

Note « connaissance » sur le covoiturage :

Données, politiques publiques et suivi de sa pratique en France et en Bretagne

1 – Définition du covoiturage.....	1
2 – Résultats et chiffres-clés sur la pratique du covoiturage.....	2
1 Quelques chiffres nationaux (SDES – EMD 2019).....	2
2 Les trajets recensés sur le Registre des Preuves de Covoiturage (RPC) en janvier 2024.....	3
3 – Connaissance du covoiturage : les sources de données.....	3
<i>A – Sources de données sur la pratique du covoiturage au niveau national.....</i>	<i>4</i>
1. L'enquête sur la mobilité des personnes EMD (SDES).....	4
Principaux résultats de l'EMD 2019.....	4
2. Le Registre des preuves de covoiturage : RPC.....	4
3. Les données de plate-formes.....	7
4. Base nationale des Lieux de covoiturage.....	8
5. Les analyses s'appuyant sur les sources administratives de suivi des politiques incitatives.....	8
6. De nombreuses enquêtes à venir et des nouvelles sources à fort potentiel.....	8
<i>B – Sources de données sur la pratique du covoiturage au niveau territorial.....</i>	<i>9</i>
1. Les enquêtes Mobilité Certifiées Cerema EMC ²	9
2. Le baromètre Vinci-autoroute de l'autosolisme.....	9
3. Autres travaux récents en faveur des mobilités et du covoiturage en Bretagne.....	10
4 – Cadre législatif et politiques publiques en faveur du covoiturage.....	11
1. La prime de covoiturage prévu dans le Plan covoiturage.....	11
2. Forfait mobilités durables (FMD).....	11
3. Fonds vert : la possibilité de le mobiliser pour des projets d'infrastructures facilitant le covoiturage.....	11
4. Voies réservées sur les axes routiers structurants.....	12
5. Aires de covoiturage.....	12
5 – Quelques dispositifs en faveur du covoiturage en Bretagne.....	12
1. Projets en faveur de covoiturage financés par le Fonds Vert en Bretagne.....	12
2. Voies réservées, ligne de covoiturage à Rennes et Brest, lignes d'autostop.....	13
3. Des campagnes d'incitation financière menées dans les intercommunalités bretonnes. .	13
4. Des associations qui appuient le développement du covoiturage.....	14
6 – Bibliographie et sites de référence.....	16
7 – Annexes :.....	17

1 – Définition du covoiturage

L'[article L. 3132-1 du Code des transports](#) définit le covoiturage comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre **non onéreux**, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux » (Cf. Bibliographie). Il y a donc covoiturage dès le **partage d'un trajet** entre deux personnes. À l'origine, le covoiturage est de type « **informel** »/ « **spontané** », qu'il soit effectué dans un cadre familial (un parent conduisant son/ses enfant(s) à l'école, son conjoint...), de loisirs (des amis partageant un véhicule pour un déplacement récréatif)... Plus récemment s'est développé un **covoiturage « planifié »** s'appuyant sur des plate-formes mettant en relation des conducteurs et passagers à l'image de celle développée par l'opérateur Blablacar. Même s'il ne recouvre qu'une partie circonscrite du covoiturage au regard de son acception légale, ce type de trajets peut figurer ce qu'une large partie de la population associe au covoiturage (on peut parler de covoiturage « perçu » comme celui comptabilisé dans l'enquête Mobilité des Personnes, cf. sources de données sur le covoiturage).

On distingue des **trajets courts** (par convention de moins de 80 km), qui recouvrent notamment la majorité des déplacements domicile-travail/études ou des déplacements de la vie quotidienne (pour faire des courses, se rendre à des rendez-vous médicaux...) de trajets plus ponctuels et souvent plus longs (vacances, déplacements récréatifs le week-end par exemple).

De fait, en l'absence de consensus, il existe encore différentes manières de définir le covoiturage, plus ou moins restrictives suivant les travaux et sources de données. Concernant les trajets avec des enfants, la DGITM (MTECT) a par exemple établi un cadre plus précis. Les parents qui emmènent leurs enfants mineurs à l'école ne font pas du covoiturage dès lors que seuls, considérant que les enfants ne pourraient faire eux-mêmes le trajet en voiture. Par contre, il y a covoiturage si les parents emmènent d'autres enfants et évitent ainsi un autre trajet aux autres parents. Dans la présente fiche, nous considérons principalement le covoiturage dans son acception la plus large, c'est-à-dire pour l'ensemble des trajets en voiture partagés entre plusieurs personnes.

2 – Résultats et chiffres-clés sur la pratique du covoiturage

- Sur de courtes distances, la voiture est le mode de transport dominant dans les trajets du quotidien et l'autosolisme (cf. définitions) prédomine également notamment dans les déplacements domicile-travail.
- Quelle que soit la distance parcourue, la voiture reste le moyen de transport privilégié pour aller travailler
- le covoiturage est majoritairement informel, réalisé avec des personnes de son entourage.
- D'après l'Observatoire national du covoiturage quotidien, le covoiturage via des plate-formes ne représenterait cependant que 4 % de l'ensemble des trajets covoiturés « en l'état actuel des connaissances »
- Mieux installé dans les usages, le covoiturage via des plate-formes est beaucoup plus fréquent pour des déplacements longue distance.

1 Quelques chiffres nationaux (SDES – EMD 2019)

- En 2019, les Français réalisent chaque jour en semaine près de 181 millions de déplacements quotidiens dont 114 millions en voiture

- Chaque Français réaliserait en moyenne 3 déplacements de courte distance en voiture par jour de la semaine
- Un déplacement en voiture dure en moyenne 19 minutes en 2019, soit trois minutes de plus qu'en 2008
- La mobilité dépend très fortement du lieu de résidence : dans les espaces ruraux, la voiture est le mode utilisé pour 8 déplacements sur 10 (comme en 2008) contre moins de 6 sur 10 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (où son usage baisse légèrement depuis 2008).

2 Les trajets recensés sur le Registre des Preuves de Covoiturage (RPC) en janvier 2024

Ce recensement ne comptabilise pas l'ensemble des trajets covoiturés, il n'intègre que les trajets validés versés par les opérateurs de covoiturage associés sur le RPC (cf. Connaissance du covoiturage).

En janvier 2024

- 970 000 trajets recensés
- 2,22 personnes/voiture en moyenne
- 25 km (distance moyenne)
- 26 minutes (durée moyenne)

3 – Connaissance du covoiturage : les sources de données

En l'absence de consensus sur la façon de définir le covoiturage, au regard des difficultés de mesure du covoiturage « informel » notamment (qui constitue pourtant une grande partie des trajets covoiturés), **les sources sur le covoiturage restent relativement parcellaires et très incomplètes**. Le contexte est cependant très évolutif et de nombreuses initiatives récentes visent à mieux quantifier et qualifier sa pratique.

On peut mobiliser différents types de données (cf. supra) pour observer le covoiturage :

- Des données d'enquêtes quantitatives (d'envergure nationale comme l'enquête EMD du SDES ou territoriales avec les enquêtes Enquêtes Mobilités Certifiées EMC² du Céréma). À noter également des enquêtes plus qualitatives à venir pour identifier les déterminants à la pratique du covoiturage, comme l'enquête qui sera conduite en 2024 par l'Ademe.
- Des données issues des plate-formes de covoiturage (Blablacar, OuestGo, ou plus globalement les données compilées de plate-formes collectées dans le registre de preuves de covoiturage RPC)
- Des données de vidéo-comptage collectées sur les axes routiers (capteurs de covoiturage déployés par le Céréma, baromètre de l'autosolisme Vinci...). Les données des opérateurs téléphoniques pourraient également potentiellement être exploitées à l'avenir.
- Des données collectées pour suivre le déploiement des politiques publiques et dispositifs incitant à la pratique du covoiturage : sollicitations des aides financières (prime covoiturage, FMD...) mais également recensant les infrastructures favorisant sa pratique (base nationale des aires de covoiturage, voies réservées...)

Dans ce contexte qui évolue rapidement, de nombreuses initiatives et travaux sont en cours ou devraient être menés pour construire un système d'observation plus complet et pérenne (Cf. 6 « de

nombreuses enquêtes à venir et des nouvelles sources à fort potentiel ») : de grandes enquêtes sont programmées, quantitatives et qualitatives (enquête annuelle de la DGITM et du Céréma, enquête plus qualitative de l'Ademe...). La publication en janvier 2024 d'une [feuille de route connaissance du covoiturage](#) dans le cadre du plan covoiturage va dans ce sens.

A – Sources de données sur la pratique du covoiturage au niveau national

1. L'enquête sur la mobilité des personnes EMD (SDES)

Au niveau national, le SDES réalise de grandes enquêtes sur la mobilité des personnes reconduites tous les dix ans environ. Ces enquêtes font référence au niveau national. La dernière dresse une photographie des déplacements des Français avant crise (2019) et fait suite à la précédente enquête de 2008. Ces enquêtes permettent ainsi des analyses longitudinales des mobilités sur dix ans.

L'enquête EMD 2019 livre quelques résultats sur les pratiques de covoiturage. Il n'y est cependant comptabilisé que de façon restreinte, seuls les passagers n'utilisant pas leur propre voiture pouvait déclarer avoir fait du covoiturage.

Principaux résultats de l'EMD 2019

- *Prépondérance de la voiture : elle compte pour 80 % des distances parcourues (hors avion) par les Français en 2019*
- *L'autosolisme reste majoritaire sur courte distance : 54 % des déplacements de moins de 20 kms sont effectués seul contre 17 % à trois ou plus*
- *L'autosolisme est également le plus fréquent pour les usages non récréatifs (déplacements domicile-travail, courses, rendez-vous médicaux...) et en semaine (la part de l'autosolisme est divisée par deux le week-end : elle passe d'environ 60 % des distances parcourues en semaine à seulement 30 % les samedis et dimanches) – Environ 80 % des déplacements domicile-travail sont effectués seuls*
- *En dix ans, le taux d'occupation des véhicules est resté stable (1,6, en moyenne avec une hausse très légère sur la mobilité longue distance).*
- *Le covoiturage via des plate-formes est beaucoup plus fréquent pour des déplacements longue distance.*
- *En mobilité courte, le facteur prépondérant pour les émissions de GES est le lieu de résidence : 1/3 des personnes résidant en zone rurale émettent quasi la moitié des émissions*
- *En mobilité longue distance, le facteur prépondérant pour les émissions de GES est le niveau de vie : le quart des individus les plus aisés émet 45 % des émissions longue distance (ces deux derniers résultats sont issus d'exploitations complémentaires de l'EMD avec modélisations des émissions)*
- *Le niveau de vie influe également sur le fait de partager son véhicule : les ménages les plus aisés sont aussi ceux qui circulent les plus fréquemment seuls*

2. Le Registre des preuves de covoiturage : RPC

Le Registre de preuve de covoiturage (RPC) est un service du MTECT porté par la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) visant à faciliter et sécuriser la mise en œuvre, par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les employeurs, de mesures d'incitation au covoiturage courte-distance. Constatant que l'utilisation de plate-forme est mieux développée pour les longues distances, le RPC appuie le développement et le suivi du covoiturage du quotidien. Il agrège, normalise et enregistre des trajets de covoiturage de moins de 80 km effectués par les plateformes de covoiturage partenaires. Grâce au RPC, les AOM ont la possibilité de connaître partiellement les pratiques de covoiturage et leurs impacts sur leur ressort territorial afin de réaliser des simulations ou de mettre en place des campagnes d'incitation. Le RPC permet en effet de mettre à disposition et d'exploiter les informations de la base de données des trajets

communiqués par les opérateurs actifs sur leur ressort territorial. Il ne collecte que les déplacements réguliers du quotidien (principalement les déplacements domicile-travail) d'une partie des applications de covoiturage disponibles (23 opérateurs contributeurs en février 2024), ne couvrant notamment pas le covoiturage de longue distance effectué via l'opérateur Blablacar (hors BlablacarDaily). Les informations collectées forment un jeu de données d'une trentaine de variables décrivant le trajet et des caractéristiques du conducteur et des occupants.

Le RPC s'inscrit plus largement dans le cadre d'un observatoire national du covoiturage quotidien constitué notamment de services de l'Etat, du Cerema, de l'Ademe, du GART. L'Observatoire national du covoiturage au quotidien a pour objectif de suivre l'évolution des pratiques de covoiturage courte distance, d'évaluer l'impact des politiques incitatives conduites. Il communique sur ses travaux et les résultats du suivi sur la plate-forme suivante : <https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/>. Les données étant collectées à partir des informations communiquées par les opérateurs contributeurs, il ne saurait s'agir « d'une représentation exhaustive du covoiturage en France » comme l'indique le site¹. En mars 2023, la barre des 1 000 000 de trajets dans le mois a été dépassée (soit près de 50 000/j). On peut mettre ce chiffre en perspective avec les 114 millions de déplacements quotidiens en voiture estimés dans l'enquête mobilité de 2019, pour constater que le RPC ne recense qu'une partie très marginale de la mobilité en voiture.

1 À noter également qu'au-delà de sa faible représentativité actuelle, le RPC présente également dans sa version actuelle quelques biais à la marge. Les conducteurs sont notamment enregistrés par plate-forme (l'octroi de la prime covoiturage suppose notamment de rester chez le même opérateur). L'indicateur « nouveau covoitreur » recense les primo-conducteurs ou primo-passagers de chaque plate-forme, avec un risque de double-compte des utilisateurs ouvrant des comptes sur différentes plate-formes pour covoiturer.

<https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/dashboard/>

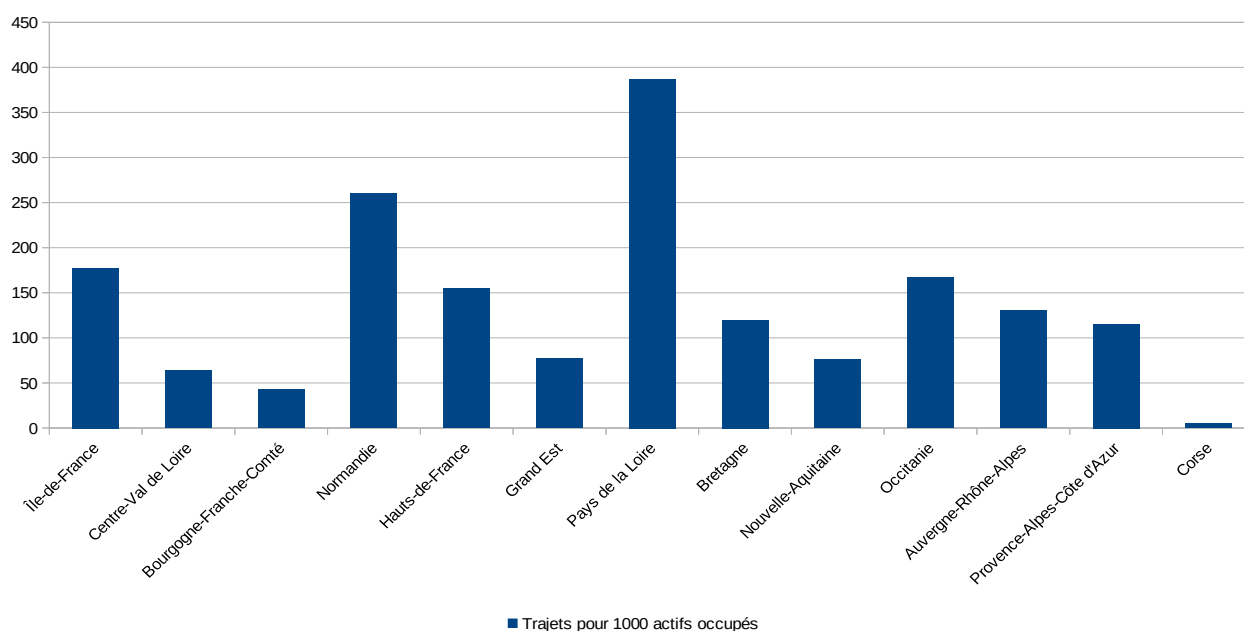
Les données enregistrées dans le RPC – Éléments de comparaison entre région et zoom sur les territoires bretons en 2023

En Bretagne, 162 000 trajets ont été enregistrés dans le RPC entre juillet et décembre 2023. Cela représente environ 4 % des trajets collectés en France Métropolitaine sur la même période, soit un peu moins que le poids démographique de la région en nombre d'actifs en emploi² (la Bretagne regroupant 5 % des actifs occupés de France métropolitaine). En Bretagne, la longueur moyenne des trajets est un peu plus élevée qu'au niveau national (26 km contre 22 km en moyenne sur l'ensemble des régions). Par comparaison, elle est de 26 km pour le Grand Est, 28 km en Pays de Loire, 26 km pour la Nouvelle Aquitaine et 24 km pour le Centre Val de Loire. La durée moyenne d'un trajet en Bretagne est proche de la moyenne nationale des trajets enregistrés (23 minutes).

Un usage du RPC qui serait un peu plus faible en moyenne en Bretagne que dans d'autres régions

Rapporté à la population active occupée, il apparaît que le RPC est alimenté plus modérément en Bretagne. 120 trajets pour 1 000 actifs occupés y ont été enregistrés entre juillet et décembre 2023, contre 390 en Pays de Loire et 260 en Normandie, deux régions voisines où ces proportions sont les plus élevées au niveau national. À l'inverse, la part de trajets pour 1000 actifs occupés n'est que de 42 en Bourgogne-France-Comté et 64 en Centre Val de Loire.

Nombre de trajets enregistrés dans le RPC au 2nd semestre 2023 pour 1000 actifs occupés



Source : RPC

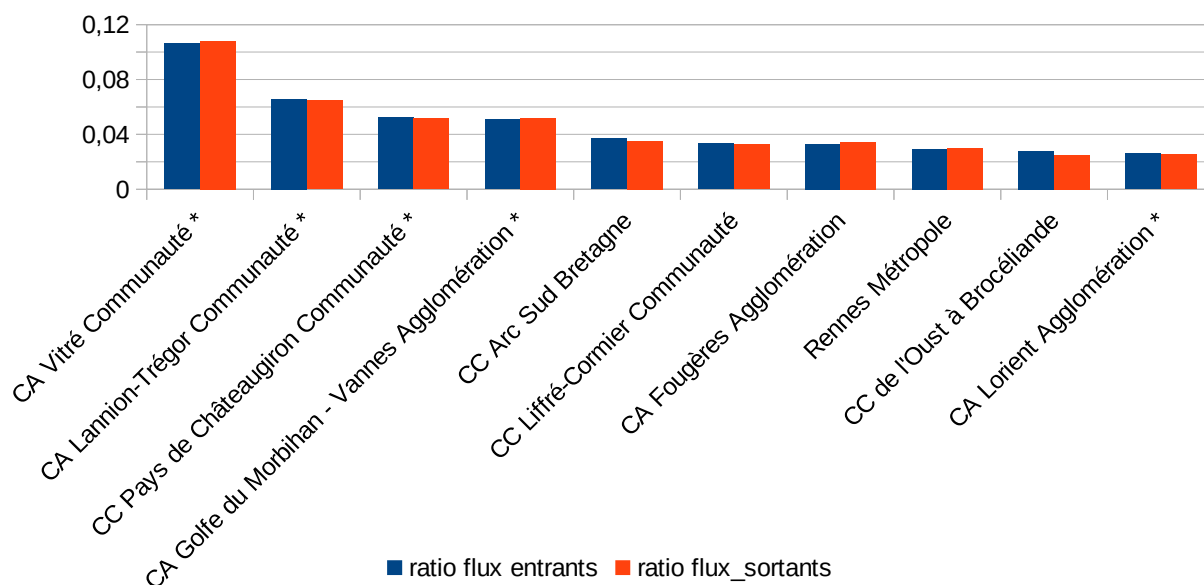
La plupart des intercommunalités ayant mis en place des incitations financières au covoiturage en Bretagne parmi celles qui comptent le plus de trajets enregistrés dans le RPC

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 a ouvert la possibilité aux autorités organisatrices des mobilités (AOM) de mettre en place des incitations financières au covoiturage sur leur territoire. En Bretagne, 7 intercommunalités bretonnes avaient mis en place de telles aides en mars 2024 (cf. partie 5.3). 5 de ces EPCI figurent parmi les 10 comptant le plus fort nombre de trajets enregistrés en Bretagne (en sortie et en entrée de l'EPCI) dans le RPC en décembre 2023 par actif occupé.

² Les actifs en emploi constituent les utilisateurs potentiels des plate-formes visant à développer le covoiturage du quotidien. On aurait également pu intégrer les étudiants avec les déplacements domicile-études.

Top 10 des EPCI bretons selon le nombre de trajets enregistrés dans le RPC rapporté à la population active occupée

*EPCI * a mis en place des incitations financières au covoiturage*



Source : RPC

Soulignons qu'une [évaluation de la politique incitative mis en œuvre à une échelle régionale à été conduite par le Céréma pour la région Pays de Loire](#). Elle suggère également l'augmentation très marquée de la pratique du covoiturage enregistrée dans le RPC à la faveur notamment des incitations et du portage de la politique covoiturage déployée par les collectivités territoriales.

À noter que certaines intercommunalités ont mis en place une démarche volontariste plus poussée mobilisant le RPC. À ce jour, seules la CA de Vitré et les CC de Saint-Méen Montauban et Arc Sud Bretagne se sont inscrites dans cette démarche en Bretagne.

Ci-dessous quelques indicateurs collectés dans le RPC sur ces territoires pour janvier 2024.

CA Vitré :

9 365 covoiturages, 2,21 pers/voit, distance moyenne 27 km, durée moyenne 27', 48 tonnes de CO2 économisées, trajets à l'intérieur du territoire 37,3 %

CC de Saint-Méen Montauban :

299 covoiturages, 2,18 pers/voit, distance moyenne 35 km, durée moyenne 26', 2 tonnes de CO2 économisées, trajets à l'intérieur du territoire 0,3 %

CC Arc Sud Bretagne

207 covoiturages, 2,00 pers/voit, distance moyenne 37 km, durée moyenne 26', 1 tonnes de CO2 économisées, trajets à l'intérieur du territoire 10,6 %

3. Les données de plate-formes

Blablacar

La plate-forme Blablacar est l'opérateur dominant l'offre privée de services de covoiturage longue distance. Ces données sont privées et ne sont actuellement pas mises à disposition et exploitables pour des travaux statistiques. Blablacar revendique environ 20 millions d'utilisateurs en France en 2021, 60 % de la population des 18-35 ans y serait inscrite d'après la communication de l'entreprise.

L'entreprise a également investi le champ des déplacements domicile-travail à travers sa plate-forme Blablacar daily et l'entreprise Klaxit (qui font partie des plate-formes alimentant le RPC).

OuestGo

Cette plate-forme offrant des services aux collectivités concernant les mobilités courtes est déployée notamment dans le Grand Ouest depuis mai 2018. Aujourd'hui, 77 collectivités y adhèrent (dont 56 en région Bretagne) et son comité de pilotage comporte notamment les Régions Bretagne et Pays-de-Loire, les Départements d'Ile-et-Vilaine, du Finistère et les métropoles de Rennes, Nantes et Brest. Les collectivités partenaires peuvent avoir accès aux statistiques de fréquentation pour les aider à développer ces offres. OuestGo est la déclinaison bretonne de la plate-forme nationale Mobicoop.

4. Base nationale des Lieux de covoiturage

En 2019, le Ministère chargé des transports a proposé un schéma visant à construire une base nationale consolidée sur les Lieux de Covoiturage (BNLC) qui puisse être facilement mise à jour. Cette BNLC s'est appuyée sur un premier fichier consolidé par Blablacar décrivant les aires de covoiturage de 70 départements.

[La base nationale des lieux de covoiturage \(BNLC\)](#) issue de ces travaux recense les points de rencontre où les conducteurs peuvent déposer et prendre en charge des passagers. La connaissance des points de rencontre de covoiturage permet notamment aux applications de covoiturage de communiquer auprès de leurs utilisateurs les lieux adaptés à la prise de passagers (arrêts et stationnements sécurisés).

Au 16 mars 2024, la BNLC recense 119 lieux en Bretagne dont 96 aires de covoiturage (soit 4,8 % des aires enregistrées au niveau national dans la base). À noter que cette base paraît encore en construction et présente des fragilités (doubles-comptes notamment). Y figurent également d'autres types de lieu favorisant la prise de passagers en covoiturage (points d'autostop, délaissés routiers, parkings et supermarchés).

5. Les analyses s'appuyant sur les sources administratives de suivi des politiques incitatives

Le baromètre du Forfait Mobilité Durable

Le Forfait Mobilité Durable est une incitation financière à la pratique des mobilités douces pour les trajets domicile-travail déployée par le MTECT dans le cadre de la loi LOM (Cf. Cadre législatif et politiques publiques en faveur du covoiturage). S'appuyant sur les données de suivi collectées, un [baromètre Forfait Mobilité durable](#) a été mis en place en 2021 par le MTECT et l'ADEME, avec le soutien de France Mobilités. La seconde édition du baromètre livre des résultats permettant de dresser un état des lieux du déploiement du FMD chez les employeurs français et d'identifier les freins et leviers d'action favorisant son déploiement. Pour cette édition, 823 organisations ont été sondées, dont 72% appartenant au secteur privé.

Principaux résultats du baromètre FMD

- 38 % des employeurs du secteur privé ayant répondu déclarent avoir déployé le FMD au sein de leur organisation, soit 2 employeurs privés sur 5. Cette proportion est en hausse de 12 points par rapport à 2021.
- Le covoiturage est intégré à 56 % des FMD déployés
- Les structures ayant déployé le FMD déclarent les problèmes suivants dans sa mise en œuvre : difficultés à collecter les preuves et manque de compréhension du dispositif.

6. De nombreuses enquêtes à venir et des nouvelles sources à fort potentiel

Pour pallier l'espacement important entre les grandes enquêtes EMD, le **SDES a lancé une enquête annuelle nationale de covoiturage** sur un échantillon représentatif de la population française avec l'objectif de quantifier la pratique. Les premiers résultats sont attendus au premier semestre 2024.

L'Ademe a également initié cette année une enquête avec une forte dimension qualitative sur la pratique du covoiturage (évolution dans le temps, profils et usages, impact du covoiturage sur la mobilité des voyageurs, motivations et freins à la pratique...). La publication est prévue au 1^{er} trimestre 2025.

Le Céréma teste et déploie depuis une dizaine d'années des analyses avec des données de capteurs à l'image de ceux mis en œuvre par des gestionnaires de voiries (cf. baromètre de Vinci-Autoroute).

B – Sources de données sur la pratique du covoiturage au niveau territorial

1. Les enquêtes Mobilité Certifiées Cerema EMC²

Les enquêtes Mobilité Certifiées du Céréma permettent de conduire des analyses territorialisées des mobilités pour accompagner localement les politiques de mobilités et alimenter les documents de planification. Elles visent à fournir une photographie des déplacements réalisés par les habitants de ce territoire un jour moyen de semaine, quel que soit le mode de transport et quel que soit le motif. Ces enquêtes s'inscrivent dans la continuité d'enquêtes ménages-déplacements conduites à partir des années 1970. Ces enquêtes font référence au niveau territorial en l'absence d'autres travaux représentatifs à cette échelle (même s'il permet de produire des résultats à une échelle communale tous les cinq ans, le recensement de la population (INSEE) ne décrit que des migrations domicile – travail (soit de l'ordre d'un quart des déplacements effectués un jour moyen de semaine) et l'enquête nationale EMD ne peut pas répondre aux besoins des collectivités compte-tenu de sa faible représentativité territoriale). Initialement conçues pour les zones denses des grandes agglomérations, les enquêtes sont désormais déclinées dans les villes moyennes (Enquêtes Déplacements Villes Moyennes – EDVM) et les couronnes périurbaines (Enquêtes Déplacements Grands Territoires – EDGT). Aujourd'hui, ces différentes enquêtes ont été harmonisées sous la forme de l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) avec une méthodologie et un canevas communs. Elles proposent des modules pour mesurer la mobilité du week-end, zoomer sur des populations, des territoires ou des pratiques spécifiques, et mesurer les évolutions de grands indicateurs sur des périodes rapprochées. Ces enquêtes couvrent désormais 1/3 du territoire national, 41 % des communes et 74 % de la population française.

Le covoiturage en tant que tel n'est pas identifié nommément dans le questionnaire de base 2023 des enquêtes EMC² même si elles permettent de l'appréhender indirectement. Les dernières enquêtes tendent à montrer que les pratiques restent encore très marginales. L'enquête EMC² sur la CA de Grenoble (2022) souligne par exemple que le covoiturage « bénéficie d'une bonne image, mais souffre de son caractère contraignant. Une garantie pour le trajet retour est la première action citée par les répondants pour inciter à la pratique du covoiturage en tant que passager ».

Des enquêtes de type EMC² récentes en Bretagne dans les CA de Dinan et de Lannion

Dans sa nouvelle version harmonisée EMC², deux enquêtes ont été conduites récemment en Bretagne. Une enquête a été menée dans la CA Lannion-Trégor en 2022 et une autre est en cours sur la CA de Dinan (collecte de février à avril 2024 pour des résultats attendus en octobre 2024). Le Département de l'Ille-et-Vilaine et Rennes Métropole ont également fait l'objet d'une [enquête EMC² en 2018](#). Des enquêtes Mobilité-Déplacements (ancien format) ont été également conduites par le passé sur le périmètre du Plan de Transports Urbains de Rennes Métropole (1991, 2000, 2007) et également en Ille-et-Vilaine (2007).

2. Le baromètre Vinci-autoroute de l'autosolisme

Le baromètre de l'autosolisme a été mis en place par l'entreprise Vinci-Autoroutes pour analyser le trafic autoroutier sur 18 sites à proximité de métropoles et de grandes agglomérations. Des caméras

placées sur les portiques permettent à Vinci-autoroutes de quantifier le nombre de personnes présentes à l'avant des véhicules de façon à évaluer l'autosolisme et suivre son évolution sur les sites à différentes périodes de l'année. À noter qu'il n'y a actuellement aucun site en Bretagne, mais le baromètre inclut deux sites autour de la métropole nantaise.

Principaux résultats du baromètre Vinci-autoroute de l'autosolisme

- *Les matins en semaine, plus de 8 véhicules sur 10 sur les points autoroutiers proches des métropoles du baromètre sont conduits par une personne seule au volant.*
- *La part de l'autosolisme sur les sites autoroutiers du baromètre est ainsi comprise entre 82,6 % et 83,3 % sur les différentes périodes d'observation (entre octobre 2021 et juin 2023).*
- *Cette part diminue légèrement entre le printemps 2022 et le printemps 2023.*

3. Autres travaux récents en faveur des mobilités et du covoiturage en Bretagne

L'Observatoire des mobilités des Côtes d'Armor

Dans le cadre du Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAASP) a été mis en place un Observatoire des mobilités dans les Côtes d'Armor (porté par la DDTM 22 et le CD 22) qui regroupe des acteurs publics en lien avec les politiques de mobilité du département (gestionnaires d'infrastructures, État, Région, collectivités...). L'observatoire recense sur un site internet les différentes actions et services de mobilité à destination des usagers et communique sur des indicateurs en lien avec les politiques de mobilité. En ce qui concerne le covoiturage, le site de l'observatoire communique sur les dispositifs en place dans le département (recensement des aires de covoiturage du département, considérées ou non comme des Pôles d'échanges multimodaux si elles sont connectées à des transports en commun notamment) et moissonne des données produites par d'autres acteurs (Département, RPC, DDTM22...).

D'autres travaux partenariaux ont été conduits dans les départements bretons, comme la réalisation d'un schéma des aires de covoiturage en Ille-et-Vilaine et d'une charte d'aménagement avec comme territoire préfigurateur la CA de Fougères ([Sur les aires de covoiturage : retour d'expérience de Fougères Agglomération](#)).

En 2016, l'Audiar avait également conduit avec Rennes Métropole une étude sur les aires de covoiturage de la métropole rennaise et leurs usagers ([Etude « covoiturage courte distance](#)).

La DDTM 35 a également porté auprès des acteurs une charte du covoiturage de proximité dans le département ([Charte du covoiturage](#)).

4 – Cadre législatif et politiques publiques en faveur du covoiturage

S'inscrivant dans la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), le covoiturage fait l'objet d'un plan national lancé fin 2022 et figure parmi les politiques prioritaires du Gouvernement (il est estimé que chaque kilomètre covoituré par passager permet d'éviter l'émission de 195 g CO₂ équivalent). Ce plan vise à développer la pratique du covoiturage quotidien avec notamment l'objectif chiffré de multiplier par 3 à l'horizon 2027 le nombre de trajets de covoiturage courte distance enregistrés par les plate-formes et d'augmenter le nombre de passagers par voiture. [Un premier bilan a été dressé fin 2023.](#)

Rappelons ici brièvement quelques jalons dans l'intégration du covoiturage dans les politiques publiques. En 2014, la loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) en a donné une première définition, revue par la loi relative à la Transition Écologique et la Croissance Verte de 2015 (TECV). La loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 a intégré le covoiturage parmi les leviers d'action des autorités organisatrices des mobilités AOM (intercommunalités notamment) et prévu la possibilité d'incitations financières à sa pratique (s'appuyant désormais sur le RPC permettant une validation et un enregistrement des trajets effectués). Un premier plan covoiturage a été déployé sur la période 2019-2022 (avec notamment la possibilité d'ouvrir le forfait mobilités durables au covoiturage). Dans cette perspective, différents outils et dispositifs ont été déployés par le législateur pour appuyer les collectivités en faveur de covoiturage. Après le 1er plan 2019-2022 sur les déplacements quotidiens de courte distance, le nouveau plan 2023-2027 est doté d'un fond de 150 M€ avec un objectif d'atteindre 3 millions de trajets quotidiens effectués en covoiturage contre 900 000 aujourd'hui. Parmi les mesures du plan figurent notamment une prime de 100 € aux trajets covoiturés via les plate-formes, le soutien des covoitureurs, des aides aux collectivités dans la réalisation des infrastructures avec mobilisation possible du Fonds Vert...

1. La prime de covoiturage prévu dans le Plan covoiturage

Depuis janvier 2023, les conducteurs qui pratiquent le covoiturage via des plateformes peuvent bénéficier d'une prime de 100 euros, reversée par les plateformes de covoiturage, sous la forme d'un versement progressif : 25 € au 1er covoiturage et la suite quand le covoitureur est rentré dans une démarche régulière de covoiturage (10 trajets en 3 mois). À noter que le forfait a été limité aux trajets de moins de 80 km en décembre 2023 (considérant que la pratique du covoiturage est mieux intégrée sur les longues distances).

2. Forfait mobilités durables (FMD)

Le FMD est un dispositif financier de soutien aux salariés du secteur privé et agents de services publics pour leurs déplacements domicile-travail initié dans le cadre de la LOM. Il est obligatoire pour une grande partie des employeurs publics. Un employeur peut prendre en charge les frais de trajets de ses salariés lorsqu'ils utilisent un moyen de transport moins polluant. Cela inclut notamment les déplacements réalisés en covoiturage. Le montant versé est compris entre 100 et 300 € suivant le nombre de jours de déplacements en transport doux.

3. Fonds vert : la possibilité de le mobiliser pour des projets d'infrastructures facilitant le covoiturage

Le plan de covoiturage a prévu une mobilisation possible du Fonds vert à hauteur de 50 M€ en 2023 pour soutenir les collectivités dans leurs projets de développement d'infrastructures de covoiturage (aires, lignes ou expérimentation de voies dédiées). Le premier déploiement du Fonds Vert en 2023

comportait déjà une mesure sur le covoiturage. En 2024, les types de projets incluant un volet covoiturage qui peuvent faire l'objet d'un financement du Fonds Vert sont : la réalisation d'études, schémas directeurs départementaux, l'aménagement d'aires de covoiturage, le déploiement de voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules dites VR2+ (optimisant l'occupation des véhicules ou étant moins polluants), de lignes de covoiturage (investissement et/ou fonctionnement), de Points d'arrêt d'autostop organisés, les campagnes de communication ou d'animation (sans plateforme de mise en relation), les plateformes de mise en relation sans incitatif et les campagnes d'Incitations financières (cf. partie 5.1 pour les projets financés en Bretagne par le Fonds vert).

4. Voies réservées sur les axes routiers structurants

La LOM a ouvert la possibilité de mettre en place des voies réservées à certains modes de transport moins polluants, incluant notamment les déplacements covoiturés notamment pour améliorer la fluidité du trafic au niveau d'axes régulièrement congestionnés. Cette mesure contribue conjointement à l'amélioration de la qualité de l'air, au développement du covoiturage et des services de transport en commun. [La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021](#) dite « climat et résilience », prévoit quant à elle l'expérimentation pour une durée de trois ans, de voies réservées au covoiturage sur les autoroutes ou les routes express du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération desservant une zone à faibles émissions mobilité, ainsi que l'évaluation de ces expérimentations. C'est l'autorité investie du pouvoir de circulation sur l'axe concerné qui définit les voies réservées et leur exploitation, dans le cadre d'une politique des mobilités à l'échelle territoriale qui implique les gestionnaires de voiries et les acteurs locaux.

5. Aires de covoiturage

L'article 35 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit que les AOM et les régions doivent créer un schéma de développement des aires de covoiturage (cf. infra).

5 – Quelques dispositifs en faveur du covoiturage en Bretagne

1. Projets en faveur de covoiturage financés par le Fonds Vert en Bretagne

En Bretagne, 22 projets en faveur du covoiturage devraient être financés en 2023 au titre du Fonds Vert³. Plus de la moitié (13) sont portés par des EPCI, 3 par des Départements bretons et 3 par des communes, les autres par des associations de collectivités territoriales. Parmi ces projets figurent notamment la réalisation d'un réseau d'aires ainsi que la mise en place d'une plate-forme de covoiturage avec incitations financière sur la CA de Lorient, ou encore le déploiement de lignes de covoiturage (Cf. Star't sur Rennes Métropole, partie 5.2). La moitié des projets relèvent de travaux d'infrastructures et d'équipements dédiés au covoiturage (comme la construction d'aires, par exemple une aire d'une cinquantaine de places est en cours d'aménagement à Douarnenez) ou de mise en place de lignes de covoiturage (Rennes Métropole mobilise le Fonds Vert pour pérenniser sa ligne Star't ouverte en février 2021). Ce sont aussi ces projets pour lesquels les financements du Fonds Vert sont les plus élevés. Trois sur dix incluent des actions d'animation locale pour encourager sa pratique et une même proportion vise à la mise en place d'incitations financières à la pratique du covoiturage. Deux projets sur dix incluent des études de conception de schémas

3 D'après les remontées des porteurs de projets en mars 2024 (comprenant aussi les dossiers en cours d'instruction). L'ensemble des éléments mentionnés dans ce paragraphe sont issus de ces remontées qui doivent être considérées avec précaution du fait de l'absence de retraitement et de contrôle.

directeurs et pré opérationnelles à la mise en place d'infrastructures. Enfin, un projet sur dix appuie la mise en place d'une plate-forme de covoiturage avec campagne d'incitation financière.

2. Voies réservées, ligne de covoiturage à Rennes et Brest, lignes d'autostop

Depuis le 10 octobre 2023, une portion de 3,2 km de la RN137 (entre l'échangeur de la Conterrie et celui d'Alma) dans le sens Nantes Rennes, est réservée uniquement aux covoitureurs. L'ancienne bande d'arrêt d'urgence a été transformée dans ce but. La voie covoiturage va être testée pendant un an. Début 2024, c'est la seule voie réservée en Bretagne. Si le dispositif donne satisfaction, il pourrait être étendu à d'autres axes de la métropole. <https://www.ecologie.gouv.fr/voies-reservees>.⁴

À l'image des lignes régulières de transport public, une ligne de covoiturage (**Star't**) comportant différents arrêts a été mise en place par l'opérateur de Transport Public de Rennes Métropole STAR, en deuxième couronne rennaise entre Le Rheu et Cesson-Sévigné. Fonctionnant en semaine aux horaires de pointe, les conducteurs et passagers inscrivent sur une application leurs trajets sur la ligne, les conducteurs étant rémunérés pour prendre des passagers et les passagers garantis du passage d'un véhicule support en l'absence de conducteur. Cette ligne permet d'accéder au terminus Nord de la seconde ligne de métro rennaise. La CC du Pays des Abers a également mis en place en 2023 une expérimentation pour neuf lignes de covoiturage en direction de Brest, depuis Landéda, Lannilis et Plouguerneau, avec des arrêts intermédiaires, et avec indemnisation des conducteurs.

Des initiatives pour promouvoir et sécuriser les mobilités en autostop sur des itinéraires dédiés ont été également mis en place dans certains territoires bretons. C'est le cas de [l'expérimentation de la CC Arc Sud Bretagne qui a aménagé 9 arrêts d'autostop entre Billiers et Muzillac](#). Brocéliande Communauté a également mis en place deux lignes avec aménagement d'arrêts définis permettant de faire de l'autostop en affichant une destination (sans rémunération) sur deux itinéraires fréquentés. La CC de la Bretagne Romantique a également le projet de déployer ce type de ligne de covoiturage (solicitation d'une aide du Fonds Vert).

3. Des campagnes d'incitation financière menées dans les intercommunalités bretonnes

7 intercommunalités bretonnes ont mis en place des incitations financières pour encourager la pratique du covoiturage (recensement en mars 2024). Ces dispositifs passent par un partenariat avec une plate-forme de mise en relation des conducteurs et des passagers. Les plates-formes les plus utilisées sont Klaxit et Karos. La grande majorité des intercommunalités bretonnes sont adhérentes à la plate-forme Ouest-Go et promeuvent Ouest-Go auprès de leurs habitants.

CA Vitré Communauté

Campagne d'incitation financière : Ticket passager Gratuit – Prime conducteur entre 1,50 et 3 € par passager, sur Klaxit

<https://www.vitrecommunaute.org/covoiturage/>

Dans le cadre de son plan de mobilité, Vitré Communauté déploie un service de covoiturage sur l'ensemble de son territoire en lien avec un opérateur. Ce service a une forte orientation domicile-travail puisque 30 des principaux employeurs locaux sont partenaires du dispositif et le relaient auprès de leurs salariés. Via la plate-forme Klaxit de mise en relation des covoitureurs, l'agglomération incite financièrement les conducteurs (entre 1 et 2 € par passager dans la limite d'un aller-retour/jour) dès lors qu'ils sont à destination et/ou en provenance d'une des 46 communes de son ressort territorial et compris entre 2 et 60 km (en dehors des trajets internes à la Ville-Centre). Le service dénombre plus de 6 800 inscrits et près de 4 000 usagers au 1er janvier 2024.

4 A noter que l'aménagement de voies réservées soulève quelques critiques, l'ouverture de voies augmentant l'offre à destination du trafic routier, pouvant favoriser sa croissance dans un contexte où la sobriété en termes d'émission de GES est visée.

CA Lannion-Trégor Communauté

Campagne d'incitation financière : Ticket passager gratuit sur les dix premiers trajets, prime conducteur entre 2 et 3€ par passager, disponible sur Klaxit

<https://www.lannion-tregor.com/fr/deplacements/le-covoiturage.html>

En application de son Plan de déplacements 2017-2022, Lannion-Trégor Communauté (LTC) a lancé en 2019 une politique d'incitation au covoiturage. Ce projet a été expérimenté au départ sur la principale zone d'activités du territoire, représentant 5 000 emplois (Zone de Pégase à Lannion), puis a été élargi à l'ensemble du territoire en fin d'année 2021. Pour encourager le développement d'un réseau important de covoiturage, LTC participe financièrement en prenant en charge une partie du coût des trajets et s'appuie également sur la plate-forme Klaxit. Cette incitation à vocation à massifier la pratique du covoiturage par la constitution d'une offre de trajets importante maillant l'ensemble du territoire. D'après les porteurs de projet, ce dispositif incitatif a permis d'augmenter significativement le nombre de covoitureurs : « sur la période janvier à septembre 2022, le nombre de trajets moyen était de 1 700 par mois. Sur cette même période en 2023, le nombre de trajets moyen est de 4 300 ».

CA Lorient Agglomération

Campagne d'incitation financière: ticket passager 2€ < 20 km + 0,1€/km > 20 km - Prime conducteur 1€ <30 km, 10 1ers trajets gratuits, sur Karos

<https://www.lorient-agglo.bzh/actualites/toutes-les-actualites/actualite/news/karos-la-nouvelle-appli-de-covoiturage-domicile-travail/>

Lorient Agglomération souhaite développer le covoiturage comme alternative à la voiture individuelle afin d'offrir un complément efficace aux transports collectifs, en particulier dans les territoires ruraux et périurbains de faible densité. Pour cela, l'EPCI s'est dotée en janvier 2023 d'un schéma de développement des aires de covoiturage. Le programme d'actions propose un maillage de 43 aires de covoiturage (avec création de nouvelles aires, sécurisation des aires avec éclairage, déploiement de bornes de recharge des véhicules électriques). Lorient Agglomération utilise depuis novembre 2022 la plate-forme Karos pour la mise en relation de covoitureurs, avec un accompagnement financier attribué aux usagers pour leurs trajets réalisés à l'origine ou à destination de l'une des 25 communes de l'agglomération.

Quimperlé communauté

Campagne d'incitation financière : **ticket passager** 1€ < 30 km, 10 1ers trajets gratuits - **Prime conducteur** 2€ (<20km) + 0,1€/km (>20km), **sur** Karos

Quimperlé Communauté a mis en place en avril 2023 des incitations financières au covoiturage en s'appuyant sur la plate-forme Karos.

CA Vannes Agglomération

Campagne d'incitation financière : ticket passager 1,5-3 € sur Blablacar Daily

Parmi les intercommunalités dont les projets de mise en place de politique incitative sont en cours, on peut citer également la CC Vallons de Haute-Bretagne qui a sollicité une aide du Fonds Vert pour mobiliser la plate-forme Klaxit (déploiement prévu d'ici octobre 2024).

4. Des associations qui appuient le développement du covoiturage

La Fabrique des mobilités est une association qui met en relation tous les acteurs, les projets, capitalise les retours d'expériences et les erreurs, pour faire émerger une culture commune de l'innovation dans l'action. Accélérateur européen dédié au transport et aux mobilités, son action s'articule autour de communs (ressources mises en partage) et de communautés (pour développer des connexions favorables à l'innovation collaborative) qui s'enrichissent d'un écosystème ouvert

qui devient représentatif des mobilités du quotidien. <https://www.data.gouv.fr/fr/organizations/la-fabrique-des-mobilites/>

Ehop-Covoiturons nous est une association fondée sur la métropole rennaise en 2002 qui étend désormais ces activités de promotion et d'appui au développement du covoiturage auprès de différents acteurs (notamment les intercommunalités) sur l'ensemble de la Bretagne. <https://ehop.bzh/>

6 – Bibliographie et sites de référence

Définition du covoiturage dans le code des transports :

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039784386

Travaux nationaux de référence sur les mobilités et le covoiturage

[Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ?, Data-Lab Essentiel, SDES, juillet 2022](#)

[La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances, Insee Première, janvier 2021](#)

[Comment les Français se déplacent-ils en 2019, résultats de l'enquête mobilité des personnes, SDES, septembre 2020](#)

[Les enquêtes Mobilité EMC2 du Céréma](#)

[Webinaire de lancement de l'observatoire national du covoiturage au quotidien, 30 janvier 2024](#)

Aires de covoiturage en France (et autres parkings indiqués par les collectivités locales) - <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1jEswFSZSgpUweLz98L7YomkpUOHrRP76&usp=sharing>

Data.gouv.fr :

<https://www.data.gouv.fr/fr/reuses/carte-des-aires-de-covoiturage-ou-trouver-une-aire-de-covoit-a-proximite-de-ma-position-ou-autour-de-moi/>

<https://public.opendatasoft.com/explore/dataset/aires-covoiturage/table/?flg=fr-fr>

<https://public.opendatasoft.com/explore/dataset/aires-covoiturage/information/?location=6,44.57482,3.59253&basemap=jawg.streets>,

Base de données des collectivités ayant mis en place des incitations financières au covoiturage :

<https://explore.data.gouv.fr/fr/tableau?url=https%3A%2F%2Fwww.data.gouv.fr%2Ffr%2Fdatasets%2F%2F08f58ee3-7b3e-43d8-9e55-3c82bf406190>

Evaluation conduite par le Cerema pour la région Pays de Loire de la politique incitative au covoiturage conduite :

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/594892/region-pays-de-la-loire-premiere-phase-d-evaluation-du-dispositif-incitatif-aleop-covoiturage>

Baromètre de l'autosolisme Vinci-Autoroute :

<https://www.vinci-autoroutes.com/fr/actualites/environnement/barometre-autosolisme/>

<https://www.ort-paca.fr/colloques/page-2023/monovoiturage-covoiturage-webinaire-ort-retour.html>

Baromètre FMD :

<https://www.francemobilites.fr/resultats-du-deuxieme-barometre-forfait-mobilites-durables>

Tableau de bord territorial :

<https://demo.covoiturage.beta.gouv.fr/observatoire/territoire/>

<https://doc.transport.data.gouv.fr/type-donnees/lieux-de-covoiturage/administration-des-donnees/contribuer-a-la-base-nationale-des-lieux-de-...>

Communication institutionnelle sur les dispositifs en faveur du covoiturage

<https://www.youtube.com/watch?v=huZOBzbWkek>

<https://www.youtube.com/watch?v=U1QBSWjRzWY&t=180s>

https://www.youtube.com/watch?v=SLFOkq_4Mnw

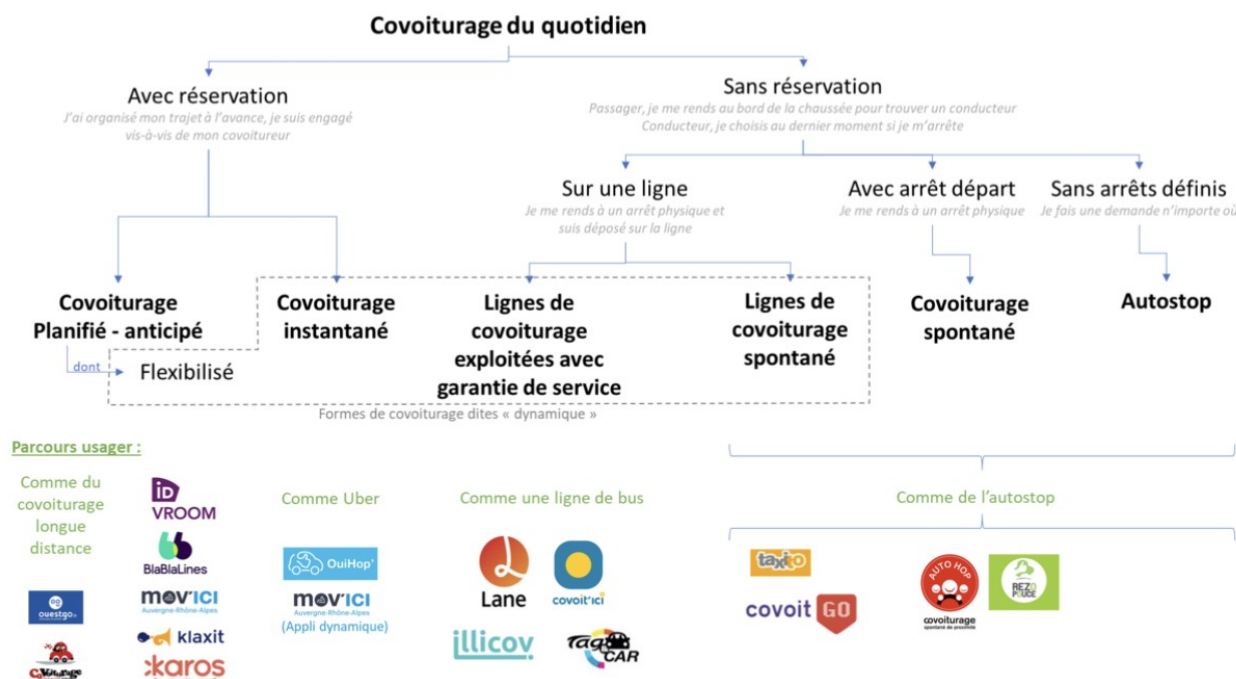
<https://www.youtube.com/watch?v=Cee-Z83UX5A&t=28s>

23 opérateurs de covoiturage référencés fin 2023 dans le Registre de preuves de covoiturage

(Atchoum, BlablacarDaily, Ciligo, Covoit'ici, Covoit'Lignes, 7é sens, Ecov, Covoiturage gd Lyon, Ilévia covoiturage, Illicov, Karos, Klaxit, La route verte, Lane, Le ptit Roger.com, Moloicoop, Mobigo Bourgogne Franche Comté, Moovance, Movici Auvergne RA, Ouestgo.fr, Oxycar, Passpass covoiturage, Rezo Pouce, Ridygo, Roulez Malin, Linstant

7 – Annexes :

Les types de covoiturage du quotidien :



Source : La fabrique des mobilités 2019

Définitions

Une partie des définitions sont celles utilisées par l'observatoire national du covoiturage pour calculer les indicateurs de suivi du covoiturage.

Opérateurs

Un opérateur désigne une personne morale opérant un service de covoiturage pour mettre en relation les covoituteurs. Le nombre d'opérateur correspond à la somme des services de covoiturage différents actifs dans le Registre de Preuve de Covoiturage. Un service est considéré comme actif à partir du moment où un trajet a été remonté dans le registre. A titre d'exemple sur une période donnée, si l'opérateur A fait remonter 5 trajets, que l'opérateur B fait remonter 1 trajet et que l'opérateur C a fait remonter 0 trajet, alors l'indicateur sera de "2 opérateur(s)".

Autosolisme

Fait de faire un déplacement seul dans sa voiture.

Covoitureurs

Un covoitureur est un passager ou un conducteur qui a réalisé un trajet de covoiturage enregistré dans le Registre de Preuve de Covoiturage. Cet indicateur se base sur l'identifiant unique communiqué par l'opérateur utilisé et a pour objectif d'estimer le nombre de personne touchée par le covoiturage. Il vaut pour 1 à compter de son premier voyage avec un opérateur donné.

Trajets réalisés

Un trajet enregistré dans le Registre de Preuve de Covoiturage correspond à un couple passager / conducteur. A chaque passager est donc affecté un trajet. Exemple : un conducteur réalise un déplacement avec deux passagers différents au sein de son véhicule, le nombre de trajets réalisés est de 2. *Exemple : un conducteur réalise un déplacement avec deux passager différents au sein de son véhicule, le nombre de trajets réalisés est de 2. Un passager fait une réservation pour son propre compte et le compte de son ami, le nombre de trajets réalisés est de 2.*

GART

Le Groupement des autorités responsables de transport est une association française créée en 1981 visant à soutenir les AOM dans leurs politiques publiques de mobilité. Il regroupe notamment des AOM et des collectivités territoriales.

Passagers transportés

Un passager transporté est une personne ayant réalisé un trajet de covoiturage sans conduire de véhicules. Cet indicateur est calculé à partir du jeu de données "Trajets réalisés en covoiturage" du Registre de Preuve de Covoiturage et tient compte du nombre de sièges réservés par le passager. Il se base sur le champ 'passenger_seats' du jeu de données qui est le nombre de sièges réservés par l'occupant passager. Il est soumis à une anonymisation concernant les mailles géographiques "solitaires" (suppression des trajets sur les communes dont la somme des trajets à l'arrivée ou au départ de cette commune est < 6).

Véhicules partagés

Un véhicule partagé est un véhicule motorisé ayant réalisé un trajet de covoiturage avec au moins 2 covoitureurs transportés (1 conducteur et au minimum 1 passager). Cet indicateur est calculé à partir du jeu de données "Trajets réalisés en covoiturage" du Registre de Preuve de Covoiturage. Il se base sur le champ 'trip_id' du jeu de données qui est l'identifiant permettant de recouper plusieurs couples passager/conducteur dans un même véhicule.

Taux d'occupation des véhicules partagés

Cet indicateur représente le taux d'occupation des véhicules partagés à l'arrivée ou au départ d'un territoire. Il est calculé à partir du jeu de données "Trajets réalisés en covoiturage" du Registre de Preuve de Covoiturage.

Sa formule de calcul est : (somme des distances des passagers + somme des distances des conducteurs) / somme des distances des conducteurs.

La distance du conducteur est approximé en sélectionnant la distance du trajet (journey) réalisé par le passager s'étant déplacé sur la distance la plus longue, pour un voyage (trip) donné.

Aires de covoiturage

Cet indicateur représente les lieux de covoiturage classés par type suivant la nomenclature établie par le Point d'Accès National aux données de transport "transport.data.gouv.fr".

Distance parcourue (km)

Cet indicateur représente la somme des distances parcourues par chacun des couples passager / conducteur des jeux de données "Trajets réalisés en covoiturage" sur le territoire sélectionné.

Exemple : un véhicule ayant réalisé un déplacement de 10 km avec 2 passagers, la distance parcourue totale en covoiturage est de 210 km = 20 km. Exemple : un passager fait une réservation pour son propre compte et le compte de son ami pour un trajet de 10 km, la distance parcourue totale en covoiturage est de 2x10 km = 20 km.

Distance moyenne

Cet indicateur représente la moyenne des distances parcourues par les couples passager / conducteur des jeux de données "Trajets réalisés en covoiturage" sur le territoire sélectionné.

CO₂ économisé

Cet indicateur représente la quantité de CO₂ économisée par les trajets issus des jeux de données "Trajets réalisés en covoiturage". Les économies de CO₂ sont calculées en partant du principe que si le passager s'est déplacé en covoiturage, alors il n'a pas utilisé son véhicule personnel. Ceci représente donc un déplacement en moins réalisé par une voiture et autant de CO₂ économisé. Les caractéristiques spécifiques des véhicules ne sont pas connues par le service. De ce fait, nous utilisons la moyenne des rejets de l'ensemble des voitures particulières immatriculées en France. Selon, l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), les émissions moyennes de Gaz à Effet de Serre (GES) par véhicule et par kilomètre (du puits à la roue) sont de +195 g CO₂ équivalent par véhicule-kilomètre (chiffres de 2016).

Un algorithme calcule ensuite le produit du nombre de kilomètres parcourus par le rejet moyen de CO₂ par kilomètre. Cet indicateur tient également compte du nombre de sièges réservés par un passager.

Pétrole économisé

Cet indicateur représente la quantité de pétrole économisé par les trajets issus des jeux de données "Trajets réalisés en covoiturage". Les économies d'énergie en kilogramme équivalent pétrole (kep) sont calculées en partant du principe que si le passager s'est déplacé en covoiturage, alors il n'a pas utilisé son véhicule personnel. Ceci représente donc un déplacement en moins réalisé par une voiture et autant de kep économisé. Les caractéristiques spécifiques des véhicules ne sont pas connues par le service. De ce fait, nous utilisons la moyenne kep des voitures particulières immatriculées en France. Selon, l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), les chiffres clés 2015 - Climat, air et énergie, les kep par véhicule particulier et par kilomètre (du puits à la roue) sont de 0,0636 kep / km / véhicule particulier en moyenne.

Un algorithme calcule ensuite le produit du nombre de kilomètres parcourus par le kep par kilomètre. Cet indicateur tient également compte du nombre de sièges réservés par un passager.

Pôle d'échange multimodal

Il n'y a pas à proprement parlé de définition stable et claire de ces PEM (LOM 2019). Par contre, le Céréma ([Florence Girault, 2022](#)) en a précisé les contours : "les pôles d'échanges multimodaux facilitent l'intermodalité en assurant la connexion entre différents modes de transport, c'est un outil du report modal". Il y en a 2 types (on pourrait dire en forçant le trait "les PEM urbains et les

PEM ruraux". Les plus importants sont structurés autour d'une gare ferroviaire ou ligne de bus structurante avec un rabattement vers le PEM. Le deuxième type concernent les territoire peu dense où le PEM permet de regrouper au même endroit tous les modes de mobilités même légers sans forcément intégré les transports collectifs et tout ce qui peut permettre un accès facilité aux services.

Primo covoitureurs - Nouveaux covoitureurs

Cet indicateur représente une estimation des nouveaux covoitureurs dans le Registre de Preuve de Covoiturage. Cet indicateur est calculé chaque mois et donne un ordre de grandeur mais il comporte un biais non négligeable. Nous additionnons les primo-conducteurs ou primo-passagers de chaque opérateur, les utilisateurs ayant un compte chez plusieurs opérateurs sont donc compter plusieurs fois.

Cette fiche est accessible sur le réseau Résana : <https://resana.numerique.gouv.fr/public/perimetre/consulter/651135>