

RECHERCHES (/RECHERCHES-TERMINEES/LISTE)



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

Recherches terminées

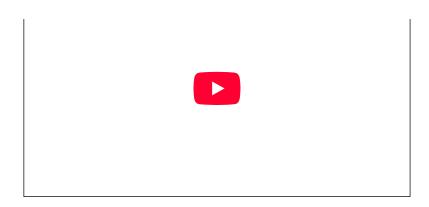
La voiture est responsable d'environ 16% des émissions françaises de CO2. Dans ce contexte, chercher à en augment d'occupation (proche de 1 personne par voiture pour les trajets domicile-travail!) pour réduire le nombre de voitures s semble un levier évident pour décarboner la mobilité. Le gouvernement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

Acteurs de la recherche

FORUM VIES MOBILES

LA FABRIQUE ÉCOLOGIQUE

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 covoit jour en 2023 à 3 millions en 2027. Cet objectif ambitieux parait d'autant plus accessible que le point de départ est très l'représente seulement 0,5% des déplacements quotidiens (tous modes de transport confondus) 2 , et, ce qui importe $\mathfrak x$ 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, appare d'aide publique au déploiement du covoiturage : quels déplacements et territoires cibler ? quels modes opératoires pri subventions justifier ?

Cette étude a été menée sur la base d'une série d'entretiens avec les acteurs publics et privés impliqués dans le dévelc covoiturage, mis en regard de rapports et de données publics. Menée de 2022 à 2023, elle a permis d'analyser des poli menées dans le sillage de la Loi d'Orientation des mobilités de 2019 et les fondements du Plan covoiturage 2023 – 20

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 objectif apparait inaccessible.
- 2. Les territoires où le covoiturage serait le plus pertinent sur les plans économique, écologique et social, sont juste 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 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 dérisoires : au 1er semestre 2023, 0,04% des kilomètres ⁵ parcourus sur des trajets du quotidien l'ont été en covo plateforme.
- 5. Le covoiturage courte distance ne pouvant à lui seul structurer un système décarboné de mobilité pour le futur, i trois autres leviers sans attendre : un choc d'offre de transports collectifs sur tous les territoires, l'allégement du p la diminution des distances à parcourir au quotidien.

1. La massification du covoiturage du quotidien est un objectif évide consensuel

Si le covoiturage informel (entre voisins ou entre collègues par exemple) est aussi ancien que l'automobile, cela fait u qu'acteurs publics et privés tentent d'en développer la pratique en expérimentant des dispositifs en tout genre de mis covoitureurs et passagers. Les motifs en sont économique (faible coût d'investissement préalable, diminution du coí au partage des frais, absence de pertinence économique d'autres alternatives), social (accessibilité des publics non m et aux activités non desservis par les transports collectifs, renforcement du lien social, équité territoriale), technique (croute en zone dense) et bien sûr écologique (réduction de la pollution de l'air et décarbonation des déplacements en s

Autant de raisons qui amènent des entreprises ou des associations de sphères diverses (social, transport, numérique,

de toutes couleurs politiques, des élus écologistes voire décroissants aux constructeurs automobiles, à défendre le co

Au niveau national, c'est l'argument écologique qui est mis en avant. Et pour cause, la baisse du taux d'occupation de années 60 est l'une des principales raisons pour lesquelles les émissions de CO2 liées aux déplacements ne baissent l'augmentation des distances parcourues et du poids des véhicules) ⁷, malgré l'amélioration significative des véhicu consommation de carburant au kilomètre et baisse des émissions de CO2 par litre de carburant consommé). En effet, transporter 4 à 5 personnes, l'autosolisme (être seul.e au volant sans passager) est peu à peu devenu la norme pour les quotidiens avec 1,43 personne par véhicule et même 1,08 pour les trajets domicile-travail ⁸. Faute de mieux, remplir l améliorer leur bilan carbone semble aller de soi. Cela motive le plan du Secrétariat Général à la Planification Écologique juin 2023, qui considère que le développement du covoiturage permettra d'économiser chaque année entre 3 et 4,5 M documents, soit environ 12% des économies attendues à l'horizon 2030 dans le domaine des mobilités terrestres des

2. Pourtant, les trajets effectivement mutualisables restent largemen

Le Plan covoiturage estime à « 50 millions » le nombre de sièges vides circulant chaque jour qu'on pourrait remplir. C scénarios prospectifs de l'ADEME ¹⁰ ou de NégaWatt ¹¹, il suffirait de monter à bord de l'une des voitures de la flotte e économiser le déplacement d'un second véhicule. L'offre de covoiturage potentielle, grâce à cette réserve de « 50 mill », serait alors l'équivalent d'un réseau de transport collectif naturellement adapté à la demande. Mais la réalité est un p Combien de trajets partagent effectivement la même origine et la même destination sur le même créneau horaire ?

Si on connait bien les freins qualitatifs qui limitent la pratique du covoiturage, on connait mal le potentiel quantitatif, nombre de trajets réellement mutualisables. En effet, outre les freins psychologiques ¹² et les coûts de coordination e passager (temps d'attente, retards éventuels, etc.) souvent mobilisés pour expliquer la pratique relativement faible du quotidien car ils sont, en proportion, plus importants que sur la longue distance, de nombreuses autres contraintes en rencontre entre l'offre et la demande de déplacements covoiturés. Elles relèvent de l'organisation de la société, comm travail, et plus structurellement de l'organisation du territoire et de la géographie française. La dispersion des activités (travail, loisirs, courses, etc.) liée notamment à l'absorption par les métropoles d'espaces ruraux / semi-ruraux où la pc mais où l'emploi diminue ¹³, réduit le potentiel de mutualisation des trajets. Il faudrait ainsi connaitre le nombre de tr 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 bus avec des arrêts déterminés. Ces lignes évitent tout détour au conducteur. Leurs résultats ne sont pas encore plein par exemple sur le site industriel de la Plaine de l'Ain où travaille 8200 salariés et où ne sont répertoriés en moyenne q au premier trimestre 2023! Le système a d'ailleurs dû être complété par un service de Transport à la Demande financé présence, en France, d'un réseau routier parmi les plus denses en Europe rend possible l'usage d'une multitude d'itiné 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 écolo

Près des deux tiers des déplacements quotidiens réalisés en voiture sont inférieurs à 10 kilomètres ¹⁴ et faisables par personnes avec un vélo à assistance électrique ¹⁵, voire pour les plus courts sans assistance électrique ou à pied. La z écologique du covoiturage devrait ne concerner que les déplacements de plus de 10 kilomètres où une offre de transçadaptée n'existe pas déjà. Si heureusement, à l'échelle nationale, la fourchette moyenne des trajets covoiturés est de ç à 25 kilomètres ¹⁶, une ville comme Rouen enregistre tout de même près d'un tiers de trajets covoiturés inférieurs à 10 dense, comme entre Rouen et St Etienne du Rouvray, sur un trajet qui fait de surcroit concurrence à la desserte du car collectifs. Face à ce risque, Rouen et d'autres collectivités arrêtent de subventionner les trajets parallèles à des lignes d d'autant que le covoiturage n'a pas les vertus d'un service public : les trajets ne sont que partiellement garantis et l'usa 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 possibilité de covoiturer n'est pas en soi l'occasion d'un déplacement supplémentaire. D'ailleurs, dans ce cas, le covoi 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 territoires peu denses ou en dehors des horaires classiques (travail en horaires décalés par exemple) face à l'absence commun. Dans les zones enquêtées par France Stratégie, les trajets covoiturés sont beaucoup plus importants dans le dans les zones de plus faible densité : entre août 2021 et juillet 2022, on compatibilise 222 trajets covoiturés via des pla pour 1000 habitants en proche banlieue parisienne contre 5 pour 1000 dans les intercommunalités considérées com

Un ciblage des déplacements mutualisables pas toujours évident

À Grenoble, le syndicat mixte des transport SMMAG, déploie en même temps plusieurs services de covoiturage assoc mieux coupler aides et besoin des territoires. Son coût moyen revient à 16,3€ en intégrant l'aménagement des voies e des services. Malgré le ciblage précis des trajets domicile-travail entre zones industrielles mal desservies et intercomr périphériques, en février 2023, seulement 0,71% des kilomètres parcourus l'avaient été en covoiturant via des platefon

C'est donc finalement autour des déplacements domicile travail d'une vingtaine de kilomètres, en zone dense, aux he proximité des métropoles, que s'est structuré le marché national du covoiturage du quotidien intermédié avec des en Karos ou Blablacar Daily et Klaxit qui viennent de fusionner ¹⁸.

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

Le covoiturage quotidien qui cumule un soutien infrastructurel (places de parking, voies dédiées), un soutien organis numérique publique) et, depuis 2019 avec la loi d'Orientation des Mobilités (LOM), un soutien financier (dépassant le 1 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

- 1. Celle de faire entrer le covoiturage dans le domaine marchand en permettant de subventionner les trajets au-de 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 covoitules subvention et pour connaître l'évolution de la demande et des flux. Elles seules peuvent aisément tracer et signovoitureurs et les trajets covoiturés à la collectivité et au registre national de preuve de covoiturage (RPC) lesque 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 $\mathfrak c$ fonction de l'intermédiaire (0,5) à $\mathfrak c$ pour mettre à disposition des sièges passagers et $\mathfrak c$ à $\mathfrak c$ par passager transporté grenobloise). Pour dynamiser les politiques locales, le Plan Covoiturage national attribue une aide de « $\mathfrak c$ pour $\mathfrak c$ » (pocollectivité à un covoitureur, l'Etat apporte $\mathfrak c$ supplémentaire). Et, sans surprise, les villes où l'on covoiture le plus via $\mathfrak c$ numériques sont celles où le budget dédié à la subvention des covoitureurs est le plus élevé (Rouen et Montpellier par financière dont les plateformes deviennent structurellement dépendantes. L'aide s'est même élevée à $\mathfrak c$ par passage Loire ou $\mathfrak c$ é dans le Genevois français, au point que les collectivités ont dû en revoir rapidement le montant à la baiss

Enfin, le Plan Covoiturage national conforte encore la place des plateformes, en leur accordant une prime de $120 \in$ par réalisant pour la 1ère fois au moins 10 trajets en trois mois qui, lui, reçoit une prime de bienvenue de $100 \in$. Ce systèm les plateformes plus que les conducteurs ¹⁹ tout en oubliant les passagers, fait dire en off à certains transporteurs dés covoiturage quotidien? C'est beaucoup de conducteurs, pas de passagers! » ²⁰.

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

Contrairement au boom qu'a pu connaître le covoiturage longue distance il y a quelques années, le covoiturage du que pas. Bien sûr, c'est une politique encore récente et son déploiement a été entravé par les confinements liés à la lutte c de la Covid19 mais, selon l'économiste Yves Crozet, cela peut aussi aisément s'expliquer par le faible gain monétaire c 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 cr malgré les politiques locales d'aide au covoiturage, sa pratique reste extrêmement faible : 14 000 trajets enregistrés pa soit 0,013% des trajets du quotidien effectués en voiture ²¹. Au 1er semestre 2023, on voit une belle progression de la p contexte de mise en œuvre du Plan Covoiturage et de grève des transports avec un doublement des trajets covoiturés plateformes numériques (27 000) et un mois record en mars ²². Cela dit, le poids du covoiturage reste extrêmement fa rapporte au volume global des déplacements.

À titre d'exemple, dans l'agglomération de Rouen, « championne du covoiturage » selon les plateformes numériques, de trajets covoiturés que la moyenne nationale au premier trimestre 2023, seulement 0,38% des trajets locaux en voitu 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 numéri environ 0,05% des distances parcourues en voiture pour des trajets du quotidien et 0,18% pour des déplacements « do Difficile d'imaginer structurer un système de mobilité décarboné grâce au covoiturage seul.

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 « manière territorialisée l'évolution des pratiques de covoiturage via les plateformes numériques sont présentés chaque ministre. Pourtant, la valeur de ce « thermomètre » semble bien limitée. Au cours du 1er semestre 2023, les trajets covo des plateformes numériques, représentaient un peu moins de 3% de l'ensemble des trajets covoiturés ²⁶! Le covoitura 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 s'agir de personnes qui pratiquaient le covoiturage auparavant sans utiliser les plateformes et profitent de l'aubaine poprimes ». Qui plus est, des journalistes d'investigation ont révélé des fraudes pour détourner des subventions, à Rouer Aussi apparaît-il peu opportun de considérer les trajets sur les plateformes numériques comme un indicateur suffisar 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 tra 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 info 28 (hors plateformes). Pour cela, trois outils sont mobilisés essentiellement 29 : le développement d'aires de covoitura de voies dédiées et la possibilité de se faire rembourser ses frais de covoiturage, même informel, via le Forfait Mobilit employeurs. Mais aujourd'hui, en l'absence d'enquête régulière, impossible d'évaluer l'évolution du covoiturage infon 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 sortrop souvent accessibles uniquement en automobile, ce qui limite l'usage de modes alternatifs en complément du comarche, transports collectifs) et ainsi sa participation à l'émergence d'un système alternatif à la voiture individuelle. Le covoiturage ont, elles, pour objectif de donner un avantage en temps aux covoitureurs qui pourrait contrebalancer le coordination entre conducteur et passager. Mais dans les faits, elles sont encore trop peu respectées 30 : seuls 40% de 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 l 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 informel en aidant les collectivités locales à investir dans les infrastructures. En ne tenant compte que de ce plan et el les objectifs du SGPE, l'État investit plus de 35 fois plus pour un trajet covoituré via une plateforme que pour un trajet c autoorganisée ³².

En résumé, aucune donnée ou politique publique à notre connaissance ne permet de penser que l'objectif fixé par le réaliste, même en considérant que l'augmentation de la pratique du covoiturage via les plateformes permettrait d'app nombre de covoitureurs informels grâce à une autoorganisation entre le conducteur et ses passagers après une prem plateformes.

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

Si la politique d'aide au covoiturage menée depuis 2019 coûte relativement peu cher (pas d'investissement massif dar infrastructures, économies de mise en service de lignes de transport collectif), a-t-elle pour autant un bon rendement

Sans même prendre en compte la « prime covoiturage » nationale, le coût de la tonne de CO2 évitée grâce au covoitu 512 et $700\$ ê à Rouen 33 et même $3000\$ 6 sur le site industriel de la Plaine de l'Ain ou dans la métropole de Grenoble, trè établie par le rapport Quinet 34 de $87\$ 6 en 2020 ($250\$ 6 en 2030)! A titre de comparaison, dans un exercice de prospecti Jean-Pierre Orfeuil considère que le coût public de la tonne de CO2 évitée pour un système national complet de cars cadencés, avec rabattement sur les grandes villes (soit 800 lignes, la moitié en provenance de petites villes, l'autre de ressortirait à $445\$ 6 35 . De son côté, l'économiste Yves Crozet, estime celui de l'électrification de l'ensemble du parc aut montant proche de $425\$ 6 36 .

Au prix actuel, la subvention publique au covoiturage n'est justifiée que si elle reste marginale : si tous les nouveaux trespérés par le plan covoiturage étaient subventionnés comme à Rouen, le coût annuel serait de 2 milliards d' \in ³⁷ . Ur nécessiterait certainement des arbitrages au détriment d'autres solutions de mobilité (transports collectifs, système ve politique de la marche).

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

Les acteurs publics reconnaissent volontiers que la politique du covoiturage est encore en train de s'inventer : ici « or n'est pas stabilisé »... et si, selon nous, elle constitue un pari rationnel et peu onéreux pour améliorer l'efficacité du sys actuel, on peut d'ores-et-déjà constater que le décollage espéré du covoiturage du quotidien grâce aux incitations et v numériques n'a pas lieu.

Le covoiturage ne pouvant structurer un système décarboné de mobilité pour le futur, il faut privilégier trois leviers à a attendre : un choc d'offre de transports collectifs sur tous les territoires, l'allégement du poids des véhicules et de la dis 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 por menée.
- 2. Mener une étude sur les trajets réellement mutualisables afin d'évaluer le potentiel réel du covoiturage du quotidi territoire. Un exercice utile également dans le cadre d'une stratégie nationale de résilience face au risque d'une c
- 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

- 1. Rendre obligatoire une tarification avantageuse pour les covoitureurs au sein des parkings payants avec contrôl événements et sur les grands lieux générateurs de flux (centres commerciaux, lieux culturels ou de loisir, ...)
- 2. Rendre accessibles les aires de covoiturage à pied, à vélo ou en transports collectifs et privilégier les aires de stat existantes et bien desservies, par exemple, les parkings de supermarché.
- 3. Accompagner financièrement et techniquement les entreprises, associations et administrations dans leurs actic covoiturage.
- 4. N'accorder une aide aux covoitureurs que pour les trajets qui ont été identifiés comme étant covoiturables et per écologique et social, c'est-à-dire, des trajets d'au moins 5 kilomètres où il n'existe pas d'offre alternative en trans

Documents à télécharger

Télécharger le Policy Brief (/sites/default/files/Policy%20Brief%20_%20Etude%20Covoiturage%20du%20quotidien_FVN

Télécharger le rapport complet (/sites/default/files/2023.09.11_VF_Etude_covoiturage.pdf)

Télécharger le communiqué de presse

Notes

- ① Avec 7 études de cas territoriaux : aires de Grenoble et de Toulouse, parc industriel de la Plaine de l'Ain, pôles métro 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 cove 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. { https://librairie.ademe.fr/cadic/2720/etude_nationale_covoiturage_courte_distance-leviers_action_et_benchmark.p (https://librairie.ademe.fr/cadic/2720/etude_nationale_covoiturage_courte_distance-leviers_action_et_benchmark.p covoiturés au quotidien de manière extrafamiliale sont d'une longueur moyenne de 20km. Selon le Plan national cov trajets sont covoiturés chaque jour. 18 millions de km sont donc parcourus chaque jour en covoiturant. Cela représen parcourus.
- 4 Au premier semestre de l'année 2023, selon l'Observatoire national du covoiturage, on dénombrait 27 000 trajets covid des plateformes. Selon le Plan national covoiturage 900 000 trajets sont covoiturés chaque jour. Les trajets réalisés plateformes représentent donc 3% des trajets covoiturés.
- (§) En moyenne, au premier semestre 2023, les trajets du quotidien réalisés via des plateformes étaient d'une distance 27 265 trajets sont réalisés chaque jour sur la même période. Le nombre de kilomètres parcourus était donc de 671 782 l'EMP 2019, 1 508 millions de km étaient parcourus chaque jour pour réaliser des déplacements du quotidien, tous mo km parcourus via une plateforme de covoiturage ne représentent donc que 0,04% des km parcourus chaque jour.
- 7 Aurélien Bigo. Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technolo accélération et ralentissement. Economies et finances. Institut Polytechnique de Paris, 2020. https://www.theses.fr/2 (https://www.theses.fr/2020IPPAX068)
- (8) ADEME, Étude nationale sur le covoiturage de courte-distance, 2015 ; https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/2712-etude-ransport/2712
- (https://www.contexte.com/medias/pdf/medias-documents/2023/5/scan-10-d31a763e3416412185d1c102d2492d7 (https://www.contexte.com/medias/pdf/medias-documents/2023/5/scan-10-d31a763e3416412185d1c102d2492d75.x
- ① ADEME (2021). « Transition(s) 2050. Choisir maintenant. Agir pour le climat »; https://librairie.ademe.fr/cadic/6531 rapport-compresse2.pdf (https://librairie.ademe.fr/cadic/6531/transitions2050-rapport-compresse2.pdf)
- ① 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 (https://www.negawatt.org/IMG/pdf/scenario-negawatt-2022-rapport-complet-partie4.pdf)
- 12) Besoin d'un sas de décompression entre famille et travail, voiture comme prolongement de son chez soi, peur de l
- (3) https://www.insee.fr/fr/statistiques/7622203 (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7622203)
- (14) Enquête Mobilité des Personnes, 2019, Ministère de la transition écologique
- 15 Durée inférieure à 30 minutes pour une vitesse de déplacement de 20km/h.
- (6) Ademe et Observatoire national du covoiturage au quotidien (beta.gouv.fr (https://beta.gouv.fr/))
- 17 https://www.strategie.gouv.fr/publications/mobilites-espaces-peripheriques-denses-un-territoire-plus-accessik (https://www.strategie.gouv.fr/publications/mobilites-espaces-peripheriques-denses-un-territoire-plus-accessible)
- (18) Pourtant, ces plateformes numériques sont accessibles sur tous les territoires.
- (9) À l'exception de France Covoiturage, plateforme créée par Ecov et visant, notamment, à questionner la captation de plateformes.
- 20 Covoiturage autosolisme transports collectifs : Quelles préférences ? Dans quel contexte ? YouTube (https://www.youtube.com/watch?v=LX0vDkXOFWs&t=1s)

- 21 Selon l'EMP 2019, on comptabilise en moyenne 106 millions de trajets du quotidien effectués en voiture. En 2022, s national du covoiturage, on comptabilise en moyenne 14 093 trajets du quotidien covoiturés via des plateformes. Ils r 0,013% des trajets du quotidien effectués en voiture en 2022.
- 22 Le nombre de trajets a baissé pour atteindre 26 000.
- 23 Au premier trimestre 2023, 3643 trajets réalisés via des plateformes numériques ont été enregistrés en moyenne che la Métropole de Rouen. Selon l'EMD 2017 de la Métropole de Rouen / CA Seine et Eure, les résidents de la métropole réquotidiennement 941 000 trajets en voiture. 0,38% des trajets réalisés chaque jour en voiture sont donc covoiturés via numériques.
- 24 Selon l'EMP 2019, 1 256 millions de km sont parcourus chaque jour en voiture en moyenne pour des déplacements millions de km étaient réalisés en semaine en voiture pour effectuer des déplacements de type domicile travail. En : l'Observatoire national du covoiturage, au 1er semestre 2023, 27 265 trajets du quotidien étaient covoiturés via des pla distance moyenne était de 24,6km, aussi 0,67 millions de km étaient parcourus chaque jour en moyenne en covoiture plateformes. Cela représente 0,05% des km parcourus effectués en voiture pour des déplacements locaux et équivaut relevant du domicile travail.
- 25 Le registre de preuve de covoiturage (RPC) est un service public visant à faciliter et sécuriser la mise en œuvre, par organisatrices de la mobilité et les employeurs, de mesures d'incitation au covoiturage courte distance. Le RPC centra covoiturage communiqués par des opérateurs de covoiturage volontaires pour collaborer avec le registre.
- 26 Au 1er semestre de l'année 2023, on dénombrait 27 000 trajets covoiturés et réalisés via des plateformes selon l'Obs covoiturage. Selon le plan national du covoiturage 900 000 trajets sont covoiturés chaque jour. Les trajets réalisés grâc représentent donc 3% des trajets covoiturés.
- 27 Rouen. Fraude sur l'appli de covoiturage Klaxit : cas isolés ou phénomène "massif" ?, 76actu (https://actu.fr/normandie/rouen_76540/rouen-fraude-sur-l-appli-de-covoiturage-klaxit-cas-isoles-ou-phenomen massif_58472848.html)
- 28 Le SGPE indique que 900 000 trajets étaient covoiturés chaque jour avant le plan covoiturage, il vise 3 millions de t 2027, soit une augmentation de 2,1 millions de trajets covoiturés, dont 123 000 via des plateformes. Il reste donc près nouveaux trajets quotidiens qui devront être covoiturés de manière informelle.
- 29 Auxquels peuvent s'ajouter le référencement des aires de covoiturage et des aides territorialisée et le développeme: communication dédiée
- 30 Sans doute du fait de la verbalisation faible des infractions.
- 31) Baromètre Forfait Mobilité Durable, Ademe, 2022
- 32 100 millions d'€ sont alloués en 2023 pour le covoiturage intermédié avec un objectif de 110 000 trajets supplément par rapport à 2022. 50 millions d'€ sont dédiés au covoiturage informel en 2023 avec un objectif de 2 millions de trajer par jour en 2027. Si le schéma de 2023 était reproduit jusqu'à 2027 (500 millions pour le covoiturage intermédié et 250 covoiturage informel), 4 545€ aurait été investi pour un trajet intermédié supplémentaire par jour et 125€ aurait été invautoorganisé supplémentaire par jour. Pour un trajet supplémentaire espéré, le montant dédié au covoiturage via platiplus 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€ Écologique (prise en compte des coûts de fonctionnement). Selon l'ADEME, en 2016, un km effectué en voiture équivis Selon Y. Crozet, nous serions plus proche de 172,5g de CO² par véhicule aujourd'hui. Cette estimation ne tient pas cor réalisés pour aller chercher un passager et émettant du CO² Le coût d'évitement de la tonne de CO² varie donc entre 5
- (3) La valeur de l'action pour le climat (strategie.gouv.fr (https://www.strategie.gouv.fr/))
- 35 https://www.lafabriquedelacite.com/wp-content/uploads/2022/12/Lautocar-express-une-solution-pour-les-dep la-vie-quotidienne-JP-Orfeuil.pdf (https://www.lafabriquedelacite.com/wp-content/uploads/2022/12/Lautocar-exp pour-les-deplacements-longs-de-la-vie-quotidienne-JP-Orfeuil.pdf)
- 36 À l'aide d'une étude du CGDD menée en 2016.

un an, 2 milliards d'€ seraient nécessaires environ.	
Thématiques associées :	
MODES DE VIE	
POLITIQUES	

37 Le coût de la subvention au trajet est de 2,6€ selon la métropole de Rouen. Pour financer 2,1 millions nouveaux traje

¹ https://beta.gouv.fr/

² https://www.youtube.com/watch?v=LX0vDkXOFWs&t=1s

 $^{^3\} https://actu.fr/normandie/rouen_76540/rouen-fraude-sur-l-appli-de-covoiturage-klaxit-cas-isoles-ou-phenomer\ massif_58472848.html$

⁴ https://www.strategie.gouv.fr/