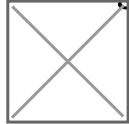


Que peut-on attendre du covoiturage quotidien pour la transition écologique ?



Soumis par Forum Vies Mobiles le ven, 06/10/2022 - 18:17

État du projet

Finished research

Visuel

covoiturage courte distance

Activer

Activé

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Date

ven, 06/10/2022 - 18:17

Date du début

dim, 05/01/2022 - 12:00 - ven, 09/01/2023 - 12:00

Présentation longue

Contact : Matthieu Bloch

Retrouvez la vidéo de la conférence de présentation des résultats de l'étude et de la table ronde qui a suivi

Le Plan Covoiturage lancé par le gouvernement a pour objectif de faire rapidement passer le nombre de trajets covoiturés de 900.000 par jour en 2023 à 3 millions en 2027. Cet objectif ambitieux paraît d'autant plus accessible que le point de départ est très bas : le covoiturage représente seulement 0,5% des déplacements quotidiens (tous modes de transport confondus)^[2], et, ce qui importe pour les émissions de CO₂, environ 1,2% des distances parcourues^[3]. Le Forum Vies Mobiles et La Fabrique Écologique se sont associés pour interroger la pertinence de la politique, apparemment de bon sens, d'aide publique au déploiement du covoiturage : quels déplacements et territoires cibler ? quels modes opératoires privilégier ? quelles subventions justifier ? Cette étude a été menée sur la base d'une série d'entretiens avec les acteurs publics et privés impliqués dans le développement du covoiturage, mis en regard de rapports et de données publics. Menée de 2022 à 2023, elle a permis d'analyser des politiques locales^[1] menées dans le sillage de la Loi d'Orientation des mobilités de 2019 et les fondements du Plan covoiturage 2023 – 2027. -----

Les principaux messages :

1. On comptait 900 000 trajets covoiturés par jour en 2019. Le but du gouvernement est de passer à 3 millions d'ici 2027. Aujourd'hui, cet objectif apparaît inaccessible.
2. Les territoires où le covoiturage serait le plus pertinent sur les plans économique, écologique et social, sont justement ceux où il a le moins de chance de se développer : les zones rurales et peu denses.
3. Au 1er semestre 2023, seuls 3% des trajets covoiturés^[4] sont réalisés via une plateforme numérique. Utiliser cette donnée pour évaluer les politiques de covoiturage reviendrait à utiliser un thermomètre

cassé.

4. Si le nombre de trajets covoiturés via les plateformes numériques a été multiplié par deux entre 2022 et 2023, les chiffres restent dérisoires : au 1er semestre 2023, 0,04% des kilomètres^[5] parcourus sur des trajets du quotidien l'ont été en covoiturant via une plateforme.
5. Le covoiturage courte distance ne pouvant à lui seul structurer un système décarboné de mobilité pour le futur, il faut aussi actionner trois autres leviers sans attendre : un choc d'offre de transports collectifs sur tous les territoires, l'allègement du poids des véhicules et la diminution des distances à parcourir au quotidien.

1. La massification du covoiturage du quotidien est un objectif évident et consensuel

Si le covoiturage informel (entre voisins ou entre collègues par exemple) est aussi ancien que l'automobile, cela fait une vingtaine d'années qu'acteurs publics et privés tentent d'en développer la pratique en expérimentant des dispositifs en tout genre de mise en relation entre covoitureurs et passagers. Les motifs en sont économique (faible coût d'investissement préalable, diminution du coût de transport grâce au partage des frais, absence de pertinence économique d'autres alternatives), social (accessibilité des publics non motorisés aux services et aux activités non desservis par les transports collectifs, renforcement du lien social, équité territoriale), technique (décongestion de la route en zone dense) et bien sûr écologique (réduction de la pollution de l'air et décarbonation des déplacements en voiture). Autant de raisons qui amènent des entreprises ou des associations de sphères diverses (social, transport, numérique, ...), des collectivités de toutes couleurs politiques, des élus écologistes voire décroissants aux constructeurs automobiles, à défendre le covoiturage. Au niveau national, c'est l'argument écologique qui est mis en avant. Et pour cause, la baisse du taux d'occupation de la voiture depuis les années 60 est l'une des principales raisons pour lesquelles les émissions de CO2 liées aux déplacements ne baissent pas (avec l'augmentation des distances parcourues et du poids des véhicules)^[7], malgré l'amélioration significative des véhicules (baisse de la consommation de carburant au kilomètre et baisse des émissions de CO2 par litre de carburant consommé). En effet, si la voiture peut transporter 4 à 5 personnes, l'autosolisme (être seul.e au volant sans passager) est peu à peu devenu la norme pour les déplacements quotidiens avec 1,43 personne par véhicule et même 1,08 pour les trajets domicile-travail^[8]. Faute de mieux, remplir les véhicules pour améliorer leur bilan carbone semble aller de soi. Cela motive le plan du Secrétariat Général à la Planification Écologique (SGPE) présenté en juin 2023, qui considère que le développement du covoiturage permettra d'économiser chaque année entre 3 et 4,5 Mt de CO2 selon les documents, soit environ 12% des économies attendues à l'horizon 2030 dans le domaine des mobilités terrestres des personnes^[9].

2. Pourtant, les trajets effectivement mutualisables restent largement inconnus

Le Plan covoiturage estime à « 50 millions » le nombre de sièges vides circulant chaque jour qu'on pourrait remplir. Comme dans les scénarios prospectifs de l'ADEME^[10] ou de NégaWatt^[11], il suffirait de monter à bord de l'une des voitures de la flotte en circulation pour économiser le déplacement d'un second véhicule. L'offre de covoiturage potentielle, grâce à cette réserve de « 50 millions de sièges vides », serait alors l'équivalent d'un réseau de transport collectif naturellement adapté à la demande. Mais la réalité est un peu plus compliquée. Combien de trajets partagent effectivement la même origine et la même destination sur le même créneau horaire ? Si on connaît bien les freins qualitatifs qui limitent la pratique du covoiturage, on connaît mal le potentiel quantitatif, c'est-à-dire le nombre de trajets réellement mutualisables. En effet, outre les freins psychologiques^[12] et les coûts de coordination entre conducteur et passager (temps d'attente, retards éventuels, etc.) souvent mobilisés pour expliquer la pratique relativement faible du covoiturage du quotidien car ils sont, en proportion, plus importants que sur la longue distance, de nombreuses autres contraintes empêchent la rencontre entre l'offre et la demande de déplacements covoiturés. Elles relèvent de

l'organisation de la société, comme les horaires de travail, et plus structurellement de l'organisation du territoire et de la géographie française. La dispersion des activités sur le territoire (travail, loisirs, courses, etc.) liée notamment à l'absorption par les métropoles d'espaces ruraux / semi-ruraux où la population augmente mais où l'emploi diminue^[13], réduit le potentiel de mutualisation des trajets. Il faudrait ainsi connaître le nombre de trajets réalisés seul dans sa voiture et réellement covoiturables, mais aucune donnée solide n'existe. -----

Rendre le covoiturage plus simple en limitant les détours ?

Pour réduire les détours et faciliter la rencontre, l'entreprise Ecov a développé des lignes de covoiturage fonctionnant comme des lignes de bus avec des arrêts déterminés. Ces lignes évitent tout détour au conducteur. Leurs résultats ne sont pas encore pleinement convaincants, par exemple sur le site industriel de la Plaine de l'Ain où travaille 8200 salariés et où ne sont répertoriés en moyenne que 46 trajets par jour au premier trimestre 2023 ! Le système a d'ailleurs dû être complété par un service de Transport à la Demande financé par la Région. La présence, en France, d'un réseau routier parmi les plus denses en Europe rend possible l'usage d'une multitude d'itinéraires et entrave la concentration des flux sur un seul axe, au cœur du modèle d'Ecov. -----

3. Les trajets covoiturés ne sont pas tous pertinents sur le plan écologique

Près des deux tiers des déplacements quotidiens réalisés en voiture sont inférieurs à 10 kilomètres^[14] et faisables par beaucoup de personnes avec un vélo à assistance électrique^[15], voire pour les plus courts sans assistance électrique ou à pied. La zone de pertinence écologique du covoiturage devrait ne concerner que les déplacements de plus de 10 kilomètres où une offre de transports collectifs adaptée n'existe pas déjà. Si heureusement, à l'échelle nationale, la fourchette moyenne des trajets covoiturés est de plutôt de l'ordre de 20 à 25 kilomètres^[16], une ville comme Rouen enregistre tout de même près d'un tiers de trajets covoiturés inférieurs à 10 kilomètres en zone dense, comme entre Rouen et St Etienne du Rouvray, sur un trajet qui fait de surcroît concurrence à la desserte du campus en transports collectifs. Face à ce risque, Rouen et d'autres collectivités arrêtent de subventionner les trajets parallèles à des lignes de transports collectifs, d'autant que le covoiturage n'a pas les vertus d'un service public : les trajets ne sont que partiellement garantis et l'usager peut être sélectionné par le conducteur (et donc discriminé). En effet, le covoiturage permet bien de réduire les émissions de CO2 si le passager covoituré a renoncé à utiliser son auto et que la possibilité de covoiturer n'est pas en soi l'occasion d'un déplacement supplémentaire. D'ailleurs, dans ce cas, le covoiturage peut avoir une visée sociale et être neutre écologiquement, en desservant par exemple des personnes isolées en espaces peu denses. Le covoiturage est souvent présenté comme une solution pour proposer une offre de mobilité à moindre coût pour la collectivité sur les territoires peu denses ou en dehors des horaires classiques (travail en horaires décalés par exemple) face à l'absence d'offre de transport en commun. Dans les zones enquêtées par France Stratégie, les trajets covoiturés sont beaucoup plus importants dans les métropoles que dans les zones de plus faible densité : entre août 2021 et juillet 2022, on compatibilise 222 trajets covoiturés via des plateformes numériques pour 1000 habitants en proche banlieue parisienne contre 5 pour 1000 dans les intercommunalités considérées comme rurales^[17]. -----

Un ciblage des déplacements mutualisables pas toujours évident

À Grenoble, le syndicat mixte des transport SMMAG, déploie en même temps plusieurs services de covoiturage associatifs et privés pour mieux coupler aides et besoin des territoires. Son coût moyen revient à 16,3€ en intégrant l'aménagement des voies et le fonctionnement des services. Malgré le ciblage précis des trajets domicile-travail entre zones industrielles mal desservies et intercommunalités périphériques, en février 2023, seulement 0,71% des kilomètres parcourus l'avaient été en covoiturant via des plateformes numériques. C'est donc finalement autour des déplacements domicile travail d'une vingtaine de kilomètres, en zone dense, aux heures de pointe et à proximité des métropoles, que s'est structuré le marché national du covoiturage du quotidien intermédié avec des entreprises comme Karos ou Blablacar Daily et Klaxit qui viennent de fusionner^[18]. -----

4. Le covoiturage courte distance via les plateformes dopé aux subventions publiques

Le covoiturage quotidien qui cumule un soutien infrastructurel (places de parking, voies dédiées), un soutien organisationnel (plateforme numérique publique) et, depuis 2019 avec la loi d'Orientation des Mobilités (LOM), un soutien financier (dépassant le remboursement des frais) de façon à le rendre plus compétitif par rapport à l'autosolisme, rencontre un succès mitigé. La possibilité offerte par la LOM aux collectivités locales de subventionner les trajets covoiturés a eu deux incidences discutables :

1. Celle de faire entrer le covoiturage dans le domaine marchand en permettant de subventionner les trajets au-delà du simple remboursement ou partage des frais, ce qui était la définition initiale du covoiturage.
2. Celle de donner aux plateformes numériques un rôle d'intermédiaire incontournable entre collectivité et covoitureurs pour distribuer les subvention et pour connaître l'évolution de la demande et des flux. Elles seules peuvent aisément tracer et signaler l'identité des covoitureurs et les trajets covoiturés à la collectivité et au registre national de preuve de covoiturage (RPC) lesquels contrôlent ainsi leur effectivité, que les trajets soient réalisés ou que la simple inscription du conducteur suffise.

Le montant de la subvention publique au trajet varie fortement d'un territoire à un autre, du simple au double parfois dans la même aire en fonction de l'intermédiaire (0,5€ à 1€ pour mettre à disposition des sièges passagers et 1 à 2€ par passager transporté dans l'aire grenobloise). Pour dynamiser les politiques locales, le Plan Covoiturage national attribue une aide de « 1€ pour 1€ » (pour 1€ versé par une collectivité à un covoitureur, l'Etat apporte 1€ supplémentaire). Et, sans surprise, les villes où l'on covoiture le plus via des plateformes numériques sont celles où le budget dédié à la subvention des covoitureurs est le plus élevé (Rouen et Montpellier par exemple), manne financière dont les plateformes deviennent structurellement dépendantes. L'aide s'est même élevée à 5 € par passager en Région Pays de la Loire ou 6 € dans le Genevois français, au point que les collectivités ont dû en revoir rapidement le montant à la baisse. Enfin, le Plan Covoiturage national conforte encore la place des plateformes, en leur accordant une prime de 120€ par nouveau covoitureur réalisant pour la 1ère fois au moins 10 trajets en trois mois qui, lui, reçoit une prime de bienvenue de 100€. Ce système d'aide qui finance les plateformes plus que les conducteurs^[19] tout en oubliant les passagers, fait dire en off à certains transporteurs désabusés : « Le covoiturage quotidien ? C'est beaucoup de conducteurs, pas de passagers ! »^[20].

5. Malgré les aides, le développement du covoiturage du quotidien via les plateformes numériques reste décevant

Contrairement au boom qu'a pu connaître le covoiturage longue distance il y a quelques années, le covoiturage du quotidien ne décolle pas. Bien sûr, c'est une politique encore récente et son déploiement a été entravé par les confinements liés à la lutte contre la propagation de la Covid19 mais, selon l'économiste Yves Crozet, cela peut aussi aisément s'expliquer par le faible gain monétaire qu'offre le covoiturage au regard de la perte de temps (détour et organisation) qu'il entraîne pour des trajets relativement courts. Sur l'année 2022, qui marque pourtant le retour à la normale après deux années de restriction des mobilités liée à la crise sanitaire, et malgré les politiques locales d'aide au covoiturage, sa pratique reste extrêmement faible : 14 000 trajets enregistrés par jour en moyenne, soit 0,013% des trajets du quotidien effectués en voiture^[21]. Au 1er semestre 2023, on voit une belle progression de la pratique dans un contexte de mise en œuvre du Plan Covoiturage et de grève des transports avec un doublement des trajets covoiturés chaque jour via les plateformes numériques (27 000) et un mois record en mars^[22]. Cela dit, le poids du covoiturage reste extrêmement faible, a fortiori si on le rapporte au volume global des déplacements. À titre d'exemple, dans l'agglomération de Rouen, « championne du covoiturage » selon les plateformes numériques, avec quinze fois plus de trajets covoiturés que la moyenne nationale au premier trimestre 2023, seulement 0,38% des trajets locaux en voiture ont été covoiturés via l'utilisation d'une plateforme numérique^[23]. Du même coup, l'impact écologique reste faible. Au premier semestre 2023, le covoiturage via les plateformes numériques représenterait environ 0,05% des distances parcourues en voiture pour des trajets du quotidien et

0,18% pour des déplacements « domicile-travail »^[24]. Difficile d'imaginer structurer un système de mobilité décarboné grâce au covoiturage seul <https://fr.forumviesmobiles.org/>

6. Une comptabilisation trop limitée des trajets covoiturés

Le covoiturage constituant un chantier majeur du gouvernement, les chiffres enregistrés dans le RPC^[25] pour suivre en temps réel et de manière territorialisée l'évolution des pratiques de covoiturage via les plateformes numériques sont présentés chaque mois à la première ministre. Pourtant, la valeur de ce « thermomètre » semble bien limitée. Au cours du 1er semestre 2023, les trajets covoiturés chaque jour via des plateformes numériques, représentaient un peu moins de 3% de l'ensemble des trajets covoiturés^[26] ! Le covoiturage autoorganisé est beaucoup plus développé mais reste en dehors des radars. Or, rien ne garantit que les covoitureurs enregistrés sur les plateformes numériques soient de nouveaux covoitureurs. Il pourrait très bien s'agir de personnes qui pratiquaient le covoiturage auparavant sans utiliser les plateformes et profitent de l'aubaine pour bénéficier des « primes ». Qui plus est, des journalistes d'investigation ont révélé des fraudes pour détourner des subventions, à Rouen notamment^[27]. Aussi apparaît-il peu opportun de considérer les trajets sur les plateformes numériques comme un indicateur suffisant pour évaluer la dynamique de la pratique du covoiturage du quotidien. Pour 2027, le SGPE souhaite que l'on atteigne au global – en incluant donc les pratiques informelles – 3 millions de trajets covoiturés quotidiennement, dont 123 000 via des plateformes ! Ce dernier ne représenterait alors qu'un trajet sur vingt-cinq.

7. Covoiturage informel, le mal-aidé des politiques publiques

À horizon 2027, le SGPE vise une augmentation de près de 2 millions du nombre de trajets covoiturés de manière informelle au quotidien^[28] (hors plateformes). Pour cela, trois outils sont mobilisés essentiellement^[29] : le développement d'aires de covoiturage, la mise en place de voies dédiées et la possibilité de se faire rembourser ses frais de covoiturage, même informel, via le Forfait Mobilité Durable versé par les employeurs. Mais aujourd'hui, en l'absence d'enquête régulière, impossible d'évaluer l'évolution du covoiturage informel et donc, l'effet de ces politiques sur les pratiques. En revanche, chacune de ces politiques pourrait être améliorée. Le développement des aires de covoiturage ou de voies dédiées au covoiturage n'est pas encore optimal. Les aires sont malheureusement trop souvent accessibles uniquement en automobile, ce qui limite l'usage de modes alternatifs en complément du covoiturage (vélo, marche, transports collectifs) et ainsi sa participation à l'émergence d'un système alternatif à la voiture individuelle. Les voies réservées au covoiturage ont, elles, pour objectif de donner un avantage en temps aux covoitureurs qui pourrait contrebalancer le surcoût de coordination entre conducteur et passager. Mais dans les faits, elles sont encore trop peu respectées^[30] : seuls 40% des véhicules circulant sur une voie réservée grenobloise comportent plus d'un voyageur. Des résultats similaires sont constatés à Lyon. Enfin, trois ans après son instauration, seuls deux employeurs privés sur cinq proposent le Forfait Mobilité Durable à leurs salariés^[31], ce qui limite grandement l'effet de cette mesure sur la pratique du covoiturage informel. Au total, le Plan national covoiturage, via le fond vert, ne dédie que moins d'un tiers de son budget au développement du covoiturage informel en aidant les collectivités locales à investir dans les infrastructures. En ne tenant compte que de ce plan et en prenant au sérieux les objectifs du SGPE, l'État investit plus de 35 fois plus pour un trajet covoituré via une plateforme que pour un trajet covoituré de manière autoorganisée^[32]. En résumé, aucune donnée ou politique publique à notre connaissance ne permet de penser que l'objectif fixé par le SGPE pour 2027 est réaliste, même en considérant que l'augmentation de la pratique du covoiturage via les plateformes permettrait d'apporter un grand nombre de covoitureurs informels grâce à une autoorganisation entre le conducteur et ses passagers après une première rencontre via les plateformes.

8. Une politique à visée écologique peu efficace socio-économiquement

Si la politique d'aide au covoiturage menée depuis 2019 coûte relativement peu cher (pas d'investissement massif dans de nouvelles infrastructures, économies de mise en service de lignes de transport collectif), a-t-elle pour autant un bon rendement écologique ? Sans même prendre en compte la « prime covoiturage » nationale, le coût de la tonne de CO₂ évitée grâce au covoiturage est estimé entre 512 et 700€ à Rouen^[33] et même 3 000€ sur le site industriel de la Plaine de l'Ain ou dans la métropole de Grenoble, très loin de la cible établie par le rapport Quinet^[34] de 87€ en 2020 (250€ en 2030)! A titre de comparaison, dans un

exercice de prospective, le chercheur Jean-Pierre Orfeuillet considère que le coût public de la tonne de CO2 évitée pour un système national complet de cars express quotidiens est cadencés, avec rabattement sur les grandes villes (soit 800 lignes, la moitié en provenance de petites villes, l'autre de bourgs périurbains) ressortirait à 445€^[35]. De son côté, l'économiste Yves Crozet, estime celui de l'électrification de l'ensemble du parc automobile français à un montant proche de 425€^[36]. Au prix actuel, la subvention publique au covoiturage n'est justifiée que si elle reste marginale : si tous les nouveaux trajets covoiturés espérés par le plan covoiturage étaient subventionnés comme à Rouen, le coût annuel serait de 2 milliards d'€^[37]. Une somme qui nécessiterait certainement des arbitrages au détriment d'autres solutions de mobilité (transports collectifs, système vélo ou véritable politique de la marche).

Conclusion : Quelle place pour le covoiturage dans le système de mobilité du futur ?

Les acteurs publics reconnaissent volontiers que la politique du covoiturage est encore en train de s'inventer : ici « on tâtonne », là « ce n'est pas stabilisé »... et si, selon nous, elle constitue un pari rationnel et peu onéreux pour améliorer l'efficacité du système automobile actuel, on peut d'ores-et-déjà constater que le décollage espéré du covoiturage du quotidien grâce aux incitations et via les plateformes numériques n'a pas lieu. Le covoiturage ne pouvant structurer un système décarboné de mobilité pour le futur, il faut privilégier trois leviers à actionner sans attendre : un choc d'offre de transports collectifs sur tous les territoires, l'allègement du poids des véhicules et de la diminution des distances à parcourir au quotidien grâce, notamment, à un nouvel aménagement du territoire.

Recommandations pour la politique de covoiturage du quotidien

Au niveau national, rendre visibles et valoriser les pratiques de covoiturage notamment hors plateforme :

1. Mener une enquête nationale annuelle sur l'ensemble des pratiques de covoiturage en France indispensable pour évaluer la politique menée. 2. Mener une étude sur les trajets réellement mutualisables afin d'évaluer le potentiel réel du covoiturage du quotidien par type de territoire. Un exercice utile également dans le cadre d'une stratégie nationale de résilience face au risque d'une crise énergétique. 3. Rendre obligatoire le forfait mobilité durable qui vise déjà le covoiturage informel dans toutes les entreprises. Pour une mobilité indépendante de la voiture individuelle, planifier le covoiturage au sein des systèmes de mobilité locaux :

4. 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, ...) 5. 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. 6. Accompagner financièrement et techniquement les entreprises, associations et administrations dans leurs actions en faveur du covoiturage. 7. 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 5 kilomètres où il n'existe pas d'offre alternative en transports collectifs.

Documents à télécharger

Télécharger le Policy Brief Télécharger le rapport complet Télécharger le communiqué de presse ^[^1]: Avec 7 études de cas territoriaux : aires de Grenoble et de Toulouse, parc industriel de la Plaine de l'Ain, pôles métropolitains du genevois et de Rouen, régions des Pays de la Loire et de Bretagne. ^[^2]: Selon l'EMP 2019, 168 millions de trajets locaux sont effectués chaque jour en moyenne. Selon le Plan national covoiturage 900 000 trajets sont covoiturés chaque jour. Les trajets covoiturés représentent donc 0,5% des trajets locaux. ^[^3]: Selon l'EMP 2019, 1 508 millions de kilomètres sont parcourus chaque jour pour réaliser des déplacements locaux. Selon l'ADEME (https://bibliothèque.ademe.fr/cadic/2720/etude_nationale_covoiturage_courte_distance-leviers_action_et_benchmark.pdf), les trajets covoiturés au quotidien de manière extrafamiliale sont d'une longueur moyenne de 20km. Selon le Plan national covoiturage 900 000 trajets sont covoiturés chaque jour. 18 millions de km sont donc parcourus chaque jour en covoiturant. Cela représente 1,2% des km parcourus.

[^4]: Au premier semestre de l'année 2023, selon l'Observatoire national du covoiturage, on dénombrait 27 000 trajets covoiturés et réalisés via des plateformes. Selon le Plan national covoiturage 900 000 trajets sont covoiturés chaque jour. Les trajets réalisés grâce aux plateformes représentent donc 3% des trajets covoiturés. [^5]: En moyenne, au premier semestre 2023, les trajets du quotidien réalisés via des plateformes étaient d'une distance moyenne de 24,6km. 27 265 trajets sont réalisés chaque jour sur la même période. Le nombre de kilomètres parcourus était donc de 671 782km par jour. Selon l'EMP 2019, 1 508 millions de km étaient parcourus chaque jour pour réaliser des déplacements du quotidien, tous modes confondus. Les km parcourus via une plateforme de covoiturage ne représentent donc que 0,04% des km parcourus chaque jour. [^6]: Aurélien Bigo. Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement. Economies et finances. Institut Polytechnique de Paris, 2020. <https://www.theses.fr/2020IPPAX068> [^7]: ADEME, Étude nationale sur le covoiturage de courte-distance, 2015 ; <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/2712-etude-nationale-sur-le-covoiturage-de-courte-distance.html> [^8]: <https://www.contexte.com/medias/pdf/medias-documents/2023/5/scan-10-d31a763e3416412185d1c102d2492d75.pdf> [^9]: ADEME (2021). « Transition(s) 2050. Choisir maintenant. Agir pour le climat » ; <https://bibliothèque.ademe.fr/cadic/6531/transitions2050-rapport-compressé2.pdf> [^10]: Scénario negaWatt 2022, association negaWatt, partie 4 : Le scénario en détail. [en ligne], URL : <https://www.negawatt.org/IMG/pdf/scenario-negawatt-2022-rapport-complet-partie4.pdf> [^11]: Besoin d'un sas de décompression entre famille et travail, voiture comme prolongement de son chez soi, peur de l'autre ... [^12]: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7622203> [^13]: Enquête Mobilité des Personnes, 2019, Ministère de la transition écologique [^14]: Durée inférieure à 30 minutes pour une vitesse de déplacement de 20km/h. [^15]: Ademe et Observatoire national du covoiturage au quotidien (beta.gouv.fr) [^16]: <https://www.strategie.gouv.fr/publications/mobilites-espaces-peripheriques-denses-un-territoire-plus-accessible> [^17]: Pourtant, ces plateformes numériques sont accessibles sur tous les territoires. [^18]: À l'exception de France Covoiturage, plateforme créée par Ecov et visant, notamment, à questionner la captation de l'aide par quelques plateformes. [^19]: Covoiturage - autosolisme - transports collectifs : Quelles préférences ? Dans quel contexte ? - YouTube [^20]: Selon l'EMP 2019, on comptabilise en moyenne 106 millions de trajets du quotidien effectués en voiture. En 2022, selon l'Observatoire national du covoiturage, on comptabilise en moyenne 14 093 trajets du quotidien covoiturés via des plateformes. Ils représentent donc 0,013% des trajets du quotidien effectués en voiture en 2022. [^21]: Le nombre de trajets a baissé pour atteindre 26 000. [^22]: Au premier trimestre 2023, 3643 trajets réalisés via des plateformes numériques ont été enregistrés en moyenne chaque jour au sein de la Métropole de Rouen. Selon l'EMD 2017 de la Métropole de Rouen / CA Seine et Eure, les résidents de la métropole réalisent quotidiennement 941 000 trajets en voiture. 0,38% des trajets réalisés chaque jour en voiture sont donc covoiturés via des plateformes numériques. [^23]: Selon l'EMP 2019, 1 256 millions de km sont parcourus chaque jour en voiture en moyenne pour des déplacements du quotidien. 364 millions de km étaient réalisés en semaine en voiture pour effectuer des déplacements de type domicile – travail. En moyenne, selon l'Observatoire national du covoiturage, au 1er semestre 2023, 27 265 trajets du quotidien étaient covoiturés via des plateformes, leur distance moyenne était de 24,6km, aussi 0,67 millions de km étaient parcourus chaque jour en moyenne en covoiturant grâce aux plateformes. Cela représente 0,05% des km parcourus effectués en voiture pour des déplacements locaux et équivaut à 0,18% de ceux relevant du domicile – travail. [^24]: Le registre de preuve de covoiturage (RPC) est un service public visant à faciliter et sécuriser la mise en œuvre, par les autorités organisatrices de la mobilité et les employeurs, de mesures d'incitation au covoiturage courte distance. Le RPC centralise les trajets en covoiturage communiqués par des opérateurs de covoiturage volontaires pour collaborer avec le registre. [^25]: Au 1er semestre de l'année 2023, on dénombrait 27 000 trajets covoiturés et réalisés via des plateformes selon l'Observatoire national du covoiturage. Selon le plan national du covoiturage 900 000 trajets sont covoiturés chaque jour. Les trajets réalisés grâce aux plateformes représentent donc 3% des trajets covoiturés. [^26]: Rouen. Fraude sur l'appli de covoiturage Klaxit : cas isolés ou phénomène "massif" ?, 76actu [^27]: Le SGPE indique que 900 000 trajets étaient covoiturés chaque jour avant le plan covoiturage, il vise 3 millions de trajets covoiturés en 2027, soit une augmentation de 2,1 millions de trajets covoiturés, dont 123 000 via des plateformes. Il reste donc près de 2 millions de nouveaux trajets quotidiens qui devront être covoiturés de manière informelle. [^28]: Auxquels peuvent s'ajouter le référencement des aires de covoiturage et des aides territorialisée et le développement

d'une communication dédiée [^30]: Sans doute du fait de la verbalisation faible des infractions. [^31]: Baromètre Forfait Mobilité Durable, Adec, 2022, <https://fr.forumviesmobiles.org> [^32]: 100 millions d'€ sont alloués en 2023 pour le covoiturage intermédié avec un objectif de 110 000 trajets supplémentaires par jour en 2027 par rapport à 2022. 50 millions d'€ sont dédiés au covoiturage informel en 2023 avec un objectif de 2 millions de trajets supplémentaires par jour en 2027. Si le schéma de 2023 était reproduit jusqu'à 2027 (500 millions pour le covoiturage intermédié et 250 millions pour le covoiturage informel), 4 545€ aurait été investi pour un trajet intermédié supplémentaire par jour et 125€ aurait été investi pour un trajet autoorganisé supplémentaire par jour. Pour un trajet supplémentaire espéré, le montant dédié au covoiturage via plateforme est 35 fois plus important que celui dédié au covoiturage non-intermédié. [^33]: Plusieurs hypothèses ont été testé, chaque km subventionné coûte à la collectivité 0,1€ selon la collectivité et 0,12€ selon La Fabrique Écologique (prise en compte des coûts de fonctionnement). Selon l'ADEME, en 2016, un km effectué en voiture équivaut à 195g de CO². Selon Y. Crozet, nous serions plus proche de 172,5g de CO² par véhicule aujourd'hui. Cette estimation ne tient pas compte des détours réalisés pour aller chercher un passager et émettant du CO² Le coût d'évitement de la tonne de CO² varie donc entre 512€ et 696€. [^34]: La valeur de l'action pour le climat (strategie.gouv.fr) [^35]: <https://www.lafabriquedelacite.com/wp-content/uploads/2022/12/Lautocar-express-une-solution-pour-les-deplacements-longs-de-la-vie-quotidienne-JP-Orfeuill.pdf> [^36]: À l'aide d'une étude du CGDD menée en 2016. [^37]: Le coût de la subvention au trajet est de 2,6€ selon la métropole de Rouen. Pour financer 2,1 millions nouveaux trajets par jour pendant un an, 2 milliards d'€ seraient nécessaires environ.

Chapô

La voiture est responsable d'environ 16% des émissions françaises de CO₂. Dans ce contexte, chercher à en augmenter le taux d'occupation (proche de 1 personne par voiture pour les trajets domicile-travail !) pour réduire le nombre de voitures sur les routes, semble un levier évident pour décarboner la mobilité. Le gouvernement mise ainsi sur un boom du covoiturage du quotidien, à l'instar de celui qu'a connu récemment le covoiturage longue distance. En s'associant une nouvelle fois avec La Fabrique Écologique, le Forum Vies Mobiles a voulu interroger la pertinence des politiques locales et nationales, apparemment de bon sens, d'aide publique au déploiement du covoiturage : comment la politique peut-elle être évaluée ? quels déplacements et territoires cibler ? quelles subventions justifier ?

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Altermobilités

Autos / Motos

Cadres de vie

Proximité

Automobile

Transition écologique

Villes et territoires