



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

COMITE  
SCIENTIFIQUE  
**FRANCE MOBILITES**



Evaluations de services de  
co-voiturage en des territoires à  
faibles densités  
**SEPTEMBRE 2020**





# Sommaire

<b>Synthèse et conclusions</b>	<b>6</b>
TYPE DE SERVICES ETUDIES : LE SERVICE DE CO-VOITURAGE EN DES TERRITOIRES A FAIBLES DENSITES	6
TYPES DE TERRITOIRES : SERVICE DANS DES TERRITOIRES PEU DENSES	7
CARACTERISTIQUES DES PROJETS :	8
TYPE DE GOUVERNANCE :	8
BILAN POUR L'USAGER : DE L'USAGER AUX AUTRES BENEFICIAIRES	9
BILAN ECONOMIQUE : EFFICACITE ET EFFICIENCE EN DISCUSSION	10
UN BILAN ENVIRONNEMENTAL PEU TRAITE	10
CONCLUSION	11
<b>Plus d'informations</b>	<b>13</b>



The background is a solid orange color with several concentric, curved lines of varying thicknesses that sweep across the page from the top left towards the right, creating a sense of motion and depth.

# **Synthèse et conclusions**

## SYNTHESE ET CONCLUSIONS

Le comité scientifique de France Mobilités a pour mission d'éclairer la prise de décision publique sur la base d'évaluation ex post des projets menés par des collectivités locales. La démarche vise identifier les effets observés pour les parties prenantes ou sur certaines dimensions. Elle se propose également de mettre en exergue les conditions de réussite de ces opérations à l'adresse des collectivités qui souhaiteraient réaliser des services similaires sur leur territoire.

Dans le cas présent, l'évaluation menée s'intéresse aux services de co-voiturage initiés dans les espaces à faibles densités.

La méthodologie retenue s'appuie des entretiens menés avec les porteurs de projets et les opérateurs associés. Ils ont eu trait aux conditions d'émergence de ces projets, aux modalités de mise en œuvre lors de leur phase du lancement et de développement. Sans faire pour autant du calcul économique, ils ont cherché à assurer une évaluation socio-économique de ces projets dans leurs dimensions économiques, sociales et environnementales.

Auteurs du rapport

Pierre-Yves Peguy, LAET  
Virginie Boutueil, ENPC  
Jean Robert, Cerema  
Remy Le Boennec, Vedecom

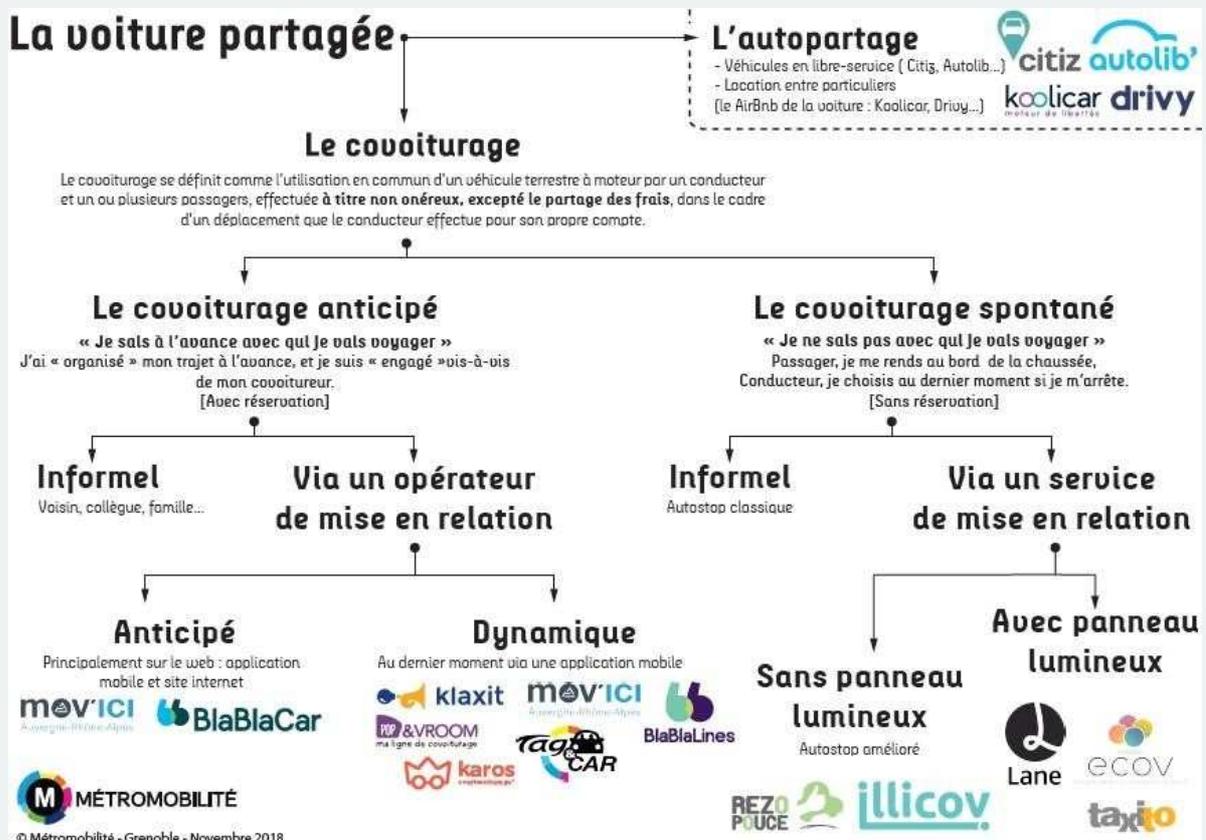
### TYPE DE SERVICES ETUDIES : LE SERVICE DE CO-VOITURAGE EN DES TERRITOIRES A FAIBLES DENSITES

Ce dispositif est composé de services de covoiturage à l'initiative d'une collectivité ou d'une entreprise avec l'aide d'un opérateur en charge de la formalisation des besoins de déplacements sur le territoire concerné, de l'accompagnement dans l'animation de la communauté des covoitureurs tant conducteurs que passagers ainsi que de l'organisation des services de covoiturage.

L'organisation se traduit notamment par la définition de zones de stationnement et de rendez-vous, de lieux de prise en charge covoitureurs - covoiturés (panneaux, espaces délimités...) et/ou par la mise en place de plateformes numériques en ligne d'inscriptions et d'applications pour smartphone pour un appariement offre –demande de déplacements.

Les travaux d'évaluation menés ont porté sur des expériences menées sur du covoiturage communautaire et de l'autostop organisé renvoyant à des services de covoiturage anticipé ou spontané via un service de mise en relation.

Tableau 1 : Typologie de covoiturages



Source : Métromobilité, Grenoble-Alpes Métropole - SMTc.

## TYPES DE TERRITOIRES : SERVICE DANS DES TERRITOIRES PEU DENSES

Ces services interviennent dans des espaces peu denses correspondant dans le zonage en aires urbaines (ZAU) de l'INSEE à des communes de la couronne périurbaine, à des communes rurales ou à de petites aires urbaines. Sur le plan administratif, ces territoires renvoient à des structures intercommunales comme les communautés de communes ou les communautés d'agglomération. Les niveaux de densités communales, à l'échelle des découpages administratifs retenus, correspondent à un intervalle compris entre 60 et 80 habitants/km<sup>2</sup>. À l'échelle des communes elles-mêmes, cette moyenne masque de fortes disparités de densités entre les communes.

Ces espaces se caractérisent également un niveau de revenu médian annuel par unité de consommation en 2017 compris entre 20 000 et 25 000 euros dans la moyenne nationale. Le ratio emplois / actifs sur ces espaces est compris entre 50 et 100% signe qu'ils comportent un certain niveau d'emploi mais aussi une forte dimension résidentielle. Les taux de chômage sont similaires au niveau national de l'ordre de 10%. Du point de vue des transports, ces espaces à relativement faibles densités ne comportent quasiment pas d'offre de transports collectifs. Les taux de motorisation des ménages ayant au moins une voiture particulière sont supérieurs à 90% (moyenne nationale 84%) et généralement croissants dans le temps.

### CARACTERISTIQUES DES PROJETS :

Les services de covoiturage déployés et évalués retiennent deux cibles principales dans la mobilité, les déplacements domicile travail, très réguliers, et les déplacements occasionnels pour des motifs notamment achats ou des entretiens d'embauche.

Les appariements réalisés offre–demande de mobilité ne donnent pas lieu à tarification fixée a priori. Autrement dit, le déplacement en covoiturage n'est pas facturé par le covoitureur en direction du covoituré avec un prix au kilomètre par exemple. Les entretiens réalisés indiquent cependant que les covoiturés contribuent aux coûts du déplacement avec une participation aux frais de carburant sans que le montant et la régularité soient fixés contractuellement.

Les données sur les services proposés sont très peu nombreuses. Certains opérateurs disposent d'informations sur le nombre de personnes inscrites sur leur plateforme, sur le nombre de trajets effectifs réalisés, sur les profils des usagers et sur les déplacements. Elles ne sont pas forcément exploitées complètement et/ou diffusées. En outre, l'absence de données plus générales sur la mobilité au sein de ces espaces rend impossible la détermination d'une part modale du covoiturage et des éventuels reports modaux.

Dans les cas évalués, les amplitudes sur le nombre de déplacements en covoiturage sont très grandes, de quelques déplacements quotidiens à plus de 250 équipages quotidiens avec des taux de remplissage de 3 personnes par véhicule. Les distances parcourues dans ce dernier cas peuvent atteindre plus de 45 km.

Les rares données diffusées indiquent un nombre d'inscrits soit comme offreurs ou demandeurs de l'ordre de quelques centaines. Les déplacements effectifs sont de l'ordre de 5 à 10% des inscrits.

Les données communiquées mentionnent des services utilisés aussi bien par les femmes que les hommes (même proportion) et par une plus forte proportion des classes d'âge 30-45 ans et 45-60 ans que les autres classes d'âge.

Les passagers sont plus nombreux à s'inscrire que les conducteurs, certains s'inscrivent à la fois dans les deux rubriques conducteurs et passagers.

Les moyens matériels mobilisés dans ces opérations sont divers :

- Des panneaux d'information au bord des routes au site internet avec une application smartphone et/ou des emplacements de marquage au sol, et/ou des créations d'aires de covoiturage (de quelques places à plus de 250 places dans certains cas)
- Kits d'information à destination des communes
- Sessions de formation pour les techniciens par Rezo Pouce

### TYPE DE GOUVERNANCE :

La gouvernance de ces projets repose sur une relation forte entre la collectivité (communauté d'agglomération, communautés de communes...) et l'opérateur en charge de l'organisation et de la mise en place de ce service. L'opérateur est généralement une association ou une société

coopérative d'intérêt collectif inscrite notamment dans le champ de l'économie sociale et solidaire.

Cette relation prend généralement la forme d'un contrat entre la collectivité et l'opérateur. Il couvre la conception et la mise en œuvre du dispositif dans la phase de lancement et l'animation de la communauté des covoitureurs – covoiturés dans la phase de développement. Ces conventions portent sur des périodes plus ou moins longues (1 an à plus de 3 ans). Elles donnent lieu à tarification selon le projet et la taille des structures intercommunales.

Tableau 2 : Grille de tarification de Rezo Pouce

Nombre d'habitants	Abonnement par an	A ajouter la 1 <sup>ère</sup> année : Coût supplémentaire de mise en place la 1 <sup>ère</sup> année
< 10 000 hab.	<b>2 500 € HT</b>	<b>2 500 € HT</b>
De 10 000 à 25 000 hab.	<b>3 000 € HT</b>	<b>4 500 € HT</b>
De 25 000 à 50 000 hab.	<b>3 500 € HT</b>	<b>6 500 € HT</b>
De 50 000 à 75 000 hab.	<b>4 500 € HT</b>	<b>7 500 € HT</b>
De 75 000 à 100 000 hab.	<b>5 000 € HT</b>	<b>9 000 € HT</b>
Plus de 100 000 hab.	<b>6 000 € HT</b>	<b>10 000 € HT</b>

## BILAN POUR L'USAGER : DE L'USAGER AUX AUTRES BENEFICIAIRES

Dans le cas présent, l'utilisateur du covoiturage est le premier bénéficiaire du service par la possibilité d'accéder à certains emplois qu'il n'aurait pas sans ce service. Les bénéficiaires sont également les entreprises (dont certaines par le niveau des effectifs salariés les positionnent au niveau d'entreprises de taille intermédiaire et non plus de PME) qui disposent de facteur travail qu'elles n'avaient pas ou ne trouvaient plus sur leur territoire d'implantation. Les formes de covoiturage contribuent avant tout à l'appariement offre demande d'emplois et réduisent le spatial mismatching.

Les temps de parcours en covoiturage sont réduits par rapport à des déplacements réalisés auparavant pour certains d'entre eux en marche à pied. Mais les variables temps de parcours ou fiabilité des temps de déplacement, peu évaluées et suivies, ne sont pas aussi déterminantes dans le covoiturage au sein de ces espaces que dans le cas des déplacements en covoiturage dans les grandes agglomérations et métropoles avec des niveaux de congestion significatifs et des dispositifs de voies réservées mis en œuvre. De même, la question de la confiance qui peut constituer un frein bloquant pour une mise en pratique effective du covoiturage de courte comme de longue distance est atténuée ici par la proximité relationnelle qu'autorise la communauté d'emploi.

Les gains monétaires pour les covoitureurs et covoiturés existent même si l'appariement ne donne pas lieu à une rémunération prévue contractuellement mais plutôt et dans certains cas seulement à une participation aux frais de transport laissée à l'appréciation des covoiturés. Cette dimension d'économies existe est mais la volonté de rendre service et d'une recherche de lien social et de convivialité est un des motifs mis en avant pour les covoitureurs au sein de ces espaces.

### BILAN ECONOMIQUE : EFFICACITE ET EFFICIENCE EN DISCUSSION

Comme mentionné, les services de covoiturage contribuent à l'appariement sur le marché offre-demande d'emplois et à la satisfaction des besoins de mobilité plus ponctuels. Du point de vue de l'efficacité, le bilan économique de l'opération est relativement positif même si la rareté des données sur les flux effectifs et pas simplement les inscrits en limite la portée.

En termes d'efficacité, l'exercice est plus délicat. Relativement hétérogènes, les moyens mobilisés renvoient à des ressources humaines, des dimensions financières et matérielles. Toutes ne donnent pas lieu à une quantification précise et à une valorisation monétaire associée. Ainsi, le temps consacré lors du lancement et, ensuite, à l'animation du projet, dans sa phase de développement, notamment au niveau des collectivités est significatif. Il a pu être équivalent à plus d'un ETP de catégorie A en phase de lancement et à un ETP en phase de développement.

Les opérateurs en charge de l'accompagnement des collectivités pour la mise en place des services de covoiturage dans ces territoires peu denses sont principalement des associations ou des sociétés coopératives d'intérêt collectif s'inscrivant dans le champ de l'économie sociale et solidaire. Les données financières les concernant ne sont pas largement disponibles et diffusées. Celles que nous avons pu consulter indiquent un volume d'activité relativement significatif mais une rentabilité réduite.

### UN BILAN ENVIRONNEMENTAL PEU TRAITÉ

Le bilan environnemental du covoiturage dans ces espaces peu denses n'est pas établi pour l'heure de manière rigoureuse. Pour un déplacement, l'accroissement du taux de remplissage des véhicules améliore le bilan en termes de GES et de pollution atmosphérique locale par passager transporté. Le cas de services comparables évalués par l'ADEME en 2015-2016 pour des trajets domicile-travail réalisés sur d'autres territoires fait valoir des taux de remplissage moyens compris entre 2,32 et 2,89. Les territoires étudiés, deux grandes aires urbaines, sont toutefois de densité supérieure à ceux considérés ici. La réduction des nuisances sonores pour les populations résidentes associée au plus faible nombre de véhicules en circulation est souvent également approchée, faute de mieux, par les mêmes taux de remplissage. Il n'existe toutefois pas de relation linéaire entre baisse du nombre de véhicules en circulation et réduction des émissions sonores. Les bénéfices du covoiturage en matière de sécurité routière sont peu connus ; toutefois une réduction des comportements à risque du conducteur en présence de covoitureur(s) est avérée par une enquête de 2015 (BlaBlaCar-MAIF). Enfin, les bénéfices sanitaires du covoiturage impliquent pour le passager la pratique de la marche pour rejoindre le lieu de retrait, puis éventuellement pour terminer le déplacement au-delà du lieu de dépôt par le conducteur. Toutefois, ces bénéfices sont relativisés par deux enquêtes de 2015 et 2016 (ARCADIS et ADEME), qui pointent une fréquence de lieux de retrait du passager directement à son domicile dans un cas sur deux environ. L'origine du report modal est cependant peu connue. Certains déplacements n'intervenaient pas avant la mise en place de ce service, dans d'autres cas, il se faisait en marche à pied, dans d'autres cas encore, il se faisait seul en voiture. Enfin, les éventuels effets rebonds liés à un accroissement du nombre de déplacements tant du covoitureur que covoituré, observés parfois pour le covoiturage dynamique ou inter-cités, ne sont pas évalués en tant que tels.

## CONCLUSION

Ces services de covoiturage au sein de ces espaces peu denses remplissent une fonction économique : celle d'assurer une offre de transport en lien avec une demande dans des espaces où les alternatives à la voiture sont quasiment inexistantes.

Ils remplissent également un rôle social mis en exergue par les interlocuteurs en charge de ces services avec une mise en relation au sein de la communauté territoriale, une entraide entre générations et une recherche d'utilité collective.

Ces services peuvent être généralisables et étendus sur d'autres territoires mais cette généralisation et cette diffusion supposent des conditions à remplir

- Une identification précise des besoins de mobilités de la population et des entreprises et organismes localisés sur le territoire
- Les projets de service doivent être portés par les élus de la structure intercommunale et des communes. L'accompagnement par l'opérateur ne suffit pas dans l'émergence de la communauté des covoitureurs et covoiturés.
- L'implication ne doit pas se limiter aux seuls élus mais la direction générale des services, les services techniques des structures intercommunales sont à mobiliser à la fois en termes de ressources financières (subventions publique, abonnements...) mais aussi, et d'abord, de ressources humaines dans les fonctions d'animation. Cette mobilisation de ressources n'est pas anecdotique et peut s'élever, en phase de lancement, à plus d'un ETP catégorie A et d'un ETP, en phase de développement.
- L'information et l'animation jouent un rôle central pour la constitution d'une communauté de covoitureurs et de covoiturés avec des pause-café, évènements, des foires, des présences en mairie, des animations de découverte. Certaines collectivités ont fait état de près de 70 évènements organisés par an à cet effet. Davantage que le volet covoiturés, l'enjeu réside sur la cristallisation des covoitureurs et d'un nombre suffisant de ces derniers pour assurer le service. Cette observation faite dans des espaces peu denses fait écho avec celle réalisée dans des projets de covoiturage inter-cités qui pointent la difficulté de faire émerger une offre de covoitureurs susceptible d'assurer un trafic suffisant avec un temps d'attente limité pour les demandeurs covoiturés.
- L'émergence de cette communauté est davantage facilitée au sein des entreprises de taille intermédiaire que dans les PME pour les déplacements domicile-travail, de surcroît si elles opèrent sur des rythmes de travail fixes (travail à la chaîne, travail sur postes...). Les opérations d'animation touchent un plus grand nombre de personnes et l'appariement offre – demande en est facilité.
- Les dimensions sociales et environnementales ne sont pas absentes dans la motivation des covoitureurs et covoiturés. L'évolution des prix des carburants semble être une variable déterminante dans son essor sans qu'il soit possible pour l'heure d'estimer une élasticité entre le prix des carburants et le nombre de déplacements en covoiturage ceteris paribus.

# France Mobilités

## FRENCH MOBILITY

L'allocation de ressources aussi bien humaines, que financières ou matérielles, notamment publiques, plaide pour un maintien des démarches d'évaluation en termes d'efficacité, d'efficience et de cohérence entre les différentes options de mobilité (covoiturage organisée, transport collectifs, TAD...) dans ces espaces peu denses.

Cette démarche serait à entreprendre plus rigoureusement ex ante et ex post en distinguant les phases de lancement et les phases de développement. Lors de la première les coûts d'investissement sont conséquents d'autant plus que les projets sont peu nombreux avec peu d'économies d'échelle à la clef.

La duplication et la généralisation de ces services de covoiturage associés à des moyens spécifiques (serveurs, applications smart phone, kits de formation) et à une capitalisation de l'expertise par les opérateurs et les collectivités devraient contribuer à des rendements d'échelle croissants. Il conviendra de les mettre en regard des niveaux de demande et de leur provenance, des montants de subventions publiques directes et indirectes et des effets environnementaux produits.

# Plus d'informations



[HTTPS://WWW.FRANCEMOBILITES.FR/](https://www.francemobilites.fr/)



[CONTACT@FRENCHMOBILITY.FR](mailto:CONTACT@FRENCHMOBILITY.FR)  
[FACILITATEUR@FRENCHMOBILITY.FR](mailto:FACILITATEUR@FRENCHMOBILITY.FR)  
[PLATEFORME@FRENCHMOBILITY.FR](mailto:PLATEFORME@FRENCHMOBILITY.FR)  
[INGENIERIE@FRANCEMOBILITES.FR](mailto:INGENIERIE@FRANCEMOBILITES.FR)  
[DOCUMENTS-MARCHES@FRANCEMOBILITES.FR](mailto:DOCUMENTS-MARCHES@FRANCEMOBILITES.FR)



[HTTPS://TWITTER.COM/FRENCHMOBILITY](https://twitter.com/frenchmobility)



[HTTPS://WWW.LINKEDIN.COM/COMPANY/FRENCH-MOBILITY](https://www.linkedin.com/company/french-mobility)



[HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/CHANNEL/UC0-FJLN5DMM6ZPBMwz5M5VG](https://www.youtube.com/channel/UC0-FJLN5DMM6ZPBMwz5M5VG)



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



[HTTPS://WWW.FRANCEMOBILITES.FR/](https://www.francemobilites.fr/)