

Note ouverte à la co-construction citoyenne

---

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

Points d'alerte et recommandations

Septembre 2023

# Points d'alerte et recommandations

---

Entre 2022 et 2023, La Fabrique Ecologique et le Forum Vies Mobiles ont mené une étude sur le rôle du covoiturage du quotidien dans la transition écologique, en s'interrogeant sur la capacité des politiques à massifier la pratique et les ambitions que l'on peut réellement placer derrière ce mode de déplacement. L'étude s'est appuyée sur les données disponibles à l'échelle nationale ainsi que sur des études de cas auprès de collectivités et 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.

En parallèle de l'étude, les deux think tanks ont souhaité réunir un groupe de travail pour prolonger le travail de diagnostic. L'enjeu de la présente Note est de revenir sur les principales réflexions du groupe de travail, en présentant les points d'alerte et les préconisations adressées à l'objectif de développer massivement le covoiturage pour les trajets du quotidien. Le travail s'est appuyé sur les expertises de chacun des membres du groupe de travail ainsi que sur l'étude dont les principaux points du diagnostic sont relevés dans l'encadré de synthèse ci-dessous.

Comme évoqué dans la synthèse de l'étude, les politiques nationales et locales d'incitation au covoiturage intermédié (par plateforme) n'ont pour l'instant pas démontré leur efficacité en ce qui concerne la transition écologique. Or, en première analyse, le coût monétaire du covoiturage est faible et son utilité sociale est non négligeable comme le montre l'importance du covoiturage informel. Mais il en va autrement du covoiturage intermédié, dont la pertinence est conditionnelle. Les préconisations formulées ci-dessous s'articulent à ce diagnostic. Toutefois, le potentiel finalement limité du covoiturage a rendu difficile l'émergence de propositions réellement impactantes, sans que celles-ci ne se heurtent à des points d'alerte, que le groupe de travail a souhaité souligner, ou sans que les transformations nécessaires ne dépassent largement le cadre du covoiturage.

Les réflexions du groupe de travail ne se sont pas résumées au développement du covoiturage : la transition vers des mobilités plus écologiques et désirées ne passera pas uniquement par le déploiement de politiques sectorielles dédiées aux transports et donc a priori par des politiques dédiées au covoiturage. Des évolutions sociétales sont nécessaires pour le développement du covoiturage pour les trajets du quotidien. Ce mode déplacement nécessite en général un certain degré de confiance envers autrui, une exigence exacerbée dans le cadre du covoiturage par plateforme. De plus, partager un même véhicule pour se rendre au travail implique une certaine rigidité quant aux horaires d'arrivée et de départ, à contre-courant des aspirations de flexibilité et d'individualisation des temps. Le covoiturage, étant moins fiable que l'autosolisme, suppose un nouveau rapport au travail.

# RECOMMANDATIONS



Pour impulser le développement du covoiturage pour les trajets du quotidien et garantir sa participation à la transition écologique, le groupe de travail propose de :

**# 1**

Rendre visible et valoriser les pratiques de covoiturage hors plateforme.

**# 2**

Réorienter la politique nationale et les incitations vers des institutions ou des pôles émetteurs plutôt que vers les covoitureurs et les plateformes.

**# 3**

Garantir une mobilité ne dépendant pas uniquement de la voiture individuelle, en planifiant l'intégration du covoiturage au sein des systèmes de mobilité locale et en réinvestissant la question du logement.

## Signataires

- **Nolwenn Biard** - chargée d'études à La Fabrique Ecologique
- **Matthieu Bloch** - chargé de projet au Forum Vies Mobiles
- **Yves Crozet** - économiste des transports, professeur émérite à Sciences Po Lyon et chercheur au Laboratoire d'économie des transports
- **Teddy Delaunay** - chargé de projets Croix-Rouge Mobilités, auteur d'une thèse sur le covoiturage courte-distance au Laboratoire Ville Mobilité Transport
- **Sylvanie Godillon** - géographe, urbaniste
- **Olivier Maffre** - consultant indépendant et expert des nouvelles mobilités

## Personnes auditionnées

- **Honoré Rouland** - chef de projet Mobilité partagée au Cerema
- **Zoé Blomme** - cheffe de projet Mobilités Durables chez Déclic Mobilités

## Relecture

Cette note a été discutée par le Comité de lecture de La Fabrique Ecologique, composé de **Nicolas Blanc, Gildas Bonnel, Elyne Etienne, Géraud Guibert, Sandrine Maïsano, Guillaume Sainteny et Lucile Schmid**.

Elle a également été relue et validée par le Forum Vies Mobiles.

Elle a enfin été validée par le Conseil d'administration de La Fabrique Ecologique.

Première publication : Conformément aux règles de La Fabrique Ecologique, cette première publication est mise en ligne sur le site de l'association (<https://www.lafabriqueecologique.fr/>) pour faire l'objet d'une co-construction citoyenne et sur le site du Forum Vies Mobiles. Chacun peut contribuer à son élaboration, les amendements et les propositions pouvant être intégrés lors d'une deuxième publication de la note à intervenir dans les prochains mois.

## I. Rendre visible et valoriser les pratiques de covoiturage hors plateforme

L'analyse de l'évolution du covoiturage courte-distance repose sur le Registre de preuve de covoiturage (RPC), qui valorise le nombre de trajets. A court terme, l'évaluation des politiques de covoiturage ne peut se limiter à cette seule dimension car elle n'informe pas sur la pertinence des trajets et l'impact sur la décarbonation. Elle doit intégrer des éléments caractérisant les usagers des dispositifs, afin de connaître les caractéristiques socio-économiques, la fréquence de la pratique, le mode précédemment utilisé, la présence ou non d'infrastructures (aires de covoiturage, voie réservée) et leur utilisation, ou encore l'influence des pratiques employeurs (FMD, application covoiturage...).

Cette évaluation se limiterait cependant à une part minoritaire du covoiturage, tandis que les pratiques informelles sont mal connues et les dernières données analysées anciennes (données de l'ENTD 2008 analysées dans le rapport ADEME 2015). **Pour ne pas occulter la majeure partie de la pratique, il nous semble pertinent que le CEREMA intègre à ses préconisations relatives aux enquêtes de type EMC<sup>2</sup> effectuées par les AOM une meilleure caractérisation du covoiturage informel.** Une définition commune du covoiturage, distinguant les trajets de covoiturage des trajets d'accompagnement – qui augmentent le taux de remplissage mais ont des effets négatifs sur l'objectif de décarbonation – est nécessaire pour harmoniser les enquêtes de mobilité. L'enjeu est de trouver une prise en compte du covoiturage dans les pratiques dépassant la simple mesure des trajets passagers de voiture, sans pour autant exclure les pratiques au sein d'un même ménage qui peuvent relever du covoiturage – se rendre ensemble sur une même zone d'activité par exemple. Les unités de mesures (nombre de covoitureurs, nombre de trajets conducteurs ou passagers) doivent être clarifiées.

De plus, le covoiturage doit être proposé comme mode principal et comme mode occasionnel de déplacement, dans la mesure où le covoiturage du quotidien semble être pratiqué de façon irrégulière par les individus. L'harmonisation des enquêtes de mobilité doit permettre des comparaisons entre les territoires et guider l'Etat dans la territorialisation de sa politique.

Connaitre et caractériser les pratiques informelles ne suffit pas à les valoriser, alors même qu'elles répondent à des difficultés sociales : organisation du temps de travail, absence de permis de conduire, faible pouvoir d'achat... Les subventions à la pratique du covoiturage sont pourtant conditionnées à l'utilisation des plateformes numériques. La dépendance numérique créée exclut une partie des usagers et induit des contraintes supplémentaires liées à la planification quotidienne via une application. Les effets d'aubaine engendrés – des covoitureurs informels passant sur des plateformes – n'augmente pas le taux de remplissage moyen des voitures mais ajoute un coût d'intermédiation important.

**La généralisation du Forfait mobilité durable (FMD) dans les entreprises, en le rendant obligatoire dans le secteur privé serait l'une des voies à la valorisation du covoiturage informel.** En 2022, 2 employeurs privés sur cinq l'ont déployé et parmi eux, 56 % proposent le covoiturage comme mode éligible. Rendre le FMD obligatoire permettrait d'intégrer non seulement les grandes entreprises au dispositif mais également des entreprises situées dans des zones d'activité en périphérie, dont les problématiques de mobilité ne sont pas toujours saisies du fait de l'éloignement des sièges sociaux. Le Baromètre du FMD révèle que l'enveloppe budgétaire est un frein pour 40 % des employeurs. Pour lever ce frein, une partie des dispositifs peuvent être réorientés vers le financement du FMD, comme

les Certificats d'économie d'énergie (CEE), ou certains dispositifs pouvant bénéficier à l'autosolisme, comme le remboursement des frais kilométriques pour les déplacements domicile-travail.

## II. Réorienter la politique nationale et les incitations vers des institutions ou des pôles émetteurs plutôt que vers les covoitureurs et les plateformes

La politique de subvention au trajet, destinée à rémunérer les conducteurs, est devenue un élément central des politiques de covoiturage développées depuis 2019 par l'Etat et les collectivités. Les deux tiers du budget du Plan covoiturage national y sont ainsi consacrés en 2023 (100 millions d'euros sur les 150 millions prévus). 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. Une aide de 3 € versée chaque fois qu'on évite un trajet de 20 km en autosolisme correspond à un coût d'abattement de 869 € la tonne de CO<sub>2</sub> économisée<sup>1</sup> : plus de 8 fois la valeur de l'action pour le climat préconisée en 2020 par la commission Quinet<sup>2</sup>. La prime de 100 € entraîne un coût encore plus important : si le bénéficiaire ne fait que les 10 voyages nécessaires pour recevoir la prime, cela conduit à un coût d'abattement de 2898 € par tonne de CO<sub>2</sub> économisée.

Il nous semble plus pertinent de diriger les aides financières vers les institutions ou les pôles émetteurs ayant un impact sur l'organisation du territoire et des activités. L'enjeu est de véritablement concurrencer l'autosolisme par d'autres modes de transport alors que le covoiturage est plus un complément qu'un substitut de la voiture individuelle.

- L'un des enjeux clés est celui du stationnement : sa disponibilité facilite les pratiques autosolistes tandis que les difficultés rencontrées pour se garer favorisent le covoiturage. **Une taxe sur les surfaces de stationnement de pôles émetteurs (entreprises, supermarchés, ...) permettrait de moduler l'espace disponible aux autosolistes.** Cette taxe s'appliquerait aux places ouvertes à tous, tandis que les places réservées au covoiturage ou aux véhicules électriques légers n'y seraient pas soumises. Ainsi, la réduction de la capacité de stationnement globale ou la conversion de places existantes en places dédiées au covoiturage ou aux véhicules électriques légers permettraient de réduire le montant de cette taxe. Au contraire, tout agrandissement de la capacité de stationnement serait taxé ou conditionné à la réservation de ces nouvelles places au covoiturage.
- L'organisation de la mobilité durable doit dépasser le versement d'incitations financières récompensant les individus pour leur pratique, car celle-ci peut être voulue mais rendue impossible par des contraintes d'organisation. Le covoiturage ou la mise en place de transports collectifs au niveau d'une même zone d'activités peuvent être entravés par des horaires flexibles complexifiant la mutualisation des trajets. **Les entreprises pourraient recevoir des subventions dédiées à condition d'organiser la mobilité durable de leurs salariés,**

---

<sup>1</sup> Pour parcourir 20km, une voiture essence consomme environ 1,5 litre de carburant, ce qui correspond à 3,45 kg de CO<sub>2</sub>.

<sup>2</sup> France stratégie, 2019. La valeur de l'action pour le climat. Une valeur tutélaire du carbone pour évaluer les investissements et les politiques publiques. Rapport de la commission présidée par Alain Quinet  
[https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-2019-rapport-la-valeur-de-laction-pour-le-climat\\_0.pdf](https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-2019-rapport-la-valeur-de-laction-pour-le-climat_0.pdf)

**notamment en adaptant les horaires pour permettre des pratiques de covoiturage ou s'adapter aux horaires de transports en commun s'ils existent.** Les associations culturelles et sportives pourraient également recevoir des subventions du même type si elles organisent la mobilité durable de leurs adhérents pour se rendre aux activités.

- Enfin, les organisations, notamment les associations qui organisent du covoiturage solidaire, jouent un rôle dans l'accompagnement de publics non motorisés, en particulier dans un contexte où un certain nombre d'activités et services ne sont accessibles qu'en voiture. **La dimension sociale du covoiturage pourrait ainsi être encouragée par des dispositifs ciblés vers ce type de structures.**

### **III. Pour une mobilité ne dépendant pas uniquement de la voiture individuelle, planifier l'intégration du covoiturage au sein des systèmes de mobilité locale et réinvestir la question du logement**

Le covoiturage ne constitue par un service équivalent à celui d'un transport en commun organisé par la puissance publique :

- Une voiture servant au covoiturage est un véhicule privé là où le bus appartient à la puissance publique (ou sous contrat public) ;
- L'acceptation d'un passager dépend de la bonne volonté d'un conducteur là où le chauffeur de bus se doit d'accepter tout le monde ;
- Il n'existe pas de garantie sur l'offre.

Continuité, égalité d'accès, mutabilité : le covoiturage n'entre pas dans ces critères de base, constitutifs du service public. Le recours aux financements publics n'est pas suffisant pour qualifier cette activité de « service public ». Cela appelle à mieux définir les contours justifiant l'intervention publique dans un champ qui n'est pas, à l'évidence, un service que l'on peut présenter comme une solution pour tous et toutes. Pour Jean-Pierre Orfeuill, le covoiturage courte-distance est une « invitation à la débrouille »<sup>3</sup> qui ne sera pas assimilé à un service de transport en commun par les habitants de territoires peu desservis. Il ne répond donc pas à l'enjeu de justice sociale et territoriale, pourtant nécessaire à la transition écologique.

Le covoiturage courte-distance se présente comme une composante minimale des systèmes de mobilité locale, qui ne pourront s'affranchir d'une offre de transports publics. **Pour permettre l'émergence d'un système réellement alternatif à la seule voiture individuelle, les lieux de rencontre ou de dépose entre conducteur et passagers doivent devenir des hubs de mobilité et être accessibles à pied, à vélo ou en transport en commun, depuis les lieux de vies (habitat, activités quotidiennes),** tout en étant facilement accessibles pour les conducteurs depuis des voies fréquentées. Aujourd'hui, les aires de covoiturage sont bien souvent accessibles uniquement en voiture, ce qui diminue l'efficacité écologique et sociale (pour les personnes non motorisées) de la pratique. Les parkings de supermarché existants peuvent répondre à cet enjeu de créer des hubs de mobilité, tout en limitant l'artificialisation. Quand ils sont reliés par les transports en commun, ils jouent déjà le rôle de parkings relais. Aussi, une

---

<sup>3</sup> Orfeuill, J-P. 2022. *L'autocar express, une solution pour les déplacements longs de la vie quotidienne?* Note d'auteur. La Fabrique de la Cité.

partie du stationnement existant des supermarchés pourrait être dédiée au covoiturage, dans une dynamique nationale de sobriété foncière. Les pratiques de mobilité observées à partir des hubs de mobilité, ou depuis les différents pôles émetteurs de flux, peuvent également préfigurer la création de lignes de transports en commun, dans un objectif d'approfondissement de la transition écologique.

Pour rendre possible un tel système de mobilité, les leviers vont cependant au-delà d'un aménagement favorable à l'intermodalité. La périurbanisation et la dispersion des flux rendent nécessaires l'utilisation de la voiture et impliquent un allongement des distances parcourues. **La question du logement est particulièrement importante et s'articule directement à celle des mobilités. Pour permettre à des populations contraintes de résider de plus en plus loin, du fait des tensions sur le marché immobilier et le manque d'offre, l'une des voies pourrait être de réinvestir les logements vacants** (3,1 millions en France en 2021). Plus globalement, l'organisation du territoire doit être repensée pour permettre un rapprochement des lieux de vie et des lieux d'activités et de services, afin de diminuer la nécessité grandissante de se déplacer de plus en plus vite et loin au quotidien.