



HAL
open science

Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives

Jean-Christophe Ballet, Robert Clavel

► To cite this version:

Jean-Christophe Ballet, Robert Clavel. Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2007, 86 p., illustrations, graphiques, tableaux. hal-02150451

HAL Id: hal-02150451

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150451>

Submitted on 7 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le covoiturage en France et en Europe

État des lieux et perspectives



Le covoiturage en France et en Europe

État des lieux et perspectives

Certu

centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9 rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00
télécopie : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Ils pourront y trouver des repères qui les aideront dans leur démarche. Mais le contenu présenté ne doit pas être considéré comme une recommandation à appliquer sans discernement, et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

Références: Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel doit savoir. Le Certu a suivi une démarche de validation du contenu et atteste que celui-ci reflète l'état de l'art. Il recommande au professionnel de ne pas s'écarter des solutions préconisées dans le document sans avoir pris l'avis d'experts reconnus.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

Notice analytique

Organisme commanditaire : DGMT			
Titre : Le covoiturage en France – État des lieux et perspectives			
Sous-titre :	Date d'achèvement : octobre 2007	Langue : Français	
Organisme auteur : CERTU	Rédacteurs ou coordonnateurs : Jean-Christophe Ballet (Université Lyon II) Robert Clavel (Certu)	Relecteur assurance qualité : Murielle Mariotto (Certu) Jacques Bize (Certu)	
<p>L'allongement des distances et des temps de trajets ont contribué à une utilisation massive de la voiture particulière, notamment au sein et aux abords des grandes agglomérations. Ce boom de la mobilité n'est pas sans conséquence et l'actualité nous le rappelle chaque jour : la pollution atmosphérique, les trous dans la couche d'ozone ou encore le changement climatique sont des sujets de plus en plus abordés et problématiques.</p> <p>Les autorités publiques misent à présent beaucoup sur les énergies de demain et espèrent trouver rapidement des solutions pour résorber les problèmes existants. En matière de transport, beaucoup de recherches sont menées pour solutionner la future pénurie mondiale de pétrole. Celles-ci progressent rapidement mais nécessitent d'importants investissements. A court terme, l'accent est mis sur les solutions alternatives à la voiture individuelle et sur un changement radical des comportements. Ainsi, et au même titre que les transports en commun, la marche à pied ou le vélo, le covoiturage est considéré comme une réponse non négligeable pour limiter la place et l'impact de la voiture sur le territoire national.</p> <p>Le covoiturage a de nombreux avantages : il permet de réduire le nombre de véhicules circulant sur les voies publiques, il en augmente le taux d'occupation et contribue ainsi à une réduction de l'émission des gaz à effet de serre. Il permet également de réduire les frais de transport et réinvente une convivialité qui n'existe plus dans les transports en commun.</p> <p>Cette étude dresse un état des lieux des services de covoiturage en France et à l'étranger, en analysant l'ampleur du phénomène par le biais d'éléments quantitatifs collectés via internet. Elle donne également des éléments de recommandations pour encourager la pratique et franchir la « barrière psychologique » qui est un des freins importants. Le thème du covoiturage dynamique, service particulièrement souple de covoiturage, est également évoqué en mettant en lumière certaines expérimentations et outils techniques à disposition pour permettre une bonne exploitation.</p>			
Thème et sous-thème : Systèmes de transports – Technologie des transports			
Ouvrages sur le même thème : « Automobiles pour la ville à l'horizon 2010. Nouvelles gestions de l'automobile urbaine. Partenariats avec le transport public; CERTU »			
Mots clés : covoiturage, dynamique		Diffusion : Collectivités locales, opérateurs de covoiturage	Web : oui
Nombre de pages : 86	Tirage : Accessible sur le site internet Innovations Transport et le site du Certu	Confidentialité : Tous	Bibliographie : Oui

Remerciements

Remerciements à Jacques BIZE (CERTU) et Muriel MARIOTTO (CERTU), tous trois intégrés dans le comité de relecture. Également à Stéphanie VINCENT (LET), Fabrice THIEBAUX (CERTU), Yann CONVERS (CERTU), Jacques NOUVIER (CERTU) et Jean-Paul LHULLIER (CERTU) pour leur appui technique et méthodologique.

Avant-propos

La présente étude, a été pilotée par le CERTU en la personne de Robert CLAVEL, et réalisée par Jean-Christophe BALLETT (Université Lyon II). Ce rapport vient compléter et prolonger la réflexion d'une première étude sur le covoiturage en France effectuée par Michel HERSEMUL pour le CERTU en 1998.

Introduction

L'allongement des distances et des temps de trajets ont contribué à une utilisation massive de la voiture particulière, notamment au sein et aux abords des grandes agglomérations. Ce boom de la mobilité n'est pas sans conséquence et l'actualité nous le rappelle chaque jour : la pollution atmosphérique, les trous dans la couche d'ozone ou encore le changement climatique sont des sujets de plus en plus abordés et problématiques.

Les autorités publiques misent à présent beaucoup sur les énergies de demain et espèrent trouver rapidement des solutions pour résorber les problèmes existants. En matière de transport, beaucoup de recherches sont menées pour solutionner la future pénurie mondiale de pétrole. Celles-ci progressent rapidement mais nécessitent d'importants investissements. À court terme, l'accent est mis sur les solutions alternatives à la voiture individuelle et sur un changement radical des comportements. Ainsi, et au même titre que les transports en commun, la marche à pied ou le vélo, le covoiturage est considéré comme une réponse non négligeable pour limiter la place et l'impact de la voiture sur le territoire national.

Le covoiturage a de nombreux avantages : il permet de réduire le nombre de véhicules circulant sur les voies publiques, il en augmente le taux d'occupation et contribue ainsi à une réduction de l'émission des gaz à effet de serre. Il permet également de réduire les frais de transport et réinvente une convivialité qui n'existe plus dans les transports en commun.

Cette rationalisation de l'utilisation de la voiture a fait l'objet de nombreuses expériences en France et à l'étranger, qui ont eu plus ou moins de succès mais qui ont permis de faire découvrir au public les opportunités de partager son véhicule. Cependant, aucune étude n'a jamais recensé l'état des lieux du covoiturage en France et en Europe. En France, l'organisation du covoiturage est complexe et éparse : en effet, une multitude d'acteurs s'est lancée dans la création d'un service de covoiturage, émiettant ainsi l'offre. Chacun de ces acteurs s'est lancé dans la création d'un site Internet de covoiturage proposant des fonctionnalités différentes selon le statut de la structure organisatrice.

Suite à un bref historique du covoiturage, cet état des lieux s'attachera tout particulièrement à décrypter le fonctionnement et les services proposés aux utilisateurs des sites de covoiturage grand public. Ensuite, pour appuyer cette étude complexe et innovante, nous aborderons le cas du covoiturage dans un cadre plus restreint, nécessitant bien souvent la possession d'un code d'accès. Puis, nous étudierons l'état d'avancement de la pratique en Europe et dans le monde pour comparer les techniques et les moyens mis en œuvre pour l'encourager. Le covoiturage est en pleine expansion, les outils pour le développer aussi : nous verrons dans cette partie comment le covoiturage peut-il se développer et sur quelle technologie. Enfin, nous analyserons les barrières qui empêchent le covoiturage de devenir une pratique courante, en proposant quelques recommandations pour encourager la pratique.

Sommaire

Introduction	6
1. Contexte : une montée en puissance des transports alternatifs	9
2. Le covoiturage : historique et définition	11
2.1 Des années 1980 à nos jours	11
2.2 Les formes du covoiturage	13
2.3 Le cadre juridique	17
3. États des lieux des services de covoiturage tout public	19
3.1 Méthodologie	19
3.2 Résultats	20
3.3 Projets de développement	32
3.4 Bilan	33
4. État des lieux des services de covoiturage en entreprise / administration	34
4.1 Méthodologie	34
4.2 Résultats	35
4.3 Bilan	47
5. Le covoiturage en Europe et ailleurs	48
5.1 Les expériences européennes	48
5.2 Le covoiturage aux États-Unis	53
6. Vers un covoiturage dynamique	55
6.1 Ecolane Dynamic Carpool	55
6.2 CARLOS	57
6.3 « Carpool system in Stuttgart »	59
6.4 Un essai sur l'aéroport de Francfort	59
6.5 Une étude de NOKIA	60
6.6 Le projet Tecapsy	60
6.7 Le système Ride Now	61
6.8 Bilan	63
7. Barrières à franchir et recommandations pour un service de covoiturage efficace	64
7.1 Les obstacles juridiques	64
7.2 Les barrières techniques	65
7.3 Franchir la barrière psychologique	67
8. Conclusion générale	71
9. Bibliographie	72
ANNEXES	75

Annexe 1	76
Annexe 2	78
Annexe 3	79

1. Contexte : une montée en puissance des transports alternatifs

La dispersion spatiale de l'habitat et des activités de ces dernières décennies a fortement contribué à une évolution constante de la demande en déplacement¹. Cette dispersion a entraîné une utilisation croissante de l'automobile et une remise en cause de l'offre de transports publics réguliers. La population résidant de plus en plus loin du lieu de travail, le véhicule particulier est devenu le mode de déplacement privilégié, offrant une simplicité, une efficacité et une rapidité bien supérieure au transport en commun. Cependant, son utilisation massive et abusive dans les déplacements domicile-travail a entraîné de graves problèmes de congestion dans les agglomérations, et une pollution accrue des milieux urbains. Chaque jour, aux heures de pointe, les entrées d'agglomérations sont soumises à une augmentation du nombre de véhicules.

Ces problèmes ont contraint les collectivités locales à envisager et à promouvoir de nouvelles pratiques moins onéreuses que les transports en commun, plus respectueuses de l'environnement et plus simples à mettre en œuvre. De nombreuses initiatives localisées, souvent sous la forme d'associations, ont vu le jour grâce à un appui technique, méthodologique et financier des conseils généraux et régionaux, des autorités organisatrices des transports (AOT) ou encore de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe).

De plus, la prise de conscience collective de la notion de développement durable a donné, en France, une impulsion supplémentaire aux modes alternatifs. Le respect de l'environnement, la protection de la nature et l'impact des gaz à effet de serre sont autant de thèmes que les populations commencent à intégrer dans leur modes de vie, notamment dans leurs déplacements. Il faut savoir que le secteur des transports est le plus grand émetteur de gaz à effet de serre, il est responsable de 28 % des rejets de CO₂ dans l'atmosphère à l'échelle de l'Union européenne (35 % à l'échelle nationale en 2003). Ce constat alarmant a propulsé les transports alternatifs sur le devant de la scène.

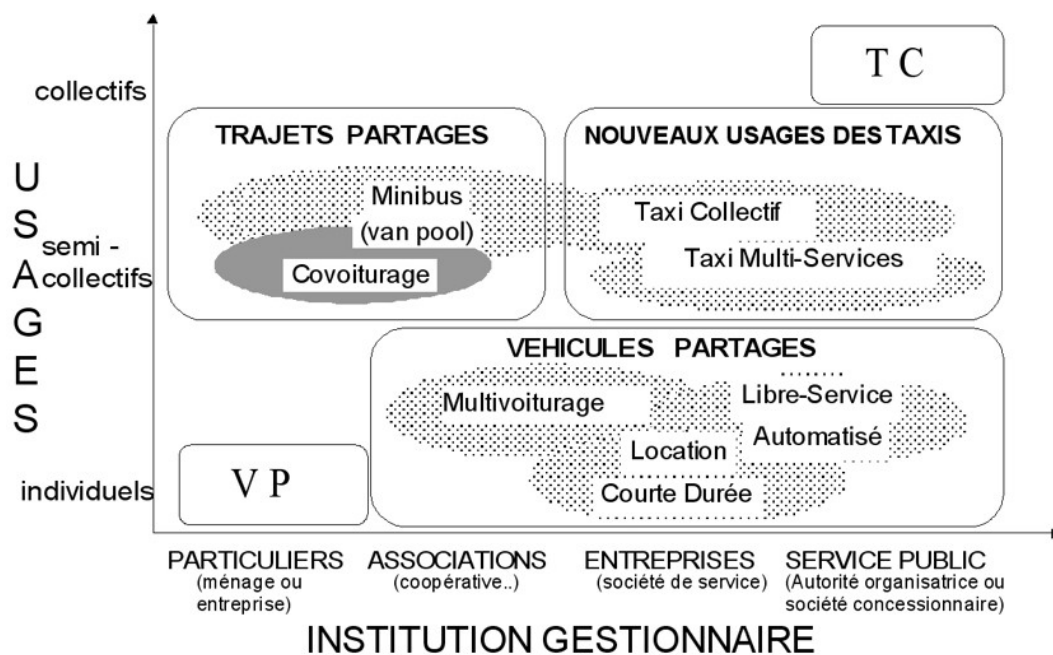
Entre la voiture solo et les lignes régulières de transports publics, il existe de nouvelles solutions de mobilités alternatives proposant à l'utilisateur de nouvelles modalités d'utilisation de la voiture et du transport en commun. Ces transports alternatifs peuvent soit rentrer dans le cadre actuel du transport public (transport à la demande) qui permet d'offrir une souplesse et une flexibilité accrue, soit correspondre à une utilisation rationnelle du véhicule particulier par son partage dans le temps ou dans l'espace (auto-partage, covoiturage). À cela s'ajoute l'émergence de nouveaux modes de déplacements dits doux comme le vélo ou le roller.

Ces solutions innovantes sont tout à fait complémentaires et répondent chacune à un besoin spécifique. Elles sont le plus souvent associées à des innovations technologiques qui jouent un rôle nécessaire pour leur bon fonctionnement et contribuent à leur donner une image attractive et dynamique. Les technologies utilisées comprennent entre autres des outils Internet de mise en relation, des logiciels d'optimisation d'itinéraires de véhicules couplés à des systèmes d'information géographique, ou encore des logiciels de management environnemental.

Ces moyens de transport alternatifs permettent aussi de répondre aux besoins de certaines populations. Les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les personnes en

¹Le nombre de déplacements par personne a augmenté de 6% entre 1982 et 1994 (source : ENT1994)

recherche d'emplois ou à revenu modeste n'ont souvent pas les moyens ou la possibilité d'acquérir un véhicule ; il faut donc leur proposer une offre de transport la plus large possible. C'est ainsi que les solutions alternatives jouent leur rôle de complémentarité avec l'offre de transport existant ; elles n'excluent pas une certaine concurrence, notamment aux marges des différents modes. La mise en circulation d'une ligne de bus régulière est coûteuse, et ne résout parfois pas les problèmes existants. C'est dans ce cadre-là que le covoiturage peut être une des solutions, on parle dans ce cas de covoiturage de rabattement. Une utilisation plus rationnelle de la voiture particulière et une offre en transport public plus cohérente permettraient à la collectivité de réduire les coûts de fonctionnement et d'avoir une image exemplaire.



Bien qu'encore peu développé en France, le covoiturage est en pleine expansion ces dernières années et demeure une des solutions, à court terme, pour limiter la congestion automobile.

2. Le covoiturage : historique et définition

Le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun.

Il existe deux façons d'utiliser le ou les véhicules : utilisation à tour de rôle du véhicule de chacun des covoiturés, qui est ainsi alternativement conducteur et passager ; utilisation d'un seul véhicule et participation des passagers aux frais de déplacement (essence, péage).

Ce mode de déplacement permet de diminuer les frais de transport en divisant le coût du trajet par le nombre de passagers et de réduire le trafic et la pollution. Il permet aussi de restaurer une certaine communication qui a disparu dans les transports en commun. Cependant, le covoiturage ne peut, en aucun cas, être source de profit, il n'interdit pas la possibilité d'une participation financière aux frais de transport mais le conducteur ne doit pas faire de bénéfices (le covoitureur prendrait sinon le statut de transporteur au titre de la LOTI).

On distingue aussi trois types de trajets de covoiturage : il y a les trajets réguliers, c'est-à-dire les trajets qui se font de manière hebdomadaire (au moins une fois par semaine). Les trajets quotidiens (ou journaliers) font généralement référence aux trajets entre le lieu de résidence et le lieu de travail (également trajets scolaires).

Les trajets occasionnels sont, comme leur nom l'indique, occasionnels ; c'est-à-dire qu'ils n'ont pas (ou peu souvent) vocation à se répéter dans le temps. Ce sont des trajets principalement longue distance très utilisés pour les départs en vacances et les événements à travers l'Europe (soirées, concert, festival...). Pour ce dernier cas, on parle de covoiturage événementiel.

Le covoiturage de crise est nettement moins répandu et beaucoup plus informel. Il s'agit en fait de covoiturer lorsque vous ne pouvez pas utiliser votre moyen de locomotion habituel (panne, grèves des transports collectifs, accident corporel...).

Le covoiturage permet de lutter efficacement contre les encombrements aux heures de pointe car il entraîne une hausse du taux d'occupation des véhicules (inférieur à 1,3 dans la plupart des grandes villes françaises) tout en diminuant leur nombre sur la route.

2.1 Des années 1980 à nos jours

Aux États-Unis, la crise pétrolière de 1973 a véritablement entraîné le développement du covoiturage. De nombreuses associations se sont montées pour encourager salariés et étudiants à partager leur véhicule sur les trajets quotidiens « domicile-travail » et « domicile-université ». Parallèlement, une politique incitative de construction de voiries réservées aux véhicules à fort taux d'occupations (High Occupancy Vehicle lanes ou HOV lanes) a été mise en place.

En Europe, le covoiturage s'est développé essentiellement à partir des années 1990 ; quelques pays se sont dotés d'outils facilitant et stimulant le covoiturage. Les Pays-Bas ont investi dans des campagnes nationales d'informations, deux grandes associations organisent le covoiturage en Allemagne depuis 1980 et la Belgique fournit une base de données nationale sur laquelle chaque entreprise peut organiser son covoiturage.

De nombreuses expériences ont vu le jour en Europe grâce à des financements de l'Union européenne dans le cadre du programme de recherche ICARO. L'acronyme ICARO, en anglais Increase of CAR Occupancy, signifie augmenter le taux d'occupation des véhicules par des mesures innovantes et des outils techniques. Ce programme a débuté le 1^{er} janvier 1997 et s'est achevé en mars 1999. Il a débouché sur de nombreuses expériences comme en Autriche avec l'aménagement de parcs de stationnement aux nœuds autoroutiers, un programme de stationnement réservé pour les véhicules à taux d'occupation élevé en Suisse ou encore à Leeds, en Grande-Bretagne, où une voie réservée aux bus, vélo et covoitureurs a été introduite le long d'une section de route. D'autres expériences ont été lancées en République Tchèque, en Belgique, aux Pays-Bas ou encore en Espagne².

La France ne s'est intéressée au covoiturage que très tardivement. Bien qu'il existe déjà des traces de covoiturage informel dès les années 1960-1970 (association Allostop), notamment entre les étudiants, il faut attendre la paralysie des transports collectifs des grandes grèves de 1995 pour voir apparaître les premières traces de covoiturage organisé. D'après une enquête SOFRES et à la demande du conseil régional d'Île-de-France, l'Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies (ARENE) a conclu que pendant cette période, la population s'est organisée et le covoiturage serait passé en Île-de-France de 6 à 11 %³ dans les déplacements domicile – travail.

De plus, et suite à de graves problèmes de pollution dans les grandes agglomérations, les autorités ont mis en oeuvre un système de circulation alternée à Paris qui restreint le droit de circuler à certaines catégories de véhicules, notamment les véhicules à fort taux d'occupation, lors des pics de pollution.

Mis à part cela, aucune politique publique n'est venue appuyer les initiatives d'associations créées depuis 1995, qui n'ont touché qu'un public de convaincus. Il faut attendre les années 2000 pour voir apparaître les premiers signes de soutien des collectivités locales aux associations de covoiturage. Ces soutiens sont principalement financiers, ils ont entre autres permis de réaliser des campagnes d'information et de sensibilisation dans les entreprises et de financer l'achat de matériel et d'outils techniques de mise en relation.

Parmi les quelques cas de covoiturage en France, on peut noter l'exemple de l'autoroute A14. L'autoroute A14 est une autoroute à péage de 15,6 km qui double l'autoroute A13 et la RN13 entre Orgeval et Nanterre en Île-de-France. À la demande du ministère des Transports, la Société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN), société concessionnaire, a instauré un péage gratuit pour les véhicules à taux d'occupation élevée. L'étude expérimentale de promotion du covoiturage a été lancée à la fin de l'année 1996 pour une durée d'un an. Une carte, valable 2 ans, avec photo, est remise au conducteur sous réserve d'un dépôt de garantie de 30 € TTC lors de la souscription ; cette somme est remboursée contre restitution de la carte. La gratuité du péage est alors garantie au titulaire de la carte d'abonnement Covoiturage A14 transportant 3 personnes ou plus dans un véhicule de classe 1. L'abonnement est limité à un aller-retour par jour du lundi au vendredi de 6 h à 21 h. Le vendredi, le passage après 13 h est gratuit, à condition d'avoir effectué un passage le matin en sens inverse. Pour assurer le respect du dispositif, le système dispose d'un guichet spécifique avec un agent de la SAPN chargé de vérifier la régularité du nombre de personnes à bord des véhicules.

² Programme européen ICARO, Recommandations techniques pour la mise en oeuvre d'une politique de covoiturage

³ Actes du colloque INRETS du 2 juin 1997: « les systèmes de voitures à usages partagé : libre service, carpool, multipropriété. », Alain Méyère

Le tarif des péages sur l'A14 pour les véhicules léger de classe 1 s'élève à 6,90 €.

En 1998, le nombre de personnes titulaires d'un abonnement était de 680. Le nombre de passages journaliers s'élevait à 140. En avril 2007, 1840 personnes étaient abonnées à la carte, ce qui représente un total de 150 passages par jour contre 28 000 passages au total. Après plus de 10 ans de fonctionnement, le système s'est stabilisé et le nombre d'abonnés n'augmente guère.

Cette initiative n'a fait l'objet d'aucune campagne de promotion, la SAPN n'ayant aucun intérêt à en développer l'usage puisque le covoiturage provoque une baisse du nombre de passages au péage. Cependant, la mesure a été favorablement accueillie par la presse, le public et plus tard par la SAPN qui a admis que la gratuité du péage pour les covoitureurs favorise l'acceptation globale du système de péage sur l'A14.

2.2 Les formes du covoiturage

2.2.1 Le covoiturage spontané

Le covoiturage spontané fait référence à toutes les personnes qui covoiturent sans passer par une structure de mise en relation.

L'auto-stop est la forme de covoiturage spontané la plus simple : elle ne demande aucune organisation d'une structure extérieure et ne nécessite normalement pas la participation aux frais de transport. C'est une forme de transport où l'individu faisant de l'auto-stop essaie de voyager gratuitement, en prenant place à bords d'un véhicule qui manifeste l'envie d'accueillir un inconnu. Le lever de pouce est internationalement reconnu comme le désir d'être pris en auto-stop, un écriteau (bien souvent un morceau de carton) peut venir compléter le dispositif.



L'autre forme de covoiturage spontané est le covoiturage informel ; il s'agit de covoitureurs indépendants de tout système, s'étant entendu mutuellement sur les modalités de déplacement (horaire, date, frais de transport...). Ce covoiturage informel correspond à des regroupements volontaires de personnes, qu'ils soient amis, collègues ou voisins, qui décident de s'organiser pour réaliser un trajet.

Le covoiturage spontané est à distinguer de l'accompagnement de personnes. En effet, ce dernier nécessite la présence d'un chauffeur, c'est-à-dire d'une personne qui n'a pas de trajet propre à lui et qui est obligée de faire un détour significatif pour déposer le passager.

Cette forme de covoiturage se fait naturellement entre deux ou plusieurs individus qui désirent faire un voyage commun ensemble. Leurs trajets ne sont pas comptabilisés, il ne sont donc pas quantifiable. Il est difficile de donner une estimation du covoiturage informel.

2.2.2 Le covoiturage organisé

Le covoiturage peut aussi être organisé ; c'est-à-dire que pour trouver un covoitreur potentiel, il faut passer par une entité intermédiaire de mise en relation. Cette entité peut se décliner sous différentes formes :

- **centrale de mobilité** : structure qui centralise toutes les informations concernant l'offre en transport. Elle apporte une information multimodale et un conseil en mobilité. À l'échelle d'un territoire, elle permet d'optimiser le potentiel de transport alternatif existant en promouvant les réseaux « TC » et « modes doux », et d'autres initiatives publiques ou privées comme le covoiturage ou l'auto-partage ;
- **associations** : étant donné son caractère associatif, elle n'a pas de but lucratif⁴. L'association est donc un cadre privilégié pour encourager le covoiturage ; et en ce sens, elle est souvent appuyée par l'Ademe et les collectivités pour leurs financements ;
- **collectivités** : certaines collectivités, notamment les départements, mettent à la disposition de leurs administrés un outil Internet de mise en relation. Cette démarche est tout à fait volontaire et reflète l'intérêt que porte la collectivité aux nouvelles formes de mobilité ;
- **entreprises / administrations** : à travers la réalisation d'un PDE/PDA⁵, l'entreprise peut jouer un rôle important. En effet, ce cadre est propice au développement du covoiturage et de plus en plus de structures s'intéressent aux déplacements de leurs salariés dans leurs trajets quotidiens ;
- **particuliers** : certains particuliers se sont lancés dans la réalisation d'un site Internet de covoiturage. Souvent, l'initiative de développer un site de covoiturage est privée mais dès lors que l'activité devient plus importante, le particulier devient souvent association.

Ce panel d'acteurs propose une gamme de services plus ou moins complète selon la structure d'organisation, son financement et ses connaissances de l'outil-support (Internet majoritairement et le téléphone). Les services proposés passe de la simple mise en ligne de l'annonce de covoiturage et des coordonnées de la personne à un véritable suivi de l'itinéraire grâce à un outil cartographique.

La présente étude s'est principalement axée sur les sites Internet de covoiturage. En effet, c'est l'outil-support le plus souvent utilisé. Même les structures proposant un service de covoiturage par téléphone ont créé un site Internet.

On distingue deux types de sites de covoiturage : les sites grand-public et les sites à accès restreint (employés d'une même entreprise, etc).

2.2.2.1 Les sites de covoiturage grand-public

Les sites de covoiturage grand-public sont accessibles à tous sous réserve d'avoir accès à un ordinateur et à une connexion Internet.

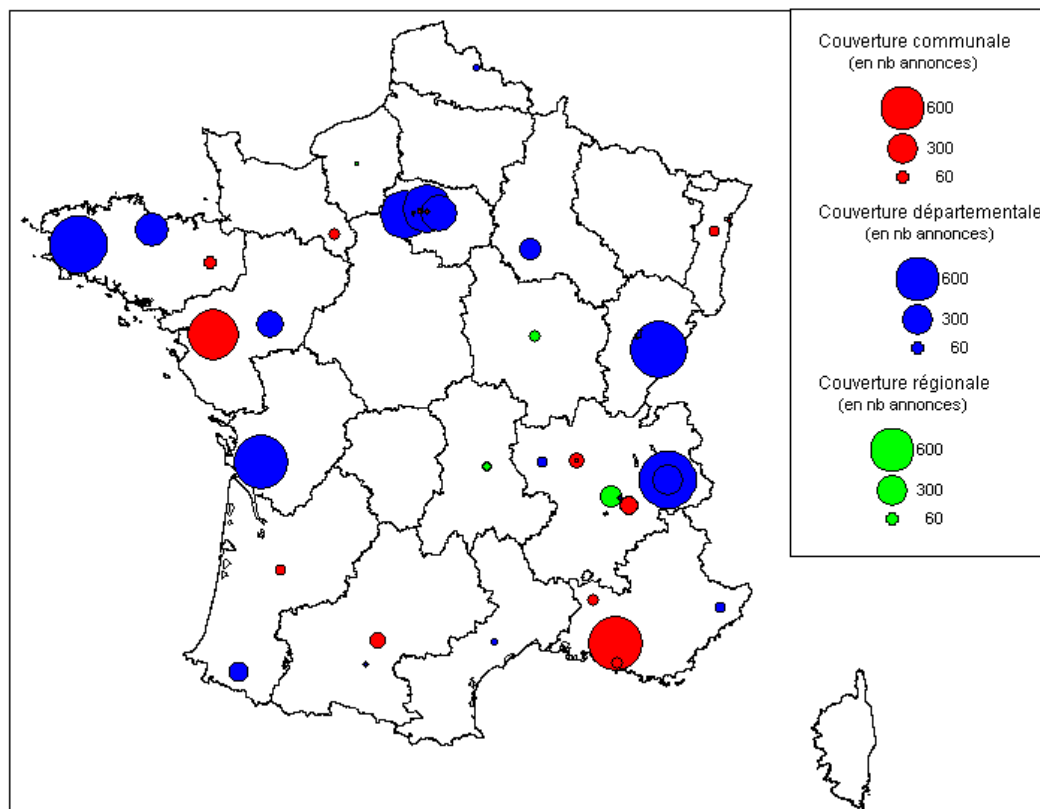
Le fonctionnement est simple : il suffit pour cela de s'inscrire sur un site de covoiturage et de déposer/consulter une offre ou une demande de trajet (selon qu'on soit conducteur ou passager). Lors du dépôt d'une annonce, plusieurs renseignements sont nécessaires comme l'origine et la destination, la date du voyage ou encore la fréquence du trajet. Il ne reste plus, ensuite, qu'à contacter la personne pour fixer les modalités du trajet.

On ne dénombre pas moins de 78 sites de covoiturage grand-public en mars 2007 répartis sur le territoire national et accessibles via Internet (voir § 3. État des lieux des services de covoiturage tout public).

⁴ Association loi 1901

⁵ Plan de Déplacements Entreprises / Administrations

Répartition et capacités des services de covoiturage en France : un formidable potentiel...



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 33/78 – 42 %

2.2.2.2 Les sites de covoiturage à accès restreint

Les sites de covoiturage à accès restreint correspondent à tous les sites où un code est nécessaire pour l'utilisation du service. Selon les cas, un code entreprise / administration, un code salarié, le numéro d'étudiant ou encore le numéro de sécurité sociale seront nécessaires pour l'utilisation du service.

Il existe trois types d'interfaces pour les services de covoiturage à accès restreint : Internet classique avec un module pour le grand public et un module restreint. Intranet, souvent utilisé dans le cadre de l'entreprise ou l'administration, permet d'utiliser les techniques d'Internet à une échelle volontairement réduite. Extranet, basé sur un accès réservé aux entreprises partenaires, permet une interconnexion entre les entreprises d'une même zone géographique.

Ce sont les techniques les plus courantes. Cependant, il n'est pas rare de rencontrer dans les entreprises un support papier qui répertorie toutes les annonces de covoiturage. C'est une solution efficace et économique pour les entreprises ayant un faible effectif.

Le fait que l'accès soit restreint à une certaine tranche de personnes rend le site communautaire. Cet « effet tribu » implique que certaines personnes pourront pratiquer le covoiturage, à condition de connaître l'autre ou les autres passager(s) du véhicule. Dans le cas contraire, c'est-à-dire si la personne ne connaît pas les autres passagers, elle aura plus de réticence à covoiturer. Le cadre de l'entreprise est donc un cadre privilégié pour encourager cette nouvelle pratique.

Cet accès restreint volontaire affiche nécessairement le désir de cibler le service à un public particulier et sélectionné. On peut dresser grossièrement le portrait de ce public : il s'agit d'un homme ou d'une femme réalisant chaque jour son trajet domicile – travail seul dans son véhicule et ayant des horaires relativement fixes.

2.2.2.3 La démarche PDE/PDA

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 impose aux Autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) des agglomérations de plus de 100 000 habitants d'encourager la mise en œuvre de plans de déplacements entreprises.

Les Plans de déplacements entreprises / administrations (PDE/PDA) sont un ensemble de mesures visant à réorganiser la mobilité des salariés dans leurs déplacements domicile-travail en favorisant les modes de transports alternatifs. La mise en œuvre d'un plan de mobilité a pour objectif principal de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le covoiturage est l'une des actions qui peut être retenue, au même titre que l'encouragement à l'utilisation des transports collectifs, l'incitation à la marche à pied et au vélo, ou encore l'aménagement des horaires de travail⁶.

Il est important de comprendre que le covoiturage est une mesure parmi d'autres, c'est-à-dire que cette mesure ne doit pas se substituer aux autres mais doit venir les compléter. Dans les PDE déjà existants, le covoiturage est au mieux la troisième mesure, loin derrière l'encouragement à l'utilisation et le développement des transports en commun, et une sensibilisation forte sur les modes de transports « doux » comme le vélo ou la marche. Parfois, ni l'un ni l'autre ne sont pertinents, il faut alors penser à autre chose. Et c'est à ce moment-là que le covoiturage a un rôle à jouer.

La délégation régionale de l'Ademe du territoire concerné propose une aide technique et financière pour monter le projet PDE, notamment pour réunir les partenaires nécessaires. Le « conseil en mobilité » de la collectivité locale (autorité organisatrice des transports) aide la mise en place des PDE, en facilitant les aménagements et en améliorant l'offre de mobilité alternative. Enfin, la chambre de commerce et d'industrie (CCI) concernée joue un rôle de conseil et d'animation et peut favoriser le regroupement pour la réalisation des PDE inter-entreprises.

Dans le cadre du Programme national d'amélioration de l'efficacité énergétique (PNAEE) lancé par Lionel Jospin le 6 décembre 2000, l'État français a décidé d'encourager la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprise par des aides financières. Ces aides ont été approuvées par la Commission européenne et sont attribuées en priorité aux établissements de plus de 300 salariés.

⁶ Pour connaître toutes les actions envisageables dans le cadre d'un PDE, se référer au guide méthodologique de l'Ademe « Réalisez un plan de déplacements entreprise : guide à destination des chefs de projet », février 2004

L'Ademe joue donc un rôle important dans la mise en oeuvre et le suivi des démarches PDE. L'accompagnement financier de référence prévu par l'Ademe comprend :

- un **soutien aux études d'aide à la décision**, incluant éventuellement une assistance à maîtrise d'ouvrage (taux d'aide maximum de 50 % sur une assiette soumise à conditions et limitée à 75 000 euros).
- un **soutien aux opérations exemplaires**, comprenant le management de projet (taux d'aide de 20 à 30 % sur une assiette plafonnée à 300 000 euros)

	Aide à la décision	Opérations exemplaires
Taux d'aide	50 %	20 % pouvant être porté à 30 % pour les premières opérations
Assiette	coût de l'étude plafonnée à 75 000 euros	Montant HT des dépenses éligibles, plafonnées à 300 000 euros

Modalité des aides nationales Ademe⁷

Le PDE peut faire l'objet d'une convention multipartite. La convention PDE est un partenariat signé entre différents interlocuteurs. Elle mobilise plusieurs acteurs, notamment les intercommunalités, les AOTU et les entreprises. À cela s'ajoutent les conseils de mobilité et l'Ademe. Cette convention n'est pas obligatoire. Il s'agit en fait d'un contrat signé entre ces acteurs permettant de définir le rôle et les engagements de chaque partie dans l'élaboration du PDE. L'entreprise s'engage à réduire la part modale de la voiture solo au profit des modes de déplacements alternatifs. Quant aux autres acteurs, ils s'engagent à apporter leur soutien, financier et/ou technique, et à accompagner l'entreprise dans sa démarche PDE, dans le but de réaliser une étude préalable de diagnostic et de définition des pistes d'actions.

2.3 Le cadre juridique

Ce nouveau service de transport est peu connu des réglementations sur le transport de personnes. L'existence du covoiturage et son éventuel développement suscitent un questionnement qui dépasse parfois le cadre de la réglementation des transports de personnes issue de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982.

Les cas de covoiturage informel, c'est-à-dire sans structure intermédiaire, ne posent pas réellement de difficultés d'ordre juridique⁸.

La LAURE – Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie – (n° 96-1236) du 30 décembre 1996 prévoit notamment l'élaboration de plans de protection de l'atmosphère dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Ces plans définissent les mesures d'urgence en cas de dépassement des seuils d'alerte : circulation alternée, gratuité des

⁷ Source : « Évaluation nationale des Plans de Déplacements Entreprise », rapport d'études, Ademe, juillet 2005

⁸ « Étude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport », CERTU, mars 2006

transports publics... En effet, elle permet aux instances décisionnelles de limiter la circulation en cas d'alerte de niveau 3. Le covoiturage ayant été reconnu par l'arrêté inter-préfectoral du 11/04/97, les usagers pratiquant le covoiturage à partir de trois personnes sont autorisés à circuler quel que soit le niveau de pollution. Le covoiturage est de ce fait reconnu légalement et publiquement.

Elle prévoit également l'élaboration des plans de déplacement urbain (PDU) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants avec des objectifs de réduction de la circulation automobile et de développement des modes de transports alternatifs : transports en commun, vélo, marche à pied, covoiturage... Dans le cadre de leur élaboration, les pouvoirs publics souhaitent redéfinir la place de l'automobile en ville et cherchent à développer des pratiques alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Sur le volet des déplacements, la loi SRU du 13 décembre 2000 conforte le plan de déplacements urbains, créé par la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI) sur : « *l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage* ».

De même la Caisse nationale d'assurance maladie a reconnu, à la suite d'un arrêt de la cour de cassation de 1975, que lors d'un trajet domicile-travail, un détour fait pour aller chercher un collègue covoituré, s'il n'est pas exagéré, fait bénéficier le conducteur de la clause « accident du travail ». À ce titre, il est pris en charge.

Il est préférable que l'automobiliste déclare à son assureur qu'il covoiture régulièrement avec une personne afin d'apprécier les risques garantis et attirer l'attention de l'assuré sur certains points. Ainsi, il faut s'assurer que l'usage déclaré dans le contrat prend bien en compte le trajet du domicile au lieu de travail.

De même, s'il souhaite pouvoir céder le volant à l'un de ses passagers, le conducteur doit vérifier que son contrat ne comporte pas une clause de conduite exclusive. En effet, celle-ci prévoit que certaines garanties du contrat sont accordées dans la mesure où le véhicule est conduit exclusivement par le conducteur nommé dans le contrat (généralement son conjoint).

Même si son contrat inclut le prêt de volant, l'automobiliste doit aussi savoir que : si le conducteur occasionnel provoque un accident, c'est le souscripteur de l'assurance qui sera pénalisé d'un malus.

Si une association ou une entreprise organise le covoiturage, elle doit vérifier auprès de son assureur que sa responsabilité serait couverte au cas où elle serait recherchée en raison de cette activité.

En cas d'accidents, les dommages matériels subis par le véhicule seront remboursés en fonction des responsabilités établies et des garanties du contrat. Quant aux passagers, ils seront indemnisés de leurs dommages matériels et corporels par l'assureur du véhicule, au titre de la garantie obligatoire de responsabilité civile. En revanche, si le conducteur responsable de l'accident est blessé, il sera indemnisé à la condition que le contrat d'assurance du véhicule conduit comporte une garantie facultative couvrant les dommages corporels subis par tout conducteur autorisé.

La participation à un service de covoiturage par Internet sous-entend l'adhésion à une charte d'utilisation, que l'on soit conducteur ou passager. La signature de la charte a pour objet de formaliser les règles de déontologie et de sécurité relatives à l'utilisation du service de covoiturage. Elle illustre le comportement loyal et responsable que doit adopter toute personne désirant utiliser le service de covoiturage.

3. États des lieux des services de covoiturage tout public

3.1 Méthodologie

Le recensement des sites Internet de covoiturage et leur dépouillement a nécessité la réalisation d'une nouvelle base de données avec des critères bien définies. En effet, de par la nouveauté du phénomène, il était nécessaire d'avoir un maximum d'informations sur le sujet, notamment en terme de capacités et de potentialités.

La liste des sites Internet (78 recensés) semble être une liste exhaustive de l'état des lieux des services de covoiturage existant au mois de mars 2007 (début avril). Cependant, il est possible que certains sites n'aient pas été trouvés.

En ce qui concerne la base de données, elle est complète à 70 %. Dans les 30 % restant, il faut compter les informations non disponibles sur les sites ainsi que quelques colonnes où il apparaissait impossible de faire des analyses. En effet, le critère « nombre de trajets réellement effectués » n'est pas comptabilisable, les sites s'attachant uniquement à mettre les individus en relation et à les laisser s'accorder ensemble sur les modalités du trajet.

De même, il est difficile d'évaluer la part des trajets réguliers dans les annonces déposées car elle dépend des trajets disponibles du jour. De plus et surtout, il apparaît évident qu'il s'agit de données plus ou moins confidentielles selon le service de covoiturage.

3.1.1 Recensement des sites Internet

Pour cela, il suffisait au début de taper « covoiturage » dans un moteur de recherche. Une première liste de sites est apparue. Nous avons complété cette liste en utilisant des tronçatures du mot « covoiturage » comme « covoit' », « covoitur' », « covoiturer »... En fin, pour clôturer la recherche aléatoire de sites, nous avons tapé des expressions faisant référence au covoiturage : « mobilité durable », « écomobilité », « roulez malin »... Cette recherche s'est achevée par le rajout de certains sites suite à des enquêtes téléphoniques

Cette liste n'est pas entièrement exhaustive pour deux raisons :

- il se peut que certains sites ne soient pas référencés sur les moteurs de recherches ;
- cette recherche s'est terminée au début du mois d'avril, elle ne prend donc pas en considération les sites créés postérieurement.

3.1.2 Analyses des sites

La base de données est incomplète, il y a de nombreuses informations manquantes. Ceci s'explique par la méthodologie adoptée pour recueillir les données : en effet, celles-ci proviennent uniquement de l'étude approfondie des sites ; toute la base repose sur une lecture et une analyse des informations disponibles sur chacun des sites de covoiturage.

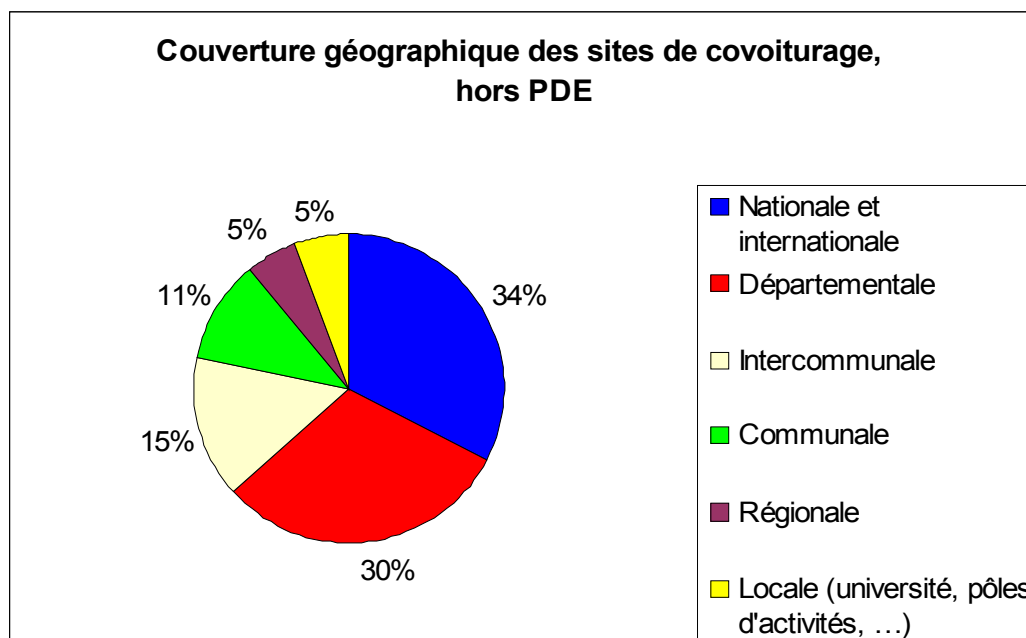
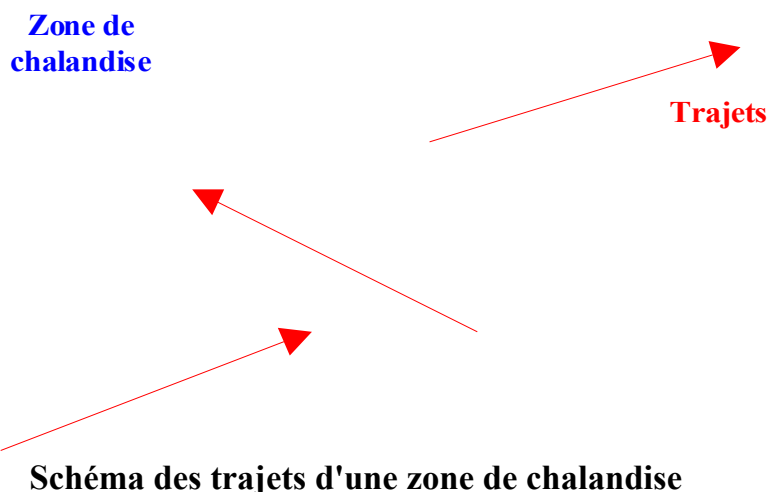
Le recours au contact téléphonique a été nécessaire lorsqu'une information lisible sur le site n'était pas très claire.

Plusieurs critères ont été évalués dès le début de l'étude et d'autres sont venus se greffer au fur et à mesure de l'avancement des recherches. Ces critères visent à définir et comprendre le fonctionnement des sites ainsi qu'à en juger les capacités qualitatives et quantitatives.

3.2 Résultats

3.2.1 Couverture géographique

Les sites de covoiturage n'ont pas tous une couverture d'envergure nationale. Ainsi donc, certains ont une couverture plus restreinte, localisée sur un département, une région, voire même une ville. Il est donc important de distinguer sur chaque site la zone de chalandise, c'est-à-dire l'espace géographique correspondant à la zone couverte par le service de covoiturage. Il correspond à l'ensemble des trajets qui ont pour point d'origine et/ou de destination un lieu interne à la zone de couverture (cf. schéma ci-dessous).

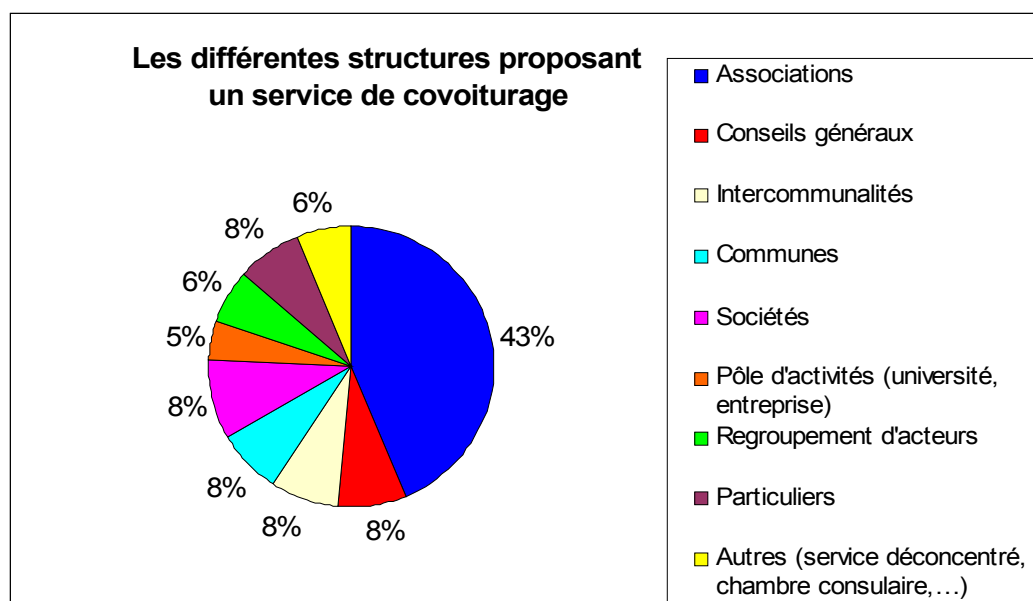


34 % des sites de covoiturage ont une couverture nationale et internationale, ceux-ci sont en majorité des associations qui cherchent à toucher un public le plus large possible ; elles ne peuvent pas se restreindre à une couverture plus localisée sous peine d'avoir

encore moins d'annonces. Ensuite, 30 % des sites ont une échelle départementale ; ils sont principalement créés et gérés par les conseils généraux des départements concernés, par des villes internes à la collectivité, voire par un regroupement d'acteurs.

La couverture intercommunale semble aussi être un bon cadre pour mettre en place un système de covoiturage (15 %), notamment dans le cadre des communautés urbaines.

3.2.2 Les structures proposant un service de covoiturage



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 78/78 – 100 %

Les associations sont les structures les plus présentes, c'est sous cette forme que les initiatives de covoiturage se sont développées en France. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, un dispositif de type associatif permet de conserver une vocation sociale, qui n'existe pas forcément dans le cadre de l'entreprise. La solidarité et la convivialité entre les habitants ainsi que le caractère non lucratif expliquent le fait que 43% des structures soient des associations.

Le cadre de la collectivité est aussi important à souligner (8 %) ; en effet, il y a de plus en plus de conseils généraux qui se lancent dans la réalisation d'un service de covoiturage. Suite à un appel d'offres, les structures potentiellement éligibles y répondent et proposent chacune leur savoir-faire à la collectivité, qui elle-même donne sa décision selon des critères financiers et techniques.

L'intercommunalité peut aussi proposer un service de covoiturage (8 %) : des communautés urbaines, des communautés de communes, des communautés d'agglomérations et des syndicats intercommunales ont un site de covoiturage. Il permet à tous les habitants de prévoir leur déplacement à partir ou depuis leur commune. À noter qu'il s'agit souvent d'un service spécialisé et localisé proposé par un opérateur de covoiturage, il s'agit en fait d'un zoom sur un territoire particulier mais en lien avec la base de données nationale.

Lorsqu'une collectivité désire mettre en place un système de covoiturage pour ses administrés, soit elle le fait savoir par un article dans son bulletin officiel, soit elle contacte directement toutes les structures qui, techniquement, peuvent répondre à l'appel d'offre.

Il faut aussi noter qu'auparavant les opérateurs de covoiturage faisaient uniquement du démarchage auprès des entreprises et collectivités. À présent, les collectivités étant très demandeuses de solutions alternatives à la voiture solo, ce sont elles qui prennent contact avec les opérateurs. En ce qui concerne les entreprises, le démarchage reste d'actualité car elles ne sont souvent pas au courant de ce qui peut se faire en terme de management de la mobilité et le prix qu'elles vont devoir déboursier.

Covoiturage : le Finistère en pointe

Le conseil général du Finistère est le premier département en France à mettre en œuvre une politique complète en faveur du covoiturage qui s'appuie sur trois piliers : la sécurisation de la pratique (aires de covoiturage), la mise en relation (site Internet) et la sensibilisation (campagnes de communication). Lancé en septembre 2005 le site Internet de covoiturage www.covoiturage-finistere.fr permet de mettre en relation des conducteurs et des passagers se déplaçant dans une même direction et désireux de partager un véhicule.

Le conseil général a fait appel à la société de communication Hippocampe pour la réalisation du site, qui a plus récemment inauguré les sites de covoiturage des conseils généraux des Côtes d'Armor (www.ticoto.fr) et des Alpes Maritimes (www.covoiturage-cg06.fr). La création du site aura coûté 40 000 €, auxquels viennent s'ajouter 10 000 € sur cinq ans pour l'hébergement, le dépôt du nom de domaine, la maintenance et l'actualisation. Agrémenté d'une cartographie dynamique pour un repérage visuel de l'offre et de la demande, le site a fait l'objet d'une importante campagne de communication trois mois avant son lancement. Depuis son ouverture, le site a enregistré 2 200 inscrits (chiffres de janvier 2007), dont 85 % résidant dans le département, 157 000 visiteurs et pas moins de 2 500 mises en relation effectives.

Ce succès s'explique par l'intégration du covoiturage dans une démarche globale et cohérente de déplacements et dans un souci de développement durable et de multimodalité. Pour couronner cette politique, des aires de stationnement dédiées au covoiturage ont été implantées à proximité des échangeurs routiers et autoroutiers. Actuellement neuf aires de covoiturage sont mises à disposition des usagers ; à terme, 30 viendront compléter le dispositif dans le cadre d'un programme pluriannuel sur cinq ans. Chacune de ces aires comporte une trentaine de places, mais a été dimensionnée dans l'hypothèse d'une extension future. Elles sont également équipées de systèmes de fixation pour les deux roues. Certaines d'entre elles sont reliées à des lignes de car interurbaines afin d'étendre et de prolonger l'offre de transport. Le conseil général prend à sa charge l'intégralité des investissements, l'entretien des aires étant assuré par les collectivités compétentes sur lesquelles l'aire est implantée.

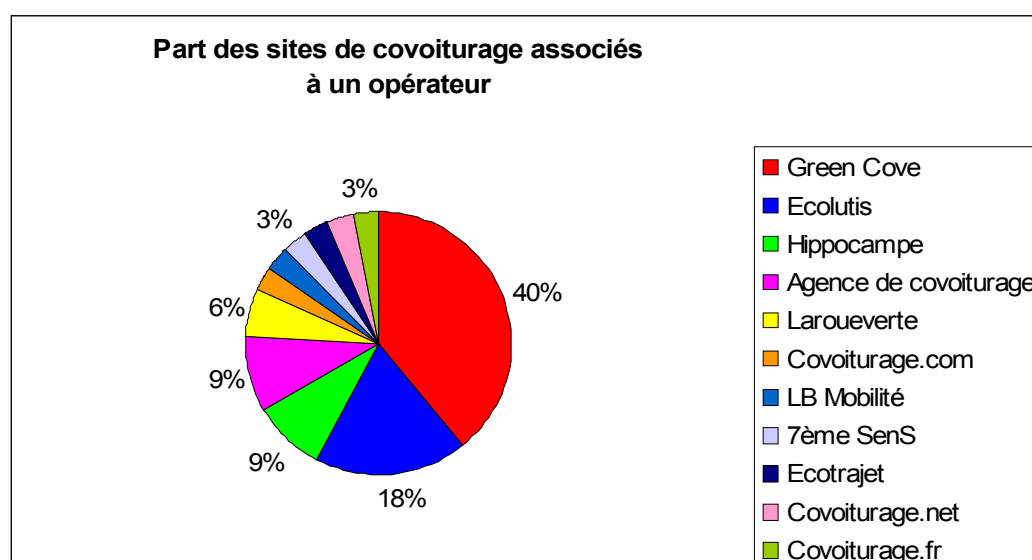
Un projet de mutualisation des bases de données des sites du Finistère et des Côtes d'Armor est en réflexion. Il devrait permettre d'élargir la zone de chalandise. Concrètement, une annonce déposée sur le site du Finistère et concernant un trajet interdépartemental sera instantanément intégrée à la base de données du site des Côtes d'Armor afin d'améliorer l'offre de covoiturage (et vice versa).

3.2.3 Les opérateurs de covoiturage

Un opérateur de covoiturage est une structure qui propose ses compétences et son savoir-faire à d'autres structures pour la réalisation et la gestion d'un site de covoiturage spécifique à un territoire. Il s'agit, dans la plupart des cas, d'une société mais il existe des opérateurs sous forme associative.

Leurs attributions sont diverses : certains opérateurs sont spécialisés dans le covoiturage comme Green Cove, Ecolutis, LaRoueVerte ou encore covoiturage.fr. D'autres ont plusieurs compétences et le covoiturage en fait partie ; c'est le cas de la société LB Mobilité (service en management de la mobilité) et de Hippocampe (agence de conseil en communication). Ce sont des sociétés qui utilisent leurs savoir-faire pour multiplier leurs références et diversifier leur activité.

Sur les 79 sites de covoiturage recensés en France, 33 ont été réalisés par un opérateur de covoiturage (ne sont pas comptabilisés les opérateurs étrangers ayant réalisé les sites de covoiturage pour des structures françaises). Il en existe onze en France.



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 28/78 – 36 %

Le diagramme ci-dessus représente la part des sites de covoiturage associés à un opérateur. Les sites n'ayant pas nécessité l'intervention d'un opérateur de covoiturage ne sont donc pas comptabilisés.

Le plus important est la société Green Cove Ingénierie qui a réalisé 13 sites de covoiturage grand public pour différents types d'acteurs : collectivités, entreprises, zones d'activités... Autre opérateur important, Ecolutis qui gère 18 % des sites.

Chacun d'entre-eux propose tout un panel de services tels que la création d'un site Internet, la gestion et le suivi de la plate-forme ou encore la sensibilisation auprès des salariés des entreprises voisines. Pour cela, les opérateurs disposent d'outils techniques permettant l'optimisation des mises en relation des utilisateurs : outil cartographique, rapprochement des trajets automatiques, moteurs de recherche, mutualisation des trajets, etc.

La roue verte

LaRoueverte.com est une société opératrice de covoiturage. Elle a participé au concours de l'Engagement qui récompense les initiatives de jeunes dans tous les domaines. À ce titre, elle a touché la somme de 1 000 €. Préalablement, 1 800 € lui ont été versés par les Fonds départementaux d'aide aux initiatives des jeunes (FDAIJ) et cherche actuellement à obtenir des fonds via le palmarès « Talent de la création d'entreprise ». À sa création, un capital de 10 000 € a été levé en partenariat avec cinq autres associés.

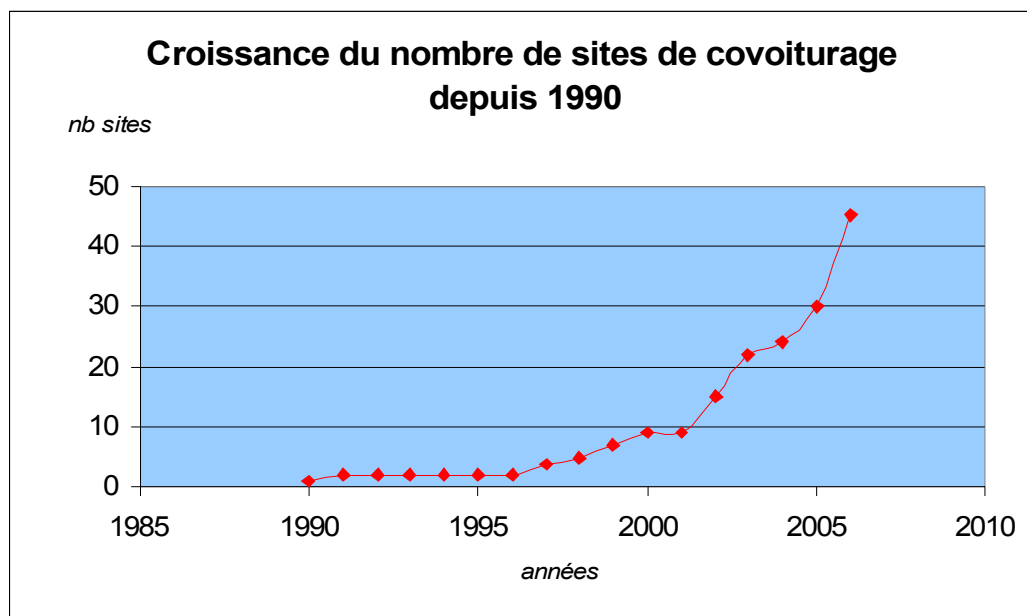
En ce qui concerne les services qu'elle propose, les prix s'échelonnent de 400 € à 20 000 € par an (pour les plus grosses structures). Cependant, la majorité des tarifs s'affichent entre 1 000 et 1 500 € par an. Le prix dépend essentiellement de la taille de l'effectif visé et du niveau de services proposé.

En ce qui concerne les dépenses de la société, l'achat de matériel et la communication sont les secteurs qui demandent le plus de fonds.

Les opérateurs proposent souvent deux formules : soit ils réalisent les sites et en assurent le suivi et la gestion, soit ils louent leur service (c'est-à-dire qu'ils fournissent le service mais n'en assurent pas le suivi). Certains opérateurs s'impliquent donc plus que d'autres dans la vie du site Internet, on passe de la simple réalisation du site à un suivi personnalisé et précis de son activité. La réalisation du site en lui-même n'est pas extrêmement compliqué, à condition de maîtriser les outils et les savoir-faire techniques (serveur, hébergement du site). La gestion du site nécessite un suivi constant des évolutions : il s'agit entre autre de faire des statistiques de fréquentation, proposer de nouveaux outils améliorant la qualité du site, proposer la couverture géographique la plus pertinente, démarcher les entreprises voisines pour les inciter à covoiturer, ou encore poursuivre les campagnes de communication. Ces degrés d'implication des opérateurs dépendent des modalités convenues entre les deux parties.

3.2.4 Croissance du nombre de sites Internet

Ces dernières années, le covoiturage a explosé, tant en terme de notoriété qu'en terme de capacité. Le nombre de sites dédiés au covoiturage a aussi explosé (cf. graphique ci-dessous). Ils sont de plus en plus nombreux, il se crée actuellement environ un site par mois. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle certains sites ne sont pas mentionnés et comptabilisés dans l'étude.



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 48/78 – 61 %

On constate que jusqu'en 1996, le nombre de sites de covoiturage est resté constant. C'est à partir de 1997 qu'ils ont commencé à fleurir. À partir de 2000, il se créait en moyenne au minimum quatre sites par an et jusqu'à 15 entre 2005 et 2006. Cette forte croissance s'explique par une prise de conscience des enjeux environnementaux, par un souci de protection de la nature et par une volonté grandissante des pouvoirs publics de mieux maîtriser les déplacements.

3.2.5 Partenariats

La création d'un service de covoiturage peut faire l'objet de partenariats. Ces partenariats dépendent des objectifs de la structure et de la pertinence du service pour le territoire. Il existe un panel d'acteurs susceptibles d'être partenaires d'une action covoiturage : ainsi, on retrouve souvent l'Ademe, les collectivités locales par l'intermédiaire des communes, des départements de plus en plus, des régions et surtout des intercommunalités. On peut aussi ajouter les AOT et AOTU, les chambres consulaires, les services déconcentrés de l'État ou encore les programmes européens tels que LEADER+ et le Fond social européen.

Tous ces acteurs participent au fonctionnement, à la promotion, aux financements et au suivi du service de covoiturage pour lequel ils se sont dit partenaires.

C'est le cas notamment pour les associations et les centrales de mobilités.

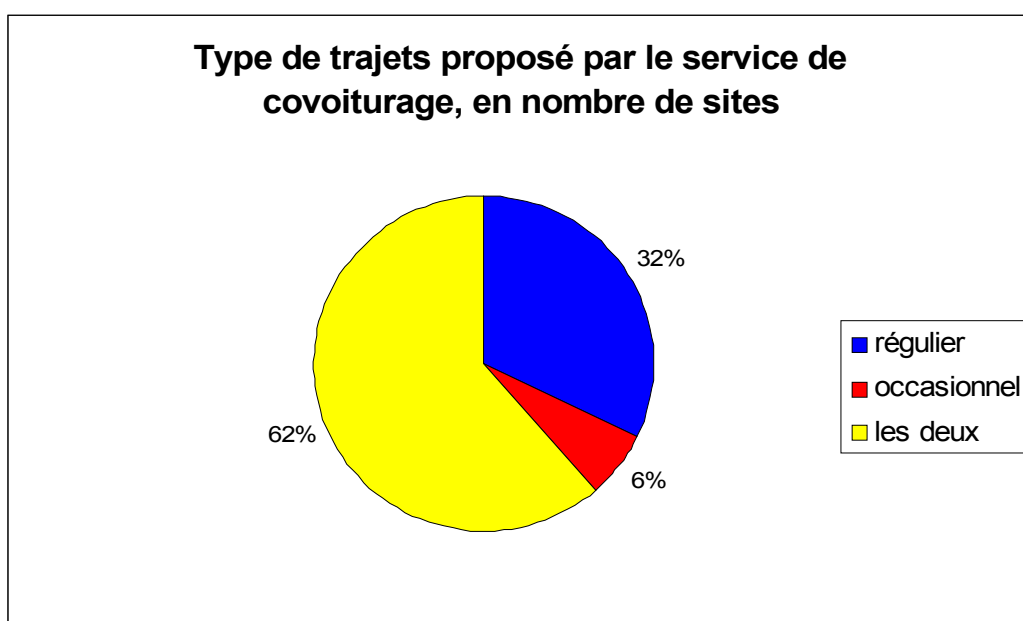
Par exemple, l'association *Voiture & Co*, créée en 1998, a bénéficié d'importants financements pour son lancement et son fonctionnement. D'après l'Ademe⁹, les financements concernant le covoiturage régulier ont été assurés à 80 % par les subventions publiques (mairies de Paris et de Nanterre), à 15 % par les partenaires privés (Fondation MACIF) et à 5 % d'autofinancement (adhésion des utilisateurs).

⁹ Ademe, Fiches descriptives « covoiturage », mai 2004

Quant au covoiturage événementiel, devenu leur principale activité, il est financé à 40 % par les subventions publiques (mairie, ministères des Transports et de l'Éducation, préfectures ...), à 30 % par les sponsors privés (Fondation MACIF, PSA, UCPA,...) et 30 % d'autofinancement.

3.2.6 Types de trajets proposés

Comme nous l'avons vu précédemment, il existe différents types de trajets proposés. Ceux-ci dépendent de leur fréquence temporelle. Ainsi, pour le covoiturage grand public, on distingue deux sortes de trajets : les trajets domicile – travail dits « réguliers » et les trajets occasionnels.



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 62/78 – 79 %

Une large majorité des sites propose les deux types de trajets : c'est-à-dire que lors du dépôt d'annonces, l'utilisateur peut indifféremment rentrer un trajet régulier ou ponctuel. À charge pour lui de définir et préciser les modalités de son trajet (origine/destination, dates, horaires et lieu de rencontre...)

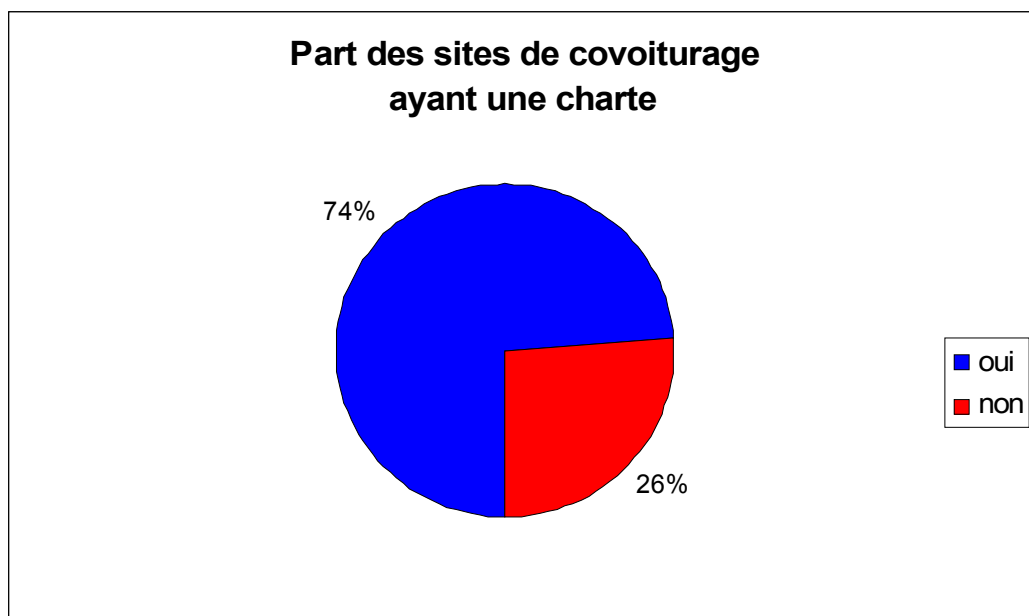
Certains sites ont une spécificité « trajet régulier » : le dépôt d'annonces occasionnelles est fortement déconseillé, voire même parfois redirigé vers un autre site de covoiturage partenaire ou ami. Par exemple, le site laroueverte.com est un site dédié au covoiturage régulier ; cependant, il informe les internautes de la possibilité de déposer un trajet ponctuel sur le site covoiturage.fr.

3.2.7 Charte et conditions d'utilisation

La charte a pour objet de formaliser les règles de déontologie et de sécurité relatives à l'utilisation d'un service de covoiturage. Elle illustre le comportement loyal et responsable que doit adopter toute personne désirant utiliser le site internet. La charte définit les politiques et les moyens de mise en œuvre et s'impose à l'ensemble des utilisateurs, qu'ils soient conducteurs comme passagers.

La signature des conditions d'utilisation permet aussi de définir le régime de responsabilités et les engagements de chacune des parties. La structure proposant un service de covoiturage s'engage, dans la majorité des cas (sites ayant une charte), à ne divulguer

aucune information personnelle à une tierce personne et peut parfois vérifier l'identité des covoitureurs (carte d'identité, permis de conduire...). En revanche, les utilisateurs ont aussi des engagements vis-à-vis du service de covoiturage (annonce valide, sincérité des informations) et des autres utilisateurs (respect d'autrui, du véhicule, ponctualité, indemnisations...). La structure proposant un service de covoiturage décline toute responsabilité en cas de problèmes survenus pendant le trajet.



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 72/78 – 92 %

On constate que les trois-quarts des sites de covoiturage ont une charte d'utilisation. Il n'y a que six sites de covoiturage où l'on ne peut pas se prononcer sur la présence de conditions d'utilisation. À noter que la quasi-totalité des opérateurs, ainsi que leurs sites associés, possèdent une charte.

3.2.8 Frais d'inscription au service

Il se peut que sur certains sites, une cotisation soit nécessaire pour utiliser le service de covoiturage. Cette cotisation permet non seulement de financer le site, son fonctionnement et sa pérennité mais permet aussi d'assurer une sécurité supplémentaire pour les utilisateurs.

Très peu de sites font payer les frais d'utilisation au service : seulement 14 % des sites de covoiturage. La majorité des sites est gratuite et leur utilisation ne nécessite pas de frais d'inscription ou d'utilisation. Les seuls frais que les utilisateurs auront à verser sont les frais de transports liés aux modalités du trajet.

Ces frais d'inscription se présentent sous différentes formes :

- le paiement de cette cotisation prend effet lors de la mise en relation effective des covoitureurs (indépendamment de savoir s'ils se sont accordés) ;
- l'utilisation du service est gratuite pour les conducteurs et payante pour les passagers ;
- le dépôt d'annonces est gratuit mais la consultation des coordonnées personnelles est payante ;
- abonnement annuel pour l'utilisation du service ;
- tarif unique à validité illimitée (paiement de la somme et accès illimité au service).

Les tarifs varient en fonction des modalités de cotisation. Certains sites proposent des tarifs annuels donnant droit à l'utilisation du service de manière illimitée (entre 5 et 10 €/an). D'autres proposent le paiement des frais d'inscription uniquement à partir de la première mise en relation des conducteurs et passagers, à hauteur de 8 €/an. Le paiement de la cotisation peut aussi prendre effet lorsque le trajet est réellement effectué ; pour cela, l'utilisateur devra déboursier 20 €/an. Aussi, la consultation des coordonnées des covoitureurs peut donner lieu à un paiement à hauteur de 12 €/an pour 18 consultations de coordonnées.

Le financement d'un site de covoiturage nécessite des fonds. Les sites fonctionnent généralement sur le modèle économique de la vente d'espace publicitaire. C'est la principale source de financement. La vente d'abonnement ou d'installation de solutions de covoiturage intra- et inter-entreprises, locales ou régionales constitue la deuxième source de financement.

Concernant les sites qui n'ont pas d'espace publicitaire, les financements proviennent des différentes subventions allouées et des services proposés aux entreprises.

3.2.9 Les frais de transport

Ils correspondent à tous les frais inhérents à l'utilisation du véhicule : il s'agit de la consommation de carburants, le passage au péage ou encore l'usure du véhicule. Le covoiturage permet de faire des économies ; en partageant les frais entre conducteur et passager(s), on divise par autant de personne présente dans la voiture le prix du trajet. Cependant, il est important que le conducteur ne fasse pas de bénéfices sous peine d'être en infraction. Il faut en effet une licence de taxi ou de transport spécifique pour transporter des passagers payants. L'exercice, par une entreprise non inscrite au registre, d'une activité de transport public routier de personnes est un délit punissable d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende.

Les sites de covoiturage proposent de diviser les frais de transports entre les covoitureurs, mais à des degrés différents. En effet, alors que certains laissent le choix aux utilisateurs de s'arranger entre eux sur le montant de l'indemnité, d'autres proposent des barèmes de prix avec des tarifs de l'ordre de 0,04 à 0,07 € par kilomètre effectué selon la nature du trajet, sa distance et le type de véhicule utilisé.

Il est parfois possible de calculer soi-même et automatiquement la participation du passager dans les frais de transport et donc l'économie réalisée par le conducteur, à l'aide d'un éco-calculateur.

La méthode est la suivante :

On multiplie le nombre de kilomètres (K) parcourus par la consommation du véhicule (L / 100 km). On obtient le rapport :

$$\frac{K \times L}{100} = \text{coût du carburant}$$

On ajoute le coût éventuel du (ou des) péage(s) et on divise le tout par le nombre de personnes dans le véhicule, conducteur compris.

Exemple : Trois personnes réalisent, dans le même véhicule, un trajet de 400 km avec une voiture consommant 8 l / 100 km. Le péage est à 10 €. La participation de chacune des trois personnes sera de :

$$\frac{400 \times 8}{100} = 32 \text{ € de carburants}$$

32 + 10 = 42 €. Le trajet aura coûté au total 42 €.

On divise le total par le nombre de personnes dans la voiture et on obtient :

$$\frac{42}{3} = 14 \text{ € par personne}$$

Il existe un site où le calcul de l'indemnité du conducteur se fait automatiquement et le passager ne peut intervenir.

Pour faire une rapide comparaison entre les différents modes de déplacements, un trajet Lyon-Paris en covoiturage coûte en moyenne 30 € pour 5 h de voyage¹⁰, contre 45 € pour le train (2 h) et minimum 200 € pour l'avion (3 h 30)¹¹. La route apparaît donc comme beaucoup plus économique que les autres moyens de transport, d'autant plus pour le covoiturage.

En ce qui concerne des trajets plus réguliers, un trajet Saint-Étienne – Lyon coûte moins de 5 € en covoiturage et 7 € minimum en TER pour un temps de voyage équivalent.

3.2.10 Le dépôt d'annonces et la mise en relation

Dans la majorité des cas (87 %), le dépôt d'annonces n'est pas obligatoire pour visualiser les offres de covoiturage.

Les renseignements à remplir lors d'un dépôt d'annonces varient en fonction des sites. L'origine et la destination, ainsi que la fréquence et la date du trajet sont évidemment indispensables. Il est parfois nécessaire de compléter des champs supplémentaires tels que l'heure et le lieu de rendez-vous, le nombre de places disponibles dans le véhicule (pour les conducteurs), le prix ou encore si vous êtes un conducteur ou un passager. Ces champs sont obligatoires pour valider un dépôt.

Accessoirement, vous pouvez préciser certains champs comme la date limite de validité de l'annonce, les détails du trajet, le descriptif du véhicule ou un commentaire particulier (fumeur ou non-fumeur, colis...).

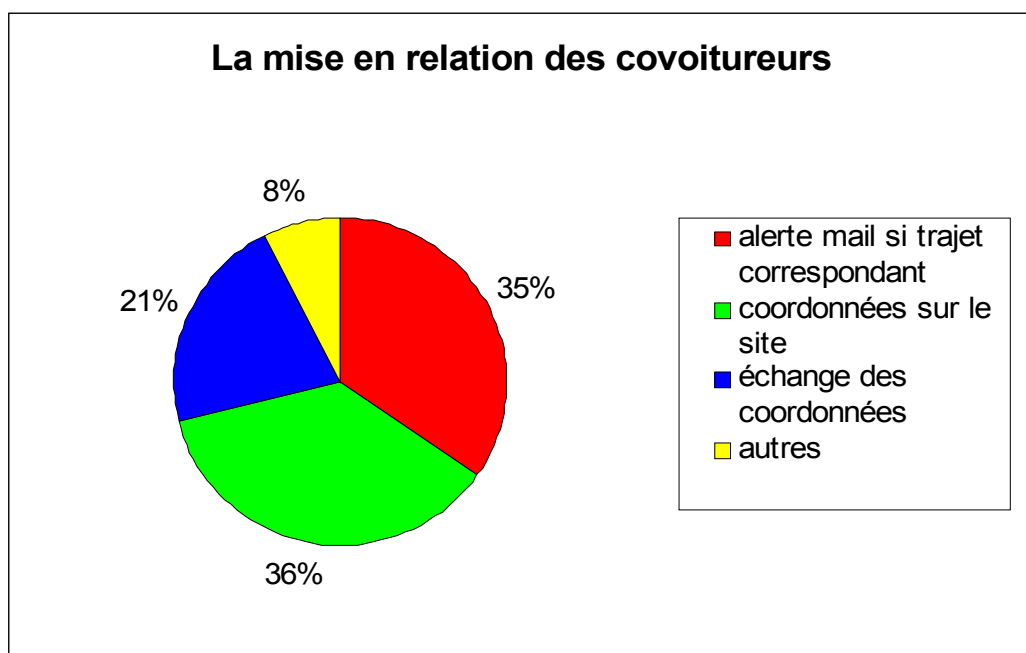
Il est aussi possible de rentrer des villes étapes pour diviser le trajet en plusieurs tronçons et ainsi multiplier les chances de trouver un covoitureur. 53 % des sites proposent de rentrer une ou des ville(s) étape(s).

Le mode de mise en relation le plus courant se fait par échange de coordonnées sur le site : soit par lecture directe des coordonnées du covoitureur (36 %), soit par échange de coordonnées avec envoi préalable d'un mail (21 %).

Un système également souvent utilisé est l'alerte mail (35 %), qui constitue une fonctionnalité supplémentaire, et qui envoie aux covoitureurs un message les informant d'une possibilité de trajet commun. Les covoitureurs potentiels rentrent alors en contact soit par lecture directe des coordonnées d'autrui, soit par prise de contact préalable par mail.

¹⁰ Tarifs issus du site covoiturage.fr. Ces chiffres varient selon qu'il s'agisse d'un conducteur ou d'un passager.

¹¹ Tarifs issus du site de la SNCF. Ces chiffres ne prennent pas en compte le coût et le temps de rabattement vers la gare ou l'aéroport



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 66/78 – 85 %

3.2.11 Mutualisation des bases de données

Nous avons vu précédemment que les opérateurs peuvent créer des sortes d'antennes locales de leur base de données nationales. Il s'agit en fait de proposer à une collectivité, une entreprise ou une administration de zoomer sur leur territoire tout en gardant l'intégralité des fonctions et des possibilités de la base nationale. La mutualisation permet aux administrés, à travers le portail de leur structure, de bénéficier et d'utiliser la base de données généralisée. Par exemple, une annonce déposée sur le portail d'une structure locale sera instantanément intégrée à la base nationale pour augmenter les chances de trouver un covoitureur.

Seulement 34 % des sites de covoiturage grand public sont pourvus de cette fonctionnalité ; il s'agit essentiellement des sites associés à un opérateur.

Lorsqu'une collectivité ou une entreprise désire proposer un service de covoiturage, elle a la possibilité de choisir ou non de mutualiser la base de donnée locale. C'est plus avantageux car elle permet d'accroître considérablement les occurrences possibles. Dans la plupart des cas, les structures bénéficiaires autorisent la mutualisation. La collectivité a même les moyens de proposer une rubrique spécifique pour les entreprises de son territoire (cf. encart suivant).

Le covoiturage en Franche-Comté

En novembre 2006, la Ville de Besançon, la Communauté d'agglomération du Grand Besançon, le Conseil général du Doubs et la Région Franche-Comté proposent un site de covoiturage à leurs administrés.

C'est dans le cadre de la mise en place d'un groupe de suivi des Plans de Déplacement Entreprise, qu'ils ont souhaité s'associer pour proposer un service de covoiturage à leurs salariés et au grand public : covoiturage.besancon.fr (accessible également par les portails web de chacune des collectivités). S'appuyant sur leur site national www.123envoiure.com, le prestataire Green Cove Ingénierie a répondu à la demande des quatre collectivités de mutualiser leur site avec une fonctionnalité particulière dans le cadre des PDE.

L'originalité du système : il a été conçu pour permettre, à l'intérieur d'un système grand public national, d'accéder à un fichier spécifique pour les entreprises ou administrations locales engagées dans un PDE.

Les agents et salariés peuvent visualiser toutes les offres, alors qu'un usager non identifié par un "code entreprise" n'aura pas accès aux "offres PDE" de façon systématique. Lors de la création d'un trajet les membres du "club PDE" ont le choix entre :

- restreindre l'accès de leur offre aux seules personnes identifiées par leur code PDE ;
- ouvrir leur offre à tous y compris le grand public.

Ce système original permet ainsi d'avoir une offre très large tout en permettant des regroupements par zone d'entreprises.

Six mois après le lancement du site, on comptabilise déjà près de 2 000 inscriptions !

3.2.12 Outil cartographique

Certains sites proposent une fonctionnalité supplémentaire pour offrir aux utilisateurs un moyen de visualiser les trajets : l'outil cartographique. Il s'agit ici de proposer à l'utilisateur une visualisation générale de la distance qui sépare les points d'origine et de destination. Cette fonctionnalité ne permet pas de définir un itinéraire précis, elle permet juste à l'internaute d'évaluer le chemin à parcourir entre les deux points.

Covoiturage.fr a été le premier site de covoiturage à proposer une carte interactive basée sur les coordonnées GPS des villes. D'autres se sont basés sur les codes postaux des communes mais la précision est moindre.

L'opérateur Green Cove Ingénierie a amélioré encore le module cartographique en introduisant l'itinéraire. c'est-à-dire que le trajet n'est pas représenté par un trait entre deux points mais suit un itinéraire, c'est-à-dire prend en compte les réseaux routiers et autoroutiers. Cependant, pour accéder à cette fonctionnalité, il est nécessaire de se certifier et de déboursier la somme de 12 € ou 30 €/an (selon la formule) ; ce qui vous donne accès à une panoplie d'avantages supplémentaires telle que la vérification des coordonnées, le module cartographique, la mise en avant des trajets ou encore la possibilité de parrainer une personne.

D'après l'enquête, une quinzaine de sites dispose de cette fonctionnalité (23 %) et six peuvent le proposer sous réserve d'une certification préalable (9 %).

The screenshot shows the 'ticoto' website interface for searching carpooling trips in the Côtes d'Armor region. It features a navigation bar with options like 'Vous inscrire', 'Les trajets', and 'Le covoiturage'. The main content is divided into three sections: 'Recherche par critères' (search by criteria), 'Recherche cartographique' (cartographic search), and a detailed view of a 'Trajet régulier' (regular trip).

Recherche par critères: Includes dropdown menus for 'Départ' (Toutes les communes), 'Destination' (Toutes les communes), 'En passant par' (Toutes les communes), 'Type de trajet' (Tous), and 'Je recherche' (Tous voe).

Recherche cartographique: A map showing the region with various towns marked, including Lannioh, Paimpol, Guingamp, Saint-Brieuc, Lamballe, Dinan, Rostrenen, Loudéac, and Caulnes.

Trajet régulier (N°729 vu 137 fois - Déposé le 12-04-2007):

- Départ: Plouézec
- Destination: Loudéac
- Par: Châtelaudren
- COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
- Sexe: Homme
- Tranche d'âge: 40 ans et plus
- Place(s) disponible(s): 3
- Information(s) complémentaire(s):

335 trajets trouvés: A table listing search results with columns for 'Départ', 'Destination', 'En passant par', 'Date', and 'Informations'.

Départ	Destination	En passant par	Date	Informations
Châtelaudren	Lamballe		Régulier	Conducteur
Châtelaudren	Lamballe		Régulier	Conducteur
Loudéac	Plouézec	Châtelaudren	Régulier	Conducteur
Plouézec	Loudéac	Châtelaudren	Régulier	Conducteur
Uzel	Loudéac		Régulier	Conducteur
Loudéac	Uzel		Régulier	Conducteur
Rennes (Ille et Vilaine	Saint-Brieuc		Régulier	Passager
Saint-Brieuc	Rennes (Ille et Vilaine		Régulier	Passager

la recherche d'un trajet sur le site de covoiturage des Côtes d'Armor (www.ticoto.fr)

La capture d'écran ci-dessus est tirée de la page « les trajets » du site de covoiturage des Côtes d'Armor. Pour visualiser un trajet, il suffit de choisir un itinéraire parmi ceux récemment proposé (en bas à droite) ou de faire une recherche par critères (en haut à gauche) ou cartographique. Suite à cette recherche, un ou plusieurs trajets s'affichent correspondant à l'objet de la requête. Il suffit alors d'en sélectionner un ; le détail du trajet apparaît dans un encart en haut à droite. Si le trajet vous intéresse, il suffit donc de contacter la personne via une interface électronique (anonymat de la personne).

3.3 Projets de développement

De nombreux projets sont actuellement lancés en France pour encourager la pratique du covoiturage.

La France s'est engagée, en ratifiant le Protocole de Kyoto, à stabiliser sur la période 2008-2012 ses émissions de gaz à effet de serre à leur niveau de 1990. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement a lancé en juillet 2004 le « Plan Climat 2004- 2012 », premier plan complet définissant des actions nationales de prévention du changement climatique. Le Plan Climat 2004-2012 décline des mesures dans tous les secteurs de l'économie et de la vie quotidienne des Français. Il s'agit d'économiser de l'ordre de 10 % des émissions françaises à l'horizon 2010, afin de maintenir la tendance actuelle à la stagnation des émissions de CO₂, voire de faire mieux dans la perspective d'une division par quatre des émissions à l'horizon 2050¹².

L'actualisation du plan climat en 2006 poursuit deux objectifs :

- prendre en compte un contexte énergétique en constante évolution ;
- sécuriser le respect de l'objectif assigné par le Protocole de Kyoto.

¹² Actualisation 2006 du Plan Climat 2004-2012. Accessible via l'adresse :

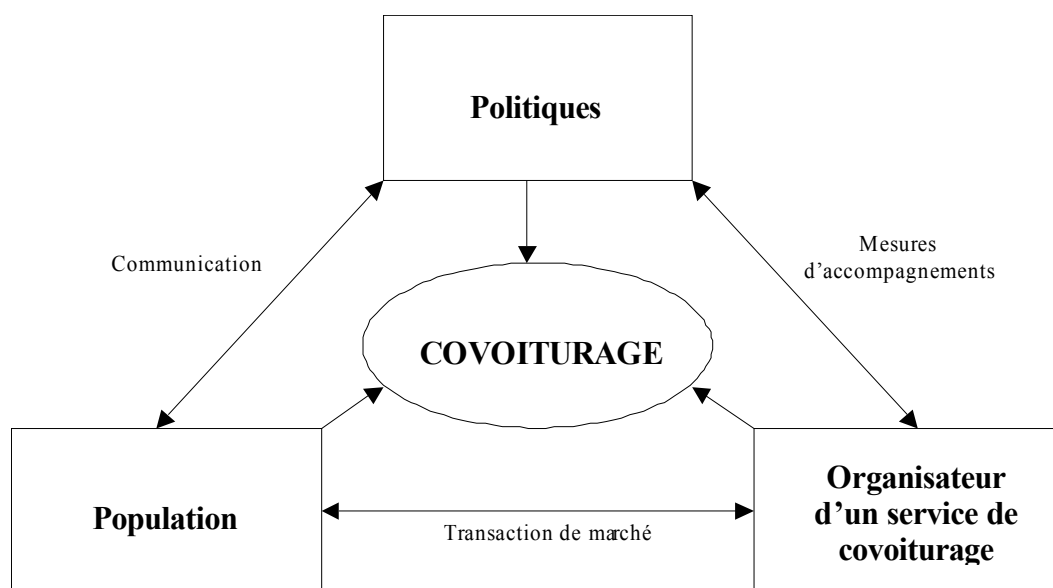
http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/1er_doc_INTRO_PLAN_CLIMAT_final.pdf

Dans ce cadre et dans le but d'enrichir le contenu des plans de déplacements urbains, un appel à projet a été lancé auprès des collectivités pour porter des initiatives locales, concrètes et opérationnelles ; L'objectif étant d'améliorer la qualité de vie en ville, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de faciliter les déplacements. Plusieurs collectivités ont participé à ce projet et parmi elles, certaines se sont penchées sur un développement du covoiturage.

3.4 Bilan

Comme nous venons de le voir, l'organisation du covoiturage grand public est complexe. La multitude et le morcellement des acteurs concernés confèrent à cette activité une difficulté qu'il est important de résoudre pour ne pas pénaliser la pratique. Cette nouvelle mobilité nécessitera un suivi particulier dans l'avenir pour évaluer l'état d'avancement d'un phénomène en pleine croissance.

Il est important de noter que la multiplicité et la diversité des acteurs et des sites est un frein supplémentaire au développement et à l'essor du covoiturage en France. Le regroupement d'acteurs (collectivités, entreprises, etc) peut répondre à ce problème.



Rôle de chaque acteur dans l'organisation d'un service de covoiturage¹³

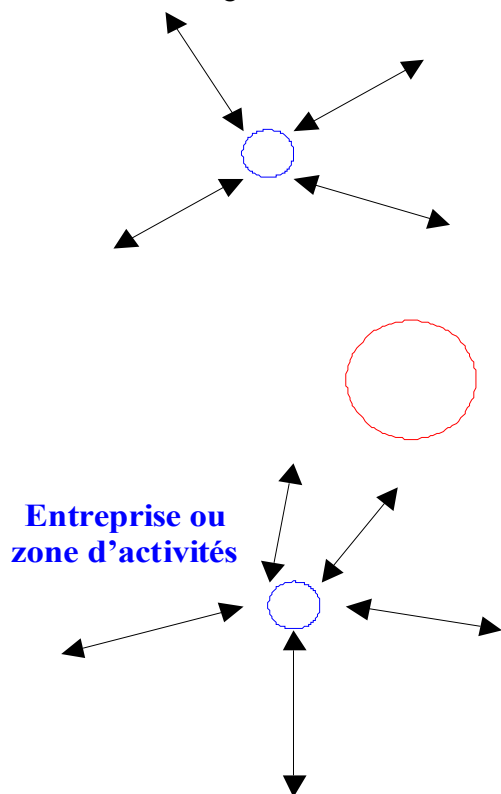
¹³ Schéma tiré de CARSHARING 2000 : Sustainable transport's missing link, ECOPLAN International, BRITTON Éric, janvier 2000

4. État des lieux des services de covoiturage en entreprise / administration

4.1 Méthodologie

Le « covoiturage d'entreprise » se fait très souvent dans le cadre des plans de déplacements d'entreprises (PDE), mais il existe des actions menées indépendamment des PDE qui ont été mises en place pour encourager le covoiturage sur certaines portions de territoire. En effet, contrairement au service de covoiturage grand public où l'origine et la destination doivent concorder (ou être sur le même itinéraire que celui du conducteur) pour trouver un trajet correspondant, le service de covoiturage en entreprise a l'avantage de présenter une destination (ou origine) fixe, à savoir le site de l'entreprise.

Service de covoiturage dans un cadre restreint



Service de covoiturage grand public

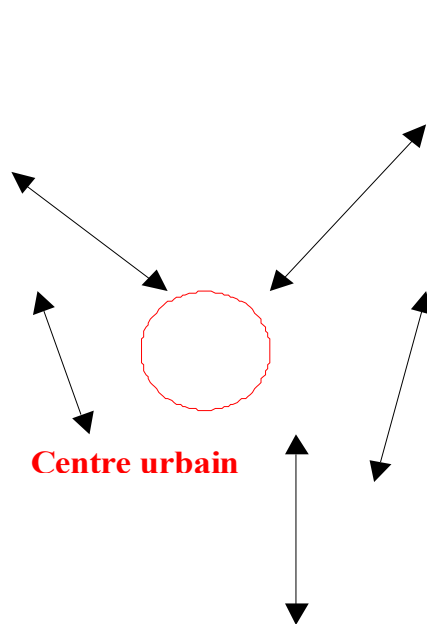


Schéma des variables Origine / Destination selon le cadre du service de covoiturage

L'Ademe a publié en juillet 2005 une évaluation nationale des plans de déplacements entreprise¹⁴ avec le soutien du GART (Groupement des autorités responsables de transport), de l'ACFCI (Association des chambres françaises de commerces), de la direction des Transports terrestres du ministère de l'Équipement et du Certu.

¹⁴« Evaluation Nationale des Plans de Déplacements Entreprise, Rapport Final, Juillet 2005 »

Les objectifs de l'étude étaient de recenser et de caractériser les PDE réalisés ou en cours de réalisation sur le territoire national, d'en mesurer les mesures prises et leur efficacité ainsi que de proposer des voies d'optimisation du dispositif.

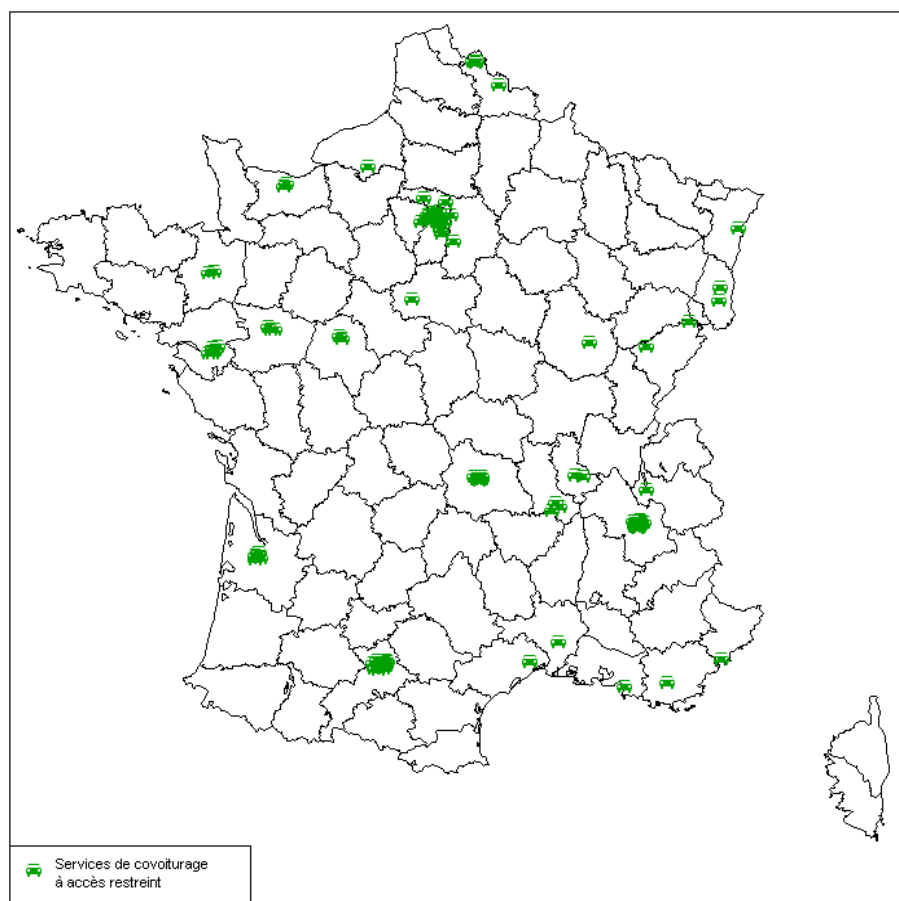
Sur la base principalement, de l'étude d'évaluation nationale des PDU et autres sources disponibles, 69 sites d'entreprises, ayant mis en place du covoiturage ont été identifiés et un certain nombre de données recueillies.

Contrairement au covoiturage grand public, le taux de réponse est beaucoup plus faible pour les entreprises et les administrations (40 % de retour). La principale raison est le fait que beaucoup de plans de mobilité sont récents, les évaluations pour juger de la réussite du système n'ont pas encore été menées. Les données sont, elles aussi, partielles car le covoiturage n'est pas l'action phare d'un PDE : il arrive souvent en 4^e ou 5^e position. À cela s'ajoute le fait que sa mise en oeuvre est souvent basique et ne fait pas l'objet d'un suivi personnalisé.

4.2 Résultats

4.2.1 Répartition géographique

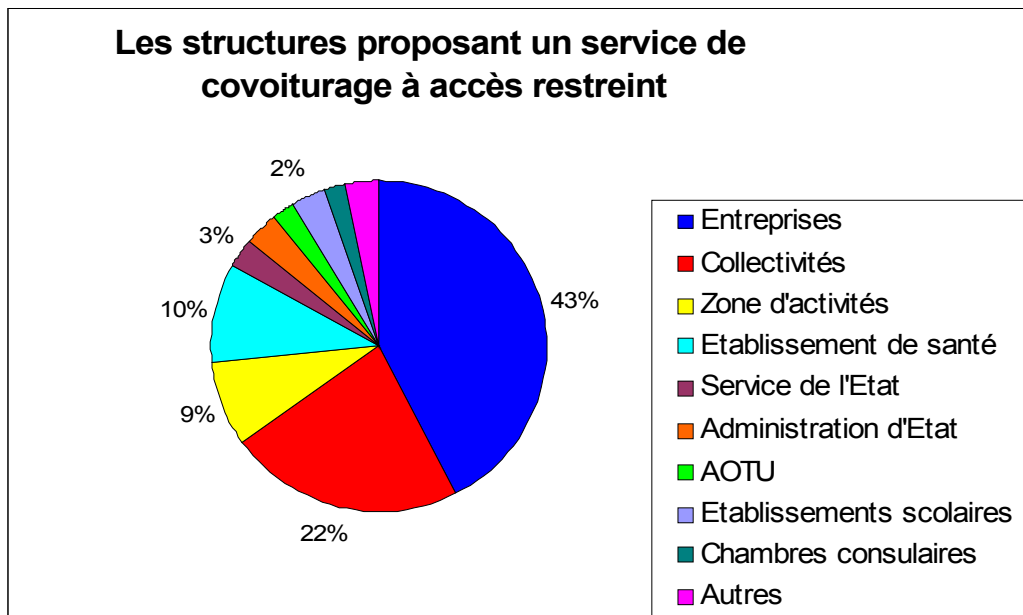
La carte ci-dessous représente les structures, proposant un service de covoiturage à accès restreint en France, sur lesquelles certaines données ont pu être collectées.



Source : Base de Données Covoiturage – Échantillon : 69/69

Cette représentation n'a pas prétention à localiser tous les services de covoiturage à accès restreint mais uniquement ceux issus de l'étude. Ainsi, il se peut que certains services ne soient pas mentionnés ni visualisés.

4.2.2 Les structures organisatrices



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Echantillon : 69/69 – 100 %

Il est question dans cette partie de repérer les structures qui proposent un service de covoiturage à une population ciblée. Il ne s'agit pas forcément des structures qui mettent en place le système mais plutôt à qui le service de covoiturage est destiné.

Les entreprises fournissent 43 % des sites Internet. Cela confirme que l'entreprise, souvent dans le cadre de PDE, reste la structure la plus à même à proposer un tel service. À noter qu'il y a de plus en plus de sociétés désireuses de mettre en place une solution alternative à la voiture, et que ce chiffre ne va pas cesser de croître d'ici quelques années : en effet, les autorités publiques entendent bien rendre obligatoire la réalisation d'un PDE pour les entreprises de plus de 250 salariés, et ce dans le cadre des plans de protection de l'environnement.

Les collectivités proposent elles aussi de plus en plus de services de covoiturage dans le cadre de leur PDA (22 %). Elles doivent servir d'exemples à la communauté, voire même d'appui aux entreprises pour la réalisation de leur plan de mobilité.

Les zones d'activités représentent aussi un cadre intéressant ; le morcellement des sites, des activités et des hommes ne permet pas de faire un PDE pour chaque entreprise. À une échelle aussi importante, le PDE inter-entreprises semble être l'une des réponses. Par exemple, Inovallée, anciennement ZIRST de Meylan, est une des premières technopoles françaises ; plus de 300 entreprises réparties sur 110ha de terrain représentent un potentiel humain de 9 000 employés. Suite à des problématiques de congestion aux abords du site, un PDE inter-entreprise a été lancé incluant une mesure covoiturage. Celui-ci a été évalué à plus de 15 % de l'effectif du site d'après l'enquête initiale.

Les établissements de santé (CHU, centre de recherche, hôpitaux...) proposent aussi le covoiturage à leurs employés ; certains pour des raisons de congestion et de coût de financement, d'autres pour des raisons sanitaires (le covoiturage permet de diminuer l'émission des GES).

Aéroports de Paris lance avec l'ADOR la plus grosse opération de covoiturage inter-entreprises d'Ile de France...

Le 31 octobre 2006, François Rubichon, directeur général délégué d'Aéroports de Paris et Pierre Lefort, président de l'Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis (ADOR) ont annoncé le lancement d'un site internet de covoiturage pour les salariés des entreprises du pôle d'Orly-Rungis et d'Aéroports de Paris.

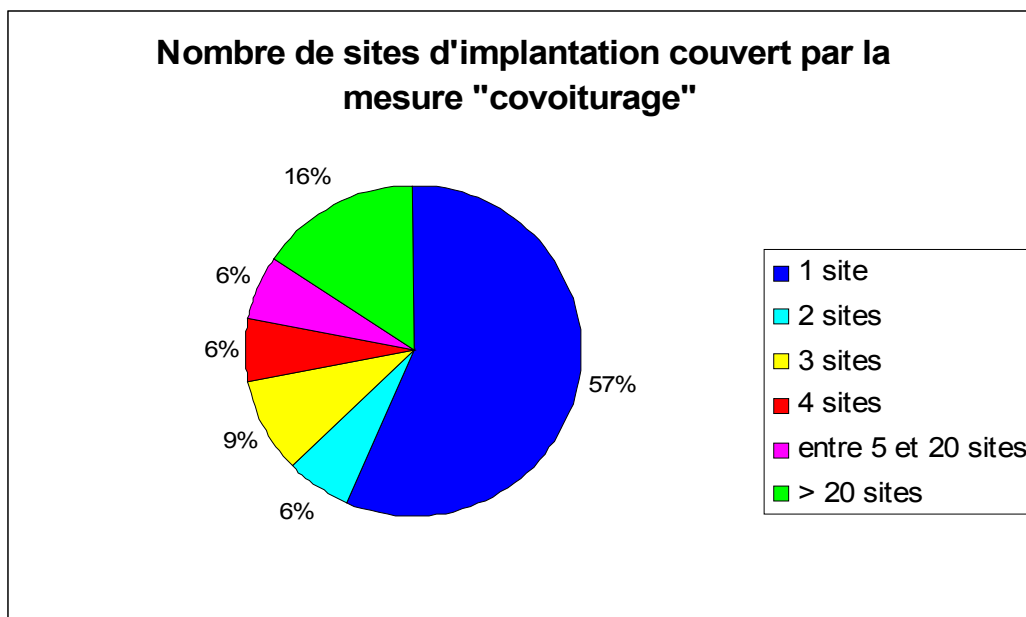
Ce site s'adresse aux 63 000 salariés des 4 000 entreprises du secteur Orly-Rungis, et aux 700 sociétés de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle représentant plus de 80 000 salariés. À noter qu'actuellement, sur les 8 000 salariés d'Aéroports de Paris, on compte un peu plus de 210 inscrits depuis l'ouverture du site, soit 2% d'inscription.

Ce nouveau service répond à un double objectif : encourager les salariés à repenser leurs déplacements – 90 % des salariés viennent au travail en voiture et seulement 2 % pratiquent le covoiturage – et réduire les émissions de gaz à effet de serre pour limiter la pollution. Le covoiturage va permettre la mise en relation de personnes habitant dans des lieux proches et travaillant au même endroit, avec des horaires similaires. Elles pourront faire voiture commune pour se rendre sur leur lieu de travail de manière régulière ou occasionnelle (en cas de panne du véhicule ou de grèves). Aéroports de Paris et l'ADOR ont choisi de confier la mise en œuvre technique de ce projet à l'entreprise Green Cove Ingénierie, pour un coût inférieur à 50 000 €.

Complété par un outil de recherche cartographique interfacée avec *Viamichelin*, le système ne bénéficie cependant pas de mesures incitatives pour encourager les employés à covoiturer. Selon Didier Aujouannet, chef de projet PDE d'ADP, c'est un service supplémentaire offert aux employés qui implique une responsabilisation de chacun pour limiter l'impact de la voiture solo. Pour encourager le dispositif, une importante campagne de sensibilisation a été lancée et de multiples supports de communication ont été envisagés et diffusés aux salariés.

4.2.3 Le nombre de sites d'implantation couvert par la mesure « covoiturage »

Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Echantillon : 33/69 – 48 %



La mesure « covoiturage » d'une structure a un périmètre d'actions prédéfinies. Ce périmètre est composé d'un ou plusieurs sites, qu'il s'agisse des unités de production d'une même structure ou des différentes entreprises d'une zone d'activités. Le PDE est normalement composé d'une seule entreprise ; dans le cas contraire, on parle de PDE inter-entreprises.

57 % des structures proposant un service de covoiturage à accès restreint ne comportent qu'un seul site. Autrement dit, la mesure « covoiturage » ne s'applique que sur un site. Dans 85 % des cas, il s'agit d'entreprises ayant mis en oeuvre un plan de mobilité. Le reste provient des entreprises ayant opté pour la création d'un site Internet (ou Extranet) de covoiturage.

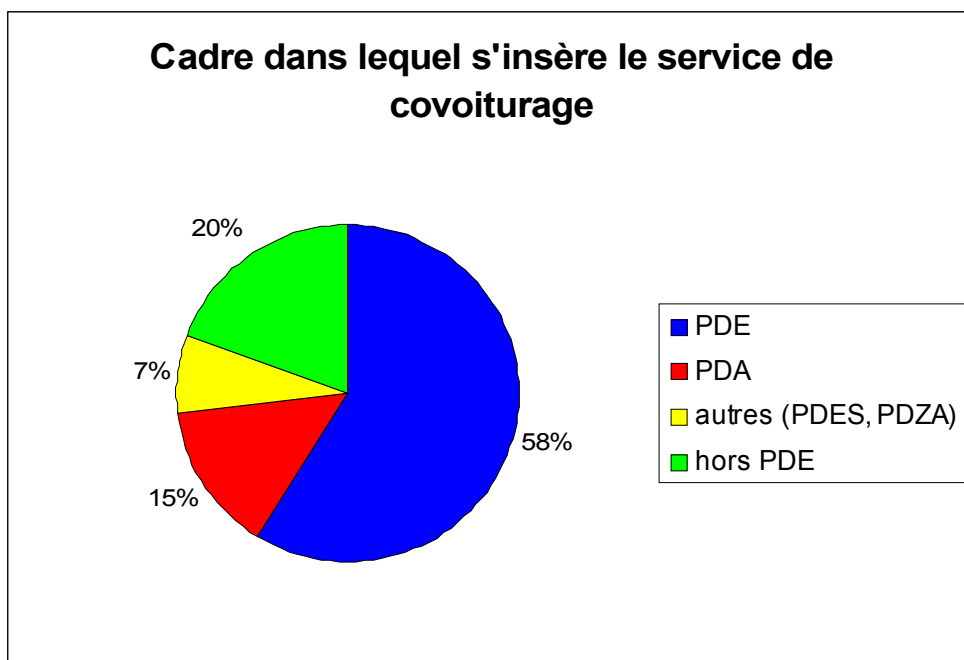
Apparaissent ensuite les territoires où plus de 20 entreprises se sont implantées (16 %). Il s'agit essentiellement des parcs d'activités. Comme nous l'avons vu précédemment, chaque entreprise ne peut se permettre de réaliser son propre PDE pour diverses raisons : ce sont souvent des PME/PMI, de quelques salariés, voire quelques dizaines, qui n'ont pas les moyens de s'offrir un tel service.

4.2.4 Le cadre dans lequel s'insère la mesure « covoiturage »

Le covoiturage est une des réponses possibles aux problèmes que rencontrent les entreprises, les administrations et les zones d'activités. Il s'insère le plus souvent en tant que mesure d'un plan de mobilité, qu'il s'agisse de PDE, de PDA, de PDZA (Plan de déplacement des zones d'activités) ou de PDES (Plan de déplacements d'établissement scolaire). C'est le cas dans 80 % des cas.

Dans le cadre des plans de déplacements, le covoiturage n'est jamais la mesure phare ; il s'insère comme une solution complémentaire pour les salariés qui ne peuvent pas utiliser les transports en commun et qui habitent trop loin pour venir à pied ou en vélo. Pour inciter les employés à covoiturer, il est nécessaire que l'entreprise déploie des avantages, qu'il soit financiers ou au moins matériels (places de parking réservées par exemple).

Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 43/69 – 62 %



Dans 58 % des cas, la mesure « covoiturage » est issue d'un plan de déplacements entreprises, ou inter-entreprises. Dans 15 % des cas, il s'agit d'un plan de déplacements administration. 20 % des structures proposent un service de covoiturage indépendamment de tout plan de mobilité.

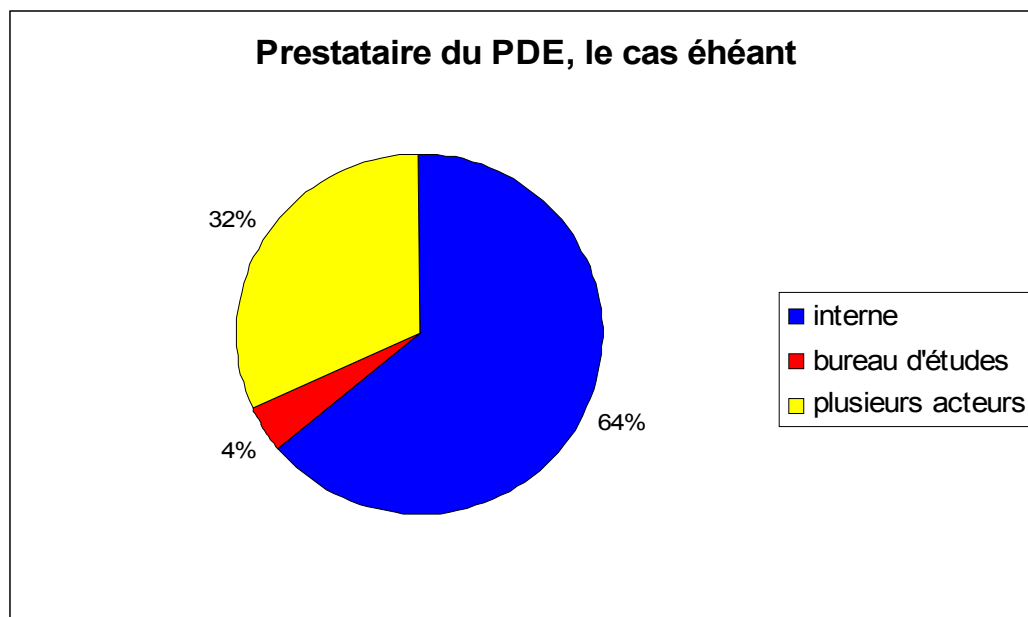
4.2.5 Les prestataires de services

4.2.5.1 La réalisation des plans de mobilité

La réalisation d'un plan de déplacement demande un savoir-faire et une méthodologie particulière. Tout d'abord, il est nécessaire de préparer et piloter le projet. Pour cela, il faut évaluer les motivations et les objectifs de ce projet, en recenser les parties concernées et définir son déroulement. Ensuite arrive la phase de diagnostic, il s'agit à présent de réaliser l'état des lieux actuel (accessibilité, stationnement, pratiques des salariés) et d'évaluer les impacts environnementaux. Une fois ces deux phases terminées, il faut élaborer le plan d'actions. Celui-ci est composé de plusieurs mesures pour encourager les salariés à utiliser les modes de transports alternatifs. Cette phase doit être accompagnée d'une estimation du budget alloué au projet.

Pour qu'un plan de mobilité soit pérenne, il est indispensable d'assurer un suivi détaillé de chacune des mesures afin d'en mesurer l'efficacité et, le cas échéant, d'en modifier les modalités.

La réalisation d'un plan de mobilité peut être interne, ou confiée à une structure externe.



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 23/33 – 70 %

Ce graphique propose d'analyser les différentes structures à même de pouvoir réaliser et mettre en œuvre un plan de mobilité. Dans 64 %, l'entreprise ne fait appel à aucune structure extérieure ; la réalisation du projet se fait en interne par un groupe de travail ou un service particulier. Ces derniers peuvent être appuyés par un bureau d'études, qui leur apportent un soutien technique et méthodologique. C'est ce que l'on observe dans 32 % des cas. Une interface Intranet est déjà opérationnelle, il suffit juste de rajouter une rubrique covoiturage où chacun est libre de déposer ses coordonnées et son trajet.

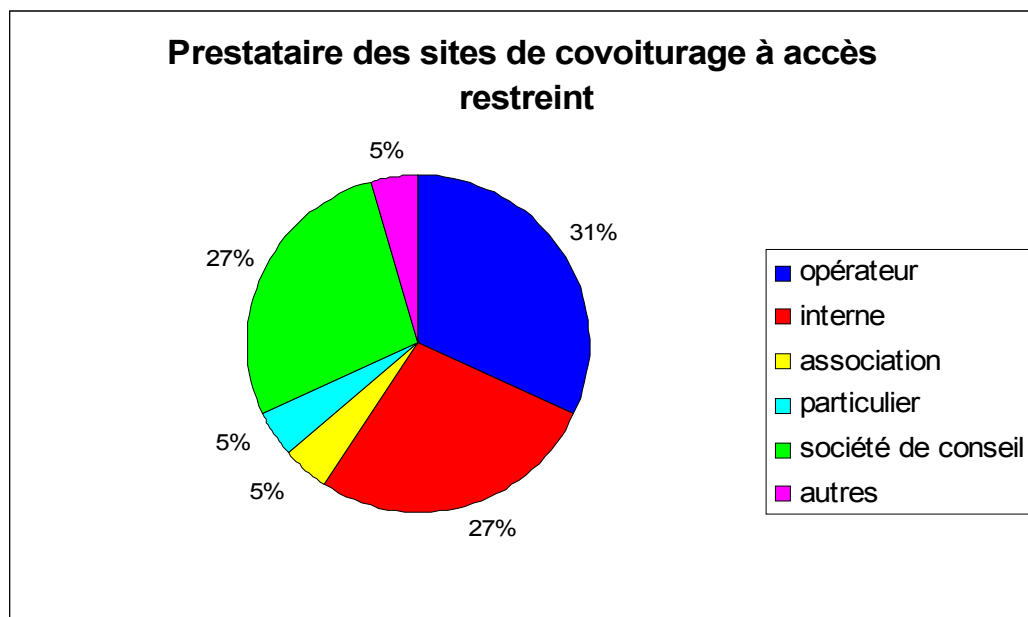
Les bureaux d'études seuls ne réalisent que 4 % des plans de mobilité.

La réalisation d'un plan de mobilité nécessite le soulèvement d'importants fonds. Le recours à une structure tiers augmente le coût du projet, ce qui explique que beaucoup d'entreprises préfèrent confier cette mission à des groupes de travail interne. L'appui d'un bureau d'études permet de réaliser un projet viable et complet, en diminuant les coûts d'investissements.

La mobilité des salariés est devenue un véritable marché et les cabinets de conseil fleurissent un peu partout en France : Altermodal à Chambéry, Mettle à Sophia-Antipolis, Adetec à Clermont-Ferrand... À Paris, l'association Voiture & Co a créé sa propre société de conseils : Mobility Plus. Pour régler le casse-tête des déplacements en Ile-de-France, les entreprises peuvent faire appel à Entreprises & Mobilité Services (EMS), une émanation de la RATP et de la CCIP (Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris).

4.2.5.2 Le service de covoiturage

L'externalisation du service de covoiturage est de plus en plus fréquent ; il s'agit en fait de confier la réalisation, l'organisation et la gestion du covoiturage à une structure spécialisée externe à l'établissement, le plus souvent un opérateur. Ce dernier met en place un site Extranet de covoiturage ouvert à toute personne possédant un code préalablement fourni par l'entreprise. Toute personne munie de ce code pourra alors utiliser le service.



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 27/69 – 39 %

Presque un tiers (31 %) des sites de covoiturage à accès restreint est assuré par un opérateur de covoiturage. Pour la majorité, c'est l'opérateur Green Cove Ingénierie qui crée ces sites.

Plus d'un quart des sites sont réalisés en interne (27 %), soit par le service informatique de l'entreprise, soit par le service environnement ou par un groupe d'employés spécialement affilié à cette mission.

Les sociétés de conseil en mobilité sont des structures spécialisées dans le management de la mobilité. Elles offrent, souvent en partenariat avec un opérateur de covoiturage, un service de covoiturage personnalisé à la collectivité, aux entreprises et aux administrations. Par exemple, la société Mobility + (société de conseils en mobilité et prestataire de PDE) et covoiturage.com se sont associés pour proposer un service de développement d'un outil de covoiturage spécifique : site clef en main, nom de domaine personnalisé, informations sur les autres modes de transports existants à proximité...

4.2.6 Les incitations au covoiturage

Les incitations au covoiturage correspondent à toutes les mesures mises en oeuvre par l'entreprise pour encourager les salariés à partager leur véhicule. Ces mesures doivent être mûrement réfléchies pour être efficaces, il faut donc que l'utilisateur trouve un certain intérêt à covoiturer, que ce soit une gratification financière, un droit particulier ou des « avantages clients » (système de points).

L'un des problèmes majeurs de l'entreprise, et qui est l'un des instigateurs de la volonté de mettre en place un PDE, est la saturation des parking. Les parking des entreprises sont pris d'assaut, et connaissent rapidement des problèmes de stationnement. « 8 fois sur 10, recruter une personne, c'est aussi embaucher sa voiture »¹⁵.

En ce sens, la plus répandue des incitations est la place de parking réservée pour les covoitureurs. Pour les personnes inscrites au service, des places de parking sont disponibles et accessibles sous réserve d'une identification préalable.

Les systèmes de contrôle diffèrent et sont plus ou moins efficaces ; il est important que le système soit infaillible pour une utilisation sérieuse et rigoureuse du service.

¹⁵ Ademe, Plan de Déplacements Entreprise : un nouveau défi pour l'entreprise

Autres mesures incitatives, la garantie de retour. Encore très peu utilisée par les entreprises, la garantie de retour permet d'assurer aux passagers le retour à son domicile en cas de désistement ou d'impossibilité du conducteur. Ce retour est pris en charge par l'entreprise sous certaines conditions : bien souvent, ce service n'est valable que ponctuellement (trois fois par an). Certaines entreprises plafonnent les prix : par exemple, Thalès Alenia Space France, sur le site de Cannes, plafonnent à 40 € par an et par covoitureur la garantie de retour. Au-delà de cette somme, les frais sont à la charge de l'usager.

Pour récompenser les covoitureurs, une bonification peut aussi leur est accordé par l'attribution de points. Disneyland Paris, par exemple, récompense ses covoitureurs à hauteur de deux points par trajet. Un plafonnement s'élève à un maximum de 20 points par mois. Dès lors que le salarié dispose d'au moins 60 points, il reçoit une carte cadeau Auchan d'une valeur de 45,73 €, utilisable sur tous les rayons du magasin AUCHAN du Val d'Europe.

Parfois, l'entreprise prend en charge en totalité ou en partie les frais relatifs à l'entretien des véhicules des covoitureurs. Ainsi, Thalès Alenia Space France, sur le site de Cannes, participe à 50 % aux frais d'entretien et de contrôle technique des véhicules utilisés en covoiturage à hauteur de 75 € par an et par covoitureur.

Autre mesure tout aussi incitative mais beaucoup plus conviviale, des rencontres covoiturage peuvent être organisées sous forme de demi-journée ou juste petit-déjeuner. Autour d'un café ou d'un repas complet, il s'agit de se rassembler et de parler du covoiturage et de ses avantages.

4.2.7 Le cadre partenarial

De même que pour les sites grand public, la réalisation d'un site à accès restreint peut faire l'objet de partenariats. L'Ademe est le partenaire le plus présent, il appuie techniquement et parfois financièrement les structures désireuses de mettre en place un plan de mobilité (cf. 2.2.2.3).

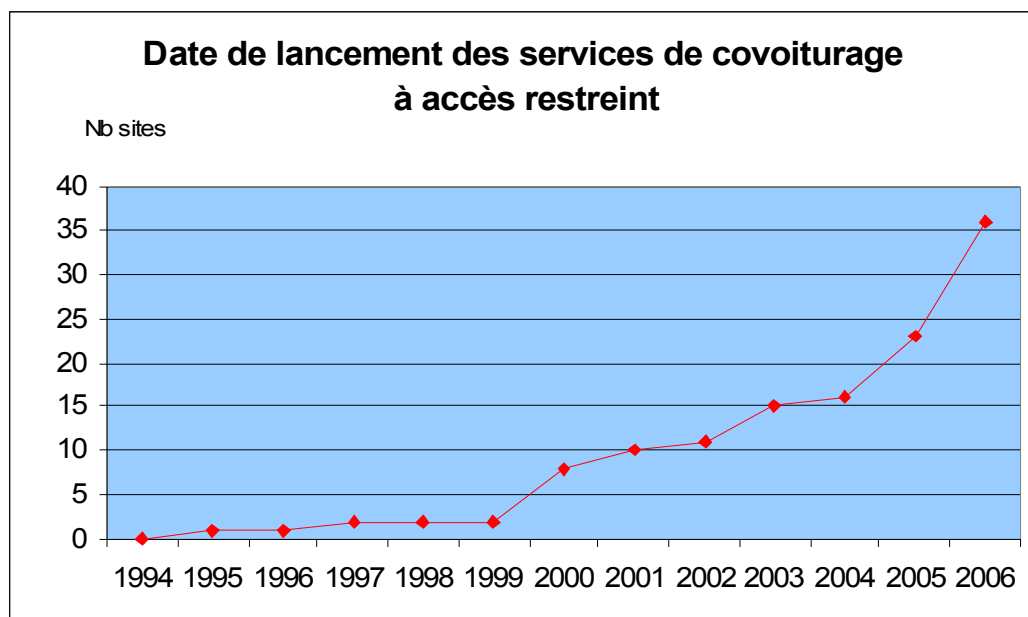
D'autres partenaires tels que les collectivités territoriales, les AOTU, les chambres consulaires, la commission européenne à travers ses programmes, et autres organismes associés peuvent aussi apporter leur soutien.

La collectivité locale et/ou l'autorité organisatrice des transports aide(nt) à la mise en place des PDE, en facilitant les aménagements et en améliorant l'offre de mobilité alternative.

La chambre de commerce et d'industrie (CCI) joue un rôle de conseil et d'animation, et peut favoriser le regroupement pour des PDE inter-entreprises.

4.2.8 Croissance des services de covoiturage à accès restreint

Les premiers services de covoiturage à accès restreint datent de 1995 avec le lancement du plan de mobilité de Nestlé, suite à son déménagement sur le site de Noisiel. Deux ans plus tard, Disneyland Paris lance à son tour son PDE. Ce sont deux entreprises pionnières en la matière, qui ont servi d'exemples pour bon nombre d'entreprises.



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 38/69 – 55 %

Le graphique ci-dessus démontre bien l'aspect récent de ces services. Jusqu'en 2000, très peu d'entreprises ont ouvert un service de covoiturage. À partir de cette date et suite à la loi SRU du 13 décembre 2000, les PDE vont se multiplier; Et ce n'est qu'un début puisqu'actuellement, de nombreuses structures sont en phase d'étude et devraient dans les prochains mois (et dans les prochaines années) aboutir à des actions en faveur des pratiques douces.

4.2.9 Les capacités en effectif et la part modale du covoiturage

De par le manque de données concernant les effectifs (système souvent trop récent pour avoir fait une évaluation quantitative), il serait aberrant de proposer une visualisation cartographique de l'état des lieux.

Cependant certains chiffres sont particulièrement intéressants :

- on observe entre 50 et 600 inscrits selon les entreprises, ce qui correspond à un taux de pénétration compris entre 0,3 et 13 % des effectifs. À noter la forte pénétration de la mesure covoiturage au sein de l'entreprise Motorola SAS Toulouse qui, sur un effectif de 465 personnes, compte pas moins de 325 inscrits, soit 70 %. 36 personnes covoiturent régulièrement ;
- le nombre d'annonces correspond au nombre d'inscrits. c'est-à-dire que les employés déposent un seul trajet, essentiellement le trajet domicile-travail. Parfois, on observe des déplacements pôles d'échanges-travail ;
- le nombre de covoitureurs réels et le nombre de trajets effectués sont des paramètres difficilement appréhendables. Les systèmes se contentent de mettre en relation les deux parties et n'interfèrent en rien dans les modalités des déplacements. Aucune évaluation ne permet de quantifier la réalité du terrain ;
- la part modale du covoiturage est difficilement calculable. En effet, les chiffres recueillis lors de l'enquête ne correspondent pas à la même définition de l'expression « part modale » selon les entreprises. En effet, certaines ont calculé le prorata entre le nombre de covoitureurs et l'effectif couvert global, d'autres ont calculé le nombre de places de parking occupées par une voiture utilisée pour

covoiturer et le nombre total de places disponibles. D'autres définitions apparaissent comme calculer le nombre de covoitureurs par rapport au nombre de personnes pratiquant l'auto-solisme, ou encore quantifier le covoiturage selon les résultats des enquêtes initiales.

Cette diversité de définition empêche donc de faire une analyse précise de la part modale du covoiturage.

Le covoiturage selon Motorola

Séparé de son ancienne usine de semi-conducteurs en avril 2004, Motorola a déménagé depuis septembre 2005 sur un nouveau site qui bénéficie désormais d'une bonne accessibilité ; les structures en faveur des piétons et des vélos sont sûres et agréables, et l'offre de transports en commun est correcte, bien que l'obligation de prendre un bus en correspondance avec le métro atténue son effet bénéfique. Mais si les offres alternatives à la voiture individuelle ne manquent pas, celle-ci reste malgré tout le moyen de déplacement privilégié des personnes travaillant sur le site de l'entreprise.

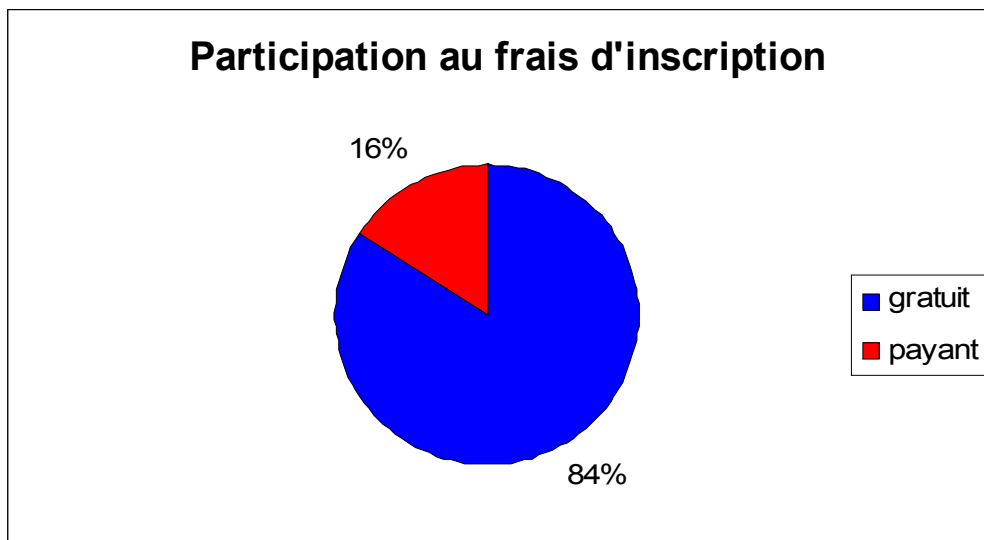
Dans le cadre de son plan de mobilité lancé en janvier 2006, Motorola a encouragé la pratique du covoiturage par la diffusion de plaquettes informatives en interne et par un concept de liste de diffusion tout à fait original. En effet, l'entreprise a mis en place des mailing listes regroupant chaque personne travaillant sur le site de Motorola Toulouse selon sa zone d'habitation. Il suffit donc de déposer une annonce sur la liste de diffusion correspondant à son lieu de résidence et la demande sera automatiquement transférée aux personnes de la même zone géographique.

465 personnes travaillent sur le site de Motorola (employés et sous-traitants) ; parmi elles, 350 sont inscrites sur les listes de diffusion et 36 covoiturent régulièrement. La part modale du covoiturage dans les déplacements domicile - travail se situe entre 7 et 12 %. Depuis le lancement du dispositif, le nombre de covoitureurs a augmenté de 40 %.

À noter que l'entreprise propose aussi des « journées covoiturage » chaque année afin de promouvoir et encourager la pratique. La mise à disposition de places de parking réservées est actuellement à l'étude ainsi qu'une garantie de retour en cas de désistement du conducteur.

4.2.10 Les frais d'inscription

Ils correspondent aux frais que peut engager un utilisateur pour s'inscrire à un service de covoiturage à accès restreint. Ces frais peuvent servir à financer le fonctionnement du service, à proposer des services complémentaires (garantie de retour, mise à disposition de douche...) ou encore à soutenir la communication.

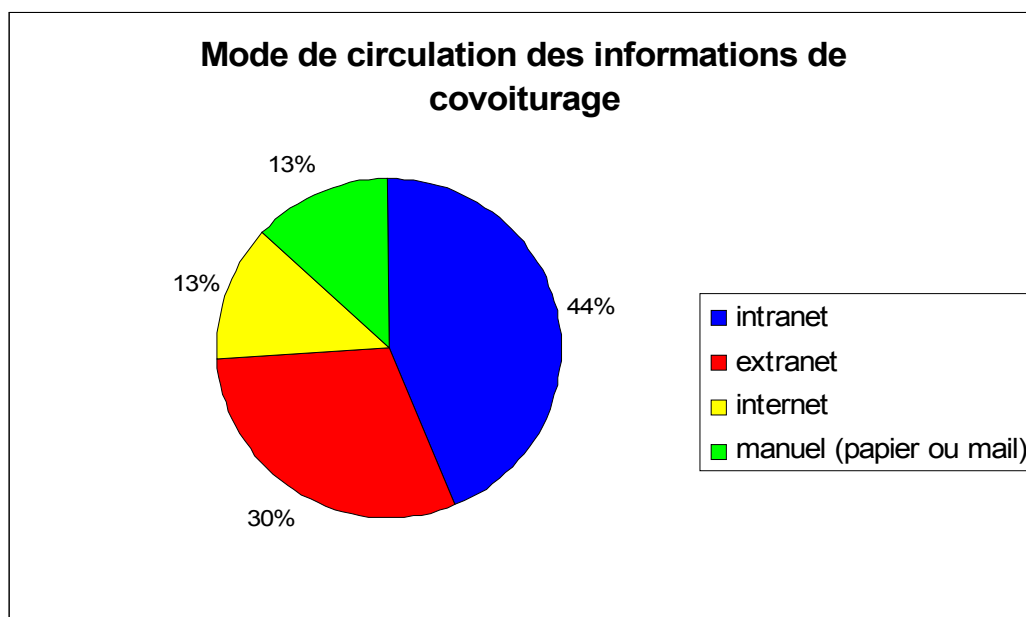


Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 20/69 – 29 %

D'après les chiffres recueillis lors de l'enquête, il apparaît que 84 % des services de covoiturage sont gratuits. Les 16 % restants correspondent aux services payants dispensés par un opérateur de covoiturage. Cependant, selon toute vraisemblance, la part des services gratuits est supérieure à 84 %.

Les frais s'élèvent selon une fourchette allant de 16 à 20 €/an. Dans le cas de la gratuité, c'est l'entreprise qui prend en charge tous les frais, y compris lorsque l'inscription au service donne droit à une gratification (entretien du véhicule, chèques cadeaux...).

4.2.11 Circulation des informations



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 25/69 – 36 %

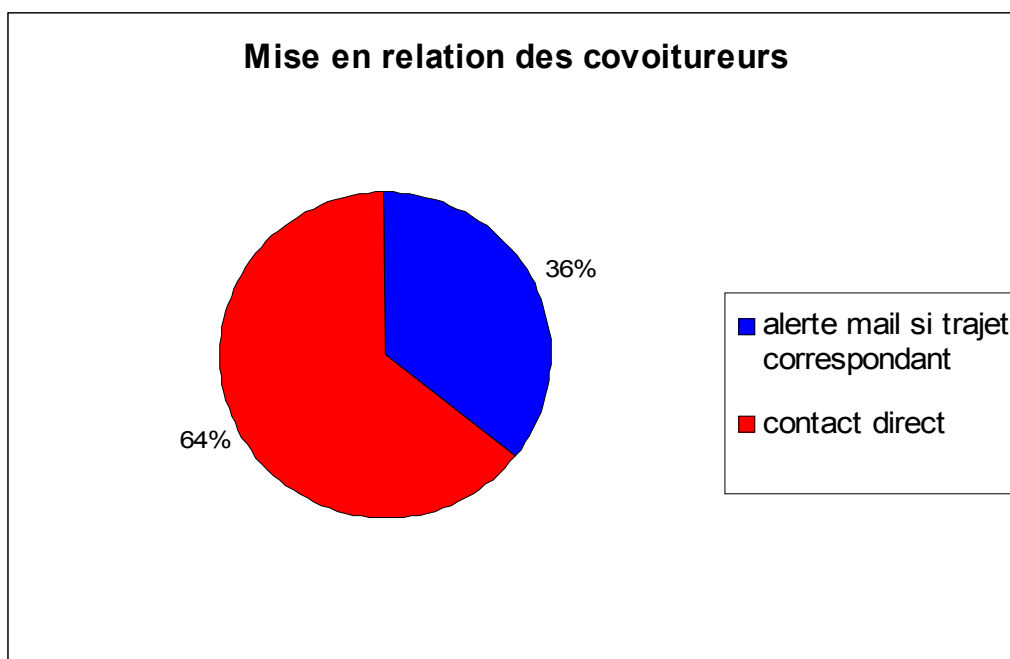
Le plus souvent, le service de covoiturage est accessible via une plate-forme Intranet. Intranet est un réseau interne à une entreprise et fonctionnant sur le modèle technologique d'Internet. Il s'agit en fait d'un espace restreint où chaque entreprise est libre d'échanger ses informations sans possibilité d'accès pour les personnes extérieures. 44 % des services fonctionnent suivant ce modèle. L'utilisateur dépose son trajet et ses coordonnées sur le portail Intranet ; si une personne est intéressée par ce trajet, il contacte directement l'autre partie.

L'Extranet est une autre forme de mise en relation. Il s'agit en fait d'ouvrir l'accès à l'Intranet de l'entreprise depuis l'extérieur sous réserve d'avoir un code pour y accéder. Cette méthode est utilisée dans 30 % des cas.

L'outil Internet est aussi utilisé (13 %) : il s'agit ici non pas de restreindre l'accès par un code mais par les variables Origine / Destination. En effet, au moins l'un des deux champs doit comporter une localisation spécifique et prédéfinie. Par exemple, pour utiliser le service de covoiturage de la cité administrative de Toulouse (www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/covoiturage), il faut préciser la commune de départ et le service auquel vous appartenez dans la cité administrative.

Le support manuel est encore utilisé dans 13 % des cas dont les 2/3 sur papier. La personne désireuse de covoiturer dépose une annonce sur un tableau d'affichage avec ses coordonnées. Dans le cas du support mail, la personne fait parvenir son trajet à l'ensemble des boîtes électroniques de l'entreprise. Si une personne est intéressée par le trajet, à charge pour elle de contacter l'autre partie.

4.2.12 Mise en relation



Source : Base de Données Covoiturage (établie par recherche internet) – Échantillon : 15/69 – 22 %

Dans le cadre restreint, la mise en relation est beaucoup moins technique que dans le covoiturage grand public, il suffit juste de contacter la personne via la messagerie interne, le téléphone ou une annonce sur un panneau. Ainsi, dans 64% des cas, aucune mise en relation ne s'effectue autrement que par un contact direct avec l'autre partie. Les 36% restant correspondent aux services de covoiturage proposés par les opérateurs Green Cove Ingénierie et LB Mobilité : l'alerte mail en cas de trajet similaire fait partie intégrante des options offertes aux entreprises.

4.3 Bilan

Le covoiturage à accès restreint semble être, en théorie, le cadre idéal de promotion et de développement du covoiturage. Cependant, il existe relativement peu de cas d'encouragement au covoiturage, même dans les entreprises situées à l'extérieur des milieux urbains, dans les zones rurales.

La croissance du nombre de PDE indique que ces démarches constituent une vraie réponse à l'obligation de prise de conscience collective et individuelle des enjeux comportementaux en matière de déplacements. Le processus semble aujourd'hui incontournable tant pour les employeurs que pour les collectivités, qui manifestent de l'intérêt à aborder ensemble, la question des transports et des déplacements dans le cadre des PDE. Il ne s'agit pas seulement pour les employeurs d'afficher une attitude citoyenne, mais de trouver des solutions concrètes à des problèmes stratégiques, qui pénalisent le fonctionnement de leurs établissements.

Les PDE sont récents (tout au plus une dizaine d'années pour les plus anciens), l'explosion du nombre de démarches a commencé à partir des années 2000 ; les évaluations n'ont donc pas un recul suffisant pour des résultats concluants. Il faut aussi un bon outil de mise en relation, une large communication, des incitations et surtout un suivi personnalisé de chaque structure. Certaines entreprises apparaissent comme modèle dans leur démarche et proposent un service de covoiturage particulièrement pertinent.

5. Le covoiturage en Europe et ailleurs

5.1 Les expériences européennes

Le covoiturage se développe aussi dans les autres pays de l'Union européenne, sous des formes différentes et avec des résultats divers. De nombreuses initiatives et de nombreux projets sont lancés à l'échelle communautaire pour encourager et expérimenter le covoiturage.

5.1.1 Le projet ICARO

Le projet ICARO – Increase of CAR Occupancy –, co-financé par l'Union européenne, est un guide pratique basé sur les résultats des travaux de recherches et d'expérimentations à l'échelle européenne dans le but de fournir une vue globale des mesures et des outils existant pour augmenter le taux d'occupation des véhicules. Il s'inscrit dans le programme de recherche au sein du 4^e programme-cadre de l'Union européenne, section transport. Ce programme a débuté le 1^{er} janvier 1997 et s'est terminé en mars 1999.

Cet ouvrage peut être utilisé comme un soutien à la mise en place de mesure en faveur du covoiturage car il offre aux lecteurs un éventail de recommandations détaillées ainsi que les meilleures pratiques à adopter. De plus, il propose des études de cas de toutes les mesures qui ont déjà été mises en place en Europe.

Malheureusement, l'ancienneté des projets et le peu de retour d'expériences des mesures empêchent d'avoir une vision objective de l'état des lieux.

En voici quelques-uns :

À Graz en Autriche, un concept de « Shake & ride » a été développé. Le principe du dispositif est d'encourager les habitants d'un même quartier ou les personnes traversant un secteur donné à se regrouper en des points particuliers et d'une manière informelle **pour rejoindre l'arrêt de transport en commun le plus proche**. Chaque utilisateur doit s'inscrire préalablement au service, il bénéficiera d'un système d'identification pour reconnaître les utilisateurs du service (badge pour conducteurs et carte d'identification pour passagers). Ce système a été mis en place dans deux quartiers résidentiels de Graz, couvrant ainsi quelque 3 000 habitants. 68 personnes se sont inscrites¹⁶, ce qui représente un nombre non négligeable, notamment en ce qui concerne le taux d'occupation des véhicules. Cependant, le nombre critique d'inscrits n'ayant pas été atteint et la peur de l'inconnu non résolue n'ont pas permis de rendre cette expérience probante.

Suite à cet échec, un nouveau projet en faveur du covoiturage a été lancé en décembre 2004 et semble être toujours en activité. La première voie autrichienne pour les véhicules à taux d'occupation élevé a été installée dans le cadre de l'aménagement d'un carrefour avec une déviation de couloir de bus. Pour cela, la municipalité de Graz a acheté à l'AS-FINAG (concessionnaire autoroutier) des portions de bretelles d'accès pour les voies réservées. Cette voie a un statut de couloir réservé aux bus, taxis et véhicules avec un minimum de trois passagers. La nouveauté du phénomène ne permet pas un recul suffisant pour apprécier la réussite du projet.

Des parkings relais pour l'auto-partage viennent compléter le système en bordure de ville.

En Suisse, des parkings covoiturage ont été montés aux abords des gares de chemin de fer où les parkings étaient constamment bondés. Il a été aussi offert aux covoitureurs une

¹⁶ Chiffres issus du projet ICARO

rémunération à hauteur de 66 € par an et par place réservée pour les gares de Lyss et Yverdon. Cependant, cette expérience n'a pas été concluante car les individus qui ont le plus bénéficié de la rémunération étaient les covoitureurs déjà existants, et non les nouveaux. De plus, pour que le système soit vraiment performant, il faut vraiment qu'il existe des problèmes quelconques liés au transport (congestion, déficience des transports publics, problèmes de parking... Or ce n'est pas le cas en Suisse.

La priorité est donnée au transport public et le covoiturage ne doit être envisagé que comme solution complémentaire : il permettrait de pallier les manques de dessertes dans les régions périphériques, reculées de toute infrastructure.

À Leeds, en Grande-Bretagne, une voie réservée aux bus, aux vélos, et aux covoitureurs, a été introduite le long d'une section de la route A647 à l'entrée ouest de Leeds (ICARO). De même, en Espagne, un site propre pour autobus et véhicules à taux d'occupation élevé a été mis en place à Madrid, en 1993, pour résoudre un problème de capacité de l'autoroute A6 entre « Las Rozas » et « Puerta de Hierro ». Il s'agit d'une chaussée séparée à deux voies de circulation pour autobus et véhicules à taux d'occupation élevé. Le site est composé de deux sections différentes : une première de 12,3 km comprend deux voies réservées aux autobus et aux véhicules à taux d'occupation élevé, et une seconde de 3,8 km, plus proche de la ville, est uniquement réservée aux autobus.

Le sens de circulation est inversé suivant la période de la journée : il est orienté vers le centre-ville le matin (entre 6 h 00 et 11 h 30) et vers la périphérie le soir (de 13 h 30 à 23 h 00). Trois points d'accès et de sortie ont été aménagés. Le pourcentage de véhicules avec au minimum deux occupants a augmenté de 30% à 39,5% après une année de fonctionnement¹⁷, le taux d'occupation des véhicules passant ainsi de 1,36 à 1,47. De plus, après un an de mise en service, déjà 2 062 véhicules par heure



circulaient sur cette voie, ce qui faisait gagner aux covoitureurs entre 5 et 15 minutes de trajet selon le moment de la journée. En outre aucun effet négatif sur la fréquentation des transports en commun n'a été enregistré. Bien au contraire, le nombre d'utilisateurs des services d'autobus a augmenté dans des proportions plus importantes que le nombre de covoitureurs.

¹⁷ Chiffres issus d'une étude menée par CORP 2006 et Géomultimédia 06 sur la contribution des politiques de transport sur le développement durable à Madrid

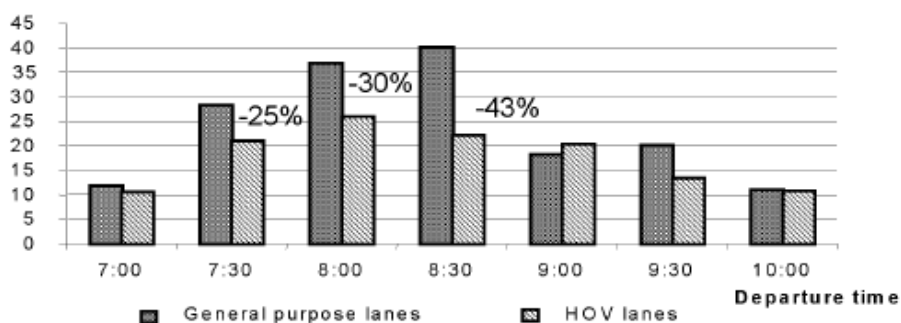


Figure 6: Travel time (minutes) for 15 km access road; A6 morning peak, 2001 (Monzón, et al. 2003)

Table 1: Travel time bus Las Rozas – Moncloa, average working day (Pozueta Echavarrri 1997)

Le diagramme ci-dessus, tiré d'une étude de l'université polytechnique de Madrid, présente les temps de trajets sur la portion Las Rozas – Moncloa (HOV Lane + Bus), soit 15 km, aux heures de pointe matinales. Ainsi, à 8 h 00, on peut constater qu'il faut 37 minutes pour les voies classiques contre 26 minutes pour la voie réservée. À fortiori à 8 h 30, il est d'autant plus intéressant d'être à plusieurs dans le même véhicule plutôt que d'être seul : il faut presque deux fois moins de temps (43 %) pour faire les 15 km d'autoroutes sur la voie réservée que sur la voie classique.

Malgré quelques réussites intéressantes comme les HOV Lanes de Madrid et Leeds¹⁸, le projet ICARO a essayé beaucoup d'échecs et beaucoup d'expériences n'ont pas été reconduites. Le projet aura tout de même permis d'élaborer un manuel de recommandations pour la mise en place de mesures d'augmentation du taux d'occupation des véhicules.

5.1.2 Le projet CIVITAS

Plus récemment, l'Union européenne a affirmé son choix de vouloir encourager de nouvelles pratiques de déplacement. Dans le cadre du programme européen **CIVITAS** – acronyme de **City-VITALity-Sustainability** – la Communauté européenne s'emploie à générer un changement décisif en soutenant et en évaluant les mises en application de stratégies intégrées et ambitieuses dans le domaine des transports durables. Un premier programme avait été lancé (CIVITAS I - 2002-2006), il rassemblait 19 villes réparties dans quatre projets de démonstration. CIVITAS II (2005-2009) est venu s'ajouter au début de l'année 2005, il compte 17 villes réparties également dans quatre projets de démonstration .

L'UE a financé ces 36 villes européennes avec un budget de 100 millions d'euros, et l'ensemble du budget attribué à CIVITAS s'élèvera à plus de 300 millions d'euros.

Objectifs :

- promouvoir et implanter des transports urbains durables, propres et efficaces ;
- réaliser et tester de véritables changements en intégrant des trains de mesures politiques et technologiques dans le domaine de l'énergie et des transports, réparties sur 8 catégories de mesures ;
- créer un public critique et des marchés innovants.

¹⁸ D'après la direction générale de l'énergie et des transports de la Communauté Européenne

Les villes sélectionnées font l'objet d'expérimentations sur les transports durables et sont à ce titre sujettes à des études et évaluations. Ainsi des mesures encourageant la pratique du covoiturage se développent en Europe, notamment à Potenza (Italie), et à Rome, sur la ville de Burgos en Espagne, en Hongrie (Debrecen), à Stuttgart, ou encore en Pologne.

Ces projets étant récents, il n'y a pas eu (ou très peu) d'évaluations sur la réussite des projets. À noter tout de même un intérêt croissant des pays de l'Est pour le covoiturage, comme ce cas de promotion et de développement en Pologne :

La réalisation d'un système de covoiturage pour les étudiants et les employés de l'université « Krakow University of Technology » devrait voir le jour courant 2007. L'objectif est d'augmenter le taux d'occupation des véhicules, d'introduire une nouvelle forme de mobilité et de réduire la congestion aux abords du site tout en assurant une opération peu coûteuse. La recherche et l'analyse des systèmes de covoiturage étrangers a souligné l'intérêt de mettre en place des outils techniques particuliers (centrale de mobilité, cartographie). Entre les résultats des études et les résultats escomptés, l'université espère un nombre de 60 covoitureurs par jour au début, une croissance de 30 % par an du nombre de covoitureurs, une diminution du trafic de 5 % et une réduction de 20 % du parc de stationnement au cours de la première année.

5.1.3 Liftshare : le covoiturage à l'anglaise

Avant 1997, date de création du site Internet (www.liftshare.org), le covoiturage n'existait pas au Royaume-Uni. C'est à partir de cette date que le concept de base de données nationale est né. Depuis, l'équipe de liftshare a reçu de nombreuses récompenses nationales pour leur contribution active à la protection de la nature. Le succès du site de covoiturage national, qui comptait 53 000 inscrits en mai 2004 a encouragé le développement des autres modes de déplacements alternatifs ; ainsi, d'autres sites internet spécialisés dans la mobilité durable ont été créés pour l'encouragement à la marche à pied (WalkBUDi), le vélo (BikeBUDi) ou encore l'utilisation des taxis (TaxiBUDi) et des voitures partagées (CarBUDi).

Début 2007, le site de covoiturage anglais liftshare comptait plus de 150 000 personnes inscrites, dont 50 000 inscriptions rien que l'année dernière (2006). 33 millions de km économisés l'année dernière avec une réduction des gaz à effet de serre de 10 000 t.

Liftshare peut être considéré comme un opérateur de covoiturage puisqu'il propose ses services aux entreprises, aux autorités locales, aux établissements scolaires, aux hôpitaux, aux universités, aux services de l'État et aux parcs d'activités. Il analyse les besoins de la communauté, par l'intermédiaire de conférences et de campagnes de sensibilisation, et réalise ensuite un site internet de covoiturage propre à chacune des structures.

Voici quelques-unes des fonctionnalités que propose la société Liftshare à ses clients :

- types de trajets recherchés ;
- outil cartographique ;
- visualisation des nouveaux membres et de la liste de tous les membres ;
- informations sur les autres modes de transport envisageables ;
- calcul dynamique du CO₂ économisé, des km économisés et du nombre d'arbres sauvés ;
- blog ;
- et aussi des conseils marketing comme la promotion et la sensibilisation des employés au covoiturage ou encore des fichiers téléchargeables pour comprendre et encourager la démarche covoiturage.

Au Royaume-Uni aussi, les plans de mobilité (« travel plan ») permettent de réduire considérablement l'utilisation de la voiture particulière. Il existe de nombreuses entreprises qui ont déjà mis en oeuvre un plan de mobilité pour leurs salariés et qui ont choisi de s'orienter vers l'encouragement au covoiturage. Des études préalables montrent que le développement de l'offre en transport en commun n'est pas la bonne solution, souvent du fait de l'éloignement de l'entreprise des centres urbains. La création d'une ligne de bus est trop coûteuse, les entreprises ont donc misé sur une alternative particulière à la voiture individuelle. En décembre 2004, le ministère des transports britannique a publié une étude sur le covoiturage ; une étude qui référence et explique l'exemple de quelques cas où le covoiturage a particulièrement bien fonctionné¹⁹.

La société énergétique E. ON UK, basé dans la banlieue de Coventry, emploie 1 000 personnes sur son site principal. De par sa situation géographique, l'utilisation de la voiture est indispensable, malgré le peu de places de parking disponibles (seulement 450 places). En 2000, l'entreprise a donc lancé son plan de mobilité pour rationaliser les déplacements. Suite au diagnostic réalisé, le développement du covoiturage semblait être la stratégie la plus efficace pour lutter contre le sur-engorgement du parking. Un logiciel en Intranet de mise en relation simple (échange des coordonnées) a été mis à la disposition des employés pour déposer et consulter les offres de trajets. Un système de contrôle des covoituteurs vient compléter le dispositif avec la création d'un parking réservé covoituteur sécurisé par une barrière automatique. Pour rentrer dans le parking, l'utilisateur valide une carte à puce (« smart-card ») sur une borne électronique.

E. ON UK a beaucoup misé la réussite du projet sur les gratifications aux covoituteurs : ainsi, à chaque validation de sa smart-card, le covoituteur est crédité de 10 points de bonus. À partir de 50 points, l'utilisateur bénéficie de divers avantages tels que des tickets restaurant, des bons loisirs ou encore un lavage de voiture.

Ce système a porté ses fruits puisque la part modale du covoiturage est passée de 6 % en 1994 à 15 % en 2000.

D'autres expériences ont permis de baisser drastiquement le nombre de véhicules individuels, notamment la société British GAS qui emploie plus de 1900 personnes. Suite à un déménagement des locaux en 2000, elle a décidé de mener un plan d'actions pour limiter l'impact de la voiture. La conception d'une base de données en interne a permis aux usagers de pouvoir s'enregistrer et de déposer leurs annonces. La mise en relation se fait de manière manuelle et simple, il n'y a pas de logiciel d'appariement : lorsqu'une requête est faite, l'administrateur regarde sur sa base de données les concordances possibles avec d'autres trajets. Ensuite, une place de parking réservé est attribuée à chacune des équipes de covoiturage. En effet, dès le début du plan, le nombre de places a été limité selon les attributions suivantes : 19 places handicapées, 11 pour les visiteurs, 16 pour les personnes à horaire flexible, 30 places pour les voitures de fonction, 16 places pour les personnes qui n'ont pas d'autres alternatives et **294 places pour les covoituteurs**.

¹⁹ <http://www.dft.gov.uk/transportforyou/roads/planning/>

Smarter Choices – Changing the way we travel, Cairns, Sloman, Newson, Anable, Kirkbride & Goodwin, 2004

Ce système a eu un énorme succès :

Mode	2000	2003
VP	68 %	10 %
covoiturage	2 %	70 %
bus	25 %	15 %
Train, vélo, marche	5 %	5 %

Le succès d'une telle mesure réside dans le fait que le covoiturage a été imposé par une limitation du nombre de places de parking. Des services sont venus compléter le dispositif comme la garantie de retour en cas d'empêchement du conducteur.

Le coût annuel pour la maintenance et le fonctionnement du service est de l'ordre de £646,00, soit environ 1 000 €.

Toutes ces expériences ont eu, même si certaines ont échoué, le mérite d'encourager et de proposer le covoiturage comme solution alternative à la voiture solo. Il est aussi important de noter que la population ne changera pas son comportement vis-à-vis des transports juste parce qu'il s'agit d'une expérience. Il faut que l'individu y trouve un intérêt, un gain quelconque (temps, argent).

5.2 Le covoiturage aux États-Unis

Il est impossible de parler de covoiturage sans faire allusion aux nombreuses expériences sur le sol américain ! Le covoiturage est né outre-atlantique suite à la crise énergétique du début des années 1970 qui a contraint les populations à trouver une nouvelle mobilité moins onéreuse.

Il est aussi important de distinguer le contexte qui entoure le covoiturage aux États-Unis et ailleurs. En effet, la dispersion spatiale de l'habitat associée à une mentalité particulière (la voiture est synonyme de richesse) et un réseau de transport collectif peu dense a laissé une place privilégiée à l'utilisation de la voiture particulière. La prise de conscience collective du potentiel du covoiturage a émergé très tôt dans les politiques : en effet, pour encourager les populations à prendre les transports en commun et à limiter la voiture solo, les autorités publiques américaines ont favorisé l'expérimentation de voies réservées à certaines catégories de véhicules : les HOV lanes.

Un certain nombre de grandes villes, comme Washington, Los Angeles, Houston ou Seattle ont réalisé un réseau de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé. Les HOV Lanes (High Occupancy Vehicles Lanes) sont des voies de circulation réservées aux véhicules transportant un nombre minimum d'occupants, généralement deux ou trois (respectivement appelée voie HOV 2+ ou voie HOV 3+). Cette voie est généralement moins empruntée que les voies classiques et est destinée à inciter les usagers à faire du covoiturage aux heures de pointes, c'est-à-dire aux heures où les voies classiques sont encombrées. L'objectif est de diminuer le trafic tout en transportant autant de personnes. Ces voies peuvent également être empruntées par d'autres véhicules indépendamment de leur taux d'occupation, mais sous réserve d'une autorisation préalable (véhicule de secours, de sécurité, véhicules hybrides...).



L'objectif d'une telle mesure est clair : il s'agit d'augmenter le taux d'occupation des véhicules et de fluidifier la circulation.



Certaines expérimentations n'ont pas eu le succès escompté et ont été reconverties en HOT lanes (High Occupancy/Tool lanes). Il s'agit de voies dédiées au covoiturage selon le principe des HOV lanes, mais à laquelle les voitures ne répondant pas au critère ont accès moyennant l'acquiescement d'un péage.

En Virginie, les HOV rencontrent un énorme succès : par exemple, la I 66 (Interstate 66) bénéficie de 2 voies réservées de type HOV3+. Cependant, le système est tellement performant que les deux voies sont saturées. Pour résorber ce problème, deux solutions ont été envisagées : soit de créer une troisième HOV3+, soit de les convertir en HOV4+ avec peut-être l'introduction d'un système HOT²⁰.

L'I 395, d'une longueur de 40 km, comporte 2 voies centrales réversibles selon l'heure. Hors période de pointe, ces deux voies sont banalisées et libres d'accès par tous. À l'heure de pointe, les deux HOV3+ transportent 3 900 véhicules par heure, contre 6 200 pour les quatre voies conventionnelles sur une portion de 40 km . Les deux voies, c'est aussi 1,5 fois plus de personnes transportées (13 700 personnes par heure pour les voies réservées contre 9 400 pour les voies classiques) et le temps moyen économisé par les automobilistes utilisant les HOV sur l'I 395 est évalué à 30 minutes. Ce chiffre n'est toutefois qu'indicatif et il n'y a pas, pour l'instant, d'enquêtes disponibles sur les conditions de circulation respectives sur les HOV et les voies conventionnelles adjacentes. Quinze véhicules-patrouilles des forces de polices effectuent des contrôles aléatoires pour assurer le respect et la sécurité de ces voies.

La société Goloco Incorporation propose un service de covoiturage aux Etats-Unis tout à fait original, accessible via le site Internet www.goloco.org. Il s'agit de déposer une annonce dans un groupe, des sortes de communautés comme il en existe déjà sur les sites de discussion en ligne (tchat). Il en existe plusieurs tels que les amies, le travail, les voisins, la famille, le sport, étudiants... Et chacun peut en créer un et déposer ainsi son trajet.

²⁰ Dégager des surcapacités routières : solutions d'exploitation vues aux États-Unis, mission collective d'observation juin 2005, mars 2006

6. Vers un covoiturage dynamique

Le covoiturage dynamique, appelé ailleurs « dynamic ridesharing », « real-time ridesharing » ou « single-trip ridesharing », est une forme de covoiturage qui s'appuie sur une plus grande flexibilité et une rapidité accrue du système de correspondance de trajets et de mise en relation. Le covoiturage dynamique se voit utiliser la technologie du téléphone portable via l'envoi d'une requête par SMS.

En comparaison du covoiturage classique, le covoiturage dynamique fait preuve de beaucoup plus de souplesse. En effet, sous réserve d'une inscription préalable (mais pas nécessairement), le trajet peut être proposé quasiment instantanément et être traité en seulement quelques minutes. De plus, les temps et distances additionnels du trajet normal peuvent être calculés précisément et les équipages peuvent être formés de manière plus judicieuse.

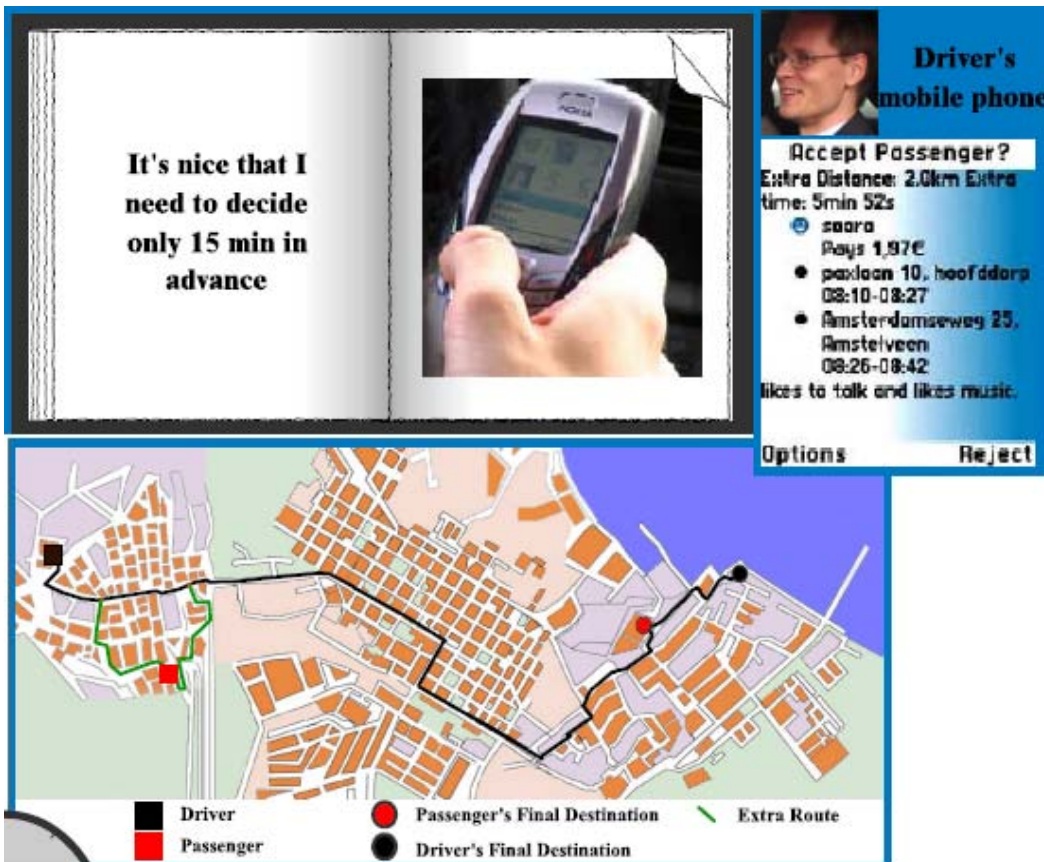
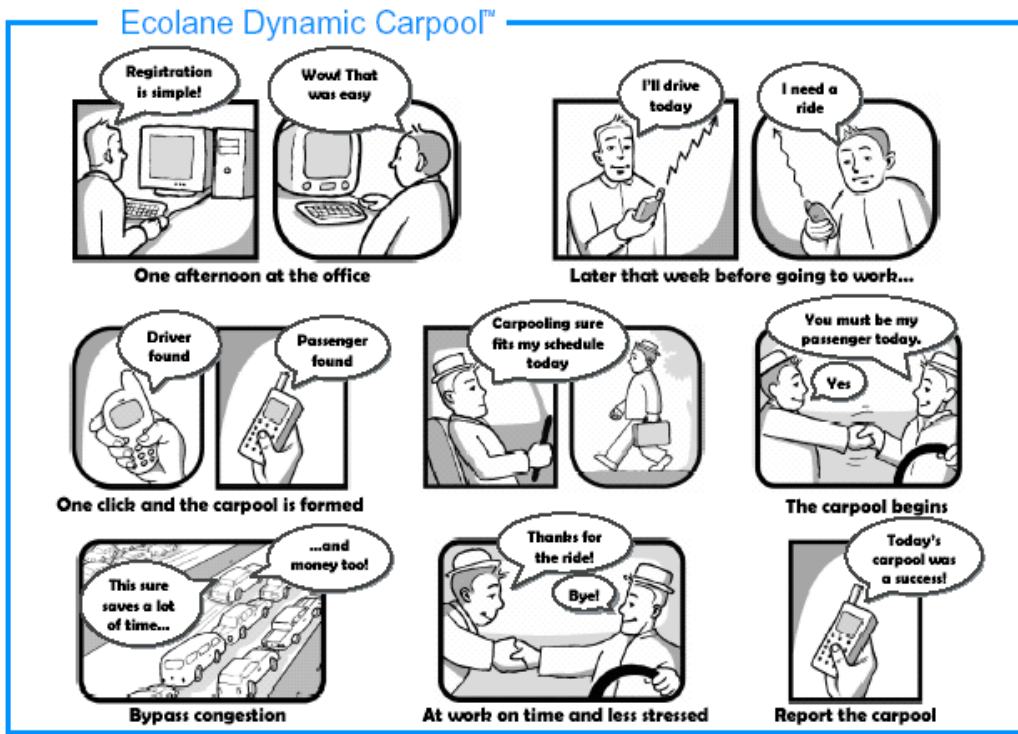
Depuis quelques années, des expérimentations de covoiturage dynamique voient le jour, notamment, aux États-Unis et en Europe occidentale. Des pays tels la Suisse, la Finlande ou l'Allemagne ont déjà testé de tels systèmes, sans réels succès, mais avec d'intéressantes recommandations quant à une éventuelle reproductibilité.

6.1 Ecolane Dynamic Carpool

Créée en 2002, la société finlandaise Ecolane concentre son activité sur le développement et le marketing de divers logiciels dans le cadre de trajets partagés. Outre son logiciel Ecolane DRT qui offre un service de transport dynamique de passagers en minibus, elle fournit également un logiciel appelé « Ecolane Dynamic Carpool » pour les entreprises, les parcs d'activités ou encore les administrations.

Concrètement, le système fonctionne ainsi : un conducteur, désireux de prendre un passager dans son véhicule, envoie une demande par SMS au serveur. Il indique son motif de déplacement, l'heure de départ et le temps maximal pour choisir un passager. Puisque ses informations personnelles sont enregistrées dès son inscription, son origine-destination est automatiquement reconnu. Quelques minutes plus tard, une liste de passagers accompagnée d'informations succinctes s'affiche sur l'écran du téléphone portable du conducteur, il ne lui reste plus qu'à choisir son passager.

Au même moment, une autre personne cherche un conducteur. Elle envoie les mêmes informations et une liste de conducteurs s'affiche sur l'écran de son téléphone. La personne n'a plus qu'à valider son conducteur. Si les deux parties acceptent le covoiturage, les informations associées au passager (origine/destination, prix du trajet, heure de départ) s'affichent sur l'écran du téléphone du conducteur. Le système est équipé d'un outil de calcul d'itinéraire et cartographique pour assurer un service complet et précis. Le passager fournit au conducteur un code spécifique automatiquement produit par le système pour valider le transfert de paiement.



Ce système, appelé Easy-Rider, utilise donc les techniques d'Internet et de la téléphonie mobile pour proposer des mises en relation dynamiques entre conducteurs et passagers. Ce service a été testé en temps que projet pilote pour les employés de l'aéroport de Schiphol à Amsterdam (Hollande) sur une base initiale de 1 000 participants. Des banques, des compagnies aériennes et d'autres entreprises de la zone se sont portés partenaires de cet essai-pilote. Cependant, celui-ci s'est interrompu pour cause de refus d'acceptation et par manque de mesures incitatives (voies réservées) pour encourager la pratique du covoiturage.

6.2 CARLOS²¹

Au mois d'avril 2002, après de longues années de réflexion sur un système de covoiturage intelligent, permettant d'augmenter la mobilité, CARLOS voit le jour à Berthoud en Suisse alémanique dans le canton de l'Emmental. Dans le courant de l'année 2002, grâce à plusieurs soutiens financiers (Office fédéral des routes et région de Berthoud notamment) et à l'engouement de la société locale de transports pour le projet, les premières bornes sont construites, la société CARLOS est opérationnelle. Les médias se sont très vite emparés de ce projet pilote et ont assuré une communication large de l'opération. L'exploitation du dispositif pendant la phase d'essai a été assurée par les Transports Régionaux du Mittelland.

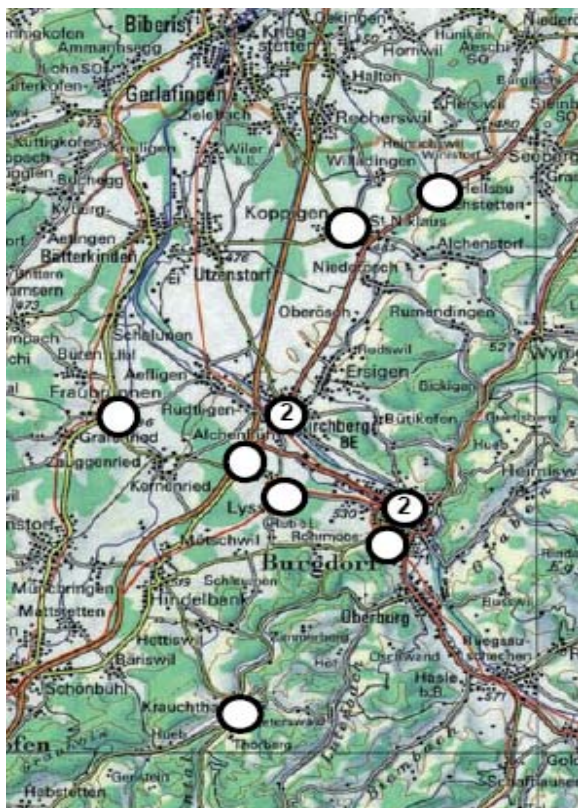


Développé par les universités suisses, le système de covoiturage CARLOS entend compléter et renforcer l'offre de transport public existant dans les régions et les agglomérations éloignées des centres urbains. Il s'agit d'étendre le réseau au delà des lignes régulières. En effet, devant la borne, l'utilisateur peut :

- entrer une destination (19 destinations possibles pour le moment) ;
- se renseigner sur les horaires des bus et des trains de la compagnie de transports locale ;
- appeler la compagnie de transports locale ;
- commander un taxi (compagnie locale) par téléphone ;
- avoir des informations sur le système CARLOS ;
- entrer des commentaires et donner son avis sur la formule proposée.

Le système de covoiturage CARLOS repose sur un réseau de colonnes marquant chacune un point de montée dans des voitures particulières. Aucune inscription n'est nécessaire, le covoiturage est donc possible avec n'importe qui. Des colonnes de covoiturage CARLOS se trouvent dans les centres des localités ou près des gares et arrêts de bus, un usager n'a qu'à saisir la destination prédéfinie sur la colonne. Le versement du trajet se fait après validation de la destination et en espèce. La colonne émet alors un titre de transport (les abonnés des transports en commun sont reconnus).

²¹http://www.carlos.ch/content_de/nr15_synthese.pdf



Ensuite, la destination est visible au sommet de la colonne. L'utilisateur n'a plus qu'à attendre qu'un automobiliste s'arrête et l'invite à prendre place dans son véhicule. Pour des raisons de sécurité, les passagers et les conducteurs sont enregistrés par une vidéo caméra. À destination, le titre de transport est remis au conducteur, qui peut ainsi se faire rembourser les frais de transport du covoitureur aux stations-service ou aux points de vente des transports publics.

Un essai pilote avec 11 colonnes CARLOS a été réalisé entre 2002 et 2005. Dans la région étudiée qui englobe une superficie d'environ 20 km² et six localités de type rural et périurbain, il existe déjà une très bonne offre de transports publics qui a été complétée et densifiée grâce à CARLOS.

Après trois ans d'expérimentation, l'essai s'est terminé ; environ 6 000 trajets ont été enregistrés. Voici un récapitulatif des résultats :

- Le système de covoiturage CARLOS fonctionne de manière irréprochable du point de vue technique.
- La disposition des conducteurs à prendre des passagers est énorme, le temps d'attente moyen était, pendant les trois années et 24 heures sur 24, de **6 minutes** seulement.
- Il n'y a eu aucun incident (attaque) et pratiquement aucun vandalisme.
- Le marketing et la promotion de CARLOS sont d'une importance centrale.

Les coûts d'investissement s'élèvent à 900 000 francs suisses soit 745 200 €, somme entièrement pris en charge par les autorités publiques suivantes :

- 124 200 € : Confédération
- 165 600 € : Canton de Berne
- 41 400 € : Ville de Berthoud
- 41 400 € : Transports publics locaux
- 82 800 € : Communes participantes
- 82 800 € : Office fédéral de l'énergie
- 207 000 € : Commission pour la technologie et l'innovation

Le coût d'entretien du système a été estimé au dixième du coup d'entretien d'une ligne de bus classique soit environ 8 300 € par an. Ce coût d'exploitation est à la charge de la compagnie de transports locaux (voir annexe 2).

6.3 « Carpool system in Stuttgart »

Dans le cadre du programme CIVITAS CARAVEL, un système de covoiturage dynamique a été introduit dans la région de Stuttgart en 2005. Il s'agit d'un covoiturage de porte à porte basé sur les nouvelles technologies de l'information. Le service a été fourni par Pendlernetz Stuttgart et par le projet ISCOMM (Information Systems for Combined Mobility Management) de la Commission européenne. Ce dernier développe l'intermodalité des moyens de transport, il permet d'afficher aussi les horaires et itinéraires des transports publics. Ce projet a débuté en 2005. « Pendlernetz Stuttgart » est basé sur plusieurs technologies : une communication par SMS, un outil cartographique et le transfert automatique des informations concernant les transports en commun sur le site Internet www.stuttgart.de/pendlernetz.

Au mois de mai 2007, le site Internet recense plus de 4 000 enregistrements et 111 SMS de demande de covoiturage envoyés qui se répartissent selon le tableau suivant :

Année	Nombre de SMS envoyés
2002 (septembre à décembre)	14
2003	24
2004	13
2005	21
2006	21
2007 (janvier à mai)	18
Total	111

Source : Service de la protection de l'Environnement de Stuttgart

6.4 Un essai sur l'aéroport de Francfort

Un intéressant projet de covoiturage dynamique est à l'essai sur l'aéroport de Francfort en Allemagne, développé par eNotions. Le projet a débuté fin 2006.

Le système : suite à l'inscription au service sur Internet, conducteurs et passagers sont invités à rentrer leurs informations personnelles ainsi que 8 localités préférées. Ces dernières sont identifiées par un numéro entre 1 et 8. Chaque paire de deux chiffres correspond à un trajet parmi les 56 possibilités (8 x 7) qui peuvent être codées.

Quand un utilisateur désire covoiturer, il appelle un numéro de service (différent selon que vous soyez conducteurs ou passagers), et compose son code à deux chiffres. L'opérateur de service cherche instantanément une liste de trajet similaire. Les deux parties sont alors contactées par l'opérateur, ils peuvent à présent se mettre d'accord sur les modalités du trajet. Les utilisateurs confirment l'exécution effective du voyage à l'opérateur, le conducteur reçoit 0,1 €/km de la part du passager et est remboursé de 0,075 €/km par le dispositif mis en place.

6.5 Une étude de NOKIA²²

Stephen Hartwig et Michael Buchmann de Nokia Research ont publié, en février 2007, un intéressant article intitulé “Empty seats traveling” (le voyage des sièges vides), ou comment concevoir un service de télécommunication mobile qui pourrait vraiment faciliter et développer le covoiturage.



Le parc automobile mondial s'élève aujourd'hui à plus de 500 millions de véhicules, dont plus de la moitié rien que pour les États-Unis. Si on considère qu'il y a deux places vides par véhicules et que le coût du kilomètre par siège s'élève au minimum à 0,05 €, la valeur potentielle du voyage des sièges vides approche les 500 billions d'euros. Les services de communication s'attendent à rechercher une adéquation entre l'offre et la demande de covoiturage pour explorer un marché potentiellement prometteur.

Ils expliquent aussi toutes les mesures déjà adoptées pour encourager la pratique du covoiturage, ainsi que leurs limites.

Le système : la personne désireuse d'être pris en covoiturage sélectionne sur son téléphone portable l'onglet « service de transport / sélectionner une origine et une destination ». Après identification, il faut choisir le point de départ et d'arrivée ; si le mobile est équipé d'un GPS, l'origine étant connu, il suffit de rentrer la destination. Quant au conducteur, il entend sur son smartphone qu'une personne aimerait bien faire tel trajet, il s'arrête vers la personne, les deux téléphones portables se connectent pour les identifier l'un l'autre.

Le scénario de Buchmann et Hartwig propose des pistes pour transformer la contrainte du covoiturage en « expérience sociale positive » : on ne change pas ses habitudes au bénéfice de l'environnement, mais en développant des avantages directs pour les utilisateurs (rencontres professionnelles, droit de circulation augmentés, rapport financier direct...).

De tels services ne peuvent décoller que s'ils parviennent à atteindre une masse critique d'utilisateurs suffisante. Tout est possible, si les avantages deviennent plus forts que les inconvénients.

6.6 Le projet Tecapsy

Tecapsy (Trans European Carpooling and Parking System) est une étude de faisabilité et un projet de validation de marché co-financé par la Commission européenne dans le cadre du programme Ten-Telecom, intégré au secteur des Transports et de la Mobilité.

Les services innovants de mobilité intéressant l'étude sont : service e-covoiturage, service i-parking, centre de mobilité numérique.

L'e-covoiturage, qui est évoqué, est un système intelligent qui facilite l'organisation du covoiturage, y compris l'ensemble des aspects de gestion entre l'offre et la demande de voitures, dans le but d'optimiser les voyages.

²² Article disponible sur <http://research.nokia.com/tr/NRC-TR-2007-003.pdf>

L'i-parking est un service d'information du stationnement qui est appliqué en combinaison avec le service e-covoiturage, afin d'inciter les utilisateurs du covoiturage par la disponibilité de places de stationnement.

Le centre de mobilité numérique permet d'obtenir toute l'information sur le trafic et la mobilité par internet.

Tecapsy fournit, à une ville ou une région intéressées par le covoiturage, des outils de mise en place pour intégrer le covoiturage aux autres moyens de transport, grâce à des moyens de communication efficaces.

Six pays font partie intégrante du projet Tecapsy. En France, la ville de Grenoble et l'entreprise FIDAL se sont portés partenaires du projet. De même en Allemagne où la ville de Hanovre ainsi qu'une entreprise ont adhéré au programme et à Alicante en Espagne. La Belgique, la Grande-Bretagne et la Suisse ont aussi participé au projet (<http://www.tecapsy.com/>).

6.7 Le système Ride Now

De novembre 2005 à mai 2006, un projet pilote de covoiturage dynamique, connu sous le nom de RideNow, a été mis en place au niveau de la station Dublin/Pleasanton du métro de San Francisco (Bay Area Rapid Transit -BART- étant l'autorité organisatrice). Le concept RideNow, créé par Dan Kirshner (consultant américain), a été développé à partir d'une subvention de la FHWA (Federal Highways Administration) et mis en oeuvre par l'ACCMA (Alameda County Congestion Management Agency) et ses partenaires (BART, la Metropolitan Transportation Commission, Caltrans, les villes de Dublin, Pleasanton, Livermore et San Ramon, et Hacienda Business Park).

RideNow a été conçu pour effectuer un transfert modal de la voiture solo vers le covoiturage, par le biais d'incitations diverses (avantages financiers, usages des voies de covoiturage, gratuités de péages, etc) et en maintenant le plus possible un équivalent de flexibilité avec la voiture solo. L'objectif était de libérer des places de parking et d'accroître l'usage des transports en commun (métro) au niveau de la station Dublin/Pleasanton, où il y a plus de demandes que d'offres de parkings (à 8 h 35 tout est complet).

RideNow est un système automatique qui permet aux utilisateurs du réseau BART de rechercher un covoitureur quelques minutes avant de quitter leur domicile le matin, également sur leur trajet retour par le BART le soir. Il fournit un accès à la fois par le web et téléphone automatique (« Interoice Voice Response) aux utilisateurs. Il s'agit de mettre les gens en relation dans un laps de temps court.

Les objectifs du projet pilote sur la station Dublin/Pleasanton étaient de :

- établir si le covoiturage dynamique peut fournir une alternative de transport viable ;
- tester l'efficacité du programme sur les plans techniques, administratifs, marketing, opérationnels et financiers ;
- estimer le niveau d'intérêt et l'usage de ce programme et évaluer ses avantages et inconvénients ;
- déterminer la faisabilité d'une extension du programme en terme de durée et géographique, au sein du comté d'Alameda ou de la région de San Francisco.

Ce projet a permis d'apporter aux utilisateurs du BART une nouvelle option de transport flexible entre leur domicile et la station Dublin/Pleasanton. Sur la base d'un retour des usagers et des acteurs impliqués dans l'expérience, ce programme a suscité un intérêt de la part des gens désirant faire du covoiturage, mais les trajets proposés étaient parfois trop complexes par rapport à ce que l'on peut avoir dans du covoiturage plus traditionnel. Aucune information n'est disponible sur le nombre de personnes qui serait davantage attiré par ce type de covoiturage par rapport au covoiturage plus classique. Tous les acteurs impliqués sont d'accord sur le fait que si le programme avait continué il aurait fallu simplifier le mode de fonctionnement, en particulier le système téléphonique, la quantité d'informations transmises aux participants lorsqu'ils s'enregistrent, et les règles relatives au fonctionnement des places de parking²³. Également, le sentiment général était qu'il aurait fallu davantage de communication et marketing pour toucher un public plus large, et une durée de projet plus importante aurait été pertinente pour avoir un volume suffisant de participants.

Pour résumer, certains éléments de recommandation ont émergé de ce projet à savoir²⁴ :

- Accroître la communication pour attirer un nombre plus grand de participants (marketing individualisé auprès des gens, prise de contact directe avec les employeurs)
- Offrir des avantages financiers sur le ticket du réseau BART pour inciter les gens à adhérer au programme
- Permettre aux participants de faire des requêtes l'après-midi lorsqu'ils sont sur leur lieu de travail via internet
- Simplifier la quantité d'informations transmises aux participants après leur inscription
- Envoyer des mises à jour périodiques aux participants sur les éventuels changements du système RideNow
- Maintenir le stationnement préférentiel comme un élément clé mais cela reste difficile à mettre en place (contrôle, régulation)
- Fournir un service téléphonique plus réactif et rapide
- Permettre une mise en relation le matin avec des délais d'anticipation supérieurs
- Baser les mises en relation le soir sur les horaires réels des trains
- Améliorer les capacités de mise en relation du système de sorte que les participants ne soient pas obligés de faire des détours opposés à leur trajet initial pour chercher un covoitureur
- Étendre la plage horaire de fonctionnement le matin en commençant à 6 h et en allant jusqu'à 9 h



²³Des places de parkings préférentiels avaient été mises en place pour les covoitureurs

²⁴http://www.ridenow.org/4113_ACCMADynamicRidesharing.pdf

6.8 Bilan

Beaucoup d'expériences de covoiturage dynamique à travers le monde ont été menées. Cependant, très peu se sont avérées des réussites pour différentes raisons. La raison principale est le manque d'engouement pour cette pratique et la peur de voyager avec une personne inconnue. Cette barrière franchi, le covoiturage dynamique aura un énorme rôle à jouer. Ensuite, la difficulté d'un projet est sa mise en exécution, c'est-à-dire la phase de lancement. Si les campagnes de marketing et de promotion ne sont pas assez poussées et appuyées par des organismes publics (collectivités, ministère) et privés (entreprise), le projet a peu de chances d'aboutir. Il faut aussi accompagner tous projets de mesures incitatives (indemnité kilométrique, places de parking réservées) pour valoriser les utilisateurs du système. Si l'utilisateur ne trouve aucun intérêt particulier à laisser ou à partager son véhicule, il ne participera pas.

7. Barrières à franchir et recommandations pour un service de covoiturage efficace

Il existe des freins au développement du covoiturage ; des freins qui l'empêchent de devenir une pratique courante et généralisée. Ceux-ci sont de plusieurs ordres : ils dépendent en premier lieu des rapports entre les individus et du comportements humain en général. Ce frein, que l'on nomme plus communément barrière psychologique, est le principal facteur de la non-popularité du covoiturage. Viennent ensuite les barrières techniques faisant référence aux outils, au support et au fonctionnement des systèmes de covoiturage ; c'est-à-dire tout ce qui concerne les aspects techniques et technologiques imaginables et transposables au covoiturage.

Mais tout d'abord, nous nous attacherons à évaluer si la réglementation actuelle relative à la pratique du covoiturage est suffisante et si le cadre juridique nécessite un approfondissement.

7.1 Les obstacles juridiques

Récemment, on a pu constater la volonté d'introduire la notion de covoiturage dans la loi afin d'encourager cette pratique au sein des entreprises (cf. 2.3.). L'intervention d'une tierce personne, en l'occurrence l'entreprise, peut soulever la question de l'organisation d'un transport au sens de la LOTI, auquel cas le régime applicable serait différent. Dans la majorité des cas, les structures qui décident de mettre en place un service de covoiturage se contentent exclusivement de mettre en relation les individus ; elles n'organisent pas en soi un service de transport de personnes.

Malgré les sites Internet qui proposent de faciliter la pratique en mettant en relation les personnes, le covoiturage reste une activité libre. En ce sens, elle ne fait l'objet d'aucune législation de restrictions et de contraintes. L'organisation du covoiturage consiste aujourd'hui à mettre en relation des individus ou tout au plus à garantir une rencontre, et non à organiser réellement un service de transport.

Suite à ces remarques, il est pertinent d'étudier les **évolutions possibles** du covoiturage et leurs conséquences juridiques. En effet, la principale question à se poser est la définition et l'acceptation du terme « organisation ». Il semble raisonnable de considérer que l'organisation dépasse la simple mise en relation, elle englobe aussi les modalités de fonctionnement, l'évaluation du partage des frais, l'exécution du transport et tout ce qui se rapporte, de près ou de loin, à l'organisation d'un service de transport de passagers. Selon le statut du tiers organisateur du covoiturage, les conséquences juridiques seront différentes. L'article 5 de la Loti stipule qu'il y a service privé de transport lorsqu'une personne morale publique ou privée organise pour son propre compte un transport, notamment pour transporter son personnel. Or il y a une dissociation entre la personne qui organise et celle qui exécute ; l'entreprise organise, les employés exécutent le covoiturage sans lien de subordination avec la personne morale organisatrice²⁵. De plus, si l'organisateur met à disposition des salariés un véhicule avec chauffeur, celui-ci doit faire partie d'une entreprise inscrite au registre des transporteurs. Mais qu'en est-il si ce ramassage est effectué bénévolement par des particuliers ?

²⁵ *Étude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport*, CERTU, 2006

Le covoiturage, par son développement récent, a-t-il vocation à devenir réglementé? S'inscrit-il dans une offre de transport public ?

Du moment que ce covoiturage est organisé entre des particuliers et qu'aucun bénéfice n'est réalisé par le conducteur, aucune évolution ne peut être envisagée. En revanche, une évolution en matière de responsabilité est envisageable, même si la loi Badinter (5 juillet 1985) accorde déjà à la victime d'un accident, une indemnisation de plein droit.

Autant de questions et d'interrogations qui laissent penser que l'inscription aux registres des transporteurs est difficilement envisageable, car contrairement aux particuliers qui effectuent des transports scolaires ou à la demande, les covoitureurs ne sont pas rémunérés.

Il sera donc difficile de faire évoluer l'organisation d'une simple mise en relation vers une réelle organisation d'un covoiturage, principalement pour des raisons de concurrence (taxis, entreprises de transport occasionnel de moins de 10 personnes...). À l'heure actuelle, le covoiturage demeure une activité bénévole et non soumise à un contrôle particulier.

Le covoiturage semble pouvoir se développer considérablement au sein des entreprises. Il pourrait permettre de palier les difficultés que rencontrent les zones d'emplois, notamment l'accès et le stationnement, mal desservies par les transports en commun. En ce sens, il pourrait être encouragé et bénéficier de dispositions juridiques particulières.

7.2 Les barrières techniques

Elles correspondent à toutes les contraintes techniques que peuvent rencontrer les potentiels covoitureurs, qu'il s'agisse du support du service de covoiturage et son fonctionnement, de la pratique en elle-même ou encore d'éléments extérieurs indépendants du covoiturage. Ces derniers correspondent à des contraintes qui n'ont pas de rapport direct avec la pratique du covoiturage : il s'agit notamment de la flexibilité des horaires et des impératifs liés à des activités extérieures à l'entreprise. Dans le premier cas, l'aspect flexible des horaires de travail est un frein notoire à la pratique. Deux personnes habitant dans le même quartier et travaillant dans la même zone d'activités auront tout intérêt à covoiturer pour leur trajet domicile-travail. Or, ces deux personnes ont des horaires différents, l'un fait 5 h-12 h et l'autre 8 h-17 h. Dans ce cas précis, le covoiturage ne peut pas être la solution de déplacement.

Dans le second cas, les impératifs s'apparentent à toutes activités qui nécessiteraient un détour dans l'itinéraire du trajet domicile-travail. Faire les courses ou récupérer les enfants à l'école demandent bien souvent un détour dans les trajets, d'où la difficulté de covoiturer dans ces cas-là ; le passager n'étant pas forcément enclin à accepter un détour qui représente pour lui une perte de temps.

D'autres contraintes techniques pénalisent la pratique. Parmi elles, on peut mettre en avant l'émiettement de l'offre et les potentialités d'une inter-opérabilité, un management de la mobilité encore embryonnaire (outre quelques initiatives particulièrement pertinentes) ou encore l'obstacle psychologique qui apparaît comme étant actuellement le principal frein à la pratique.

7.2.1 Inter-opérabilité

En France, le covoiturage émerge et une multitude d'acteurs s'est lancée dans ce marché prometteur, proposant chacun un modèle de fonctionnement différent. Le nombre important de sites de covoiturage et leur croissance quasi exponentielle pose un problème majeur pour les utilisateurs. En effet, lorsqu'une annonce est déposée sur un site, elle est accessible aux potentiels covoitureurs uniquement sous réserve d'une connexion à ce même site (sauf lors de la mutualisation des bases de données²⁶).

En clair, cela veut dire que deux personnes ayant décidé de faire le même trajet à la même date ne seront jamais mises en relation parce qu'elles se sont inscrites sur deux sites différents.

Bien entendu, cela peut sembler normal dans la logique d'un système de marché concurrentiel. Cette concurrence peut stimuler le marché et lui permettre de progresser. Jusqu'ici aucun regroupement n'a eu lieu (malgré quelques essais de la part d'opérateurs), aucun marketing à l'échelle nationale n'est fait pour promouvoir un site qui pourrait ainsi sortir du lot et devenir la référence. L'idéal serait l'émergence d'un modèle standard imposé par un seul et unique acteur, intégrant l'inter-opérabilité des systèmes : toutes les offres des services de covoiturage seraient regroupées au sein d'un même et unique système.

En attendant une amélioration de la situation, il n'existe qu'une seule solution pour les utilisateurs pour que les mises en relation potentielles soient optimales : s'inscrire et/ou faire ses recherches sur tous les sites. En d'autres termes, pour avoir un maximum de chances de trouver chaussure à son pied, il faut visiter plusieurs sites. Autant de temps que les utilisateurs n'ont pas forcément envie de gaspiller.

7.2.2 Management de la mobilité

Bien que les enjeux d'une gestion de la mobilité paraissent évidents pour tout le monde, la mise en oeuvre d'une réelle politique de management reste bien souvent incomplète, voire inexistante. Les choses ont bien changé ces dernières années avec une volonté des pouvoirs publics d'encourager la réalisation de plan de mobilité dans les entreprises. La mise en oeuvre d'un PDE implique un changement profond de comportements et d'habitudes de déplacements des usagers. Les actions de communication et d'encouragement en direction des salariés, ainsi que les mesures incitatives (voire contraignantes) en faveur des modes alternatifs constituent les éléments centraux d'une politique de management de la mobilité.

La centrale de mobilité est, en ce sens, une des réponses possibles : appuyée par des partenaires tels que les collectivités, les AOTU, l'Ademe, voire même les entreprises, elle offre une profusion de solutions alternatives à la voiture solo, en incluant bien entendu le covoiturage. Son intérêt réside dans le fait que toute l'information sur l'offre de transport est regroupée en un même point, pour offrir aux utilisateurs un choix de moyens de déplacements le plus large possible. Elle fournit notamment les horaires des lignes de bus, proposent des itinéraires personnalisés et renseignent sur d'éventuelles possibilités de covoiturage. Cependant, ces centrales sont encore trop peu nombreuses et / ou ne fournissent pas d'informations sur le covoiturage.

Le covoiturage semble être une solution efficace lorsqu'il est envisagé comme moyen de rabattement vers des pôles d'échanges. Il constitue en soi une extension du réseau de transport en commun. À ce titre, les AOT ont tout intérêt à réfléchir à la question : mettre

²⁶ cf. 3.2.11. Mutualisation des bases de données

en circulation une ligne de bus est onéreux, même s'il s'agit d'un service de transport à la demande ; envisager un covoiturage cohérent sur certains axes et à destination de certains pôles multimodaux peut déboucher sur une augmentation du nombre d'abonnés au transport en commun. Une offre intégrée de covoiturage et d'abonnement aux TC serait une mesure particulièrement pertinente sur certains territoires : des aires de covoiturage aux extrémités du réseau, couplées à des avantages tarifaires permettrait de convertir bon nombre d'auto-solistes à repenser leurs déplacements.

Dans un cadre plus restreint comme celui de l'entreprise ou de la zone d'activités, le management de la mobilité passe par des campagnes d'information et de sensibilisation fortes pour démontrer aux employés l'intérêt d'une telle pratique. Cette campagne ne se limite pas uniquement à la réalisation d'une plaquette informative, mais doit être accompagnée de conférences, de débats où chacun des employés peut s'exprimer. Il s'agit en fait de fournir aux potentiels covoitureurs un lieu de rencontres et d'échanges, de partage d'expériences autour d'un café ou d'un déjeuner. Ce système, déjà adopté par quelques entreprises, permet de réunir les adeptes de la pratique et les potentiels utilisateurs du service. En plus de son rôle de promotion, ce système assure une convivialité entre les employés et fait figure de modèles pour une éventuelle reproductibilité.

Le manque d'incitations à covoiturer constitue aussi un frein notoire au développement du covoiturage dans un cadre restreint. En effet, les auto-solistes ne vont pas abandonner leurs habitudes sous prétexte que la voiture pollue beaucoup. L'utilisation du véhicule particulier leur confère certains avantages (liberté, flexibilité, et parfois rapidité) que le covoiturage ne pourra pas forcément combler. Cependant, dès lors que l'auto-soliste va trouver un intérêt à partager son véhicule, il sera plus enclin à changer son comportement. Ainsi, plusieurs mesures peuvent être envisagées pour encourager ces personnes à covoiturer. Le projet ICARO, outre ses expérimentations, propose un guide de management pour encourager la pratique du covoiturage : il présente les différentes mesures susceptibles d'être développées pour promouvoir la pratique, notamment les voies réservées, les restrictions de stationnement et les parking réservés, les parcs de regroupement (aire de covoiturage) ou encore les péages routiers. Plusieurs expériences ont été menées, sans réel succès. Cependant, celles-ci ont permis de tirer des enseignements intéressants pour une éventuelle reconduite.

7.3 Franchir la barrière psychologique

Franchir la barrière psychologique nécessite un important travail d'étude du comportement. Cette approche sociologique est indispensable pour déterminer les freins à la pratique et en apporter les solutions adéquates. Mlle Stéphanie VINCENT, doctorante de sociologie à l'université Paris V et actuellement en stage au sein du Laboratoire d'Économie des Transports, réalise une thèse²⁷ sur l'analyse sociologique des différentes formes de mobilités alternatives à la voiture. Son appui à l'étude aura permis de mettre en avant les différents comportements sociaux inhérents au covoiturage et de dégager les freins qui peuvent nuire à la pratique.

²⁷ Thèse du LET à paraître en 2008

À partir des entretiens, trois raisons ont été dégagées pour expliquer la réticence à covoiturer :

7.3.1 Une offre dispersée

L'émiettement de l'offre est source de dissuasion pour bon nombre de potentiel covoitueur. En effet, la multitude des sites Internet de covoituration morcelle les offres, ce qui ne facilite pas la mise en relation de potentiels covoitueurs.

Deux cas sont alors dissociables :

- l'inscription multi-sites : consiste à s'inscrire sur plusieurs sites à la fois pour avoir un maximum de chances de trouver un partenaire de voyage. Cependant, rapidement, l'utilisateur ressent un sentiment d'inefficacité et une impression de perte de temps. Le morcellement de l'offre n'est pas un atout pour le développement de la pratique ;
- l'abandon immédiat de la recherche : s'inscrire sur un site de covoituration implique nécessairement la volonté soit de faire des économies, soit de rencontrer de nouvelles personnes. Or, l'utilisateur se trouve démuné lorsqu'il veut s'inscrire et déposer une annonce sur un site de covoituration : de par la profusion des sites d'annonces, il ne sait pas lequel choisir. Et malheureusement bien souvent, cette impuissance est synonyme de rebus, d'abandons et de retour à des pratiques privilégiant la voiture solo ;

Pour résoudre ce problème, il est impératif de concevoir un système permettant le regroupement des offres de covoituration et la mutualisation des bases de données. La création d'une structure ou d'un système qui centraliserait toutes les annonces permettrait à l'utilisateur de trouver un covoitueur sans pour autant être obligé de s'inscrire sur plusieurs sites. Cette inter-opérabilité ne peut être opérationnelle qu'avec le soutien et l'engagement de divers acteurs, en associations ou en partenariats, tels que les collectivités, les AO et les différentes structures proposant un service de covoituration (opérateurs, associations, etc).

7.3.2 La peur de l'inconnu

Le covoituration implique nécessairement la création d'un lien social entre le(s) passager(s) du même véhicule. En ce sens, deux individus contraints à faire une activité commune, en l'occurrence un trajet commun, entretiennent obligatoirement une relation particulière ; d'autant plus s'il s'agit d'une activité ou les deux personnes partagent le même espace.

La relation qui s'instaure dépend du type de trajet effectué ; on distingue ainsi deux cas de figures :

Le covoituration ponctuel / occasionnel

Comme son nom l'indique, il s'agit d'un covoituration qui n'a pas vocation à se répéter dans le temps. Les individus partagent un espace et un trajet commun pendant un laps de temps défini, mais ce partage n'a pas de durabilité : une fois le trajet effectué, bien souvent le lien social se rompt (certains prolongent ces liens en dehors de l'espace-temps du trajet en organisant des dîners, par exemple).

La réticence à faire pénétrer une personne étrangère dans un espace intime s'explique par la peur de l'autre et par le refus de partager le véhicule avec une personne étrangère au cercle de connaissance habituel.

La peur de l'autre peut déboucher sur un sentiment d'insécurité de la part du conducteur ou du passager, notamment lorsqu'il s'agit d'une femme (il est avéré que les femmes sont moins enclines à pratiquer le covoituration pour cette raison). Ce sentiment peut être

interprété comme une peur chronique de ce que l'on ne connaît pas, entraînant des stades de stress et de paranoïa. Ceux-ci peuvent provenir de l'attitude du conducteur vis-à-vis du passager, de sa manière de conduire liée (ou pas) à son état de santé physique et mental.

Le covoiturage régulier

Dans le cas d'un covoiturage régulier, les choses diffèrent de par la régularité et la durabilité du système. Le conducteur et le ou les passagers entretiennent ainsi une relation qui va au-delà du simple partage du véhicule et du trajet. Il s'agit en effet de partager un dialogue, des expériences, des histoires, et tout ce qui peut être lié à la création d'un lien social. Il s'instaure une intimité entre les parties qui n'existe pas lors d'un covoiturage occasionnel.

La peur de l'inconnu est atténuée car l'autre personne n'est pas étrangère puisqu'elle travaille soit dans la même entreprise, soit dans une entreprise voisine. De plus, pour que ce covoiturage fonctionne, les personnes doivent habiter proches les uns des autres, ce qui a pour conséquence de renforcer l'effet tribu (appartenance à une même communauté). En ce sens, lors d'un trajet domicile-travail, conducteur et passager(s) se rendent (quasiment) au même endroit et dans le but de faire la même chose (travailler). Même si les individus ne se connaissent pas personnellement, une sorte de confiance s'instaure automatiquement du fait de la proximité des activités et de l'habitat.

Ainsi, même si les individus ne se connaissent pas, ils seront plus enclins à pratiquer le covoiturage car ceux-ci travaillent ensemble ou à proximité (« *je le connais car je sais où il travaille* »), voire habitent très proches les uns des autres.

7.3.3 La voiture, continuité de l'espace personnel

La voiture est considérée pour certain comme la continuité de l'espace personnel, c'est-à-dire le prolongement spatial et temporel d'un plaisir personnel et privé. La personne seule dans son véhicule bénéficie d'un espace clos, où elle est libre de faire ce que bon lui semble. En ce sens, écouter la radio, chanter ou téléphoner via une oreillette s'apparente à des activités privées, que l'on ne peut pas ou guère partager avec autrui : on parle d'appropriation de l'espace de la voiture. Le conducteur est libre d'écouter sa musique, de manière « assourdissante » ou pas ou encore de chanter. Le partage d'un espace privé, personnel, voire intime n'est pas simple, d'autant plus si les goûts et les habitudes des covoitureurs sont différents. La pratique de la voiture solo ne pose pour certains aucun problème (essence, usure du véhicule, pollution), elle apporte au contraire un sentiment de plénitude et de liberté. Liberté qui peut se matérialiser par un excès de zèle : téléphone portable collé à l'oreille, vitesse excessive, et parfois même agressivité.

« *Le covoiturage est une perte de temps* ». Telle est une des raisons qui invoquent la non-pratique du covoiturage. Le détour réalisé pour déposer un passager constitue pour certains une augmentation trop importante et peu acceptable du temps de trajet. L'autre argument de refus de covoiturer est la trop forte dépendance vis-à-vis d'autrui. Si vous vous êtes engagés à conduire une personne à son travail et qu'elle compte sur vous pour la raccompagner, vous êtes pieds et poings liés. De même, l'ambiance dans le véhicule sera différente car il faut être tolérant et accepter soit d'éteindre la radio, soit de choisir une fréquence communément.

Le covoiturage ne doit pas nécessairement être un mode de déplacement régulier, il est (ou il peut être) utilisé de manière plus ponctuelle : trois fois par semaine, une fois par semaine... Le covoiturage n'est pas la solution miracle, il doit être considéré comme une alternative possible de déplacements.

C'est aussi une pratique guidée par le plaisir d'être ensemble et par la convivialité : une volonté certaine d'élargir les champs de connaissances et de faire un petit geste pour l'environnement.

Covoituval : covoiturage et conseils en mobilité d'entreprise

Covoituval est une association créée en août 2003 qui propose le covoiturage comme solution alternative à la voiture solo sur et autour de l'agglomération toulousaine. Aidée en cela par des partenariats avec l'Ademe, le Conseil Régional, Tisséo-SMTC ainsi que le Sicoval, la communauté d'agglomération du sud-est toulousain, et les Communes de Saint-Orens et de Castanet, Covoituval poursuit un double objectif : lutter contre l'effet de serre et accompagner les citoyens à repenser leur déplacement, notamment les trajets domicile-travail.

En 2006, le Sicoval et Tisséo choisissent l'association Covoituval pour porter avec eux le projet d'une agence locale de mobilité dans la zone d'activité de Labège Innopole. Celle-ci propose des informations et des services afin de faciliter l'accès aux transports collectifs et d'encourager les pratiques alternatives à la voiture solo.

Afin de lever les préjugés sur le covoiturage, Covoituval s'attache à rassurer les utilisateurs en offrant la confidentialité des données, la vérification des papiers du conducteur ou encore la garantie de retour en cas de désistement. Pour compléter son activité, elle démarché les entreprises pour faire prendre conscience aux salariés de la nécessité de se déplacer autrement et a créé un site entièrement dédié au covoiturage (www.covoituval.org). Dans le cadre de leur PDE, des entreprises telles que Alcatel, SOLTIM ou la SNCF ont signé un partenariat avec l'association. Dans le cadre de ce partenariat, Covoituval anime en entreprise des conférences et/ou des stands de sensibilisation, inscrit les salariés volontaires sur sa base de données, leur propose des équipages et assure le suivi et les relances des covoituteurs.

Au 31 avril 2007, Covoituval enregistre plus de 1 000 inscrits pour le covoiturage régulier. Depuis l'ouverture du site, plus de 115 équipages ont été constitués, ce qui représente plus de 250 covoituteurs et une économie d'une centaine de tonnes de CO2.

8. Conclusion générale

Le covoiturage est en pleine croissance, tant en terme d'organismes et d'utilisateurs qu'en terme de fonctionnement et de gestion. Cette étude aura permis de mieux comprendre le paysage qui entoure le covoiturage et son organisation, à travers une étude approfondie de ses modalités. C'est également l'occasion de dévoiler une série d'initiatives et d'expérimentations, à l'échelle locale autant qu'à l'échelle nationale, en France et à l'étranger mettant en jeu le covoiturage. Ces initiatives, bien que parfois abandonnées, ont l'avantage de tester un système organisé de covoiturage dans l'éventualité d'une reproductibilité.

L'intérêt de la collectivité pour le covoiturage se justifie par les vertus qui lui sont attribuées, à savoir : limiter la circulation automobile et les émissions polluantes, améliorer l'efficacité des infrastructures et lutter contre la congestion. Les collectivités locales sont de plus en plus amenées à trouver des solutions de transport alternatives à la voiture solo mais également à l'offre classique de transports en commun réguliers. Elles proposent de plus en plus de services de covoiturage et s'engagent parfois dans des partenariats pluri-partites pour encourager la pratique en entreprise.

L'avenir du covoiturage réside dans un changement profond des comportements et dans une promotion plus importante de la pratique. Les collectivités doivent être l'intermédiaire entre le service de covoiturage brut fourni par un opérateur et les potentiels utilisateurs du service. Quelques départements se sont lancés sur cette voie et nombreux sont ceux qui emboîtent le pas. Le cadre départemental semble être une échelle pertinente pour promouvoir le covoiturage, la proximité avec la population lui confère un avantage non négligeable. Le cadre de l'entreprise est également intéressant car deux paramètres ne rentrent plus en compte : la destination est commune et la barrière psychologique est surmontée.

Le covoiturage s'insère comme un service complémentaire à l'offre de transport existant. Il peut s'avérer concurrentiel sur certaines portions de territoires mais peut être aussi considéré comme une extension du réseau, notamment au niveau des pôles d'échanges. Il convient de faire des essais dans ce sens, pour promouvoir la pratique et encourager les populations à repenser leur mobilité.

9. Bibliographie

Ouvrages, rapports et études

- *Réaliser un Plan de déplacements entreprise : guide à destination des chefs de projet*, ADEME, 2004
- *Fiches descriptives « covoiturage » : Rapport final*, ADEME, 2004
- *Études sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport*, collection les rapports d'étude, CERTU et CETE Nord Picardie, 2006
- *Plans de mobilité pour les salariés : Recherche de sites et analyses des stratégies des établissements*, CERTU et PREDIT, 2001
- *Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences*, DATAR, DTT et ADEME, 2004
- *Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier*, collection Références, CERTU, 2003
- *Automobiles pour la ville à l'horizon 2010*, groupe de réflexion sur l'automobile urbaine, ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1998
- *Quelle politique pour le covoiturage en France?*, HERSEMUL Michel, thèse professionnelle, Paris : ENPC, 1998
- *Les systèmes de voitures à usage partagé : libre service, multipropriété, carpool*, Actes n°61 du colloque du 2 juin 1997, INRETS et INRIA, 1997
- *Évaluation nationale des Plans de Déplacements Entreprise*, Rapport final, 2005
- *RideNow ! Evaluation draft report*, Alameda County Congestion Management Agency, 2006
- *PDE et évaluation : le contexte, la méthode et les enjeux actuels*, ALLEMAND L., rapport de stage, 2006
- *Quelles technologies-clefs pour l'Europe? Les enjeux liés aux transports*, Jacques THEYS, Commission européenne, 2005
- *ICARO : Recommandations techniques pour la mise en oeuvre d'une politique de covoiturage*, projet européen, 1999

- *Covoiturage en Île-de-France*, guide La clef et le contact, ARENE, 1997
- *PDE : les Plans de Déplacements Entreprise*, Références n°14, Kéolis, 2007
- *CARSHARING 2000 : Sustainable transport's missing link*, ECOPLAN International, BRITTON Éric, 2000
- *SMILE, sustainable transport's missing link*, Commission Européenne, Bruxelles, 2004
- *Développement de l'usage des taxis et des TAD de type Taxibus : les déplacements domicile - travail*, LIN Zhengyi, ENSG, 2006
- *Bouger pour s'en sortir : Mobilité quotidienne et intégration sociale*, BRITTON Éric, 2005

Sitographie

- www.ademe.fr
- www.civitas-initiative.org
- www.tecapsy.com
- www.areneidf.org
- www.plan-deplacements.fr
- <http://ec.europa.eu/>
- www.dft.gov.uk

Revue et périodiques

- CERTU. *Le Finistère organise le covoiturage*. Transflash, 2004, n° 294, p.2
- ADETEC. *La mise à disposition de parkings favorise l'usage de la voiture pour les déplacements domicile - travail*. La lettre de la mobilité et des déplacements, 2007, n° 2, p.1-2
- CERTU. *Ille-et-Vilaine : CovoituragePlus ou comment « construire de la rencontre »?*. Transflash, 2005, n° 306, p.3

ANNEXES

Annexe 1

Une convention PDE

Le cas de la Communauté Urbaine de Strasbourg

Convention type

L'ÉCOMOBILITÉ EN ACTION PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE (PDE)

Convention conclue entre la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) 1, parc de l'Étoile 67076 Strasbourg, représentée par Monsieur Robert GROSSMANN, son Président, agissant en vertu d'une délibération du Conseil de Communauté en date du 14 octobre 2005.

et

l'entreprise sise....., représentée par.....

en vue d'un appui méthodologique de la Communauté Urbaine de Strasbourg à la mise en œuvre d'une procédure Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE).

Article 1 : OBJET DE LA CONVENTION

Avec 67% de part de marché (enquête ménage 1997), la voiture individuelle est le mode de déplacement dominant pour les trajets domicile-travail à l'intérieur de la CUS.

Aujourd'hui, les problèmes générés par le développement de l'usage de la voiture ne sont plus à démontrer : pollution atmosphérique, émission de gaz à effet de serre, dégradation du cadre de vie, problèmes de santé publique, difficultés de stationnement, embouteillages, accidents, augmentation des coûts liés aux déplacements pour les salariés et l'entreprise etc....

Face à ce constat, **l'entreprise X** choisit d'œuvrer à une mobilité durable et une meilleure efficacité liée aux déplacements, par la mise en place d'actions **PDE** avec le soutien de la **Communauté Urbaine de Strasbourg** et du **groupe éco-mobilité*** Des objectifs opérationnels seront élaborés en concertation avec l'entreprise.

Ces objectifs s'attacheront à privilégier une réduction importante de la part modale de l'automobile dans les déplacements domicile-travail et professionnels, au profit des autres modes tels que les transports en commun, le vélo, le covoiturage, la voiture en temps partagé, et la marche à pied par :

- une meilleure information sur l'utilisation de tous ces modes alternatifs ;
- la mise en œuvre de mesures concrètes personnalisées à l'entreprise favorisant l'usage de ces modes

Le Plan de Déplacements d'Entreprise a pour ambition de créer une véritable dynamique en termes de mobilité alternative et durable au sein même de la **société X** mais aussi d'avoir valeur d'exemple auprès des autres entreprises, administrations et autres gestionnaires d'activités.

Article 2 : ENGAGEMENTS DE LA SOCIÉTÉ X

- **La société X s'engage dans une action visant à réduire la part modale de la voiture individuelle lors des déplacements domicile-travail et professionnels, au profit des modes alternatifs, en collaboration avec la Communauté Urbaine de Strasbourg.**

Pour ce faire, elle s'engage à :

- **Donner au Chargé de mission PDE de la CUS toutes les informations nécessaires à la réalisation du PDE (nombre de salariés, adresses, politique menée en terme de déplacements, problèmes rencontrés, etc)**
- **Nommer un référent comme interlocuteur auprès de la CUS;**
- **Organiser une rencontre entre l'entreprise, les représentants des salariés, la CUS et (si besoin est) le groupe éco-mobilité pour élaborer les solutions ;**
- **Mettre en place et appliquer les solutions définies d'un commun accord, étant entendu que cela relève du seul ressort de la société X.**

Article 3 : ENGAGEMENT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG

- La **Communauté Urbaine de Strasbourg** s'engage, sans contrepartie financière, à accompagner l'**entreprise X** dans sa démarche PDE en lui apportant une aide méthodologique : choix des objectifs, recueil et analyse des données et une aide à l'élaboration des solutions en concertation avec les partenaires du groupe éco-mobilité (si nécessaire)

L'aide méthodologique de la Communauté Urbaine de Strasbourg se déclinera de la façon suivante :

- **Constitution d'une fiche signalétique de l'établissement (accessibilité, stationnement, temps de déplacements visualisés par une carte isochrone, visualisation des bassins de vie des salariés par géopositionnement sur une carte de la CUS)**
- **Formalisation d'un diagnostic de la situation de l'établissement grâce aux éléments recueillis ;**
- **Elaboration des solutions en concertation avec la Direction, les représentants du personnel et les partenaires du groupe éco-mobilité lors de réunions de travail;**
- **Organisation sur le lieu de travail d'une "journée d'information" sur les modes de transports alternatifs.**

La Communauté Urbaine de Strasbourg s'engage à respecter la confidentialité des informations recueillies, qui seront exclusivement utilisées pour l'exécution des engagements stipulés dans la présente convention. Les données fournies par la société (adresse des salariés) en vue d'une visualisation des bassins de vie de ses salariés par géopositionnement sur une carte de la CUS ne seront pas communiquées à des tiers et seront détruites après exploitation

Article 4 : DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue pour une durée de . . . à compter de la date de sa signature

Article 5 : CONDITIONS DE RÉSILIATION

La présente convention sera résiliée de plein droit, sans indemnité, à la demande de l'une ou l'autre partie

Fait en double exemplaire à Strasbourg le,

Pour de la Communauté Urbaine de Strasbourg

Le Président

Robert GROSSMANN

Pour la société X

(nom qualité)

*Le groupe éco-mobilité est un groupe de travail qui se réunit périodiquement pour étudier et émettre des propositions sur des PDE en cours, il est constitué de professionnels des modes de transports dit alternatifs à la voiture individuelle ou d'agences et associations qui fournissent des appuis techniques et méthodologiques, il s'appuie sur la spécificité de chacun des partenaires qui ont des compétences et des champs d'activité complémentaire

Les membres du groupe sont :

CUS

Région Alsace

ADEME : agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

ADEUS : agence de l'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise

CTS : transports strasbourgeois

VELOEMPLOI : location et gestion des vélos d'entreprises

CADR 67 : collectif action deux roues
pour la promotion et l'utilisation du vélo en ville

CG 67

CCI de Strasbourg

ASPA : les mesures de la qualité de l'air en Alsace

SNCF : TER Alsace

AUTO' TIREMENT : voiture en temps partagé

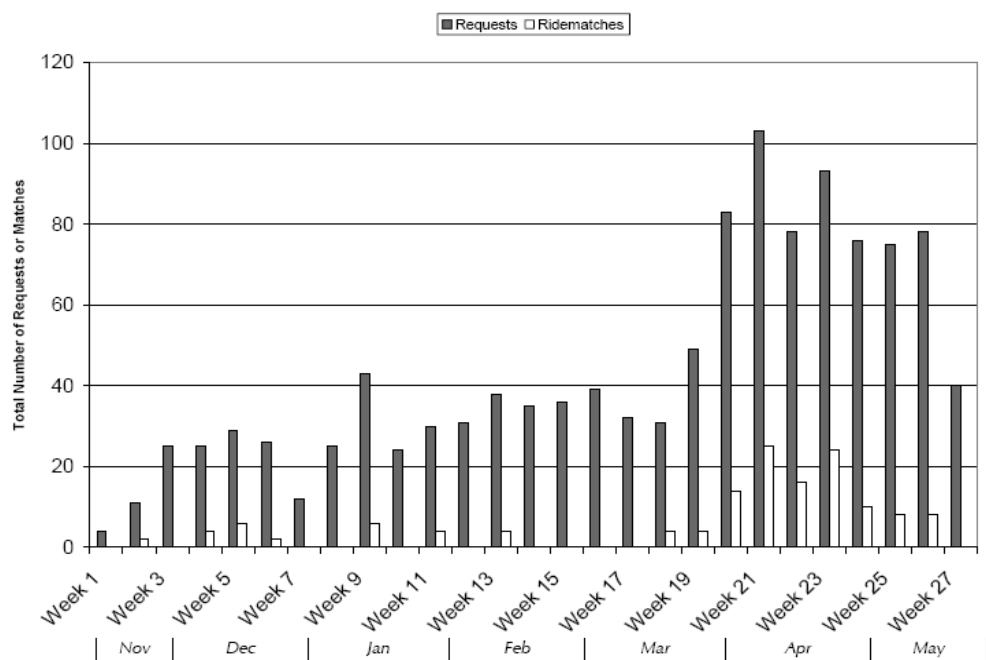
Piéton 67 : Promotion de la marche à pied

ASTUS : usagers des transports en commun

Annexe 2

Le système RideNow²⁸

Requêtes et mises en relation effectives



²⁸ http://www.ridenow.org/4113_ACCMADynamicRidesharing.pdf

Annexe 3

Éléments de la base de données

Nom du site	adresse web	propriétaire
123envoiure.com	www.123envoiure.com	Green Cove
ventoux-comtat.com	www.ventoux-comtat.com	Communauté d'agglomération Ventoux-Comtat Venaissin
covoiturage.ccpo.fr	www.covoiturage.ccpo.fr	Communauté de communes du Pays de Sainte Odile
Ville d'Essart le Roi	www.essarts-le-roi.org	Ville les Essarts le Roi
covoiturage94.fr	www.covoiturage94.fr	Conseil général du Val de Marne
covoiturage.doubs.fr	www.covoiturage.doubs.fr	Ville de Besançon, la Communauté d'agglomération du Grand Besançon, le Conseil général du Doubs et la Région de Franche-Comté
covoiturage.uvsq.fr	www.covoiturage.uvsq.fr	UVSQ
Ikéa	www.covoiturage-pn2.com	Ikéa
covoiturage.besancon.fr	www.covoiturage.besancon.fr	Ville de Besançon, la Communauté d'agglomération du Grand Besançon, le Conseil général du Doubs et la Région de Franche-Comté
Ville de Clichy	www.ville-clichy.fr/index.php?Rub=660	Ville de Clichy
monacovoiturage.mc	www.monacovoiturage.mc	
Laboratoire d'Espaces Associatifs	www.covoituraix.org	LEA
Ville de Sainte Savine	www.sainte-savine.fr/frameset_actucovoiturage.htm	Ville de Sainte Savine
easycovoiturage.com	www.easycovoiturage.com	Ecolutis
covoiturage17.fr	www.covoiturage17.com	service proposé par un regroupement d'intercommunalités

Nom du site	adresse web	propriétaire
covoiturage33.com	www.covoiturage33.com	Ecolutis
covoiturage86.com	www.covoiturage86.com	Covoiturage Pictave
covoiturage16.com	www.covoiturage16.com	
covoiturage79.com	www.covoiturage79.com	
ticoto	www.ticoto.fr	conseil général des Côtes d'Armor
covoiturage-cg06.fr	www.covoiturage-cg06.fr	conseil général des Alpes Maritimes
covoiturage-finistere.fr	www.covoiturage-finistere.fr	conseil général du Finistère
carjob.org	www.carjob.org	Agence de développement et de promotion du covoiturage
carvoyage.com	www.carvoyage.com	Agence de développement et de promotion du covoiturage
carecole.com	www.carecole.com	Agence de développement et de promotion du covoiturage
laroueverte.com	www.laroueverte.com	Société Laroueverte.com
Ville de Sceaux	www.sceaux.fr	Ville de Sceaux
covoiturage.com	www.covoiturage.com	covoiturage.com
co-voiturage.fr	www.co-voiturage.fr	association co-voiturage.fr
comove.com	www.comove.com	covoiturage.com
ecotrajet.com	www.ecotrajet.com	association
Stop plus	www.covoiturage.net	Association Stop Plus
covoiturage.fr	www.covoiturage.fr	Société covoiturage.fr
DDE 31	www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/covoiturage	service de la DDE
covoiturage64	http://covoiturage.cg64.fr	conseil général des Pyrénées-Atlantiques
covoiturage-lacub.com	www.covoiturage-lacub.com	service de la Communauté urbaine de Bordeaux
savoiecovoiturage.fr	www.savoiecovoiturage.fr	service proposé par Chambéry métropole, la CCLB, le Sypartec , Savoie Hexapôle, et Alpespace
perche-covoiturage.com	www.perche-covoiturage.com	SIDTP (syndicat interco)
Ville de Clamart	www.ville-clamart.fr/pages/03_se_deplacer/00_in-	ville de Clamart

Nom du site	adresse web	propriétaire
	dex.php	
covoiturage.univ-mrs.fr	http://covoiturage.univ-mrs.fr	Université de la faculté des Sciences de Luminy
tribu covoiturage	www.tribu-covoiturage.com	Association
goclicktavel.com	www.goclicktravel.com	
covoiturage +	www.covoiturage.asso.fr	Association Covoiturage +
Allostop France Covoiturage	www.allostop.net	Association
stopauto.net	www.stopauto.net	Association
covoituval	www.covoituval.org	Association
covoiturage06	www.covoiturage06.fr	Association
co-voiturage34.com	www.co-voiturage34.com	Association
covoiture63	www.covoitur63.fr.st	Association covoiture63
allostoprennes.com	www.allostoprennes.com	Association
cov 71	www.cov71.com	Association
covoiturer.fr	www.covoiturer.fr	Association
covoitur'Eure en Seine	www.covoitureure.net	Association
edu-covoiturage.org	http://edu-covoiturage.org	Service de l'association "La maison des enseignants"
edu-covoiturage.org	http://edu-covoiturage.org	Service de l'association "La maison des enseignants"
edu-covoiturage.org	http://edu-covoiturage.org	Service de l'association "La maison des enseignants"
edu-covoiturage.org	http://edu-covoiturage.org	Service de l'association "La maison des enseignants"
Voiture and co	www.voitureandco.com/site/	Association
Covoiturage ASULGV Sud-Grésivaudan	www.covoiturationsudgresivaudan.com	Association ASULGV
Vital services	www.mobilite-avesnois.fr/	Association Vital Services
covoiturage42.fr	www.covoiturage42.fr	Association Aid'Auto 42
illicovoituragecom	www.illicovoiturage.com	Association étudiante
solidarit'OK	www.solidaritok.com	Association

Nom du site	adresse web	propriétaire
covoiturage.vivastreet.fr	www.covoiturage.vivastreet.fr	Association
aclermont.com	http://covoiturage.aclermont.com	Association
adiu Sud Gironde	www.adiu.fr/cov	Association adiu
covoiturage.servauto.org	http://covoiturage.servauto.org	association servauto.org
coup d pouce	www.coupdpouce.fr	Société Coup de Pouce
covoiturage-rhone-alpes.com	www.covoiturage-rhone-alpes.com	Particulier
covoiturage31.free.fr	http://covoiturage31.free.fr/	Particulier
e-covoiturage.net	www.e-covoiturage.net	Particulier
aide-covoiturage.com	www.aide-covoiturage.com	Particulier
covoiturage44	http://covoiturage44.free.fr	Particulier
Trajetmalin.fr	www.trajetmalin.fr	
Envoituresimone.com	www.envoituresimone.com	société E.V.S.
Covoitur'	www.covoitur.net	Association
Ecobiz	www.covoiturage38.com	CCI Grenoble
Communauté Urbaine de Nantes	www.covoiturage-nantesmetropole.fr	Communauté Urbaine de Nantes

Table des matières

Table des matières

Introduction	6
1. Contexte : une montée en puissance des transports alternatifs	9
2. Le covoiturage : historique et définition	11
2.1 Des années 1980 à nos jours.....	11
2.2 Les formes du covoiturage.....	13
2.2.1 Le covoiturage spontané.....	13
2.2.2 Le covoiturage organisé.....	14
2.2.2.1 Les sites de covoiturage grand-public.....	14
2.2.2.2 Les sites de covoiturage à accès restreint.....	15
2.2.2.3 La démarche PDE/PDA.....	16
2.3 Le cadre juridique.....	17
3. États des lieux des services de covoiturage tout public	19
3.1 Méthodologie.....	19
3.1.1 Recensement des sites Internet.....	19
3.1.2 Analyses des sites.....	19
3.2 Résultats.....	20
3.2.1 Couverture géographique.....	20
3.2.2 Les structures proposant un service de covoiturage.....	21
3.2.3 Les opérateurs de covoiturage.....	23
3.2.4 Croissance du nombre de sites Internet.....	24
3.2.5 Partenariats.....	25
3.2.6 Types de trajets proposés.....	26
3.2.7 Charte et conditions d'utilisation.....	26
3.2.8 Frais d'inscription au service.....	27
3.2.9 Les frais de transport.....	28
3.2.10 Le dépôt d'annonces et la mise en relation.....	29
3.2.11 Mutualisation des bases de données.....	30
3.2.12 Outil cartographique.....	31
3.3 Projets de développement.....	32
3.4 Bilan.....	33
4. État des lieux des services de covoiturage en entreprise / administration	34
4.1 Méthodologie.....	34
4.2 Résultats.....	35
4.2.1 Répartition géographique.....	35
4.2.2 Les structures organisatrices.....	36

4.2.3 Le nombre de sites d'implantation couvert par la mesure « covoiturage ».....	38
4.2.4 Le cadre dans lequel s'insère la mesure « covoiturage ».....	38
4.2.5 Les prestataires de services.....	39
4.2.5.1 La réalisation des plans de mobilité.....	39
4.2.5.2 Le service de covoiturage.....	40
4.2.6 Les incitations au covoiturage.....	41
4.2.7 Le cadre partenarial.....	42
4.2.8 Croissance des services de covoiturage à accès restreint.....	42
4.2.9 Les capacités en effectif et la part modale du covoiturage.....	43
4.2.10 Les frais d'inscription.....	44
4.2.11 Circulation des informations.....	45
4.2.12 Mise en relation	46
4.3 Bilan.....	47
5. Le covoiturage en Europe et ailleurs	48
5.1 Les expériences européennes.....	48
5.1.1 Le projet ICARO.....	48
5.1.2 Le projet CIVITAS.....	50
5.1.3 Liftshare : le covoiturage à l'anglaise.....	51
5.2 Le covoiturage aux États-Unis.....	53
6. Vers un covoiturage dynamique	55
6.1 Ecolane Dynamic Carpool.....	55
6.2 CARLOS.....	57
6.3 « Carpool system in Stuttgart »	59
6.4 Un essai sur l'aéroport de Francfort.....	59
6.5 Une étude de NOKIA.....	60
6.6 Le projet Tecapsy.....	60
6.7 Le système Ride Now.....	61
6.8 Bilan.....	63
7. Barrières à franchir et recommandations pour un service de covoiturage efficace	64
7.1 Les obstacles juridiques.....	64
7.2 Les barrières techniques.....	65
7.2.1 Inter-opérabilité.....	66
7.2.2 Management de la mobilité.....	66
7.3 Franchir la barrière psychologique.....	67
7.3.1 Une offre dispersée.....	68
7.3.2 La peur de l'inconnu.....	68
Le covoiturage ponctuel / occasionnel.....	68
Le covoiturage régulier.....	69
7.3.3 La voiture, continuité de l'espace personnel.....	69
8. Conclusion générale	71
9. Bibliographie	72

ANNEXES	75
Annexe 1	76
Une convention PDE.....	76
Annexe 2	78
Le système RideNow.....	78
Annexe 3	79
Éléments de la base de données.....	79

© ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2008

ISSN : 1263-2570

ISRN : Certu/RE--08-01--FR

Certu

9, rue Juliette-Récamier

69456 Lyon cedex 06

(+33) (0) 4 72 74 59 59

Internet www.certu.fr

Certu

*Service technique placé sous l'autorité
du ministère chargé de l'Écologie,
du Développement et de l'Aménagement durables,
le Certu (centre d'Études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques)
a pour mission de contribuer au développement
des connaissances et des savoir-faire et à leur diffusion
dans tous les domaines liés aux questions urbaines.
Partenaire des collectivités locales
et des professionnels publics et privés,
il est le lieu de référence où se développent
les professionnalisations au service de la cité.*