

Février 2019

Le Covoiturage

Cette fiche n'a pas vocation à être exhaustive. Elle a pour but de contribuer à la connaissance du sujet et à questionner son lecteur.

En plein essor depuis quelques années, le covoiturage est avec l'autopartage l'un des premiers bouleversements majeurs dans l'usage de l'automobile. De nombreuses start-up tentent de percer et d'imposer le concept qui pourra profiter du large potentiel restant à exploiter pour créer un marché de masse, comme BlaBlaCar a réussi à le faire sur l'un des segments. Un segment de marché à l'échelle mondiale, avec aujourd'hui environ 30 millions de membres BlaBlaCar, qui montre donc l'intérêt d'étudier l'ensemble des composantes du covoiturage et de comprendre lesquelles constituent aujourd'hui un potentiel de développement intéressant.

Définition du concept : co-définition ou multi-définition ?

Élément de l'économie du partage (ou collaborative), laquelle connaît un développement important depuis le 21^e siècle, le covoiturage n'a pas attendu une définition réglementaire pour se développer, et la difficulté d'y rattacher ou non certaines pratiques tient à celle de distinguer certaines caractéristiques discriminatoires.

Les critères de base :

- au moins un passager,
- un conducteur qui ne soit pas professionnel du transport,
- et qu'il n'en fasse pas une activité lucrative.

Ils induisent néanmoins des subtilités plus complexes. Distinguer l'activité commerciale de transport peut demander des estimations peu évidentes (somme perçue par le conducteur devant être limitée au partage des frais). De même se pose la question de faire des distinctions parmi les formes suivantes : covoiturage familial, entre voisins, entre collègues ou entre inconnus.

Le Cerema propose la définition d'une « utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passager(s) dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun. Il existe deux façons de faire :

- utilisation à tour de rôle du véhicule de chacun des covoiturés, qui est ainsi alternativement conducteur ou passager ;
- utilisation d'un seul véhicule et participation des passagers aux frais de déplacement (carburant, péage). »

Cette définition rejoint celle du code des transports (article L3132-1 : « **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** ») en n'excluant pas le covoiturage familial (y compris avec mineurs).

Notons que du point de vue de la terminologie, « covoitureurs » peut désigner les conducteurs ou passagers du covoiturage, ou bien spécifiquement les conducteurs, par opposition aux passagers définis alors sous le terme « covoiturés ». Le conducteur seul dans sa voiture peut quant à lui être appelé « autosoliste », l'« autosolisme » regroupant cette activité d'utilisation de la voiture en solo.

Intérêt du covoiturage : quels avantages pour qui ?

Pour les utilisateurs, le principal argument en faveur du covoiturage est l'**économie financière**, même si le lien social ou encore l'aspect vertueux en matière de lutte contre la pollution (si moins de voitures circulent) peuvent être évoqués. En revanche, le côté performance du temps de trajet apparaît au contraire plutôt comme détérioré par la contrainte d'arrêts ou détours supplémentaires que peut nécessiter la prise ou dépose de covoitureurs par rapport à un trajet autosoliste (sans considération donc du fait que la congestion peut être réduite par une réduction de nombre de voitures utilisées).

Pour la collectivité, la **réduction de la pollution** est un enjeu, tout comme celle **de la congestion** voire du besoin de stationnements induit, mais le covoiturage peut également apparaître comme une solution venant **combler des déficits d'offre** de transport sans générer de coût d'offre de transport public. L'**insertion sociale** (droit à la mobilité), voire le simple lien social, fait également partie des thèmes sur lesquels elle peut y trouver un avantage. Enfin, la sécurité des déplacements peut aussi être évoquée, non seulement via le nombre de voitures restant en circulation mais encore par une hypothèse, à vérifier, selon laquelle les conduites en covoiturage pourraient être plus calmes et respectueuses que les autres (pression sociale par rapport aux passagers présents face auxquels on s'oblige à faire bonne impression, à conduire confortablement, prudemment, pour augmenter leur confort et sécurité voire leur envie de réitérer le covoiturage), hypothèse à mesurer également face au déficit d'attention que pourrait au contraire causer la présence de davantage d'interlocuteurs générateurs de conversations/distractions potentielles.

Pour les employeurs, enfin, on évoque l'agrandissement possible de leur **bassin d'emploi**, une réduction des besoins de **stationnement**, des moindres fatigue et stress des employés qui covoiturent, un développement bénéfique du relationnel entre collègues, une image plus vertueuse de l'entreprise.



Les différents types de covoiturage : covoiturer comment, dans quel cadre ?

En premier lieu on peut distinguer le covoiturage dit « planifié » du covoiturage « spontané » :

- le **covoiturage planifié** consiste à avoir fait l'appariement covoitureurs-covoiturés en amont, avec l'aide d'un opérateur de covoiturage, d'une entreprise/administration, de la collectivité, d'une association, ayant pu organiser la méthodologie de cet appariement. Le rapprochement entre covoitureurs et covoiturés peut par exemple se faire par une **plateforme Web** mise à disposition : c'est le cas de Blablacar, ou de la plateforme OvestGo mutualisée entre différentes structures territoriales. Le système de mise en relation peut être ouvert à **tout public** ou circonscrit à un **public restreint** (salariés d'une même entreprise ou zone d'activité, scolaires...) : on parle également de covoiturage communautaire (accès restreint donc moins d'utilisateurs



1 Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

mais effet tribu favorisant la fiabilité).

- **le covoiturage spontané** quant à lui ne nécessite **pas de dispositif complexe** pour organiser l'appariement en amont : celui-ci se fait de façon informelle. Son principe même le rend **difficile à quantifier** dans la mesure où il n'induit même pas nécessairement de trace écrite. Il comprend l'**autostop** ainsi que le covoiturage « **informel** » consistant en des regroupements volontaires de personnes, notamment aux abords de parkings, d'entrées d'autoroutes ou nœuds routiers (l'échelle est alors plutôt infra-communale). L'autostop peut néanmoins être structuré et facilité par l'implantation de bornes de covoiturage, voire l'instauration d'une charte d'utilisation, d'une procédure d'identification et/ou d'inscription préalable, d'un site internet d'information, d'un kit de covoiturage, etc.



Dans les faits, la distinction n'est pas toujours évidente entre planifié et spontané : par exemple un covoiturage planifié régulier peut devenir spontané une fois le réseau constitué.

Ensuite, une distinction se fait assez sensiblement entre covoiturage « longue distance » ou « intercity », qui est généralement occasionnel, ponctuel (distance moyenne du covoiturage occasionnel de 330 km selon l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD, réalisée par l'INSEE) 2008), et covoiturage « courte distance » qui est plus régulier (distance moyenne du covoiturage régulier de 28 km d'après l'ENTD 2008) :

- **le covoiturage longue distance** (plus de 80 km) concerne plutôt des déplacements **interrégionaux**. **Le covoiturage occasionnel** observe un taux de remplissage moyen de 3,3 personnes par véhicule d'après l'ENTD 2008. Le covoiturage ponctuel (pas de répétition dans le temps) s'opère plutôt sur des trajets de type loisirs, voyages, vacances ou événementiel

divers. L'Ademe montre également que l'occasionnel longue distance est aujourd'hui très en lien avec des jeunes actifs (plutôt employés et cadres qu'ouvriers) ou étudiants (y compris adolescents), et/ou des personnes non motorisées, et/ou des personnes travaillant loin de chez elles et ne revenant que le weekend, et/ou des vacanciers (au final on le retrouve surtout en période touristique, en début et en fin de weekend). Il fonctionne avec une **participation des passagers aux frais** et passe quasi systématiquement par un **site de covoiturage** : la longue distance est le marché principal de BlaBlaCar.

- **le covoiturage courte/moyenne distance** est plutôt pratiqué à une échelle urbaine ou régionale, on peut donc le fixer en-deçà de 80 km. **Le covoiturage régulier** a un taux de remplissage moyen de 2,3 personnes par véhicule d'après l'ENTD 2008, avec les mêmes trajets et le plus souvent plusieurs jours par semaine (au minimum 1 jour/semaine), à des jours et horaires fixes. On est en fait surtout sur des **courtes distances quotidiennes**, et essentiellement du **domicile-travail ou domicile-études**. Le covoiturage domicile-travail concerne, selon l'Ademe, plutôt des personnes d'une même famille (pour 50%), d'une même entreprise ou d'une même zone d'activité (plus rare), et/ou avec des trajets de plus de 20 km, et/ou habitant dans un secteur périurbain ou rural, et/ou qui rencontrent des contraintes de stationnement notamment au niveau du lieu de travail (disponibilité et/ou coût). On peut noter que 80% des covoitureurs en domicile-travail covoiturent avec des personnes de leur entourage (collègues, voisins, etc.) contre seulement 20% via un site internet.

Aujourd'hui, entre ces deux derniers types de covoiturage, on voit **principalement un boom du covoiturage longue distance** (marché que BlaBlaCar occupe à 95%, avec un chiffre de l'ordre de 8 millions d'inscrits en France) tandis que le domicile-travail courte distance en est encore à ses balbutiements (chiffre Ademe 2015 : en France, environ 3% des déplacements domicile-travail covoiturés). La **dimension financière** s'avère en fait essentielle pour le premier, avec un net avantage sur le train et les lignes à grande vitesse notamment, alors que le second cherche encore son **modèle** (positionnement de beaucoup d'acteurs, Idvroom, Carbip, Karos, Ecov, Wayz-up, Citygoo... et le constat d'échecs, comme Sharette ou WeDrive). L'Ademe estime pourtant que le **covoiturage domicile-travail a un réel avenir** et est, avec le covoiturage domicile-études, le **champ stratégique** sur lequel il faut se concentrer compte-tenu des potentiels. Il semble qu'aujourd'hui le covoiturage se fait moins là où il serait le plus utile, par exemple en dehors des zones urbaines où l'offre de transport est plus diffuse (16% seulement des covoitureurs résident dans les communes rurales selon le document d'octobre 2016 du Commissariat Général au Développement Durable : Nouveaux usages de la voiture, Quel avenir? Quels impacts?).

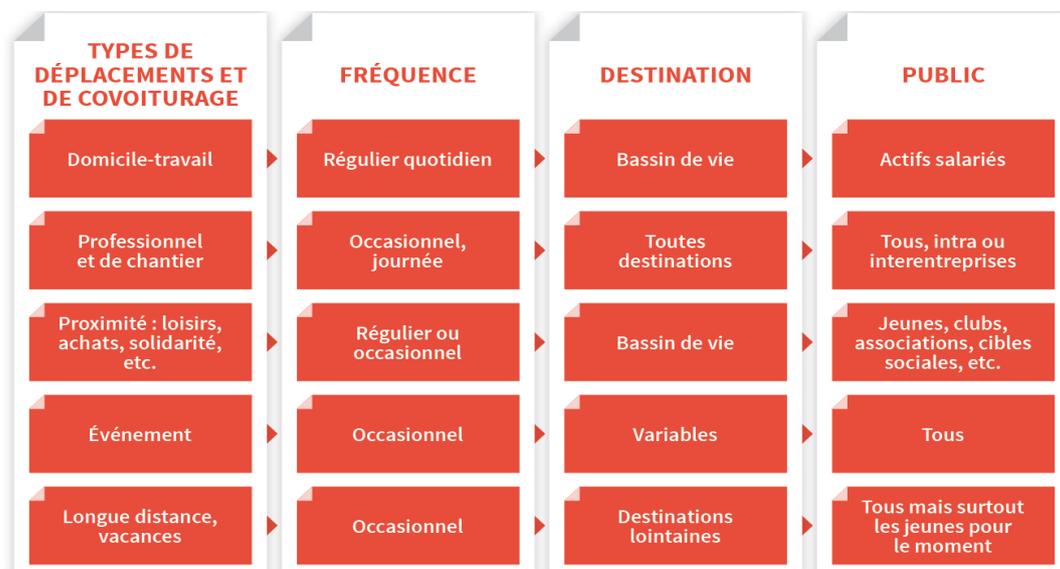


Tableau réalisé par l'Ademe (2016) à propos des différentes formes de covoiturage

Pour terminer, il est important de citer le **covoiturage dynamique**. Basé sur l'existence et le développement des technologies de l'information et de la communication (TIC), notamment **applications Smartphone de géolocalisation**, celui-ci s'appuie sur une synchronisation en temps réel des demandes et offres de trajets. Expérimenté en particulier en 2010 dans l'Isère, ce type de covoiturage semble tout autant offrir des **perspectives d'expansion intéressantes** que se heurter pour le moment à une **fragilité** liée au développement actuel des TIC (maturité, fiabilité), aux volumes d'offres et de demandes jusqu'ici insuffisants pour un développement conséquent ou encore au fait que le modèle économique n'est pas encore vraiment trouvé. Un secteur que des start-up investissent (cf Uber pool, UberPoP, Covivo, Heetch, Citygoo) en espérant capter son potentiel, lequel est probablement plus élevé dans les zones denses, en particulier en Île-de-France.

Freins et leviers : quels difficultés et moyens de développement ?

La principale problématique que rencontre le covoiturage est celle de **l'appariement entre conducteurs et passagers**, qui nécessite un nombre de conducteurs et de passagers potentiels conséquent et/ou un groupe de conducteurs et passagers potentiels ayant des critères communs notamment en termes de trajets (voire de tarifs, etc.). Pour le nombre, on parle de « **masse critique** » à partir de laquelle l'appariement réussit de façon satisfaisante pour les usagers (le service devient attractif et potentiellement attire encore plus d'utilisateurs, etc.), et en-dessous de laquelle c'est le contraire (le service peut alors être délaissé, etc.). Pour les critères communs, cela dépend si on a un **public restreint** par exemple à une même entreprise où les covoitureurs potentiels ont en commun le lieu voire les horaires de travail. Des freins potentiels majeurs à la pratique sont donc l'absence de taille critique ou l'impossibilité de trouver un trajet compatible dans les offres. Selon le Conseil Economique Social et Environnemental, 97% des trajets effectués via Blablacar en 2015 ne correspondaient en effet pas au top 10 des trajets du site (qui ne représentent donc que 3% de l'ensemble). C'est la raison d'être des **plateformes de mise en relation** qui jouent un rôle majeur dans le développement massif du covoiturage (notons que cela fonctionne surtout en longue distance). Ces plateformes, notamment numériques, peuvent également guider les choix de tarifs et proposent des modalités de fonctionnement entre conducteurs et passagers. Si le covoiturage domicile-travail notamment semble un marché intéressant à travailler, c'est entre autres parce qu'il se restreint à un **cadre plus homogène** où les appariements ont un potentiel de réussite intéressant dès lors qu'ils sont bien gérés.

Des freins au covoiturage sont également constitués par la simple **Crainte** que cette contrainte de l'appariement peut susciter, et qui démotive les moins volontaires. Effectivement, peuvent être redoutés non seulement **la difficulté de trouver un covoitureur compatible** au départ, mais encore, pour ce qui est de trajets réguliers, le fait de devoir trouver une autre solution, réitérer la démarche de mise en place de covoiturage, suite à un changement d'horaires de travail ou de situation. La problématique de l'incertitude sur le **trajet retour** peut également être citée.

Les **arrêts / détours / adaptations d'horaires de trajet** que peut nécessiter le covoiturage peuvent également dissuader la pratique, notamment sur des motifs contraints et/ou des distances courtes pour lesquelles le désavantage relatif est plus important. D'autre part, si le covoituré peut craindre que le covoitureur ne respecte finalement pas les horaires de trajet annoncés, le covoitureur peut redouter la même chose du covoituré : c'est la **question de la garantie** des horaires. Plus généralement, le covoiturage peut être vu (par méconnaissance et appréhension face à un nouveau mode) comme une solution offrant moins de garanties que les modes plus classiques (intégrant métro, bus, ...).

La peur d'un **covoiturage avec un inconnu** constitue un frein supplémentaire qui justifie la tendance pour les sites de covoiturage à proposer des fonctions "profils" ou faire des liens avec les réseaux sociaux afin de diminuer cette crainte. Cette appréhension est, de fait, amoindrie lorsque le covoiturage se fait dans un cadre restreint à une entreprise ou à une zone d'activité par exemple. Les freins culturels (besoin de se sentir une certaine liberté d'action) s'estompent quant à eux au fil du temps.

Lutter contre les freins précités constitue donc un moyen de faciliter le développement de la pratique. Des actions sont possibles de la part des différents acteurs qui disposent chacun d'un certain nombre de leviers :

- **les utilisateurs** : effectivement, bénéficiaires du service, ils en sont également co-producteurs,
- **les associations** : elles peuvent être force de proposition dans l'organisation et la mise en place d'un service de covoiturage, et peuvent promouvoir la pratique,
- **les collectivités** : évaluant les besoins de déplacement sur leur territoire, elles peuvent proposer un service pour y répondre ou tout au moins favoriser et cadrer le développement de la pratique,
- **l'État** : il peut également favoriser et cadrer la pratique via ses outils législatifs ou réglementaires,
- **les entreprises et administrations** : évaluant les besoins au sein de leur structure, elles peuvent, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité, proposer un service, que ce soit à l'échelle interne ou avec d'autres structures. L'action peut également être de favoriser la pratique,
- **les opérateurs de covoiturage** : ils peuvent créer pour le compte d'entreprises, d'administrations, de collectivités ou d'associations, la structure de rassemblement et de diffusion des offres de covoiturage.

Sur la problématique de l'appariement, une collectivité peut mettre en place une **plateforme de mise en relation** (pas nécessairement simplement numérique) : sur un grand territoire, l'échelle régionale est aujourd'hui la plus légitime pour gérer un outil susceptible d'atteindre une masse critique attractive. Sur ce point, l'État a un rôle via la législation sur l'évolution des compétences.

Les lieux d'activité (travail, loisirs, ...) apparaissent comme des lieux stratégiques. Pour autant, il paraît plus opportun pour eux de se raccrocher à un dispositif public existant d'envergure (métropole, département ou région) que de créer leur propre plateforme : ainsi, ils peuvent concentrer leur action sur **de l'animation et de la promotion internes**, éléments essentiels. En termes d'outils, ils peuvent mettre en place des **avantages pour les covoitureurs**, comme par exemple des **conditions de stationnement spécifiques**, et bien sûr toute action de **communication** sur le covoiturage et les mesures mises en place. Les divers canaux de communication peuvent être utilisés, l'évènementiel en est un, et l'échelle peut tout aussi bien être collective qu'individualisée (le recours à un prestataire extérieur peut être efficace).



Exemples d'évènements : challenge inter-entreprises, forum

Si le lieu de travail constitue un endroit stratégique pour l'information, celle-ci peut également s'inscrire dans un **cadre structuré d'animation et de promotion** à l'échelle d'un grand territoire, avec les acteurs locaux dont les employeurs qui déploient à leur échelle les actions de promotion et de communication. La promotion et la communication concernent en fait autant les collectivités et associations que l'État voire les sociétés concessionnaires d'autoroutes.



Manifestation publique (ici stand Ehop)



Affiche du Grand Lyon

Ces acteurs peuvent également mettre en place d'autres mesures d'encouragement de la pratique. Si la création d'avantages pour les covoitureurs au niveau du stationnement public ou concédé peut soulever la question du contrôle, dont les coûts pour la collectivité peuvent interroger, la **création d'aires de covoiturage** simples reste financièrement acceptable. Des aires qui, en plus d'offrir une facilité pratique (avec l'intérêt de réfléchir également à l'intermodalité, en couplant avec un arrêt de transport en commun, en aménageant des stationnements vélo sécurisés, etc.) et plus de visibilité au covoiturage, permettent de limiter le stationnement anarchique. Les autorités organisatrices de la mobilité ont obligation de réaliser un schéma de développement des aires de covoiturage : art. 52 de la loi de modernisation de l'action



Aire de covoiturage sur un Intermarché (58)



Stationnement "covoitugare" (covoiturage pour les usagers de la gare)
(source Département 44)

publique territoriale et d'affirmation des métropoles. La mise en place de **stations ou points stop** par la collectivité est également utile pour un covoiturage sur de plus courtes distances (moins de 10 km selon l'Ademe, contre plus de 50 km pour ce qui est du covoiturage par une aire). Autre solution infrastructurelle enfin, faire bénéficier le covoiturage de **voies réservées ou partagées**, mesure qui fait l'objet d'expérimentations : on peut noter fin 2018 l'appel à projets Dérogations French Mobility incluant notamment ce sujet, sur lequel Rennes Métropole par exemple étudie la possibilité d'expérimenter l'utilisation d'une voie réservée aux véhicules à occupation multiple.

Pour un certain nombre d'actions citées, l'État a un rôle à jouer. Au-delà de **l'organisation des compétences et responsabilités** (par exemple pour les concessionnaires d'autoroutes, places de covoiturage sur les aires, avantages tarifaires ou communication sont évoqués), l'évolution du **code de la route**, le **contrôle/sanction** ou encore la gestion des **contrats** de concession sont des sujets

qui concernent pas exemple les voies réservées. Enfin, le contexte en matière de **textes régissant directement la pratique** du covoiturage (responsabilité, assurance, fiscalité...) peut également l'encourager. Le projet de **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**, actuellement en discussion, ambitionne de créer les conditions permettant de développer massivement le covoiturage.

Au-delà de tous ces leviers, qu'ils soient législatifs, infrastructurels ou autres, et des Assises Nationales de la mobilité de fin 2017 qui ont été l'occasion de réfléchir à un certain nombre de mesures (cf bibliographie), on peut également envisager une **perspective technologique** favorable, pouvant notamment développer le covoiturage dynamique. Cela est en revanche moins maîtrisable et repose davantage sur les multiples acteurs extérieurs qui cherchent aujourd'hui de nouvelles solutions pour entrer sur le marché. Il s'agirait donc d'un avenir de start-up, pour un covoiturage finalement encore en devenir, pour lequel le potentiel est là mais le concret encore à **co-développer**.

Pour aller plus loin

Le covoiturage : des pistes pour favoriser son développement – CERTU, juin 2013.

Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel? – Commissariat Général au Développement Durable, juin 2014.

Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance – ADEME, septembre 2015.

Etude qualitative exploratoire sur les usagers du covoiturage. Une comparaison des pratiques à courte et longue distances – Fuzier A. (Mémoire de master 2), décembre 2015.

Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités – Commissariat Général au Développement Durable/Direction Générale des Entreprises, janvier 2016.

Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance – Commissariat Général au Développement Durable, mai 2016

Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance, Guide méthodologique – ADEME, septembre 2016.

Analyse économique exploratoire du covoiturage longue distance, Rapport d'étude – Cerema, octobre 2016.

Nouveaux usages de la voiture, Quel avenir? Quels impacts? – Commissariat Général au Développement Durable, octobre 2016.

Synthèse du groupe de travail Covoiturage courte distance des ateliers de l'innovation – Assises Nationales de la mobilité, décembre 2017.

L'intégration du covoiturage dans le système de mobilité francilien. Hybrider le transport collectif pour asseoir l'hégémonie de l'automobile? – Delaunay T. (Thèse de doctorat), juin 2018.

Contact : BOSSARD Mathieu
CEREMA/DTerOuest/DMI/M
Tél: 02 40 12 84 81
mathieu.bossard@cerema.fr