



**Auvergne  
Rhône-Alpes**  
Énergie Environnement

## COVOITURAGE COURTE DISTANCE AU QUOTIDIEN EN FRANCE



### ÉTUDE DE 150 EXPÉRIENCES FRANÇAISES

Octobre 2020

Co-financée par :



# Sommaire

<b>1</b>	<b>AVANT-PROPOS</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>COVOITURAGE DU QUOTIDIEN : DES PRATIQUES DISTINCTES, UNE OFFRE MULTIPLE</b> .....	<b>5</b>
3.1	COVOITURAGE SPONTANE OU ORGANISE, ANTICIPE OU INSTANTANE .....	5
3.2	TRAJETS ET PUBLICS CIBLES .....	6
3.3	UNE CARTOGRAPHIE DES ACTEURS COMPLEXE ET EVOLUTIVE .....	7
3.4	SERVICES ET MODALITES D'ACCES.....	9
<b>4</b>	<b>LES DIFFERENTES FORMES DE COVOITURAGE</b> .....	<b>10</b>
4.1	VERS UNE TYPOLOGIE DE L'OFFRE DE COVOITURAGE.....	10
4.2	LE COVOITURAGE ANTICIPE .....	13
4.2.1	<i>Le covoiturage anticipé par mise en relation via une plateforme gratuite (pas de frais d'inscription, ni de frais de services).....</i>	<i>13</i>
4.2.2	<i>Le covoiturage anticipé par mise en relation via une plateforme payante (frais d'inscription ou/et frais de services).....</i>	<i>17</i>
4.3	LE COVOITURAGE ANTICIPE ET INSTANTANE .....	18
4.3.1	<i>Le covoiturage anticipé avec possibilité de trajets à la dernière minute par mise en relation via une plateforme gratuite (pas de frais d'inscription, ni de frais de services).....</i>	<i>19</i>
4.3.2	<i>Le covoiturage anticipé avec possibilité de trajets à la dernière minute par mise en relation via une plateforme payante .....</i>	<i>21</i>
4.4	COVOITURAGE INSTANTANE OU DYNAMIQUE OU TEMPS REEL SANS POSSIBILITE DE RESERVATION.....	22
4.4.1	<i>Applications proposées par des opérateurs privés pour des déplacements sur le territoire... 22</i>	
4.4.2	<i>Applications / bornes connectées créant des lignes de covoiturage connectées .....</i>	<i>23</i>
4.5	COVOITURAGE SPONTANE.....	24
4.6	ÉVOLUTIONS ET ENSEIGNEMENTS.....	25
4.6.1	<i>Un amorçage de structuration du marché .....</i>	<i>25</i>
4.6.2	<i>Vers des solutions plus souples et plus spontanées .....</i>	<i>26</i>
4.6.3	<i>Un modèle intégrateur .....</i>	<i>27</i>
<b>5</b>	<b>QUEL POSITIONNEMENT POUR LA COLLECTIVITE ?</b> .....	<b>30</b>
5.1	LES ENJEUX DU COVOITURAGE POUR LA COLLECTIVITE .....	30
5.2	DE NOMBREUSES QUESTIONS EN SUSPENS .....	31
5.3	DES SCENARIOS D'EVOLUTION.....	32
5.4	LES ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE POUR LES COLLECTIVITES .....	32
5.4.1	<i>Le partage des données et l'accessibilité des systèmes entre eux.....</i>	<i>33</i>
5.4.2	<i>La garantie pour tous de pouvoir covoiturer .....</i>	<i>33</i>
5.4.3	<i>La coordination de l'action des différents niveaux territoriaux.....</i>	<i>34</i>
5.4.4	<i>L'identification d'un mode de financement pérenne .....</i>	<i>34</i>
5.4.5	<i>La définition et l'évaluation des expérimentations.....</i>	<i>35</i>
<b>6</b>	<b>CONCLUSION</b> .....	<b>37</b>

## 1 AVANT-PROPOS

Dans le cadre du projet européen CO&GO (Interreg Alcotra), une étude nationale sur le covoiturage courte distance a été réalisée par l'agence Auvergne-Rhône-Alpes Énergie Environnement (AURA-EE).

C'est la 2<sup>e</sup> étude nationale sur cette thématique après celle publiée par l'ADEME, en 2015. Cent-cinquante expériences sont décrites dans cette publication qui identifie les leviers, les facteurs clés de succès, les points de vigilance et les partenaires à impliquer, selon les types d'usagers concernés. On y apprend aussi que le marché cherche à se structurer, que les collectivités se doivent d'être de plus en plus actives sur le sujet en l'absence de modèle économique identifié, et que les applications de mise en relation évoluent vers toujours plus de souplesse et de spontanéité.

## 2 INTRODUCTION

L'article L3132-1 du code des transports définit le covoiturage comme « *l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux* ».

Le ministère de la Transition regroupe dans la notion de covoiturage courte distance :

- Les déplacements de courte distance liés à l'accompagnement familial ;
- Les déplacements domicile – travail de moins de 80 km ;
- Les autres déplacements de courte et moyenne distance.

Le projet européen CO&GO porté en France par AURA-EE a pour objet la connaissance, la promotion et le soutien au covoiturage courte distance. Dans ce cadre, AURA-EE a notamment accompagné le Grand Lyon dans différents projets et a également réalisé des études, enquêtes et publications disponibles auprès de l'agence.

Si le covoiturage s'est désormais imposé comme un véritable mode de déplacement alternatif dans les déplacements longues distances, le covoiturage courte distance, reste encore trop anecdotique.

Le covoiturage courte distance représente pourtant un mode de déplacement à fort potentiel pour tendre vers une mobilité plus propre, améliorer l'efficacité du système de transport, réduire l'impact sur le climat et la qualité de l'air et tisser de nouveaux liens / réseaux dans les villes. Cependant, aujourd'hui, on estime à seulement 3% la part du covoiturage quotidien alors que 70% des déplacements domicile-travail sont réalisés avec des véhicules individuels, la plupart en autosolisme.

Pour soutenir cette pratique, le gouvernement a lancé, le 28 novembre 2019, la mobilisation pour le covoiturage au quotidien, pour que le covoiturage devienne un mode de transport « naturel » sur tous les territoires, complémentaires aux offres de mobilité traditionnelles. L'objectif est de tripler le nombre de trajets réalisés en covoiturage du quotidien d'ici 2024.

Le covoiturage courte distance a connu de nombreuses évolutions ces dernières années. Depuis 2015, le nombre de plateformes dédiées au covoiturage du quotidien a explosé, proposant une grande diversité d'offres. 150 initiatives publiques ou privées ont ainsi été recensées dans le cadre du projet européen CO&GO par Auvergne-Rhône-Alpes Énergie Environnement sur le territoire français, en 2018. En janvier 2020, un tiers ne sont déjà plus actives, ce qui illustre bien l'évolution rapide de la filière et sa structuration en cours pour aboutir à un / des modèles pérennes.

En 2019, les évolutions technologiques ont permis d'évoluer vers des systèmes dits plus « dynamiques », tandis qu'on constate désormais une restructuration des opérateurs dans un contexte réglementaire en plein bouleversement réglementaire : la loi de finances 2019 et la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) permettent désormais de soutenir financièrement les covoitureurs.

Dans le cadre de CO&GO, l'analyse des 150 expériences recensées en France a permis de mettre en évidence différentes formes ou « familles » de covoiturage et de comprendre leur évolution au cours des dernières années.

Plus globalement, elle apporte également un éclairage sur le rôle potentiel que peuvent jouer les collectivités territoriales à court et plus long terme, pour soutenir le déploiement d'une stratégie de covoiturage plus efficace et accessible à tous.

### 3 COVOITURAGE DU QUOTIDIEN : DES PRATIQUES DISTINCTES, UNE OFFRE MULTIPLE

L'enquête covoiturage menée en octobre 2018 dans le cadre du projet européen CO&GO auprès de 1 000 habitants de la Métropole de Lyon montre que :

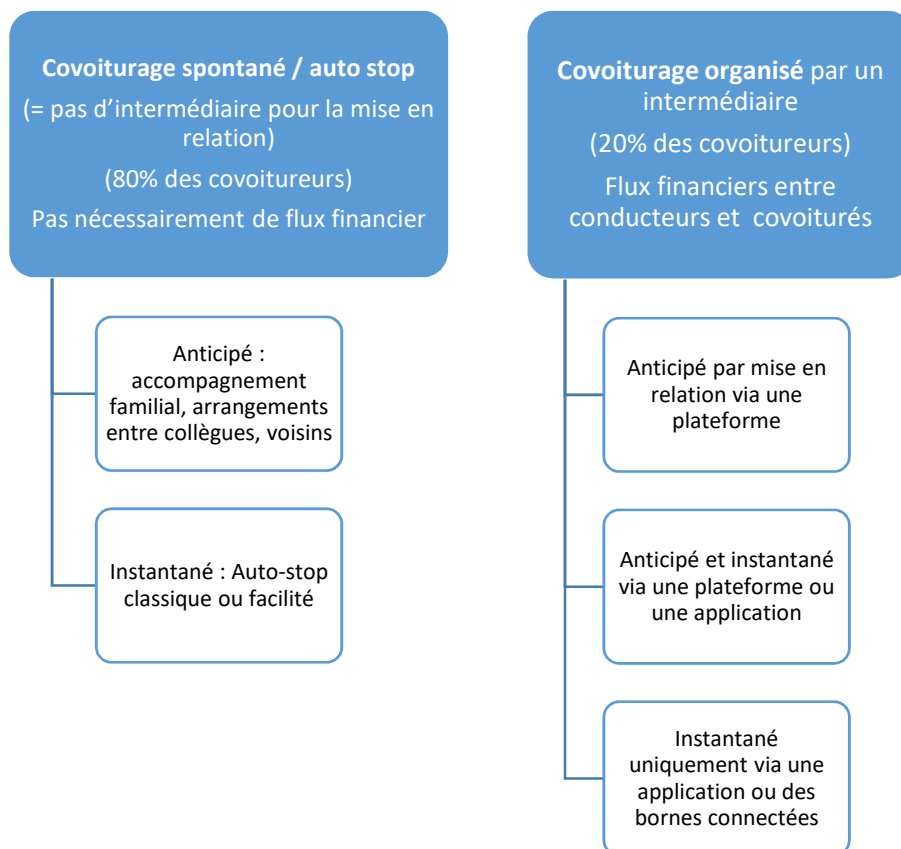
- 80% des covoitureurs domicile-travail se sont organisés sans passer par une plateforme ;
- Pour la plupart d'entre eux (69%), l'élément déclencheur pour passer au covoiturage a été l'opportunité de connaître/rencontrer quelqu'un (un collègue ou un voisin) qui réalise un trajet compatible.

Afin de changer d'échelle, de démultiplier la pratique du covoiturage, les opérateurs privés, les collectivités, les entreprises, des associations d'habitants, d'entreprises, ont massivement développé des expérimentations de covoiturage courte distance pour créer cette opportunité d'identifier un collègue, un voisin, un habitant du territoire partageant tout ou partie de son trajet.

Les 150 initiatives de covoiturage courte distance, recensées par AURA-EE, témoignent de cette grande diversité des offres développées pour répondre aux enjeux de démultiplication du covoiturage courte distance. Elles proposent des services variés en fonction des besoins identifiés.

#### 3.1 Covoiturage spontané ou organisé, anticipé ou instantané

Ces initiatives de covoiturage du quotidien peuvent être regroupées selon les catégories décrites ci-dessous. Elles seront soit spontanées, soit organisées. Certaines seront basées sur une mise en relation anticipée, prévue à l'avance, d'autres sur une mise en relation instantanée, dynamique ou de dernière minute.



**Le covoiturage spontané ou auto-stop** se fait sans mise en relation par une entité intermédiaire ni réservation d'un trajet. Il ne donne pas nécessairement lieu à une indemnisation du conducteur. Il peut être anticipé et comprend l'accompagnement familial, les arrangements entre collègues et voisins. On parle également de covoiturage spontané lorsqu'un équipage constitué via une plateforme de mise en relation poursuit sa pratique sans lien avec la plateforme. Dans son guide méthodologique pour le développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance (édition 2017), l'ADEME inclut également dans le covoiturage spontané la pratique du « stop », qu'il soit classique ou structuré. Le stop est une pratique instantanée. Depuis quelques années, certains territoires encadrent cette pratique pour la développer :

- Par la mise en place d'une borne ou d'un réseau de bornes de covoiturage non connectées ; matérialisant des points de rencontre, des lignes de covoiturage ;
- Et/ou par la mise en place d'une charte et/ou d'une procédure d'identification / reconnaissance.

En opposition au covoiturage spontané, le **covoiturage est organisé** lorsque le conducteur et le covoituré ont été mis en relation par une entité intermédiaire. Le covoiturage organisé peut être anticipé par mise en relation via une plateforme, anticipé avec possibilité de trajets à la dernière minute ou instantané sans possibilité de réservation :

- **Le covoiturage anticipé par mise en relation via une plateforme** : il repose sur le principe que le covoitureur et le covoituré sont mis en relation via un site internet, une application mobile ou un central téléphonique et s'accordent en avance (de quelques jours à quelques heures) sur le trajet réalisé, sa fréquence éventuelle, le point de rencontre et de dépôt et l'indemnisation du conducteur.
- **Le covoiturage anticipé avec la possibilité de trajets à la dernière minute** : il fonctionne de la même façon que le covoiturage anticipé par mise en relation via une plateforme mais permet également de trouver un covoiturage ou un covoitureur à la dernière minute. Le principe de la mise en relation de dernière minute varie d'une application à l'autre : l'application mobile alerte en temps réel de la présence d'un covoitureur sur le trajet du conducteur, elle invite un conducteur déjà connu à covoiturer, ou elle met en relation le covoitureur partant à la dernière minute avec un covoitureur ayant un trajet pré-enregistré, etc.
- **Le covoiturage instantané ou dynamique ou en temps réel, sans possibilité de réservation** : il fonctionne grâce à une application sur smartphone, ou des bornes connectées. Généralement, conducteurs et passagers indiquent leur destination. L'application met en relation, quasiment en temps réel, les conducteurs potentiels avec les passagers, elle permet également le paiement en ligne afin de partager les frais entre conducteurs et covoitureurs.

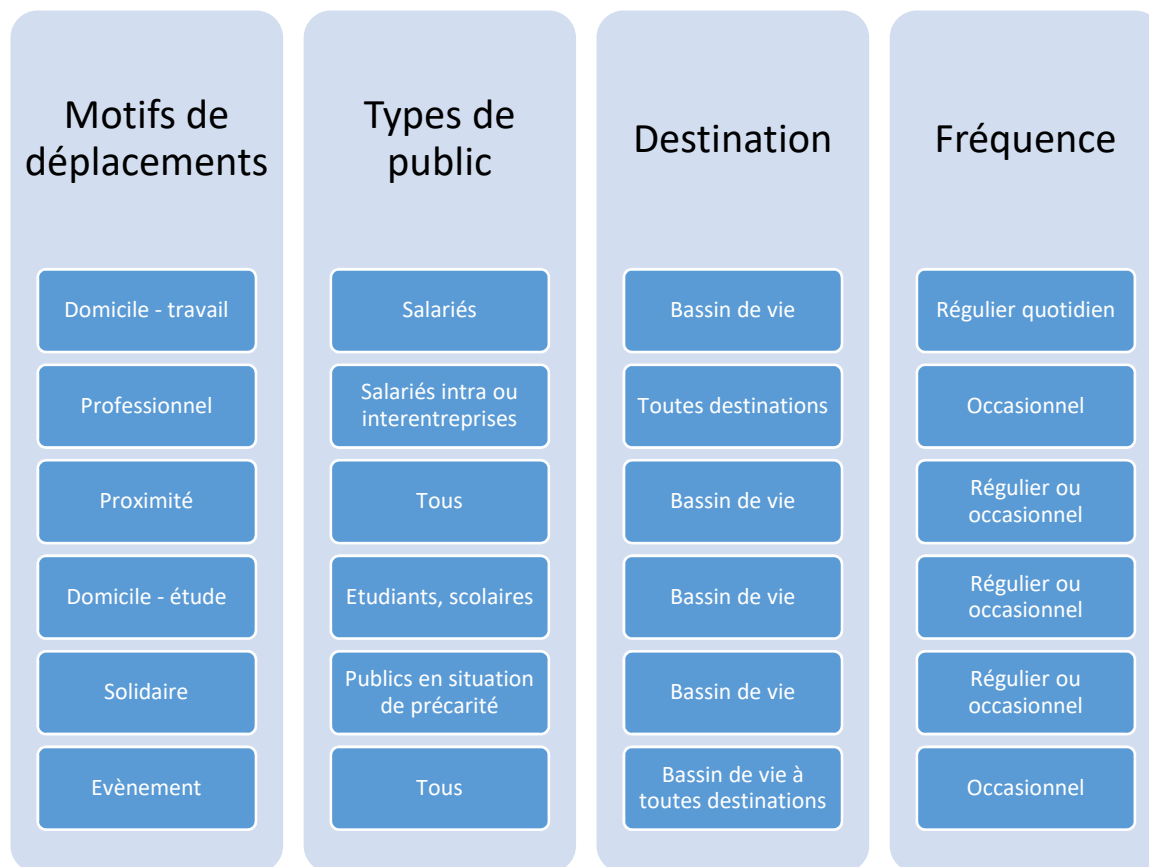
### 3.2 Trajets et publics cibles

Les typologies de covoiturage sont très nombreuses. En fonction des territoires et des projets, les expériences sont plutôt dédiées aux salariés, aux jeunes et étudiants, à des publics fragiles (personnes âgées, personnes en situation de précarité, personnes en situation de handicap, etc.), à des groupes de sportifs et / ou à l'ensemble de la population.

Les motifs de déplacement sont également différents : trajets domicile-travail, trajets domicile- étude, trajets pour des courses, des rendez-vous, des entretiens d'embauche ou encore trajets de loisirs, sportifs, culturels, etc.

La fréquence du covoiturage (occasionnel ou régulier) et la destination dépendent généralement du public cible et du motif de déplacement.

Cette diversité des types de covoiturage du quotidien ne permet pas d'établir une liste exhaustive des expériences de covoiturage existantes. Cependant, les 150 expériences recensées mettent en évidence les types de covoiturage suivants :



### 3.3 Une cartographie des acteurs complexe et évolutive

L'analyse des 150 expériences de covoiturage ainsi que des travaux présentés sur la plateforme [France Mobilités](#) a permis de proposer une cartographie des acteurs du covoiturage listant pour chacun d'entre eux les objectifs principaux et les moyens d'action généralement mis en œuvre ou pouvant désormais être utilisés. En effet, la loi de finances 2019 et la loi d'orientation des mobilités ont fait évoluer les moyens d'action de plusieurs acteurs en permettant notamment le financement du covoiturage :

- La loi de finance 2019 a introduit, pour les déplacements domicile-travail la possibilité pour les collectivités locales, EPCI ou Pôle Emploi de rembourser les conducteurs en covoiturage jusqu'à 240 € par an ;
- La loi d'orientation des mobilités permet :
  - Aux AOM et régions de subventionner les conducteurs ou les passagers en cas de covoiturage ;
  - Aux employeurs, dans le cadre d'un forfait mobilité durable, de verser jusqu'à 400 € par an, sans charge et sans fiscalité, à leurs salariés venant au travail en covoiturage (conducteur et/ou passager) ou en vélo.

Objectifs :	
<b>État</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tripler le nombre de trajets réalisés en covoiturage d'ici 2024 ;</li> <li>• Lutter contre l'autosolisme, source de congestion et de pollution ;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer une offre de proximité simple aux territoires ruraux et peu denses.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Moyens d'action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Clarifier le contexte législatif grâce à la loi LOM et la loi de finances 2019 et lever les freins fiscaux ;</li> <li>Soutenir financièrement des opérations grâce au dispositif des certificats d'économie d'énergie ;</li> <li>Mettre à disposition des outils partagés comme le registre de preuve de covoiturage, consolider des données.</li> </ul>
<b>Collectivités et autorités organisatrices de la mobilité</b>	<p style="text-align: center;"><b>Objectifs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Développer une offre de mobilité complémentaire à l'offre de transport en commun existante ou proposer un service de mobilité partagé là où il n'existe pas de transport en commun ;</li> <li>Réduire la congestion et la pollution ;</li> <li>Donner accès à la mobilité aux publics les plus fragiles.</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>Moyens d'action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Déployer sur le territoire des solutions de covoiturage ;</li> <li>Promouvoir ces solutions de covoiturage grâce à de la communication et de l'animation sur le territoire et/ou auprès des entreprises ;</li> <li>Encourager la pratique au travers d'incitations financières ou par la mise en place d'aires de covoiturage, de places réservées au covoiturage, de voies dédiées.</li> </ul>
<b>Entreprises ou associations d'entreprises</b>	<p style="text-align: center;"><b>Objectifs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer des solutions de mobilité alternative à l'autosolisme à leurs salariés ;</li> <li>Répondre aux enjeux des plans de mobilité et maintenant à ceux de la loi d'orientation des mobilités ;</li> <li>Renforcer l'attractivité des entreprises grâce à l'amélioration de la qualité de vie au travail.</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>Moyens d'action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer aux salariés une solution de covoiturage ;</li> <li>Animer une communauté de covoiturage : communication, ateliers ou speed dating ;</li> <li>Encourager la pratique avec des places de stationnement réservées et depuis janvier 2020 la mise en place du forfait mobilité durable.</li> </ul>
<b>Opérateurs privés</b>	<p style="text-align: center;"><b>Objectifs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer un service de covoiturage courte distance pérenne en termes d'usage et de financement ;</li> <li>Attirer un très grand nombre d'utilisateurs pour véritablement changer d'échelle, permettre le décollage du covoiturage quotidien et la pérennité du modèle</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>Moyens d'action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer des services directement aux usagers ;</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer des services (technologie, incitation, animations) aux collectivités ;</li> <li>• Proposer des services (technologie, incitation, animations) aux entreprises.</li> </ul>
<b>Citoyens, voisins, habitants ou associations d'habitants</b>	<p style="text-align: center;"><b>Objectifs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trouver facilement un covoiturage fiable ;</li> <li>• Privilégier les solutions les plus économiques ;</li> <li>• Faciliter les déplacements pendulaires en réduisant la congestion.</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>Moyens d'action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utiliser le bouche-à-oreille ;</li> <li>• Trouver ou proposer une solution de covoiturage à l'échelle du voisinage ou du territoire.</li> </ul>

### 3.4 Services et modalités d'accès

Aujourd'hui, l'enjeu de l'ensemble des expérimentations est d'atteindre la masse critique qui permettra aux conducteurs et passagers de trouver rapidement un covoiturage. Les différents acteurs sont également à la recherche du modèle économique qui permettra de pérenniser l'offre de covoiturage.

Dans cette phase de structuration du marché, les porteurs de projet proposent des services et fonctionnements variés afin de démultiplier la pratique et d'identifier un mode de gouvernance et un modèle de financement de long terme.

Les modalités d'accès au service et d'indemnisation des conducteurs sont donc variables : inscription gratuite ou payante, frais de service ou non, paiement en ligne ou en espèces, indemnisation fixée par la plateforme ou entre covoitureurs, gratuité pour le passager, etc.

Des actions d'accompagnement très variées sont également proposées, toujours dans l'objectif de démultiplier la pratique et d'atteindre la masse critique. Ces actions vont de la simple communication à l'organisation d'ateliers / speed dating, challenge covoiturage, etc.

Des incitations pour les covoitureurs sont également mises en place, pour faire évoluer les comportements : indemnisation à vide, chèque-cadeau, gratuité du stationnement, places de stationnement réservées, voie réservée, etc.

## 4 LES DIFFERENTES FORMES DE COVOITURAGE

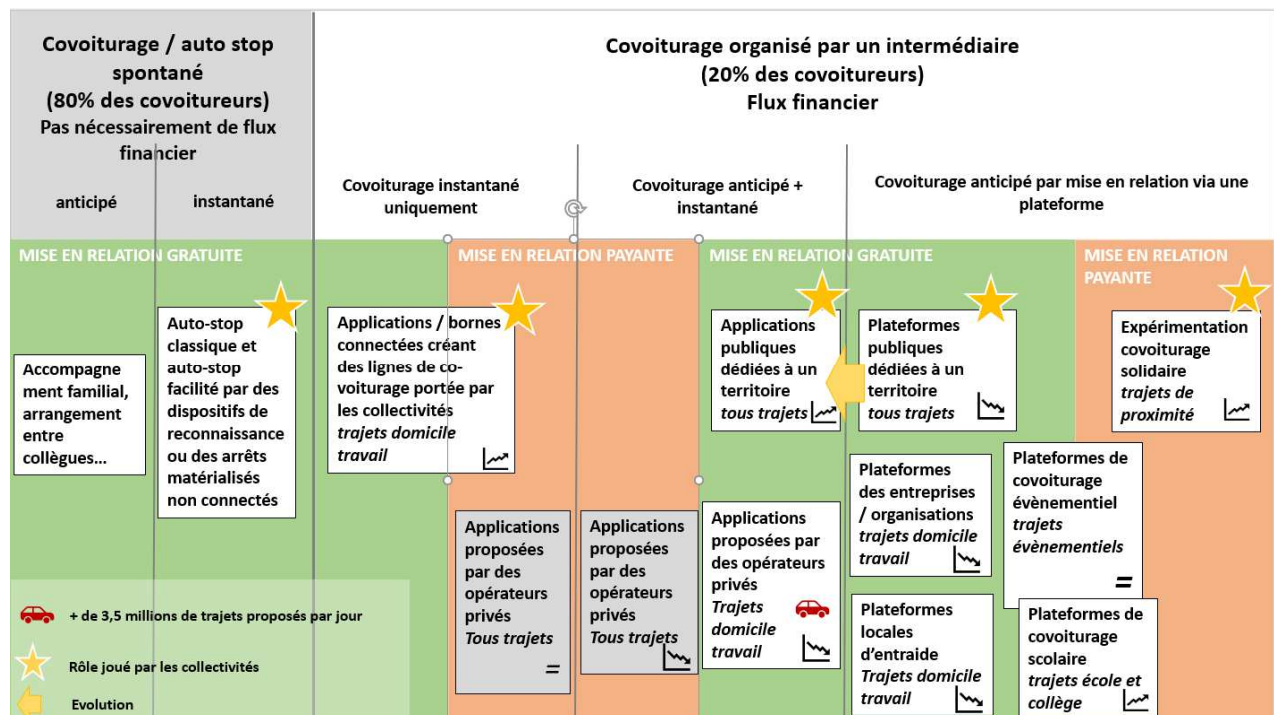
### 4.1 Vers une typologie de l'offre de covoiturage

La définition d'une typologie des offres de covoiturage s'est basée sur :

- L'analyse des 150 expériences recensées en 2018 par Auvergne-Rhône-Alpes Énergie Environnement dans le cadre du projet CO&GO. Ces expériences étaient décrites brièvement avec des informations sur l'opérateur, la zone de mise en œuvre, les modalités d'accès au service, et le mode de paiement ;
- L'analyse des 20 fiches de bonnes pratiques présentant de façon plus détaillée 20 expérimentations de mise en place du covoiturage, réalisées en 2018 par AURA-EE ;
- L'analyse du tableau des applications mobiles sur le covoiturage courte distance en France réalisé en 2018 par AURA-EE ;
- Une analyse des évolutions des 150 expérimentations recensées via une recherche internet et des tests des applications ;
- Et au-delà une recherche de nouvelles expérimentations, notamment à partir de la plateforme France Mobilités.

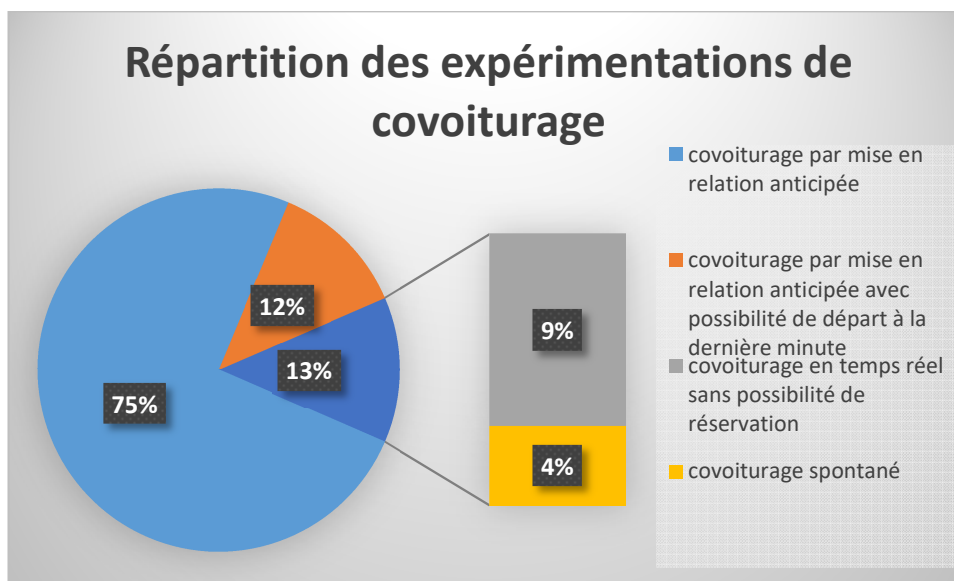
Cette typologie ne se veut ni exhaustive, ni figée dans le temps, les offres évoluant très rapidement. En outre, certains modèles sont à la limite entre 2 catégories : par exemple, les lignes de covoiturage peuvent être placées dans le covoiturage instantané sans possibilité de réservation lorsque des bornes connectées ou des applications mettent en relation les conducteurs et passagers ou du covoiturage spontané lorsqu'un conducteur, voyant un piéton au niveau d'un « arrêt stop » s'arrête et l'emène jusqu'à sa destination.

Cette classification a ainsi essentiellement pour objectif de qualifier ces modèles et d'identifier les tendances d'évolutions récentes ainsi que les freins et facteurs clés de succès au développement de la pratique du covoiturage.







Covoiturage courte distance au quotidien en France. Étude de 150 expériences françaises. Menée dans le cadre du projet européen CO&GO – Octobre 2020

Le graphique suivant représente la répartition des différentes expérimentations de covoiturage.

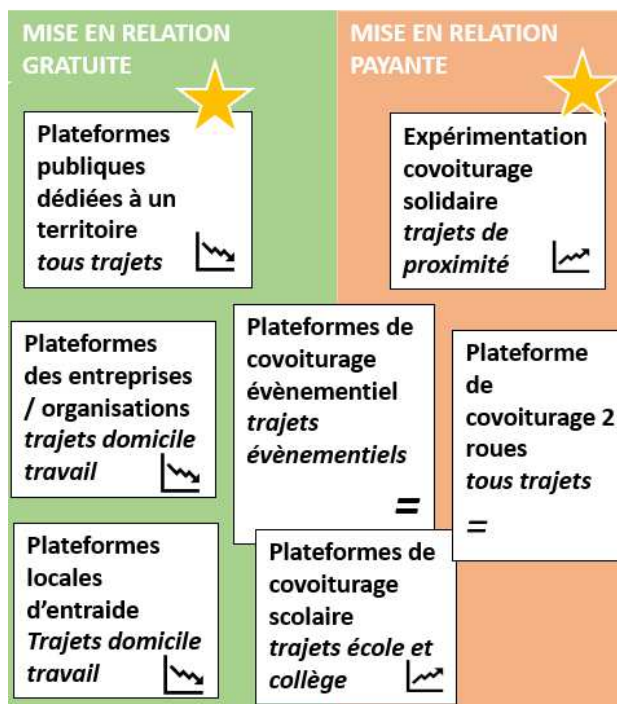


Forme de covoiturage	Type d'expérimentation	Quelques caractéristiques	Nb en 2018	Tendance
Covoiturage anticipé par mise en relation via une plateforme	Plateformes publiques gratuite pour l'utilisateur	Tout type de trajet – tout type de public -surtout des trajets domicile travail-régulier À l'échelle du territoire	53	
	Plateformes internes à une organisation gratuite pour l'utilisateur	Trajets domicile – travail Parfois trajets professionnels À l'échelle d'une entreprise ou d'un groupement d'entreprises	15	
	Plateformes locales d'entraide gratuite pour l'utilisateur	Trajets domicile – travail essentiellement À l'échelle du voisinage	14	
	Plateformes dédiées au covoiturage pour des événements gratuits pour l'utilisateur	Trajets occasionnels liés à un événement (courts ou longs) Public participant à l'événement	8	
	Plateformes dédiées au covoiturage scolaire	Trajets scolaires ou trajets liés aux activités des enfants Plateformes associatives gratuite et émergence de plateformes payantes après la phase de lancement en cours	2	
	Plateformes dédiées au covoiturage solidaire pour des trajets de proximité	Trajets de proximité Public fragile	4	

	payantes pour l'utilisateur	Zones peu denses		
	Plateformes de covoiturage 2 roues payante pour l'utilisateur	Tous types de trajets (essentiellement des trajets domicile-travail réguliers) Tout public Zone urbaine et zone péri-urbaine	2	=
Covoiturage anticipé et instantané (possibilité de trajet à la dernière minute)	Applications proposées par des opérateurs de covoiturage gratuite pour l'utilisateur	Trajets domicile – travail essentiellement Toutes types de territoire, fonctionne mieux en zone urbaine et périurbaine	6	
	Applications publiques gratuites pour l'utilisateur	Tout type de trajet Tout public À l'échelle du territoire	7	
	Plateformes proposées par des opérateurs de covoiturage payante pour l'utilisateur	Tout trajet dont les trajets domicile - travail Tout public Zone urbaine	3	
Covoiturage instantané ou dynamique ou en temps réel sans possibilité de réservation	Applications proposées par opérateurs privées pour des déplacements non prédéfinis sur le territoire	Tout trajet Tout public Zone urbaine	5	=
	Applications / bornes connectées créant des lignes de covoiturage connectées (réseau pouce avec des arrêts)	Trajets domicile travail Salariés Grands axes des zones périurbaines ou des zones peu denses	7	
Covoiturage spontané Auto-Stop	Auto-stop organisé grâce à un réseau de point stop ou des lignes de covoiturage non connectés	Tout trajet (essentiellement domicile travail) Tout public Zone peu dense et péri-urbaines	5	≈

## 4.2 Le covoiturage anticipé

### Covoiturage anticipé par mise en relation via une plateforme



Il est basé sur la mise en relation du conducteur et du / des passagers, quelques jours à quelques heures avant la réalisation du trajet. Cette mise en relation se fait généralement via un site internet où chacun indique son trajet et ses horaires. Le principe est alors de rapprocher l'offre et la demande en analysant la compatibilité de tout ou partie du trajet. La mise en relation se fait beaucoup plus rarement par une application ou un central d'appel.

La gratuité ou non du service de mise en relation détermine des modèles avec des objectifs distincts.

En 2018, 97 expériences de covoiturage anticipé ont été identifiées, elles représentent les 2/3 des expériences recensées. Environ 1/3 (33) d'entre elles ne sont plus en fonctionnement en 2020.

### 4.2.1 Le covoiturage anticipé par mise en relation via une plateforme gratuite (pas de frais d'inscription, ni de frais de services)

Il représente près des deux-tiers des expériences de covoiturage recensées en 2018 (90 expériences).

Il regroupe plusieurs types d'expérimentation :

- **Des expérimentations dédiées au covoiturage du quotidien** (80 expérimentations) : elles sont portées par des opérateurs publics, des entreprises ou bien des habitants ou groupes d'habitants. Elles s'adressent essentiellement aux déplacements domicile-travail mais la plupart sont ouvertes à tous types de déplacements. Elles fonctionnent sur tous les types de territoires.
- **Des expérimentations dédiées à des trajets particuliers** : le covoiturage événementiel (8 expérimentations) ou le covoiturage scolaire (2 expérimentations).

Aujourd'hui, plus d'un tiers (31) des plateformes dédiées au **covoiturage du quotidien** ne sont plus en fonctionnement. Soit elles n'existent plus, soit elles renvoient vers de nouvelles plateformes permettant le covoiturage anticipé et de dernière minute.

Le covoiturage par mise en relation anticipé correspond à la 1<sup>ère</sup> offre des opérateurs de covoiturage. Par exemple, la Roue Verte a développé plus de 25 plateformes de covoiturage anticipé pour des collectivités ou des entreprises durant ces 15 dernières années. Roulez-Malin, Covivo et Ecolutis ont également proposé ce type de service. Certains ont développé pour les particuliers, des sites de mise en relation gratuits : [www.laroueverte.com/](http://www.laroueverte.com/), [www.roulezmalin.com](http://www.roulezmalin.com), [www.mobicoop.fr](http://www.mobicoop.fr). Ces sites sont toujours en

fonctionnement, certains prennent également la forme d'applications mobiles avec possibilité de trajets à la dernière minute.

**On observe donc une réduction du nombre de plateformes proposant uniquement du covoiturage anticipé et une tendance à l'évolution vers du covoiturage anticipé et de dernière minute pour les trajets du quotidien.**

Le covoiturage par mise en relation anticipée semble adaptée aux trajets liés à un événement ou aux trajets des enfants et jeunes.

#### **4.2.1.1 Les plateformes publiques**

Lorsqu'une collectivité souhaite lancer une politique de soutien au covoiturage, sa première action consiste souvent à s'équiper d'une plateforme de mise en relation dédiée à son territoire. C'est ainsi que durant ces 15 dernières années, de nombreuses initiatives (53 recensées en 2018, la majorité des réponses apportées) ont été mises en place à l'échelle de collectivités locales : départements (pour plus de la moitié), régions, métropoles, communautés d'agglomération ou groupements de collectivité couvrant un bassin de vie et d'emploi pertinent.

Ces plateformes, bien que publiques, sont généralement gérées par des opérateurs privés (La Roue Verte, Roulez-Malin, Covivo, Ecolutis...) pour le compte des collectivités locales, dans le cadre d'un marché public.

Elles sont totalement gratuites pour les usagers. Covoitureurs et covoiturés s'arrangent entre eux pour le partage des frais.

Ces plateformes s'adressent généralement à tous les types de déplacement : occasionnels ou réguliers.

Certaines plateformes proposent la création et l'animation de communautés de covoitureurs pour des entreprises ou des groupes d'entreprises d'une même zone. C'est notamment le cas de « covoiturage Grand Lyon » et bien d'autres. Le système de communautés d'entreprises et d'animation permet de faire connaître la plateforme, de créer des opportunités de rencontres entre covoitureurs et de rassurer les futurs covoitureurs : « *je ne covoiture pas avec un inconnu mais un collègue* ».

Un espace pour des événements organisés sur le territoire de la collectivité est également disponible sur certaines plateformes comme <http://covoiturage.gard.fr/>. D'autres, à l'instar de covoiturage Grand Montauban, ajoutent une carte des aires de covoiturage.

Ces plateformes permettent de connaître facilement le nombre d'inscrits sur le site mais n'apporte pas d'informations sur le nombre effectif d'équipages formés et de trajets réalisés. L'évaluation de leur efficacité est donc difficile.

Par ailleurs, on observe depuis 4 ou 5 ans une tendance au regroupement de ces plateformes, tendance lourde qui se confirme. Par exemple, Finistère covoiturage et Covoiturage Loire Atlantique pointent maintenant vers OuestGo.fr, la plateforme de l'ensemble du territoire de la Bretagne. En Auvergne-Rhône-Alpes, Mov'Ici (<https://movici.auvergnerhonealpes.fr>) regroupe les offres sur l'ensemble de la région et est interopérable avec le site [covoiturage-grandlyon.com](http://covoiturage-grandlyon.com). Les plateformes évoluent également vers des systèmes combinant la mise en relation anticipée et le covoiturage de dernière minute. Ces regroupements à l'échelle de territoires plus vastes, l'interopérabilité des plateformes et la possibilité de covoiturer à la dernière minute permettent d'augmenter le nombre d'inscrits, le nombre de trajets proposés et ainsi la probabilité de trouver un covoitureur.

Covoiturage Arc Jurassien (<http://covoiturage-arcjurassien.com/>) apparaît comme un cas particulier des plateformes publiques. Il couvre le territoire transfrontalier du Jura et de la Suisse et cible uniquement les déplacements domicile-travail. Il s'appuie sur un réseau d'entreprises partenaires qui bénéficient de supports de communication et d'animation en entreprises. Les salariés covoitureurs sont mis en relation via un central d'appel. Le site internet ne permet pas les inscriptions. Un challenge covoiturage est organisé tous les ans : un tirage au sort est effectué parmi les équipages s'engageant à covoiturer durant une

semaine complète. Cette animation sur le territoire a permis de faire doubler en 5 ans la part du covoiturage. Dans les entreprises adhérentes au programme, 25% des collaborateurs covoiturent.

#### **4.2.1.2 Les plateformes internes à une organisation**

Certaines organisations, entreprises, ou certaines zones d'activités (par l'intermédiaire de l'association d'entreprises) ont mis en place des plateformes internes de mise en relation, à l'instar des initiatives publiques. Elles facilitent ainsi le déplacement de leurs salariés et répondent aux enjeux des Plans de mobilité.

En 2018, 15 plateformes ont été recensées (Bayer, Bosch, Casino, Thales, Véolia, Pôle Emploi, etc). Seules 2 ne sont plus disponibles actuellement. La plupart ont été développées par La Roue Verte. Très peu ont été développées seulement en interne.

Le site [www.covoiturage-travail.fr/](http://www.covoiturage-travail.fr/) également développé par La Roue Verte recense 8 communautés dédiées à 8 entreprises ou organisations (Amazon.fr Logistique, CHU de Nice, Centre hospitalier de Savoie, CAMERON, Département de la Moselle, URSSAF Île-de-France, Socomobile, Thales Avionics). On compte une dizaine de communautés d'entreprises sur le site [www.roulezmalin.com/communautes](http://www.roulezmalin.com/communautes).

Ces plateformes ou communautés, financées par les entreprises, sont totalement gratuites pour les usagers. Covoitureurs et covoiturés s'arrangent pour le partage des frais.

Ces plateformes sont plutôt dédiées au covoiturage domicile-travail même si certaines incluent les déplacements professionnels.

Les prestataires proposent, en plus de la mise à disposition de la plateforme, des outils de communication et des animations dans l'entreprise.

Ces plateformes, associées à une communication régulière, permettent d'organiser le covoiturage en entreprise. Elles comptent généralement plusieurs centaines d'adhérents par établissement. Elles ne sont efficaces cependant qu'à partir d'une certaine taille d'établissements.

Depuis l'obligation, par la loi TEPCV de 2014, de mettre en place un plan de mobilité pour les entreprises de plus de 100 salariés, l'offre de service de covoiturage pour les entreprises s'est développée. De nombreux opérateurs proposent des plateformes de mise en relation anticipée et instantanée et un accompagnement.

#### **4.2.1.3 Les plateformes locales d'entraide**

Les plateformes locales d'entraide pour les trajets domicile travail ou des trajets du quotidien prennent des formes variées.

Généralement à l'initiative d'un habitant, d'un groupe d'habitants ou d'une association du territoire ([www.grand-tetras.org/covoiturage/](http://www.grand-tetras.org/covoiturage/) par exemple), elles ont pour objectif d'organiser le covoiturage entre voisins ou habitants d'une même zone rurale ou péri-urbaine, de façon gratuite. Ces plateformes reposent sur un site internet proposant des trajets prédéfinis avec inscription sur le trajet réalisé puis mise en relation des conducteurs et des passagers effectuant le même trajet. Ces plateformes visent le plus souvent les déplacements réguliers domicile – travail. Les conducteurs et passagers s'arrangent entre eux pour le dédommagement. Ces initiatives ont tendance à disparaître. Il en existait 10 en 2018, 5 ne fonctionnent plus en 2020. Celles qui fonctionnent ne comptent que peu d'inscrits. Les utilisateurs se sont probablement saisis des opportunités proposées par les plateformes gratuites des collectivités et des opérateurs de covoiturage.

Quelques expérimentations se distinguent :

- Le covoiturage (courte distance ou longue distance) peut être intégré à un site de mutualisation d'échanges de services entre voisins comme proxigen.com et [www.smiile.com/covoiturage/](http://www.smiile.com/covoiturage/). Seules quelques annonces sont disponibles dans une rubrique spécifique ;

- Le covoiturage cible des publics fragiles : une expérimentation est dédiée aux personnes en situation de handicap ([www.roulesolidaire.fr/](http://www.roulesolidaire.fr/)), une autre aux patients atteints d'un cancer pour se rendre à l'hôpital ([www.covoiturage-rosecare.fr](http://www.covoiturage-rosecare.fr), cette dernière n'est plus en fonctionnement en 2020).

#### **4.2.1.4 Les plateformes dédiées au covoiturage pour des événements**

En 2018, 8 plateformes dédiées au covoiturage événementiel ont été recensées. Certaines sont très simples, d'autres sont plus sophistiquées et proposent une application en complément ou non du site internet et / ou des services payants aux organisateurs d'événements.

- CoviEvent : [www.covievent.org](http://www.covievent.org) : plateforme de covoiturage gratuite pour les organisateurs d'événements et les covoitureurs proposée par Mobicoop.fr. 2775 événements ont été enregistrés sur la plateforme avec plus de 12 000 covoitureurs inscrits ;
- Covoit.net : [www.covoit.net](http://www.covoit.net) : plateforme gratuite pour les organisateurs d'événements (sauf entreprises) et les covoitureurs. Les entreprises souhaitant utiliser covoit.net pour leurs événements doivent passer à un mode premium payant ;
- Fiestacar : [www.fiestacar.fr](http://www.fiestacar.fr) : le service ne fonctionne plus, en 2020 ;
- iTineroo : [www.itineroo.fr](http://www.itineroo.fr) : propose une offre de service pour les clubs de sport amateurs et professionnels ainsi que les salles de spectacles. La mise en relation est ensuite gratuite pour les covoitureurs ;
- MoveWiz : [www.movewiz.fr](http://www.movewiz.fr) : plateforme gratuite jusqu'à 25 participants. Au-delà, l'organisateur paie 5 € ;
- On roule ensemble : [www.onrouleensemble.com](http://www.onrouleensemble.com) : cette plateforme gratuite est dédiée aux événements sportifs ;
- Quiva : la plateforme ne fonctionne plus, en 2020 ;
- Togetzer : [www.togetzer.com](http://www.togetzer.com) : une offre gratuite pour les particuliers, des offres payantes pour les entreprises, collectivités, clubs sportifs, etc., 4 000 événements créés sur la plateforme.

Le principe de ces plateformes repose sur :

- La mise en contact de passagers et conducteurs pour les plateformes les plus simples ;
- Le « remplissage » automatique des voitures en direction de l'événement : les passagers s'inscrivent directement dans les voitures disponibles avec système de validation ;

Conducteurs et passagers s'arrangent pour le dédommagement. Les trajets effectués sont courts ou longs en fonction de la localisation de l'événement ;

La plupart de ces plateformes sont toujours actives. Quelques-unes comptent un nombre important d'événements et d'inscrits. Le covoiturage anticipé semble adapté au covoiturage occasionnel pour un événement.

#### **4.2.1.5 Les plateformes dédiées au covoiturage scolaire**

Deux plateformes portées par des associations avaient été recensées en 2018 : <http://www.carecole.com/> et <http://www.tamenemespotes.org/>.

Careecole est présent en Martinique essentiellement et Tamènemespotes dans le quart Sud-Ouest.



Ces 2 plateformes sont gratuites et assez simples d'utilisation. Après avoir sélectionné l'établissement scolaire, les parents habitant à proximité peuvent prendre contact et s'organiser pour les conduites scolaires.

Les recherches réalisées en 2020 ont permis d'identifier d'autres plateformes de covoiturage existantes ou nouvelles, pour les déplacements des enfants (établissement scolaire et activités). Ces plateformes sont proposées par des entreprises et sont généralement payantes via un abonnement ou des frais de mise en relation :

- Hopeways ([www.hopways.com](http://www.hopways.com)) : cette plateforme met en relation des parents réalisant les mêmes trajets pour partager les accompagnements. Elle propose également un service de commande de chauffeur pour les déplacements des enfants. La mise en relation entre parents est au coût de 1 € ;
- Drivekids ([www.hopways.com](http://www.hopways.com)) : la plateforme, proposée par une entreprise, permet la mise en relation des parents réalisant des trajets similaires. Cette plateforme propose des outils de communication pour devenir parents ambassadeurs. La mise en relation est gratuite dans la phase de lancement ;
- KidMouv ([www.kidmouv.fr](http://www.kidmouv.fr)) : cette plateforme, proposée par une société, permet de chercher un accompagnement pour ses enfants : covoiturage ou accompagnement par un chauffeur. Il faut s'abonner à la plateforme pour les mises en relation (5 € pour 5 jours) ;
- Keepmove ([www.keepmove.fr/famille](http://www.keepmove.fr/famille)) a une offre spécifique pour le covoiturage lié aux activités des enfants. Il permet de mettre en relation des parents effectuant le même trajet. Keepmove propose des offres gratuites ou des abonnements pour les particuliers ;

La mise en relation anticipée semble adaptée au covoiturage scolaire sur le long terme. Il semble en effet important de prendre connaissance avec le covoitureur en amont des conduites. Une offre se développe actuellement donc dans ce secteur.

#### **4.2.2 Le covoiturage anticipé par mise en relation via une plateforme payante (frais d'inscription ou/ et frais de services)**

Les plateformes payantes de mise en relation anticipée sont très peu nombreuses, on compte 6 expérimentations au total. Elles sont dédiées, d'une part au covoiturage « 2 roues », et d'autres part, au covoiturage solidaire pour les trajets du quotidien.

##### **4.2.2.1 Les plateformes dédiées au covoiturage 2 roues**

Deux plateformes dédiées au covoiturage « 2 roues » ont été identifiées : [www.weev.fr](http://www.weev.fr) et [www.comotorage.com](http://www.comotorage.com).

Elles mettent en relation des passagers et des conducteurs pour des trajets courtes ou longues distances, réguliers ou occasionnels via un système d'annonce.

[www.comotorage.com](http://www.comotorage.com) fonctionne avec un système d'abonnement. Très peu d'annonces sont présentes sur le site.

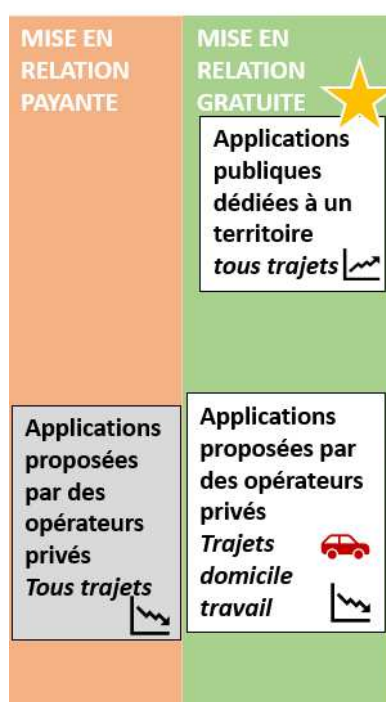
[www.weev.fr](http://www.weev.fr) prélève des frais de service lorsqu'un covoiturage est validé. Le paiement se fait en ligne. Les trajets sont notés et commentés. Les annonces proposées sont peu nombreuses et essentiellement en région parisienne.

#### 4.2.2.2 Les plateformes dédiées au covoiturage solidaire pour des déplacements de proximité

Quatre expérimentations ont été recensées en 2018, Le Ptit Roger (<https://leptitroger.com>), Atchoum ([www.atchoum.eu](http://www.atchoum.eu)) et EcosystM ([www.ecosystem.fr](http://www.ecosystem.fr)) sont toujours actives, en 2020. Ces 3 solutions sont destinées aux territoires peu denses. Atchoum et EcosystM s'adressent plutôt à un public fragile.

Le Ptit Roger se présente comme la 1<sup>ère</sup> plateforme de covoiturage vers les commerces et les lieux publics du quotidien. Elle permet de mutualiser les trajets, faciliter la mobilité des personnes sans permis, sans voiture ou avec un problème de mobilité ponctuel.

Atchoum s'adresse plus spécifiquement aux personnes isolées ayant des difficultés à se déplacer. Elle vise en particulier les personnes âgées. Elle propose un service d'abonnement aux collectivités. En août 2019, une trentaine de communes sont abonnées. Elles sont essentiellement situées dans le Lot. Les services seront également proposés courant 2020 dans la région d'Ambert-Livradois- Forez.



Les principes de covoiturage sont les suivants : le transport est assuré par des covoitureurs en échange d'un dédommagement de la part des passagers pour le trajet parcouru. Le passager réserve son trajet par le site internet, l'application ou un centre d'appels. Les conducteurs référencés sont alors contactés pour leur proposer d'effectuer le trajet. La transaction financière se fait en ligne ou par téléphone. Des frais de services s'appliquent pour le passager.

L'association ECOSYST'M vise à soutenir les dynamiques locales en alliant covoiturage de proximité, espace de travail partagé et projets collectifs. Elle fonctionne sur un modèle d'économie circulaire associant les citoyens, les activités locales de proximité et les collectivités.

Après adhésion, un macaron à coller sur le pare-brise du véhicule est remis aux conducteurs, et un carnet de coupons kilométriques aux passagers. Aucun échange financier ne se fait à bord des véhicules, le système fonctionne avec la monnaie locale ECOSYST'M, constituée de fichets de 4 coupons qui font figurer de chacun 5 km au recto et, au verso, la valeur en « Bons Énergie », soit 0,25 € pour un coupon de 5 km. Les passagers versent à l'association une contribution de 0,06 € par kilomètre pour obtenir des coupons kilométriques / bons Énergie et ils doivent rétribuer au conducteur au minimum un coupon de 5 km,

même pour une distance parcourue inférieure. Les conducteurs peuvent ensuite échanger les bons Énergie contre des produits et/ou services auprès des activités locales partenaires.

ECOSYST'M est présent aujourd'hui dans la commune de AYEN. ECOSYST'M est en cours de montage sur le Parc naturel régional de l'Aubrac, la communauté de commune CAUVALDOR, la communauté de communes Charente-Limousine.

Atchoum et ECOSYST'M développent leur activité avec 1 à 3 territoires supplémentaires chaque année. Nous n'avons malheureusement pas de retour d'expérience sur l'usage ni sur la pérennité du modèle économique.

### 4.3 Le covoiturage anticipé et instantané

Il fonctionne de la même façon que le covoiturage anticipé, par mise en relation via une application, mais permet également de trouver un covoiturage ou un covoitureur à la dernière minute. Le principe de la mise en relation de dernière minute est différent en fonction des applications : par exemple, l'application mobile alerte en temps réel de la présence d'un covoitureur sur le trajet du conducteur, ou elle invite un conducteur déjà connu à covoiturer, ou elle met en relation le covoitureur partant à la dernière minute avec

un covoitureur ayant un trajet préenregistré... En dehors des périodes de grève, plusieurs expériences réalisées en zone périurbaine de la Métropole de Lyon montrent qu'il est difficile de trouver un covoiturage de dernière minute.

En 2018, on compte 17 expérimentations proposant du covoiturage anticipé avec la possibilité de réserver un trajet à la dernière minute. Ces plateformes sont actuellement en plein développement.

Comme pour le covoiturage anticipé, une distinction se fait entre les plateformes gratuites et les plateformes payantes pour l'utilisateur.

#### **4.3.1 Le covoiturage anticipé avec possibilité de trajets à la dernière minute par mise en relation via une plateforme gratuite (pas de frais d'inscription, ni de frais de services)**

Ces plateformes correspondent à l'offre des principaux opérateurs de covoiturage (Blablalines, Karos et Klaxit). Certaines collectivités mettent en place des partenariats avec ces opérateurs pour proposer un service de covoiturage sur leur territoire. D'autres collectivités font développer leur propre plateforme en passant généralement par Mobicoop. Les entreprises ont recours aux plateformes proposées par les opérateurs ou les collectivités. Ces plateformes s'adressent à tous les types de territoire, la probabilité de trouver un covoiturage étant plus forte dans les zones denses.

##### **4.3.1.1 Les applications proposées par les opérateurs de covoiturage**

Plusieurs opérateurs de covoiturage se sont positionnés sur cette offre et proposent des services aux collectivités et/ou aux entreprises. Les services proposés varient en fonction des opérateurs. Ces plateformes s'adressent en particulier aux salariés pour leurs déplacements domicile – travail.

Elles sont caractérisées par une augmentation forte du nombre d'inscrits. Leur technologie et leurs fonctionnalités évoluent très rapidement. Elles sont disponibles, pour la plupart, à l'échelle de la France et adressent plus particulièrement les déplacements domicile-travail.

##### **Blablalines (www.blablalines.com)**

Les usagers rentrent leurs habitudes de déplacement domicile - travail quotidien et Blablalines met en relation conducteurs et passagers. L'application est gratuite pour les particuliers et les entreprises. Blablalines propose un kit de communication pour les entreprises pour sensibiliser au covoiturage et faire connaître l'application. Par exemple, Bosch covoiturage (<http://bosch-covoiturage.fr/Bosch>) renvoie aujourd'hui vers Blablalines.

Blablalines propose des trajets sur l'ensemble du territoire national avec plus de 1,5 million d'utilisateurs. Blablalines a mis en place des incitations financières pour soutenir le démarrage du covoiturage : il finance une partie des trajets réalisés en covoiturage via l'application et propose une carte de carburant d'une valeur de 15 € pour un 1<sup>er</sup> covoiturage.

##### **Boogi (www.boogi.fr)**

Boogi met en relation les salariés pour leurs déplacements domicile travail et intègre également l'offre de transports en commun. Boogi est disponible pour les Alpes-Maritimes, Bordeaux, l'Île de France et Pau. Boogi propose également une offre aux entreprises. Elle travaille notamment avec Dassault Aviation, Thalès, Aéroport de Bordeaux, Sabena et la CPAM.

### **Karos** ([www.karos.fr](http://www.karos.fr))

Les usagers rentrent leurs habitudes de déplacement domicile - travail et Karos met en relation conducteurs et passagers. Karos propose aujourd'hui environ 110 000 trajets sur l'ensemble de la France. Une carte énergie Leclerc d'une valeur de 20 € est offerte à chaque nouveau conducteur pour son 1<sup>er</sup> covoiturage.

Karos propose une offre dédiée aux collectivités et une offre dédiée aux entreprises.

Plus de 1000 sites utilisent Karos pour leurs déplacements domicile-travail, ce qui représente 100 000 collaborateurs.

Aujourd'hui, plusieurs collectivités se sont associées à Karos pour développer le covoiturage domicile-travail, notamment Toulouse Métropole et le syndicat mixte des transports en commun de l'Agglomération Grenobloise. Dans ce cas, les utilisateurs du service utilisent directement l'application Karos.

Karos a été sélectionnée par Toulouse Métropole dans le cadre du projet européen Commute, afin de trouver des solutions pour désengorger la circulation de la zone aéroportuaire. Karos propose du covoiturage, en complément des transports en commun, entre les salariés de ce territoire. Les salariés des entreprises participantes bénéficient des tarifs de transports en commun, soit un trajet à 1,70 € ou même de la gratuité pour ceux qui possèdent une carte Pastel de Tisséo. En six mois, près de 8.000 personnes se sont inscrites sur l'application.

### **Klaxit** ([www.klaxit.com](http://www.klaxit.com))

Klaxit met en relation les salariés pour leurs déplacements domicile-travail. Klaxit propose aujourd'hui 2 millions de trajets quotidiens. Klaxit s'appuie sur les entreprises qui proposent le service à leurs collaborateurs et les collectivités territoriales qui subventionnent les trajets effectués en covoiturage.

Klaxit propose ainsi une offre dédiée aux entreprises : 265 entreprises représentant des milliers de sites utilisent l'application Klaxit. Klaxit est lauréat du programme Certificat d'économies d'énergie- (CEE) grâce à son projet Tous Covoitureurs ! Ce projet permet à des entreprises de plus de 300 salariés de tester gratuitement pendant 4 mois l'application Klaxit et de financer les 500 premiers trajets de ses salariés tout en animant une communauté au sein de l'entreprise. L'objectif est de créer des réseaux de confiance du covoiturage domicile-travail. Klaxit propose aujourd'hui, aux entreprises, le Pass Mobilité durable, en partenariat avec Sodexo. Il fonctionne sur le même principe que le chèque restaurant et prend la forme d'une carte préchargée par l'employeur dans la limite du forfait Mobilité durable. Cette carte, rentrée dans l'application Klaxit, permet de payer directement des trajets effectués en covoiturage domicile-travail.

Des collectivités se sont associées avec Klaxit pour développer le covoiturage en zones péri-urbaines et peu denses. Les collectivités subventionnent notamment les trajets des covoitureurs. Toulouse, Clermont-Ferrand, Lannion et Lunéville font partie de ces collectivités. Par exemple, à Clermont-Ferrand, le prix d'un trajet en covoiturage sera de 1€, c'est le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération qui finance la différence.

### **Mobicoop** ([www.mobicoop.fr](http://www.mobicoop.fr))

Mobicoop met en relation les salariés pour leur déplacement domicile-travail. Il compte aujourd'hui 400 000 utilisateurs.

Mobicoop propose une offre pour les entreprises et une offre pour les collectivités. Mobicoop a développé les applications de plusieurs régions : notamment Bretagne et Auvergne Rhône-Alpes.

**Hupp** : L'application de covoiturage Hupp ne fonctionne plus.

#### **4.3.1.2 Les applications publiques proposées par les collectivités ou les autorités organisatrices des transports**

Bien que des applications existent à l'échelle du territoire national et des opérateurs proposent des partenariats avec les collectivités, comme c'est le cas pour Klaxit et Karos, certaines collectivités souhaitent proposer des applications dédiées à leur territoire. Sept avaient été recensées en 2018, une dizaine ont été recensées en 2020. Ces applications s'adressent à tous les publics et tous les types de trajets.

C'est le cas de Pass Pass covoiturage ([www.passpasscovoiturage.fr](http://www.passpasscovoiturage.fr)) pour la région Hauts de France, Covoiturage nc ([www.covoiturage.nc](http://www.covoiturage.nc)) pour la Nouvelle Calédonie, Ouest Go ([www.ouestgo.fr](http://www.ouestgo.fr)) pour la région Bretagne, Mov'ici pour la région Auvergne Rhône-Alpes ([www.movici.auvergnerhonealpes.fr](http://www.movici.auvergnerhonealpes.fr)), Covoiturage Réunion pour l'île de la Réunion (<https://covoiturage.regionreunion.com/>). Ces collectivités ont eu recours aux services de Mobicoop pour créer une application dédiée à leur territoire. La Région Bourgogne Franche Comté s'est dotée de l'application Mobicovoiturage, cette application a été développée par Covivo devenu Mobicoop.

Des métropoles et des agglomérations ont également créé des applications dédiées au covoiturage à l'échelle de leur territoire. C'est le cas de Rennes avec Covoit'STAR proposé par Keolis Rennes, Setram Covoit' proposé par Le Mans Métropole, Yvon sur le Grand Chalon, Ondéa pour la Communauté d'agglomération du Grand Lac, Ilevia covoiturage pour la Métropole européenne de Lille.

Ile-de-France Mobilités a imaginé un fonctionnement un peu différent. Elle réunit 5 opérateurs ([BlaBlaLines](#), [Covoit'ici](#), [Karos](#), [Klaxit](#) et [OuiHop](#)) sur sa plateforme [www.vianavigo.com](http://www.vianavigo.com) et propose les mesures suivantes pour faire décoller l'usage :

- **Pour les passagers** : 2 trajets par jour sont offerts pour les abonnés. Les passagers recherchent leur trajet sur [www.vianavigo.com](http://www.vianavigo.com) qui les redirige vers le site du partenaire concerné. Ils finalisent ensuite la réservation et la mise en relation avec le conducteur.
- **Pour les conducteurs** : il est proposé une indemnité kilométrique par trajet entre 1,5 et 3€ par passager en fonction de la distance parcourue. Ce qui représente jusqu'à 150€ par mois pour les conducteurs covoiturant chaque jour sur le trajet domicile-travail (avec deux trajets par jour par conducteur maximum pour éviter la fraude). Les conducteurs s'inscrivent sur les plateformes des opérateurs partenaires afin de proposer de partager leur véhicule.

Dans ce cas, Vianavigo intègre les offres de covoiturage des différentes plateformes présentes sur le territoire. Ceci permet de regrouper l'ensemble des offres de covoiturage pour faciliter l'atteinte de la masse critique.

#### **4.3.1.3 Des communautés pour les entreprises au sein des applications proposées par les opérateurs ou les collectivités**

Les entreprises ne font plus créer d'application spécifique pour leur personnel mais créent des communautés sur les applications des opérateurs de covoiturage ou celles des collectivités. Elles mettent également en place des animations dans le cadre de la création des communautés. Par exemple, sur la Métropole de Lyon, IFPEN Solaize, TOTAL CRES et Axel One ont lancé, en 2019, leur communauté de covoiturage sur le site [www.covoiturage-grandlyon.com](http://www.covoiturage-grandlyon.com), tandis que l'hôpital de la Croix-Rousse (CHU de Lyon) s'est tourné vers Klaxit pour les déplacements de ses salariés.

### **4.3.2 Le covoiturage anticipé avec possibilité de trajets à la dernière minute par mise en relation via une plateforme payante**

Ces plateformes de covoiturage anticipé avec possibilité de trajets à la dernière minute sont payantes pour l'utilisateur. Sur les 3 recensées en 2018, on n'en compte plus que 2 aujourd'hui : Citygo et Zifi.

Citygo ([www.citygo.me](http://www.citygo.me)) met en relation des conducteurs et des passagers en milieu urbain. Elle s'adresse à tous types de trajet. Elle s'affiche comme l'application qui permet de se déplacer « facilement de banlieue à banlieue ». L'application regroupe environ 500 000 utilisateurs en Île-de-France, dans la région de Lille, la région de Lyon, et Aix-Marseille. Les frais de mise en relation de Citygo sont à la charge de l'utilisateur passager et sont calculés sur la base des frais du trajet. Ils se décomposent comme suit :

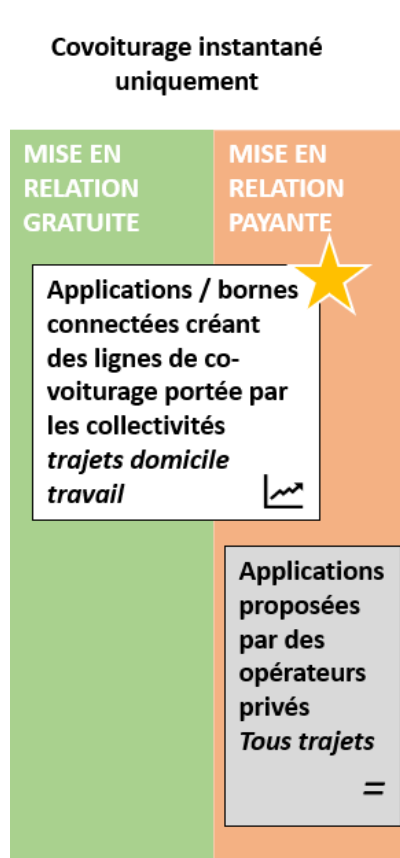
- 12,5% hors taxes (15% TTC) des frais du trajet ;
- 0 à 0,50 € TTC de frais fixes correspondant aux frais bancaires et administratifs.

Des offres de parrainage et systèmes de cadeau sont en place pour récompenser et mobiliser des conducteurs.

L'application Zifi propose du covoiturage quotidien et vise plus spécifiquement les déplacements domicile-travail et les déplacements domicile-campus. Il n'y a pas de retour d'expérience disponible pour cette application.

L'application Badjoto n'est plus en service depuis mars 2019, faute des financements nécessaires à la poursuite de son développement.

#### 4.4 Covoiturage instantané ou dynamique ou temps réel sans possibilité de réservation



Il fonctionne grâce à une application sur smartphone ou des bornes connectées. Généralement, conducteurs et passagers indiquent leur destination. L'application met en relation, quasiment en temps réel, les conducteurs potentiels avec les passagers.

En 2018, on compte une douzaine d'expérimentations basées sur ce système.

##### 4.4.1 Applications proposées par des opérateurs privés pour des déplacements sur le territoire

L'idée est de mettre en relation, en temps réel, des covoitureurs et des piétons grâce à des technologies basées sur la géolocalisation. Quatre applications fonctionnent actuellement en France. Ces applications sont payantes.

Govoit ([www.govoit.com](http://www.govoit.com)) et Ridygo ([www.ridygo.fr](http://www.ridygo.fr)) s'adressent à tous les publics pour leurs déplacements de courte distance. Ces applications permettent de covoiturer à la dernière minute, sans réservation. Govoit propose un abonnement à 6€ par mois et Ridygo prélève une commission sur les covoiturages. Le conducteur est dédommagé en fonction du trajet réalisé par le passager. Le paiement s'effectue en ligne.

Il n'existe pas de retour d'expérience pour ces 2 applications.

Une nouvelle application Kwickcity (<http://kwikcity.fr/>) a été recensée en 2020. Elle est disponible uniquement sur Paris. Elle met en relation conducteurs et passagers à la dernière minute et propose une

rémunération de 0,40 € /passager /km pour les conducteurs et pour le piéton 1€ pour l'embarquement puis 0,50 € /km.

Oui 'Hop ([www.ouihop.com/](http://www.ouihop.com/)) propose une application qui met en relation, en temps réel, des conducteurs et des passagers. Le passager peut s'abonner au service et l'utiliser de façon illimitée pour 2€ par mois. Le conducteur n'est pas dédommagé. Il peut convertir des Hopiz en cadeaux. L'application fonctionne en Ile de France et sur Lyon. Plusieurs expériences ont montré qu'il était difficile de trouver un covoiturage sur la Métropole de Lyon. Cependant, il semble qu'il y ait plus d'utilisateurs en région parisienne.

Les applications Kankaroo et Less ne fonctionnent plus en 2020.

Les retours d'expériences sont peu nombreux pour ces applications, leur fonctionnement semble tout de même, aujourd'hui, plus adapté à la zone urbaine dense ou à des axes péri-urbains très fréquentés. Kwickcity et Oui'Hop, par exemple, ont des utilisateurs uniquement ou essentiellement en région parisienne.

#### **4.4.2 Applications / bornes connectées créant des lignes de covoiturage connectées**

Le système des lignes de covoiturage se rapproche du fonctionnement des lignes de bus. C'est un axe, avec un "début" et une "fin" de ligne et des arrêts pour faciliter les points de rendez-vous. Les covoitureurs n'ont pas besoin de poster une annonce. Les passagers se rendent à un arrêt de la ligne, et indique leur présence via une application ou une borne connectée. Les conducteurs sont avertis via l'application ou un panneau connecté de la présence et de la direction du passager, ils s'arrêtent pour prendre le passager et le déposer à destination.

Ces lignes de covoiturage peuvent être complémentaires au réseau de transport en commun sur des zones péri-urbaines pour décongestionner les grands axes. C'est par exemple le cas des bornes HÉLÉMAN (<https://www.covoiturage-leman.org/comment-ca-marche>). 3 bornes en France, 1 borne en Suisse permettent de rejoindre Genève, Saint-Julien-en-Genevois et d'autres destinations. Dans ce cas, il est possible de prendre un bus pour le retour s'il n'y a pas de covoitureur dans un délai raisonnable.

En zone rurale peu dense, les lignes de covoiturage peuvent se substituer aux transports en commun.

Plusieurs opérateurs proposent aujourd'hui la mise en place de lignes de covoiturage :

- Taxito (<https://www.taxito.com>) opère la ligne HÉLÉMAN,
- Ecov propose le service Covoit'ici (<https://www.covoitici.fr>). Covoit'ici intervient actuellement sur 5 territoires : la ligne Rochefort-Clermont dans le Puy-de-Dôme, les lignes du Vexin dans le Val d'Oise, les lignes de Lacs et Gorges du Verdon dans le Var, les lignes de l'Ouest Rhodanien dans le Rhône, les lignes de Venelles dans les Bouches-du-Rhône. De nouvelles lignes dans la Plaine de l'Ain ou à Chambéry sont en cours d'ouverture.
- Ecov en partenariat avec Instant System opère le service Lane (<https://www.lanemove.com/>) qui relie Bourgoin-Jaillieu, l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, le Parc Technologique de Saint-Priest et Lyon Mermoz.
- La Roue Verte propose également un service de lignes de covoiturage : Illicov (<https://illicov.fr>). Illicov intervient actuellement sur 2 territoires et propose des lignes entre Annecy et Genève, des lignes autour de Grenoble, ainsi qu'une ligne Levens<->Nice et une ligne Saint-Sulpice <-> Toulouse.

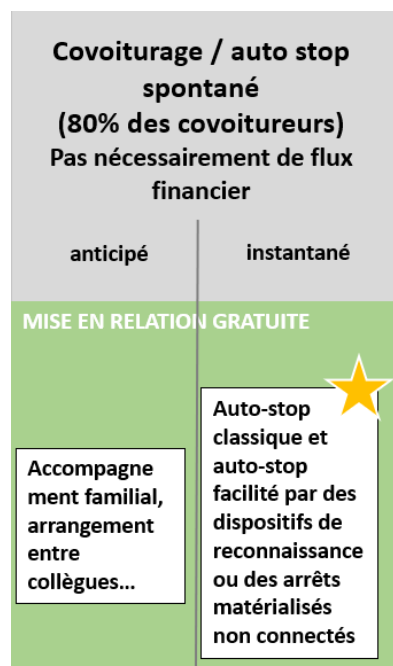
Les solutions de lignes de covoiturage FleetMe et Pop&Vroom, recensées en 2018 ne fonctionnent plus en 2020. Il est difficile de dire si le nombre de lignes de covoiturage est en progression ou non, certaines ont fermées tandis que de nouvelles ont vu le jour.

Le système Rézo Pouce ([www.rezopouce.fr](http://www.rezopouce.fr)) combine covoiturage instantané et auto-stop organisé. Une application permet de mettre en relation passagers et conducteurs à des arrêts matérialisés. Cependant, les passagers ne disposant pas de l'application peuvent se rendre à un arrêt avec une fiche destination pour être pris par un conducteur. Dans les collectivités adhérentes à Rezo Pouce, une offre est proposée aux entreprises pour développer le covoiturage.

Ces solutions de covoiturage instantané sont déployées en partenariat avec les collectivités pour définir les lignes et arrêts pertinents. Elles sont financées par les collectivités. Les conducteurs sont indemnisés, parfois même à vide dans la phase de lancement ou durant toute l'opération. Le service est gratuit ou non pour les passagers, en fonction des expériences.

Ces lignes sont pertinentes dans les zones péri-urbaines pour relier les centres villes ou les zones d'activités. En zones moins denses, elles peuvent remplacer l'offre de transport en commun sur des axes fréquentés. Leur succès est lié à la densité du trafic et à l'utilisation du service pour garantir un temps d'attente minimal.

## 4.5 Covoiturage spontané



C'est celui qui se fait sans mise en relation par une entité intermédiaire, ni réservation d'un trajet. Il comprend l'accompagnement familial, les arrangements entre collègues et voisins. Il ne fait pas nécessairement l'objet de flux financier. Le covoiturage devient également spontané lorsqu'un équipage constitué via une plateforme de mise en relation poursuit sa pratique sans lien avec la plateforme. Le covoiturage spontané comprend aussi la pratique du « stop ». Certains territoires facilitent et encouragent cette forme de covoiturage via un encadrement de la pratique :

- par la mise en place d'une ou d'un réseau de bornes de covoiturage, matérialisant des points de rencontre, des lignes de covoiturage non connectées ;
- et/ou par la mise en place d'une charte et/ou d'une procédure d'identification / reconnaissance.

Il concerne aujourd'hui les zones peu denses ou périurbaines pour rejoindre des transports plus structurants ou des zones d'activités.

Auto Hop ([www.autohop.fr/](http://www.autohop.fr/)), sur le territoire Saône Mont-d'Or au nord-ouest de Lyon, propose 6 lignes avec des arrêts et un système d'inscription et de reconnaissance grâce à un autocollant à poser sur son pare-brise pour le conducteur et un kit pour le passager. Le temps d'attente sur ces lignes est généralement de moins de 5 minutes aux heures de pointe. Des fiches ont été réalisées avec une indication des temps d'attente en fonction des horaires pour faciliter l'utilisation du service.

Ce système d'inscription et d'arrêts dédiés a également été mis en place par d'autres collectivités de tailles variées : Quest'en Pouce est un système d'auto-stop solidaire qui permet de relier différents quartiers de la ville au centre de Questembert, Stop en Bauges ([www.baugez-vous.fr/stop-ameliore/](http://www.baugez-vous.fr/stop-ameliore/)) permet de se déplacer sur la ligne Annecy – Faverges.



Octo Pouce ([www.octopouce.net/](http://www.octopouce.net/)) propose un système similaire avec, en plus, la possibilité de réserver un covoiturage.

Pour toutes ces expérimentations, le système proposé est gratuit pour le conducteur et le passager. L'indemnisation du conducteur par le passager n'est pas obligatoire. Les frais liés à la mise en place du service (gestion des inscriptions, kits de reconnaissance, mise en place des arrêts...) sont financés par la collectivité.

Ces expérimentations, même si elles concernent un nombre assez limité d'utilisateurs, sont pérennes dans le temps. Auto Hop fonctionne depuis 2013, Octo Pouce depuis 2015. Leur simplicité de mise en œuvre et de fonctionnement ainsi que leur coût relativement réduit participent à cette pérennité.

## 4.6 Évolutions et enseignements

L'analyse des 150 expérimentations de covoiturage, de leurs évolutions depuis 2018 et des nouvelles solutions proposées a permis de mettre en évidence plusieurs enseignements :

- Le marché du covoiturage courte distance a amorcé sa structuration bien que l'offre reste toujours foisonnante.
- Les expérimentations portées par les collectivités sont de plus en plus nombreuses et évoluent vers plus de souplesse et de spontanéité avec la possibilité de départ à la dernière minute :
  - Les plateformes tout public de mise en relation anticipée avec départ à la dernière minute ;
  - Les lignes de covoiturage connectées sur les axes structurants.
- Les expérimentations proposant du covoiturage solidaire pour les publics les plus fragiles se développent également et sont portées par les territoires.
- 87% des expérimentations covoiturage sont gratuites pour l'utilisateur en dehors du dédommagement pour le conducteur : sans abonnement, frais de service, commission sur la mise en relation ou le covoiturage.

### 4.6.1 Un amorçage de structuration du marché

Depuis 2 ans environ, le marché du covoiturage courte distance commence à se structurer. Covivo rachète Roulez-Malin puis, en 2018, se rapproche de l'association covoiturage libre pour créer la coopérative MobiCoop qui opère les plateformes de covoiturage de la région Bretagne et de la région Auvergne-Rhône-Alpes notamment. Klaxit a signé un accord avec Coovia en 2018 et fait l'acquisition d'IdVroom opéré par Ecolutis en 2019. Ecov rachète Oui'Hop en 2019. Malgré ces rapprochements, une trentaine d'opérateurs privés sont encore présents sur le territoire. Une quinzaine d'applications sont proposées par le Playstore à partir de la recherche du mot « covoiturage ». Ce n'est pas facile pour l'utilisateur de s'y retrouver !

Blablalines, Klaxit, Karos et Mobicoop se démarquent en nombre d'inscrits sur leur plateforme, totalisant plus de 3,5 millions d'inscrits. Ils proposent de la mise en relation anticipée avec possibilité de partir à la dernière minute. Ils visent essentiellement les trajets domicile-travail. Le service de mise en relation est gratuit pour les covoitureurs. Différentes incitations (carte essence, 1<sup>er</sup> trajets offerts...) sont imaginées pour développer la pratique. A l'exception de Blablalines, le modèle économique de Klaxit, Karos et Mobicoop inclut une offre de services aux entreprises et aux collectivités.

Trois opérateurs proposant des arrêts / lignes de covoiturage connectées semblent également se démarquer : Rezo Pouce, La Roue Verte avec son offre Illicov et Ecov avec son offre Covoit Ici. Ces offres s'adressent aux zones peu denses ou péri-urbaines sur des axes avec une forte fréquentation pour rejoindre facilement des centres villes ou des réseaux de transport en commun structurant. Leur modèle économique est pour l'instant basé sur le financement par les collectivités. Le programme LiCov proposé

par Ecov va bénéficier des certificats d'économie d'énergie pour déployer une vingtaine de nouvelles lignes d'ici juillet 2021. Les lignes de covoiturage viennent en renfort ou en remplacement des lignes de transports en commun.

#### **4.6.2 Vers des solutions plus souples et plus spontanées**

L'analyse des différentes expériences de covoiturage montrent que les solutions de covoiturage évoluent vers plus de souplesse et de spontanéité :

- Les plateformes de mise en relation anticipée proposées par les collectivités pour les habitants et salariés du territoire ou par les entreprises pour leurs salariés, depuis une quinzaine d'années, sont progressivement remplacées par des plateformes avec possibilité de départ à la dernière minute ;
- Les plateformes à l'échelle départementale ou très locales sont remplacées ou agrégées à une échelle plus large ;
- Des applications de covoiturage anticipé et de dernière minute intégrant ou non les transports en commun voient le jour au sein des agglomérations ou des métropoles.

L'un des deux principaux freins au covoiturage pour les non-covoitureurs mis en évidence dans l'enquête covoiturage Grand Lyon 2018 est le manque de souplesse du covoiturage. Les non-covoitureurs ne peuvent pas covoiturer car leurs déplacements sont trop variables quant à leurs destinations et leurs horaires pour qu'ils perdent du temps à réfléchir à des alternatives moins pratiques, moins accessibles que la voiture individuelle.

Pour lever ce frein, les plateformes historiques de mise en relation anticipée évoluent logiquement vers plus de souplesse, plus de spontanéité, en intégrant la possibilité de covoiturage de dernière minute au covoiturage anticipé. De nombreux opérateurs ciblent essentiellement les trajets domicile-travail et cherchent à s'appuyer sur les entreprises pour augmenter le nombre d'utilisateurs, et par conséquent, l'offre et la demande de trajets quotidiens. La démultiplication du nombre de trajets proposés rend alors possible ce covoiturage de dernière minute. Blablalines, Karos et Klaxit suivent cette stratégie.

D'autres opérateurs vont plus loin dans cet objectif de spontanéité : certaines applications ne permettent pas la prise de rendez-vous. Le conducteur met en route l'application dès qu'il démarre sa voiture et les piétons indiquent la destination choisie au moment où ils souhaitent partir. Les technologies GPS mettent en relation conducteurs et passagers. De telles applications répondent tout à fait à ces nouveaux besoins de souplesse, de liberté et de spontanéité dans les déplacements. Quatre applications de ce type existent aujourd'hui Rydigo, Govoit, Oui'Hop et Kwickcity. Malgré des retours d'expérience peu nombreux, elles semblent, pour l'instant, plus adaptées au milieu urbain dense et fonctionnent essentiellement en région parisienne. Plusieurs tests avec Oui'Hop sur la Métropole de Lyon n'ont pas permis de trouver d'offre de covoiturage. La question de leur fonctionnement en zone moins dense et de leur accessibilité à tout type de publics se pose. Ces applications sont payantes. Quel est leur avenir sur le long terme ? Est-ce que suffisamment d'utilisateurs accepteront de payer chaque mois un abonnement ou une commission sur leur trajet pour rendre efficace le covoiturage ? Il est impossible aujourd'hui de répondre à cette question, même si le concept semble séduisant.

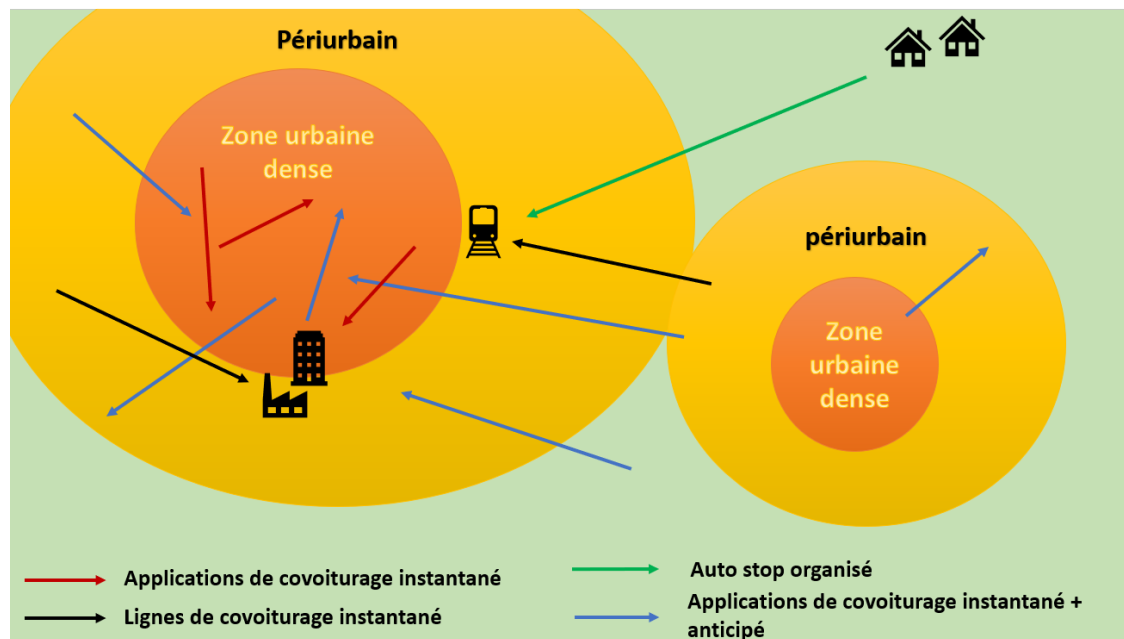
Cependant, cette souplesse et cette spontanéité sont recherchées à toutes les échelles. Pour les zones péri-urbaines ou peu denses, les lignes de covoiturage en sont un exemple. Le covoitureur se rend à un arrêt au moment qui lui convient pendant les horaires d'ouverture de la ligne, un conducteur adhérent ou non au dispositif s'arrête pour partager son trajet.

La pérennité des solutions de covoiturage spontanées telles Auto Hop ou Octopouce montre bien ce besoin de souplesse dans le fonctionnement.

En résumé, aujourd'hui, 4 formes principales de covoiturage se démarquent :

- Les applications de covoiturage instantané uniquement qui se développent en région parisienne essentiellement et font le pari du financement par l'utilisateur ;
- Les applications de covoiturage anticipé avec possibilité de départ à la dernière minute. Elles sont adaptées à tout type de territoire et à tout type de trajets. Les opérateurs se sont structurés et les collectivités proposent de plus en plus ce service en complément des transports en commun ;
- Les lignes de covoiturage instantané fonctionnant avec des applications ou des bornes connectées pour relier des zones périurbaines à des arrêts de transport en commun structurant ;
- L'auto-stop organisé pour faciliter les déplacements en zone peu dense ou en direction des zones périurbaine et urbaine.

Ils sont représentés sur le schéma suivant :



### 4.6.3 Un modèle intégrateur

#### 4.6.3.1 Le covoiturage anticipé avec possibilité de départ à la dernière minute

L'analyse de ces différentes expérimentations et du fonctionnement des divers modèles met en évidence un modèle intégrateur qui s'adapte à tous les territoires, permet de réaliser tout type de trajet et répond au besoin d'un large public : c'est le covoiturage anticipé avec possibilité de départ à la dernière minute.

Il répond aux besoins de souplesse et de spontanéité, mais également aux besoins d'organisation et de planification.

En effet, en fonction des périodes de sa vie ou de sa journée de travail, chacun a besoin de plus ou moins d'organisation : c'est utile et rassurant de pouvoir planifier un covoiturage lorsque les enfants doivent être récupérés à la crèche ou à l'école avant une certaine heure. C'est indispensable de savoir que l'on partira à 7h15 si l'on doit préparer sa réunion de 9h au bureau...

Il est également adapté à tous les territoires. Le covoiturage instantané pourra se développer dans les zones les plus denses, en complément du covoiturage anticipé. Le covoiturage anticipé restera prépondérant dans les zones les moins denses en raison d'un nombre d'usagers plus réduit. Les lignes de covoiturage telles qu'elles sont proposées aujourd'hui peuvent tout à fait être intégrées dans ce modèle

dans les 2 dimensions covoiturage anticipé ou covoiturage de dernière minute en fonction des besoins des utilisateurs.

Il permet également de réaliser tous types de trajets.

#### **4.6.3.2 Les leviers à activer pour un déploiement réussi**

Que ce soit pour l'État, les collectivités ou les opérateurs de covoiturage, l'enjeu principal du covoiturage aujourd'hui est de faire décoller la pratique, de conquérir de nouveaux usagers.

L'enquête covoiturage Grand Lyon 2018 montre que plusieurs leviers peuvent être activés :

- Des actions exerçant une contrainte sur les automobilistes (diminution du nombre de voies réservées aux automobiles, créations de voies réservées au covoiturage...);
- Une communication centrée sur les valeurs (protection de l'environnement, convivialité) et l'intérêt économique des individus, montrant ce qu'ils ont à gagner en covoiturant ;
- Des dispositifs / services permettant aux automobilistes de faire connaître à leurs voisins ou leurs collègues les trajets qu'ils réalisent en voiture ;
- Des actions de communication pour exploiter les événements exceptionnels (grèves, alertes à la pollution...).

Les collectivités ont plusieurs moyens pour actionner ces leviers et soutenir le développement de la pratique du covoiturage : la sensibilisation et la communication, l'animation d'une communauté, la mise à disposition d'un service de covoiturage, la subvention des trajets, la création d'infrastructures contraignantes ou facilitant l'usage du covoiturage.

L'analyse des expériences de covoiturage et le bon sens montrent que si une collectivité choisit de sensibiliser sa population au covoiturage ou d'animer une communauté de covoitureurs, elle devra mettre à disposition son propre service de covoiturage (créer une nouvelle plateforme, passer par un opérateur existant, mettre en place une ligne de covoiturage...) pour regrouper les usagers. Quand il existe une quinzaine d'applications et de nombreux sites internet, une communication, seule, faisant la promotion du covoiturage n'aura aucun impact. Quelles sont les chances pour un usager (hors Ile-de-France ?) de trouver, dès sa 1<sup>ère</sup> inscription sur une plateforme ou un site, un covoitureur effectuant le même trajet que lui aux mêmes horaires ? S'inscrira-t-il sur une 2<sup>e</sup> ou encore une 3<sup>e</sup> application ?

De la même façon, une solution de covoiturage dédiée à la collectivité ne sera utilisée que si elle est connue.

La communication, l'animation d'une communauté et la mise à disposition d'un service de covoiturage vont donc de pair.

#### **Un service de mise en relation simple, pratique et gratuite**

Un service de mise en relation simple, pratique et gratuit est nécessaire pour identifier les covoitureurs potentiels et massifier la pratique. Il doit passer par une application mobile pour permettre la mise en relation de dernière minute. Seule 77% de la population est équipée d'un smartphone, une application doublée d'un site internet permettrait ainsi de toucher un plus grand nombre.

Cette application (et le site internet correspondant) doit permettre de saisir facilement des trajets réguliers comme des trajets domicile – travail, des trajets occasionnels et une demande de trajet de dernière minute. Des notifications sur smartphone, par mail ou par SMS doivent permettre de suivre, sans retourner sur l'application ou le site internet, les demandes et offres de covoiturage correspondant à ses attentes.

Un système de notation des passagers et des conducteurs est également utile pour rassurer l'ensemble des utilisateurs.

## **Animation d'un service de covoiturage**

Les différentes expérimentations ont montré que la communication ciblée auprès de partenaires et l'animation au plus près du terrain sont les plus efficaces.

Les grandes campagnes de communication sont généralement très coûteuses avec un impact faible. Une communication ciblée via des acteurs relais identifiés semble à privilégier. Elle peut s'accompagner d'un kit de communication centré sur l'intérêt économique du covoiturage et ses valeurs. Cette communication est à compléter avec des actions au plus près des usagers potentiels. Des speed dating, des ateliers, des challenges covoiturage pourront être organisés dans les entreprises pour faire décoller le covoiturage domicile-travail. De telles actions ont été réalisées sur la Métropole de Lyon et sur l'Arc Jurassien. Elles ont montré tout leur intérêt. Travailler avec les entreprises participant à des Plan de mobilité inter-entreprises ou ayant mis en place une Plan de mobilité permet de profiter d'une dynamique. Les entreprises et salariés, déjà sensibilisés aux enjeux de la mobilité pourront être mobilisés. Ceci permettra d'identifier des équipages, d'augmenter le volume de trajets proposés et ainsi de faire décoller la pratique.

Il est indispensable de créer un réseau de covoitureurs et de l'animer sur le long terme. Les animations doivent donc avoir lieu au lancement de la démarche, puis régulièrement ensuite pour ancrer la pratique.

## **Incitations**

La création d'aménagements comme des aires de covoiturage, des places de parkings, des lignes de covoiturage ou des arrêts, est utile à la fois pour faciliter la pratique du covoiturage mais également la rendre visible. Aires de covoiturage ou place réservées gratuites sur des parkings existants vont permettre aux covoitureurs de se retrouver et de stationner facilement et gratuitement leur voiture pour la journée. De nombreuses plateformes proposées par les collectivités indiquent les aires de covoiturage. Les lignes de covoiturage vont simplifier la pratique sur certains axes structurants. Les arrêts ou points stop dans les zones péri-urbaines ou peu denses vont permettre de prendre en charge un covoitureur dans des conditions sécurisées et rendent véritablement visible le service pour tout conducteur, c'est le cas pour Octopouce ou AutoHop notamment.

Les collectivités peuvent, grâce à la loi LOM, soutenir les covoitureurs dans leur pratique via des subventions. Des questions se posent alors pour de nombreuses plateformes de mise en relation : comment savoir et s'assurer que covoitureurs et passagers partagent effectivement leur trajet ? A quelle fréquence ?

Le registre de preuve de covoiturage (<http://covoiturage.beta.gouv.fr/>), actuellement en expérimentation, a pour objectif de répondre à ces questions. Il permet à l'ensemble des opérateurs de covoiturage, volontaires, d'attester les trajets effectués par leurs utilisateurs. Les collectivités peuvent ensuite visualiser les différentes classes de preuve de covoiturage définies en fonction des mécanismes de vérification du trajet de l'opérateur de covoiturage.

Actuellement, 10 opérateurs sont compatibles avec le registre de preuve de covoiturage : Blablinales, Covivo, Ecov, Karos, Klaxit, Mobicoop, Mov'Ici, Ouest Go et OuiHop et Oxycar. Treize autres opérateurs mettent actuellement leur système en compatibilité avec le registre de preuve de covoiturage.

La plateforme Klaxit a bénéficié du projet « Tous ensemble pour le covoiturage ! » d'Île-de-France Mobilités qui consistait à verser 2 € (et 4 € lors des pics de pollution) aux opérateurs pour chaque trajet réalisé, à destination des conducteurs et / ou des passagers. Cette expérimentation a abouti au triplement du nombre de trajets réalisés sur le territoire avec des retours des utilisateurs très positifs.

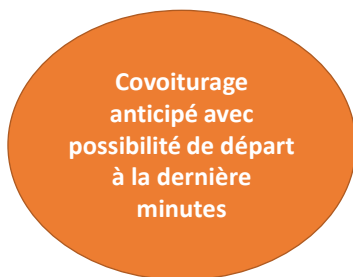
Toutefois, plusieurs expérimentations ont montré que lorsque l'incitation disparaît, les usagers ne covoiturent plus.

Pour conclure, l'incitation à l'usage via des aménagements est intéressante pour la collectivité puisqu'elle facilite, tout en la rendant visible, la pratique du covoiturage. L'incitation financière, quant à elle, pose question puisque la pratique disparaît dès que l'incitation disparaît.

## **Contraintes**

Pour encourager la pratique et réduire la congestion, le Grand Lyon, par exemple, va également mettre en place une voie dédiée au covoiturage et aux transports en commun sur 2 tronçons de l'axe M6 – M7 à partir du 2<sup>e</sup> semestre 2020. Plusieurs pays d'Europe ou d'Amérique du Nord ont déjà mis en place de tels aménagements sur certaines de leurs autoroutes. Les retours d'expérience sont très positifs en raison du gain de temps et de la plus grande facilité pour accéder aux centres villes. L'évaluation de l'expérimentation d'une voie réservée à Québec a révélé une progression de 30 % du nombre de véhicules partagés en un an, l'expérience du Grand Lyon est donc à suivre avec attention. Les voies réservées ont tout leur sens sur les grands axes particulièrement congestionnés en direction des centres villes.

### **4.6.3.3 En résumé**



Une application simple, pratique et gratuite : trajets réguliers, occasionnels et de dernière minute, des notifications, sur smartphone, par mail ou SMS, un système de notation des passagers

Des animations au plus près du terrain : dans les entreprises en s'appuyant lorsqu'ils existent sur les plans de mobilité

Des incitations à l'usage : aires de covoiturage, places de parking réservées, lignes de covoiturage, arrêts ou point stop sécurisé

Des voies réservées au covoiturage sur des axes stratégiques d'entrée de ville par exemple

## **5 QUEL POSITIONNEMENT POUR LA COLLECTIVITE ?**

### **5.1 Les enjeux du covoiturage pour la collectivité**

Les enjeux du covoiturage pour une collectivité sont de rendre la mobilité plus durable et plus accessible à tous. Réduire l'autosolisme permettra de diminuer le trafic routier, la congestion et les impacts associés : problématique de sécurité routière, qualité de l'air et changement climatique.

C'est également une solution pour dupliquer, lorsqu'elle est saturée, ou compléter, lorsqu'elle est inexistante, l'offre de transport en commun. Le covoiturage, moins coûteux à développer qu'une offre de transport collectif, lui est tout à fait complémentaire.

Le covoiturage, c'est également une solution solidaire, qui crée des liens et permet à chacun de se déplacer, même les plus fragiles.

Les collectivités souhaitent aujourd'hui voir ce mode de déplacement se développer. L'analyse des expérimentations en place montre qu'elles peuvent intervenir de façons très diverses pour soutenir la pratique. Leur champ d'intervention a même évolué au cours des années.

La question de leur positionnement dans un système aux transitions rapides est complexe. Aujourd'hui, le marché du covoiturage amorce sa structuration avec un resserrement de l'offre. Le nombre de plateformes reste cependant trop élevé, décourage l'utilisateur et dilue l'offre de trajets.

Lors des Assises sur le covoiturage courte distance organisées en 2018 par le Grand Lyon, dans le cadre du projet européen CO&GO, État, collectivités, entreprises et opérateurs du covoiturage ont mis en évidence 4 actions principales à développer sur les territoires. Il s'agit de :

- Accélérer les expérimentations de voies réservées au covoiturage à partir de 2020 ;
- Développer des actions sur les trajets de rabattement du domicile vers les transports en commun dans les zones peu denses ;
- Développer l'expérimentation du covoiturage du quotidien en territoire rural qui passe par une politique de planification de services de nouvelles mobilités (transport à la demande, covoiturage...) ;
- Créer un Observatoire du covoiturage au niveau national pour suivre et comprendre l'évolution des cultures et des pratiques.

Les collectivités peuvent contribuer et bénéficier de ces différentes actions.

## 5.2 De nombreuses questions en suspens

Aujourd'hui, plusieurs questions fondamentales restent en suspens :

Comment pérenniser le modèle économique d'une solution de covoiturage courte distance ? Peut-on imaginer que, sur le long terme, le financement par l'utilisateur uniquement soit rentable ? L'utilisateur ne pourra-t-il pas contourner le financement du service en s'arrangeant directement avec son équipement ?

Quel rôle doit donc jouer la collectivité aujourd'hui, demain ? Doit-elle investir dans la technique, c'est-à-dire faire développer une plateforme spécifique pour son territoire ? Les technologies évoluant très rapidement, elle prend le risque que sa plateforme devienne obsolète ou moins attractive que d'autres applications du marché rapidement. Son application sera-t-elle plus connue et plus utilisée que Blablaines, Karos ou Klaxit qui déploient des efforts importants en termes de communication ? Sera-t-elle accessible facilement par une recherche internet, sur PlayStore ou AppleStore ? Cette nouvelle application ne contribuera-t-elle pas à diluer l'offre encore plus ? Économiquement, la collectivité peut-elle envisager de façon pérenne la mise à disposition de l'application et l'animation des acteurs ? Est-il pertinent de superposer des applications, souvent différentes et incompatibles, à l'échelle de l'agglomération, du département et de la région ?

De la même façon, si la collectivité noue un partenariat avec des opérateurs existants comme Klaxit ou Karos Territoires, qui proposent une offre spécifique pour les collectivités, quelle est la pérennité de leur modèle économique ? Quid des utilisateurs de la plateforme en cas de changement de prestataire par la collectivité ?

In fine, est-ce à chaque collectivité de financer son propre service de covoiturage sur le long terme ou bien doit-elle laisser faire le marché ? Le covoiturage courte distance a-t-il sa place dans l'offre de transport public au même titre que les transports en commun ou le transport à la demande ?

### 5.3 Des scénarios d'évolution

Ces différentes interrogations nous ont conduit à analyser 2 scénarios d'évolution du covoiturage et ont permis de mettre en évidence le rôle de la collectivité dans ces 2 cas :

#### Scénario 1 : Les opérateurs privés trouvent un modèle économique rentable, la collectivité doit :

- s'assurer du partage des données et de l'accessibilité des systèmes entre eux.
- en fonction des besoins du territoire, mettre en place un système de covoiturage solidaire pour les publics fragiles.

#### Scénario 2 : Le privé ne trouve pas de modèle économique rentable. Le public s'en saisit et doit :

- coordonner l'action entre les différents niveaux territoriaux
- identifier un mode de financement pérenne
- définir le fonctionnement de l'expérimentation (acteurs relais, incitations, contraintes) et l'évaluer
- s'assurer du partage des données et de l'accessibilité des systèmes entre eux.
- en fonction des besoins du territoire, mettre en place un système de covoiturage solidaire pour les publics fragiles.

### 5.4 Les actions à mettre en œuvre pour les collectivités

Quel que soit le scénario, deux axes de travail pour les collectivités se dégagent :

- Le partage des données et l'accessibilité des systèmes entre eux ;



- La garantie pour tous de pouvoir se déplacer avec la mise en place d'un système solidaire pour la mobilité des publics fragiles.

Dans le cas du scénario 2 où le privé ne trouvant pas de modèle économique rentable, le public se saisit du sujet, les collectivités devront également mettre en place les actions suivantes :

- Une coordination entre les différents niveaux territoriaux ;
- L'identification d'un mode de financement pérenne ;
- La définition puis l'évaluation des grands principes de leur offre de covoiturage.

#### **5.4.1 Le partage des données et l'accessibilité des systèmes entre eux**

Comme le montre l'enquête covoiturage réalisée par la Métropole de Lyon en octobre 2018, pour la plupart des covoitureurs (69%), l'élément déclencheur pour passer au covoiturage a été l'opportunité de connaître/rencontrer quelqu'un (un collègue ou un voisin) qui réalise un trajet compatible.

L'enjeu est donc de permettre la mise en relation entre personnes effectuant un même trajet, aux mêmes horaires. La multiplicité des plateformes et de leurs conditions d'accès et de fonctionnement constituent un frein à cette mise en relation. À l'instar d'Île-de-France Mobilités qui a réuni sur son application Vianavigo les offres de covoiturations de 5 opérateurs (Blablalines, Covoit'ici, Karos, Klaxit, OuiHop'), le rôle des collectivités est aujourd'hui d'inciter les opérateurs au partage des données et à l'accessibilité des systèmes entre eux afin de permettre à chacun de trouver un covoiturage facilement. Il est, en effet, difficile de demander à un salarié ou un habitant de s'inscrire sur 5 plateformes différentes, voire plus, sans le décourager.

Cette problématique est très comparable à celle de la téléphonie mobile ou celle de la mobilité électrique avec le développement des bornes de recharge. La puissance publique a d'abord laissé la libre concurrence jouer entre acteurs pour constater le désordre. Elle a finalement normalisé l'offre pour assurer un accès minimal et égal à tous partout. Les systèmes sont désormais compatibles entre eux partout en Europe, des normes ont été développées qui permettent de plus en plus une itinérance facilitée et une compatibilité entre opérateurs permettant à un usager de se déplacer sans souffrir de la multiplicité des solutions proposées.

Il apparaît donc indispensable aujourd'hui de travailler avec l'ensemble des opérateurs pour suivre le modèle de la téléphonie ou de la mobilité électrique et parvenir au partage des données et à la compatibilité des différentes offres entre elles. Ceci est véritablement une des clés du décollage du covoiturage courte distance.

#### **5.4.2 La garantie pour tous de pouvoir covoiturer**

Quel que soit le scénario de développement du covoiturage courte distance, les publics les plus fragiles ne pourront probablement pas s'emparer de ce service (fracture numérique / service non adapté...). La collectivité a son rôle à jouer pour faciliter les déplacements de proximité des plus fragiles. L'enjeu est fort notamment en zone périurbaine ou en zone rurale où les transports en commun sont les moins développés. Comment permettre aux personnes âgées ou non véhiculées de faire les courses dans le centre bourg, aller chez le médecin ... ? Des solutions de covoiturage solidaire comme ECOSYST'M, Atchoum ou des solutions de transport à la demande permettent de répondre à ses enjeux.

Aujourd'hui, la collectivité peut choisir de passer par un opérateur de covoiturage solidaire comme Atchoum ou ECOSYST'M. Elle assurera alors le financement de la mise à disposition du système. À titre d'illustration, le coût de mise à disposition du système Atchoum sur 4 communes du territoire de Belfort est de 150 000 € pour l'année financé par la collectivité. L'usager paie ensuite entre 0,35 €/km et 0,50 €/km.

La collectivité peut également s'orienter vers le transport à la demande pour ces publics fragiles. C'est la solution choisie par la communauté de communes des Monts du Lyonnais. Pour les personnes ne

disposant pas de moyens de déplacement et répondant à certains critères, elle propose le [transport solidaire des Monts du Lyonnais](#). L'utilisateur peut faire 10 trajets par mois. Le coût du trajet est de 2 € pour l'utilisateur. Des points de dépôt sur le territoire ont été définis : centre-bourgs, arrêts de bus. Pour bénéficier du service, il est nécessaire de déposer un dossier validé par la mairie ou le CCAS. La communauté de communes a passé un marché avec un opérateur de taxi classique et un opérateur de transport pour les personnes à mobilité réduite. En 6 mois, 94 personnes ont utilisé le service. Elles ont effectué 1539 trajets et parcouru 17 781 km. Le coût moyen pour la collectivité du km en taxi classique est de 3,09 €/km et en transport pour les personnes à mobilité réduite de 6,06 €/km. Dans ce cas, la collectivité passe un marché avec les opérateurs de transport, fait la promotion du service, instruit les dossiers de demande d'accès au service.

Les données disponibles sont aujourd'hui insuffisantes pour véritablement comparer ces 2 dispositifs, cependant :

- Le recours à un système de covoiturage avec abonnement ou financement de la mise en place permet de maîtriser les coûts pour la collectivité et de limiter les coûts de fonctionnement. Le coût du déplacement pour l'utilisateur peut être plus élevé que dans le cas du transport à la demande.
- La mise en place d'un système de transport à la demande piloté par la collectivité génère des coûts de fonctionnement dépendant du nombre de km effectués. Plusieurs années de fonctionnement permettent cependant de dimensionner le dispositif de façon adaptée. Les coûts pour l'utilisateur sont totalement maîtrisés.
- Pour être efficace, un dispositif de transport solidaire ne passe pas par une application mais une inscription « physique ». La demande de service doit pouvoir se faire par téléphone.

### **5.4.3 La coordination de l'action des différents niveaux territoriaux**

Dans le cas du scénario 2, où le privé ne trouve pas de modèle économique rentable, les collectivités vont poursuivre leur implication dans des offres de covoiturage.

Communes, groupements de collectivités à l'échelle d'un bassin d'emploi, agglomérations, métropoles, départements et régions développent déjà des programmes de soutien au covoiturage. Elles mettent en place de la communication, des animations, des systèmes de covoiturage, des mesures incitatives et/ou des mesures contraignantes. Par exemple sur la Grande Agglomération Toulousaine, plusieurs expérimentations sont menées à la fois (<https://covoiteo.info/autres-covoiturages>) :

- Covoiteo pour les déplacements domicile-travail qui propose un covoiturage sans échange d'argent mais avec échange de conduite pour l'aller-retour ;
- Klaxit sur les communes rurales de Sicoval et du Muretain ;
- Eco SYST'M sur les communes de l'est toulousain pour du covoiturage solidaire ;
- Karos sur le secteur aéronautique pour les déplacements domicile-travail.

Certaines sont menées en partenariat avec la Région Occitanie. Par ailleurs, cette dernière expérimente 3 autres types d'actions (covoiturage solidaire, ligne de covoiturage, structuration du covoiturage autour d'un axe autoroutier) sur d'autres territoires.

Afin d'éviter les doublons, de garantir la lisibilité de l'offre et l'efficacité auprès des utilisateurs, les collectivités doivent travailler ensemble pour définir une politique cohérente de mise en place et suivi / évaluation du covoiturage. La mise en compatibilité des systèmes de covoiturage est également un élément clé de cette mise en cohérence des offres.

### **5.4.4 L'identification d'un mode de financement pérenne**

Dans l'optique du scénario 2, où le secteur privé n'identifie pas de modèle économique rentable, le secteur public contribue au financement du service pour le mettre à disposition des habitants et entreprises du territoire pour leurs salariés.

Le financement de ce nouveau service pourrait se faire sous la forme d'un versement covoiturage, à l'instar du versement transport pour financer les transports en commun.

De nombreuses entreprises financent aujourd'hui des plateformes de covoiturage pour leurs salariés. Le versement covoiturage leur permettrait d'accéder directement à un service de covoiturage sans passer par un opérateur privé.

#### **5.4.5 La définition et l'évaluation des expérimentations**

Afin de mettre en place un système de covoiturage adapté à son territoire, la collectivité doit définir les principes de fonctionnement et d'évaluation de son expérimentation.

Elle doit alors se poser les questions suivantes :

- Le covoiturage peut-il être intégré à l'offre globale de transport public et porté par l'autorité organisatrice des transports ? Cette solution choisie par Tisseo Voyageurs sur la Métropole de Toulouse et Île-de-France Mobilités est véritablement séduisante puisqu'elle permet de penser de façon globale et complémentaire l'offre de mobilité sur le territoire. Il est également plus aisé pour l'utilisateur d'envisager l'ensemble de l'offre de mobilité disponible sur son territoire.
- Tant que la compatibilité des systèmes de covoiturage n'est pas assurée, se pose la question du choix de l'opérateur ou de la création d'une application spécifique au territoire. Une application spécifique pourra contribuer à rassurer les utilisateurs mais risque de ne pas bénéficier des dernières évolutions du marché. Quid des inscrits en fin de marché avec un opérateur ? Aujourd'hui, il n'existe pas de « meilleure solution ». La collectivité doit simplement s'assurer qu'elle propose une plateforme de mise en relation simple, pratique et gratuite.
- Comment faire connaître le service de covoiturage ? La mobilisation des entreprises via les Plans de Mobilité semble indispensable. Des ateliers, speed dating du covoiturage et des challenges permettent de sensibiliser, mobiliser et pérenniser l'usage.
- Quelles incitations la collectivité peut-elle mettre en place ? Les incitations à l'usage semblent les plus efficaces sur la durée : parkings dédiés au covoiturage, point stop sécurisé, lignes de covoiturage.
- La collectivité peut-elle imposer des contraintes ? Les exemples de mise en place de voies réservées à travers le monde montrent une forte augmentation de l'usage du covoiturage. C'est une solution qui semble pertinente pour certains axes en entrée / sortie d'agglomération.

L'évaluation des expérimentations est aujourd'hui indispensable. Une évaluation permet de mesurer l'évolution de la pratique, de connaître le rapport coût / efficacité des actions, de repérer les points de réussite et ceux restants à améliorer, et de communiquer sur des résultats concrets. Elle permet ainsi de faire évoluer l'offre de covoiturage pour mieux l'adapter aux besoins et enjeux du territoire.

Aujourd'hui, il est extrêmement complexe de connaître l'efficacité des solutions et de comparer des expérimentations entre elles. Les plateformes communiquent souvent sur le nombre d'inscrits ou le nombre de trajets proposés mais rarement sur le nombre de covoiturage réellement effectués. Les plateformes nationales communiquent sur des chiffres à l'échelle nationale tandis que les plateformes territoriales proposent des statistiques à l'échelle de leur territoire, rendant également très complexe la comparaison.

Le registre de preuve de covoiturage va permettre de mieux mesurer l'efficacité des expérimentations de covoiturage. Utiliser des solutions compatibles avec le registre de preuve de covoiturage est donc indispensable pour une collectivité.



## 6 CONCLUSION

Ces deux dernières années, le marché du covoiturage a amorcé sa structuration avec le regroupement ou la disparition de nombreux opérateurs. L'offre a évolué vers plus de souplesse et de spontanéité, témoignant de la montée en puissance des systèmes de mise en relation anticipée avec possibilité de départ à la dernière minute. Le modèle économique pose néanmoins toujours question. Le service pourra-t-il durablement être financé par les seuls utilisateurs ? Ces derniers ne trouveront-ils pas des solutions pour contourner la plateforme une fois des habitudes de covoiturage mises en place ? Le volume de covoiturage spontané ou de dernière minute sera-t-il suffisant pour garantir la rentabilité des modèles ? Sans réponse à ces questions, il est difficile d'envisager le rôle de la collectivité sur le long terme.

Cependant, quel que soit le scénario lié au financement du service, deux axes de travail pour les collectivités se dégagent :

- Un travail coordonné avec l'État pour promouvoir la normalisation des différents systèmes de covoiturage, garantir la compatibilité entre eux et le partage des données. La compatibilité avec le registre de preuve de covoiturage correspond à un amorçage de cette normalisation ;
- La garantie pour tous de pouvoir covoiturer avec la mise en place de systèmes de transport solidaire.

L'analyse des expériences de covoiturage a également permis d'identifier des facteurs clés de réussite d'une expérimentation de covoiturage : une animation régulière au plus près du terrain et en lien avec les entreprises couplée à un système de covoiturage anticipé et instantané simple, pratique et gratuit. Les incitations à l'usage : parkings de covoiturage, points stop sécurisés, lignes et bornes contribuent également à faciliter la pratique et la mettre en visibilité. La mise en place des voies réservées est à suivre avec attention. L'évaluation, en lien avec la preuve de covoiturage, constitue un élément essentiel de l'expérimentation puisqu'elle permettra de vérifier son utilisation et son efficacité.

Les différentes expérimentations analysées dans le cadre du projet CO&GO ont ainsi permis de mettre en évidence les contours d'un modèle de covoiturage efficace et pérenne.

Étude réalisée par



Pilotée par



Dans le cadre du projet européen CO&GO co-financé par

