



## Qui sera le « Blablacar du quotidien » ?

### Pour un covoiturage des courtes distances ancré dans les territoires

Teddy Delaunay, Jean-Baptiste Ray et Gaële Lesteven

*Pratique bien établie pour des trajets de longue distance, le covoiturage peine à s'imposer pour les mobilités du quotidien. Quelles en sont les raisons ? Quelles sont les potentialités de développement de tels services ? Teddy Delaunay, Jean-Baptiste Ray et Gaële Lesteven en proposent un tour d'horizon.*

Alors que le covoiturage interurbain de longue distance – illustré notamment par le succès de Blablacar – s'est développé rapidement ces dernières années, les initiatives concernant le covoiturage sur de courtes distances ont rencontré de nombreuses difficultés. Il nous semble pourtant que ce « covoiturage du quotidien »<sup>1</sup> offre un potentiel encore largement sous-exploité en matière de mobilité durable. Alors que les initiatives actuelles émanent essentiellement d'acteurs privés, qui cherchent à diversifier les solutions de mobilité qu'ils proposent<sup>2</sup>, nous estimons que c'est désormais aux pouvoirs publics de favoriser la constitution d'un véritable système de covoiturage urbain. Son développement passe au premier chef par un ancrage physique dans les territoires, à travers notamment la création de stations et l'affirmation d'une logique multimodale. Ce changement de modèle nécessite une implication conséquente en termes de financement, de planification et d'aménagement de l'espace public.

### Le covoiturage planifié : limiter la congestion et la pollution

Les services et les enjeux du covoiturage du quotidien ont pris différentes formes au gré des évolutions socio-économiques et de la progression de la motorisation des ménages (Vincent 2008). De planifié, le covoiturage est devenu « dynamique » puis spontané. Les trois modalités coexistent actuellement sans faire système. Jusqu'à la fin des années 1970, le covoiturage est effectué bénévolement et reste à l'écart des réglementations sur les transports comme des préoccupations des pouvoirs publics. La pratique est informelle et permet essentiellement aux personnes non motorisées d'accéder à l'automobile.

Dans les années 1980, alors que la généralisation de la motorisation renforce les externalités négatives liées à l'usage individuel de l'automobile, le covoiturage est progressivement envisagé comme un moyen susceptible de limiter les kilomètres parcourus et donc les émissions de polluants. La pratique devient alors l'objet d'actions organisées : des systèmes de covoiturage sont mis en place dans le cadre des plans de déplacement d'entreprises (PDE)<sup>3</sup> publiques et privées, tandis que

<sup>1</sup> Nous entendons par covoiturage du quotidien les déplacements de moins de 80 kilomètres.

<sup>2</sup> « Les collectivités discutent mobilité avec Uber, Waze et Blablacar », *La Gazette des communes*, 15 décembre 2016. URL : [www.lagazettedescommunes.com/477630/les-collectivites-discutent-mobilite-avec-uber-waze-et-blablacar](http://www.lagazettedescommunes.com/477630/les-collectivites-discutent-mobilite-avec-uber-waze-et-blablacar).

<sup>3</sup> Mis en place par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996 et encouragés par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) de 2000, les plans de déplacement entreprise (PDE) se fondent sur une analyse de l'ensemble des déplacements liés à l'entreprise, qui doit conduire à l'élaboration et à la

des opérateurs émergent pour assurer l'intermédiation entre les salariés. Il s'agit notamment de concevoir des plates-formes de covoiturage dit « planifié », vendues directement aux entreprises et aux collectivités. Le plus souvent d'initiative locale, ces systèmes reposent sur la constitution d'équipages stables covoiturant régulièrement pendant l'année. Cette organisation entraîne une certaine rigidité des dispositifs, des risques d'attente et de détour des covoitureurs ainsi qu'une forte dépendance entre les membres de l'équipage. En conséquence, le covoiturage planifié peine à se développer : il représente aujourd'hui 8 % des déplacements domicile-travail pour les distances de 20 kilomètres et plus<sup>4</sup> (ADEME 2015), mais seulement 2 % (Randstad 2015) à 4 % (Bonnet 2014) si l'on considère l'ensemble des déplacements domicile-travail.

Cependant, certaines collectivités complètent leur politique de covoiturage à la fois par des actions de communication et par des aménagements de voirie (aires de covoiturage). La prise en charge de ce mode de transport est d'autant plus délicate que les compétences des acteurs impliqués sont limitées et ne permettent pas de couvrir l'ensemble des différents volets de mise en œuvre d'une politique de covoiturage (réglementation, appariement, animation, communication, aménagement, intégration intermodale, financement, incitations).

### **Les effets contrastés de la révolution numérique**

Depuis le début des années 2010, avec l'émergence de l'économie du partage (Cohen et Kietzman 2014) et le développement des outils numériques, le covoiturage devient « dynamique ». Ce changement se fonde sur la capacité et la facilité croissantes de faire se rencontrer en temps réel la demande (usagers des transports collectifs, piétons ou automobilistes) et l'offre (voitures en circulation) – par exemple, *via* une application smartphone. À la différence du covoiturage planifié, les motifs de déplacement sont variés et des équipages nouveaux se reconstituent à chaque déplacement en fonction des opportunités.

Ce covoiturage dynamique est à l'origine d'un nouveau modèle économique, dont la pièce maîtresse est la plate-forme d'intermédiation. Jusqu'alors, les opérateurs de covoiturage se rémunéraient par la vente d'un service à une entreprise ou à une collectivité. L'ambition poursuivie par les nouveaux acteurs est plus grande : il s'agit de capter la « valeur » des sièges libres disponibles à bord des véhicules en prélevant une commission à chaque mise en relation. Le succès de Blablacar en matière de covoiturage de longue distance, qui a donné lieu à un véritable marché des places vides<sup>5</sup>, laisse suggérer qu'un modèle économique similaire est possible pour le covoiturage du quotidien, ce qui aiguise les convoitises des entrepreneurs de petite (près de 50 *start-ups* recensées en France) comme de grande taille (Waze, Facebook, Uber...). Toutefois, si le covoiturage dynamique apparaît comme une solution prometteuse pour les déplacements de courte distance, deux éléments majeurs freinent son développement : le recours aux micro-paiements et la masse critique d'usagers nécessaire à son déploiement.

D'une part, en France, le covoiturage repose sur le partage des frais d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. L'incitation financière est donc modeste : à titre d'exemple, un trajet de 10 kilomètres rapporte environ un euro au conducteur. La plate-forme se rémunère, quant à elle, en prélevant une commission, en général de l'ordre de 20 % par trajet. Un grand nombre de trajets est donc nécessaire pour rendre la plate-forme rentable. Jusqu'à présent, aucune plate-forme dont le modèle économique repose sur des micro-paiements n'est parvenue à

---

mise en œuvre d'un plan de mobilité promouvant des alternatives à l'usage individuel de l'automobile. La loi sur la transition énergétique de 2015 impose la mise en œuvre d'un PDE pour toute entreprise de plus de 100 salariés à partir de 2018.

<sup>4</sup> Sur de telles distances, la contrainte financière, première motivation de la pratique (Creno 2016), vient contrebalancer les contraintes d'organisation.

<sup>5</sup> Le Nokia Research Center Bochum évalue la valeur des sièges automobiles vides dans le monde à 500 milliards d'euros (Hartwig et Buchmann 2009).

être rentable (Ray et Baffalio 2016). Certaines d'entre elles<sup>6</sup> détournent alors le principe du partage des frais en pratiquant des prix élevés (Creno 2016). La rémunération de leurs conducteurs est de 10 à 20 fois plus élevée que le niveau défini par la réglementation – ce qui incite ces conducteurs à réaliser des déplacements qu'ils n'auraient pas faits autrement. Il s'agit alors d'un service de transport rémunéré à titre onéreux et non de covoiturage (Jourdain *et al.* 2016).

D'autre part, les opérateurs de covoiturage dynamique rencontrent des difficultés à atteindre une masse critique d'utilisateurs suffisante pour se développer (Furuhata *et al.* 2013 ; Ray 2014). Ainsi, aucune application ne permet de proposer un service fiable assurant au passager de trouver un conducteur dans les 10 minutes qui suivent l'heure à laquelle il décide de partir. De la même manière, le trajet retour n'est pas garanti (Adelé 2014). Les opérateurs se trouvent alors confrontés à un problème d'équilibre entre l'offre et la demande : il n'y a pas assez d'inscrits sur les plates-formes pour qu'un passager cherchant à se déplacer trouve au bon moment et au bon endroit un automobiliste ayant renseigné son trajet. Par ailleurs, la faible indemnisation des conducteurs ne les encourage pas à maintenir cet effort au quotidien. Par un cercle vicieux, la motivation des usagers s'essouffle en raison de la faiblesse tant de la demande que de l'offre de trajets. Ainsi, chaque année, alors que deux à cinq nouveaux acteurs arrivent sur le marché, plusieurs autres disparaissent.

### **Le covoiturage de ligne, une réponse technique possible**

Face à ces difficultés, comment transformer l'essai ? Le covoiturage du quotidien ne pourra monter en puissance qu'en changeant son modèle. La puissance publique a, nous semble-t-il, un rôle important à jouer, à travers notamment une institutionnalisation et une territorialisation du covoiturage.

Tout d'abord, le modèle économique du covoiturage dynamique pourrait évoluer dans deux directions : soit en s'adossant à des opérateurs traditionnels du monde des transports (Brejon de Lavergnée 2016 ; Leurent *et al.* 2016 ; IESF 2016) et en créant des synergies avec leurs marchés historiques<sup>7</sup> ; soit en s'appuyant sur des financements publics. Rappelons que la loi de 2014, premier volet de l'acte III de la décentralisation, impose aux nouvelles autorités organisatrices de la mobilité<sup>8</sup> d'intégrer l'autopartage et le covoiturage dans leur politique de déplacements ; les actions en la matière sont donc susceptibles d'être financées par les recettes provenant du versement transport<sup>9</sup>.

Cette évolution semble d'autant plus nécessaire que le coût du système ne se restreint pas à la construction d'une plate-forme ou d'une application. Afin de capter une demande plus massive, un levier possible est d'organiser le service de covoiturage en lignes structurées, tel un véritable réseau de transport collectif, incluant une matérialisation des points d'arrêts sur la voirie, des plans de réseau et des horaires de fonctionnement. Ce « covoiturage de ligne » s'inscrit dans le prolongement des initiatives de « covoiturage spontané » qui ont été lancées depuis plusieurs années (Rezo Pouce, Auto Hop). L'offre de covoitureurs ne s'appuie plus sur un stock de conducteurs inscrits à une application, mais sur un flux de véhicules en circulation. L'effort demandé au conducteur est moindre, puisque ce dernier n'a pas besoin de lancer une application ni de faire un détour. Certains opérateurs (Ecov, Taxito) informent les conducteurs en amont *via* des panneaux dynamiques (Delaunay *à paraître*). Cette solution de covoiturage se détache d'une logique de « porte-à-porte » propre aux taxis, aux VTC<sup>10</sup> et à certaines offres de transport à la demande, pour s'inscrire dans une

<sup>6</sup> Par exemple, Citygoo, Heetch ou Djump et UberPop, avant la suspension de leurs services en 2015.

<sup>7</sup> Ce phénomène a déjà commencé : la SNCF a acquis l'opérateur Ecolutis ; Transdev est récemment entré au capital de l'opérateur LaRoueVerte *via* sa filiale Cityway.

<sup>8</sup> Anciennement autorités organisatrice de transport urbain (AOTU).

<sup>9</sup> Contribution due par les employeurs privés et publics, destinée à financer les transports en commun.

<sup>10</sup> Les VTC, ou voitures de transport avec chauffeur, sont des véhicules de moins de 10 places transportant des passagers sur réservation.

chaîne multimodale de déplacement. Dans cette perspective, des lieux d'intermodalité (avec les transports collectifs mais aussi les modes actifs et la voiture individuelle) pourraient être définis et aménagés en conséquence (quais de dépose/reprise de covoitureurs, parkings...), en interaction avec les autres modes. Certains corridors pourraient même bénéficier, à terme, de voies dédiées.

## **Le covoiturage, nouveau service public : un choix politique**

Cette évolution du covoiturage ouvre des perspectives stimulantes quant à l'extension et à la reconfiguration des services de mobilité. En se fondant sur une logique de ligne et de nœuds d'intermodalité, le covoiturage peut s'ancrer spatialement et créer des complémentarités avec le transport collectif. Aussi, des travaux sont à poursuivre afin d'évaluer le domaine de pertinence du covoiturage sous ses différentes formes (planifié, de ligne, avec ou sans application smartphone) et selon les types de territoires considérés (densités urbaines, forme des réseaux de transport). Des outils, fondés sur une modélisation fine des flux routiers, des enquêtes sur les usages et des retours d'expériences, sont actuellement en cours de développement. Ils pourront utilement aider les collectivités à dessiner des réseaux<sup>11</sup> et à informer les usagers sur la probabilité de trouver un covoitureur.

Enfin, le développement d'un « service public » de covoiturage peut amorcer une évolution des formes du service public de mobilité, où l'utilisateur ne consomme plus passivement un service produit par la puissance publique ou son délégataire, mais participe directement à sa production (Lulin 2013). Cette évolution soulève toutefois de nombreuses questions, en termes de continuité et d'universalité du service public notamment. Elle nécessite également un travail multi-partenarial et interterritorial (eu égard à la diversité des compétences et des territoires concernés), ainsi qu'une meilleure adaptation des marchés publics aux évolutions technologiques.

### **Bibliographie**

- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). 2015. *Étude nationale sur le covoiturage de courte distance*, rapport par Inddigo pour l'ADEME.
- Adelé, S. 2014. « Les services innovants de mobilité partagée à la loupe de la recherche en science humaines et sociales. Le cas du covoiturage dynamique », *Transport, environnement, circulation (TEC)*, n° 223, p. 30-36.
- Bonnet, X. (dir.). 2014. « Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ? », *Commissariat général au développement durable (CGDD) Études et documents*, n° 107.
- Brejon de Lavergnée, T. (dir.). 2016. *Transport de personnes et mobilités. Enjeux concurrentiels et perspectives stratégiques pour les acteurs*, Precepta (groupe Xerfi).
- Cohen, B. et Kietzmann, J. 2014. « Ride On! Mobility Business Models for the Sharing Economy », *Organization & Environment*, vol. 27, n° 3, p. 279-296.
- Creno, L. 2016. *Covoiturer entres inconnus : des risques perçus à la construction de la confiance. Panorama des expériences vécues des usagers*, thèse en sciences sociales et humanités, Télécom ParisTech.
- Delaunay, T. (à paraître). « Du numérique au territoire ? Quand le covoiturage s'intègre dans la planification des transports. Le cas de l'expérimentation Covoit'ici », in B. Rey et F. Picard (dir.), *Mobilité de demain et villes moyennes : quelles formes de gouvernance pour quelle*

---

<sup>11</sup> Le réseau Auto Hop du Val de Saône (au nord de Lyon) propose, par exemple, un plan de réseau et des indications de temps d'attente heure par heure pour l'aller comme pour le retour, basé sur une étude préalable des flux et des enquêtes de préférences déclarées. Des mesures de terrain, une fois le réseau déployé, viennent conforter les horaires théoriques initiaux.

*mobilité ?*, université de technologie Belfort–Montbéliard (UTBM) – Institut de recherche sur les transports, l'énergie et la société (IRTES).

Furuhata, M., Dessouky, M., Ordenez, F., Brunet, M.-H., Wang, X. et Koenig, S. 2013. « Ridesharing: the state of the art and future directions », *Transportation Research Part B*, n° 57, p. 28-46.

Hartwig, S. et Buchmann, M. 2007. *Empty Seats Traveling. Next-Generation Ridesharing and its Potential to Mitigate Traffic and Emission Problems in the 21<sup>st</sup> Century*, Nokia Research Center Bochum. Disponible en ligne à l'URL suivant : <http://cts.cs.uic.edu/NRC-TR-2007-003.pdf>.

Jourdain, L., Leclerc, M. et Millerand, A. 2016. *Économie collaborative et droit*, Limoges : FYP Éditions.

Leurent, F., Mouly-Aigrot, B., Lesteven, G., Foucot, L. et Torjman, B. 2016. *La Transformation numérique. Nouvel eldorado pour les acteurs des transports ?*, synthèse de l'étude de réflexion stratégique menée par Archery Consulting, École des Ponts ParisTech et le mouvement ETHIC (Entreprises de taille humaine, indépendantes et de croissance). Disponible en ligne à l'URL suivant : [www.lvmt.fr/parution-transformation-numerique?lang=fr](http://www.lvmt.fr/parution-transformation-numerique?lang=fr).

Lulin, É. 2013. *Service public « 2.0 »*, Institut de l'entreprise. Disponible en ligne à l'URL suivant : [www.institut-entreprise.fr/les-publications/service-public-20](http://www.institut-entreprise.fr/les-publications/service-public-20).

Randstad. 2015. « 6 Français sur 10 utilisent leur voiture pour se rendre au travail », *re-sources, le datalab de l'emploi* [en ligne]. Consulté le 5 mars 2017, URL : <http://resources.grouperandstad.fr/6-francais-sur-10-utilisent-leur-voiture-pour-se-rendre-au-travail>.

Ray, J.-B. 2014. « Planning a real-time ridesharing network: critical mass and role of transfers », communication présentée à la Transport Research Arena 2014, Paris. Disponible en ligne à l'URL suivant : <http://docs.google.com/a/movicite.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=bW92aWNpdGUuY29tfHd3dy1tb3ZpY2l0ZS1jb218Z3g6NGQxZGQ2MWNkZWmxNWZhYQ>.

Ray, J.-B. et Baffalio, F. 2016. *Covoiturage en temps réel, étude économique*, Movi'cité – Caméléon Conseil pour le Grand Lyon.

Société des ingénieurs et scientifiques de France (IESF). 2015. « La mobilité refondée avec le numérique. Penser autrement les transformations des mobilités à partir des modes de vie », *Les Cahiers*, n° 21. Disponible en ligne à l'URL suivant : [http://home.iesf.fr/offres/doc\\_inline\\_src/752/752\\_P\\_37223\\_565811a93d58c.pdf](http://home.iesf.fr/offres/doc_inline_src/752/752_P_37223_565811a93d58c.pdf).

Vincent, S. 2008. *Les Altermobilités : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. De pratiques de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, thèse de sociologie, université Paris-5 Descartes.

**Teddy Delaunay** a une formation en géographie, sciences politiques et urbanisme. Il réalise son doctorat au Laboratoire ville, mobilité, transport (LVMT) sur le développement du covoiturage dans les espaces peu denses de l'Île-de-France. Ses travaux portent sur la territorialisation des innovations et des politiques de mobilité.

**Gaële Lesteven** est géographe et urbaniste. Chargée de recherche à l'École des Ponts ParisTech au Laboratoire ville, mobilité, transport (LVMT), elle est spécialiste des questions de mobilité urbaine. Ses travaux portent sur l'évaluation des politiques publiques de transport, notamment face à la congestion automobile, et l'étude des innovations dans les pratiques et les services de mobilité (covoiturage, autopartage, VTC).

**Jean-Baptiste Ray** est consultant (chez Arcadis) et chercheur (chez Movi'cité). Impliqué depuis longtemps dans de nombreuses études d'économie des transports (modélisation des déplacements, calculs économiques, schémas prospectifs de mobilité), il partage actuellement son temps entre de l'expertise sur des projets opérationnels et de la recherche, notamment sur le covoiturage du quotidien.

**Pour citer cet article :**

Teddy Delaunay, Gaële Lesteven et Jean-Baptiste Ray, « Qui sera le “Blablacar du quotidien” ? Pour un covoiturage des courtes distances ancré dans les territoires », *Métropolitiques*, 6 mars 2017.  
URL : <http://www.metropolitiques.eu/Qui-sera-le-Blablacar-du-quotidien.html>.