



PRÉFET
DE LA RÉGION
NORMANDIE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Observatoire normand des déplacements

ONDE



Le covoiturage en Normandie

2022

Introduction

« Le covoiturage n'est pas une réponse à tout. Mais s'il est bien conçu et mis en œuvre, il peut être une solution de mobilité » Jean-Baptiste RAY

Sous la forme de l'auto-stop, le covoiturage est installé dans nos pratiques depuis bien des décennies¹. L'individualisation de nos modes de consommation et parfois des questions de sécurité l'ont fait quasiment disparaître depuis 1990². Depuis les années 2010 cependant, le formidable succès de Blablacar a remis le covoiturage sur le devant de la scène. L'idée de partager sa voiture sur un voyage pour réduire la facture de carburant s'est démocratisée.

La définition du covoiturage a fait son entrée dans les politiques publiques et dans le Code des transports en 2015³. Les enjeux à son développement sont principalement écologiques et économiques. Deux chiffres l'illustrent : 272 749 tonnes de CO₂ ont été évitées en France grâce au covoiturage longue-distance en 2018⁴ ; l'économie annuelle moyenne réalisée par un salarié qui réside à 30 km de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement est estimée à 2 000 € par l'ADEME en 2017.

Le covoiturage est de nature très différente selon la typologie des déplacements : déplacements professionnels, déplacements domicile-travail, déplacements sur de grandes distances, etc. Les déplacements du quotidien représentent plus de 60 % des kilomètres parcourus. Les « voyages » pèsent pour 40 % des distances parcourues⁵ alors qu'ils ne représentent que 1,3 % des déplacements. Si avec Blablacar les services du covoiturage longue-distance a rencontré son marché, ce n'est pas encore le cas des services du covoiturage courte-distance, au-delà du covoiturage intra-familial. C'est la raison pour laquelle, en France, près de vingt start-ups s'y attellent depuis quelques années.

Dans ce numéro de l'ONDE, la DREAL Normandie vous propose un regard régional sur le covoiturage courte-distance, outil nécessaire à la transition écologique des mobilités. Quels sont ses enjeux ? Quelles sont les actions de l'État pour le favoriser ? Quels sont les freins et les avantages liés à cette pratique ? Quelle est la situation en Normandie ? Quels sont les apports du numérique ? Autant de questions auxquelles ce numéro de l'ONDE dédié au covoiturage tente de répondre.

En première partie, le contexte du covoiturage courte-distance est présenté. En seconde partie, le contexte réglementaire, les ambitions de l'État, ainsi que le rôle de chaque acteur est rappelé. En troisième partie, un panorama des données nationales et régionales est proposé. Pour finir, quelques services numériques existants sur le territoire national et normand sont présentés.

[1] Pendant pendant la Grande Guerre (1914-1918), les soldats utilisaient l'autostop pour se déplacer derrière le front (Rinvoluceri, 1974).

[2] VINCENT, Stéphanie. Les «altermobilités»: analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence? 2008. Thèse de doctorat. Université René Descartes-Paris V.

[3] Article L. 3132-1 du code des transports

[4] Source : Blablacar cité par le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires dans son infographie « Les chiffres clés du covoiturage » de juin 2020.

[5] JACQUOT, Matthieu. « Quel futur pour le covoiturage ? Comment surmonter les obstacles ? », Annales des Mines – Réalités industrielles, vol. 2018, n°2, 2018, pp. 52-55.

Sommaire

Glossaire	5
Chapitre 1	6
Le covoiturage, levier de la transition des mobilités	6
A. L'autosolisme et ses conséquences	6
B. Avantages du covoiturage et freins à son développement	7
C. Une solution de mobilité impactée par la crise sanitaire	9
D. Mais avantagée par la hausse du prix du carburant	10
Chapitre 2	11
Cadre réglementaire et rôle des principaux acteurs	11
A. Rôle de l'Etat	11
B. Rôle des autres acteurs	12
Chapitre 3	14
Panorama du covoiturage du quotidien	14
A. A l'échelle nationale	14
B. En Normandie	22
Chapitre 4	27
L'apport du numérique	27
Bibliographie	33
Annexe	34
La signalisation	34

Glossaire

Aire de covoiturage

Aire de stationnement dédiée à la pratique du covoiturage. Elle est généralement identifiée par une signalisation adaptée et réglementaire et située à l'écart des agglomérations. C'est un lieu de rencontre où les conducteurs et les passagers se retrouvent ou se séparent pour effectuer ou terminer un trajet en commun. Les caractéristiques de l'aménagement ne sont pas définies réglementairement, mais l'Article L1231-15 du Code des transports confie aux AOM la responsabilité d'établir un schéma des aires de covoiturage.

Autosolisme

Le néologisme « autosolisme » se compose d'auto et de solo, deux mots qui permettent d'indiquer une pratique solitaire de la conduite d'une voiture.

Covoiturage

L'article L. 3132-1 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 ». La notion de « même toit » ou de foyer, n'intervient pas dans la définition légale du covoiturage. L'encadrement législatif permet de distinguer le covoiturage du transport individuel de personnes proposé par des services professionnels de taxis ou de voiture de transport avec chauffeur (VTC).

Covoiturage courte-distance

Le covoiturage courte-distance, ou covoiturage quotidien, se pratique à l'échelle urbaine ou régionale avec au compteur, moins de 80 km. C'est un usage quotidien, plus particulièrement sur des trajets domicile/travail ou domicile/études.

Covoiturage longue-distance

Appelé aussi covoiturage occasionnel, il concerne plutôt les déplacements interrégionaux (de plus de 80 km du domicile). La distance moyenne d'un trajet BlaBlaCar « longue-distance » est de 263 km.

Ligne de covoiturage

Itinéraire mis en place par une entreprise ou une collectivité en vue de massifier les rencontres entre conducteurs et passagers. Des arrêts permettant la prise en charge et la dépose sont créés. La mise en relation peut être facilitée par une application ou un panneau lumineux.

Parking P+R ou parc relais

Parking mis en place par la collectivité à proximité d'une station de transports collectifs ou une gare et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs, parfois à l'aide d'une tarification adaptée.

Taux d'occupation

Mesure du nombre moyen d'occupants des voitures, conducteur compris. Il se calcule en rapportant le nombre annuel de voyageurs-kilomètres (total des déplacements réalisés en voiture par les personnes) à celui des véhicules-kilomètres (total des distances parcourues par les voitures).

Voie réservées

Voie de circulation réservée, a priori à des heures de la journée bien définies, à la circulation de certaines catégories de véhicules. Il s'agit selon les cas de véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du covoiturage, de véhicules de transport en commun, de taxis ou de véhicules à très faibles émissions. On parle de VR2+ quand l'axe est structurant et comporte au moins 3 voies, de VRTC lorsqu'il s'agit uniquement de réserver l'usage aux transports en commun.

Le covoiturage, levier de la transition des mobilités

D'après le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), le changement climatique est plus rapide que prévu. En 2021, la température a augmenté de 1,09 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Au rythme de développement actuel, le réchauffement climatique pourrait atteindre 2,7 °C à la fin du siècle, quand la COP 21 fixait pour objectif de ne pas dépasser les 1,5 °C...

Le rapport du troisième groupe de travail du GIEC indique que l'humanité émet de l'ordre de 56 gigatonnes équivalent CO₂ (GtCO₂e) par an dont environ 15 % (8,7 GtCO₂e) liés aux émissions directes du secteur des transports. Le GIEC propose différents scénarios de décarbonation permettant d'atteindre le net-zéro émission de CO₂e, à différentes dates. Dans l'ensemble de ces scénarios, les émissions du transport sont amenées à décroître massivement. Cette décroissance massive des émissions pour atteindre le net-zéro est à mettre en regard de la tendance des dernières décennies qui a vu les émissions du transport augmenter de plus de 70 % depuis 1990. Sans action, les émissions pourraient même continuer à augmenter de 16 % à 50 % d'ici 2050. Avec 70 % des émissions liées au transport routier, 11 % au maritime et fluvial et 12 % à l'aviation, tous les modes de transport sont concernés.

En France, le secteur des transports représente, en 2019, 31 % des émissions. Une augmentation de 9 % depuis 1990 a été observé. Concernant les émissions de GES des transports routiers, la voiture particulière arrive en tête avec 54 % des émissions, 24 % pour les poids lourds et 20 % pour les véhicules utilitaires légers. En fonction de la distance, le taux d'occupation des voitures varie entre 1,43 (mobilité locale) et 2,25 (longue-distance)⁶.

En ville, la voiture individuelle peut être remplacée, dans de nombreux cas, par le vélo, la marche ou les transports collectifs. Pour les trajets longs, le domicile-travail, et les déplacements en zones peu denses, la question de la rationalisation des déplacements en voiture se pose.

A. L'autosolisme et ses conséquences

Dans nombre de cas, le conducteur est seul à bord de son véhicule. Deux études récentes permettent de quantifier ce phénomène appelé aussi autosolisme : l'enquête Mobilité des Personnes et une étude de VINCI Autoroutes.

Les apports de l'enquête Mobilité des Personnes (EMP)

L'EMP, menée par le ministère de la Transition écologique et l'Insee, a été réalisée sur le territoire métropolitain en 2019. Elle mesure les déplacements des Français de plus de 6 ans au niveau national, un déplacement désignant le mouvement d'une personne d'un lieu de départ vers un lieu d'arrivée. L'enquête se décompose deux parties : un volet mobilité locale, étudiant les déplacements effectués dans un rayon de 80 km autour du domicile ; et un volet longue-distance.

L'enquête met en évidence l'ancrage profond de l'autosolisme dans les comportements. Dans 41 % des déplacements automobiles, le conducteur se déplace seul⁷. L'usage individuel du véhicule est majoritaire pour les déplacements de moins de 50 km. Le covoiturage⁸ reste en revanche une pratique peu développée puisque seuls 3 % des passagers déclarent avoir covoituré pour leurs déplacements en voiture.

[6] DATA LAB. Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? 2022.

[7] DATA LAB. Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? 2022.

[8] Le covoiturage est envisagé au sens strict du terme, ne sont comptabilisés que les déplacements où les passagers se circulent dans une voiture qui n'appartient pas à leur ménage. Si on envisage le covoiturage dans un sens plus large, tous les déplacements en voiture à plusieurs sont alors compris et sa part dans les déplacements augmente très sensiblement (59 %).

Alors que 74 % des actifs en emploi déclarent se déplacer en voiture pour rejoindre leur lieu de travail⁹, près de **9 actifs sur 10 qui se rendent en voiture sur leur lieu de travail viennent seuls.**

Hormis la distance et le motif de déplacements, l'enquête montre que d'autres facteurs influent sur le taux d'occupation des voitures :

- le niveau de vie : plus il est élevé, plus l'autosolisme est répandu. Dans 40 % des déplacements locaux qu'ils effectuent, les automobilistes les plus modestes le font sans passager à bord, contre 59 % pour les propriétaires aisés.
- le genre : les femmes se déplacent moins souvent seules que les hommes (36 % contre 46 %).
- la taille du ménage : les déplacements en voiture à plusieurs sont effectués beaucoup plus souvent en famille (37 %) qu'en dehors (22 %). Les célibataires circulent le plus souvent seuls en voiture (63 %).

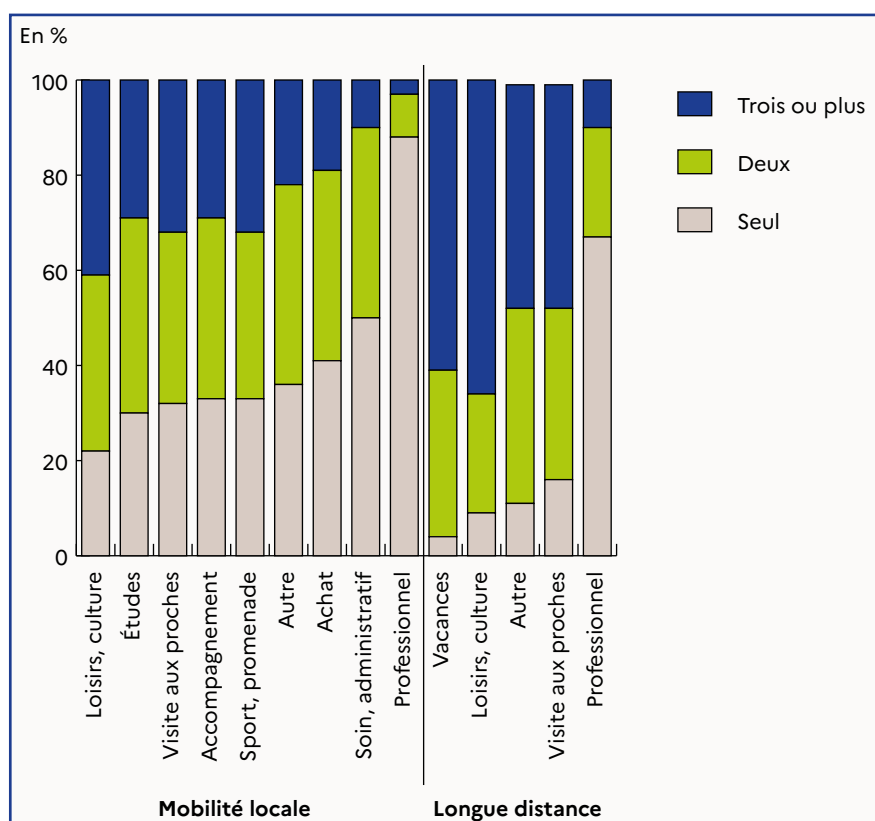


Figure 1 - Occupation des voitures selon le motif du déplacement en 2019. Source : INSEE

Les apports de l'étude VINCI

À l'automne 2021 VINCI Autoroutes a réalisé avec Cyclope.ai une étude sur le sujet. Des caméras ont été installées sur des portiques afin de capturer des images du trafic circulant sur des sections majeures du réseau. L'observation a été réalisée sur 13 axes autoroutiers durant 4 à 6 semaines à partir de données anonymisées. Sur 1,5 million de véhicules analysés, 82,6 % ne transportaient qu'une personne à l'avant. Formulé autrement, le conducteur est seul à bord dans 8 véhicules sur 10. Les observations durant cette étude ont aussi montré que l'autosolisme est une pratique dominante aux heures de pointe en lien notamment avec les trajets domicile-travail.

Ces deux études démontrent d'une part l'ampleur du phénomène dit d'autosolisme, et d'autre part l'intérêt de traiter plus particulièrement la question des trajets domicile-travail.

B. Avantages du covoiturage et freins à son développement

Alternative à l'autosolisme, le covoiturage, présente nombre **d'avantages**, à la fois pour l'utilisateur et pour la collectivité.

Pour l'utilisateur :

- augmentation de son pouvoir d'achat. Un salarié automobiliste qui habite à 30 km de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement en alternance avec un voisin ou un collègue économise près de 2 000 € chaque année ;
- accès à la mobilité pour ceux qui n'ont pas de voiture ou ne peuvent pas conduire ;
- amélioration de la convivialité dans les transports du quotidien.

[9] 16 % prennent les transports en commun et 8 % ont recours aux modes de transport doux (6 % à la marche et 2 % au vélo) (Source : INSEE Première n° 1835 Janvier 2021)

Pour les collectivités territoriales :

- réduction de la congestion aux heures de pointe aux abords des grandes villes, le covoiturage contribuant à une baisse du trafic automobile ;
- gain en matière de stationnement ;
- impact des transports sur la qualité de l'air et les émissions de CO₂. Deux personnes dans une voiture, c'est deux fois moins de pollution ;
- mise à disposition d'une offre de mobilité supplémentaire. Le covoiturage est un complément efficace, à un coût raisonné, aux transports publics dans les zones d'habitat moins denses. Il offre tout particulièrement une solution de déplacement aux personnes en âge de travailler et pour lesquelles l'absence de mobilité est un frein à la recherche d'emploi.

A l'énoncé de tous ces avantages, le covoiturage semble constituer une « solution miracle ». Pour autant la pratique peine encore à se démocratiser. Plusieurs **freins** sont identifiés dans la littérature scientifique¹⁰ :

- l'usage de la voiture est souvent une routine, au quotidien, qu'il est difficile de casser pour basculer vers un autre mode de transport.
- la voiture est toujours perçue comme un instrument de liberté (« où je veux, quand je veux »), en même temps qu'elle est un marqueur du rang social. Dans ces conditions, le covoiturage est perçu comme une contrainte et une perte d'autonomie. C'est d'autant plus vrai pour les personnes concernées par des horaires flexibles et des lieux de travail multiples. Plus de 70 % des personnes interrogées se disent prêtes à pratiquer le covoiturage, pour autant elles s'imaginent plus conductrices que passagères.
- beaucoup d'automobilistes n'ont pas réellement conscience du coût annuel de détention et d'usage d'un véhicule. En moyenne, il représente près de 10 % du budget d'un ménage alors que la voiture reste 95 % de son temps en stationnement. 58 % des automobilistes n'ont aucune idée du coût global de leurs déplacements en automobile et, lorsqu'un coût est perçu, il est en moyenne quatre fois moindre que le coût réel¹¹.
- si les femmes et les hommes sont par excellence des êtres sociaux, le covoitureur est potentiellement un inconnu qui fait peur. C'est pour rassurer les covoitureurs que les services de covoiturage ont en général mis en place des mécanismes d'évaluation mutuelle.

Qui est prêt à se mettre au covoiturage ?

D'après le baromètre des mobilités du quotidien¹², 16 % des personnes utilisant principalement ou occasionnellement un véhicule thermique seraient disposées à essayer « certainement » le mode alternatif proposé, un chiffre qui monte à 18 % pour le vélo et 21 % pour la voiture électrique au détriment du mode covoiturage/autopartage (8 % seulement), qui est également le mode le plus rejeté (60 % de réponses négatives).

Malgré un réel potentiel, la pratique du covoiturage est l'une des perdantes de la crise sanitaire. 3 % des répondants ont réduit ou abandonné cette pratique depuis 2020.

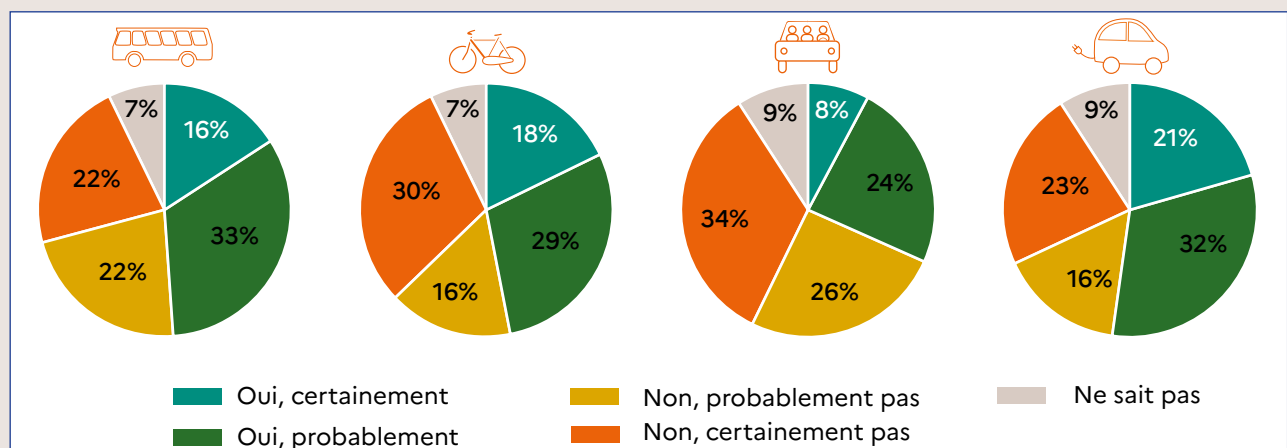


Figure 2 - Part de la population disposée à essayer un mode de transport alternatif à la voiture. Source : Baromètre des mobilités du quotidien

[10] JACQUOT, Matthieu. « Quel futur pour le covoiturage ? Comment surmonter les obstacles ? », Annales des Mines – Réalités industrielles, vol. 2018, n°2, 2018, pp. 52-55.

[11] D'après Mobicooop, société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) spécialisée dans les métiers de la mobilité et le covoiturage.

[12] Le Baromètre des mobilités du quotidien est né en 2019, d'une double ambition portée par la Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov. La première était de mieux comprendre les pratiques de mobilité, dans leur diversité. La deuxième ambition était d'aiguiller les politiques publiques sur le long cours.

C. Une solution de mobilité impactée par la crise sanitaire

La crise sanitaire Covid-19 a fortement pénalisé la pratique du covoiturage courte comme longue distance. Hors périodes de confinement, les gestes barrière n'encouragent pas les covoitureurs potentiels à partager la route avec quelques inconnus, dans un espace aussi exigü que la voiture.

Pourtant, après le premier confinement le marché du covoiturage s'est relancé plus rapidement que prévu. Blablacar a enregistré en mai-juin 2020 un nombre de trajets similaire à mai-juin 2019.

Concernant le covoiturage courte-distance, entre le développement du télétravail, le variant delta et la mise en place du pass sanitaire, la rentrée 2021 était celle de toutes les incertitudes. Pourtant les trajets sont repartis à la hausse. Blablacar Daily a indiqué avoir rattrapé ses volumes de trajets de septembre 2019. Chez Klaxit, les volumes ont été en hausse de 50 % par rapport à septembre 2019. Ceci s'explique par ce que les AOM, principalement les agglomérations, les métropoles ou les régions ont commencé à subventionner les trajets. Début 2020, seule l'Île-de-France subventionnait les trajets, une trentaine d'AOM le font désormais en France. C'est le cas en Normandie de la Région et de la Métropole de Rouen. Les plateformes se font aussi rémunérer par les entreprises pour faire connaître le covoiturage courte-distance auprès des employés et animer une communauté dédiée. Quelques plateformes seront présentées dans le dernier chapitre.



Figure 3 - Les bons gestes face au coronavirus en covoiturage. Source : Ministère chargé des transports.



D. Mais avantagée par la hausse du prix du carburant

« On observe à chaque fois une corrélation entre hausse du carburant et vague de nouveaux inscrits. » Adrien Tahon, directeur général de Blablacar Daily

L'invasion de l'Ukraine par la Russie, le 24 février 2022, a induit un choc énergétique majeur. L'essence a dépassé le seuil psychologique des 2 euros le litre et ce, malgré l'aide carburant de l'État. Bon nombre d'automobilistes cherchent désormais à faire des économies.



Figure 4 -Prix moyens mensuels de vente de Gazole au détail en métropole. Source : INSEE.

En mars 2022, le site de l'Observatoire national du covoiturage recense 400 000 trajets, soit cinq fois plus qu'il y a un an.

La vingtaine de start-ups derrière les applications de mise en relation constatent elles aussi cette vague d'intérêt pour le covoiturage :

- les « lignes » covoiturage développées par Ecov ont enregistré une multiplication par cinq de la fréquentation ;
- les trajets ont augmenté de 70 % et les inscriptions ont presque doublé en un mois, chez Karos, qui vient à franchi la barre des 600 000 usagers ;
- Blablacar a vu le nombre d'inscrits sur sa plate-forme, longues et courtes distances confondues, augmenter de 227 % en mars 2022 par rapport au même mois de 2021.

Cadre réglementaire et rôle des principaux acteurs

A. Rôle de l'Etat

Le covoiturage fait l'objet d'attentes fortes côté Etat. Cela se traduit à la fois dans le volet réglementaire dans un panel de mesures et d'engagements portés.

L'objet de ce paragraphe est de faire une brève présentation du cadre réglementaire.

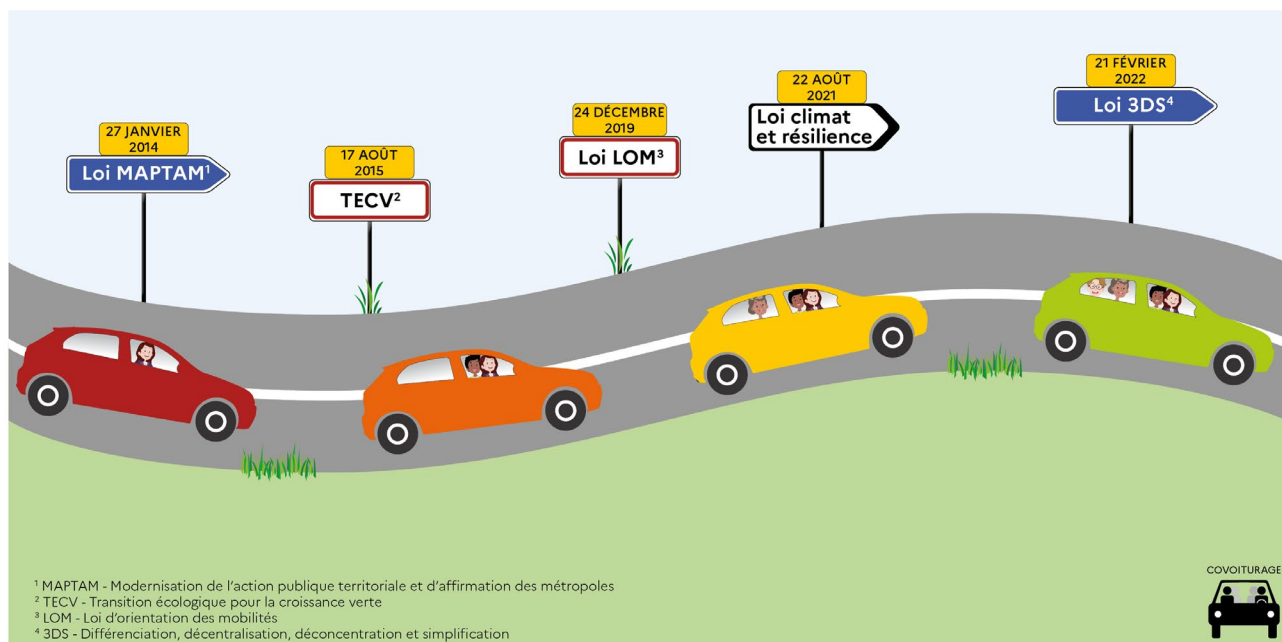


Figure 5 - Infographie des lois traitant du covoiturage et des principaux éléments associés

- Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) en 2014 : définition du covoiturage.
- Loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019 : incorpore le covoiturage parmi les leviers d'action des intercommunalités et des régions. Elle lui accorde une place importante pour réduire la part des trajets domicile-travail réalisés par des conducteurs seuls à bord de leur véhicule.
- Loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (3DS) en 2021 : offre la possibilité de transférer aux collectivités des informations ou du foncier routier national. La possibilité de développer des lignes de covoiturage est facilitée.
- Loi climat et résilience en 2021 : demande l'expérimentation des voies réservées (dites VR2+) pour les voies structurantes desservant une ZFE.

Quelques éléments relatifs à la signalisation sont disponibles en annexe.

Outre la définition d'un cadre réglementaire, les ambitions de l'Etat en matière de covoiturage se traduisent par des actions concrètes.

Le 28 novembre 2019, la mobilisation pour le covoiturage au quotidien a été lancée. L'objectif est de faire du covoiturage un mode de transport « naturel » sur tous les territoires, complémentaire aux offres traditionnelles. Alors que l'on estimait à l'époque que 900 000 personnes covoituraient chaque jour pour aller travailler, le Gouvernement s'est fixé la cible ambitieuse de tripler le nombre de trajets quotidiens d'ici 2024 pour atteindre les 3 millions ! Cela équivaut à diminuer de 1 million le nombre de voitures sur les routes chaque jour et diminuer de 7 800 tonnes les émissions quotidiennes de CO₂, soit l'équivalent de 2,8 millions de jours de chauffage d'un appartement de 50 m².

Pour atteindre ces objectifs, plusieurs actions sont portées :

- une charte entre l'Etat et les collectivités, lesquelles s'engagent « à considérer le covoiturage comme une solution de mobilité alternative à la voiture individuelle et complémentaire des transports en commun classiques, dans toutes leurs actions publiques en matière de mobilité ». L'objectif est d'atteindre 150 « engagements » d'ici 2022 ;
- un encouragement aux incitations financières. Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ont ainsi la possibilité de subventionner les covoitureurs (conducteurs comme passagers) ;
- un registre de preuve de covoiturage a été mis en place depuis le 1^{er} septembre 2019 à destination des collectivités puis à destination des entreprises. En complément, un observatoire du covoiturage a été mis en place en décembre 2021 pour suivre l'évolution des pratiques du covoiturage courte-distance ;
- le forfait de mobilités durables (FMD) a été mis en place. Il s'agit d'un outil permettant aux employeurs de verser une indemnité allant de 200 à 600 € annuel pour inciter les employés à venir travailler en vélo ou en covoiturage.

#SeDéplacerMoinsPolluer

Depuis le 1^{er} mars 2022, en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et de la loi « Climat et résilience » la mention #SeDéplacerMoinsPolluer est obligatoire sur les affichages publicitaires promouvant les véhicules motorisés.

Trois messages l'accompagnent :

- « Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer » ;
- « Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer » ;
- « Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer » ;

Le 3 août 2022, le gouvernement a publié un décret pour obliger les applications tels que Waze, Google Maps, CityMapper ou Apple Plans à inciter leurs utilisateurs à se tourner vers des mobilités plus douces, ou à privilégier le covoiturage. Ces recommandations seront automatiquement accompagnées du hashtag #SeDéplacerMoinsPolluer, et de précisions sur la quantité de CO₂ rejetée. Les applications devront également rendre accessibles toutes les données concernant les réseaux cyclables et les aires de covoiturage avant le 1^{er} décembre 2022.

B. Rôle des autres acteurs

La Région

Depuis la publication de la LOM, le champ de compétences de la Région est élargi aux mobilités actives et partagées, au-delà des compétences interurbaines routières et ferroviaires. Elle devient cheffe de file des mobilités à l'échelle régionale.

Le Département

Historiquement les conseils départementaux ont mis en œuvre des schémas départementaux des aires de covoiturage. Ils ont apporté une aide précieuse aux collectivités dans le cadre de leurs missions de solidarité territoriales en fournissant un soutien d'ingénierie et de conseils. La LOM a modifié ce rôle en attribuant des responsabilités nouvelles aux régions en tant AOM régionales en charge du développement du covoiturage.

[Focus sur le CD 76](#)

Il a approuvé en 2008 un programme d'aménagement de 7 aires de covoiturage. En 2011, un schéma d'aménagement des aires de covoiturage a été adopté comprenant l'aménagement de 23 aires et le développement d'un site internet de covoiturage en collaboration avec le département de l'Eure. Cette politique de covoiturage connaît un grand succès et la fréquentation des aires ne cesse d'augmenter. C'est pourquoi, afin de poursuivre le développement de la pratique du covoiturage, le CD 76 a actualisé son document qui a été mis à jour en juin 2018.

L'Autorité organisatrice de la mobilité

La LOM confie aux Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) la compétence mobilité, incluant notamment le développement et au soutien aux mobilités actives (vélo, marche), partagées (covoiturage, autopartage) et solidaires (plateforme de mobilité, garage solidaire...). S'agissant du covoiturage, elles ont la possibilité de mettre en place une allocation qui permet de verser une prime aux trajets, aux conducteurs comme aux passagers, développer des plateformes de mise en relation entre collectivités et opérateurs privés de covoiturage (si absence d'offre privée), réaliser un schéma des aires de covoiturage. Quand elles disposent du pouvoir de police de circulation, elles peuvent réserver une partie de la voirie pour faciliter la circulation des covoitureurs, ou dédier du stationnement au covoiturage. Elles doivent également accompagner les employeurs et les établissements scolaires vers l'amélioration de la mobilité domicile-travail. Les intercommunalités sont systématiquement AOM. Seules les communautés de communes qui avaient la possibilité de laisser la compétence à la Région. En Normandie seules 4 communautés de commune ont fait ce choix¹³.

Focus sur la Métropole Rouen Normandie

La MRN s'est pleinement emparé du sujet du covoiturage. Cela se traduit dans ses deux principaux documents de planification traitant de la mobilité, le ScoT et le PDM :

- le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la MRN¹⁴ a été approuvé le 12 octobre 2015. Il planifie et oriente le développement du territoire pour les 20 prochaines années (2015-2033). C'est un document stratégique qui ne s'oppose pas. Un des objectifs du Document d'orientations et d'objectifs (DOO) du ScoT est d'une part de promouvoir la pratique du covoiturage pour répondre aux besoins de mobilité périurbains, et d'autre part d'encourager la mise en place de Plans de déplacements d'entreprises (PDE) dans les parcs d'activités pour favoriser le covoiturage et les déplacements collectifs organisés à l'échelle d'une zone ;
- un bilan du SCoT sur la période 2015-2021¹⁵ a été réalisé. Concernant le volet covoiturage, la MRN a avancé : depuis 2014, le nombre de places disponibles dans les aires de covoiturage a quasiment triplé (257 places en 2014 ; 728 places en 2021) et le taux d'occupation des aires est également en forte progression (+25 % de 2014 à 2019). Des aménagements et agrandissements d'aires de covoiturage ont été réalisés depuis 2015 ;
- en cohérence avec les objectifs définis par la LOM et en bonne intelligence avec les collectivités territoriales, le Plan de mobilité (PDM) de la MRN¹⁷ a vocation à déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le renouvellement du PDM de la MRN¹⁷ a été lancé en décembre 2020 (révision du PDU de 2014). L'adoption du PDM est prévue pour fin 2022. L'objectif de la MRN d'ici 2025 est d'atteindre 25 % de part modale covoiturage domicile-travail.

Le gestionnaire de voirie

Il s'agit en général de la commune, du département, d'un service de l'Etat ou d'une société d'autoroute. C'est souvent à lui qu'il revient de réaliser sur son réseau une voie réservée ou une aire de covoiturage et mettre en place la signalisation d'approche, en lien avec l'AOM et les autres acteurs susmentionnés.

L'employeur

Il a pour objectif de faciliter les trajets de ses salariés via le télétravail, en facilitant l'usage du vélo ou du covoiturage grâce à la prise en charge d'une partie des frais. Il a également l'obligation d'établir un plan de mobilité employeur, de mettre en place le forfait mobilités durables (FMD) et de rembourser une partie des frais d'abonnement aux transports publics.

[13] Il s'agit des communautés de communes de Isigny-Omahia Intercom (14), Seullès Terre et Mer (14), Terre d'Auge (14), Pays fertois et du Bocage carrougien (61)

[14] <https://www.metropole-rouen-normandie.fr/scot-approuve/> / <https://www.aurbse.org/article/la-metropole-rouen-normandie-approuve-son-scot/>

[15] https://www.metropole-rouen-normandie.fr/sites/default/files/documents/scot/Rapport_bilan_SCOT_2021_VF.pdf

[16] https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023069061/

[17] <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/mobilités-ca-bouge>

Panorama du covoiturage du quotidien

Le covoiturage courte-distance a connu de nombreuses évolutions ces dernières années : développement des aires de covoiturations, explosion des plateformes de mise en relation, crise sanitaire, augmentation du prix du carburant, possibilité pour les AOM de subventionner le covoiturage, forfait mobilité durable, etc.

Ce chapitre a pour objectif de dresser un panorama du covoiturage à l'échelle nationale et régionale, à partir de chiffres clés, cartes et séries temporelles. La majeure partie des données présentées sont issues de l'Observatoire national du covoiturage au quotidien, véritable mine de données à disposition des collectivités.

A. A l'échelle nationale

L'[Observatoire national du covoiturage au quotidien](#) a été élaboré en décembre 2021 par le gouvernement. Le Cerema, l'ADEME, le Groupement des autorités responsables du transport (GART) et les services de l'Etat ont été mis à contribution. Sa mission est de collecter et de diffuser les données ouvertes auprès des acteurs de la mobilité et de mesurer l'impact des politiques publiques.

L'observatoire exploite les données provenant de trois sources différentes :

- les données relatives aux trajets de covoiturage proviennent du registre de preuve de covoiturage (cf. fiche dédiée).
- les données concernant les aires de covoiturage proviennent de la Base nationale consolidée des lieux de covoiturage.
- les données concernant les voies de covoiturage proviennent du Cerema.

Les données du covoiturage informel ne sont donc pas incluses. Seules les enquêtes terrains (EMP, EMC2...) peuvent mesurer le volume de covoiturage réel.

L'Observatoire comprend un agrégateur de veille ; un tableau de bord mensuel basé sur 10 indicateurs et chiffres-clés (trajets les plus covoiturés, nombre de passagers...) ; mais aussi un ensemble de cartographies dynamiques territorialisées :

- représentation en 3D des flux ;
- représentation du nombre et de l'occupation des véhicules ;
- cartographie des aires de covoiturage.

Pour toutes ces ressources, l'historique de données est disponible jusqu'en janvier 2020.

Certaines fonctionnalités spécifiques telles que la répartition des opérateurs par territoire ou par trajet est réservée aux collectivités ayant la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et ayant demandé un accès « complet » sur le Registre de Preuve de Covoiturage.

Avec cet observatoire, les collectivités disposent d'un outil innovant pour mieux piloter leurs stratégies en faveur du covoiturage, suivre les coûts, vérifier que les objectifs sont atteints, et que les infrastructures sont fréquentées.



109 AOM partenaires
En 2021, plus de 1,5 million de trajets
ont été référencés dans le Registre

DATES CLÉS

2018 : l'État lance la construction du registre de preuves de covoiturage, pour réduire le risque de fraude

2021 : Blablacar, Ecov et Klaxit rejoignent "Le Registre de preuve de covoiturage"

2022 : 21 opérateurs de covoiturage courte-distance partenaires du registre

CONCEPT

Les décrets de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) offrent aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) la possibilité de distribuer directement ou indirectement des incitations financières aux covoitureurs pour encourager la pratique du covoiturage au quotidien.

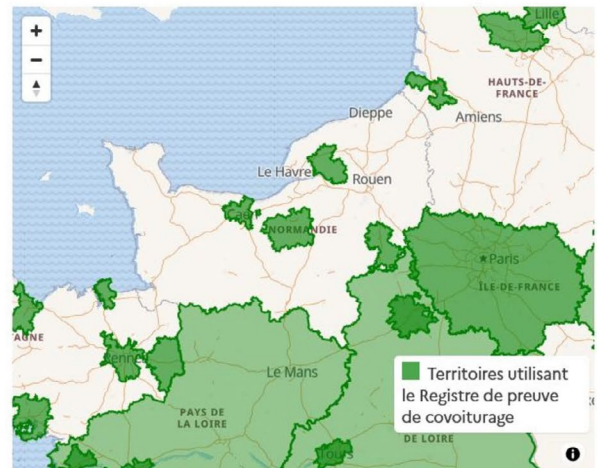
Construit sous un format de startup d'État et porté par le Ministère chargé des Transports, le Registre de preuve de covoiturage a été créé afin de faciliter la distribution de ces incitations, notamment financières, à travers une certification des trajets, à l'aide de classes de preuve de covoiturage. La très grande majorité des opérateurs de covoiturage courte-distance sont référencés dans le Registre.

En rejoignant le Registre, les AOM accèdent à des données spécifiques dans leurs territoires, envoyées par les services de covoiturage partenaires (nombre de trajets, kilomètres parcourus, CO2 économisés...).

IMPLANTATION

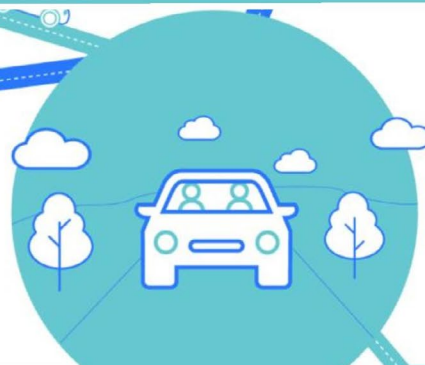
65 territoires utilisent le Registre de preuve de covoiturage, dont 4 en Normandie :

- La Communauté urbaine Caen la mer
- La Communauté d'agglomération Caux Seine Agglo
- La Communauté d'agglomération Évreux Portes de Normandie
- La Communauté d'agglomération Lisieux Normandie



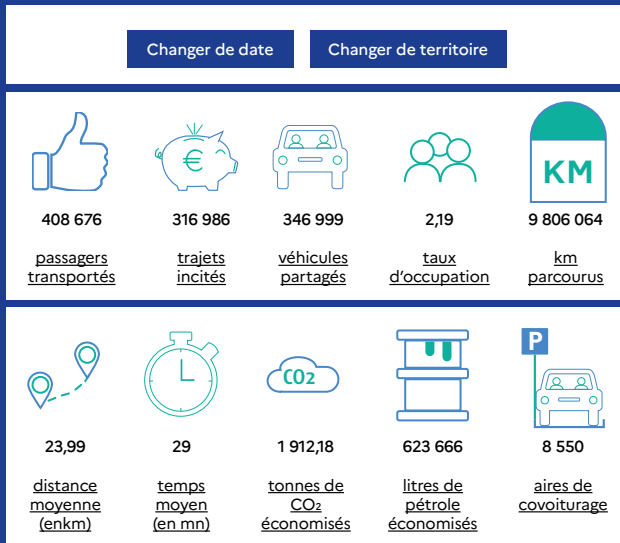
Le registre de preuve de covoiturage

Développez le covoiturage sur votre territoire





Chiffres clés sur le territoire : France Données concernant le mois : juin 2022



Les 10 trajets les plus covoiturés (tous sens confondus) :

Nom	Nombre
Montpellier - Montpellier	2 364
Beauvais - Beauvais	2 149
Argenteuil - Argenteuil	1 818
Toulouse - Toulouse	1 659
Rouen - Saint-Etienne-du-Rouvray	1 656
Blagnac - Toulouse	1 558
Paris - Paris	1 391
Rosières-près-Troyes - Troyes	1 375
Mont-Saint-Aignan - Rouen	991
Paris - Vitry-sur-Seine	953

Figure 6 - Le tableau de bord de l'Observatoire et ses indicateurs

Les passagers transportés

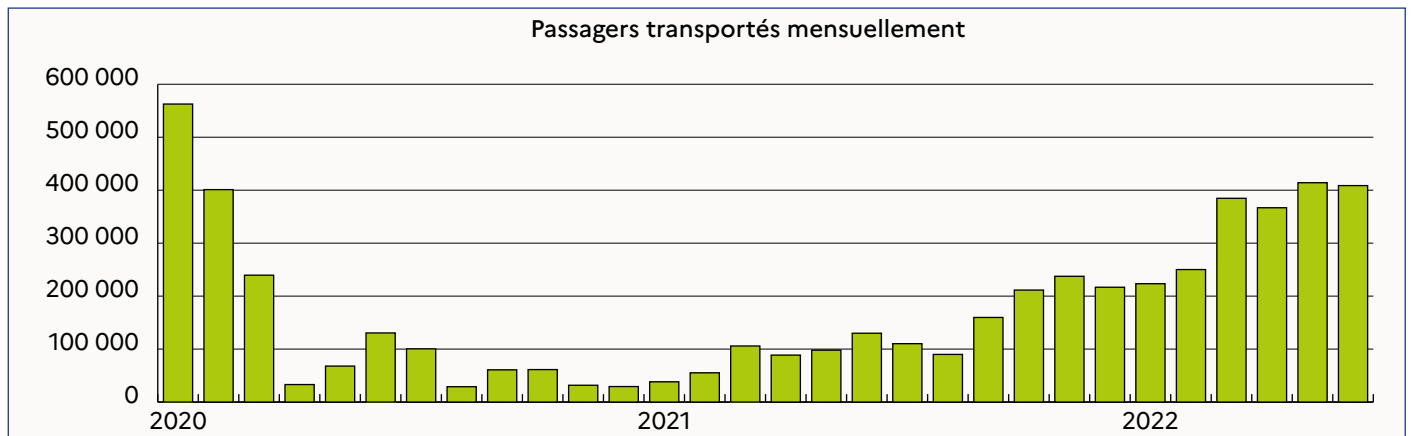


Figure 7 - Passagers transportés mensuellement en France en covoiturage courte-distance. Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien

Les trajets incités financièrement

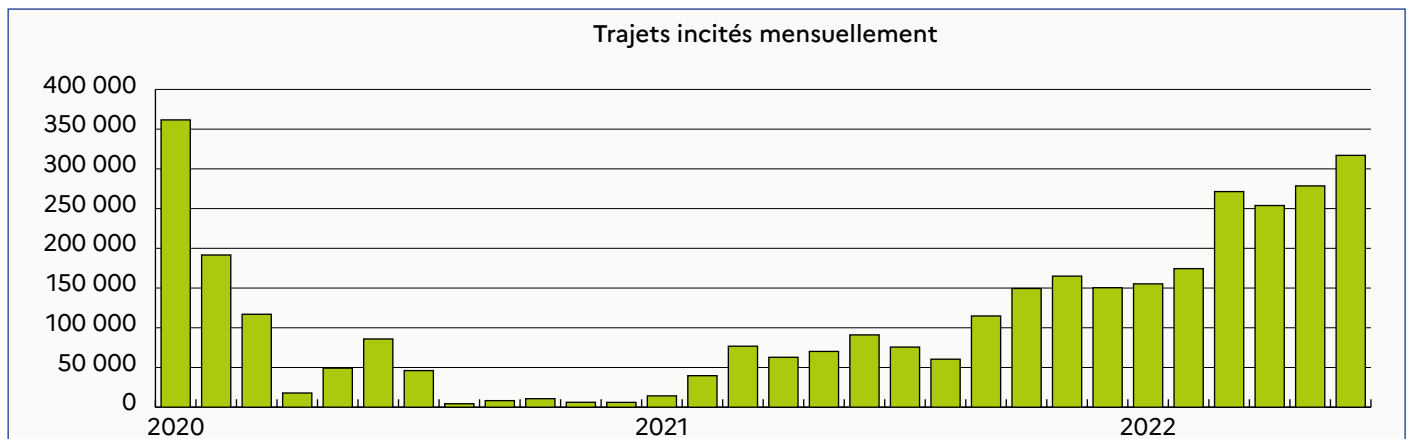


Figure 8 - Trajets incités financièrement mensuellement en France en covoiturage courte-distance. Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien.

La figure 7 illustre bien le fort impact de la crise sanitaire sur le covoiturage. En janvier 2020 l'Observatoire recensé 562 600 passagers contre 33 000 en avril de la même année. Depuis août 2021, la croissance des passagers recensés est assez régulière. L'augmentation induite par la crise énergétique depuis février 2022 est néanmoins bien visible. Le nombre de passagers transportés se stabilise depuis quelques mois vers les 400 000. Les niveaux de janvier 2020 ne sont pas encore retrouvés.

La figure 8, relative à l'évolution mensuelle de nombre de trajets incités financièrement illustre le fort impact de la crise sanitaire sur le covoiturage. Contrairement à l'indicateur précédent, les niveaux en juin 2022 sont assez proches de ceux de janvier 2020. 317 000 trajets ont été incités financièrement en juin, 408 600 l'avaient été en janvier 2020. Ces chiffres illustrent bien le rôle fort des AOM dans le développement du covoiturage courte-distance.

Les aires de covoiturage

En 2018, Blablacar a réalisé un recensement national des aires de covoiturage. Une base de données a été constituée. Parallèlement, les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) métropolitaines ont réalisé un recensement des aires de covoiturage sur leurs réseaux (autoroutes concédées). Une carte spécifique a été réalisée. 131 sites sont identifiés, représentant 9 061 places de stationnement.

En collaboration avec les acteurs privés, les départements et les collectivités locales, ces bases ont été vérifiées, complétées, agrégées et versées sous forme d'une base unique sur le site data.gouv.fr. 8 550¹⁸ aires de covoiturage sont recensées en France en juillet 2022.

Les passagers transportés

Un passager transporté est une personne ayant réalisé un trajet de covoiturage sans conduire le véhicule. Cet indicateur est calculé à partir du jeu de données « Trajets réalisés en covoiturage » du Registre de Preuve de Covoiturage et tient compte du nombre de sièges réservés par l'utilisateur du service.

Les trajets incités financièrement

Un trajet enregistré dans le Registre de Preuve de Covoiturage correspond à un couple passager / conducteur. A chaque passager est donc affecté un trajet. Par exemple : un conducteur réalise un déplacement avec deux passagers différents au sein de son véhicule, le nombre de trajets réalisés est de 2.

[18] <https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/>

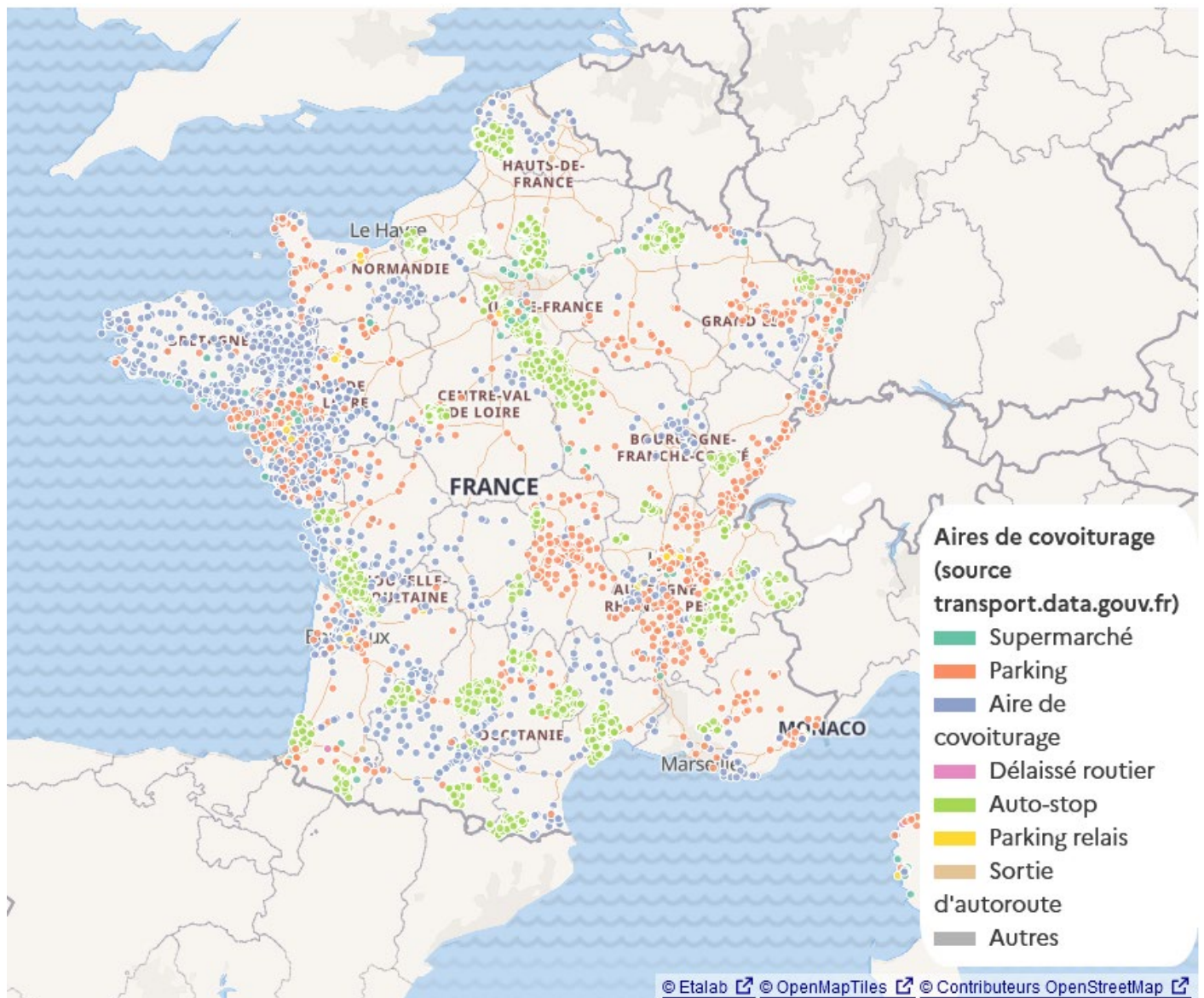


Figure 9 - Répartition des aires de covoiturage. Source : Observatoire du covoiturage

Qu'est qu'une bonne aire de covoiturage ?

Une bonne aire est **visible et sécurisée** :

- signalée grâce à des panneaux et du marquage au sol ;
- sécurisée grâce à des barrières, portiques et bornes anti-bélier.

Une bonne aire est **bien située et articulée** avec d'autres modes de transports :

- située à proximité d'un axe routier important.
- articulée avec différents modes de transport de voyageurs afin de faciliter les pratiques intermodales (stationnement vélo, arrêt bus, trottinettes en libre-service, etc.)

Une bonne aire est **aménagée et équipée** :

- équipée pour le confort des usagers (abris, bancs, poubelles, toilettes publiques, espaces ombragés, etc.)
- aménagée correctement (éclairage, places délimitées, places réservées aux PMR, revêtement en enrobé, etc.)

B. En Normandie

Les aires

La DREAL Normandie a proposé un panorama régional des aires de covoiturage en 2021.

La collecte de données en 2020 a été fructueuse et ce grâce aux sollicitations des organismes et collectivités normandes :

- les conseils départementaux de la région via leurs sites dédiés au covoiturage mais également grâce aux échanges réalisés avec les services mobilités et leurs techniciens,
- les EPCI de la région Normandie,
- les données des services de l'Etat (data.gouv.fr),
- les données présentes dans la base de données de la DREAL Normandie,
- les données d'une étude similaire du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine, réalisée par l'Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'estuaire de la Seine (AURH).

La demande d'informations portait notamment sur les caractéristiques techniques des aires (nombre de places, propriétaire, bornes électriques, éclairage, etc).

Ces échanges ont pu faire apparaître 2 typologies d'aires de covoiturage :

- les aires officielles (panneau de signalisation, aménagements etc)
- les aires non officielles (dites sauvages et sans infrastructures)

Une mise à jour a été faite en 2022. Les données récoltées ont permis de recenser 266 aires de covoiturage au sein de la Région Normandie¹⁹. Elles sont réparties de la manière suivante :

- Calvados : 77 aires
- Eure : 51 aires
- Manche : 47 aires
- Orne : 39 aires
- Seine-Maritime : 52 aires

Les aires de covoiturage de la Normandie se situent majoritairement en dehors des zones urbaines, aux abords ou aux croisements des routes départementales (dite de grandes circulation). En moyenne, les aires peuvent accueillir 26 places.

Cette collecte a abouti à la réalisation d'une [cartographie interactive](#) où chaque aire de covoiturage représentée permet d'accéder par un simple clic à ses caractéristiques principales. Les résultats de la collecte sont versés dans la base data.gouv.fr.

[19] La différence avec les chiffres de l'Observatoire national du covoiturage au quotidien s'explique parce que les arrêts RezoPouce mis en place par la communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle ont été comptabilisés comme des aires de covoiturage par l'Observatoire.

Les aires de covoiturage de Normandie - 2022

Légende

- Aire de covoiturage aménagée par une collectivité
- Autre aire de covoiturage *

Echelons administratifs

- Préfecture de région
- Préfecture
- Sous-préfecture
- Limites départementales

* le type d'aménagement de l'aire n'est pas connu

0 10 20 km

Sources :
 - Georef - Carmen - AURH -
 transport.data.gouv.fr - DREAL Ndie
Production :
 DREAL Normandie
 le 22/09/2022
 réf: 20220912_SMI_AiresCoVoit



Figure 13 - Cartographie des aires de covoiturage en Normandie. Source : DREAL Normandie

Financement des aires de covoiturage à partir de l'exemple de l'aire de Barentin

Le CD 76 a pu observer des stationnements de longue durée sur les parkings des commerces de la zone commerciale de Barentin ainsi que le long de la RD 6015. Afin de libérer ces places pour la clientèle des commerces, il a été décidé d'aménager une aire de covoiturage à proximité de cette zone. Le CD 76, en partenariat avec la commune de Barentin, la Communauté de commune de Caux Austreberthe (CCCA) et ALBEA (la société concessionnaire de l'A150), a réalisé l'aire de covoiturage de Barentin pour un montant de 780 000 € TTC.

Le financement a été partagé comme tel :

- département 76 : 617 500 € ;
- commune de Barentin : 162 500 € ;
- le Syndicat départemental d'énergie de la Seine-Maritime (SDE 76) a participé financièrement à l'éclairage public et aux bornes électriques ;
- ALBEA a cédé des terrains.

L'aire de covoiturage de Barentin a été mise en service le 18 octobre 2022. Pour le moment, 166 places de stationnement sont disponibles sur l'aire dont 4 places pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Les fréquentations des aires de covoiturage

Le CD 76 réalise physiquement un suivi de fréquentation des aires de covoiturage de la Seine-Maritime. Les relevés sont effectués les mardi ou jeudi matin, tous les trimestres pour les mois de mars, juin, septembre et décembre. 27 aires y compris 3 aires de la MRN sont concernées par ces mesures.



Taux d'occupation des aires de covoiturage gérées par le CD76

Taux d'occupation moyen en juin 2022 en %

- Inférieur à 25 %
- Entre 25 et 50 %
- Entre 50 et 75 %
- Supérieur à 75 %

Nombre de places

- 166
- 50
- 8

Limites des EPCI

- Préfecture de région
- Préfecture
- Sous-préfecture
- Limites départementales

0 6 12 km

Sources :
CD76 - Base de données des aires de covoiturage / DREAL Normandie
Production :
DREAL Normandie
le 15/09/2022
réf : 20220823_SMI_OccupationAireCD76covoit

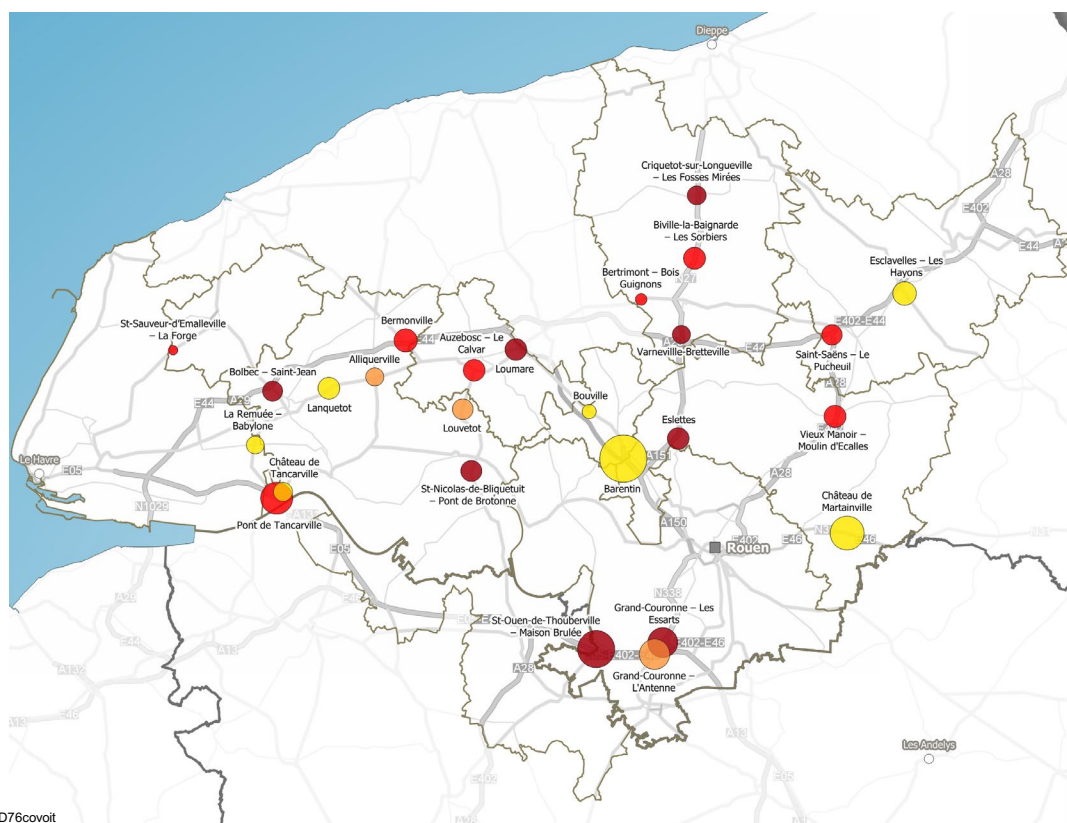


Figure 14 - Carte du relevé de fréquentation des aires du CD76

Le CD 27 réalise un comptage des aires de covoiturage départementales tous les deux ans. Sa politique en faveur du stationnement a été présentée lors d'un [webinaire de la cellule France Mobilité en octobre 2021](#).

Le CD14 réalise un comptage tous les 10 ans.

La DREAL n'a pas connaissance d'éventuels comptages réalisés par le CD50 ou le CD61.



Figure 10 : Tableau de bord de la Normandie pour le mois de juin 2022

Les passagers transportés

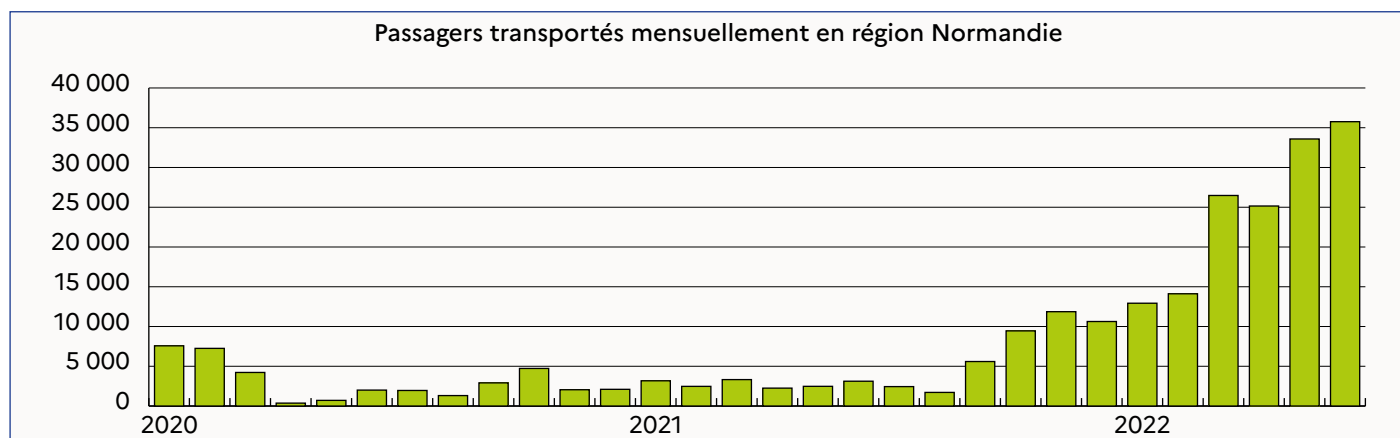


Figure 11 - Passagers transportés mensuellement en Normandie en covoiturage courte-distance. Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien

Les trajets incités financièrement

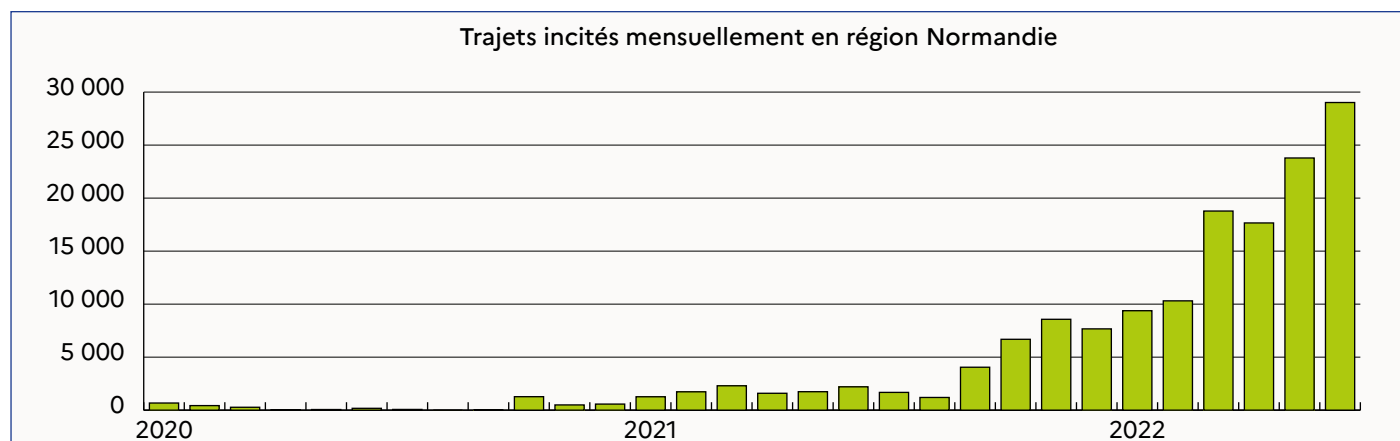


Figure 12 - Trajets incités financièrement mensuellement en Normandie en covoiturage courte-distance. Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien

Les flux

Cette [carte](#) représente la densité des départs et des arrivées de covoiturage à différentes échelles sur un maillage hexagonal.

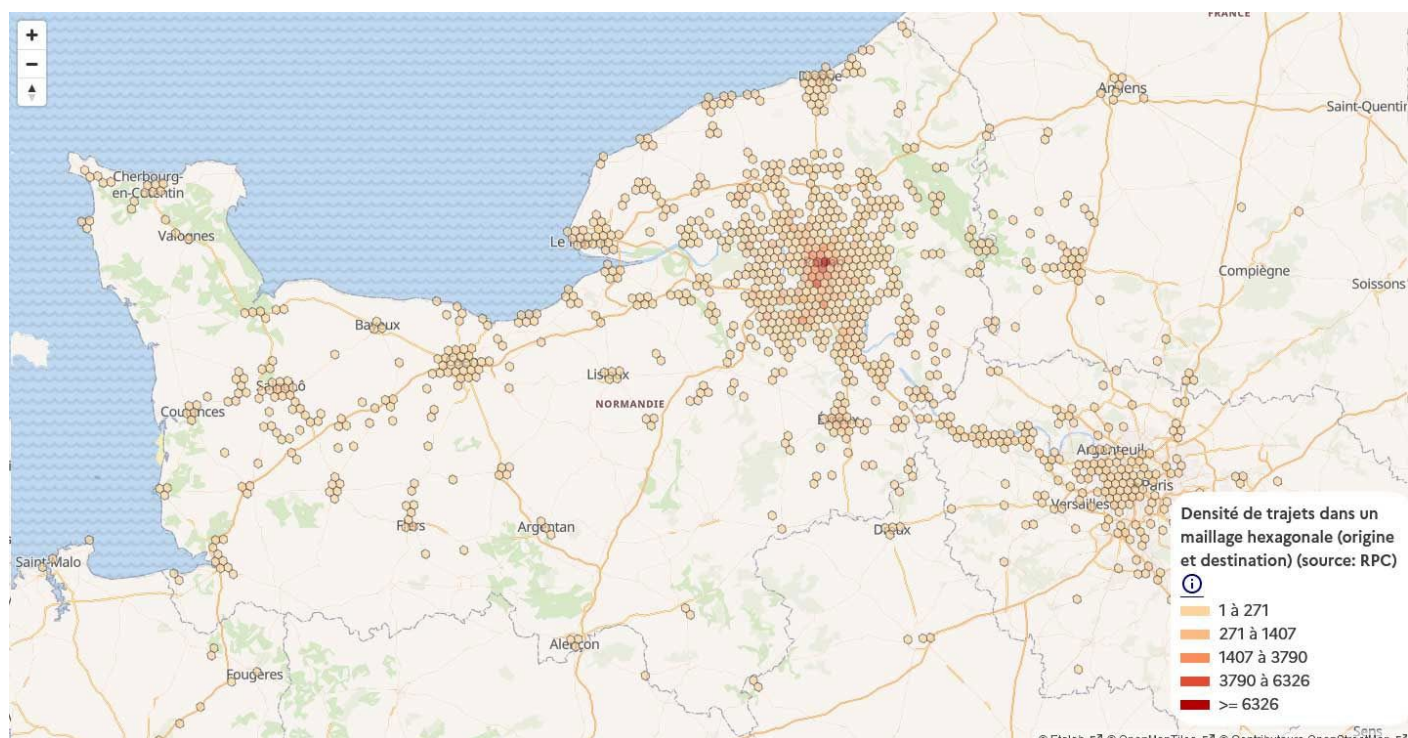


Figure 15 - Densité des départs et des arrivées de covoiturage depuis ou à destination de la Normandie

Cette [carte](#) représente les flux de trajets entre deux territoires au mois de mai 2022.



Figure 16 - Flux mensuels de passagers transportés en covoiturage en Normandie

La Métropole de Rouen porte une politique ambitieuse en faveur du covoiturage : financement des conducteurs par la collectivité, gratuité des trajets pour les covoiturés, multiplication des solutions de covoiturage dans la Métropole, et avec les territoires voisins, etc. Les fruits sont bien visibles sur les deux cartes précédentes : la majorité des trajets recensés par l'Observatoire ont pour origine ou destination le territoire de la MRN. Les solutions de covoiturage choisies par la MRN, Klaxit et Ecov, sont présentées en 4^e partie.

FOCUS SUR LA MRN

Les figures suivantes sont des extractions sur le territoire de la MRN.

Depuis octobre 2020, tous les mois, le trajet Rouen – Saint-Étienne-du-Rouvray fait partie du top 10 des trajets les plus covoiturés au niveau national. En mai 2022 c'est le deuxième trajet le plus covoituré à l'échelle nationale avec 2 861 trajets recensés. En juin, c'est le 5^e (figure 17).

D'après les chiffres de l'Observatoire national du covoiturage, la Métropole Rouen Normandie est le premier territoire de France en matière de covoiturage devant Montpellier, Nantes, Metz ou Angers. Ce très bon résultat est le fruit d'une politique incitative ambitieuse.

8 500 trajets incités financièrement ont été recensés en février, 16 000 en mars, 20 000 en mai, 26 000 en juin. La métropole projette 400 000 trajets au total sur l'année 2022, avec une cible de 50 000 par mois fin 2022 (figure 19).



David Emrich/unsplash



Chiffres clés sur le territoire : Métropole Rouen Normandie Données concernant le mois : juin 2022

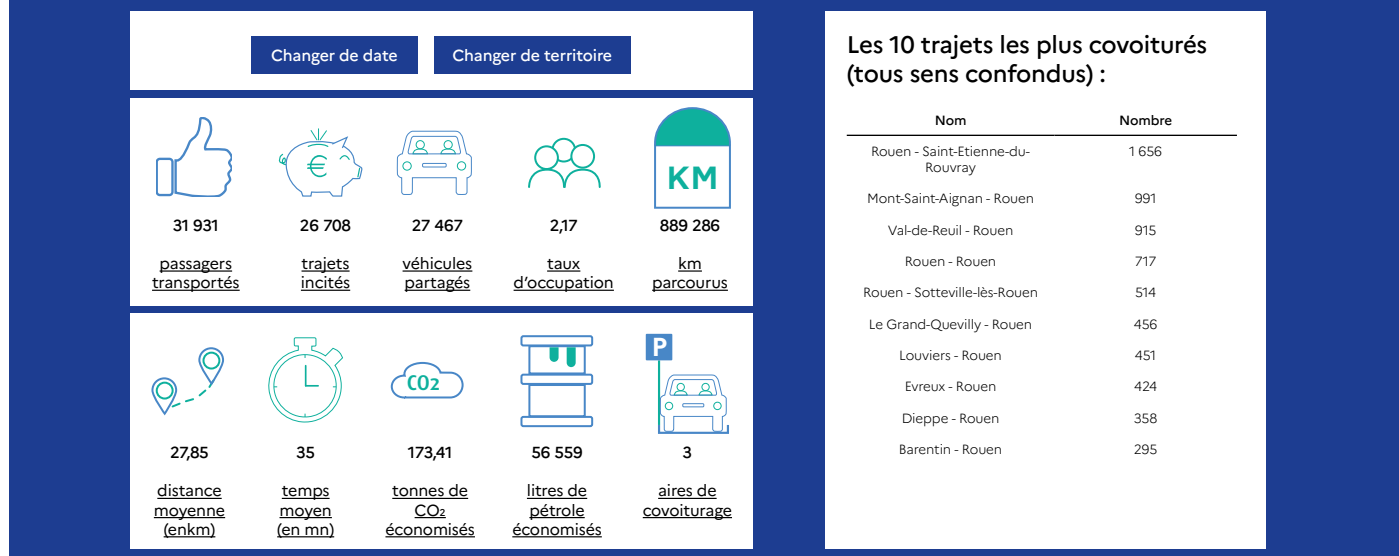


Figure 17 - Tableau de bord de la Métropole de Rouen pour le mois de juin 2022.

Les passagers transportés

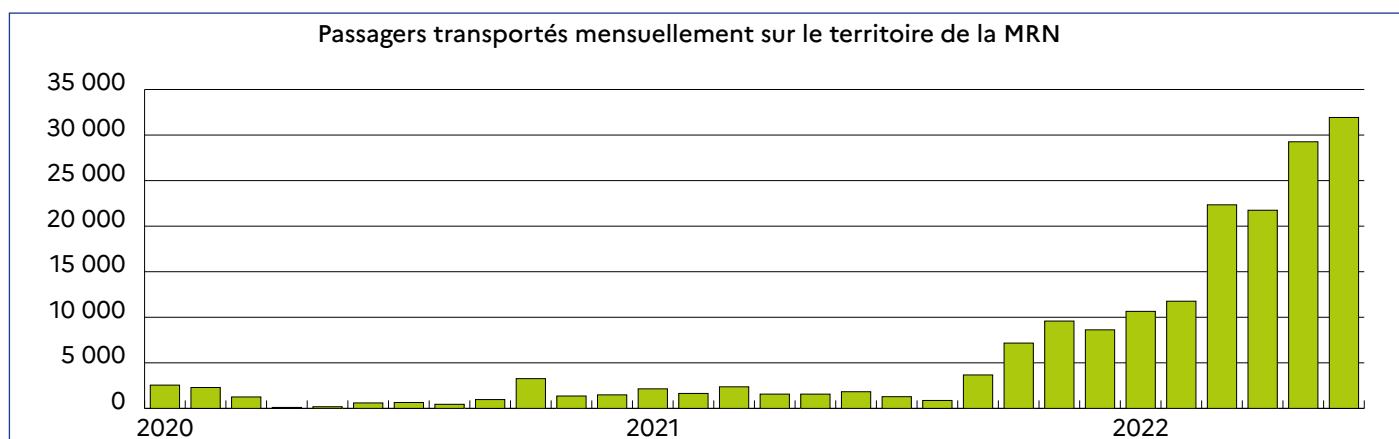


Figure 18 - Passagers transportés mensuellement sur le territoire de la MRN en covoiturage courte-distance. Source : Observatoire national du

Les trajets incités financièrement

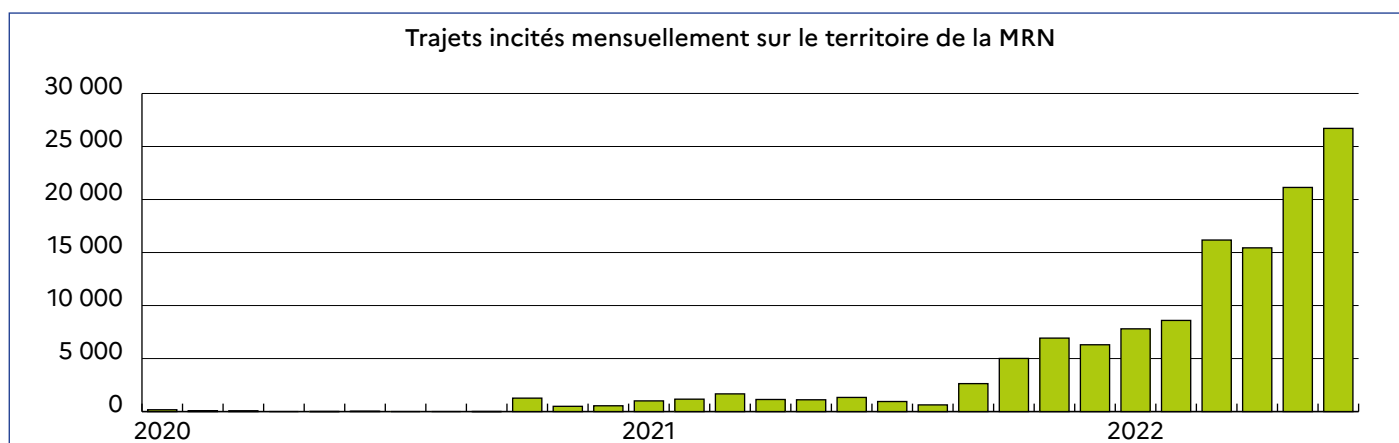


Figure 19 - Trajets en covoiturage courte-distance incités mensuellement sur le territoire de la MRN. Source : Observatoire national du

LES APPORTS DES ENQUÊTES MÉNAGES DÉPLACEMENTS

Les données du covoiturage informel ne sont pas incluses dans l'Observatoire du covoiturage. Seules les enquêtes terrains permettent de mesurer le volume de covoiturage réel.

Pour rappel, une enquête ménage déplacements (EMD) vise à observer le comportement de déplacement du quotidien des habitants d'un territoire afin de permettre aux collectivités d'élaborer leurs politiques publiques. La méthodologie est aujourd'hui standardisée par le Cerema (« Enquête mobilité certifiée Cerema » ou EMC²). Lorsqu'elles utilisent cette méthode, les collectivités bénéficient d'un financement de l'État à hauteur de 20 % du coût du recueil. La méthode est basée sur des enquêtes sur 1 à 2 % de la population résidente recrutée par un tirage aléatoire sur des bases de données fiscales avec une stratification géographique en secteurs de tirage. Le recrutement et les enquêtes se font alors au domicile des enquêtés ou par téléphone. Le recueil des informations est basé sur les déplacements de la veille.

Les grands enseignements relatifs au covoiturage de quelques EMD sur le territoire normand sont synthétisés.

L'EMD de la Métropole Rouen Normandie et l'Agglomération Seine-Eure (2017)

Le taux d'occupation de l'automobile est de 1,37 personne par véhicule sur l'ensemble de la MRN. Pour ce qui est des déplacements domicile/travail, le taux est de 1,03 personne par véhicule.

Sur le territoire de la MRN, la ville de Rouen et le secteur d'Elbeuf rive gauche sont les zones dans lesquelles la pratique du covoiturage est le plus développée.

Le covoiturage est pratiqué par 26 % des personnes de plus 18 ans dont environ 7 % au moins une fois par semaine, soit 26 600 covoitureurs réguliers.

Rouen se démarque de son territoire avec un taux de covoiturage de 35 % dont près de la moitié en occasionnelle. Trois motifs de déplacements ressortent nettement :

- le loisir et le sport,
- les départs week-ends et longs trajets,
- les déplacements domicile-travail.

L'EMD de Caen (2011)

En moyenne, le taux d'occupation de la voiture particulière est de 1,29 personnes de plus de 5 ans.

En ce qui concerne les déplacements domicile/travail, seulement 8 % des personnes déclarent pratiquer le covoiturage.

Ces chiffres, qui commencent à dater, sont en cours d'actualisation. En effet, la CU Caen la Mer, en collaboration avec l'Etat et en partenariat avec la Région Normandie et le département du Calvados mène actuellement une enquête EMC². 12 160 personnes ont été enquêtés entre février et mai 2022.

L'EMD du Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole

En septembre 2017, le Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole, composé de 24 EPCI regroupant près de 1 300 000 habitants, ainsi que les trois départements du Calvados, de la Manche et de l'Orne, a réalisé une EMD villes moyenne.

L'enquête a révélé que 59 % des habitants utilisent leurs voitures tous les jours ou presque. L'enquête montre que 4 % pratiquent le covoiturage au quotidien et 13 % régulièrement. Le motif principal du covoiturage est le transport d'élèves vers les établissements scolaires, vient ensuite les déplacements de loisirs puis les achats. Pour le covoiturage domicile-travail le taux est seulement de 3 %.

L'apport du numérique

L'essor du numérique est bénéfique au covoiturage de plusieurs manières :

- le numérique et le développement des plateformes a démultiplié les possibilités d'optimiser le véhicule en mettant en relation des individus qui effectuent un même trajet aux mêmes horaires.
- le numérique favorise le développement de l'économie collaborative. Les plateformes ont construit des systèmes de réputation, qui prend souvent la forme d'une note complétée par des commentaires. La fiabilité d'une personne peut ainsi être évaluée à partir de son profil en ligne, sans qu'il n'y ait eu de rencontre physique. Ces systèmes créent un « bouche-à-oreilles électronique ».
- les usages de l'information géographique se font en grande partie via des écrans. Un des usages massifs des cartes sur écrans est la fonction de guidage, via l'utilisation du système GPS et la généralisation des smartphones. Il devient dès lors très aisé de cartographier les aires de covoiturage et de mettre à disposition cette donnée.
- le numérique permet d'éclairer les prises de décisions politiques en fournissant une meilleure connaissance de la pratique déjà en cours et du potentiel de développement. C'est l'objectif par exemple registre de preuve de covoiturage (RPC) proposé par la Direction interministérielle du numérique (Dinum).

Ce chapitre a pour objectif de présenter quelques solutions numériques, permettant de développer le covoiturage courte-distance.





175 000 utilisateurs
Croissance de 16% par mois depuis 2 ans

DATES CLÉS

2014 : Création par O. Binet et T. Croiset
2015 : Ambassadrice French Tech à la COP21
2016 : Intégration du programme « ville durable » de Paris&Co
2018 : Levée de 4,2 millions d'euros
2019 : 1 million de trajets partagés

CONCEPT

Application dédiée aux trajets domicile-travail basée sur l'intelligence artificielle. Elle fonctionne en 4 étapes :

- Apprentissage des habitudes de déplacement des utilisateurs
- Prédiction de leurs besoins de mobilité futur
- Matching des conducteurs et passagers compatibles
- Calcul d'un itinéraire intermodal clé en main

Karos propose une offre dédiée aux entreprises mais également aux territoires.

IMPLANTATION

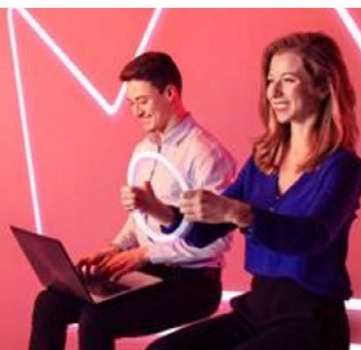
Karos est implanté sur 17 territoires français, Caux Seine Agglo, Flers Agglo, la Région Normandie et Saint-Lô Agglo font partie des territoires normands partenaires de Karos.

ZOOM SUR LE CAS DE SAINT-LÔ

En 2021, le constat est posé : 85 % des déplacements sont réalisés en voiture individuelle sur le territoire de Saint-Lô. Les élus choisissent de mettre en place, SLAM covoiturage, une solution de covoiturage via Karos. Au 8 juin 2022, près de 5 000 trajets ont été covoiturés, avec près de 1 300 inscrits sur l'application.

Pour le passager, le trajet coûte 1,05€, le prix d'un ticket de bus, sur un parcours de moins de 25 kilomètres, et 10 centimes par kilomètre au-delà. Le conducteur touche 2€. L'agglo finance la différence, dans la limite de 2 trajets par jour ayant pour origine ou destination une des communes de l'agglomération.

**Le trajet domicile-travail
que l'on mérite**





Implanté dans 2 158 communes
Temps d'attente moyen entre 5 et 10 minutes

DATES CLÉS

2010 : Fondation de la société coopérative de mobilité partagée à Moissac (82)

2013 : un millier d'adhérents et 150 arrêts sur 82 communes

2015 : Nominatation dans la catégorie Transport pour la campagne My Positive Impact de la Fondation Nicolas Hulot

2019: Plus de 2000 communes adhérentes et onze salariés

2021 : Fusion avec Mobicoop coopérative spécialisée dans la mobilité partagée

CONCEPT

Rezo Pouce est un réseau d'auto-stop organisé et déployé en lien avec les collectivités publiques. Des bornes affichant le logo Rezo Pouce sont installées à des endroits sécurisés et stratégiques. Le dispositif est gratuit pour distinguer la pratique comme spontanée et solidaire.

Une application a été développée. Elle permet de suivre les trajets effectués et de se signaler pour démarrer un trajet sans passer par un arrêt du réseau. Une version Rezo Senior avec réservation et un service Rezo Pro à destination des entreprises ont été développés.

IMPLANTATION

Rezo Pouce est implanté sur 2 158 communes, dont 72 dans l'Eure.

ZOOM SUR LE CAS DE PONT-AUDEMER

Depuis septembre 2020, la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle a mis en place Rezo Pouce. 100 arrêts ont été déployés. Rezo Pouce peut être utilisé :

- **En mode instantané.** Soit les passagers se rendent à un arrêt avec leur pancarte et tendent le pouce ; soit les usagers partagent leur destination en temps réel sur l'application et visionnent les conducteurs et passagers situés autour d'eux.
- **En mode planifié. Via l'application,** les usagers proposent leur trajet en voiture ou trouvent un trajet à l'avance.

Le lancement est poussif, le seuil critique d'usagers nécessaire au bon fonctionnement du réseau, peine à être atteint.



**DES TRAJETS
DU QUOTIDIEN
ENTRE VOISIN.E.S**

Téléchargez l'application Rezo Pouce
et partagez vos trajets du quotidien !



200 000 passagers chaque mois
34 collectivités locales partenaires

DATES CLÉS

2014 : J. Honnart et C. Courtière lancent l'application par sous le nom de WayzUp
2018 : WayzUp devient Klaxit
2019 : Klaxit rachète Idvroom à la SNCF et devient leader européen
2019 : Klaxit participe à l'appel à programme du MTE « Développer la logistique et la mobilité économes en énergies fossiles »
2020 : Klaxit se déploie dans 10 nouvelles villes dont Rouen

CONCEPT

Via une application mobile, Klaxit met en relation conducteurs et passagers. Klaxit s'appuie sur les entreprises, pour proposer le service à leurs collaborateurs, et les collectivités territoriales, qui subventionnent les trajets effectués en covoiturage. En cas d'imprévu, une garantie retour est assurée, en partenariat avec la MAIF et Uber.

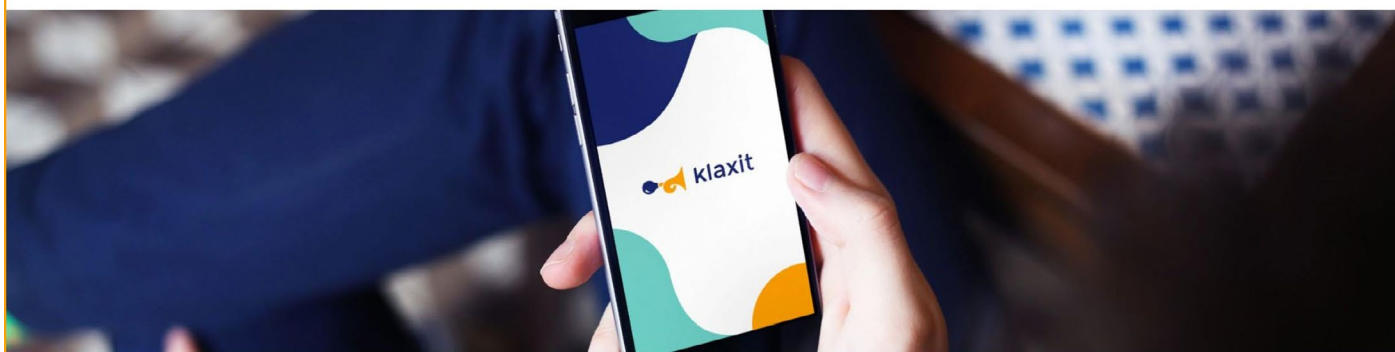
IMPLANTATION

34 collectivités locales et plus de 300 entreprises partenaires

ZOOM SUR LE CAS DE LA MÉTROPOLÉ ROUEN NORMANDIE

En septembre 2020, la MRN s'est associée à Klaxit. L'application a été déployée sur le territoire. Le dispositif est soutenu financièrement. Les trajets sont gratuits pour les passagers. Les conducteurs touchent 2€ par passager pour un trajet de 20 km maximum, 2€ + 0,10€ par km et par passager pour un trajet compris entre 20 et 40 km, 4€ par passager au-delà de 40 km.

En 2022, les élus avaient alloué au dispositif un budget de 200 000€. Avec l'envolée du prix des carburants, la pratique du covoiturage a plus que doublé sur le territoire de la métropole. 9 000 trajets ont été recensés en février par Klaxit, 13 000 en mars, 21 000 en avril. La métropole projette 400 000 trajets au total sur l'année 2022, avec une cible de 50 000 par mois fin 2022. En conséquence, mi-mai, la collectivité a voté un budget d'un million d'euros par an pour assurer l'indemnisation des covoitureurs.



DATES CLÉS

2017 : BlaBlaCar investit le covoiturage courte-distance avec l'appli BlaBlaLines
2021 : BlaBlaCar lève 97 millions d'euros pour préparer l'après-Covid
2021 : La nouvelle application BlaBlaCar Daily remplace BlaBlaLines

CONCEPT

La cible de BlaBlaLines était les trajets domicile-travail. BlaBlaCar Daily adresse désormais l'ensemble des usages quotidiens du covoiturage. De nouvelles fonctionnalités ont été développées :

- En recherchant un itinéraire courte-distance sur BlaBlaCar, Google Maps ou ViaNavigo, l'utilisateur peut réserver une place sur BlaBlaCar Daily.
- Au fur et à mesure des trajets réalisés, les membres prennent l'habitude de voyager avec un cercle de covoitureurs. L'application identifie les covoitureurs favoris et permet d'organiser avec eux tous leurs covoitages de la semaine en quelques secondes.
- Conducteurs et passagers peuvent se géolocaliser en direct sur la carte.

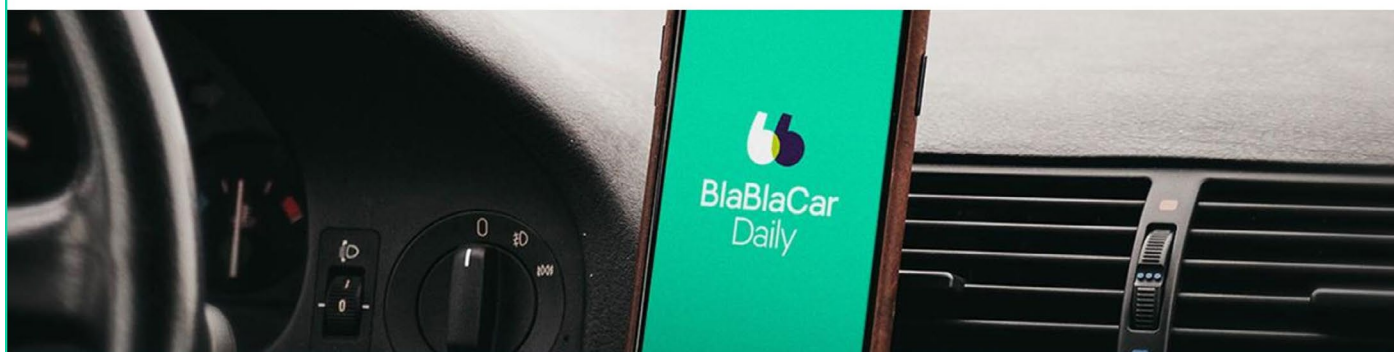
BlaBlaLines ne travaillait pas avec les entreprises. BlaBlaCar Daily propose désormais son soutien aux entreprises et collectivités.

IMPLANTATION

Des partenariats avec les régions Île-de-France, Pays-de-la-Loire et le Genevois Français ont été mis en place. Un prix attractif est proposé aux passagers. Une compensation de 2 à 5€ par trajet est assurée aux conducteurs.

ZOOM SUR LE CRÉDIT AGRICOLE NORMANDIE

Le 3 mai 2022, le Crédit Agricole Normandie a signé un partenariat avec la plateforme. Les collaborateurs peuvent bénéficier gratuitement du service. L'économie réalisée peut atteindre 200€ par mois. Les trajets peuvent s'effectuer avec des salariés d'autres entreprises partenaires (Clinique Saint-Martin, Natixis, etc.).



DATES CLÉS

2014 : T. Matagne crée Ecov, entreprise de l'Économie Sociale et Solidaire

2019 : Ecov rachète OuiHop

2019 : LiCov, un programme conçu par Ecov, est sélectionné dans le cadre des Certificats d'Économie d'Énergie (CEE)

2021 : Ecov est labellisé GreenTech Innovation

CONCEPT

Ecov propose aux collectivités des lignes de covoiturage spontané. Les lignes sont développées en marque blanche ou en marque propre sous le nom Covoit'ici. Panneaux à affichage variable et bornes connectées complètent une application facultative.

Le fonctionnement est le suivant :

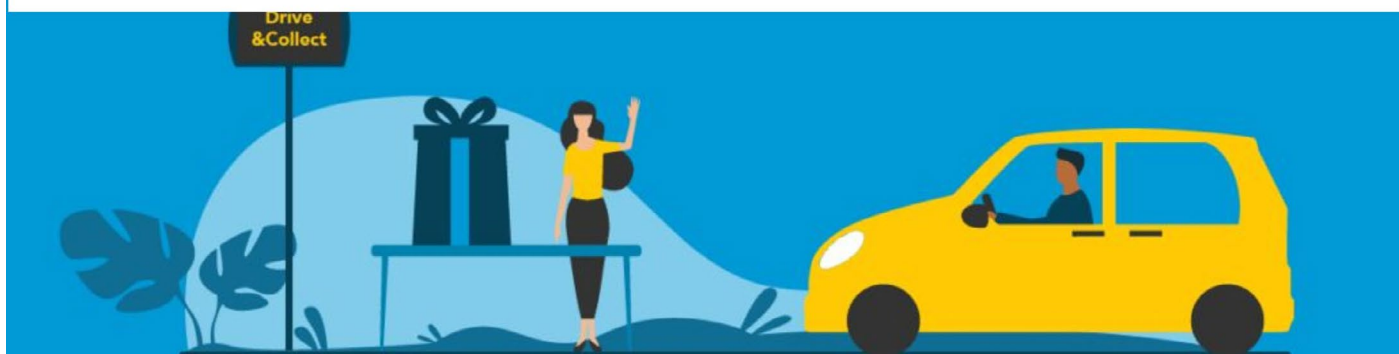
- Un passager se rend à l'arrêt et renseigne sa destination via un panneau à bouton, un sms, l'application mobile ou l'assistance téléphonique.
- Celle-ci est envoyée aux conducteurs qui utilisent l'application et s'affiche sur des panneaux lumineux.
- Un conducteur s'arrête pour prendre le passager en charge.
- Ils échangent un code qui permet d'organiser le partage de frais et d'activer des fonctionnalités de sécurité.

IMPLANTATION

Ecov comptabilise 55 lignes, dont 2 en Normandie (cf. zoom). Une vingtaine de ces lignes ont pu bénéficier d'un cofinancement LiCov.

ZOOM SUR LES LIGNES ROUEN - VAL-DE-REUIL

20 000 personnes se déplacent quotidiennement entre Rouen et Val-de-Reuil. Depuis avril 2022, deux lignes Covoit'ici fonctionnent en semaine de 6h30 à 8h30 et de 17 h à 19 h. Les collectivités rémunèrent le conducteur 1€ pour la mise à disposition de ses sièges libres et 2 € par passager dans la limite de 2 trajets par jour. Pour les passagers, le trajet est gratuit. Un départ est garanti dans les 10 minutes.

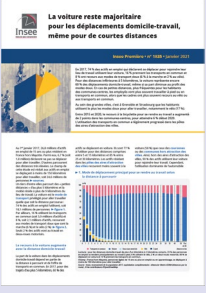





ADEME
Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance, 2017.



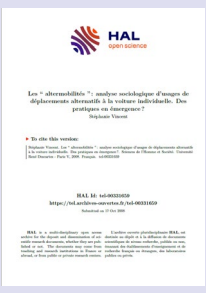
DATA LAB
Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? 2022.



INSEE
Première n° 1835 Janvier, 2021.



JACQUOT Matthieu
« Quel futur pour le covoiturage ? Comment surmonter les obstacles ? », Annales des Mines – Réalités industrielles, vol. 2018, n° 2, 2018, pp. 52-55.



VINCENT, Stéphanie
Les « altermobilités »: analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ? 2008. Thèse de doctorat. Université René Descartes-Paris V.



KAROS
Panorama du covoiturage du quotidien en France, 2022.

La signalisation

Par arrêté modificatif du 8 janvier 2016, la signalisation ci-dessous s'applique aux emplacements réservés aux véhicules des usagers pratiquant le covoiturage, pour l'arrêt ou le stationnement, sur chaussée et hors chaussée.

Signalisation verticale

Signalisation d'une aire et/ou d'emplacements de stationnement aménagés pour la pratique du covoiturage	
Idéogramme pour le jalonnement vers une aire réservée à l'arrêt pour le stationnement des véhicules des usagers pratiquant le covoiturage.	
Lieu de stationnement où des places sont réservées aux véhicules des usagers pratiquant le covoiturage	
Stationnement réservé aux véhicules des usagers pratiquant le covoiturage	

Signalisation horizontale



Figure 20 - Emplacements réservés sur le parking de Décathlon à Herblay-sur-Seine.
Crédit : La Gazette du Val-d'Oise

Réalisation :
DREAL Normandie / Service mobilités et infrastructures et Mission communication

Directeur de publication :
Olivier Morzelle, directeur régional

Coordonnées :
DREAL de Normandie
Site de Rouen - cité administrative Saint-Sever, BP 86002, Rouen Cedex
Site de Caen - 1 rue Recteur Daure, CS 60040, CAEN Cedex 1

Téléphone :
02 78 26 19 00

Courriel :
dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr

www.normandie.developpement-durable.gouv.fr

Septembre 2022