

Accélérer la pratique du covoiturage du quotidien dans les territoires ultramarins

Octobre 2024
N° 18

Le covoiturage courte distance en soutien des systèmes de mobilité ultramarins

Faits saillants

- ▶ En Outre-mer, plus de 66 % des déplacements s'effectuent en voiture^[1], du fait du déficit de services de transport collectif et d'infrastructures adaptées notamment aux modes actifs (marche, vélo, etc.). Les conséquences environnementales et sociales et les externalités négatives associées (congestion, bruit, pollution locale, émission de GES, consommation d'espace public...) sont exacerbées par rapport à la France continentale (FC). Avec 30 % des émissions de CO₂ imputables au secteur des transports, la Guadeloupe est, par exemple, le territoire français le plus émetteur, par personne et par kilomètre parcouru^[2]. Les carburants automobiles y sont à l'origine de 67 % de la consommation d'énergie finale, contribuant *de facto* à la dépendance énergétique du territoire.
- ▶ Dans un contexte économique souvent difficile, les transports grèvent le budget des ménages^[3]. De même, l'accidentologie, plus élevée qu'en FC^[4], renforce l'impact socio-économique négatif de la mobilité routière individuelle.
- ▶ La forte congestion des principaux axes routiers tient à la configuration du réseau, contrainte dans les géographies insulaires (petites surfaces aux reliefs escarpés), et à un développement urbain en tache d'huile, entraînant l'augmentation du nombre de déplacements réalisés en voiture.
- ▶ Alternative efficace, notamment pour les déplacements pendulaires, le covoiturage est une solution complémentaire au développement de réseaux de transports publics performants. La pratique préexiste, le plus souvent de façon informelle, et repose sur une logique de solidarité. Toutefois, sa massification, même portée par des initiatives locales (dont la subvention de trajets), se heurte à des freins de différentes natures – psychosociaux, infrastructurels et serviciels, administratifs, législatifs – et à une habitude d'autosolisme bien ancrée^[5].
- ▶ Les politiques de mobilité durable doivent donc faire du covoiturage du quotidien un axe à part entière et prévoir l'élaboration d'une stratégie de développement globale, planifiée et coordonnée, associant l'ensemble des acteurs.

[1] Parts modales de la voiture en nombre de déplacements très fortes pour des territoires majoritairement urbains : 66 % à La Réunion, 73 % en Guadeloupe, 74 % en Martinique contre 62,8 % pour la France continentale.

[2] 264 grammes de CO₂, contre 130 grammes en moyenne dans les régions continentales.

[3] Le coût d'usage d'une voiture est plus élevé en Outre-mer qu'en France continentale, représentant jusqu'à 30 % du budget des ménages en Guadeloupe.

[4] Le nombre de tués sur les routes en proportion de la population est par exemple 2,8 fois plus élevé en Guadeloupe qu'en France continentale.

[5] Comme en FC, l'autosolisme est très largement majoritaire, notamment pour les trajets domicile-travail : 9 conducteurs sur 10 sont seuls sur les trajets domicile-travail (Enquête « Mobilité des personnes » de 2019, Ministère de la Transition écologique).

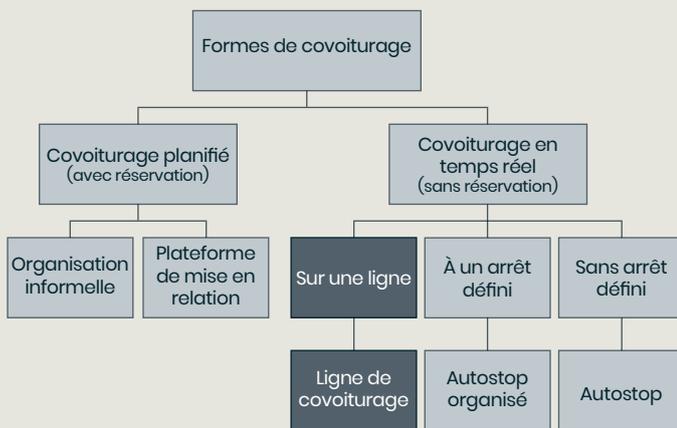
Auteurs

Alexandre Sautter (Systra France), Guillaume Ficat-Andrieu (Systra France),
Julien Casals (Nova7), Élodie Soundrom (AFD), Mathieu Verdure (AFD)

Faire du covoiturage du quotidien un axe à part entière des politiques de mobilité durable dans les territoires d'Outre-mer

Défini par l'article L3132-1 du Code des transports^[6], le covoiturage recouvre, en pratique, différentes formes, qu'il est possible de combiner à l'échelle d'un bassin de mobilité. Elles se caractérisent par leur mode d'organisation (avec ou sans réservation), différent selon les typologies de territoires et visent différents usagers cibles. Le « covoiturage du quotidien » est effectué principalement en semaine, à l'échelle locale et sur de courtes distances (< 80 km).

Schéma 1 - Déclinaison des différents modes de covoiturage. Cas de La Réunion



- Formes de covoiturage disponibles à La Réunion
- Formes de covoiturage non disponibles à La Réunion

Dans les territoires ultramarins, la rareté du foncier freine le développement de transports collectifs en site propre (TCSP). Dans de nombreux secteurs non desservis, la voiture particulière est donc indispensable en l'absence d'offres de mobilité alternatives. À ce titre, le covoiturage apparaît comme une solution crédible, facile et rapide à mettre en œuvre.

En effet, il repose sur les flux de véhicules déjà en circulation et sur une pratique informelle préexistante, basée sur une logique d'entraide et de solidarité. Par ailleurs, il ne nécessite pas d'investissement important, bien qu'un budget de fonctionnement relativement conséquent doit être mobilisé sur les premières années pour créer une masse critique. Enfin, un écosystème d'opérateurs locaux, proposant des solutions adaptées aux besoins des habitants/usagers, est d'ores et déjà en train d'émerger.

Ainsi, le covoiturage permet de répondre à différents enjeux de mobilité : plus grande sobriété énergétique, réduction des émissions de CO₂^[7], amélioration de la qualité de l'air, réduction du coût de la mobilité et contribution au droit à la mobilité pour tous^[8], contribution au développement du lien social et de la solidarité territoriale, réduction de la congestion et du coût d'entretien des routes, etc.

- [6] « 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 . »
- [7] 4,5 millions de tonnes de CO₂/an peuvent être économisées, soit l'équivalent d'1% des émissions de gaz à effet de serre annuelles de la France si l'objectif du plan national covoiturage de 3 millions de trajets quotidiens est atteint.
- [8] Un salarié qui habite à 30 km de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement peut économiser près de 2000 € par an.

Néanmoins, afin d'éviter tout effet rebond^[9] associé, il est nécessaire qu'une politique globale de mobilité accompagne le développement de la pratique au sein d'un bouquet de services de mobilité le plus complet possible, assurant complémentarité et intermodalité entre les différents modes de transport.

Schéma 2 - Déclinaison des bénéfices du covoiturage pour les différentes catégories d'acteurs

Pour les usagers	Pour les employeurs	Pour la collectivité
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Diminution des frais de déplacements ▶ Gain de confort (partage du temps de conduite) ▶ Création de liens sociaux 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Amélioration de l'accessibilité ▶ Gains en termes d'image ▶ Cohésion sociale entre salariés 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Diminution de la congestion et des nuisances de la voiture ▶ Gain en termes d'espace public (notamment stationnement) ▶ Bénéfices environnementaux et énergétiques

Élaborer une stratégie de développement globale intégrant tous les acteurs du territoire

L'écosystème de la mobilité se compose de plusieurs acteurs disposant tous de divers leviers pour favoriser le développement du covoiturage.

Au niveau national, le *Plan national Covoiturage du quotidien*^[10] vise un objectif ambitieux. À travers 14 mesures et une enveloppe de 150 M€ par an entre 2023 et 2027, il entend tripler, d'ici 2027, le nombre de trajets en covoiturage pour atteindre 3 millions. Pour accompagner les collectivités locales, le Fonds vert soutient la mise en œuvre d'actions en faveur du covoiturage, telles que les incitations à destination des covoitureurs, ou encore, subventionne des études, aménagements et services.

Depuis la loi d'orientation des mobilités ([LOM] 24 décembre 2019), le covoiturage relève de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité ([AOM] intercommunalités, régions), qui peuvent désormais verser une allocation aux conducteurs et passagers (subvention des trajets, défiscalisation de ces aides). La région de La Réunion, par exemple, subventionne les trajets covoiturés effectués *via* une plateforme (Karos), tandis que plusieurs EPCI^[11] mettent en place des dispositifs d'autostop organisé (Rezo Pouce).

- [9] Désigne un phénomène observé lorsque les économies d'usage attendues avec l'utilisation d'une nouvelle solution sont annulées, en totalité ou partiellement, par une sur-consommation, en raison d'une adaptation des comportements. Dans le cadre du covoiturage, l'effet rebond peut prendre différentes formes. Voir à ce sujet Colombel, Nicolas. 2022. « Sans mesure d'accompagnement, les bénéfices environnementaux du covoiturage urbain en Île-de-France resteront limités ». Dans « Les Mobilités ». Sous la direction de Fabien Leurent. *Le Cahier des Ponts* 6 :8-9.
- [10] Voir : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/22243_plan-Covoiturage_DP_V2maj.pdf
- [11] Établissement public de coopération intercommunale

Les gestionnaires de voiries (communes, départements, régions) restent responsables de l'aménagement des infrastructures relevant de leur périmètre : aires, arrêts ou voies réservées au covoiturage.

Contrairement à la FC – où la dynamique est plutôt à la concentration –, de nombreux opérateurs privés émergent en Outre-mer et y développent des solutions de covoiturage, avec ou sans l'appui des autorités publiques : Rundrive à La Réunion, Garico à Mayotte, Youmoov en Guyane, Déposé en Guadeloupe, Noula dans les Antilles et à La Réunion, Wigo en Nouvelle-Calédonie. Les opérateurs nationaux, comme Karos, sont également présents à La Réunion ou en Guadeloupe.

Enfin, pour favoriser le partage de trajets entre salariés, les employeurs, publics et privés, disposent de moyens, tels que le forfait mobilité durable, introduit par la loi LOM, ou l'élaboration de plans de mobilité.

Les régions, chef de file de la mobilité en application de la LOM, ont un rôle déterminant à jouer dans l'élaboration d'une stratégie covoiturage pour mettre en cohérence toutes ces politiques et initiatives. Cette stratégie se doit d'être :

- **coordonnée** avec les autres niveaux d'intervention : national, régional et local ;
- **planifiée** en amont, en concertation avec les parties prenantes de la mobilité du territoire : au travers d'un schéma directeur du covoiturage qui permettrait de définir les besoins, fixer le cadre et la stratégie d'intervention, bâtir une feuille de route partagée avec les acteurs ;
- **suivie et évaluée** : il apparaît important de pouvoir évaluer l'impact de la mise en œuvre des politiques publiques de covoiturage et d'en suivre l'usage et les effets dans le temps.

Quelles recommandations pour une stratégie covoiturage efficace ?

Changer les comportements en tenant compte des différents types de profils d'utilisateurs potentiels

Le covoiturage se développe et séduit de plus en plus d'utilisateurs, en raison, notamment, de la conjoncture économique (hausse du prix des carburants, baisse du pouvoir d'achat, etc.) et de la montée des préoccupations environnementales. Pour autant, il se heurte à des freins comportementaux et craintes variées (sécurité, assurances, ponctualité).

Une étude, menée à La Réunion avec le soutien de l'AFD et basée sur des entretiens collectifs, a permis de les identifier. Ainsi, le public pointe le manque d'aires de covoiturage et/ou leur manque de sécurisation (« j'ai peur de laisser ma voiture »), ainsi que la faible implication des entreprises (« Elles n'incitent pas les salariés à lutter contre l'autosolisme »)^[12].

Par ailleurs, elle a mis en évidence différents profils types d'utilisateurs – des plus sceptiques aux plus convaincus – et préconise la mise en place d'actions différenciées. Elle recommande d'adapter les leviers d'action et de faire porter les efforts sur celles et ceux qui sont au minimum conscients ou volontaires, sans toutefois négliger d'entretenir la motivation de ceux qui sont déjà passés à l'acte.

Schéma 3 – Les différents leviers d'action disponibles en fonction des profils d'utilisateurs



Les sceptiques

- ▶ Augmenter le niveau de conscience
- ▶ Jouer sur la norme sociale



Les conscients

- ▶ Augmenter le niveau de conscience
- ▶ Favoriser l'acceptabilité
- ▶ Jouer sur la norme sociale



Les volontaires

- ▶ Faciliter le comportement
- ▶ Démontrer l'impact et la faisabilité
- ▶ Provoquer le comportement
- ▶ Favoriser les relations entre personnes



Les engagés

- ▶ Rendre le comportement attractif
- ▶ Maintenir le comportement
- ▶ Favoriser les relations entre personnes
- ▶ Démontrer l'impact et la faisabilité



Les acquis

- ▶ Favoriser les relations entre personnes
- ▶ Rendre le comportement attractif

Mettre en place des dispositifs incitatifs pour initier le développement du covoiturage

Pour favoriser l'émergence d'un « écosystème covoiturage », il est nécessaire de lever les freins et d'initier un changement de comportement, notamment dans les territoires où la pratique du covoiturage est encore peu développée. Pour ce faire, les collectivités disposent d'un panel d'outils incitatifs à destination des usagers :

- incitations financières (passagers et conducteurs) pour provoquer ou faciliter le passage à l'acte ;
- actions de communication pour faire connaître et expliquer les avantages du covoiturage et augmenter le niveau de conscience des usagers potentiels ;
- animations de l'écosystème covoiturage, justifiant la création d'une agence de la mobilité.

Par ailleurs, les trajets domicile-travail étant, pour des usagers potentiels, le déplacement le plus facilement « covoiturable », les AOM se doivent aussi d'accompagner les employeurs, publics et privés. Différents leviers ont déjà été testés : mise en place de binômes de covoitureurs, prime covoiturage au sein des entreprises, réduction des indemnités kilométriques des autosolistes, mise en place d'une assurance retour en cas d'indisponibilité de dernière minute du conducteur, etc.

[12] Extrait du bilan des États Généraux de la Mobilité, Région Réunion, septembre 2023

Développer les infrastructures et services indispensables à la croissance de la pratique

* * *

Pour favoriser la mise en relation des covoitureurs, il convient de hiérarchiser et de développer les infrastructures et services prioritaires en fonction des caractéristiques du territoire.

S'agissant des infrastructures, les aires de covoiturage améliorent les conditions de rencontre des covoitureurs. Des places de stationnement réservées et, lorsque le foncier est disponible, des voies dédiées permettent des gains de temps et renforcent les avantages de la pratique. Matérialisées par des points d'arrêt sur les axes principaux du réseau routier, les lignes de covoiturage offrent un service analogue à un transport collectif, mais basé sur l'usage d'un véhicule particulier.

S'agissant des services, des plateformes numériques facilitent la mise en relation des usagers en proposant des réservations anticipées ou en temps réel.

Assurer des services alternatifs en cas d'absence de conducteurs

Selon l'étude réalisée à La Réunion (cf. supra), la crainte de ne pas pouvoir réaliser le trajet de retour est un des freins principaux au développement du covoiturage. Pour offrir une « garantie de retour », l'AOM pourrait proposer, en lien avec les opérateurs de covoiturage, un service d'urgence de taxi, VTC ou de transport à la demande. De même, les transports collectifs, à condition que leurs fréquences et leurs plages horaires de service soient suffisantes, peuvent constituer une alternative « naturelle » au covoiturage en cas d'aléa sur le trajet retour.

Schéma 4 - Les différentes catégories de leviers/ actions disponibles

Infrastructures	Financement	Offre
<ul style="list-style-type: none">Voies réservéesArrêt/lieu de déposeStationnement réservés (parking, P+R, aires)	<ul style="list-style-type: none">Financement équitable entre modesTarifcation incitative et subventions ciblées	<ul style="list-style-type: none">Lignes de covoituragePlateformes de mise en relationAutostop spontané
Gouvernance	Communication	
<ul style="list-style-type: none">Un chef de file et des partenairesUne politique publique du covoiturageUn dispositif d'observation, de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none">Information multimodalePromotion, sensibilisationAccompagnement au changementAnimation de communauté	

Pour conclure, le covoiturage, planifié ou non, dès lors qu'il s'intègre dans une politique publique de mobilité, peut permettre de lutter contre l'autosolisme et constituer une solution complémentaire aux transports publics existants, en attendant la mise en œuvre des projets de TCSP en cours de réflexion ou en travaux dans plusieurs territoires d'Outre-mer^[13]. Toutefois, le développement de cette pratique nécessite un changement profond de comportements. Il s'agit aussi de prouver son efficacité par la mise en œuvre d'actions démonstratives, adaptées au profil cognitif des différents usagers de la voiture, pour lever les freins psychosociaux empêchant le recours aux solutions de mobilité partagées.

[13] Bus à haut niveau de service (BHNS) Yanéo à Cayenne ; extension du TCSP de la Martinique ; Réseau régional de transport guidé, projet Baobab, ou de transports par câble à La Réunion, TCSP de Cap Excellence en Guadeloupe, etc.

Bibliographie

Ball, Leah, Léo Larivière, Cloé Dugrillon et Nomadeis. 2023.

Attachement à la voiture et leviers du report modal en Guadeloupe. Étude socio-anthropologique. Expertise. S. l. : ADEME.

Biard, Nolwen. 2023. *Y-a-t-il un passager dans l'auto ? Que peut-on attendre du covoiturage du quotidien pour la transition écologique ?*. Études. S. l. : Forum Vies Mobiles, La Fabrique écologique. https://www.lafabriqueecologique.fr/app/uploads/2023/07/2023.09.12_VF_Etude_covoiturage-1.pdf.

Cerema. 2018. *Covoiturage courte et moyenne distance. Retour d'expériences, freins et leviers.* Rapport d'études. S. l. : CEREMA. https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/10/Rapport_Cerema_covoiturage_courte-distance_final.pdf.

Systra, Nova7 et Evov. 2023. *Étude sur les freins et leviers au développement du covoiturage à la Réunion.* AFD. Non publié.

Géographie La Réunion, Martinique, Guadeloupe, Guyane, Outre-mers

Mots-clés Outre-mer, insularité, covoiturage, politique publique de mobilité, changement de comportements

Thématiques Mobilité

Agence française de développement (AFD)

5, rue Roland Barthes | 75012 Paris | France

Directeur de la publication Rémy Rioux

Directeur de la rédaction Thomas Mélonio

Création graphique MeMo, Julliegilles, D. Cazeils

Conception et réalisation PUB

Dépôt légal 4^e trimestre 2024 | **ISSN** 2742-5312

Crédits et autorisations

Licence Creative Commons CC-BY-NC-ND

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Imprimé par le service de reprographie de l'AFD.

Les analyses et conclusions de ce document sont formulées sous la responsabilité de leur(s) auteur(s). Elles ne reflètent pas nécessairement le point de vue officiel de l'AFD ou de ses institutions partenaires.

Pour consulter les autres publications de la collection Policy Brief: <https://www.afd.fr/collection/policy-brief>

