

LE COVOITURAGE ET L'AUTOSTOP ORGANISÉ DANS L'OUEST BRETON

DES ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME ENCORE TROP PEU DÉVELOPPÉES



#11 | Février 2024 OBSERVATOIRE | Note d'analyse



Crédit : Adobe Stock



Dans plus de **8 cas sur 10** les déplacements professionnels de courte distance se font en autosolisme.



D'après une enquête Ipsos de 2023, seuls **11 %** de personnes déclarent être prêtes à pratiquer davantage le covoiturage afin de réduire les déplacements en autosolisme.



En France, la distance moyenne réalisée en covoiturage intermédié (via une plateforme) est de : **25 km**

Le taux d'occupation des voitures diminue quand le niveau de vie s'élève : l'autosolisme compte pour

40 % des déplacements locaux en voiture des personnes appartenant au 1^{er} quartile, regroupant les ménages les plus modestes, contre

59 % pour ceux du 4^e quartile, correspondant aux ménages aisés.



Ces dernières années, avec l'augmentation du coût du carburant, une aspiration à être moins dépendant de sa voiture et la nécessaire transition écologique, l'usage individuel de l'automobile a été fortement questionné. Pourtant, c'est une réalité qui demeure encore bien vivante : la France compte près de 39 millions de voitures en circulation. C'est toutefois une ressource sous-exploitée car, avec un taux d'occupation moyen de 1,43 personne par véhicule, ce sont trois à quatre sièges qui circulent régulièrement vides¹. Pour moins – et mieux – l'utiliser, le covoiturage est souvent présenté comme une solution idoine. Il constitue ainsi l'un des leviers d'action de la Stratégie nationale bas-carbone, celui visant à augmenter le remplissage des véhicules.

En 2022, le Gouvernement a déployé un plan en faveur de son développement qui vise à tripler la pratique d'ici 2027. Localement, les collectivités agissent aussi en sa faveur, en particulier dans les espaces ruraux où le transport en commun est moins efficace. Pourtant, force est de constater que le covoiturage peine à se développer malgré la dynamique enclenchée récemment. De surcroît, l'absence de données globales sur la pratique invite à l'observer avec prudence. Levier d'action politique consensuel mais flou, le covoiturage n'en demeure pas moins un outil potentiellement efficace, surtout s'il est intégré au sein des systèmes de mobilité locaux et s'il concurrence l'autosolisme.

Comment profiter de l'élan actuel pour maintenir la dynamique et atteindre les objectifs fixés ? Quels sont les outils et dispositifs à destination des collectivités ? Quels sont les freins à lever du côté des usagers ?

Cet observatoire a pour objet de répondre à cette série de questions afin d'accompagner les membres de l'Adeupa dans leur réflexion. Avant de détailler les atouts et les limites du covoiturage et de l'autostop organisé dans le contexte de l'Ouest breton, cette publication propose une mise au point sur ces pratiques et sur ce qu'elles recouvrent. *In fine*, elle présentera un panel de solutions et d'outils à disposition des acteurs publics pour agir en faveur de ces modes encore trop peu développés.

1. Sdes-Insee, Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019.

Un concept, des pratiques : éléments de définition

Le covoiturage est un **mode de déplacement partagé** qui se distingue clairement d'un service de transport de personnes car il s'inscrit dans un **cadre non professionnel**. Dans son sens le plus large, le covoiturage désigne l'**utilisation d'un véhicule par plusieurs occupants à titre non onéreux et dont le trajet est réalisé pour le compte du conducteur**. Cette définition large englobe la quasi-totalité des déplacements en voiture où le conducteur n'est pas seul. **La définition courante est plus restreinte** et exclut les déplacements réalisés dans le cadre du ménage. Également, il convient de distinguer le **covoiturage régulier et de courte distance** (moins de 80 km) parmi l'ensemble des pratiques, car il correspond au type d'usage avec le plus grand potentiel de développement. Enfin, parce qu'il est le type de covoiturage le plus facilement mesurable, le **covoiturage intermédiaire** – dont la mise en relation entre conducteur et passager(s) s'est faite via une plateforme – constitue aussi une catégorie particulière.

Une pratique ancienne réactivée par la révolution numérique

Si le covoiturage a été fortement encouragé aux États-Unis durant la Seconde Guerre mondiale afin d'économiser le carburant, il s'est surtout développé en Europe dans le courant des années 1960 grâce aux efforts d'organisation de la pratique de l'autostop. Ces modes de déplacements partagés étaient très pratiqués à

l'époque, le taux de motorisation étant encore faible et la voiture, un bien rare. Ils permettaient notamment à des publics non-motorisés d'accéder à l'automobile et, *in fine*, de diffuser son modèle.

S'il compte de nombreux avantages, le covoiturage s'est cependant développé par la contrainte – que ce soit la non-motorisation, le coût des trajets, les pénuries de carburant, les mouvements sociaux dans les transports – ou par opportunisme (une personne se déplaçant sur le même itinéraire à la même heure).

La crise pétrolière de 1973 a entraîné le développement de la pratique, en particulier aux États-Unis, où les pouvoirs publics ont ouvert des voies réservées pour les véhicules à occupation multiple (*High-occupancy vehicle lanes* ou *HOV lanes*), initialement dédiées aux autocars mais progressivement ouvertes aux automobiles avec plusieurs occupants (la première ouverture étant réalisée en décembre 1973 à Washington, DC). En Europe, le covoiturage s'est développé à la même époque et principalement de manière informelle, même si des associations ont permis son essor.

La pratique s'est fortement érodée les décennies suivantes, au point de devenir marginale, à cause de l'accroissement de l'équipement automobile, de la diminution du coût de la mobilité et de la complexification des déplacements (étalement urbain, évolution des ménages, nouvelles pratiques de loisirs et de consommation). Le covoiturage représente aujourd'hui en France moins d'un pourcent du total des kilomètres en voiture et concerne essentiellement la longue distance.

Pourtant, le covoiturage a récemment connu une **double dynamique** :

- d'une part, de nombreuses plateformes en ligne sont nées afin de mettre en relation conducteurs et passagers, avec un succès très hétérogène ;
- d'autre part, l'action publique s'est progressivement intéressée à cette pratique au point de le considérer comme un véritable levier de report modal et de décarbonation.

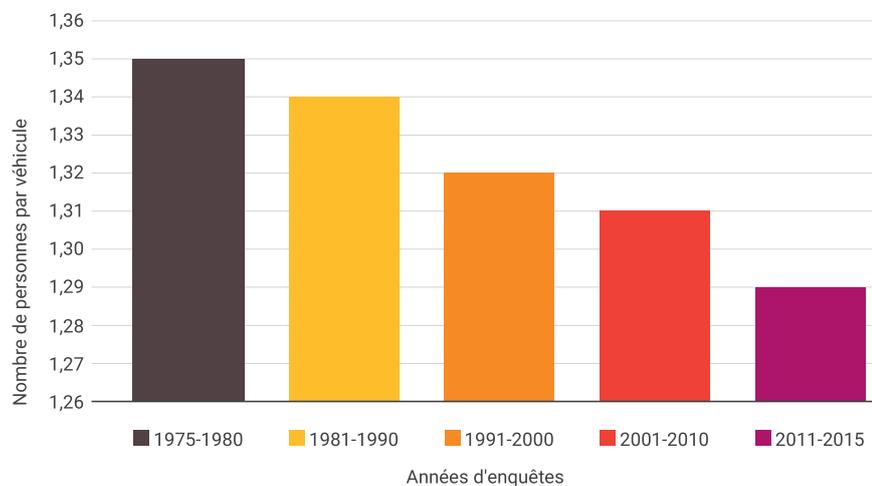
L'essor d'Internet a permis de relancer le covoiturage, en permettant l'échange de courriels ou la diffusion de petites annonces en ligne dans une approche communautaire. C'est ainsi que Comuto, la société éditrice du site www.covoiturage.fr et ancêtre de BlaBlaCar, est née en 2006. Mais c'est bien la diffusion des smartphones qui a suscité le développement d'applications mettant en relation conducteurs et passagers à travers des moteurs de recherche de plus en plus sophistiqués. C'est la naissance du covoiturage intermédiaire.

Des plates-formes qui ont surtout trouvé leur clientèle sur les déplacements longs

Aujourd'hui, les covoitureurs utilisant ces plateformes sont plutôt des jeunes (18-24 ans), généralement étudiants, et ils pratiquent le covoiturage durant les fins de semaines et les vacances. En 2021, BlaBlaCar annonçait compter vingt millions d'utilisateurs en France. Cependant, tous ne sont pas actifs et une grande majorité ne sont que des utilisateurs ponctuels. D'autres sociétés ont emboîté le pas à l'entreprise française, certaines se spécialisant dans le covoiturage du quotidien (à l'instar de Klaxit ou Karos), dans le covoiturage gratuit (Mobi-coop) ou encore le covoiturage urbain (City-go). Mais, ce sont surtout les plates-formes orientées vers les trajets de longue distance qui ont connu un certain succès. Les plates-formes dédiées au covoiturage du quotidien peinent, quant à elles, à trouver leur public et à stabiliser leur modèle d'affaires, étant encore très dépendantes de financements publics pour maintenir leur activité.

Face à cet essor et percevant l'intérêt de ce mode de déplacement, les pouvoirs publics ont progressivement accompagné son développement et tenté de l'institutionnaliser.

Évolution du taux d'occupation des véhicules dans la mobilité quotidienne



Source : ensemble des enquêtes ménages-déplacements (population de 5 ans et plus) - Cerema (2016)



« Remplissez ces sièges vides » « Le covoiturage est un DEVOIR! ».
Affiche de promotion du covoiturage aux États-Unis durant la Seconde Guerre mondiale.
Source : National Archives and Records Administration, États-Unis, 1941-1945

Une intégration récente dans les politiques de transport

Depuis le début des années 2000, **plusieurs tentatives d'institutionnalisation du covoiturage de courte distance ont été menées** à tous les niveaux des collectivités.

La loi Maptam (2014) précise pour la première fois la définition du covoiturage (article 52) et intègre la pratique comme une compétence des Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM), susceptible d'être financée par les recettes provenant du versement transport. La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) a rapidement fait évoluer cette définition, désormais inscrite dans le Code des transports qui fixe deux conditions cumulatives :

- le trajet doit s'inscrire dans le cadre d'un **déplacement effectué par le conducteur pour son propre compte** : si ce dernier ne cherche pas à se déplacer mais uniquement à transporter des tiers, il ne s'agit pas d'une pratique répondant à la définition du covoiturage ;
- les **échanges financiers entre les passagers et le conducteur sont limités au partage des coûts**. Ils peuvent notamment comprendre les frais de carburant, les éventuels péages et, si les passagers et le conducteur ont été mis en relation par une plate-forme, la commission de cette dernière. Dans ces conditions, le partage de frais n'est pas soumis à la TVA, ne constitue pas un revenu et le conducteur n'est pas dans l'obligation de cotiser pour les heures de conduite qu'il effectue.

Définition du covoiturage

« 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. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux. »

Article L. 3132-1 du Code des transports

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) lui accorde une place plus importante en donnant aux AOM la possibilité de verser une allocation aux conducteurs et aux passagers dans le cadre de déplacements en covoiturage. La loi a également permis l'accélération de la création de voies réservées sur les axes routiers structurants et a rendu obligatoire la diffusion et la transparence de certaines données des opérateurs de covoiturage. L'offre est désormais davantage intégrée aux outils de planification de la mobilité.

Enfin, la loi a renforcé le rôle des employeurs avec le Forfait mobilités durables qui offre la possibilité (mais non pas l'obligation) d'attribuer une indemnité exonérée de cotisations aux salariés privilégiant les modes de transport alternatifs pour effectuer leurs trajets entre leur résidence et leur lieu de travail. Le covoiturage, en tant que conducteur ou passager, y est éligible.

Pour accompagner cela, plusieurs plans ont été lancés. En novembre 2019, *Mobilisation pour le covoiturage au quotidien* avait pour ambition d'agir auprès des entreprises et des collectivités. Le Gouvernement portait alors l'objectif de tripler le nombre de trajets réalisés en covoiturage du quotidien d'ici 2024. L'atteinte de l'objectif a depuis été reportée à 2027 via un nouveau plan de 150 millions d'euros. Il a notamment mis en place début 2023 un dispositif permettant de verser aux conducteurs

qui se lancent dans le covoiturage de courte distance une prime de 100 € à travers les plateformes de covoiturage et sous la forme d'un versement progressif : une première partie au premier covoiturage (25 € minimum) et le reste au dixième covoiturage, dans un délai de trois mois à compter de son premier covoiturage. Le Gouvernement complète l'incitation financière que proposent certaines collectivités aux conducteurs et passagers sur la base du principe « 1 € de l'État pour 1 € de la collectivité ».

Enfin, plusieurs dispositifs de soutien opérationnel ont été mis en place depuis 2019 :

- la plateforme France Mobilités apporte un appui à l'ingénierie ;
- le registre national de preuves de covoiturage permet de certifier la pratique des usagers.

Le registre national de preuve de covoiturage (RPC)

Le registre national de preuve de covoiturage (RPC) est un service public gratuit visant à faciliter et sécuriser la mise en œuvre, par les AOM et les employeurs, de mesures d'incitation au covoiturage de courte distance.

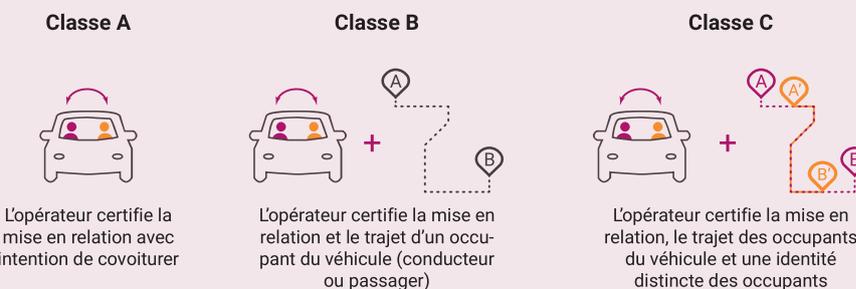
Pour cela, il centralise les trajets en covoiturage communiqués par des opérateurs volontaires pour collaborer. Les AOM ont ainsi la possibilité de connaître la pratique dans leur ressort territorial, de préfigurer et de mettre en place une campagne d'incitation.

Chaque trajet communiqué par l'opérateur au RPC se voit attribué par l'administrateur une classe de confiance (A, B ou C) tenant compte des procédures de vérification mises en place par l'opérateur de covoiturage.

Les usagers des services de covoiturage compatibles avec le RPC peuvent également télécharger, sur leur service habituel, les attestations qui prouvent la réalité de leurs covoiturations en vue de bénéficier des incitations financières existantes (comme le forfait mobilité durable). Une attestation indique les kilomètres parcourus, le nombre de trajets et les informations financières relatives à ces trajets. Elles sont élaborées pour un covoitreur et par opérateur.

Le RPC permet ainsi aux autorités organisatrices de la mobilité et aux employeurs de mettre en œuvre leurs dispositifs d'incitation individuelle au covoiturage sans crainte de fraude massive.

Les trois classes du Registre de preuve de covoiturage



Une variété d'usages selon la régularité ou le degré de préparation

Le covoiturage prend différentes formes. La plus pratiquée correspond au **motif d'accompagnement** d'une ou plusieurs personnes, généralement des proches « captifs » (sans voiture ni permis de conduire), afin de les déposer à une activité, à l'école, etc. Dans le Pays de Brest en 2018, ce motif représentait 15 % des déplacements quotidiens (EMD 2018). Ce sont des flux structurants dans notre quotidien, souvent inscrits dans des boucles de déplacements complexes, comprenant plusieurs autres motifs (courses, travail). Cependant, ce type de déplacement ne correspond pas à la définition stricte du covoiturage. Celle-ci rassemble deux catégories principales : le covoiturage occasionnel et le covoiturage régulier.

Le **covoiturage occasionnel** se déroule dans le cadre de voyages, de sorties et d'activités ponctuelles, comme des concerts ou des événements sportifs. Ce type de déplacements se fait généralement sur de longues distances. La plate-forme BlaBlaCar se place notamment sur ce créneau. Le remplissage des trajets covoiturés via leur plate-forme est de 3,45 personnes en moyenne (en comptant le conducteur et un membre de sa famille) : ainsi, la mise à disposition par un conducteur d'un trajet, lorsqu'elle aboutit, permet de trouver en moyenne 1,5 passager.

Parfois, certains déplacements de longue distance peuvent être plus réguliers, par exemple en fin de semaine lorsque les étudiants rentrent chez eux.

Le **covoiturage régulier** concerne plus généralement des déplacements plus courts (moins de 80 km) mais aussi plus fréquents, notamment quotidiens dans le cadre des déplacements domicile-travail. Il existe un important potentiel de développement sur ce créneau. Le taux d'occupation moyen des véhicules dans les déplacements domicile-travail est de 1,07 personne, ce qui est très faible.

Cette profusion de pratiques répond à la variété des besoins des usagers et à la diversité des contextes locaux ; cependant, cela crée aussi de la confusion, à la fois chez les décideurs de l'action publique et chez les usagers, en particulier lorsque plusieurs opérateurs coexistent dans le même territoire.

Les différents types de covoiturage



Le **covoiturage informel**, de courte distance dans le cadre de l'accompagnement familial : dépôt des enfants (école, activités), des aînés, etc.



L'**auto-stop** et l'**auto-stop organisé** : inscription préalable, identification des conducteurs, présence d'arrêts identifiés.



Le **covoiturage régulier** : distance courte ou moyenne, domicile-travail, domicile-études.



Le **covoiturage occasionnel**, de longue distance : voyage, événementiel.

Le covoiturage peut également être catégorisé selon son degré de préparation. On distingue alors :

1/ le covoiturage anticipé, pour lequel la mise en relation entre le conducteur et le ou les passagers est réalisée en amont du déplacement. Dans ce cas de figure, on différencie deux types d'offres :		2/ le covoiturage spontané, qui nécessite une visibilité réciproque entre conducteurs et passagers ; deux modalités coexistent :	
<p>Le covoiturage planifié, lors duquel la mise en relation est réalisée au moins un jour à l'avance ; il est bien adapté à la pratique occasionnelle et à la longue distance.</p> <p>Exemples d'opérateurs : BlaBlaCar, Ouestgo.</p>	<p>Le covoiturage dynamique, pour lequel la demande de déplacement se fait peu de temps avant le trajet, dans la journée et parfois quelques minutes auparavant grâce à une plate-forme d'intermédiation (application mobile) ; une certaine masse critique est nécessaire pour le fonctionnement de ce type de covoiturage.</p> <p>Exemples d'opérateur : Karos.</p>	<p>L'auto-stop organisé, qui constitue une forme augmentée d'auto-stop appuyée sur une relation de confiance entre conducteurs et passagers (écriteaux et macarons identifiables) et sur la présence d'arrêts auxquels les passagers se présentent physiquement.</p> <p>Exemples d'opérateur : Rézo Pouce.</p>	<p>Le covoiturage de ligne, qui emprunte aux réseaux de transports collectifs l'existence de lignes prédéfinies (origine-destination, plages horaires) et la masse critique (en concentrant l'offre et la demande aux mêmes endroits et créneaux temporels) et à l'auto-stop la spontanéité ; les passagers se présentent à des arrêts et sont déposés à d'autres arrêts de la ligne par les conducteurs ; ce mode de fonctionnement, plutôt adapté aux déplacements de la périphérie vers les centres ou entre pôles urbains, est généralement couplé à une mise en relation dynamique.</p> <p>Exemples d'opérateurs : Ecov ; Illicov.</p>

Un exemple de service de covoiturage intégré : la ligne de covoiturage

L'organisation du covoiturage repose sur la mise en relation de conducteurs, dont les véhicules comptent des places inoccupées, et de passagers désirant se déplacer. Cette mise en relation peut s'opérer par les échanges au sein d'une communauté de personnes (sphère privée, voisinage, salariés d'une même entreprise ou d'une même zone d'activités), par des rendez-vous entre personnes effectuant ou souhaitant effectuer le même trajet, en tout ou partie (par les petites annonces, le téléphone ou, désormais, par l'intermédiaire de plates-formes numériques), ou encore par **l'utilisation de**

flux routiers denses qui permettent la visualisation réciproque des conducteurs et des passagers.

Les lignes de covoiturage s'appuient sur ces flux en croisant le fonctionnement de l'auto-stop et celui du transport collectif, ce qui permet de massifier à la fois l'offre et la demande de mobilité dans l'espace et le temps. L'offre de covoiturage ne s'appuie ainsi plus sur un stock de conducteurs inscrits à une application, mais sur un flux de véhicules en circulation.

Plusieurs territoires de l'Ouest breton expérimentent actuellement des lignes de covoiturage. C'est le cas notamment dans le Pays des Abers, où neuf lignes permettent de rejoindre plusieurs polarités de la métropole de Brest, et dans le Pays de Morlaix (six lignes internes au territoire et une à destination de Brest métropole). Dans les deux cas, les lignes s'inscrivent en complémentarité avec l'offre ferroviaire car les destinations vers la métropole sont localisées en périphérie, aux terminus de la ligne de tramway ou à proximité de pôles générateurs de flux (hôpital, faculté, établissement tertiaire privé, etc.).

Une pratique encore trop marginale malgré une dynamique en hausse depuis 2022

Les données à disposition ne permettent actuellement pas de mesurer précisément la pratique du covoiturage, puisqu'une grande part des covoiturages est opérée de manière informelle, sans l'intermédiaire d'une plate-forme, et n'est donc pas comptabilisée. Pour connaître l'état de la pratique, il faut se tourner vers l'enquête nationale « Mobilité des personnes » ou des enquêtes *ad hoc*, comme celle réalisée

par Vinci dans le cadre de leur baromètre de l'autosolisme.

Ces deux sources de données permettent de constater que le covoiturage demeure **une pratique marginale**. D'après l'enquête de Vinci, en 2023, 8,3 conducteurs sur 10 en moyenne se déplacent seuls dans leur véhicule dans le cadre de leurs trajets du quotidien, ce qui représente une moyenne de 1,26 personne par véhicule. Ce taux d'autosolisme a toutefois légèrement diminué par rapport à l'enquête de 2022 (quatrième Baromètre de l'autosolisme, Vinci, 2023). C'est durant les heures de pointe, en particulier celle du matin, que ce taux d'autosolisme est le plus fort.

Les données issues des enquêtes nationales confirment ce constat : seuls 4 % des déplacements du quotidien sont effectués en covoiturage (enquête 2018-2019). Ainsi, neuf déplacements domicile-travail sur dix sont effectués seuls.

Autre source de données, l'Observatoire national du covoiturage du quotidien permet également d'observer les tendances à l'échelle du pays et dans les territoires (cf. p. 4, l'encadré sur le RPC). Les chiffres, diffusés régulièrement, montrent que la prime gouvernementale a permis d'augmenter la pratique du covoiturage intermédié durant le premier semestre 2023.

Nombre de trajets de covoiturage enregistré dans le Registre national (France)



Source : RPC, Covoiturage.gouv

Principaux trajets réalisés via une plateforme dans l'Ouest breton :

Origine – Destination	Flux mensuels de passagers en mai 2023 (RPC)
Lannion-Trégor Communauté – Guingamp-Paimpol Agglomération	662
Brest métropole – Pays de Landerneau-Daoulas	323
Lannion-Trégor Communauté – St-Brieuc Armor Agglomération	280
Brest métropole – Quimper Bretagne occidentale	242
St-Brieuc Armor Agglomération – Lamballe Terre et Mer	204
Brest métropole – Morlaix Communauté	139

Source : RPC, Covoiturage.gouv

Dans l'Ouest breton comme ailleurs, c'est en mars 2023 que la pratique a atteint son pic.

Dans les Côtes d'Armor, 34 350 trajets ont été réalisés entre janvier et mai 2023, contre 10 062 pour la même période en 2022. Dans le Finistère, 17 394 trajets ont été recensés durant cette période en 2023, pour 5 062 en 2022 (janvier à mai).

Covoiturage du quotidien et autostop organisé : des atouts et des limites

Le covoiturage et, dans une moindre mesure, l'autostop organisé, présentent de nombreux atouts, tant pour les personnes que pour les collectivités. Quels sont-ils, quelles en sont les limites et comment les dépasser ?

La réduction des effets de l'autosolisme : pollution, bruit et coûts financiers

Il est désormais établi que l'autosolisme – la conduite solitaire d'une voiture – a un impact considérable sur les finances publiques, l'environnement et la qualité de vie.

Les **coûts inhérents à l'automobile** comme mode de transport sont colossaux mais complexes à évaluer. Cependant, l'étude menée en 2023 par l'Adetec évalue à 14 milliards d'euros le coût du seul stationnement, dont treize milliards à la charge des collectivités en 2021 (étude Adetec, 2023).

En 2019, les voitures particulières ont émis 51 % des **gaz à effet de serre** du secteur des transports et 16 % de l'ensemble des émissions nationales. En matière de santé publique, le secteur des transports demeure un important émetteur de **polluants**, même si on observe une diminution depuis trois décennies. Le secteur représente notamment la moitié des émissions nationales d'oxyde d'azote (NOx), un gaz irritant pour les bronches.

Derrière la pollution atmosphérique, **c'est le bruit qui constitue le second facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires**. Le coût social du bruit des transports a ainsi été évalué à près de 100 milliards d'euros par an en France (pertes de productivité, dépréciation immobilière et coût sanitaire) ; le seul coût sanitaire du bruit produit par le trafic routier a été évalué à 11,5 milliards d'euros par an, dont près de 90 % sont imputables à la voiture (étude Ademe-CNB, 2021).

L'augmentation du remplissage des véhicules permet de réduire mécaniquement leur nombre et a un effet direct sur ces dommages et ces dépenses. Cependant, **la seule promotion du covoiturage, même accompagnée d'aides financières, est insuffisante pour atteindre une réduction significative de l'usage individuel de l'automobile** : il est essentiel de mettre en

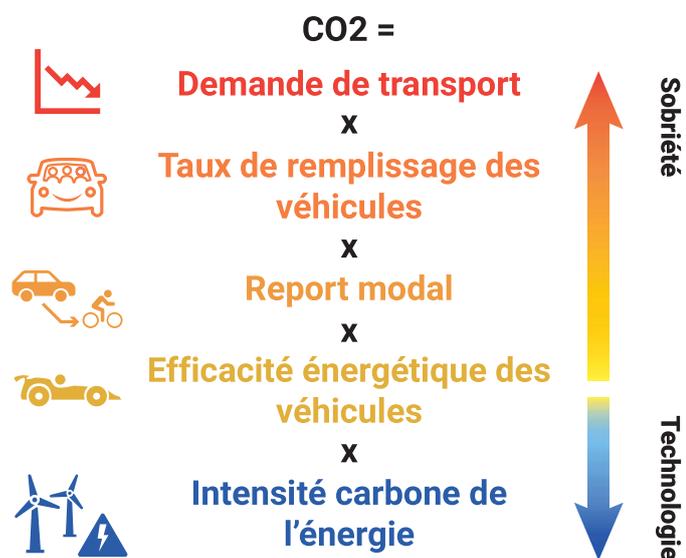
œuvre en parallèle des mesures pour dissuader l'usage individuel de la voiture en agissant notamment sur le stationnement, le plan de circulation et sur l'accès aux espaces les plus denses pour les automobilistes. À défaut, le risque est d'engendrer un effet-rebond : la fluidification du trafic finit, par effet d'aubaine, par entraîner une augmentation de la circulation automobile globale (c'est le phénomène de trafic induit). **Le développement du covoiturage en parallèle à des aménagements réservés diminuant la place accordée à l'autosolisme – créant à court terme davantage de congestions pour ces déplacements – est une solution pour diminuer le trafic automobile (c'est le phénomène d'évaporation du trafic).**

Pour en savoir +

Dans le Bas-Rhin, l'Adeus a montré que si les candidats potentiels au covoiturage voyageaient à deux par véhicule, la réduction du nombre de véhicules en circulation serait de 20 à 30 %, soit 40 000 à 65 000 véhicules en moins chaque jour. Le potentiel maximal est atteint lorsque des adaptations des horaires et des modalités de travail sont réalisées (souplesse horaire pour la prise de poste, télétravail, etc.).

<https://www.adeus.org/publications/le-covoiturage-pendulaire-quelle-realite/>

Le covoiturage : un levier de la décarbonation des mobilités



D'après A. Bigo, 2020

Le covoiturage constitue l'une des réponses identifiées pour accélérer la transition écologique des mobilités

Une réponse à des enjeux de mobilité du quotidien

À travers la Lom, le législateur a fait le constat que 80 % du territoire était dépourvu de solution pour les transports du quotidien. C'est pourquoi il fut décidé de proposer aux communautés de communes de se positionner sur la prise de compétence mobilité. Désormais, ce sont les régions, ou le couple région-EPCI, qui prennent en charge les problématiques de mobilité dans les espaces ruraux et, conséquemment, le développement du covoiturage. Mais, si les départements étaient historiquement des acteurs de premier ordre en la matière, ils n'en demeurent pas moins des interlocuteurs privilégiés à travers plusieurs compétences (gestion de la voirie, action sociale, aide aux collectivités, etc.).

Dans de nombreux espaces ruraux ou périurbains peu denses, là où l'offre de transports en commun est difficile à développer, les services de mobilité partagée comme **le covoiturage et l'autostop organisé se présentent donc comme des solutions de mobilité** pour les personnes ne possédant pas de voiture et peuvent remplir une fonction économique et sociale, en particulier pour des publics spécifiques : les jeunes, les personnes en insertion, les personnes précaires, les travailleurs saisonniers, etc.

En effet, dans ces espaces, la distance à parcourir pour se rendre sur le lieu de travail est généralement élevée : **un actif sur deux résidant dans le rural périurbain des Côtes d'Armor ou du Finistère parcourt plus de quatorze kilomètres pour se rendre au travail** (contre une distance médiane de huit kilomètres dans les communes urbaines). C'est la conséquence de la périurbanisation et de la concentration de l'emploi dans les principaux pôles. Dans ces deux départements, cette distance médiane pour se rendre au travail a augmenté de quatre kilomètres pour l'ensemble des actifs entre 1999 et 2019. Ces distances quotidiennes ont un impact important sur le budget de nombreux ménages, ce qui a notamment été mis en lumière durant le mouvement des Gilets jaunes.

Le Réseau Action Climat et l'Adetec ont évalué en 2022 **le coût de possession et d'usage d'une voiture pour un ménage français** : il s'établit à 4 210 € par an en moyenne, soit 350 € par mois. Cette moyenne cache d'importantes disparités selon les revenus. En effet, les ménages des deux premiers déciles de revenus dépensent moins de 200 € par mois pour se déplacer en voiture (Insee, 2017). Pour les ménages des deux derniers déciles, cette dépense mensuelle était supérieure à 400 € par mois. Cependant, la part consacrée aux dépenses liées à l'automobile varie du simple au double entre le dernier décile et le premier décile : pour les ménages les plus pauvres, près d'un cinquième du re-

venu disponible est consacré aux transports individuels (Insee, 2017).

Alors que près d'un Français sur quatre a déjà refusé un emploi faute de solution de mobilité – part qui atteint près d'une personne sur deux chez les 18-24 ans (sondage Elabe pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive, 2017) –, **ces solutions peuvent aider dans le cadre de l'insertion professionnelle et de la formation**. Accessoirement, les solutions de mobilité partagée comme le covoiturage et l'autostop organisé peuvent être utiles pour les personnes non motorisées de passage dans un territoire (excursionnistes, touristes, etc.).

L'autostop organisé, une solution de mobilité pour les territoires ruraux ?

Parmi les différentes solutions de mobilité partagée, l'autostop organisé tient une place notable dans les stratégies de déplacements des territoires peu denses et insuffisamment desservis par les transports en commun. Il est particulièrement pertinent pour effectuer les derniers kilomètres depuis une gare ou un arrêt de transport et est considéré comme une solution pour la mobilité des jeunes et des personnes non motorisées en particulier.

Une expérimentation d'autostop organisé dans le Centre Ouest Bretagne (COB)

À cheval sur trois départements, au sein desquels l'offre de transport interurbaine a été pensée séparément, le Pays du COB a décidé de développer une offre de mobilité pour compenser cette particularité géographique. Afin de répondre aux besoins de déplacements d'un territoire rural de 80 communes, peu dense et multipolaire, au sein duquel le taux de chômage est plus élevé qu'ailleurs et où la proportion de personnes âgées en perte d'autonomie est importante, le Pays a souhaité expérimenter un bouquet de solutions à travers le projet Mobili'COB : covoiturage, autopartage, autostop organisé et transport à la demande.

Une première étude d'opportunité sur des lignes de covoiturage avait mené à la conclusion que ce type de service ne trouverait pas son public. En revanche, la pratique de l'autostop est ancrée depuis longtemps dans le territoire, et ce pour plusieurs raisons : une culture rurale qui favorise l'interconnaissance, une part plus importante de personnes non connectées, davantage de personnes précaires ou ne disposant pas du permis, etc. Les élus locaux ont ainsi souhaité d'une part structurer l'autostop – en sécurisant notamment les arrêts – et d'autre part lui offrir une plus grande visibilité afin de donner envie à d'autres personnes de la pratiquer.

Être complémentaire au transport collectif et au covoiturage.

Chaque EPCI a pris la compétence mobilité et avance depuis lors avec des solutions les mieux adaptées à ses problématiques. Le Pays joue ici un rôle de mise en réseau des intercommunalités, avec un rayon d'action plus large et une centralisation de la gestion de projet.

Depuis le printemps 2023, le Pays du COB a engagé cette démarche expérimentale de réseau d'autostop avec une vingtaine de communes volontaires en lien avec les EPCI. Contrairement au covoiturage, l'autostop est plus instinctif et nécessite moins d'anticiper son trajet et de s'organiser avec d'autres personnes. Il se veut surtout solidaire et porte une dimension sociale en premier lieu. Le fonctionnement se veut simple et ne nécessite ainsi pas d'inscription préalable. Ehop accompagne le projet en animant les communautés locales (communes, structures d'insertion). Wimoov, la plateforme de mobilité solidaire qui possède une antenne à Carhaix, se fait le relais pour communiquer sur le dispositif.

Donner une visibilité à la pratique

Le public-cible est composé des personnes captives, essentiellement des jeunes adultes, actifs ou non. La matérialisation des arrêts est une action importante car cela donne la possibilité de rendre visible la pratique dans le paysage. Ils sont associés, dans la mesure du possible, aux arrêts de transport collectif. Les arrêts pourront, à terme, servir si une solution de covoiturage appuyée sur des lignes voit le jour, d'autant qu'ils seront référencés sur la plate-forme Ouestgo.

Cela ne conduit pas à des travaux importants, seulement à la pose de poteaux et de panneaux par les services techniques communaux, en lien avec les services départementaux.

L'ensemble du projet est porté en interne grâce au financement des EPCI. Le programme France Mobilité a permis de financer de la ressource humaine et l'étude de faisabilité sur les lignes de covoiturage. Le reste du financement provient des fonds Leader.

Cette démarche expérimentale descendante devra trouver son public et faire ses preuves mais, avec un investissement initial maîtrisé, le risque est limité. Cependant, faute d'inscription, il est très difficile d'évaluer l'expérience.

À la différence du covoiturage, l'autostop organisé n'implique pas que les personnes qui le pratiquent se connaissent au préalable et décident à l'avance du trajet à réaliser ensemble. Cependant, ils sont membres de la même communauté affiliée au réseau d'autostop, ce qui suscite un sentiment de confiance et de sécurité. Ce sentiment peut être renforcé dans les espaces ruraux où la proximité relationnelle est plus importante qu'au sein des grandes agglomérations, du fait du plus faible nombre d'habitants.

Les conducteurs sont identifiés grâce à un signe placé sur leur véhicule (généralement un macaron sur le pare-brise) et les passagers se rendent à un arrêt physique au bord de la chaussée et montrent une pancarte sur laquelle est inscrite leur destination. Chacun dispose d'une carte de membre du réseau qui l'identifie. Une application peut également être mise à disposition afin de trouver les conducteurs à proximité. Certains arrêts disposent de bornes lumineuses sur lesquelles les passagers peuvent signaler à la fois leur présence et leur destination.

Plusieurs communes et intercommunalités bretonnes se sont lancées ces dernières années dans l'autostop organisé, comme Plougastel (La Cabane à Pouce), Saint-Pabu (Stop Pouce), Plouguerneau (Biz Meud) ou encore sur la presqu'île de Crozon (Octopouce).

D'autres initiatives sont en cours de préparation, comme celle du Centre Ouest Bretagne à travers son offre Mobili'COB (autopartage, covoiturage et autostop organisé).

Covoiturage : pour l'utilisateur, quelles motivations à la pratique ?

Plusieurs enquêtes menées auprès de covoituteurs nous renseignent sur leurs motivations à la pratique et sur les freins à lever pour favoriser ce mode de déplacement (Indiggo, Ademe, 2015 ; Cerema, 2019).

Trois conditions semblent décisives dans le passage à l'acte des autosolistes réguliers vers le covoiturage comme conducteurs et surtout passagers (Cerema, 2019) :

1. la facilité de trouver un covoituteur lorsque le besoin de déplacement se présente ;
2. bénéficier d'une solution alternative garantie si le trajet prévu est remis en cause ;
3. profiter d'avantages financiers ou en nature.

Cependant, c'est très souvent l'aspect financier qui est le principal argument avancé par les covoituteurs dans les enquêtes. L'économie est évaluée à 2 000 € par an pour une personne qui travaille à trente kilomètres de son

lieu d'habitation. Cette motivation augmente proportionnellement :

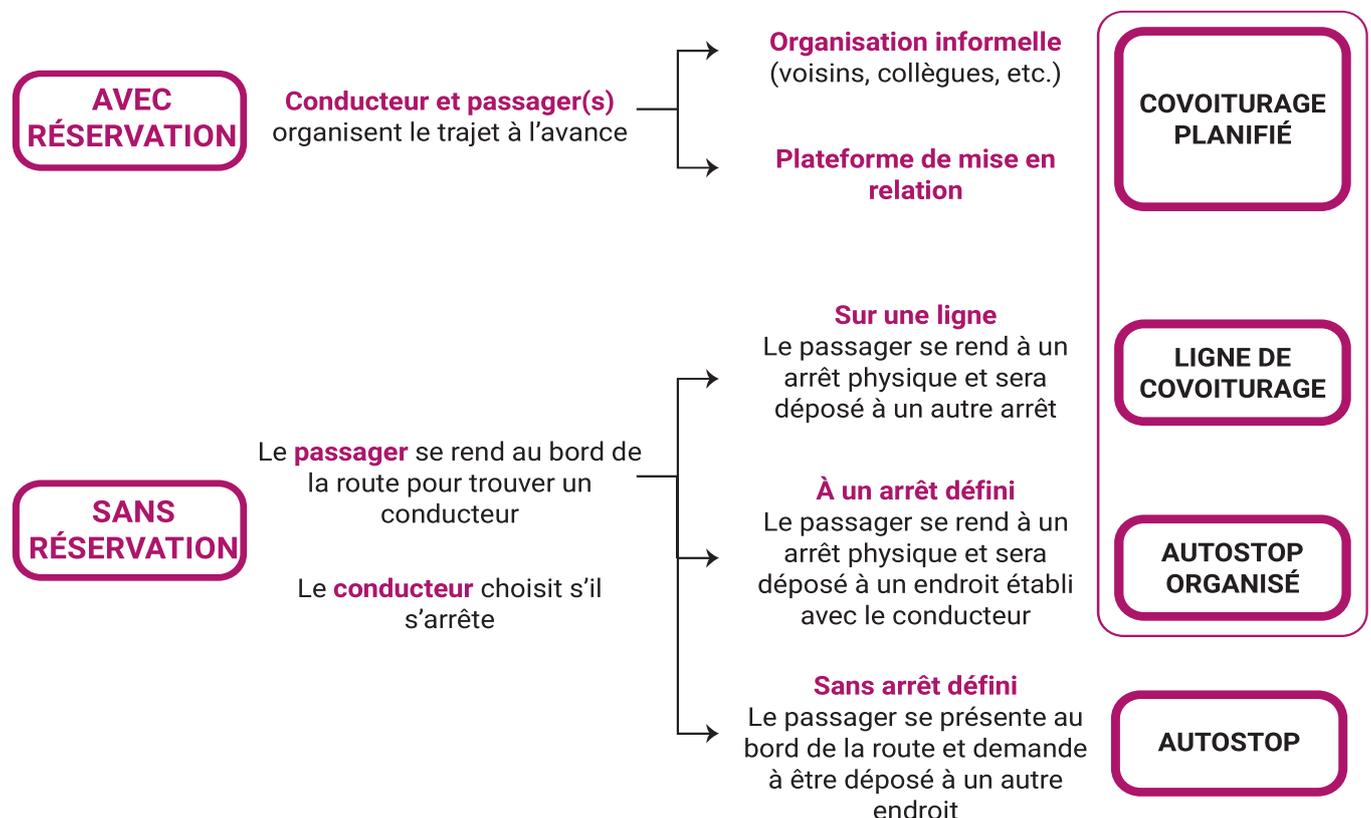
- avec la distance à parcourir,
- si le trajet comprend une section à péage,
- parmi les personnes aux plus faibles revenus.

La recherche de lien social et la convivialité sont également des motivations à la pratique du covoiturage, en particulier lorsqu'elle s'opère entre collègues ou entre voisins. Certaines personnes pratiquent le covoiturage selon la saison afin de bénéficier du confort et de l'équipement du véhicule d'autres conducteurs : c'est par exemple le cas lorsque le trajet est long (distance, embouteillages) ou lorsque les conditions de circulation sont difficiles (mauvais temps, verglas, nuit).

Enfin, certaines incitations donnant un avantage aux covoituteurs constituent aussi une motivation supplémentaire : c'est le cas des voies réservées, en particulier dans les agglomérations touchées par la congestion routière, et des places de stationnements dédiées aux covoituteurs. De la même manière, on peut imaginer que la mise en œuvre de mesures réglementaires contraignantes lors de pics de pollution favorisera également la pratique.

In fine, on observe que le covoiturage est un mode qui est surtout pratiqué sous une cer-

Les différents types de covoiturage et d'autostop



D'après Ecov, 2023

taine forme de contrainte. Il ne bénéficie ainsi pas d'une image très valorisante. Les circonstances exceptionnelles telles que les mouvements sociaux dans les transports constituent des moments-clés qui amènent les gens à se tourner vers le covoiturage. Cependant, la protection de l'environnement devient un argument important susceptible d'induire un changement de pratique, en particulier chez les plus jeunes générations.

Quels freins individuels et comment y remédier ?

Plusieurs travaux et enquêtes ont permis d'identifier plusieurs freins individuels, du point de vue de l'utilisateur (conducteur et passager). Souvent, plusieurs contraintes sont mises en avant et pèsent lourdement face aux bénéfices jugés faibles du covoiturage.

La plupart des contraintes sont intrinsèques à l'usage de l'automobile, qui demeure par essence l'un des modes de transport parmi les plus flexibles qui soit. Dans certains territoires, l'automobilité s'intègre pleinement dans un mode de vie spécifique associé à l'habitat individuel.

La contrainte des horaires

Le covoiturage implique un respect des horaires fixés entre le conducteur et les passagers et n'autorise que peu de détours et arrêts au cours des trajets. Or, les modes de vie peuvent entraîner des déplacements pour des motifs multiples (réaliser des achats, déposer un enfant à l'école, pratiquer une activité, etc.) : ce sont les chainages de déplacements. Cette contrainte concerne aussi les actifs aux horaires variables. Le personnel posté est ainsi plus enclin à covoiturer. Ainsi, si les personnes sont prêtes à quelques adaptations de leur parcours pour réaliser du covoiturage planifié sur une longue distance et de manière occasionnelle, il n'en est pas de même pour le covoiturage du quotidien où la dépendance entre les membres des équipages de covoiturage a des conséquences importantes (Delaunay, 2019).

La difficulté à trouver un covoitreur

C'est le cas en particulier lors de changements qui interviennent dans la vie des usagers (déménagement, changement d'emploi ou d'horaire). Le cumul d'échecs ou de mauvaises expériences provoque une déception qui peut éloigner durablement du covoiturage.

Le changement de statut de conducteur à passager

De nombreux autosolistes sont prêts à partager leur véhicule, c'est-à-dire en conservant leur rôle de conducteur. Devenir passager est donc un obstacle plus difficile à franchir, et les plates-formes de covoiturage butent sur ce déséquilibre entre le nombre important de conducteurs et celui plus faible de passagers.

Les freins culturels

Partager l'espace personnel de son véhicule avec un inconnu demeure encore peu évident pour une grande partie de la population. Le covoiturage impose une sociabilité forcée et une perte de tranquillité. Il est ainsi essentiel de créer un lien de confiance en amont des trajets afin de rassurer les gens, en particulier certains publics (femmes, jeunes, personnes âgées, etc.). C'est pourquoi le covoiturage tend naturellement à mieux fonctionner au sein d'une même entreprise par exemple. Le soutien actif des employeurs à l'accompagnement de la mise en place d'une démarche de covoiturage est ainsi essentiel.

Le covoiturage : des atouts multiples pour les territoires comme pour les usagers



L'incertitude du trajet retour

C'est un frein évident très souvent exprimé mais il peut être évité par la mise en place d'une garantie permettant le retour du passager en cas de problème (transport collectif, taxi).

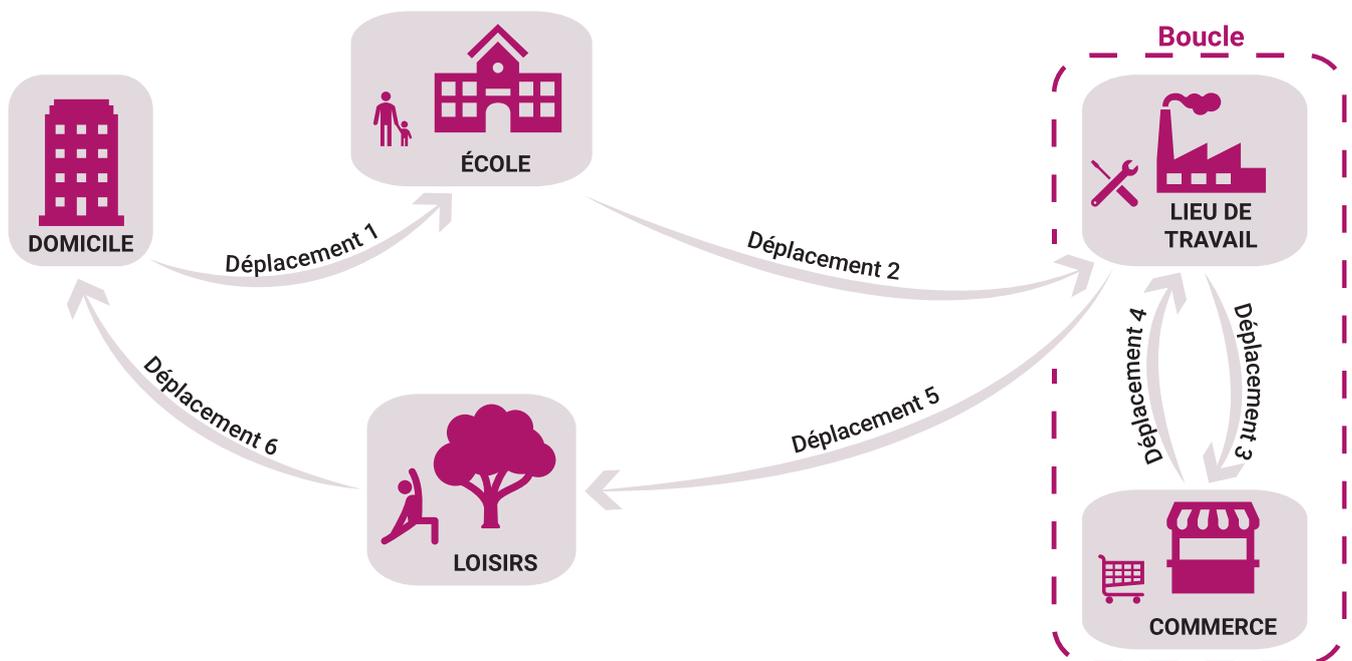
La crainte du contrôle fiscal

C'est un frein peu connu et qui peut pourtant être structurant : les actifs qui déclarent des frais réels dans leur déclaration de revenus hésitent à s'inscrire sur une plate-forme de covoiturage et à se référencer comme tel par crainte d'un contrôle fiscal.

La plupart de ces freins peuvent être levés collectivement, même les freins individuels relevant des habitudes de chacun. Pour cela, des structures agissent en faveur du changement de comportement.

Plusieurs travaux et enquêtes ont permis d'identifier plusieurs freins individuels, du point de vue de l'utilisateur (conducteur et passager). Souvent, plusieurs contraintes sont mises en avant et pèsent lourdement face aux bénéfices jugés faibles du covoiturage.

Les chaînes de déplacement au cours d'une journée



Si certaines journées sont caractérisées par des boucles complexes de déplacements qui peuvent rendre difficile la pratique du covoiturage, en réalité, les trois quarts des déplacements du quotidien sont en lien avec le domicile et une très grande majorité des boucles quotidiennes sont simplement constituées de deux déplacements : départ du domicile pour réaliser un motif (par exemple le travail) et retour au domicile.

Ehop accompagne les collectivités et les entreprises en Bretagne afin de lever les freins au covoiturage

L'association éhop a été créée en 2002 en Ille-et-Vilaine. Son périmètre s'est ensuite élargi à la Bretagne en 2018. L'association accompagne les collectivités et des organismes publics et privés dans la mise en place de politiques et de services de covoiturage. Elle compte deux départements (35, 56) parmi ses membres ainsi qu'une trentaine d'EPCI, dont plusieurs de l'Ouest breton (Brest métropole, Morlaix Communauté, Saint-Brieuc Armor Agglomération, Pays des Abers, Pays d'Iroise, etc.).

Le **covoiturage domicile-travail** est le premier service pour lequel Ehop accompagne ses adhérents. L'association s'appuie sur les EPCI et leurs élus afin de mobiliser les employeurs pour toucher le plus de salariés. Dans le cas où les entreprises souhaitent avoir un accompagnement durable de la part d'Ehop, celles-ci peuvent également devenir directement adhérentes. Ehop les assiste afin de les aider à lever les freins au covoiturage parmi les salariés ; l'association peut ainsi leur fournir des services comme une plateforme de covoiturage pour mettre en relation les covoitureurs et peut aussi se

charger de sensibiliser et d'animer l'équipe (collaborateurs-ambassadeurs, campagne de communication, organisation de défis, etc.). Les entreprises peuvent alors répondre plus efficacement à leurs problématiques de responsabilité sociétale (RSE) : bilan carbone, qualité de vie au travail, pouvoir d'achat, etc. Cela répond également aux besoins d'accès aux sites, notamment lorsque les entreprises sont implantées en périphérie ou en zone isolée, pour les salariés mais aussi pour les candidats au recrutement.

Actuellement, quinze employeurs adhèrent à Ehop, essentiellement des organismes publics ou parapublics, à l'instar de Naval Group, de la Dir Ouest ou encore du Groupe de soutien de la base de défense de Brest - Lorient.

Ehop développe également le **covoiturage solidaire** avec ses départements adhérents, dans le cadre de leurs compétences d'action sociale et d'insertion. Ehop propose ainsi un kit à destination des professionnels de l'insertion afin de faire connaître le service de covoiturage solidaire. Celui-ci est à destina-

tion des personnes qui n'ont pas de solution de mobilité pour passer un entretien d'embauche, pour un stage ou un emploi. L'association peut être sollicitée par ces personnes afin de trouver gratuitement une réponse sur la plateforme Ouestgo. Pour cela, Ehop met à disposition un accueil téléphonique ouvert cinq jours sur sept ; l'équipe se charge alors de rechercher un covoiturage sur Ouestgo puis met en contact conducteur et passager. Il est également possible de chercher directement un covoiturage sur la plateforme, où l'ensemble des inscrits sont de potentiels covoitureurs solidaires.

Enfin, dans le cadre de son **Lab, Ehop expérimente des solutions à la carte** avec certains partenaires : le covoiturage pour les salariés avec des horaires atypiques (travail posté, de nuit), pour les personnes actives en situations de handicap ou pour les saisonniers, les trajets de proximité en zone rurale. Pour s'adapter au mieux aux contextes locaux, l'association mobilise notamment les élus communaux et développe un parcours de formation et de sensibilisation à leur intention.



Campagne de communication de Ouestgo, de Brest métropole et d'Ehop (2023)

Crédit : éhop

Comment agir ? Les services et les infrastructures pour accompagner le développement du covoiturage

À toutes les échelles (région, département, EPCI, commune), trois piliers permettent de fonder une politique de covoiturage globale et cohérente.

Le **premier** est la **définition de la stratégie** : chaque territoire doit d'abord se poser la question des besoins non satisfaits de mobilité pour lesquels le covoiturage pourrait être une solution pertinente, puis identifier les autres enjeux auxquels il faut répondre avec cette stratégie (pollution, congestion, pouvoir d'achat, ZFE, budget mobilité).

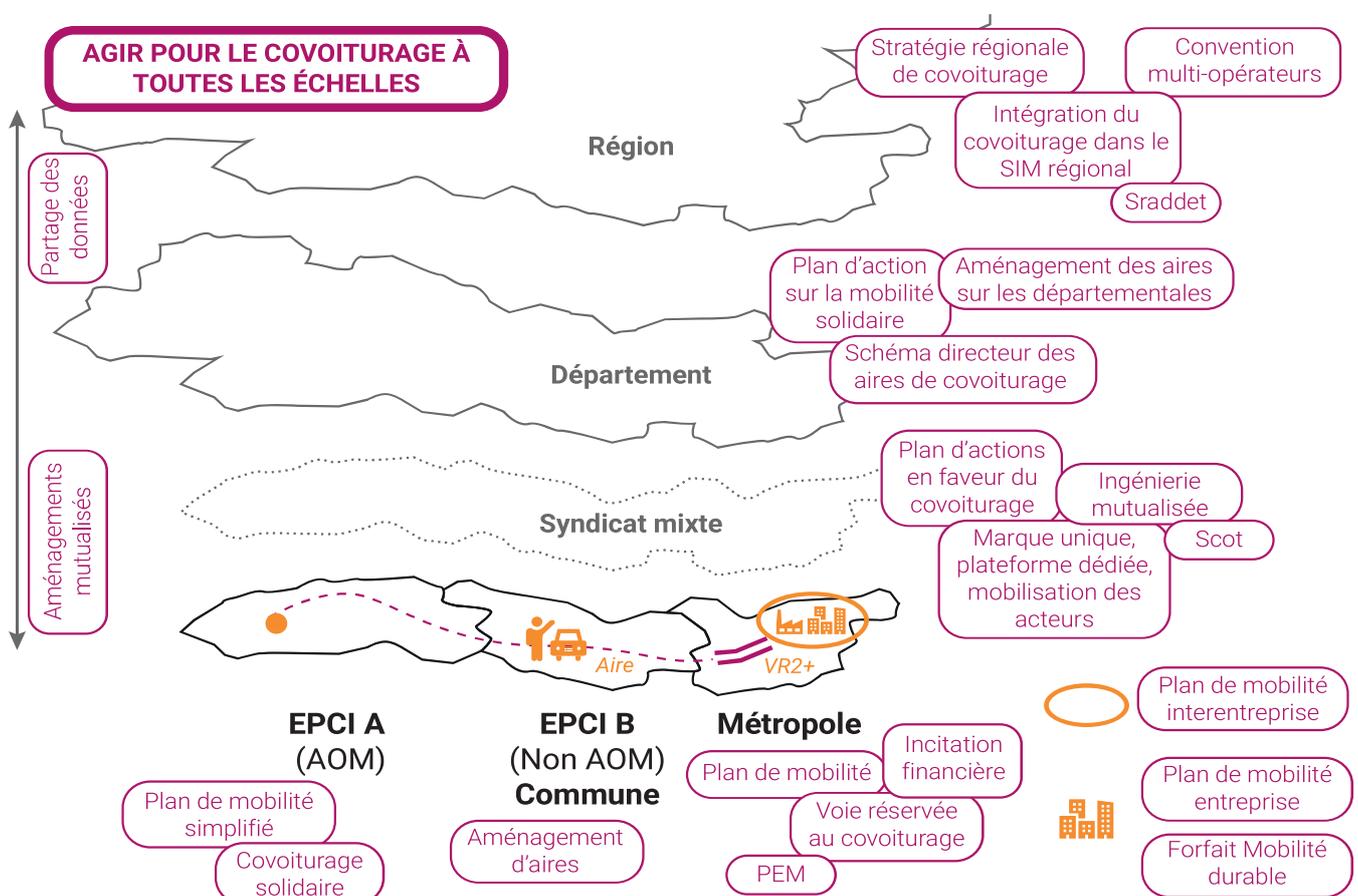
Pour cela, des outils sont à construire en s'appuyant sur les connaissances et données existantes. Ces données doivent aussi permettre un suivi continu de l'usage du covoiturage.

Le **second pilier** est composé de l'**outil**, qui fait l'interface avec l'utilisateur (site Internet, système d'information multimodale, *Maas*¹, calculateur d'itinéraire, etc.), et de l'**opérateur** associé (public ou privé), qui seront différents en fonction du type de covoiturage : planifié

1. *Maas* est l'acronyme de *Mobility as a service* (la mobilité comme service ou « mobilité servicielle »), un concept qui repose sur l'intégration, dans un système numérique unique, de l'ensemble des informations et services multimodaux dont l'utilisateur a besoin pour se déplacer dans un territoire : le système d'information multimodale (SIM ; lignes, horaires, etc.) mais aussi la possibilité d'acheter et de valider des titres de transport de l'ensemble des modes à disposition (bus, train, tramway, vélo en libre-service, covoiturage, autopartage, stationnement, etc.) à travers un seul compte utilisateur et un seul abonnement forfaitaire, par exemple. Le *Maas* implique donc une interopérabilité en amont qui sera non pas supportée par l'utilisateur mais par les différents opérateurs et autorités organisatrices.

(mise en relation conducteur et passagers), lignes (déploiement physique et numérique). Ce second pilier inclut également les dimensions de la **communication** et de l'**animation**.

Le **troisième pilier** concerne ce sur quoi ces services de covoiturage vont s'appuyer physiquement pour fonctionner : ce sont les **infrastructures**, comme les aires, le stationnement, les arrêts, les PEM ou encore les voies réservées.



D'après Ecov, 2023

La stratégie territoriale de covoiturage

L'un des préalables indispensables dans l'élaboration d'une stratégie de covoiturage est la définition du périmètre d'action : bien que les modes de vies des citoyens ne s'inscrivent pas dans des périmètres – ils sont par définition complexes et mouvants – l'échelle territoriale doit être suffisamment vaste et doit se rapprocher du territoire de déplacements du quotidien des habitants (aire urbaine, zone d'emploi) ; l'utilisation de données de mobilité, en particulier les enquêtes de mobilité lorsqu'elles existent, est un atout important.

L'agrégation de plusieurs périmètres administratifs implique la mise en place d'une démarche partenariale ; cette cohérence nécessite également d'intégrer le covoiturage au sein de l'offre globale de mobilité comme une offre à part entière. Enfin, la stratégie doit, le cas échéant, s'appuyer sur les politiques existantes dans les territoires voisins.

Quels trajets sont à cibler en priorité ?

Le covoiturage intermédiaire trouve son plus fort potentiel dans les flux pendulaires de moyenne distance (Biard, 2023). Le travail est en effet structurant dans notre vie quotidienne et les déplacements qu'il engendre également. Agir

en la matière constitue un levier pertinent de décarbonation des mobilités. En effet, ces navettes pendulaires directes entre le domicile et le lieu de travail sont sources de masse critique : près de 80 % des kilomètres parcourus² (voyageurs-km) quotidiennement en France pour le motif domicile-travail sont effectués en voiture. Or, c'est aussi pour ces navettes que le taux de remplissage est le plus faible. En effet, les résultats de l'Enquête mobilité des personnes de 2019 distinguent parmi l'ensemble des motifs les déplacements directs depuis et vers le domicile. Ces flux sont particulièrement intéressants à observer car, comme évoqué plus haut, ce sont pour ces trajets exempts de détours pour un motif secondaire (par exemple pour accompagner quelqu'un ou faire une course) que le potentiel de covoiturage est le plus important

Mais tous les trajets domicile-travail ne sont pas forcément pertinents pour développer le covoiturage. En effet, une partie d'entre eux sont relativement courts : 15 % des kilomètres

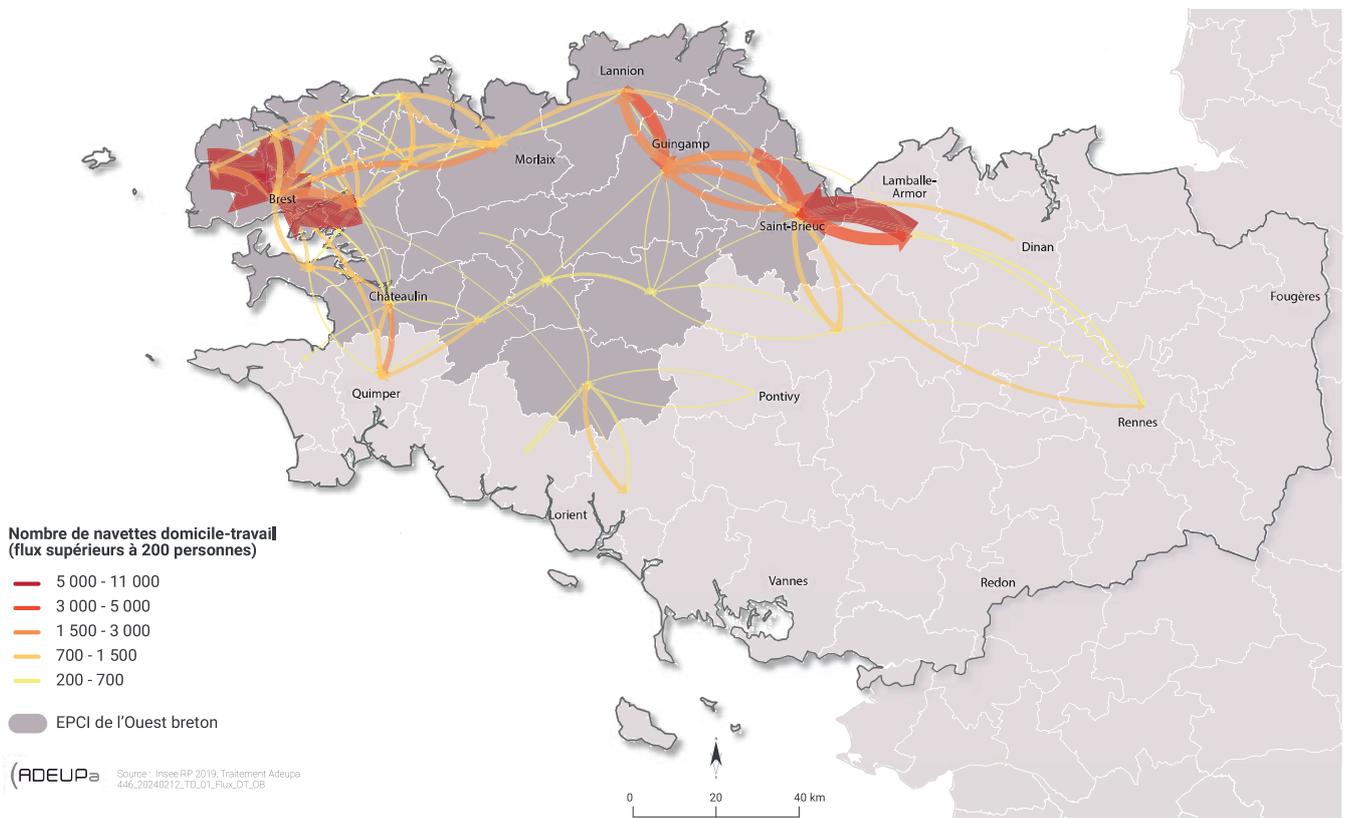
parcourus pour les trajets directs domicile-travail s'inscrivent dans un rayon inférieur à dix kilomètres. Il est alors plus opportun de privilégier un report modal vers les moyens alternatifs de locomotion, en particulier le vélo ou les transports collectifs.

En revanche, c'est pour les flux plus longs, notamment supérieurs à 20 km – qui concernent un quart des déplacements directs domicile-travail mais sont responsables de 62 % des kilomètres parcourus et 55 % des émissions de CO₂ – que le potentiel de report vers le covoiturage est le plus important.

Une partie de ces flux s'inscrit dans des logiques centre-périphérie et est réalisée par des actifs résidant dans des zones peu denses et se rendant en ville pour travailler. Ces déplacements d'échanges sont caractérisés par des distances plus importantes impliquant des émissions de CO₂ également plus grandes. Enfin, les déplacements ayant pour point de départ les pôles urbains et pour point d'arrivée les couronnes moins denses (flux centripètes) constituent également un vivier de report vers le covoiturage car, très souvent, l'offre de transports collectifs est peu adaptée à cette demande spécifique (les services sont davantage pensés pour acheminer, lors de l'heure de pointe du matin, les personnes vers les centres et, lors de l'heure de pointe du soir, vers les périphéries).

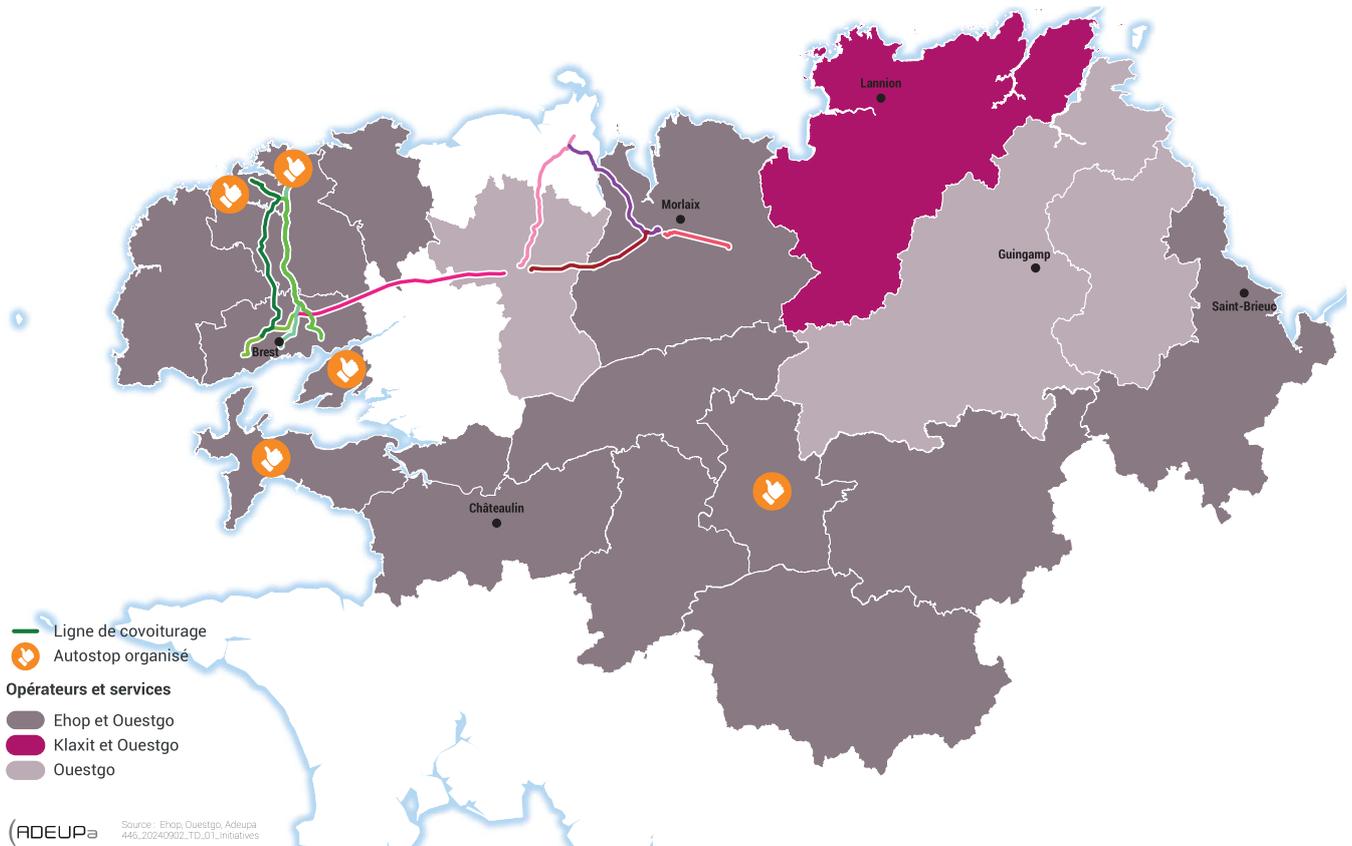
2. Plusieurs indicateurs sont utilisés communément pour mesurer la mobilité. Le déplacement est le fait de se rendre d'un point A à un point B pour un motif particulier, à un moment donné et à l'aide d'un ou plusieurs moyens (modes). Cette unité permet notamment d'analyser les pratiques quotidiennes des habitants mais s'avère insuffisante pour certaines analyses car elle ne rend pas compte des distances (par exemple, un déplacement à pied est généralement plus court qu'un déplacement en voiture). Le voyageur-kilomètre est une unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre et peut être ventilée par moyen de locomotion. Elle permet de mesurer globalement le volume de déplacements.

Les principaux flux domicile-travail de l'Ouest breton (navettes inter-EPCI, 2020)



Dans l'Ouest breton, les flux domicile-travail inter-EPCI permettent d'esquisser le potentiel de développement du covoiturage.

Covoiturage et autostop organisé : les initiatives de l'Ouest breton



Les outils et services : une nécessaire adaptation au contexte local

La plate-forme : l'arbre qui cache la forêt

Certains préalables sont plus importants que la mise à disposition d'une plate-forme, levier qui est pourtant souvent actionné en premier lorsqu'une collectivité souhaite encourager le covoiturage. Rappelons que le covoiturage se pratique en premier lieu dans les cercles d'interconnaissance (famille, voisinage, collègues, étudiants), sans inscription, et qu'il convient d'abord de pérenniser et d'encourager ces comportements. Car l'inscription sur une plate-forme peut rebuter de nombreux individus et, au final, ne garantit pas que l'utilisateur va finalement covoiturer.

La qualité intrinsèque de la plate-forme peut cependant contribuer à son succès (ergonomie, simplicité d'utilisation, algorithme de recherche). La création d'une plate-forme doit ainsi éviter plusieurs écueils : un trop faible nombre d'inscrits (offre et demande trop faibles), la concurrence d'autres plates-formes dans le territoire (limitant la lisibilité), le défaut de représentativité des usa-

Principaux flux domicile-travail de l'Ouest breton pour lesquels l'offre en transport collectif est peu développée (flux supérieurs à 1 000 individus)

EPCI de départ	EPCI d'arrivée	Nombre de personnes
Pays d'Iroise	Brest métropole	10 885
Pays des Abers	Brest métropole	8 064
Leff Armor	Saint-Brieuc Armor Agglomération	4 349
Lesneven-Côte des Légendes	Brest métropole	2 815
Leff Armor	Guingamp-Paimpol Agglomération	2 339
Brest métropole	Pays d'Iroise	2 036
Brest métropole	Pays des Abers	1 488
Morlaix Communauté	Haut-Léon Communauté	1 386
Saint-Brieuc Armor Agglomération	Loudéac Communauté	1 341
Loudéac Communauté	Saint-Brieuc Armor Agglomération	1 301
Roi Morvan Communauté	Lorient Agglomération	1 241
Guingamp-Paimpol Agglomération	Leff Armor	1 201
Pays de Landivisiau	Haut-Léon Communauté	1 163
Brest métropole	Presqu'île de Crozon-Aulne maritime	1 128
Lannion-Trégor Communauté	Morlaix Communauté	1 079
Lesneven-Côte des Légendes	Pays de Landerneau-Daoulas	1 076
Lesneven-Côte des Légendes	Pays des Abers	1 066
Pays des Abers	Lesneven-Côte des Légendes	1 013

Source : Insee, 2020

gers inscrits (majoritairement des jeunes ou des hommes, etc.).

Pour dépasser cela, certaines collectivités récompensent l'inscription, le dépôt de la première annonce ou le premier trajet covoituré (carte-cadeau, bon d'achat, etc.). Il est surtout essentiel d'assurer la publicité de la création de l'outil en associant notamment les entreprises et leurs réseaux (CCI, plan de mobilité employeur), en veillant à référencer systématiquement les grands événements culturels, sportifs, etc. Enfin, la plate-forme trouvera plus facilement son public si le bouche-à-oreille est incité, notamment en s'appuyant sur la communauté d'inscrits. Il peut être opportun d'identifier parmi eux des ambassadeurs chez les grands employeurs et de faire connaître la plate-forme auprès des ressources humaines afin notamment qu'ils orientent les nouveaux arrivants (stagiaires, alternants, actifs, etc.) vers la plate-forme.

Enfin, il est recommandé de réaliser des enquêtes auprès des usagers durant la première année pour suivre la fréquentation de la plate-forme et, le cas échéant, afin de l'améliorer.

L'animation et la communication : deux dimensions indispensables

Dans de nombreuses expériences, l'animation et la communication constituent une action prioritaire d'une stratégie de covoiturage qui doit accompagner la mise en place d'outils numériques et d'aménagements spécifiques. Elles peuvent être à destination directe du grand public (stands, distribution de dépliant aux points de congestion, via les médias) ou à destination des salariés (individualisé ou en groupe), lors d'événements, dans le cadre de Plans de mobilité employeur (PDME) ou de réseaux d'entreprises, ou encore en s'appuyant sur des relais tels que les organismes d'insertion ou de formation. La

communication doit s'appuyer sur une forte identification (marque unique, couleur, logo, dépliant et livrets, affichage dynamique, réseaux sociaux).

Généralement, l'animation et la communication comportent un volet de promotion de la pratique, sur ses avantages et sur la façon de lever les obstacles, dans une optique d'amener au changement de comportement. Les messages-clés ont pour but d'évacuer l'idée du covoiturage systématique, objectif le plus souvent inaccessible. Ils évoquent les atouts du covoiturage, qui sont notamment économiques (avant d'être écologiques), et jouent sur la question de la solidarité et de la convivialité. Enfin, il convient de porter un éclairage sur les informations relatives à l'assurance, aux impôts et à la confidentialité.

La plateforme Ouestgo : une démarche publique à la croisée des chemins

« Ouestgo est plus qu'une plateforme, c'est un écosystème de covoiturage pour le Grand Ouest. »

Ouestgo est un réseau de collectivités qui porte un projet global de développement du covoiturage à travers deux solutions : un site Internet et une application mobile où sont publiées des annonces de covoiturage du quotidien accessibles grâce à un moteur de recherche.

Mais Ouestgo s'incarne aussi dans une autre dimension constituée des communautés de prescripteurs qui jouent les intermédiaires sur le terrain avec les usagers que l'on souhaite atteindre en faisant la promotion du covoiturage. Ces tiers de confiance, ce sont les élus et les techniciens des collectivités adhérentes, mais aussi des personnes des entreprises et des équipements hospitaliers, culturels ou sportifs. Ce sont également les personnes qui œuvrent auprès du public en insertion.

Au-delà du covoiturage domicile-travail, qui constitue la brique fondamentale de la plate-forme, d'autres fonctionnalités sont proposées : d'une part un module dédié au covoiturage événementiel, issu d'une demande des organisateurs d'événements, d'autre part le module de covoiturage solidaire construit avec Ehop dès le début du projet. Ehop incarne l'un de ces tiers de confiance en proposant un accompagnement individuel dans la recherche de trajets.

Genèse du projet : une démarche territoriale à l'échelle de la Bretagne historique

Le projet est issu du constat suivant : malgré les efforts des collectivités pour développer le covoiturage (réalisation d'aires, mise à disposition de sites Internet favorisant la mise en relation des covoitureurs, organisation de campagnes de communication), la pratique demeure en deçà de son potentiel.

Au milieu des années 2010, plusieurs collectivités du Grand Ouest ont décidé d'unir leurs forces afin de développer ce mode de transport partagé. Le département du Finistère, la Région Bretagne et plusieurs EPCI, dont ceux de Brest et Nantes, s'associent à l'État (Dreal Bretagne) avec le soutien de l'Ademe pour lancer un groupement de commande afin de proposer une plate-forme de mise relation de covoitureurs. L'objectif était d'avoir un outil unique au service du covoiturage du quotidien qui dépasse les périmètres institutionnels.

En 2017, le marché est attribué à Covivo (désormais intégré dans Mobicoop) afin de développer une plate-forme appuyée sur une solution libre et améliorée par les collectivités offrant un outil-métier de suivi du covoiturage. La plate-forme, livrée en 2018 est confiée au syndicat mixte Mégalis Bretagne qui assure son hébergement et son exploitation.

Une gouvernance multiple

Mégalis Bretagne porte juridiquement et administrativement le dispositif en assurant la relation avec les prestataires techniques ainsi que le conventionnement et la perception des adhésions des collectivités. Car, si le comité de pilotage est composé des membres fondateurs, plus de 70 collectivités et EPCI adhèrent au service. Le coût de l'adhésion varie de 750 € pour les communautés de communes à 10 000 € pour les régions. Cela permet d'assurer la maintenance et le développement de la plate-forme, de mettre en œuvre les campagnes de communication et de rémunérer un salarié.

Presque tous les EPCI bretons sont adhérents. Toutefois, depuis plusieurs années, certains EPCI choisissent de travailler plutôt avec des opérateurs privés, dont la promotion atteint davantage les élus. Cette concurrence engendre une certaine inquiétude et divise l'offre de covoiturage pour les usagers.

Fonctionnement de la plate-forme : une nécessaire prise en main par les collectivités

La plate-forme n'est pas une solution clé en main comme le proposent les opérateurs privés. En effet, les collectivités territoriales sont autonomes dans leur appropriation de l'outil. Il leur revient d'assurer la communication et l'identification des tiers de confiance. Cela permet une approche plus ciblée car mieux ancrée dans les territoires.

Pour l'utilisateur, qu'il soit conducteur ou passager, il est indispensable de s'inscrire et de partager son trajet. C'est le moteur de recherche qui réalise la correspondance entre l'offre et la demande. Actuellement, la plate-forme compte environ 30 000 inscrits actifs. Elle a connu des pics d'inscription lors des hausses de prix de carburants et lors du lancement de la prime pour le covoiturage au printemps 2023. Ouestgo s'est naturellement inscrit dans cette initiative qui permettait aux primo-conducteurs de toucher une prime pouvant atteindre 100 €. Cependant, le parcours pour obtenir cette prime est complexe car le fonctionnement de la plate-forme – qui se veut la moins intrusive possible en matière de prélèvement de données personnelles – oblige les usagers à multiplier les actions sur l'application.

Ces dernières années, il y a eu un grand intérêt exprimé par les collectivités en ce qui concerne la preuve de covoiturage. Ouestgo a suivi ces évolutions et propose le suivi géolocalisé, la vérification d'identité, le paiement en ligne. Mais le cœur de leur service est bien la mise en relation. Le registre de preuve de covoiturage classe les trajets réalisés grâce à la plate-forme Ouestgo en C depuis mars 2023, c'est-à-dire la classe la plus sûre (cf. p. 4).

Le covoiturage chez Naval Group à Brest : une animation permanente et coconstruite

Une démarche née d'un impératif de rationalisation de l'espace

À Brest, Naval Group a commencé il y a plusieurs années à mettre à disposition des places de stationnement qui sont réservées aux personnes qui covoiturent, en partenariat avec la Marine. En effet, le développement industriel du groupe dans la base a nécessité de construire de nouveaux ateliers, réduisant ainsi les espaces dédiés jusque-là au stationnement. Il était donc devenu nécessaire de limiter le nombre de voitures qui entreraient dans la base. Cependant, cette contrainte sur le stationnement était devenue forte pour les salariés, engendrant du mécontentement.

L'incitation au covoiturage s'est donc imposée comme un levier d'action parmi d'autres. Naval Group est en effet engagé dans un plan de mobilité employeur, avec des actions mises en œuvre depuis plusieurs années. Cette contrainte spatiale a ainsi été utilisée comme une opportunité pour faciliter le changement de comportement. C'est également l'occasion d'œuvrer pour réduire l'impact financier des déplacements domicile-travail des salariés en favorisant un partage des coûts associés aux déplacements en automobile.

Un accompagnement global au changement de comportement

Progressivement, les collaborateurs de Naval Group sont incités à changer de comportement. Tous les deux ans, une enquête est menée auprès d'eux afin notamment de connaître leurs besoins de mobilité ; ces enquêtes ont notamment permis d'améliorer la desserte de la base navale en transports collectifs en concertation avec Brest métropole. C'est aussi l'occasion de faire connaître le forfait mobilité durable mis en place depuis 2020.

La première enquête sur les déplacements des salariés a eu lieu en 2015 ; elle montrait

que les trois quarts d'entre eux venaient en voiture individuelle. Il était donc nécessaire d'inciter les salariés à changer de mode de transport en facilitant par exemple le covoiturage, en invitant à prendre les transports en commun, à privilégier le vélo, en favorisant la marche à pied.

Depuis 2017, Naval Group incite donc au report modal vers des modes partagés ou actifs, pas seulement pour réduire ces problèmes de stationnement, mais aussi pour diminuer l'impact carbone. Le changement de comportement passe dans l'accompagnement individuel.

Un service de covoiturage copiloté avec plusieurs partenaires

Le groupe est accompagné par Ehop via une convention trisannuelle depuis 2018. L'association anime la communauté sur le terrain (affiches, pochoirs au sol, banderoles, etc.) aux côtés de Naval Group, par exemple durant l'heure méridienne aux restaurants d'entreprise ou dans les navettes transrades.

Au-delà de l'animation, la démarche s'appuie sur deux dispositifs. Le premier est la plateforme Ouestgo. Les salariés qui covoiturent y sont inscrits, ce qui leur permet de trouver des passagers ou des conducteurs. Naval Group et Ehop peuvent également les accompagner afin de les aider dans leur recherche. Il existe ainsi une communauté Ouestgo pour les personnes qui se rendent sur la base navale. Cette communauté regroupant du personnel du ministère des Armées et de Naval Group est fermée pour des raisons de sécurité ; les inscriptions sont vérifiées.

Il existe une garantie retour afin de rassurer les covoitureurs. En cas d'impossibilité pour le conducteur de ramener les passagers en fin de journée, Ehop va alors chercher dans un premier temps un autre conducteur. En dernier recours, Naval Group fera appel à un taxi. Cependant, cette option de recours n'a jamais été sollicitée.

Un avantage comparatif pour les covoitureurs avec des places de stationnement dédiées

Le second dispositif sert à réguler le stationnement sur les places dédiées aux covoitureurs à l'aide de macarons qui permettent de les identifier. Actuellement, 170 covoitureurs de Naval Group participent à ce dispositif. Le nombre total de covoitureurs du groupe n'est pas connu, car une grande partie d'entre eux covoiturent de manière informelle, en particulier vers l'île Longue.

Son fonctionnement repose sur des équipages (un macaron par équipage), avec une rotation régulière du conducteur et du véhicule, sauf si certains passagers ne disposent pas du permis ou d'une voiture. Certains équipages sont mixtes (Naval Group et Marine). Chaque macaron est à renouveler une fois par an.

Les places de stationnement pour les covoitureurs sont tracées au sol avec une peinture bleue et sont identifiées par un panneau. Ces places apportent un avantage comparatif pour les covoitureurs par rapport aux automobilistes ; elles permettent d'incarner visuellement la pratique dans l'espace. Ponctuellement, des contrôles sont organisés, à l'entrée de la Base par les gardiens ou sur le site avec l'aide de la gendarmerie. Dans la zone de Naval Group, une trentaine de places a ainsi été réalisée.



Crédit : Adeupa

L'incitation par l'indemnisation financière : une boîte de Pandore ?

Dans la grande majorité des sondages et enquêtes auprès des covoitureurs, **l'envie de faire des économies est la motivation principale à la pratique** (Ademe, 2015 ; Audat, 2018). Les autosolistes ouvrent donc souvent leur véhicule à des passagers afin de réduire les coûts de transport. C'est particulièrement le cas pour les personnes à faible revenu et pour celles qui doivent parcourir une distance élevée.

Avant la Lom, le juste partage des frais était la norme du covoiturage. La Loi de 2019 a ouvert la possibilité aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de subventionner des conducteurs et des passagers. Cette disposition doit servir à inciter les conducteurs à participer aux services de covoiturage en proposant des sièges dans leur véhicule. L'incitation financière des AOM est plus ou moins élevée et certaines offrent même la gratuité du trajet pour le passager.

Le recours aux plates-formes est ainsi indispensable pour bénéficier de ces aides. Ces outils d'intermédiation étaient pourtant à l'origine censés seulement faciliter la mise en relation conducteurs et passagers. Cependant, ceux-ci finissaient par s'organiser mutuellement sans l'aide d'une plate-forme, en particulier pour le covoiturage du quotidien. Afin d'assurer leur survie, leur modèle d'affaires a donc progressivement glissé vers le partenariat financier avec les acteurs publics (Delauay, 2019) plutôt que le financement par les usagers eux-mêmes.

Ainsi, de nombreuses collectivités ont pris le pari de proposer un coup de pouce aux covoitureurs afin de lancer une dynamique dans leur territoire. **Ce type de démarche renferme cependant de nombreux biais.**

Faute de données fiables et face au grand nombre de personnes se déplaçant en voiture, le potentiel de covoiturage est difficile à prévoir, ce qui rend complexe l'évaluation budgétaire en amont pour la collectivité.

L'indemnisation peut avoir pour effet de faire venir à l'automobile des personnes qui jusque-là préféraient se déplacer en transport en commun. La subvention peut également être captée par des personnes qui covoituraient de manière informelle.

Le dispositif d'incitation financière au covoiturage en Pays de la Loire

Le covoiturage est identifié dans le Sraddet des Pays de la Loire parmi les leviers à actionner afin d'atteindre les objectifs en matière de développement de la mobilité en zones peu denses et de réduction des impacts environnementaux des déplacements. Cette ambition se décline notamment dans la Stratégie régionale des mobilités de 2021 à travers l'engagement à passer la part modale du covoiturage de moins de 1 % en 2020 à 2,5 % en 2030 puis à 7 % en 2050.

Une convention avec plusieurs opérateurs pour laisser le choix à l'usager

Afin d'amorcer une dynamique, la Région a lancé un dispositif avec plusieurs opérateurs (BlaBlaCarDaily, Karos, Klaxit, Mobicoop) afin de subventionner les covoitureurs pour les trajets du quotidien. Mis en œuvre en janvier 2021, le dispositif cible les trajets vers le travail et les études supérieures. En s'appuyant sur ces plates-formes, une subvention est directement versée au conducteur et réduit donc le coût pour le passager. Le dispositif fonctionne de manière automatique : l'avance des aides est réalisée par les opérateurs et la Région réalise un suivi mensuel grâce au RPC pour déclencher la facturation aux opérateurs (trajets de classe B et C).

L'incitation versée aux conducteurs variait de deux à cinq euros par trajet réalisé : le forfait est de deux euros pour un trajet de deux à vingt kilomètres, puis dix centimes sont versés par kilomètre supplémentaire jusqu'à un plafond de cinq euros. Enfin, jusqu'à six trajets par jour et par conducteur peuvent être subventionnés. Les trajets doivent avoir pour origine et destination les Pays de la Loire, en dehors des trajets internes aux quatre principaux EPCI qui disposent de leur propre dispositif (Nantes, Angers, Le Mans, Cholet).

Un bilan positif mais qui questionne l'action publique et ses modalités de financement lorsque la dynamique va croissant

Durant les deux premières années, près de 700 000 covoiturages ont été réalisés dans la région dont les trois quarts ont été subventionnés, soit près de 500 000 trajets durant la période. Le taux d'occupation était de 2,28 personnes par véhicule, pour une distance moyenne de 31,5 kilomètres. Ainsi, 4 300 tonnes de CO₂ ont été évitées. Les Pays de la Loire se posent désormais parmi les trois premières régions françaises pour la pratique du covoiturage, avec l'Île-de-France et la Normandie.

Le dispositif incitatif devait amorcer la pratique, et cet objectif a été rempli. La dynamique a permis de structurer l'offre en donnant de la visibilité au covoiturage. Un peu moins de la moitié des usages est le fait de personnes qui covoituraient auparavant et qui ont opportunément décidé de s'inscrire dans le dispositif. Cependant, pour les nouveaux covoitureurs, le report modal se fait pour neuf cas sur dix depuis l'autosolisme.

En particulier, le dispositif permet d'offrir une réponse en matière de mobilité dans les zones peu denses. Il touche également sa cible prioritaire (les navettes quotidiennes), car les voyages se concentrent en semaine et durant les heures de pointe. L'enquête montre que 90 % des usagers utilisent le dispositif pour se rendre au travail ou sur leur lieu d'études.

Enfin, l'enquête a permis de répondre à l'interrogation courante sur la concurrence potentielle avec l'offre de transport collectif. Une grande partie des flux de covoiturage sont centripètes le matin et centrifuges le soir, c'est-à-dire produit par des navettes sortantes des agglomérations le matin et entrantes le soir. Le dispositif touche donc surtout des gens qui font des trajets centre vers périphérie alors que les transports collectifs sont calibrés pour les trajets inverses, et répond à un besoin non comblé. Le dispositif n'entraîne ainsi que peu de report modal depuis les transports en commun.

Cette forte croissance pose cependant une question en matière de maîtrise de la dépense publique. Entre 2021 et 2022, la subvention régionale pour le covoiturage est passée de 270 000 € à 1,35 M€. **Ce type de dispositif peut avoir une dynamique croissante qu'il est difficile d'évaluer et donc de budgéter**, tandis qu'un arrêt pourrait avoir pour conséquence une forte diminution de la pratique (de l'ordre d'un tiers). C'est pourquoi, en 2023, la Région a fait évoluer ses conditions pour toucher plus de monde en diminuant la gratification financière : un plafond mensuel par conducteur a été établi à 120 €, ainsi qu'un plafond de trois euros par trajet. Également, le dispositif ne subventionne plus que les trajets compris entre 5 et 80 km et qui relèvent de la classe de preuve C.

Les infrastructures : un nécessaire ancrage physique pour visibiliser la pratique

La réalisation d'aménagements et d'équipements dédiés à la pratique du covoiturage constitue une action emblématique des collectivités engagées dans la transition des mobilités. Si ces travaux infrastructurels peuvent être coûteux, ils n'en sont pas moins essentiels : au-delà de leur utilité pratique, **des aires de covoiturage visibles et identifiées incarnent la pratique dans le paysage et facilitent leur appropriation comme lieu de rendez-vous**. Plus récemment, l'apparition des premières voies réservées à la pratique dans les entrées d'agglomérations illustre la prise en considération de l'enjeu de réduire l'autosolisme par des actions concrètes contraignant cette pratique.

Les aires de covoiturage

L'aire de covoiturage constitue un objet emblématique dans les politiques de développement de cette pratique de déplacement. Au-delà de leur intérêt immédiat de facilitation du stationnement et de leur rôle de lieu de rendez-vous, les aires peuvent s'avérer particulièrement importantes dans la mise en œuvre d'une stratégie territoriale car elles permettent d'ancrer

Le schéma de cohérence des aires de covoiturage de l'aire urbaine de Rennes (2020)

Un schéma des aires de covoiturage a pour objet d'identifier l'offre dédiée à cette pratique dans un territoire et de planifier son développement. En effet, le développement d'aires de covoiturage est souvent réalisé par plusieurs collectivités et groupements de coopération, parfois sans recherche initiale de cohérence. Or, cela peut occasionner plusieurs inconvénients : concurrence entre aires, absence de solution dans certains territoires, sous-utilisation d'équipements, manque de lisibilité pour les usagers, etc.

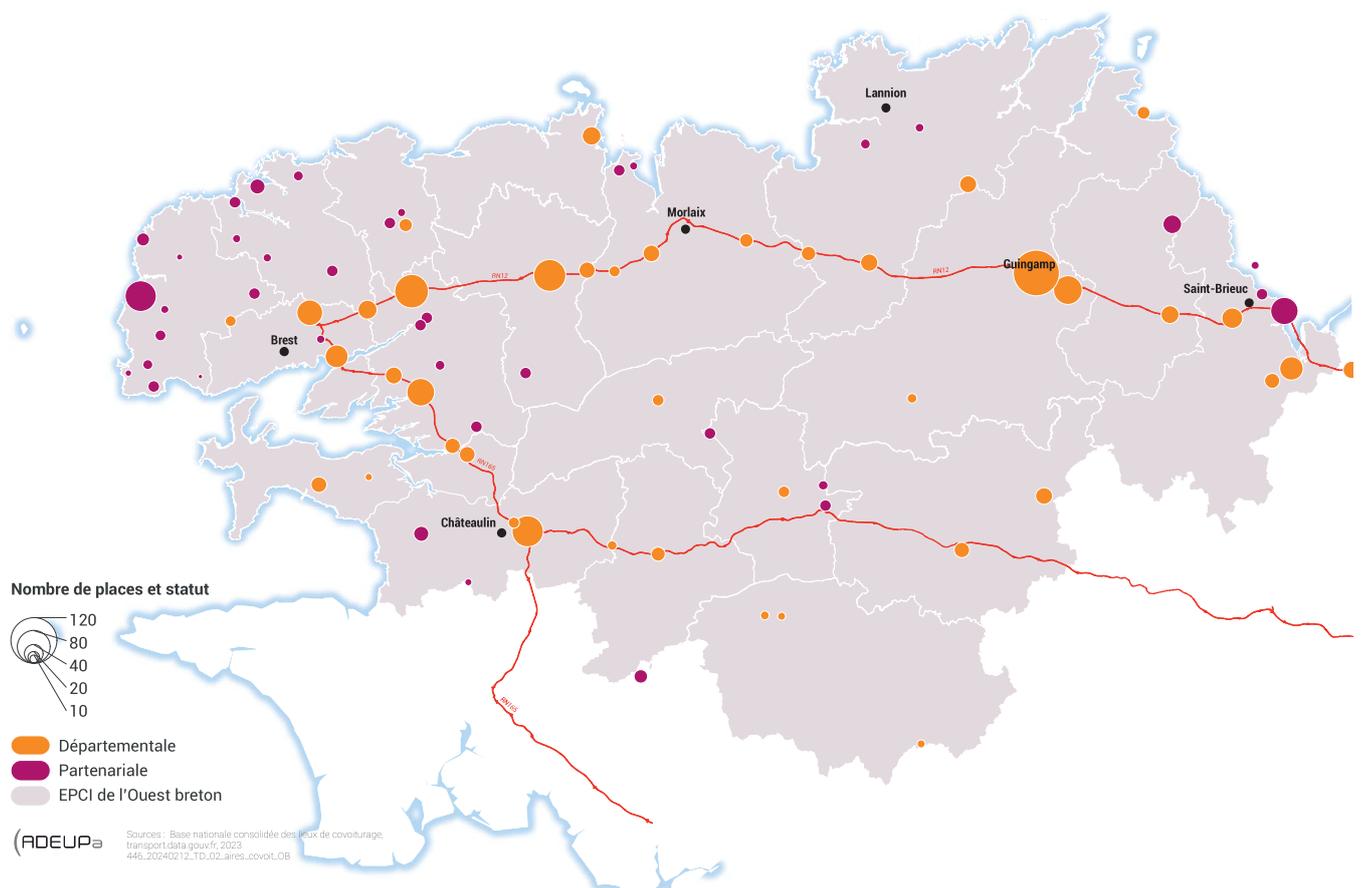
Afin de pallier cela, un schéma de cohérence recense les aires, les qualifie (nombre de places disponibles, statut, intermodalité, places PMR, etc.) et produit des recommandations pour améliorer ou compléter l'offre. Surtout, il identifie la bonne échelle spatiale pour agir et définit une grille de lecture commune afin d'assurer la cohérence des actions.

C'est ce travail qui a été réalisé par l'Audiar, l'Agence d'urbanisme de l'agglomération rennaise, pour les collectivités et partenaires du Contrat de coopération métropolitaine de Rennes. Ce groupement associe Rennes métropole, cinq agglomérations et dix communautés de communes de l'aire urbaine rennaise. En 2020, ces territoires ont ainsi été passés au crible. Plus de trois cents lieux de covoiturage ont été comptabilisés, dont 70 % d'aires officielles, le reste étant constitué d'aires informelles.

Ce travail a permis d'établir une classification des aires à l'aide d'une grille d'analyse croisant plusieurs indicateurs : capacité, localisation, intermodalité (autocar, train, vélo), potentiel de covoiturage, potentiel captable de navetteurs. *In fine*, les aires ont été classées selon leur caractère structurant (intérêt communautaire ou dépassant le cadre d'un EPCI) et leur typologie (PEM structurant ou local, centre-bourg, etc.).

Si ce schéma n'a pas de valeur réglementaire ou contraignante, c'est un outil d'aide à la décision pour mieux coordonner l'action publique. Il a permis de montrer le potentiel de développement des lieux de covoiturage et de leur localisation préférentielle. Il a débouché sur une étude de faisabilité pour développer d'autres aires et pour renforcer les fonctions des aires existantes (intermodalité).

Les aires de covoiturage de l'Ouest breton



spatialement la pratique, de la rendre visible, à l'instar des arrêts de transport collectif ou des aménagements cyclables pour ces modes respectifs.

Le Code des transports établit des dispositions relatives à l'usage partagé des véhicules dont certaines portent sur les aires de covoiturage. Ainsi, les AOM, seules ou conjointement avec d'autres collectivités ou groupements de collectivités, doivent établir un schéma de développement des aires de covoiturage destiné à en favoriser la pratique.

Les départements ont été les premières collectivités à se saisir de cet outil à travers leur compétence de gestion de la voirie, parfois par opportunisme ou par souci de sécurité en « officialisant » des aires de stationnement spontanées (à proximité des échangeurs, des parkings de supermarchés, etc.). Dans d'autres cas, les aires sont créées *ex nihilo* sans s'appuyer sur un usage préexistant, afin de produire une demande à partir d'une nouvelle offre, avec un risque de faible usage. Afin de limiter ce risque, il est donc important de s'assurer de la réversibilité de l'aménagement (et, *a contrario*, de son extension possible en cas de succès). Certaines collectivités choisissent quant à elle d'établir des projets en partenariat avec des acteurs privés disposant de vastes parkings (grandes entreprises, hypermarchés, etc.) afin de limiter l'investissement initial. Les acteurs de la grande distribution peuvent quant à eux y trouver un intérêt en bénéficiant d'un apport de clientèle supplémentaire potentielle.

D'autres facteurs permettent de s'assurer de l'usage des aires : localisation minimisant les détours, matérialisation pour une visibilité depuis les axes routiers, sécurisation (vidéo-surveillance, gardiennage, barrières, etc.), intermodalité.

Les voies réservées au covoiturage : effet d'aubaine et avantage comparatif

Les voies réservées au covoiturage constituent des objets routiers inédits dans la doctrine technique française. Apparues en Amérique du Nord dans les années 1970 d'abord pour la circulation des autocars puis des véhicules à oc-

cupants multiples (VOM), ces voies s'imposent progressivement comme un instrument de décarbonation des mobilités et une réponse aux enjeux de congestion dans les agglomérations. Elles permettent en effet d'augmenter le nombre de personnes transportées sans augmenter le nombre de véhicules.

C'est à travers la LOM que la possibilité fut donnée à l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation de réserver une voie destinée à faciliter le trafic de certains véhicules. Cette loi a également introduit la possibilité d'avoir recours au contrôle automatisé (fixe ou mobile) et à la vidéo-verbalisation afin d'éviter la fraude sur ces voies.

En 2020, la Convention citoyenne pour le climat avait imaginé la généralisation de la mise en place de voies de covoiturage sur les autoroutes et routes express. Cela s'est traduit dans la loi Climat et résilience par l'article 124 qui prévoit d'expérimenter, pour une durée de trois ans, sur les autoroutes et voies express du réseau routier national et des réseaux départementaux desservant une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), des voies réservées aux véhicules à plusieurs occupants, aux véhicules de transports collectifs, aux taxis et aux véhicules à très faible émission. L'objectif prévoyait que ces voies (dites « VR2+ ») soient mises en place rapidement et de manière réversible – à l'instar des aménagements cyclables temporaires – afin d'encourager le recours aux mobilités partagées et faiblement émissives ainsi que d'expérimenter, à plus grande échelle, le recours à ce type d'aménagement.

Grâce à ce dispositif réglementaire, plusieurs projets sont en cours. À ce jour, plusieurs agglomérations se sont lancées dans l'expérimentation (Annecy, Bordeaux, Grenoble, Lyon, Nantes, Rennes ou encore Strasbourg). Certaines sont permanentes, d'autres sont temporaires et ne sont ainsi actives que durant une période définie de la journée (généralement les heures de pointe du matin et du soir) ou de la semaine (lundi au vendredi). D'autres démarches similaires sont en cours, en particulier à la frontière suisse afin de réguler le passage aux douanes.

L'aménagement d'une VR2+ peut se faire en réaffectant une voie existante, généralement la voie de gauche, ce qui nécessite moins d'in-

vestissement mais présente le risque d'augmenter la longueur de la congestion. Dans certaines conditions, la bande d'arrêt d'urgence peut également être utilisée à cette fin. L'autre solution courante consiste à ajouter une voie supplémentaire : en plus d'engendrer des coûts élevés et de nécessiter des emprises supplémentaires, l'accroissement de la capacité de l'infrastructure risque d'entraîner une augmentation du trafic automobile. Dans tous les cas, la vitesse doit être baissée sur l'ensemble des voies de circulation afin de diminuer le différentiel d'allure entre les véhicules dans l'embouteillage et ceux circulant sur la voie réservée.

Ces voies sont identifiées par un panneau de signalisation représentant un losange blanc sur fond bleu et peuvent être accompagnées d'un marquage au sol. Ce symbole est utilisé depuis plusieurs décennies aux États-Unis et au Canada pour identifier les voies à usage restreint (pas seulement au covoiturage).

La mise en œuvre de VR2+ répond à deux objectifs : le premier est, à court terme, d'exploiter plus efficacement l'infrastructure en permettant une réduction du temps de parcours pour certains véhicules ; le second objectif est d'inciter les usagers au report modal vers des modes de déplacement partagés, collectifs et/ou faiblement émetteurs.

Naturellement, ces projets doivent s'inscrire dans la politique globale de mobilité dans laquelle il existe une offre de transports collectifs structurante ainsi qu'un service efficace de covoiturage. Outre les axes routiers en entrée d'agglomération, ces voies pourraient également permettre de réguler le trafic dans les goulets d'étranglement tels que les ponts, les tunnels.

Aujourd'hui, la principale pierre d'achoppement du dispositif est l'acceptabilité. Celle-ci passe par un contrôle performant du nombre d'occupants permettant de contrôler que les véhicules circulant sur la voie sont bien autorisés. Les services de l'État, l'Ademe, le Cerema et des industriels sont à pied d'œuvre afin d'imaginer un capteur de mesure du nombre d'occupants des véhicules de manière automatisée. Actuellement, dans l'attente de l'homologation d'un dispositif, le recours au contrôle par vidéo-verbalisation est privilégié.

La Dir Ouest expérimente une voie réservée à Rennes métropole depuis octobre 2023

La route nationale 137 fait l'objet d'une expérimentation de voie réservée au covoiturage et à certaines catégories de véhicules dans le cadre du Schéma directeur d'agglomération et de gestion de trafic de Rennes.

Cet axe comptait déjà une voie réservée aux transports en commun et située à droite de la chaussée : elle est maintenant également ouverte à d'autres véhicules afin d'encourager les modes de déplacement plus vertueux, comme le covoiturage. Cela offre aux covoi-

tureurs un avantage comparatif par rapport aux autosolistes, avec une meilleure maîtrise de leur temps de trajet lors de leurs déplacements quotidiens.

La voie est désormais accessible aux véhicules légers transportant deux personnes ou plus et aux taxis et demeure ouverte aux véhicules de transport collectif. Les véhicules d'intérêt général peuvent également y circuler. Elle est en service de manière permanente et sa vitesse est limitée à 50 km/h.

Ainsi, en dehors des périodes de congestion, la circulation se fait sur les autres voies limitées à 90 km/h.

Un système de contrôle-sanction est actif afin de s'assurer que les règles d'usage sont respectées. Dans le cas contraire, les usagers en infraction sont passibles d'une contravention de catégorie 4 assortie d'une amende de 135 €.

En guise de conclusion

Un portage politique qui a permis des progrès considérables

Depuis deux décennies, le covoiturage a fortement évolué et progressé, entraînant avec lui tout un écosystème comptant des acteurs publics et privés. Cette modalité d'usage de la voiture n'est pourtant pas récente mais elle est présentée aujourd'hui comme une solution idoine pour réduire les externalités négatives liées aux déplacements automobiles. Actuellement, des développements sont toujours en cours et le covoiturage demeure encore à l'état de potentiel. Les acteurs de l'Ouest breton se sont engagés dans cette dynamique et les expérimentations sont nombreuses et variées.

Aux côtés de l'autostop organisé, le covoiturage a notamment été identifié comme un moyen de combler le déficit de mobilité dans les territoires ruraux où l'offre de transport collectif est insuffisamment déployée. En comptant sur le nombre important de sièges disponibles dans les véhicules circulant la plupart du temps avec pas ou peu de passagers, les collectivités et les opérateurs souhaitent permettre à certains publics – en particulier les non-motorisés et les plus précaires – de disposer d'une solution de mobilité à moindres frais. C'est pourquoi plusieurs territoires de l'Ouest breton caractérisés par une faible densité de population expérimentent des services à destination de leurs habitants.

Une pratique qui reste cependant à l'état de potentiel

Son usage relève de pratiques variées reflétant l'étendue de nos besoins et de nos façons de nous déplacer : régulièrement ou ponctuellement, pour aller travailler ou pour partir en vacances, avec des amis ou des inconnus, gratuitement ou en partageant les frais, etc.

Cependant, face à la masse considérable de trajets réalisés chaque jour en voiture, force est de constater que le covoiturage demeure très marginal, à tel point qu'il n'est actuellement pas possible de le quantifier de manière fiable.

De nombreux blocages restent à lever afin d'augmenter sa pratique. L'État et les collectivités poursuivent leurs efforts pour offrir des services de qualité, à travers des plates-formes souvent développées avec des opérateurs privés, en réalisant des aménagements, en intégrant ce mode de déplacement dans leurs politiques globales de mobilité et même en finançant directement les usagers. Pourtant, certains freins demeurent importants car ils relèvent de comportements individuels et d'habitudes très ancrées. Les changements de comportement à prévoir sont d'ordre psychosociaux et les collectivités sont peu à même de pouvoir agir efficacement en la matière, sauf à s'engager dans des stratégies au long cours. Cependant, des initiatives comme celle d'Ehop contribuent à initier des changements chez les conducteurs.

L'ensemble du système de mobilité demeurant structuré par l'automobile individuelle, c'est un changement de paradigme complet qu'il faut envisager pour espérer des changements significatifs. Mais il n'est pas inutile d'agir et de poursuivre les efforts en cours. De nombreux leviers demeurent encore à exploiter et les expérimentations en cours (VR2+, lignes de covoiturage, comme dans le Pays des Abers ou le Pays de Morlaix), une fois pérennisées, apportent de nouvelles perspectives.

Les recommandations tirées de l'étude du Forum Vies mobiles (Biard, 2023) :

- Rendre obligatoire une tarification avantageuse pour les covoitureurs au sein des parkings payants avec contrôle d'accès lors des événements et sur les grands lieux générateurs de flux (centres commerciaux, lieux culturels ou de loisir, etc.).
- Rendre accessibles les aires de covoiturage à pied, à vélo ou en transports collectifs et privilégier les aires de stationnement déjà existantes et bien desservies, par exemple les parkings de supermarché.
- Accompagner financièrement et techniquement les entreprises, associations et administrations dans leurs actions en faveur du covoiturage.
- N'accorder une aide aux covoitureurs que pour les trajets qui ont été identifiés comme étant covoiturables et pertinents au sens écologique et social, c'est-à-dire des trajets d'au moins cinq kilomètres où il n'existe pas d'offre alternative en transports collectifs.

Les briques de la réussite d'une stratégie locale de covoiturage



« L'amélioration de systèmes de transports favorise une amélioration des conditions de vie, le renforcement et la diversification des échanges et est de ce fait une source de richesse incontestable. »

(Delaunay, 2019).

À retenir

- Actuellement, **aucune enquête ne permet d'avoir une visibilité complète** sur la pratique du covoiturage. Les trajets intermédiaires ne représentent qu'une part infime de l'ensemble des flux.
- Le covoiturage est **très majoritairement informel** ; il est cependant très peu pratiqué au quotidien.
- Pourtant, **le potentiel de réduction du trafic automobile** et, par conséquent, des émissions de CO2 inhérentes, est important, de l'ordre de 6 à 27 % selon les scénarios et les territoires étudiés (Biard, 2023).
- Ce potentiel est toutefois contraint par la **persistance de résistances de la part des automobilistes** : le covoiturage demeure à rebours des tendances actuelles de mobilité.
- Certaines politiques publiques **surestiment le potentiel du covoiturage** et surinvestissent ce domaine aux dépens des autres mobilités.
- Le covoiturage constitue désormais un modèle d'affaires **largement dominé par une poignée d'opérateurs privés**.
- Le développement actuel du covoiturage cache des effets-rebonds importants : par exemple, les incitations financières peuvent produire leur propre demande (effet d'aubaine) tandis que la réduction du trafic grâce au covoiturage peut conduire à **un accroissement du recours à la voiture**.
- Le covoiturage constitue un levier de transition s'il s'intègre au sein de **zones de pertinences bien définies**, en particulier entre zones peu denses et zones urbaines et pour les déplacements pendulaires de moyenne distance.
- Si le covoiturage solidaire ne résout pas les problèmes d'accessibilité des territoires ruraux, **il peut créer de nouveaux liens – spatiaux et sociaux –** à condition qu'il soit pleinement choisi.
- Il existe un **enjeu important à stimuler et à animer** des communautés de covoitureurs et d'auto-stoppeurs.
- Sans contrainte plus forte pour réduire l'autosolisme, **les politiques de covoiturage ont un impact négligeable sur la décarbonation**.

L'Adeupa tient à remercier les interlocuteurs et interlocutrices interrogés dans le cadre de la réalisation de cette publication : Ophélie Bigot (Ehop), Séverine Grould (Audiar), Carine Hue et Thomas Roullot (Lannion-Trégor Communauté), Félix Moal (OuestGo), Nadine Pasquette et Philippe Forest (Naval Group), Romain Perraud et Harald Condé Piquer (Ecov), Éve Quillévéry (Pays de Brest), Mathilde Vaulay et Gurvan Malfroy (Pays du COB).



Bibliographie

- Ademe, *Étude nationale sur le covoiturage de courte distance*, septembre 2015.
- Ademe, *Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance*, 2017.
- Adetec, *Coût d'usage et de possession de la voiture*, 2022.
- Bigo, Aurélien, *Les transports face au défi de la transition énergétique*, Institut polytechnique de Paris, 2020
- Cerema, *Covoiturage régulier domicile-travail : synthèse de deux enquêtes réalisées en 2019 par le Cerema*, novembre 2019.
- Commissariat général au développement durable, *Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ?*, juillet 2022.
- Delaunay, Teddy, *L'intégration du covoiturage dans le système de mobilité francilien : hybrider le transport collectif et individuel pour asseoir l'hégémonie de l'automobile ?*, mars 2019.
- Biard, Nolwenn, « Y a-t-il un passager dans l'auto ? Que peut-on attendre du covoiturage du quotidien pour la transition écologique », La Fabrique écologique, Forum Vies mobiles, septembre 2023.
- Inddigo, Ademe, *Étude nationale sur le covoiturage de courte distance : leviers d'actions, benchmark et exploitation de l'enquête nationale transports et déplacements*, septembre 2015.
- Insee, « Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural », Insee Première, n° 1948, mai 2023.
- IPR, *Voies réservées sur autoroute et voies rapides urbaines*, février 2022.
- LMI et Elabe, *Enquête « Mobilité et accès à l'emploi »*, 2017.
- Vinci, 3^e édition du *Baromètre de l'autosolisme*, février 2023.

Réseau Fnau :

- Adeus, *Le covoiturage pendulaire : quelle réalité ?*, n° 196, décembre 2015.
- Adeus, *L'usage de la voiture particulière au rythme des pendulaires*, n° 144, décembre 2014.
- Audiar, *Élaboration d'un schéma de cohérence des aires de covoiturage à l'échelle de l'aire urbaine élargie de Rennes*, décembre 2020.
- Audat, *Le covoiturage dans le Var*, octobre 2018.



LES OBSERVATOIRES | MOBILITÉ

Direction de la publication

François Rivoal

Réalisation

Jérôme De Crignis
Julien Gingembre
Corentin Le Martelot
Joachim Ollive

Relecture

Magali Can
François Marty

Mise en page

Dynamo +

Contact

contact@adeupa-brest.fr

Dépôt légal

mai 2024

ISSN

2267-4411

Référence

23-269



AGENCE D'URBANISME DE BREST • BRETAGNE
18 rue Jean Jaurès - 29200 BREST
Tél. 02 98 33 51 71

www.adeupa-brest.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE