

Communiqué de presse

12 septembre 2023

## Covoiturage du quotidien et transition écologique : une politique menée à l'aveugle

*En 2023, seuls **2 trajets en voiture sur 10 000** ont été réalisés en covoiturant via des plateformes numériques.*

*Au 1er semestre 2023, seuls **0,04% des kilomètres parcourus** sur des trajets du quotidien l'ont été en covoiturant via une plateforme.*

*L'État investit **35 fois plus** pour un trajet via plateforme que pour un trajet covoituré en auto-organisation.*

**La voiture est responsable d'environ 16% des émissions françaises de gaz à effet de serre. 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. Pourtant, le covoiturage du quotidien peine à décoller et ce, malgré les nombreuses initiatives du Gouvernement et des collectivités, que ce soit via des incitations financières (primes) ou encore des aménagements dédiés (aires de covoiturage, voies de circulation dédiées, nouveau panneau de signalisation). Mais surtout, il reste aujourd'hui impossible d'avoir une vision complète de cette pratique, la comptabilisation étant basée uniquement sur les données des plateformes numériques, soit moins de 3% de l'ensemble des trajets covoiturés.**

**Le Forum Vies Mobiles, think tank de la mobilité du futur et La Fabrique Écologique, fondation pluraliste de l'écologie, se sont associés pour interroger la pertinence écologique 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<sup>1</sup> 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 menées dans le sillage de la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 et les fondements du Plan covoiturage 2023 – 2027.*

### **Des espoirs démesurés placés dans le covoiturage du quotidien**

Les collectivités locales et le gouvernement misent de concert sur un boom du covoiturage du quotidien, à l'instar de celui qu'a connu récemment le covoiturage longue distance. Le Plan Covoiturage lancé par le Gouvernement a pour objectif de faire passer le nombre de trajets covoiturés de 900 000 par jour en 2023 à 3 millions en 2027. Ainsi, le covoiturage devrait participer à hauteur de 12% de la réduction des émissions de CO2 des transports des personnes d'ici 2030 d'après le Secrétariat Général à la Planification Écologique.

Pourtant, avec les politiques menées aujourd'hui, cet objectif apparaît inaccessible.

---

<sup>1</sup> [Le covoiturage du quotidien : quelle pertinence pour la transition écologique des mobilités ?](#) Forum Vies Mobiles, La Fabrique Écologique, 2023

## **Une absence d'évaluation des trajets effectivement covoiturables**

Alors qu'on sait qu'il existe de nombreuses contraintes pouvant empêcher la rencontre entre l'offre et la demande de déplacements covoiturés (freins psychologiques, coûts de coordination, mais aussi, plus structurellement, organisation de la société et du territoire français), l'État et les territoires mènent des politiques pour faire progresser la pratique du covoiturage sans en connaître le potentiel réel.

En effet, même si le gouvernement parle de « 50 millions de sièges vides » dans sa communication, aucune donnée solide n'existe sur les trajets réalisés seul dans sa voiture et réellement covoiturables.

## **Une comptabilisation inadaptée des trajets covoiturés**

Le relevé mensuel des trajets covoiturés via les plateformes est réalisé de manière fine par l'Observatoire national du covoiturage et ces chiffres sont mensuellement présentés à la Première ministre. Pourtant, la portée de ce « thermomètre » est très limitée.

En effet, au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2023, les trajets covoiturés chaque jour via des plateformes numériques, représentaient un peu moins de 3% de l'ensemble des trajets covoiturés<sup>2</sup> ! Le covoiturage autoorganisé (ou informel) est beaucoup plus développé que le covoiturage via les plateformes mais reste en dehors des radars. Son évolution est ainsi malheureusement impossible à évaluer car aucune enquête d'ampleur n'est menée régulièrement sur le sujet à ce jour.

## **Malgré les aides, le développement du covoiturage du quotidien via les plateformes est décevant**

Si le nombre de trajets covoiturés via les plateformes numériques a été multiplié par deux entre 2022 et 2023, les chiffres restent loin d'être structurants : en 2022, 1 trajet en voiture sur 10 000 a été réalisé en covoiturant via des plateformes, début 2023 on est ainsi passé à un peu plus de 2 trajets en voiture sur 10 000...

L'effet en termes de transition écologique est donc très limité : au 1<sup>er</sup> semestre 2023, 0,04% des kilomètres parcourus sur des trajets du quotidien l'ont été en covoiturant via une plateforme.

## **Covoiturage informel, le mal-aidé des politiques publiques**

Bien qu'ils soient plus structurants pour le système de mobilité, les trajets covoiturés réalisés de manière informelle ne bénéficient que d'un tiers du budget du Plan Covoiturage. Au regard des prévisions du SGPE et de cette répartition budgétaire, on peut dire que l'État investit donc 35 fois plus pour un trajet via plateforme que pour un trajet covoituré en auto-organisation<sup>3</sup>.

De plus, les outils employés par le Gouvernement pour développer le covoiturage informel ne sont pas performants pour le moment : aires de covoiturage accessibles uniquement en automobile, voies dédiées non respectées, Forfait Mobilité Durable (dans lequel peut s'inscrire la pratique du covoiturage) proposé par seulement 2 entreprises sur 5, car non obligatoire.

## **Une pertinence faible sur le plan écologique**

Le covoiturage du quotidien donne parfois lieu à des trajets trop courts (moins de 10km) pour être réellement pertinents écologiquement. De plus, il arrive que ces trajets fassent parfois concurrence aux dessertes des transports collectifs. Face à ce risque, Rouen et d'autres collectivités ont décidé d'arrêter de subventionner les trajets parallèles à des lignes de transports collectifs. On constate en effet que l'offre de covoiturage des plateformes s'est essentiellement développée aux heures de pointe et dans les zones

---

<sup>2</sup> Au 1<sup>er</sup> 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.

<sup>3</sup> 100 millions d'€ sont alloués en 2023 pour le covoiturage intermédiaire 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 (500 000 millions pour le covoiturage intermédiaire et 250 millions pour le covoiturage intermédiaire), 4 545€ aurait été investi pour un trajet intermédiaire 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-intermédiaire

de concentration des flux, soit aux heures et aux endroits où l'on en a le moins besoin car l'offre de transport collectif y est plus pertinente.

Et pour cause, 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. En effet, le potentiel de rencontre entre deux personnes réalisant un trajet similaire à la même heure y est structurellement faible.

Par ailleurs, sans même prendre en compte la « prime covoiturage » nationale, le coût de la tonne de CO<sub>2</sub> évitée grâce au covoiturage incité financièrement est estimé entre 500€ et 3 000€ selon les territoires, très loin de la cible établie par le rapport Quinet de 87€ en 2020 (250€ en 2030) ! Avec de tels coûts, les objectifs du gouvernement pour le covoiturage nécessiteraient certainement des arbitrages au détriment d'autres solutions de mobilité (transports collectifs, système vélo ou véritable politique de la marche).

### **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 elle constitue un pari rationnel 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 doit venir en complément de trois leviers à actionner de manière prioritaire : 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.

[Accéder au Policy Brief](#)

[Accéder au rapport complet](#)

**À propos du Forum Vies Mobiles** – Le Forum Vies Mobiles est le think tank de la mobilité, soutenu par SNCF. Pour lui, la mobilité structure nos modes de vie. La vitesse, la fréquence et l'échelle de nos déplacements ont fortement augmenté ces dernières décennies malgré l'usage des technologies numériques. Cette mobilité intense contribue aux problèmes environnementaux (changement climatique, pollution...) et ne correspond pas pleinement aux aspirations des individus. L'ambition du Forum est d'imaginer des mobilités désirées et écologiques, et de voir comment les déployer concrètement avec les individus, les entreprises et les acteurs publics. [forumviesmobiles.org](http://forumviesmobiles.org)

**À propos de La Fabrique Écologique** - La Fabrique Écologique, think tank pluraliste et transpartisan de l'écologie, mène des études, lance des débats et formule des propositions concrètes en matière de transition écologique. Son exigence de très grande rigueur, la précision de sa méthodologie et la qualité et la diversité de son réseau d'expertise lui permettent de publier des notes et des études considérées comme des références sur les sujets traités. [lafabriqueecologique.fr](http://lafabriqueecologique.fr)

---

### **Contacts presse:**

#### **Le Forum Vies Mobiles :**

Véronique WASA : 06 52 22 69 07 – [veronique.wasa@becoming-group.com](mailto:veronique.wasa@becoming-group.com)

#### **La Fabrique Écologique :**

Raphaël Quinteau : 06.80.83.92.54