000. L'AOM Tisseo collectivités se saisit de ce sujet dès 2008 en choisissant de développer un service de covoiturage puis soutenant diverses initiatives. Plusieurs expérimentations ont cohabité sur le territoire, dans des formes de gouvernance multi-partenariales et publique-privée, révélant des visions différentes du covoiturage et de son avenir. Ce territoire se caractérise notamment par l'absence d'incitations financières aux covoitureurs dans les dispositifs développés.

DISPOSITIFS DE COVOITURAGE CO-EXISTANTS SUR LES TERRITOIRES

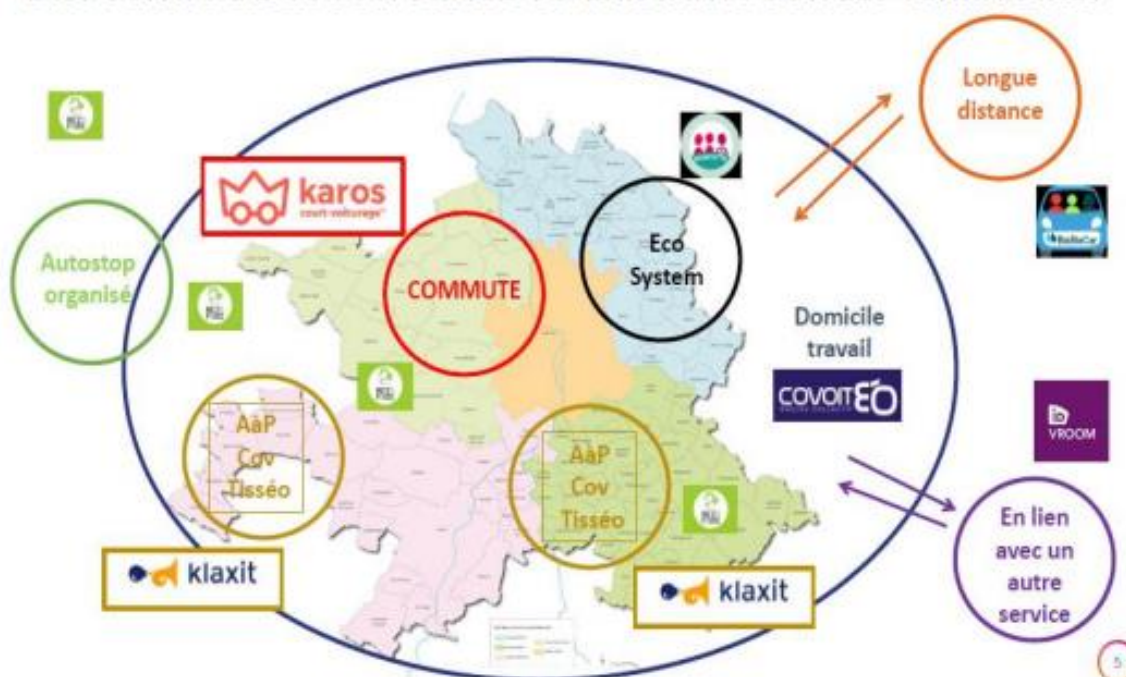


Figure 1 : Dispositifs de covoiturage co-existant sur l'aire toulousaine en septembre 2021.
Réalisation : CEREMA. Source : Évaluation, covoiturage 2021 par le Cerema pour Tisseo Collectivités.

Personnes interrogées :

- Julien Calle, Responsable des transports et déplacements et Véronique Lavandier, chargée de mission mobilité durable à la Communauté d'agglomération du Sicoval
- Christophe Doucet, Directeur planification écomobilité à Tisseo Collectivités
- Eric Jubault, Direction des Routes, Service Études et Prospectives au Département de la Haute-Garonne
- Anne Julia, Responsable Développement Durable chez Aéroport Toulouse Blagnac et Guillaume Raffier, Business Analyst chez Sopra Steria (projet européen Commute)
- Dina Likht, Mobilité Gestion Réseaux, Stratégie Mobilité et Coordination partenariale à Toulouse Métropole

Portés par l'attractivité croissante de Toulouse, les territoires de la grande agglomération toulousaine sont marqués par des dynamiques d'évolutions différenciées des pratiques de déplacement

Depuis plus de dix ans, l'aire d'attraction de Toulouse gagne en moyenne 18 300 habitants chaque année, soit un rythme de croissance de 1,37 % par an. Il s'agit de la deuxième aire d'attraction la plus dynamique de France, juste derrière Bordeaux. Elle comptabilise 1,4 million d'habitants (2020), dont la moitié réside à Toulouse Métropole. Le taux de croissance démographique est plus fort dans les EPCI voisins, témoignant des effets de la métropolisation et l'accélération de la périurbanisation. Par ailleurs, 69 % des actifs de l'aire d'attraction travaillent dans une commune de Toulouse Métropole¹³⁵.

Tisseo Collectivités est l'autorité organisatrice des mobilités de Toulouse Métropole et de deux EPCI limitrophes : la communauté d'agglomération du Sicoval et la Communauté d'agglomération du Muretain, un ensemble nommé « grande agglomération toulousaine ». Les pratiques de mobilité suivent des dynamiques différentes à l'intérieur de cet espace selon la densité et la desserte en transport en commun : la dernière Enquête Ménage Déplacement (EMD) de 2013 montrait ainsi que la part modale de la voiture particulière était de 40 % à Toulouse contre 78 % dans la périphérie éloignée. Alors que les déplacements en voiture des Toulousains connaissent une forte baisse par rapport à 2004, et amorcent une baisse pour les habitants de la proche périphérie, ils augmentent pour ceux de la périphérie éloignée.

Parmi les territoires rencontrés (Toulouse métropole et le Sicoval), on note différents enjeux de mobilité :

- Toulouse métropole est très dense et connaît des problématiques de congestions importantes. Elle porte des objectifs d'apaisement de la ville-centre, en réduisant les flux de voiture interne, en mettant l'accent sur le développement de la pratique du vélo et des transports en commun (avec une 3e ligne de métro notamment).
- Le Sicoval regroupe des territoires à la densité très variable, avec des communes limitrophes de Toulouse (Labège, Ramonville) très denses et des communes rurales. Les principaux axes de communication se trouvent dans la vallée, en direction de Toulouse, desservis par l'autoroute et le train, tandis que les coteaux sont desservis par des TAD principalement. Le développement du vélo et la prochaine desserte métro de la 3e ligne sont les principaux enjeux portés politiquement.

D'après l'EMD 2013, 1,8 million de trajets sont réalisés en voiture chaque jour. Ce chiffre est resté stable par rapport à l'EMD précédente, en 2004, témoignant d'une baisse générale de l'utilisation de la voiture alors que dans le même temps, le territoire a gagné plusieurs dizaines de milliers d'habitants. L'enquête mobilité permet également de constater que chaque jour, entre 15 000 et 20 000 personnes se déplacent en covoiturage chaque jour pour aller sur leur lieu de travail ou d'études. La part modale du covoiturage serait alors de 3,3 % des trajets domicile-travail, soit un niveau équivalent à celui estimé à l'échelle nationale en 2019. La dynamique enregistrée entre les 2 dernières EMD est celle d'une stagnation du taux d'occupation des voitures particulières (de 1,36 à 1,34 en entre 2004 et 2013).

¹³⁵ Ces chiffres proviennent de l'Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine. « Dynamiques de peuplement de l'aire d'attraction de Toulouse », avril 2022.

Profusion d'expérimentations au sein d'un territoire pionnier dans la mise à l'agenda du covoiturage

Dans son Schéma directeur covoiturage, Tisseo collectivités est présentée comme l'une des « premières AOM en France à identifier très tôt la tendance au covoiturage. » Dès 2003, la Collectivité soutient l'initiative Covoital, un service de mise en relation par téléphone porté par une association du sud-est toulousain. En 2008, le service est repris par Tisseo collectivités et intégré à son offre de mobilité. Une équipe dédiée en interne est chargée de la mise en relation, et propose ce service lors de l'accompagnement des entreprises pour leur Plan de déplacement entreprise (PDE). En 2010, un site internet est proposé pour faciliter la mise en relation entre covoitureurs.

Dès le départ, la Collectivité vise les actifs, notamment ceux travaillant dans les entreprises accompagnées pour leur Plan de mobilité, auxquelles le service est proposé gratuitement. L'objectif est de « *compléter l'offre de transport en commun* » d'après Christophe Doucet, directeur planification chez Tisseo collectivités. Une autre expérimentation menée en 2018, soutenue par Tisseo collectivités et développée par Klaxit, vise plus spécifiquement les EPCI périurbains membres de Tisseo (le Sicoval et le Muretain), notamment les « *territoires peu équipés ou mal dotés en offre de transport en commun, pour leur proposer une offre de mobilité, pour relier les villages et zones périurbaines à la métropole* »¹³⁶.

La mise à l'agenda du covoiturage sur le territoire de la grande agglomération toulousaine s'est également faite grâce à la sollicitation d'acteurs externes. C'est le cas de la start-up Covia¹³⁷, qui proposait jusqu'en 2018 une application de mise en relation sur smartphone, ou de l'association Rezo Pouce, née en 2010 dans le département voisin du Tarn-et-Garonne, qui cherche à développer l'autostop organisé. Le Sicoval a notamment été l'un des premiers territoires à adhérer à l'association et à installer des aménagements Rezo Pouce, car les élus de communes membres de l'EPCI ont rencontré des élus du Tarn-et-Garonne et ont été convaincus par cette initiative. Julien Calle, responsable transports au Sicoval, décrit un « *terreau associatif très mobilisé sur le territoire sur les questions de mobilité* ». L'objectif avec l'adhésion à Rezo Pouce est de « *répondre à un besoin social de déplacement, pour un public plutôt captif, plutôt jeune ou étudiant* ».

Des points de ramassage et d'arrêts, nommés « spots covoiturage » sont déployés par Tisseo entre 2014 et 2018 à travers le territoire. Sur ces poteaux, les 3 dispositifs sont affichés : le service de Tisseo Covoiteo, l'application Covia et Rezo Pouce. 101 spots covoiturage ont été installés sur le territoire.

¹³⁶ Christophe Doucet, Directeur planification écomobilité à Tisseo Collectivité

¹³⁷ L'activité liée au covoiturage de la start-up Covia a été intégrée en 2018 à l'opérateur Klaxit.



Figure 2 : Spot covoiturage comprenant l'affichage des 3 dispositifs. Source : Site internet covoiteo.
<https://covoiteo.info/spots-covoiturage>

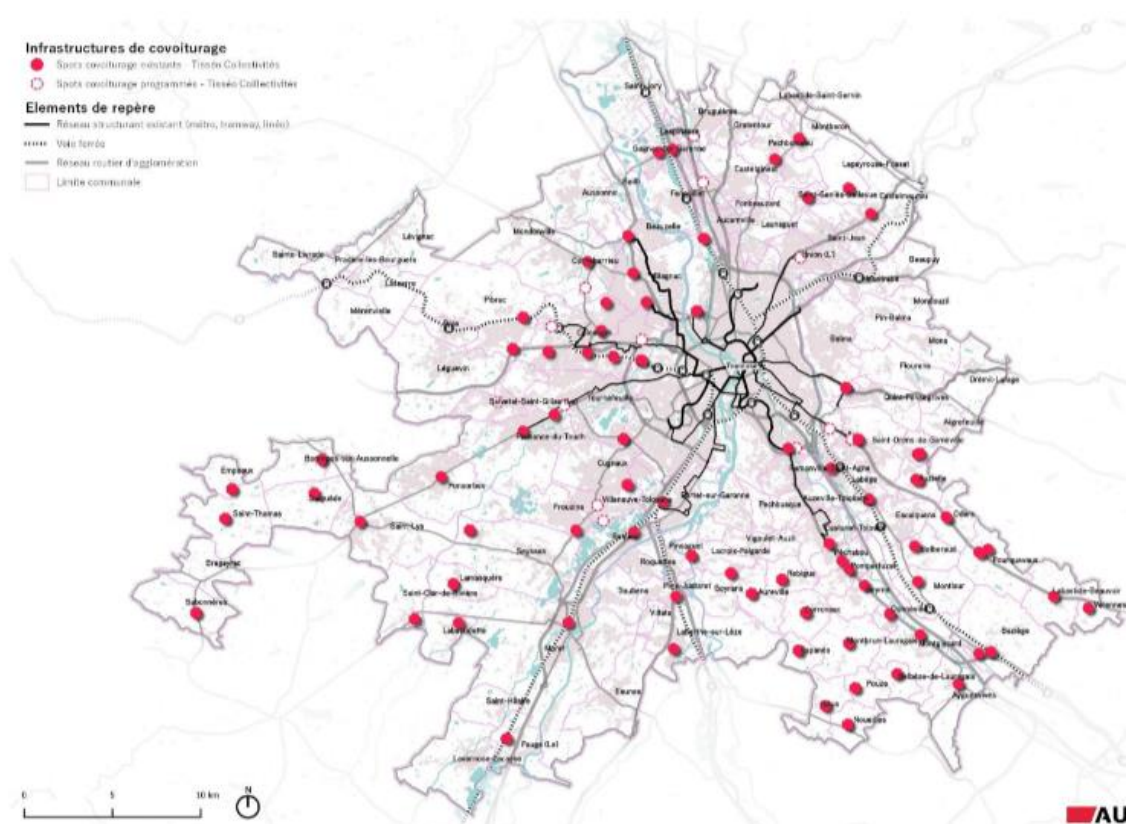


Figure 3 : Spots covoiturage répartis sur le territoire de l'agglomération toulousaine. Source : AUAT.

Enfin, Tisseo Collectivités a également conventionné avec Eco syst'm, pour proposer un service de covoiturage social et solidaire dans les communes périphériques de l'Est toulousain.

Les multiples expérimentations développées ou soutenues sur le territoire couvert par Tisseo collectivités amènent progressivement la nécessité de structurer une stratégie pour les articuler et fixer plus clairement les objectifs. « *En 2019, on s'est dit qu'on ne pouvait pas continuer à manœuvrer le covoiturage de cette façon, il fallait le structurer* », se rappelle Christophe Doucet. Tisseo Collectivités élabore alors un Schéma directeur covoiturage : « *Nous nous inscrivons dans l'objectif national d'atteindre une part modale du covoiturage de 9 % pour les salariés qui vont au travail. On souhaite supprimer quelques véhicules, on ne sait pas combien, mais on l'évaluera.* » Le schéma directeur a été élaboré avec la « *participation de l'État, de la Région, du Département et des collectivités membres de Tisseo, de Vinci autoroute, et surtout, pour ne pas se planter, et ne pas être à côté de la réalité économique du covoiturage, on a fait des ateliers de travail avec les 3 grands opérateurs : Blablacar, Karos et Klaxit.* »¹³⁸

En parallèle des actions de Tisseo collectivités, un projet de « *gouvernance publique-privée de la mobilité, autour d'un Plan de mobilité inter-entreprises* »¹³⁹ s'organise entre 2018 et 2020. Commute est le fruit d'une réponse à appel à manifestation d'intérêt de l'Union européenne, financé par le fonds européen FEDER. Le projet est porté par Toulouse métropole, qui y associe 5 entreprises de la zone aéroportuaire et aéronautique Toulouse-Blagnac, en 1^{re} couronne de la métropole de Toulouse. Airbus, Safran, Aéroport Toulouse-Blagnac, Avion de Transport Régional et Sopra Steria. Ces 5 entreprises réunissent 25 000 salariés. Bien que la zone soit desservie par les transports en commun (et bientôt davantage avec l'arrivée de la 3^e ligne de métro), 70 % des salariés des entreprises mentionnées s'y rendent en voiture en 2018. Les salariés parcourent en moyenne 40 km par jour pour se rendre et revenir du travail¹⁴⁰.

L'objectif de Commute est de modifier les comportements de mobilité des salariés de la zone au profit des modes alternatifs à la voiture, dans un objectif de réduction de la congestion et des impacts environnementaux. Parmi les expérimentations, on retrouve un volet « nouveaux services de mobilité », comportant notamment des actions pour encourager le covoiturage, le vélo ou la marchabilité vers les transports en commun. L'ambition portée sur le covoiturage est forte puisque sa part modale, de 2 à 4 % selon les entreprises avant le projet, doit atteindre 10 %. Il s'agit de l'objectif d'augmentation le plus important parmi ceux déterminés au début du projet pour les autres modes.

Si Tisseo collectivités fait partie du projet Commute et que ses dispositifs (site Covoiteo et spots covoiturage) sont améliorés ou déployés dans le cadre du projet, les entreprises impliquées décident de se munir d'un outil supplémentaire de mise en relation. Elles décident de financer un opérateur de covoiturage privé, Karos, pour développer un service correspondant davantage à leurs attentes : « *Nous souhaitons un opérateur spécialisé sur le covoiturage du quotidien, avec la possibilité de pouvoir choisir du jour au lendemain son trajet, en changeant d'un jour à l'autre, selon les horaires et les obligations. Nous voulions aussi de la data, pour avoir une visibilité, et une application sur smartphone.* »¹⁴¹

Enfin, le Département de Haute-Garonne a également décidé de développer une politique ambitieuse pour soutenir le covoiturage par l'aménagement d'aires de covoiturage. Si, au départ, la collectivité se base sur des pratiques de covoiturage informel existantes, avec l'aménagement de zones, de délaissés

¹³⁸ Christophe Doucet, Tisseo Collectivités

¹³⁹ Anne Julia, Responsable Développement Durable chez Aéroport Toulouse Blagnac

¹⁴⁰ Evaluation finale Commute, janvier 2021. « Evaluation finale - Plan d'actions. Rapport d'analyse qualitative et quantitative.

¹⁴¹ Guillaume Raffier, Business Analyst chez Sopra Steria

ou des bouts de route où stationnent des voitures, pour les 20 premières aires, par la suite une politique plus volontariste est adoptée par le Département. Elle vise l'aménagement de 3 000 places (contre 1 230 places réparties sur 47 aires aujourd'hui), afin d'atteindre 2,1 places pour 1 000 habitants (contre 0,9 aujourd'hui). L'enjeu n'est plus seulement de sécuriser des pratiques existantes, mais d'aménager des aires dans des zones jugées pertinentes, en particulier les zones moins desservies par les transports en commun qui auraient ainsi plus d'intérêt au covoiturage. D'autres services sont envisagés à l'avenir pour aller au-delà des aires de covoiturage : un benchmark a en effet permis de constater que d'autres Départements investissent le sujet covoiturage via d'autres compétences du Département : aide sociale, inclusion, aides aux communes, comme le Département de l'Aude ou de l'Hérault.

Quels résultats obtenus dans la massification de la pratique du covoiturage ?

Diverses sources nous informent sur les résultats obtenus par les dispositifs de covoiturage. Tout d'abord, Covoiteo, qui existe depuis 2003 et a été repris en interne en 2008 par Tisseo, n'est pas partenaire du RPC, mais une évaluation du Cerema réalisée en 2021¹⁴² rend compte de l'évolution du nombre d'inscrits et de trajets. Au total, le dispositif comptabilise 5 500 inscrits. Sur une pente ascendante en 2014 – 2015, Covoiteo a depuis perdu en vitesse, avec une baisse de 58 % du nombre d'inscrits en 2018 - 2019. En moyenne, le site a enregistré 199 trajets¹⁴³ par mois. Une montée en puissance est observée en 2019 avec une multiplication par dix du nombre de trajets. 2 tiers des trajets ont été réalisés à l'intérieur du ressort territorial et un tiers en rabattement. L'origine-destination la plus fréquente est Toulouse-Toulouse. En 2019, Covoiteo a représenté 0,006 % des trajets domicile-travail ou domicile-études réalisés quotidiennement sur le périmètre.

Commute a fait l'objet d'un suivi évaluatif tout au long du projet, car financé par le fonds européen FEDER. Entre septembre 2018 et septembre 2020, 133 000 trajets ont été effectués, soit une moyenne d'environ 5 542 trajets par mois et 277 trajets par jour ouvré. Cela correspond à environ 0,64 % des kilomètres parcourus pour les trajets domicile-travail des salariés du périmètre de Commute.¹⁴⁴ Il est à noter que le projet s'est en partie réalisé en période de restrictions de la mobilité liées à la crise sanitaire du Covid. Par ailleurs, 15 % des salariés des entreprises participantes se sont inscrits sur l'application, soit « *autant de personnes inscrites que pendant les 10 années d'existence de Covoiteo, proposé sur toute l'agglomération* », rapporte Anne Julia, responsable développement durable chez Aéroport Toulouse Blagnac.

En tant que mode principal de déplacement vers le travail, le covoiturage n'a pas évolué et sa part modale est restée entre 2 et 4 % selon les entreprises. Au final, le nombre de trajets de covoiturage enregistrés est 5 fois moins important que le nombre de trajets déjà effectués par les salariés du périmètre de Commute qui déclaraient le covoiturage comme mode principal de déplacement (3 %). C'est davantage l'usage occasionnel qui s'est développé (part modale de 8 % à 12 %), ce qui démontre la nécessité pour les covoitureurs utilisant des plateformes de disposer de plusieurs solutions de mobilité en plus de celle du covoiturage. Les enquêtes mobilité déployées pendant Commute ont d'ailleurs permis de faire évoluer le projet : le vélo, au départ non intégré, s'est fortement développé, et les transports en commun, dont l'usage a baissé en raison de la crise sanitaire, reste un mode

¹⁴² Support de présentation de l'évaluation du covoiturage réalisée par le Cerema pour Tisseo collectivités (septembre 2021).

¹⁴³ 56 000 trajets enregistrés (2004 – 2019), dont 64 % actifs (35840), divisé par le nombre de mois sur la période.

¹⁴⁴ Pour comparer les km parcourus via Karos/Commute et les km parcourus par les salariés de Commute tout mode confondu, nous nous sommes basés sur le nombre de trajets quotidiens par jour ouvré (277 pour Karos et 50 000 tout mode confondu), multipliés par la distance moyenne (23 km pour Karos selon le document d'évaluation, 20 km pour les salariés de Commute (selon évaluation Commute janvier 2021). Soit 6373 divisé par 1 000 000, multiplié par 100.

plébiscité, puisque 38 % des salariés souhaitant changer de mode se tourneraient vers les transports en commun.

Dans le cadre de Commute, une plateforme a été développée par les entreprises à partir du lieu de résidence des salariés, pour visualiser la répartition territoriale des flux domicile-travail. « Les enquêtes ménage-déplacements permettent de les visualiser, mais la dernière date de 2013 et *la prochaine sera en 2024. Or, la croissance démographique, la situation change rapidement. La plateforme développée dans le projet Commute est un outil dynamique pour observer les flux domicile — travail et leurs évolutions* » présente Guillaume Raffier de Sopra Steria.

Enfin, le RPC permet d'analyser l'évolution des trajets enregistrés sur le ressort territorial de Tisseo collectivités. Une forte dynamique est observable au début de l'année 2020 (record de 26 649 trajets en janvier 2020) puis la pandémie a coupé court à cette tendance. Au cours de l'année 2021, le nombre de trajets mensuels ne dépasse pas 8 200. La dynamique repart enfin à partir de février 2022, portée par le contexte national inflationniste, avec un pic de trajets enregistrés en septembre 2022 (11 671 trajets). Au début de l'année 2023, dans la dynamique nationale portée par le plan covoiturage, la courbe augmente fortement à nouveau jusqu'à dépasser les 20 000 trajets en mars 2023. Les trajets les plus covoiturés sont internes à Toulouse ou entre Toulouse et Blagnac où se situe notamment la zone aéroportuaire. Les trajets enregistrés par le Sicoval et le Muretain agglomération sont très majoritairement réalisés en échange avec Toulouse (8 sur 10) ou Toulouse Métropole.

L'évaluation de dispositifs infrastructurels est plus compliquée. Pour le Département de Haute-Garonne, qui enregistre une majorité de pratiques informelles sur ses aires de covoiturage, il faut chercher d'autres indicateurs que le suivi du nombre de trajets. Des mesures de fréquentation sont réalisées chaque mois, complétées parfois par des entretiens avec des utilisateurs des aires. Ces informations restent partielles, car elles n'indiquent pas la réalité de la pratique du covoiturage par les utilisateurs de l'aire de stationnement. Une enquête auprès des usagers de l'aire, réalisée par Ecov pour le compte du Département, a montré que 80 % des enquêtés se rendent sur l'aire en voiture et qu'ils réalisent en moyenne un détour inférieur à deux minutes pour la rejoindre.

Concernant les aménagements d'autostop organisé de Rezo Pouce, le Sicoval reste adhérent depuis de nombreuses années, mais le service comptabilise peu d'inscrits. La Collectivité manque de moyens pour l'animer et peut difficilement estimer son usage réel.

Différentes visions de l'avenir du covoiturage du quotidien

Tisseo collectivités défend dès le départ un modèle de développement du covoiturage en interne, qu'elle porte en sa qualité d'AOM. Elle souhaite éviter de concurrencer son réseau de transports en commun existant. À ce jour, Covoiteo n'est pas répertorié comme un opérateur partenaire du RPC, car il ne fournit pas les preuves requises par le service ministériel. L'AOM ne peut bénéficier des aides de l'État annoncées par le Plan covoiturage ni distribuer des subventions aux covoitureurs. Tisseo Collectivités est par ailleurs réticent à subventionner, comme l'explique C. Doucet : « *Contrairement à une offre de transport en commun où vous maîtrisez la situation, pour le covoiturage ça peut être exponentiel, parce que la pratique se démultiplie et que vous allez finalement payer un nouveau conducteur, une nouvelle commission à l'opérateur, et c'est sans fin. Ça veut dire que dans le modèle économique des opérateurs privés, ça peut être un puits sans fond, parce que finalement, plus il y aura de covoitureurs, ce qui est une bonne chose, plus la collectivité va payer.* »

De leurs côtés, les entreprises du projet Commute déplorent le choix de l'AOM de développer en interne un service de covoiturage, tandis que le financement européen de Commute a pris fin à la fin

de l'année 2020. Certaines entreprises du projet continuent de financer Karos : « *Les entreprises mettent en place le Forfait mobilité durable, et en plus il faut subventionner le service de covoiturage. Aujourd'hui, l'entreprise paye des deux côtés, regrette Anne Julia. Nous n'avons pas compris que suite à cette expérimentation, l'AOM n'ait pas suivi, alors qu'on a pourtant démontré la pertinence de choisir un seul opérateur, pour ne pas avoir à télécharger 7 applications différentes.* » Les entreprises valorisent également la flexibilité du covoiturage, son moindre coût et sa rapidité de déploiement, en comparaison aux transports en commun.

Depuis le 1^{er} janvier 2023, la gestion de Covoiteo a été transférée à Tisseo voyageurs, exploitant des transports en commun sur le territoire. L'enjeu pour l'AOM est de trouver un modèle économique et un déploiement maîtrisé du covoiturage, intégré à son réseau global et son bouquet d'offres de mobilité.

Annexe 1 : Liste des entretiens

Entretiens exploratoires

- **6 opérateurs de covoiturage** (Blablacar Daily, Klaxit, Ecov, Karos, La Roue Verte, Mobicoop)
- **Experts mobilités** (Aurélien Bigo, Matthieu Chassignet)
- Ministère des Transports/**Registre de preuve de covoiturage** : Héroïse Georgiault

Entretiens monographies

Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF) :

- Chrystelle Beurrier, 2e Vice-Présidente du PMGF déléguée au développement des modes actifs et aux services à la mobilité, élue de Thonon agglomération
- Yvan Moglia, Chargé d'études mobilité au PMGF
- Marianne Grassaud, Chargée de mission services à la mobilité au PMGF
- Florian Grange, Chef de projets Innovation et Développement chez Autoroute Tunnel Mont Blanc (ATMB)

Rouen Métropole :

- Bruno Tisserand, directeur mobilité et exploitation des transports à la Métropole
- Elsa Delabare, chargée du suivi de la politique covoiturage à la Métropole

Covoiturage solidaire et associatif en Bretagne :

- Ophélie Bigot, Co-Directrice de l'association Ehop
- Communauté d'Agglomération Concarneau Cornouaille Agglomération : Gérard Martin, Vice-Président mobilités et transport ; Benoît Bithorel, Responsable du service transports, et Susie Brenner, Animatrice des transitions
- Communauté de Communes Ploërmel Communauté : Florence Prunet, Vice-Présidente mobilité et Jonathan Thiery, Chargé de mission mobilité

Nous avons également assisté à plusieurs tables rondes organisées par Ehop pour revenir sur 3 ans d'expérimentation du « covoiturage de proximité », en novembre 2022 à Rosporden.

Région Pays de la Loire :

- Sébastien Bourcier, Chef de projet Mobilités, Direction Infrastructures Transports et Mobilités Durables, Région Pays de la Loire
- Gilles Farge, Responsable de la Mission d'Appui — Direction des Services de Mobilité — Département des Mobilités, Nantes Métropole
- Vincent Caillard, Chargé d'études à l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (AURAN)
- Virginie Caballé, Directrice Transports Déplacements à la Communauté urbaine Angers Loire Métropole

Le Parc industriel de la Plaine de l'Ain :

- Mathilde Remuaux, Chargée de mission mobilité à la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain
- Nadège Peteuil, Développeur économique du Syndicat mixte du Parc industriel de la Plaine de l'Ain
- Guillemette De Lamartinie, Cheffe de projets Ecov

Le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) :

- Emilie Faghel, Cheffe de projets Mobilités à la Communauté d'agglomération du Pays voironnais et Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG)
- Luc Rémond, 6^e Vice-Président délégué au covoiturage et aux nouveaux services de mobilités au SMMAG, Maire de Voreppe et vice-président à la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais.

Aire toulousaine :

- Christophe Doucet, Directeur planification écomobilité à Tisseo Collectivités
- Dina Likht, Mobilité Gestion Réseaux, Stratégie Mobilité et Coordination partenariale à Toulouse Métropole
- Julien Calle, Responsable des transports et déplacements et Véronique Lavandier, chargée de mission mobilité durable à la Communauté d'agglomération du Sicoval
- Eric Jubault, Direction des Routes, Service Études et Prospectives au Département de la Haute-Garonne
- Anne Julia, Responsable Développement Durable chez Aéroport Toulouse Blagnac et Guillaume Raffier, Business Analyst chez Sopra Steria (projet européen Commute)

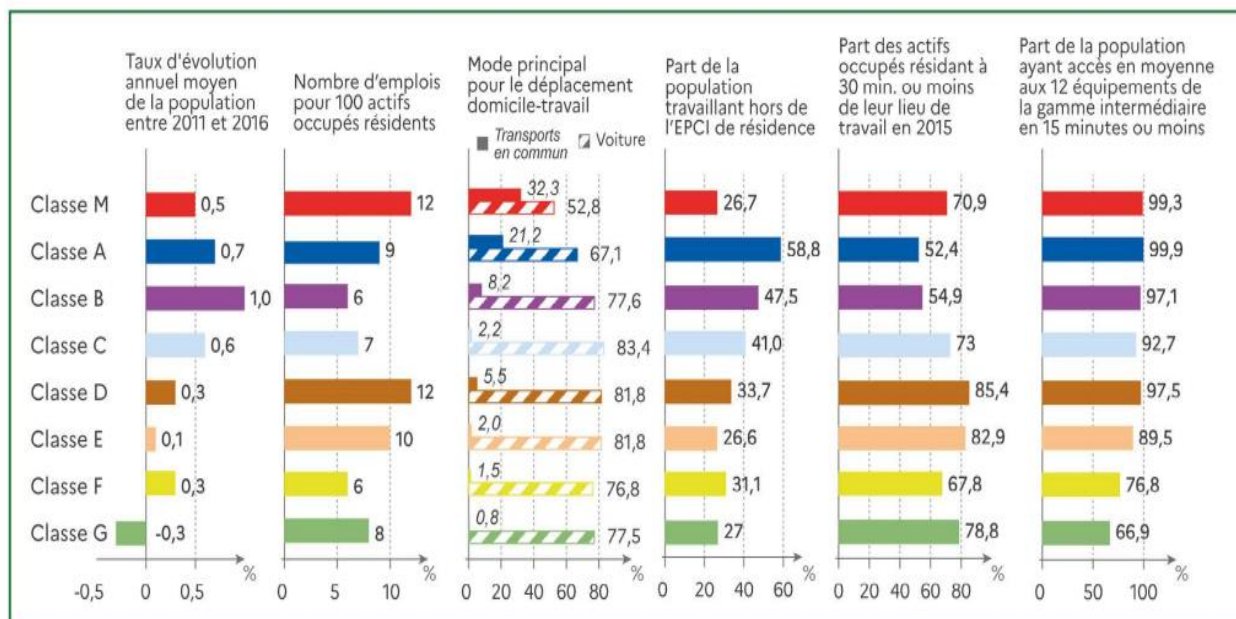
Autres entretiens complémentaires

- 2 techniciens de la Région Bretagne : Cédric Cherfils, Chargé d'études et de projets de mobilité, et Felix Moal, Chargé du pilotage de OuestGo
- 2 habitant.es et membres du Syndicat de la Montagne Limousine : Pierre et Marion
- Jacques Toulemonde, Président de l'association AutosBus

Annexe 2 : Tableau détaillé des parts modales du covoiturage

Déplacement du quotidien	Source	Nombre de déplacements en millions			Objectif multiplicateur	Km parcourus en millions		Émission de CO ²		Investissement direct de l'État en millions d'€
Date		2022	1er semestre 2023	2027 (objectif)	De 2023 à 2027	2023	2027 (objectif)	2023	2027	2023
Tous modes confondus	EMP 2019 (Insee)	168				1508				
En voiture	EMP 2019 (Insee)	106 (63 %)				1256		+ 79		
En covoiturant	Plan national covoiturage	0,9 (0,53 %)		3 (1,78 %)	x 3,33	18 (1,2 %)	60 (3,9 %)	- 1,10	- 3,70	150
En covoiturant sans utiliser de plateforme	Observatoire national du covoiturage	0,89 (0,53 %)	0,87 (0,52 %)		x 3,3	17,3 (1,14 %)	57 (3,8 %)	- 1,09	- 3,62	50
En covoiturant en utilisant des plateformes	Observatoire national du covoiturage	0,01 (0,01 %)	0,03 (0,02 %)		x 4,51	0,7 (0,04 %)	3 (0,2 %)	- 0,04	- 0,19	100

Annexe 3 : La typologie en 8 classes d'EPCI de France Stratégie



Annexe 4 : Répartition des trajets de covoiturage par plateforme (août 2021 — juillet 2022) entre les différentes classes d'EPCI

Indicateurs	M Métropoles	A Proche banlieue parisien- ne	B Périurbain région parisienne, certaines métro- poles ou zones trans- frontalières	C Périurbain élargi, campagne autour des métropoles ou de villes moyennes	D Villes moyennes	E Villes moyen- nes ou petites, EPCI XXL	F EPCI ruraux et périurbain de villes moyennes	G EPCI ruraux
Nombre de trajet pour 1000 habitants*	69	222	92	23	42	13	12	5
Densité (hab/km2)	1 379	1 846	217	94	237	58	39	21
Part modale pour déplacement domicile/travail								
Voiture	52,8	67,1	77,6	83,4	81,8	81,8	76,8	77,5
Transport en commun	32,3	21,2	8,2	2,2	5,5	2	1,5	0,8
Part des ménages disposant d'au moins une voiture (en %)	75,7	81,9	91,4	91,4	84	88	91,3	89,4

*au départ de l'EPCI, trajets enregistrés entre août 2021 et juillet 2022

GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AOM : Autorités organisatrices de la mobilité

AOTU : Autorités organisatrices des transports urbains

ATMB : Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc

AURAN : Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise

B2B : Business-to-Business

B2G : Business to Government

C2C : Customer-to-Customer

CAME : Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence

CCPA : Communauté de communes de la Plaine de l'Ain

CEE : Certificats d'Économies d'Énergie

CGDD : Commissariat général au développement durable

CSP : Catégorie socio-professionnelle

ENMMV : Enquête nationale mobilité et modes de vie

ENTD : Enquête nationale transports et déplacements

EMC² : Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema

EMD : Enquêtes Ménage Déplacements

EMP : Enquête Mobilité des Personnes

EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

FMD : Forfait mobilité durable

FNH : Fondation pour la Nature et l'Homme

GES : Gaz à effet de serre

HOV : High-occupancy vehicle

IDFM : Île-de-France Mobilité

INSEE : L'Institut national de la statistique et des études économiques

kWh cumac : kilowattheures cumulés et actualisés

LOM : Loi d'Orientation des mobilités

PDU : Plans de déplacement urbains

PIPA : Parc industriel de la Plaine de l'Ain

PMGF : Pôle métropolitain du Genevois français

RPC : Registre de preuve de covoiturage

SDES : Service des données et études statistiques

SMIC : Salaire minimum interprofessionnel de croissance

SMMAG : Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise

SNBC : Stratégie Nationale Bas Carbone

SPF : Service public fédéral

TAD : Transport à la demande

TAN : Transports en commun de l'agglomération nantaise

TWh : terawatt-heure

VTC : voiture de transport avec chauffeur

ZAC : Zone d'aménagement concerté

ZAN : Zéro artificialisation nette

ZFE : Zones à faibles émissions

REMERCIEMENTS

Merci à l'ensemble des personnes qui ont accepté de nous recevoir et d'échanger dans le cadre de cette étude, afin de mieux cerner les enjeux de la mise en place de politiques de covoiturage, au niveau national et local. Merci aux agents et aux élus des collectivités, aux associations, aux entreprises et aux opérateurs de covoiturage.

Merci aux différents spécialistes qui ont partagé leurs expertises, et notamment à Olivier Maffre, Yves Crozet et à l'équipe du Forum Vies Mobiles pour leurs conseils et leurs suggestions.

Merci à Jill Madelenat, Camille Brunnquell, Alice Cortana et Morgana Cartella pour leur aide et leurs contributions à l'étude.

Merci enfin à l'équipe de La Fabrique Ecologique pour leur aide et leur soutien.