

Covoiturage à courte distance : la FNAUT dit oui à certaines conditions

Position présentée au bureau de la FNAUT – 6 octobre 2023

FNAUT – 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

Préambule

En 2016-2017, l'Association Qualité Mobilité avait confié au cabinet ADETEC une étude sur le covoiturage.

A la suite de cette étude, la FNAUT avait défini en 2018 une position distinguant bien le covoiturage à longue distance de celui à courte distance. A l'époque le covoiturage à longue distance apparaissait comme plus concurrentiel des transports collectifs que celui à courte distance.

Dans le cadre de la préparation d'un rapport du Conseil économique, social et environnemental (CESE) sur le thème « quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives dans les zones peu denses », la FNAUT a été auditionnée le 25 mai 2022. Le covoiturage était présenté de la façon suivante :

Dans les zones peu denses, en particulier dans les zones de montagne, le covoiturage est une solution permettant de pallier l'inexistence de services réguliers.

Le covoiturage est une solution utile de dépannage, mais il ne s'agit pas d'une solution miracle, ce n'est qu'un expédient : même s'il est organisé par une collectivité locale, il n'est soumis à aucune obligation de service public.

Dans la position adoptée par le bureau de la FNAUT sur les ZFE, le 7 octobre 2022, le covoiturage était abordé de la façon suivante :

Le covoiturage en zone périurbaine, en général pour trajets courts, hors entraide de proximité, accroît les charges de la collectivité locale, pour des résultats qui semblent rester modestes, en termes de personnes transportées et de réduction de la pollution.

Compte tenu du lancement d'un plan gouvernemental en faveur du covoiturage et en raison du subventionnement de certains services à courte distance par les collectivités, le bureau de la FNAUT est amené à mettre à jour la position de la fédération sur ce sujet.

1. Covoiturage : De quoi parle-t-on ?

Le covoiturage a été défini par la loi du 17 août 2015 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 »

On distingue le covoiturage à longue distance (plus de 80 km) et celui à courte distance.

Le contact conducteur-passager s'établit généralement via une plateforme internet (système avec réservation) ; conducteur et passagers ne se connaissant pas auparavant ; le conducteur propose un service occasionnel en échange d'une rémunération : il s'agit donc d'une transaction commerciale.

D'autres opérateurs proposent des services sans réservation où le covoitureur s'arrête pour prendre son passager sur une aire théoriquement aménagée : il s'agit d'une forme d'auto-stop régulée. Cependant, ce dispositif ne se conçoit qu'aux heures de pointe de semaine, période durant laquelle le trafic est important.

Le covoiturage est exonéré de tout impôt et prélèvement social si le coût acquitté par les passagers et le conducteur, qui doit payer sa part, ne dépasse pas le barème fiscal.

Dans une majorité de cas, le conducteur aurait quand même effectué son trajet en voiture s'il n'avait pas trouvé de passager. Le covoiturage lui permet d'abaisser le coût de son déplacement. Les participations aux frais versées par les passagers doivent donc être considérées comme une forme de revenu, même si le conducteur ne fait aucun bénéfice.

Au cours de ces dernières années, la mise en relation des conducteurs et des passagers a été développée par des plateformes comme Blablacar, Karos, Citygo, Ecov et Rézo Pouce. qui, dans un certain nombre de régions et d'agglomérations, ont convaincu les collectivités de les subventionner.

- **L'étude ADETEC (2016-2017)**

L'étude réalisée par le cabinet ADETEC reprenait les données produites par le Conseil général du développement durable pour l'année 2015 :

Chiffré en voyageurs x km, le covoiturage toutes distances représentait cette année-là :

-1,2% du trafic tous modes confondus (1,4% pour la longue distance et 1,1% pour les déplacements locaux)

-1,6% du trafic effectué en voiture (2,4% pour la longue distance et 1,3% pour les déplacements locaux)

-6,5% du trafic effectué en transport collectif terrestre (4% pour la longue distance et 11% pour les déplacements locaux).

Chiffré en voyageurs x km, le covoiturage représentait cette année-là 0,9% du trafic automobile total (1,7% du trafic longue distance et 0,7% du trafic local)

Selon les enquêtes disponibles, ADETEC estimait qu'en l'absence de covoiturage de courte distance, 90% des conducteurs covoitureurs se déplaceraient en voiture, 5% en transport collectif et 5% ne se déplaceraient pas.

En l'absence de covoiturage longue distance, deux tiers des conducteurs déclaraient qu'ils auraient quand même pris leur voiture, que le covoiturage leur permettait de mieux remplir, et 24% le train ; 8% ne se seraient pas déplacés.

Quant aux passagers (de la longue distance), 69% auraient pris le train, 2% le car, 1% l'avion, 16% la voiture et 12% ne se seraient pas déplacés.

ADETEC en concluait que le covoiturage de courte et moyenne distance se développait surtout au détriment de la voiture alors que le covoiturage de longue distance concurrençait fortement le train.

- **L'étude Forum Vies Mobiles-La Fabrique Ecologique (2022-2023)**

Cette étude, dont les résultats ont été publiés en septembre 2023, fournit des statistiques récentes sur le covoiturage quotidien à courte et moyenne distance.

Selon cette étude, on estime à 900 000 le nombre de trajets covoiturés en 2023, représentant 0,5% des déplacements quotidiens (tous modes de transport confondus). A noter que **le covoiturage informel est beaucoup plus important que celui fonctionnant via les plateformes** : Au premier semestre 2023, seuls 3% des trajets covoiturés étaient réalisés via une plateforme numérique.

« Si le nombre de trajets covoiturés via les plateformes numériques a été multiplié par deux entre 2022 et 2023, les chiffres restent dérisoires : au premier semestre 2023, 0,04% des kilomètres parcourus sur des trajets du quotidien l'ont été en covoiturant via une plateforme. »

2. Les principaux enjeux du covoiturage à courte distance

- Le covoiturage vu par les opérateurs : une niche développée grâce aux outils de communication numérique

Les opérateurs de covoiturage mettent en avant un certain nombre d'avantages :

- Le covoiturage est un moyen de transport généralement plus abordable que les autres, surtout pour les longues distances,

- Il est également plus écologique, car, qui dit partage de véhicule, dit moins de voitures sur la route et donc moins d'émissions de gaz à effet de serre.

Certains opérateurs développent des lignes de covoiturage (courte distance) sans réservation et proclament : *« Avec les lignes de covoiturage que nous déployons, nous obtenons un report modal majeur et même une démotorisation, pour un coût à la personne transportée comparable à un bon transport collectif »*. Ce type de ligne existe entre Bourgoin-Jallieu et Lyon par exemple.

Certains opérateurs de covoiturage, bénéficiant de subventions de l'Etat et des collectivités territoriales dans le cadre du Fonds vert, ont développé une communication dynamique dont pourraient utilement s'inspirer certains opérateurs de transport collectif :

- Visites dans les entreprises et action auprès des référents mobilité quand ils existent,
- Dans les petites villes, animations sur les marchés afin de faire connaître le service,
- Baptêmes d'auto-stop en vue de familiariser les usagers avec ce dispositif.

Le covoiturage dispose d'un atout dans un domaine où les autorités organisatrices locales et les opérateurs de transport collectif routier n'ont jamais vraiment réussi, notamment en milieu rural ou dans les zones périurbaines : l'information en temps réel de l'utilisateur. En effet, en cas d'aléa, conducteurs et passagers se préviennent mutuellement. Un représentant de la FNAUT fait remarquer : « Avec un autocar, on attend sans savoir s'il est passé en avance, ou est en retard, ou est dévié, voire en grève...c'est donc beaucoup plus stressant au quotidien »

- **Le covoiturage vu par l'Etat : un affichage volontariste !**

Au niveau national, l'argument qui prévaut est celui de la diminution de l'autosolisme (être seul au volant d'une voiture) pour améliorer le bilan carbone de la mobilité quotidienne. En France, le nombre moyen de personnes par véhicule est en effet de 1,43 personne par voiture et même de 1,08 pour les trajets domicile travail.

Le CEREMA a réalisé une étude sur les avantages du covoiturage quotidien, qui, néanmoins, ne se développe pas comme le souhaiteraient les Pouvoirs Publics.

En décembre 2022, le gouvernement a donc lancé un plan covoiturage reportant à 2027 l'objectif de 3 millions de trajets covoiturés fixé initialement pour 2024. Lors de la présentation du plan national covoiturage 2023, doté de 150 millions de budget, la ministre de la transition énergétique a indiqué : Outre les effets positifs de cette mesure pour le climat, « c'est une réponse à l'augmentation du prix du carburant ». Les conducteurs qui adoptent le covoiturage en 2023 (sur les courts trajets) reçoivent une aide financière de 100 euros, versée en deux fois.

Sur les panneaux d'information dynamique, les sociétés d'autoroutes affichent que pour faire face à l'augmentation du coût de l'énergie il faut « penser covoiturage ».

Paradoxalement, la diminution de la vitesse, qui avait été un argument fort lors des crises énergétiques du 20^{ème} siècle, n'est plus mise en avant....

A l'occasion d'un état des lieux sur le financement du covoiturage, le CEREMA indiquait, le 27 septembre 2023 que le fonds vert (national) avait été utilisé de la manière suivante :

- 5,4 millions d'euros pour le financement de 28 nouvelles lignes de covoiturage
- 103 000 euros pour le financement de 8 réseaux d'auto-stop régulé

Si les montants restent encore modestes, s'agissant de projets locaux, il est paradoxal de constater que l'Etat accepte de financer non seulement des investissements (au taux de 50%), mais également, durant trois ans, une partie du fonctionnement.

Le volontarisme du ministère dans le domaine du covoiturage ferait envie à beaucoup d'acteurs du transport collectif : certaines collectivités territoriales ont obtenu l'arrêté de subvention du ministère trois semaines après le dépôt du dossier !

L'étude menée par Forum Vies Mobiles et La Fabrique Ecologique indique que l'objectif de 3 millions de trajets quotidiens covoiturés apparaît néanmoins inaccessible aujourd'hui :

« ...de nombreuses autres contraintes empêchent la rencontre entre l'offre et la demande de déplacements covoiturés. Elles relèvent de l'organisation de la société, comme les horaires de travail, et plus structurellement de l'organisation du territoire et de la géographie française. La dispersion des activités sur le territoire, liée notamment à l'absorption par les métropoles d'espaces ruraux et semi-ruraux où la population augmente mais où l'emploi diminue, réduit le potentiel de mutualisation des trajets ».

Comme le soulignait déjà Jean Sivardière en octobre 2020, s'agissant des déplacements pour le travail *« il faut trouver un collègue qui travaille dans la même entreprise ou une entreprise voisine et, contrairement à une croyance générale, ce n'est guère possible que dans une zone périurbaine assez densément peuplée : le covoiturage a besoin d'une masse critique pour se développer »*

Par ailleurs, les freins psychologiques, comme le besoin d'un sas de décompression entre famille et travail, la perception de la voiture comme prolongement du domicile ainsi que la peur de se déplacer avec un inconnu, peu évoqués, méritent néanmoins d'être soulignés.

- Le covoiturage dans les métropoles et sur les axes structurants : un vecteur de communication pour les élus

Certaines collectivités et des sociétés d'autoroutes ont réalisé des aires de covoiturage pour que les conducteurs et les passagers se rejoignent. Ce financement a été obtenu moyennant un allongement de la durée de leurs concessions. En Auvergne – Rhône Alpes, on trouve même des parcs de stationnement abrités pour les voitures alors que les arrêts de transport collectif de la région ne sont pas tous équipés d'abris à voyageurs !

En région Pays de la Loire, la région aide le covoiturage pour les déplacements de 5 à 80 km, n'excluant de l'aide que les déplacements internes à quatre grandes villes. Cependant Nantes Métropole a décidé de subventionner le covoiturage.

En Normandie, la métropole de Rouen a voté une aide d'un million d'euros pour le covoiturage urbain.

La métropole de Lyon, qui a déjà réalisé des voies dédiées au covoiturage sur les voies M6 et M7 (anciens tronçons urbains des autoroutes A6 et A7), a annoncé en mars 2023 la refonte de la plateforme en ligne ainsi qu'une « nouvelle incitation financière qui devrait attirer de nouveaux usagers ». Néanmoins, seuls les trajets d'au moins cinq kilomètres et jusqu'à 30 kilomètres pourront bénéficier de cette aide, à condition que le trajet ne puisse pas être fait en transport en commun. La métropole a ouvert une enveloppe budgétaire de 150 K€ pour 2023 et de 200 K€ pour 2024.

La FNAUT s'interroge sur les modalités de contrôle de ces dispositifs complexes, certains automobilistes ayant déjà recouru au « mannequin covoituré » afin de tromper les caméras de contrôle....

En Ile-de-France, le covoiturage est subventionné notamment lorsque surviennent des grèves dans les transports collectifs. Elie Guitton, de l'Institut Paris Région, a d'ailleurs déclaré : « *Le covoiturage fonctionne surtout sous la contrainte, quand il y a des grèves* »

Pour certains représentants régionaux de la FNAUT « *La récupération du covoiturage par les collectivités est une manifestation de leur volonté de ne pas aller plus loin dans le développement des transports publics classiques, une manière de faire de la communication en disant à leurs administrés que quelque chose est mis en place, peu importe l'expérience de l'utilisateur par la suite.* »

- **Le covoiturage organisé par les collectivités dans les zones rurales et périurbaines et le covoiturage encouragé par les groupements d'entreprises : une solution à examiner au cas par cas**

Plusieurs dispositifs de covoiturage répondent aux besoins de déplacement dans les zones peu denses, notamment dans la région Centre – Val de Loire (Touraine est vallée), dans les Hauts-de-France (Oise) et en Nouvelle Aquitaine (Ile de Ré). Ces dispositifs font parfois appel à la solution d'auto-stop régulé avec l'opérateur « Rézo Pouce ».

Dans les zones rurales, où les opérateurs industriels sont rarement présents, des associations à but caritatif comme le Secours Catholique mettent en relations des personnes qui ont besoin de se déplacer et celles qui disposent d'un véhicule. Ce fonctionnement est fondé sur la solidarité.

Cette association, qui réalise elle-même des transports solidaires d'utilité sociale, souligne que le covoiturage formalisé ne fonctionne pas bien en milieu rural. Les personnes âgées ont des difficultés à accéder au numérique car les freins cognitifs sont nombreux. Pour ces personnes, seul fonctionne vraiment le covoiturage informel lié à une relation de voisinage.

Parmi les initiatives d'entreprises, on peut citer Pochéco à Forest/Marque (département du Nord) qui a mis en place un covoiturage en fournissant des voitures électriques aux salariés et a regroupé le personnel en horaires de travail par équipes en fonction du lieu d'habitation.

A Grenoble, au Commissariat à l'énergie atomique, un représentant de la FNAUT fait remarquer « *Au CEA à Grenoble, le covoiturage fonctionne bien ; il comble ... les besoins en provenance des territoires peu denses. Enfin la présence d'un animateur mobilité est appréciable* ».

Dans des aires urbaines très vastes comme à Toulouse, le covoiturage est organisé par des groupements d'entreprises dans le cadre des plans interentreprises de mobilité (précédemment PDIE) et certaines entreprises garantissent même le retour des salariés. De ce point de vue, certains représentants de la FNAUT mettent en avant « *l'intérêt d'une économie collaborative entre les propriétaires d'automobiles qui cherchent à réduire leurs frais de transport et des captifs qui recherchent la solution la moins coûteuse et/ou la plus pratique quand il y a des propositions concurrentes ou parce qu'il n'y a pas d'alternatives* ».

3. Le covoiturage à courte distance : Une illustration de l'insuffisance des transports collectifs dans notre pays

- **Selon la FNAUT, un choc d'offre de transports collectifs est nécessaire**

Les associations membres de la FNAUT constatent que le covoiturage se développe dans les aires urbaines car les services régionaux ferroviaires sont généralement peu fréquents et soumis à des aléas de fonctionnement. Rappelons qu'un indicateur de qualité de 90%, parfois mis en avant par la SNCF, signifie que le voyageur effectuant cinq allers-retours par semaine est soumis une fois par semaine à un dysfonctionnement.

Comme cela a été indiqué par la FNAUT lors de l'audition du 25 mai 2022 au Conseil économique, social et environnemental (CESE) « *le réseau ferroviaire constitue l'armature du réseau de mobilité à partir duquel il est possible d'organiser les déplacements, soit par transport collectif, soit par taxi ou VTC, soit par covoiturage, soit en vélo, soit même à pied lorsque c'est possible* ».

« La FNAUT considère qu'une offre alternative de transport collectif doit être développée sur tout le territoire, en particulier dans les zones peu denses, qu'il s'agisse d'aires urbaines ou de zones rurales. Ce renforcement de l'offre des différents modes ferroviaire et routier est un préalable à l'évolution des comportements de mobilité. »

A proximité des grandes métropoles comme Lyon et Marseille, par exemple, certains TER affichent complet : les régions et la SNCF déclarent manquer de matériel alors que la fréquentation de ces services augmente sensiblement depuis 2022.

Dans les zones peu denses, les services d'autocar sont généralement très insuffisants et peu connus quand ils existent (lignes régulières à vocation scolaire). Le développement de l'offre est un préalable au développement du trafic afin de favoriser le report modal.

L'accessibilité des voyageurs aux véhicules, notamment sur les routes départementales, doit être améliorée. Les arrêts doivent comporter des abris en bon état, être éclairés et comporter une information lisible et à jour. Dans les bourgs et les chefs-lieux de canton, il est souhaitable que la station d'autocars soit située au centre-ville. Grâce aux systèmes d'aide à l'exploitation et d'information, l'information en temps réel au point d'arrêt sur le délai d'attente de l'autocar est désormais possible comme sur les réseaux urbains.

Ces positions ont été défendues le 27 juin 2023 à l'assemblée générale du Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART), à laquelle la FNAUT était conviée.

- **Au cas par cas, le covoiturage peut constituer une solution de mobilité dans les zones peu denses**

Le covoiturage est à géométrie variable : il se développe dans notre pays en raison de la périurbanisation mal maîtrisée au cours des dernières décennies.

Dans les zones rurales et de montagne à faible densité de population, le covoiturage peut être organisé par une collectivité et recevoir des aides si celles-ci sont associées des obligations de service public (jours de fonctionnement, amplitude, disponibilité des covoitureurs conducteurs, communication). Il doit alors être complémentaire du transport collectif.

En concertation avec les associations d'usagers, les autorités organisatrices de mobilité qui lancent ce type de service doivent avoir le souci d'évaluer les coûts et avantages de leur dispositif, après trois années de fonctionnement, par exemple. Le financement par l'Etat de frais d'exploitation pour des services purement locaux n'est d'ailleurs pas imaginable dans la durée.

L'organisation du covoiturage à courte distance par des groupements d'entreprises semble une solution pertinente lorsque les domiciles sont très dispersés et éloignés des lieux de travail. Dans ce cas, l'aide publique est indirecte puisque les entreprises peuvent mobiliser à cet effet les fonds du forfait mobilité durable.

- **Le covoiturage dans les métropoles et sur les axes structurants : un risque de gaspillage de fonds publics**

Certains opérateurs mettent en avant une éventuelle complémentarité entre transport collectif et covoiturage : Or, c'est la même clientèle qui est concernée par les deux. Les associations de la FNAUT constatent que ces services se développent davantage dans les métropoles que dans les zones peu denses.

Les conflits avec les transports collectifs routiers risquent de se multiplier :

- Les voies réservées au transport collectif, déjà peu respectées en général, ne doivent pas être ouvertes aux véhicules de covoiturage.
- Il est paradoxal que certains arrêts de covoiturage soient fixés aux emplacements des arrêts d'autocar ou d'autobus : le code de la route prescrit que l'arrêt de tout véhicule est interdit sur un arrêt de transport collectif (matérialisé par un poteau d'arrêt et par une signalisation de marquage horizontal) !

Compte tenu de la concurrence exercée par le covoiturage sur les services de transport public conventionnés, la FNAUT rappelle que tout mode de transport doit payer ce qu'il coûte à la collectivité (coûts économiques et environnementaux, travaux d'infrastructure, impacts sur les autres modes).

L'étude menée par Forum Vies Mobiles et La Fabrique Ecologique énonce la recommandation suivante : « *N'accorder une aide aux covoitureurs que pour les trajets qui ont été identifiés comme étant « covoiturables » et pertinents au sens écologique et social, c'est-à-dire des trajets d'au moins 5 kilomètres où n'existe pas d'offre alternative en transports collectifs* »

La FNAUT rappelle ses préconisations de 2018 et demande à l'Etat d'abaisser le barème fiscal kilométrique, qui constitue une niche fiscale, et d'imposer une taxation spécifique

des transactions commerciales de covoiturage réalisées par internet sur les plateformes numériques.

La FNAUT déplore le développement du covoiturage en concurrence avec les services de transport collectif. C'est notamment le cas entre Bourgoin-Jallieu et Lyon, entre Angers et Nantes ainsi que dans la métropole de Rouen.

A la question de la concurrence avec les services ferroviaires régionaux, s'ajoute donc le problème du financement par des autorités organisatrices régionales et locales de services concurrents des réseaux de transport public : il importe d'éviter le gaspillage de fonds publics.