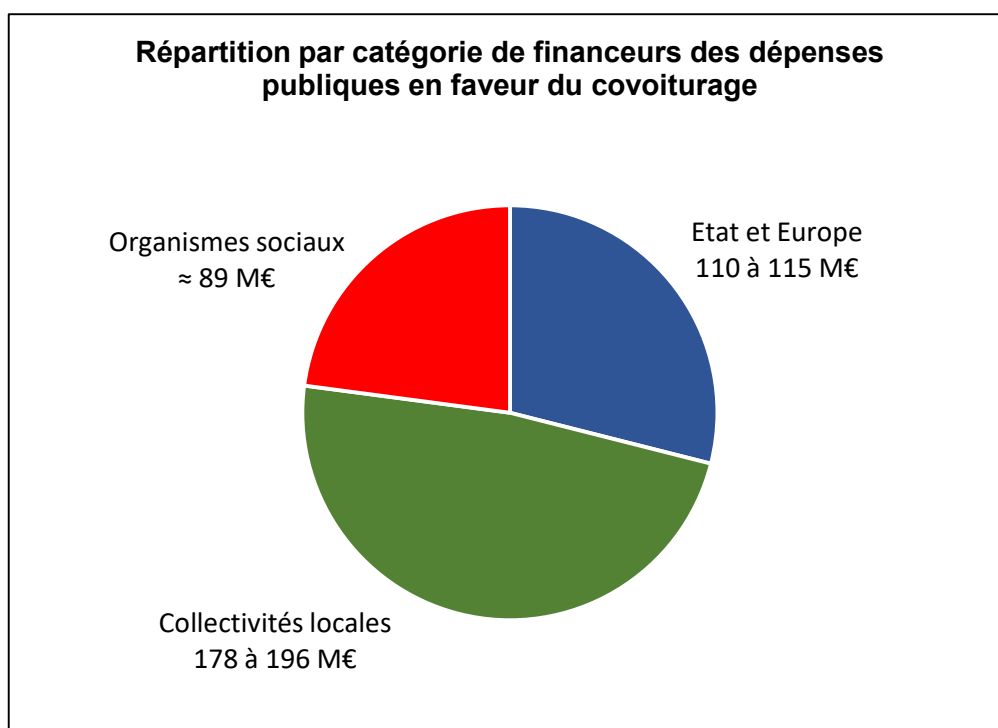


## LES DEPENSES PUBLIQUES EN FAVEUR DU COVOITURAGE

### Rapport d'expertise



**Mise à jour - Novembre 2025**

Etude réalisée par Bruno CORDIER (ADETEC) pour l'association Qualité Mobilité.  
© Novembre 2025

# SOMMAIRE

<b>Résumé.....</b>	<b>5</b>
1.1. Présentation de l'étude.....	5
1.2. Pratique du covoiturage.....	5
1.3. Dépenses publiques en faveur du covoiturage.....	6
1.4. Recommandations.....	8
<b>2. Présentation de l'étude .....</b>	<b>9</b>
2.1. Objet .....	9
2.2. Périmètres géographique, technique et financier .....	9
<b>Première partie - Pratique du covoiturage .....</b>	<b>10</b>
<b>3. Pratique du covoiturage.....</b>	<b>11</b>
3.1. Préambule .....	11
3.2. Covoiturage local .....	12
3.3. Covoiturage longue distance.....	20
3.4. Totaux annuels .....	25
3.5. Part modale et part dans la circulation .....	28
<b>Deuxième partie - Dépenses publiques .....</b>	<b>30</b>
<b>4. Politiques nationales de covoiturage .....</b>	<b>31</b>
4.1. Plan national Covoiturage du quotidien .....	31
4.2. Coup de pouce CEE Covoiturage .....	33
4.3. Fonds Vert Covoiturage.....	37
4.4. Forfait mobilités durables (FMD).....	38
4.5. Startup Registre de preuve de covoiturage.....	41
4.6. Etudes.....	41
4.7. Moyens humains internes.....	41
4.8. Aides à l'emploi.....	42
4.9. Synthèse des résultats de ce chapitre .....	43
<b>5. Politiques locales de covoiturage.....</b>	<b>44</b>
5.1. Voies réservées .....	44
5.2. Incitations financières .....	47
5.3. Autres actions .....	48
5.4. Moyens humains internes.....	52
5.5. Synthèse des résultats de ce chapitre .....	53
<b>6. Dépenses publiques indirectes.....</b>	<b>54</b>
6.1. Fiscalité et cotisations sociales .....	54
6.2. Usage des infrastructures routières .....	65
6.3. Pertes de recettes des transports collectifs .....	67
6.4. Synthèse des résultats de ce chapitre .....	70
<b>7. Externalités monétarisables .....</b>	<b>71</b>
7.1. Préambule .....	71
7.2. Reports modaux et déplacements induits .....	71
7.3. Trafic automobile .....	75
7.4. Evolution de la motorisation .....	76
7.5. Emissions de gaz à effet de serre .....	77
7.6. Consommation d'énergie.....	79
7.7. Accidents corporels de la circulation .....	81
7.8. Synthèse des externalités monétarisables.....	82

7.9.	De nombreuses externalités non monétarisables .....	82
<b>8.</b>	<b>Synthèse générale des dépenses publiques en faveur du covoiturage .....</b>	<b>83</b>
8.1.	Résultats hors externalités monétarisables .....	83
8.2.	Résultats externalités monétarisables incluses .....	85
8.3.	Pertinence de chaque poste de dépenses publiques .....	86
8.4.	Comparaison avec l'étude de 2017.....	87
<b>9.</b>	<b>Comparaison avec les autres modes de déplacement.....</b>	<b>89</b>
9.1.	Dépenses publiques nettes, hors externalités .....	89
9.2.	Coût des émissions de gaz à effet de serre.....	93
<b>10.</b>	<b>Recommandations.....</b>	<b>96</b>
10.1.	La plupart des dépenses en faveur du covoiturage sont, dans leur principe, pertinentes .....	96
10.2.	Postes sur lesquels il faut agir en priorité .....	96
<b>Annexes.....</b>		<b>98</b>
<b>Bibliographie .....</b>		<b>114</b>
<b>Glossaire .....</b>		<b>116</b>

# RESUME

## 1.1. PRESENTATION DE L'ETUDE

L'étude porte sur les dépenses publiques en faveur du covoiturage, en France métropolitaine. Elle a été réalisée par ADETEC pour le compte de l'Association Qualité Mobilité. Elle constitue une actualisation d'une étude réalisée en 2017.

La version initiale de cette étude a été publiée en février 2025. Suite à la parution de l'*Enquête nationale sur le covoiturage* (C Ways et Kantar / ADEME), en septembre 2025, une partie des données ont pu être mises à jour dans la présente version, publiée en novembre 2025.

Tous les aides et avantages d'origine publique sont pris en compte, quelles qu'en soient la forme et la nature, qu'ils soient volontaires ou non, qu'ils relèvent du droit ou d'une non application du droit.

Les résultats sont exprimés en euros 2023.

## 1.2. PRATIQUE DU COVOITURAGE

Les chiffres du tableau ont été calculés à partir de l'Enquête mobilité des personnes de 2019 (EMP 2019).

**Mobilité annuelle en covoiturage (2019)**

	Déplacements	Trajets	Voyageurs-km	Véhicules-km
Covoiturage local	≈ 576 millions	≈ 201 millions	≈ 6,5 milliards	≈ 2,28 milliards
Covoiturage longue distance	≈ 10,2 millions	≈ 3,1 millions	≈ 3,4 milliards	≈ 0,98 milliard
Total covoiturage	≈ 586 millions	≈ 204 millions	≈ 9,9 milliards	≈ 3,26 milliards

Sur l'ensemble de l'année 2019, le covoiturage représente environ 586 millions de déplacements<sup>1</sup>, 204 millions de trajets<sup>2</sup>, 9,9 milliards de voyageurs-km<sup>3</sup> et 3,3 milliards de véhicules-km<sup>4</sup>.

Environ 14 millions de déplacements en covoiturage passent par les plateformes, soit seulement 2,5 %.

La part modale du covoiturage est de 1,1 %.

Le covoiturage représente 0,8 % de la circulation des voitures françaises et 0,5 % de la circulation routière totale, poids lourds et véhicules étrangers inclus.

<sup>1</sup> Déplacement = mouvement d'une personne.

<sup>2</sup> Trajet = mouvement d'un véhicule.

<sup>3</sup> Voyageur-km = déplacement d'une personne sur 1 km.

<sup>4</sup> Véhicule-km = mouvement d'un véhicule sur 1 km.

## 1.3. DEPENSES PUBLIQUES EN FAVEUR DU COVOITURAGE

### 1.3.1. Résultats hors externalités monétarisables

	Etat + Europe	Collectivités locales	Organismes sociaux	Total
Forfait mobilités durables	≈ 17 M€		≈ 86 M€	≈ 103 M€
Startup Registre de preuve de covoiturage	0,3 M€			0,3 M€
Etudes	0,035 M€			0,035 M€
Aides à l'emploi	≈ 0,2 M€			≈ 0,2 M€
Moyens humains internes	≈ 0,5 M€			≈ 0,5 M€
Sous-total politiques nationales de covoiturage (hors subventions)	≈ 18 M€	0	≈ 86 M€	≈ 104 M€
Voies réservées au covoiturage	16,1 M€			16,1 M€
Incitations financières	≈ 23 M€			≈ 23 M€
Aires de covoiturage	30 à 40 M€			30 à 40 M€
Lignes de covoiturage	15 à 20 M€			15 à 20 M€
Autostop organisé	0,6 à 1 M€			0,6 à 1 M€
Plateformes internet de covoiturage et prestations afférentes	8 à 10 M€			8 à 10 M€
Covoiturage solidaire	0,4 à 0,6 M€			0,4 à 0,6 M€
Communication	1 à 1,5 M€			1 à 1,5 M€
Forfait mobilités durables	0,4 à 0,6 M€			0,4 à 0,6 M€
Etudes	2 à 3 M€			2 à 3 M€
Moyens humains internes	3,5 à 7 M€			3,5 à 7 M€
Sous-total politiques locales de covoiturage (subventions incluses)	≈ 40 à 45 M€	≈ 60 à 78 M€	0	≈ 100 à 123 M€
Ecart entre le coût réel de la voiture et le barème fiscal	≈ 0,38 M€		≈ 0,58 M€	≈ 0,96 M€
Fraudes fiscales et sociales	≈ 33,9 M€		≈ 2,7 M€	≈ 36,6 M€
Usure supplémentaire des infrastructures routières	≈ 6,0 M€	≈ 17,4 M€		≈ 23,4 M€
Pertes de recettes des transports collectifs	≈ 11,5 M€	≈ 100,1 M€		≈ 111,6 M€
Sous-total dépenses publiques indirectes	≈ 52 M€	≈ 118 M€	≈ 3 M€	≈ 173 M€
Total dépenses publiques hors externalités monétarisables	≈ 110 à 115 M€	≈ 178 à 196 M€	≈ 89 M€	≈ 377 à 400 M€

Hors externalités monétarisables, les dépenses publiques en faveur du covoiturage représentent un montant proche de 400 M€ (377 à 400 M€).

Les dépenses publiques indirectes (≈ 173 M€) en représentent près de la moitié, les politiques locales (100 à 123 M€) et les politiques nationales (≈ 104 M€) de covoiturage environ un quart chacune.

Ces dépenses publiques sont à la charge pour près de la moitié des collectivités locales (178 à 196 M€) et pour environ un quart de l'Etat et l'Europe (110 à 115 M€) et des organismes sociaux (≈ 89 M€).

Les deux plus gros postes de dépenses sont les pertes de recettes des transports collectifs (≈ 112 M€) et le Forfait mobilités durables (≈ 103 M€). A eux deux, ils représentent plus de la moitié du total.

### 1.3.2. Externalités monétarisables

3 externalités sont monétarisables : les émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'énergie et les accidents de la circulation. Elles ont un coût total d'environ 65 M€ pour la collectivité.

Le covoiturage présente un bilan environnemental négatif car il se développe pour une bonne part au détriment de modes plus vertueux (transports collectifs et modes actifs) et qu'il induit de nouveaux déplacements. Il a également un bilan négatif sur les accidents.

Emissions de gaz à effet de serre	≈ 27 M€
Consommation d'énergie	≈ 17 M€
Accidents de la circulation	≈ 20,8 M€
Total externalités monétarisables	≈ 65 M€

### 1.3.3. Résultats externalités monétarisables incluses

	Montant
Politiques nationales de covoiturage (hors subventions)	≈ 104 M€
Politiques locales de covoiturage (subventions incluses)	≈ 100 à 123 M€
Dépenses publiques indirectes	≈ 173 M€
Externalités monétarisables	≈ 65 M€
Total dépenses publiques, externalités monétarisables incluses	≈ 442 à 465 M€

Externalités monétarisables incluses, les dépenses publiques en faveur du covoiturage représentent un montant total d'environ 450 millions d'euros.

### 1.3.4. Comparaison avec les autres modes de déplacement

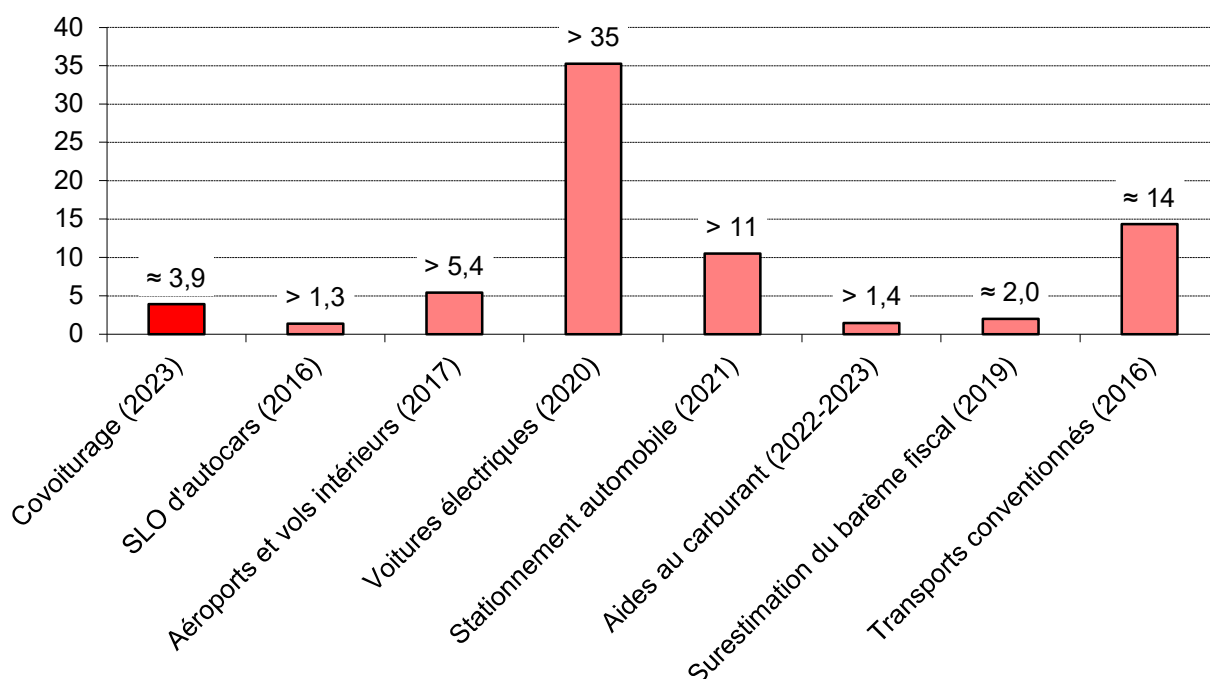
L Nous faisons la comparaison avec les modes de déplacement ayant fait l'objet d'une monétarisation. Pour la voiture, seules les aides publiques au stationnement, à la voiture électrique, l'aide aux carburants de 2022-2023 et le manque à gagner lié à la surestimation du barème fiscal ont été étudiés à ce jour.

Pour cette comparaison, les dépenses publiques par voyageur-km constituent l'indicateur le plus pertinent.

Nous indiquons sur le graphique l'année des données utilisées pour chaque étude. Tous les chiffres sont actualisés en centimes d'euros 2023 par voyageur-km, en appliquant l'inflation.

Ces chiffres doivent être considérés comme des ordres de grandeur. En particulier, certaines monétarisations son incomplètes (elles sont indiquées par le signe > sur le graphique).

### Dépenses publiques nettes par voyageur-km hors externalités, en c€<sub>2023</sub>



Les dépenses publiques par voyageur-km en faveur du covoiturage (≈ 3,9 centimes par voy-km) se situent en milieu de classement. Elles sont inférieures à celles en faveur des voitures électriques, des transports conventionnés<sup>5</sup>, du stationnement automobile et des aéroports et vols intérieurs, mais supérieures à celles liées à la surestimation du barème fiscal et en faveur du carburant et des SLO d'autocars.

## 1.4. RECOMMANDATIONS

La plupart des dépenses publiques en faveur du covoiturage sont, dans leur principe, tout à fait pertinentes, notamment parce qu'elles concernent le covoiturage local, dont le bilan environnemental est positif.

Il convient d'agir en priorité sur :

- Les pertes de recettes transports collectifs, qui constituent le deuxième poste de dépenses publiques en faveur du covoiturage, par une information sur le coût réel de chaque mode de transport et l'amélioration de l'offre ferroviaire et de sa tarification.
- Les fraudes fiscales et sociales, pour des raisons de coût et d'éthique, en faisant des contrôles.
- Le Forfait mobilités durables Covoiturage, qui constitue le deuxième poste de dépenses publiques en faveur du covoiturage.
- Les incitations financières versées aux covoitureurs (coût élevé, effet d'aubaine pour les covoitureurs qui covoituraient déjà et, parfois, concurrence des modes de déplacement plus vertueux), en définissant des critères pertinents et en plafonnant les aides.
- Le Coup de pouce CEE Covoiturage (même s'il s'agit d'une aide privée), en ciblant uniquement les nouveaux covoitureurs et en revoyant son mode de calcul et la répartition des fonds entre les entreprises concernées et les covoitureurs.

<sup>5</sup> Services publics de transport organisés par des collectivités territoriales ou l'Etat.



## 2. PRESENTATION DE L'ETUDE

### 2.1. OBJET

L'étude porte sur les dépenses publiques en faveur du covoiturage.

Elle a été réalisée par ADETEC pour le compte de l'Association Qualité Mobilité, dont une présentation figure en annexe 1 (page 98).

Elle constitue l'actualisation d'une étude réalisée en 2017 également par ADETEC pour Qualité Mobilité.

La version initiale de cette étude a été publiée en février 2025. Suite à la parution de l'*Enquête nationale sur le covoiturage* (CWAYS et Kantar / ADEME, septembre 2025), une partie des données ont pu être mises à jour dans la présente version, publiée en novembre 2025. Cette mise à jour n'a pas pu concerner l'ensemble des données sur la pratique du covoiturage car cette enquête a pour unité de base le nombre de covoitureurs et non le nombre de déplacements. C'est pourquoi une bonne partie desdites données continue de provenir ou d'être calculée à partir de l'enquête mobilité des personnes de 2019 (EMP 2019).

### 2.2. PERIMETRES GEOGRAPHIQUE, TECHNIQUE ET FINANCIER

Cette étude porte sur la **France métropolitaine**.

Sauf mention contraire, le **covoiturage** est pris dans sa définition stricte, à savoir l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers n'appartenant pas au même ménage (ce qui exclut les trajets entre membres d'un même foyer), pour un trajet que le conducteur effectue pour son propre compte (ce qui exclut les trajets d'accompagnement, c'est-à-dire que le conducteur effectue exprès pour accompagner une autre personne).

Nous prenons en compte tous les modes de mise en relation (internet et autres).

Nous distinguons les déplacements locaux (moins de 80 km à vol d'oiseau, soit environ 100 km en distance réelle) et les déplacements de longue distance (plus de 80 km à vol d'oiseau).

**Tous les aides et avantages d'origine publique sont pris en compte**, quelles qu'en soient la forme et la nature, qu'ils soient volontaires ou non, qu'ils relèvent du droit ou d'une non application du droit.

Les **recettes** publiques découlant des règles générales (TVA, impôt sur les sociétés, TICPE<sup>6</sup>...) ne sont pas prises en compte, sauf en cas de régime différent du droit commun ; la différence avec ce dernier est alors comptabilisée. Ce choix se justifie notamment par le fait que des recettes du même ordre pourraient être générées par des activités concurrentes ou de substitution.

Sauf indication contraire, les chiffres se rapportent à l'année 2023. Tous les résultats sont exprimés en **euros 2023**. Des comparaisons sont faites avec les résultats de l'étude de 2017 (données 2015).

---

<sup>6</sup> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

## **PREMIERE PARTIE - PRATIQUE DU COVOITURAGE**

## 3. PRATIQUE DU COVOITURAGE

### 3.1. PREAMBULE

Les chiffres qui suivent ont été calculés ou estimés par nos soins principalement à partir des données de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019 (EMP 2019), qui porte sur les déplacements des personnes de 6 ans et plus habitant en France métropolitaine, et de l'Enquête nationale de 2025 sur le covoiturage.

Comme expliqué dans l'introduction, la seconde enquête a pour unité de base le nombre de covoitureurs et non le nombre de déplacements, donc ne peut être utilisée que pour une partie des données.

Par ailleurs, dans l'EMP 2019, les principales questions sur le covoiturage ont été posées uniquement aux passagers. Nous avons donc travaillé en deux temps.

Pour les déplacements en covoiturage des passagers, nous avons procédé ainsi :

- Pour les déplacements locaux, nos calculs à partir des données brutes anonymisées aboutissent à une part modale de 0,65 %.  
De son côté, à partir des données redressées, le SDES<sup>7</sup> indique que le covoiturage représente 4 % des déplacements en voiture des passagers, valeur dont il ne souhaite pas indiquer la décimale du fait du faible nombre de déplacements concernés (295). Ce ratio de 4 % correspond à une part modale de 0,75 %, tous déplacements confondus.  
Nous prenons donc pour nos calculs la moyenne de ces deux parts modales, soit 0,7 %.
- Pour les déplacements de longue distance en covoiturage des passagers, les données brutes anonymisées n'étant pas accessibles, nous nous basons uniquement sur la valeur indiquée par le SDES : le covoiturage représente 2 % des déplacements en voiture des passagers, valeur dont il ne souhaite pas indiquer la décimale du fait, là encore, du faible nombre de déplacements concernés. Ce ratio correspond à une part modale de 0,8 %.

Nous avons ensuite estimé le nombre de déplacements des conducteurs sur la base du taux d'occupation moyen des véhicules transportant 2 personnes ou plus, calculé en appliquant la méthode du partage des poids préconisée par le SDES.

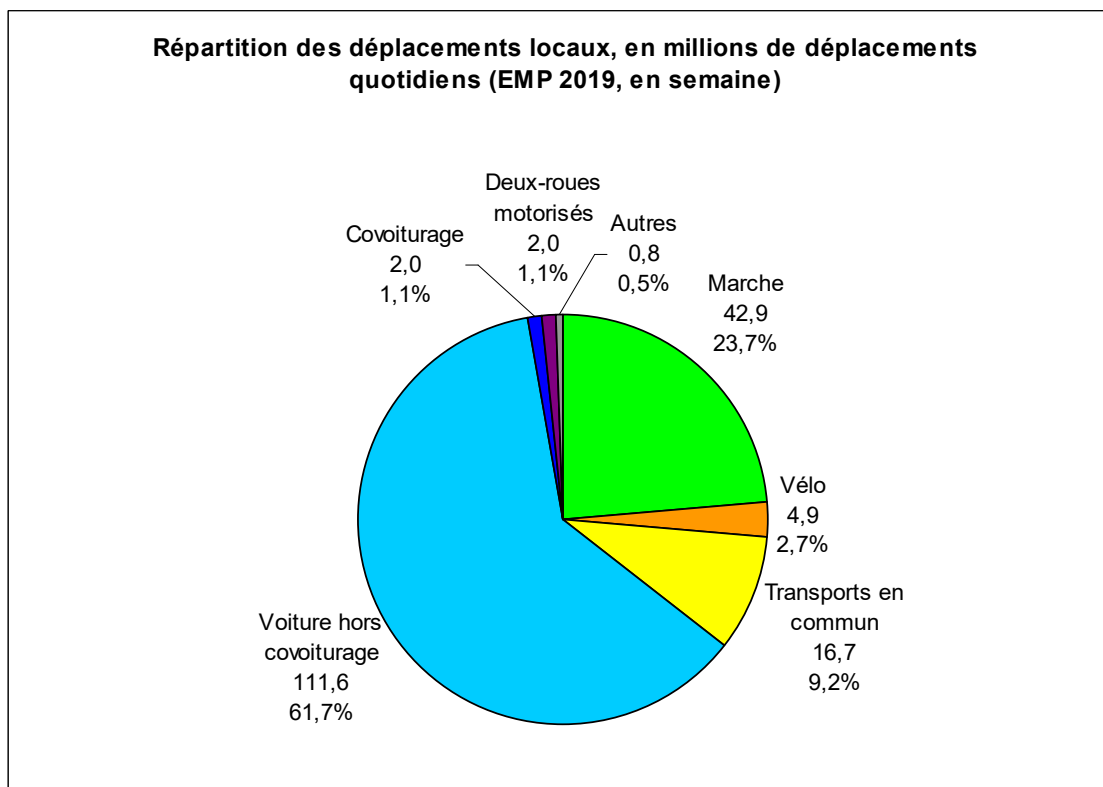
---

<sup>7</sup> Service des données et études statistiques du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

## 3.2. COVOITURAGE LOCAL

### 3.2.1. Nombre de déplacements et parts modales

Par jour



En semaine, le covoiturage local représente environ 2 millions de déplacements quotidiens sur un total de 181 millions, soit une part modale de 1,1 %.

Il est 56 fois moins utilisé que la voiture hors covoiturage, 22 fois moins que la marche<sup>8</sup>, 8 fois moins que les transports en commun, 2,5 fois moins que le vélo et autant que les deux-roues motorisés.

Par an

Nous avons calculé le nombre de déplacements annuels en covoiturage à partir des données et hypothèses suivantes :

- Les données anonymisées du samedi, du dimanche n'étant pas accessibles, nous avons pris pour hypothèse que la part modale du covoiturage local est identique au reste de la semaine. Même s'il y a peu de déplacements vers le lieu de travail le week-end, cette hypothèse paraît raisonnable au vu de la prépondérance des déplacements de loisirs dans le covoiturage (page 15) ; or, les déplacements de loisirs sont plus nombreux le week-end.
- Nous avons tenu compte des différences de mobilité en semaine (3,04 déplacements/jour), le samedi (2,57) et le dimanche (2,00), ce qui donne une moyenne pondérée de 2,63 déplacements/jour sur l'année.
- Nous avons enfin tenu compte du nombre moyen de jours passés en local, soit 336,3 jours par an, les 28,7 jours restants correspondent à des voyages à plus de 80 km du domicile.

<sup>8</sup> Signalons en passant que les déplacements à pied sont sous-estimés, car les statistiques de la marche ne prennent en compte que les déplacements effectués intégralement avec ce mode. Par exemple, pour une personne prenant le bus en se rendant à pied à l'arrêt de bus, le déplacement est compté comme effectué intégralement en bus.

Le calcul donne un total d'environ 576 millions de déplacements annuels en covoiturage local.

### 3.2.2. Taux d'occupation

Le taux d'occupation moyen du covoiturage local peut être estimé à partir des chiffres de l'*Enquête nationale sur le covoiturage* (C'Ways et Kantar / ADEME, 2025). Celle-ci indique que 13 millions de personnes font du covoiturage local hors plateformes et 0,8 million via les plateformes, avec des taux d'occupation moyens de 2,9 et 2,2 personnes par véhicule. La moyenne est donc d'environ<sup>9</sup>  $[(2,9 \times 13) + (2,2 \times 0,8)] / 13,8 \approx 2,86$  personnes par véhicule, soit 1 conducteur et 1,86 passager par véhicule.

Ce taux d'occupation est logiquement supérieur au taux d'occupation moyen de l'ensemble des déplacements locaux des voitures transportant 2 personnes ou plus, qui est de 2,54, mais l'écart n'est pas très important : seulement 0,32 passager de plus.

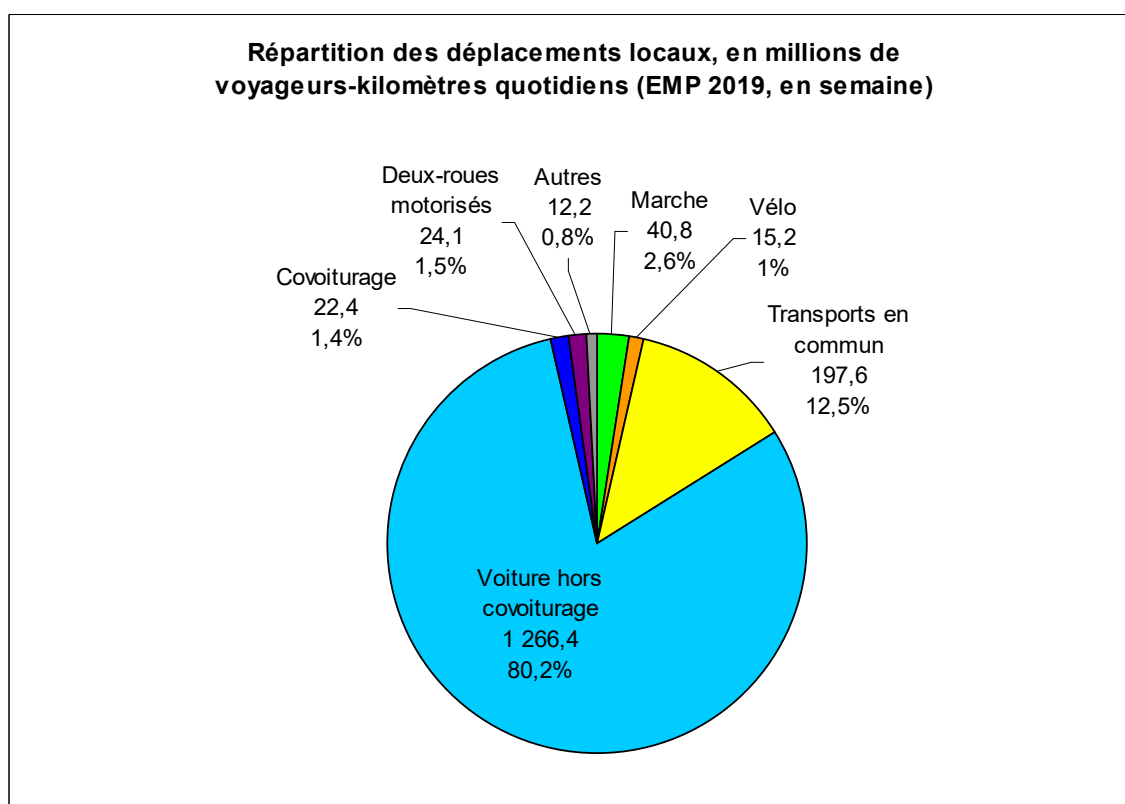
### 3.2.3. Nombre de trajets

Un trajet correspond au mouvement d'un véhicule d'un point A à un point B, avec une ou plusieurs personnes.

Le nombre de trajets est obtenu en divisant le nombre de déplacements par le taux d'occupation, ce qui donne environ 700 000 trajets quotidiens et 201 millions de trajets annuels.

### 3.2.4. Nombre de voyageurs-km

Par jour



<sup>9</sup> Il s'agit d'une estimation car cette enquête a pour unité le covoitureur et non le déplacement en covoiturage. Or, le nombre moyen de déplacements en covoiturage peut être différent pour le covoiturage informel et via les plateformes.

En semaine, le covoiturage local représente environ 22,4 millions de voyageurs-km quotidiens sur un total de 1,58 milliard, soit 1,4 % des voyageurs-km locaux.

Il représente 57 fois moins de voyageurs-km que la voiture hors covoiturage, 9 fois moins que les transports en commun, 1,8 fois moins que la marche, 1,1 fois moins que les deux-roues motorisés et 1,4 fois plus que le vélo.

## **Par an**

Le même mode de calcul que pour les déplacements donne un total de 6,5 milliards de voyageurs-km annuels en covoiturage local.

### **3.2.5. Nombre de véhicules-km et part dans la circulation**

#### **Par jour**

Sur la base du taux d'occupation moyen de 2,86 estimé plus haut, les 22,4 millions de voyageurs-km quotidiens en covoiturage local correspondent à environ  $22,4 / 2,86 \approx 7,83$  millions de véhicules-km quotidiens, en semaine.

Pour la voiture hors covoiturage, dont le taux d'occupation moyen est de 1,43, le calcul donne  $1\,266,4 / 1,43 \approx 886$  millions de véhicules-km quotidiens, en semaine.

Le covoiturage local représente donc  $7,83 / (886 + 7,83) \approx 0,9$  % de la circulation automobile locale.

## **Par an**

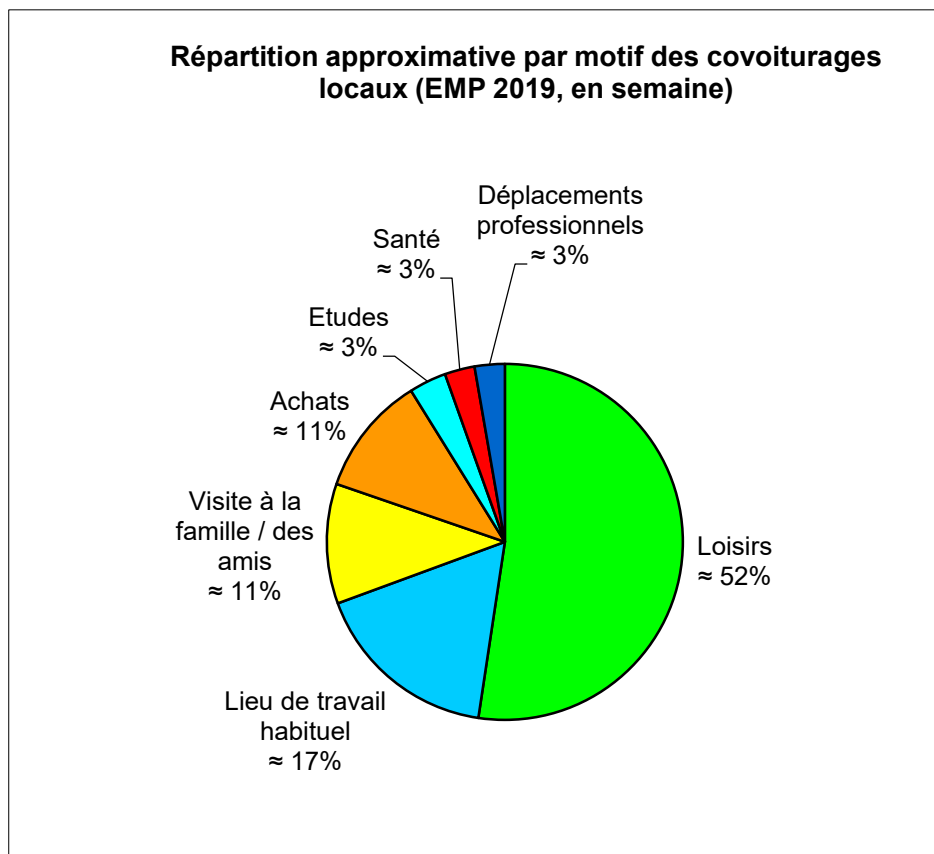
Le même mode de calcul que pour les déplacements donne un total de 2,28 milliards de véhicules-km annuels en covoiturage local.

### **3.2.6. Motif**

Le motif indiqué est celui des passagers. Nous avons considéré que le motif est le même pour le conducteur, ce qui est vrai dans la majorité des cas (notamment pour le travail et les loisirs), mais il y a des exceptions (ex. : covoiturage entre un actif et un étudiant).

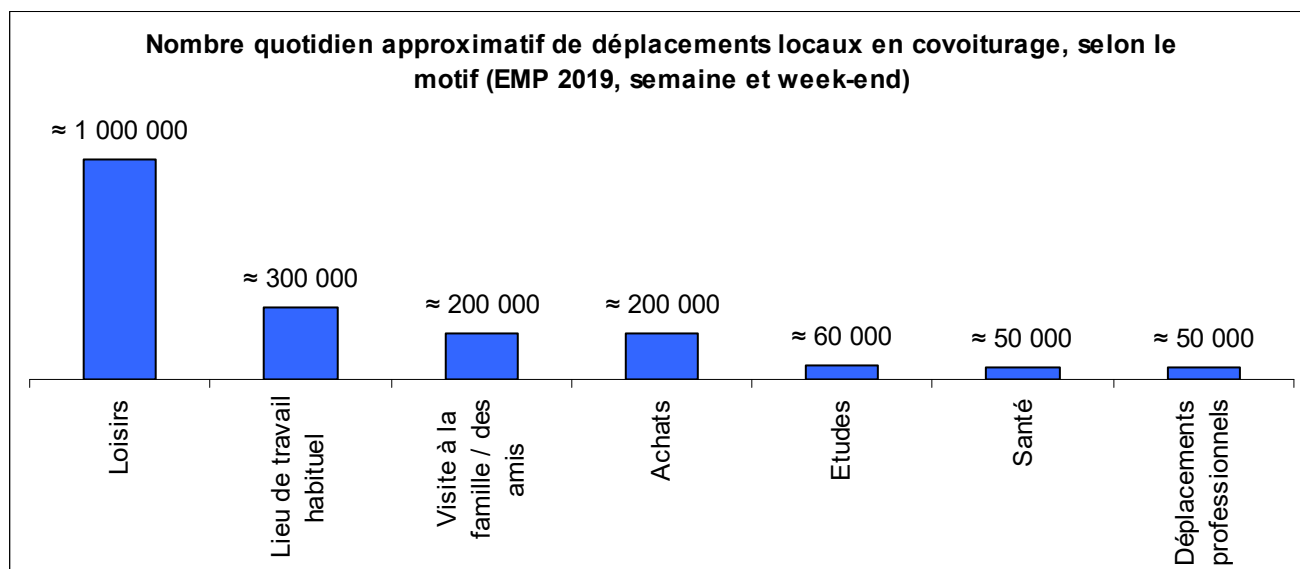
Pour les études, la santé et les déplacements professionnels, les chiffres correspondent à un faible nombre de répondants covoitureurs. Ils sont donc très approximatifs.

## Pourcentage par motif



Les déplacements de loisirs (aller à une activité sportive ou culturelle, sur un lieu de promenade...) représentent la moitié des covoiturages locaux. Les déplacements vers le lieu de travail arrivent loin derrière, avec environ 17 %.

## Nombre de déplacements par motif

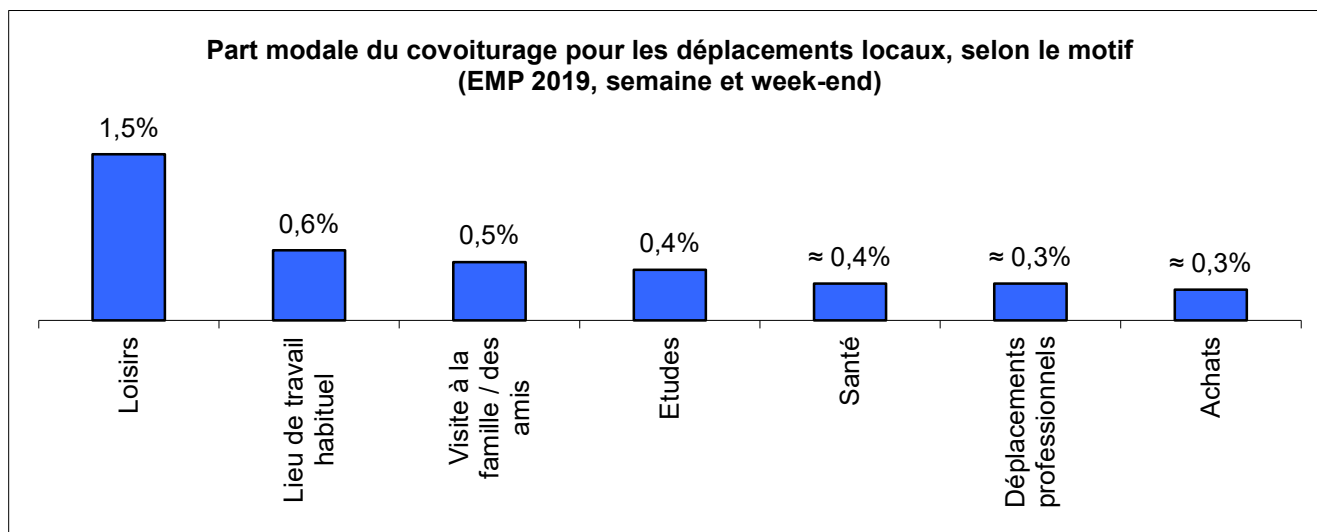


Environ 1 000 000 déplacements quotidiens sont covoiturés pour les loisirs, 300 000 pour se rendre sur le lieu de travail habituel, 60 000 vers le lieu d'études et 50 000 à 200 000 pour les autres motifs.

Pour les déplacements domicile-travail, le nombre réel de déplacements (≈ 300 000 par jour) est bien en-

deçà de celui estimé par le Plan national Covoituration du quotidien (900 000 par jour, page 31).

### Part modale selon le motif



Lecture du graphique : 1,5 % des déplacements de loisirs sont effectués en covoiturage.

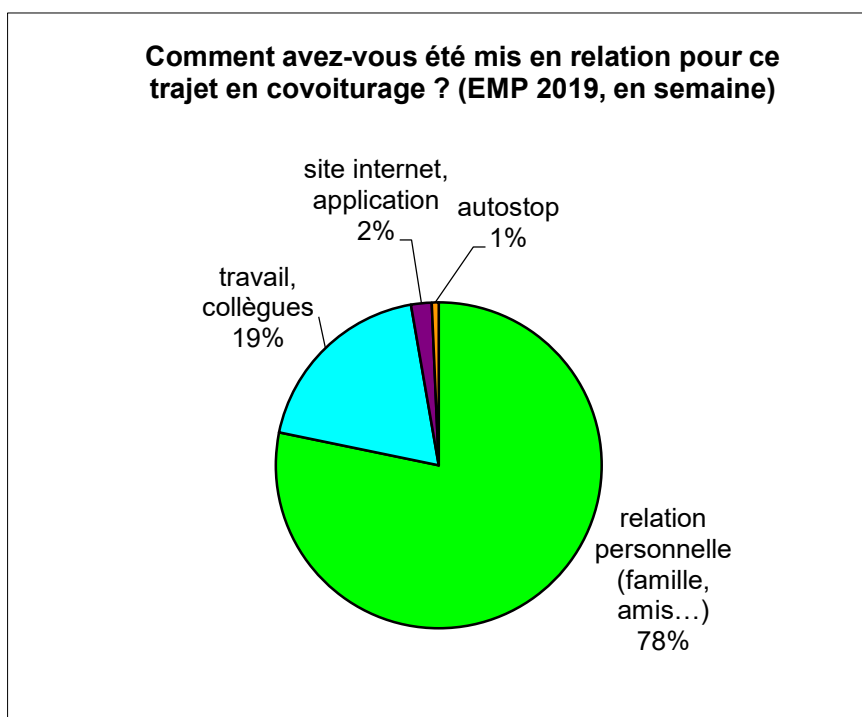
La part modale du covoiturage est maximale (≈ 1,5 %) pour les déplacements de loisirs.

Elle est environ 3 fois moindre pour les déplacements vers le lieu de travail (≈ 0,6 %) et d'études (≈ 0,4 %).

Pour les autres motifs, elle varie entre 0,3 et 0,5 %.

### 3.2.7. Mise en relation

#### Données de l'EMP 2019



En semaine, la mise en relation du conducteur et du ou des passagers se fait très majoritairement par les

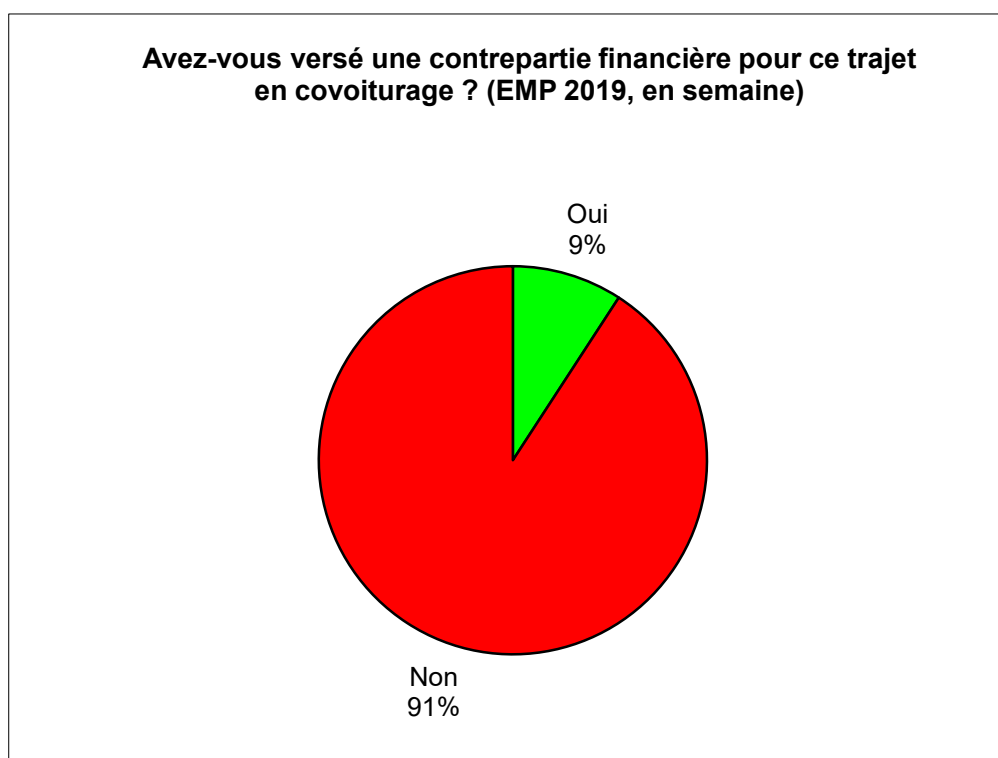


réseaux personnel (78 %) et professionnel (19 %).

Les sites internet et les applications ne représentent que 2 % des mises en relation, soit environ 11,5 millions de déplacements par an.

L'autostop représente 1 % des déplacements locaux covoiturés, soit quelque 10 000 déplacements quotidiens. Sa part est probablement sous-estimée, du fait d'une probable sous-représentation des publics pratiquant le plus l'autostop (jeunes, personnes en insertion) dans l'échantillon de l'enquête<sup>10</sup>.

### 3.2.8. Contrepartie financière



91 % des covoiturages locaux s'effectuent sans contrepartie financière.

Ce chiffre très bas n'est pas surprenant car il correspond à des situations courantes, que l'enquête ne détaille pas : covoiturages où chacun utilise alternativement sa voiture, autres contreparties (échange de services, par exemple), etc.

### 3.2.9. Covoiturage comme passager pour le travail ou les études

A la fin du questionnaire de l'EMP 2019, quelques questions s'intéressent aux actifs, étudiants et scolaires ayant covoituré comme passagers pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études au moins 1 fois au cours des 4 dernières semaines.

Ces données ne sont pas homogènes avec les précédentes et ne peuvent donc ni leur être comparées ni être extrapolées. Par ailleurs, les fichiers disponibles donnent le total pour les actifs, étudiants et scolaires, mais pas le détail pour chaque catégorie. Ces données sont toutefois intéressantes, c'est pourquoi nous les faisons figurer ici.

<sup>10</sup> Nos calculs ont été effectués à partir des données anonymisées brutes, donc sans redressement.

### Fréquence du covoiturage

Tous les jours ou presque	2 à 3 fois par semaine	1 fois par semaine	1 à 3 fois dans le mois	Total
0,3 %	0,6 %	0,5 %	1,3 %	2,7 %

Seulement 2,7 % des actifs, étudiants et scolaires ont covoituré comme passager au moins 1 fois au cours des 4 dernières semaines pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études, dont seulement 1,4 % au moins 1 fois par semaine et seulement 0,3 % tous les jours ou presque.

Cela confirme que le covoiturage pour les déplacements pendulaires est une pratique très minoritaire et souvent non quotidienne.

### Mode de mise en relation

Réseau personnel (famille, amis...)	Travail, collègue	Site internet ou application	Autostop
57 %	35 %	12 %	1 %

Total supérieur à 100 % du fait des réponses multiples.

La mise en relation se fait principalement par les réseaux personnel et professionnel. Seulement 12 % des passagers covoiturant vers leur lieu de travail ou d'études utilisent les sites internet et les applications.

### Participation financière

Toujours sans participation financière	Parfois avec, parfois sans participation financière	Toujours sans participation financière
79 %	5 %	16 %

Les trajets se font dans environ 80 % des cas sans participation financière, sans que l'on connaisse là non plus la part des covoiturages où chacun utilise alternativement sa voiture.

## 3.2.10. Déplacements de passagers enregistrés sur le Registre de preuve de covoiturage

Le nombre de déplacements de passagers enregistrés sur le Registre de preuve de covoiturage a fortement augmenté depuis 2020, notamment avec la mise en place du Coup de pouce covoiturage (pages 33-36), des incitations financières versées par les collectivités locales (page 47) et le développement du Forfait mobilités durables (pages 38-40).

### Nombre de déplacements de passagers enregistrés sur le Registre de preuve de covoiturage

	2020	2021	2022	2023
Total annuel	1 280 000	1 630 000	5 420 000	9 600 000
Moyenne par jour ouvré	510	650	2 100	3 800

Sur l'année 2023, il représente un total de 9 600 000 déplacements de passagers, soit une moyenne de 3 800 par jour ouvré et une multiplication par 6 par rapport à 2021.

Avec une moyenne de 2,22 personnes par véhicule<sup>11</sup> (soit 1 conducteur et 1,22 passager), ces 9,6 millions

<sup>11</sup> Source : Registre de preuve de covoiturage. Ce taux d'occupation de 2,22 est plus bas que le taux d'occupation de 2,86 calculé page 13, principalement parce que ce dernier est tiré vers le haut par les déplacements de loisirs, majoritaires dans le covoiturage local.

de déplacements annuels de passagers quotidiens correspondent à  $9,6 \times 2,22 / 1,22 \approx 17,5$  millions de déplacements annuels en covoiturage, conducteur inclus. Pour rappel, nous avons calculé page 17 qu'il y avait environ 11,5 millions de covoiturations locaux via les plateformes en 2019. On observe donc une hausse d'environ 50 % en 4 ans.

Quant aux 3 800 déplacements quotidiens de passagers, ils correspondent à  $3\,800 \times 2,22 / 1,22 \approx 6\,900$  déplacements quotidiens en covoiturage, conducteur inclus.

Le gouvernement, les plateformes internet de covoiturage et les médias se sont largement félicités de ces chiffres et de leur forte croissance. Ils sont pourtant à relativiser fortement. En effet, ces 6 900 déplacements quotidiens représentent seulement 2,3 % des quelque 300 000 covoiturations domicile-travail relevés par l'EMP 2019 et même seulement 1,9 % si l'on ajoute à ces derniers les quelque 60 000 covoiturations domicile-études quotidiens.

La forte hausse du nombre de déplacements de passagers enregistrés sur le Registre de preuve de covoiturage ne traduit donc nullement une explosion du covoiturage quotidien mais seulement d'une forme très minoritaire de celui-ci. En outre, il est probable que la majeure partie de cette hausse soit due à un report sur ce registre de déplacements auparavant covoiturés sans recours aux plateformes, afin de bénéficier du Coup de pouce CEE Covoiturage, des aides locales et/ou du Forfait mobilités durables.

Le Registre de preuve de covoiturage ne permet donc pas de connaître ni même d'estimer l'évolution du covoiturage domicile-travail et domicile-études depuis l'EMP 2019, ni a fortiori l'évolution du covoiturage local dans son ensemble.

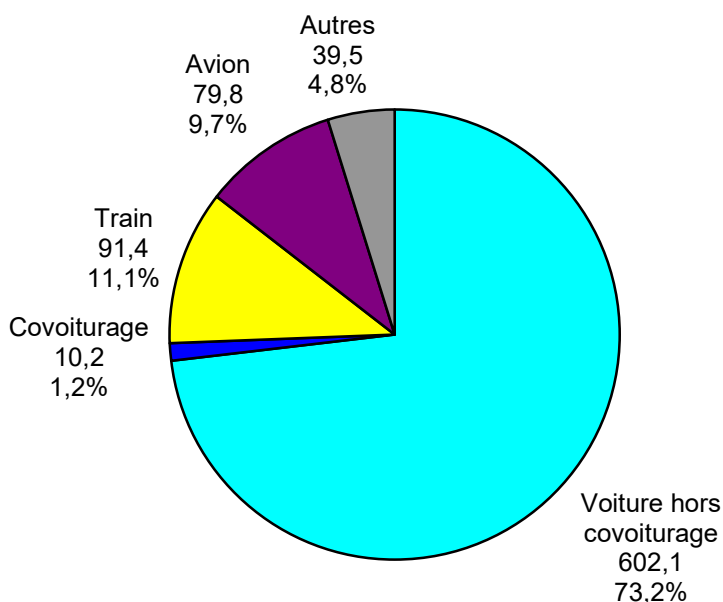
### 3.3. COVOITURAGE LONGUE DISTANCE

#### 3.3.1. Nombre de déplacements annuels et parts modales

Pour la longue distance, les données sont communiquées en nombre de voyages. Un voyage longue distance est une séquence de déplacements conduisant à plus de 80 km à vol d'oiseau du domicile, dont le premier déplacement part du domicile et dont le dernier y arrive.

Un voyage comporte 2 déplacements s'il s'agit d'un simple aller-retour. Il peut être supérieur s'il y a des déplacements intermédiaires. Pour nos calculs, nous supposons qu'il y a en moyenne 2,2 déplacements par voyage.

**Répartition des voyages longue distance,  
en millions de déplacements par an (EMP 2019)**



Le covoiturage longue distance représente environ 10,2 millions de déplacements annuels sur un total de 823 millions, soit une part modale de 1,2 %.

Il est 59 fois moins utilisé que la voiture hors covoiturage, 9 fois moins que le train et 8 fois moins que l'avion.

#### 3.3.2. Taux d'occupation

Le taux d'occupation moyen du covoiturage longue distance peut être estimé à partir des chiffres de l'*Enquête nationale sur le covoiturage* (CWays et Kantar / ADEME, 2025).

Celle-ci indique que 6 millions de personnes font du covoiturage longue distance hors plateformes et 7 millions via les plateformes, avec des taux d'occupation moyens de 3,2 et 3,3 personnes par véhicule. La moyenne est donc d'environ<sup>12</sup>  $[(3,2 \times 6) + (3,3 \times 7)] / 13 \approx 3,25$  personnes par véhicule, soit 1 conducteur

<sup>12</sup> Il s'agit d'une estimation car cette enquête a pour unité le covoitureur et non le déplacement en covoiturage.

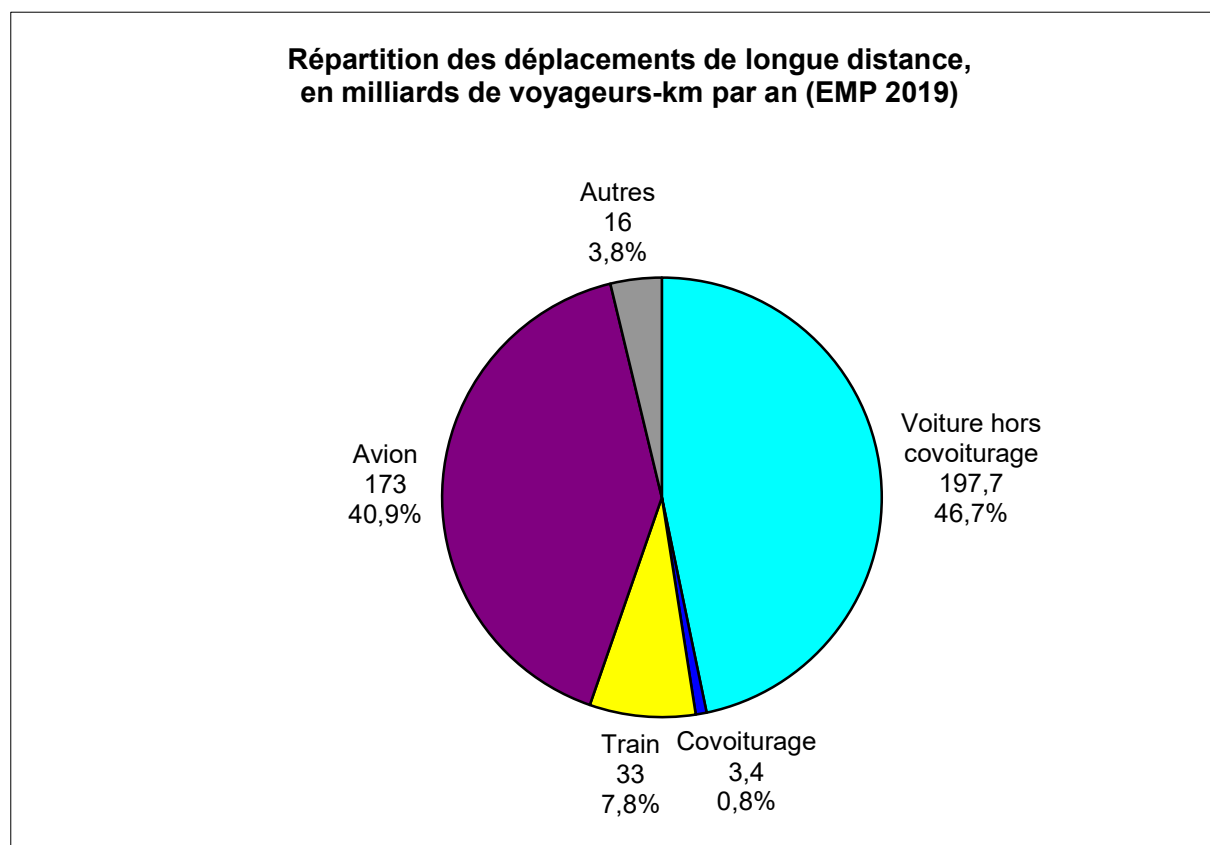
et 2,25 passagers par véhicule.

Ce taux d'occupation est logiquement supérieur au taux d'occupation moyen de l'ensemble des déplacements longue distance des voitures transportant 2 personnes ou plus, qui est de 2,80, mais l'écart n'est pas très important : seulement 0,45 passager de plus.

### 3.3.3. Nombre de trajets

Le nombre de trajets est obtenu en divisant le nombre de déplacements par le taux d'occupation, ce qui donne environ 3,1 millions de trajets annuels.

### 3.3.4. Nombre de voyageurs-km annuels



Le covoiturage longue distance représente environ 3,4 milliards de voyageurs-km annuels sur un total de 423 milliards, soit 0,8 % des voyageurs-km de longue distance.

Il représente 59 fois moins de voyageurs-km que la voiture hors covoiturage, 51 fois moins que l'avion et 10 fois moins que le train.

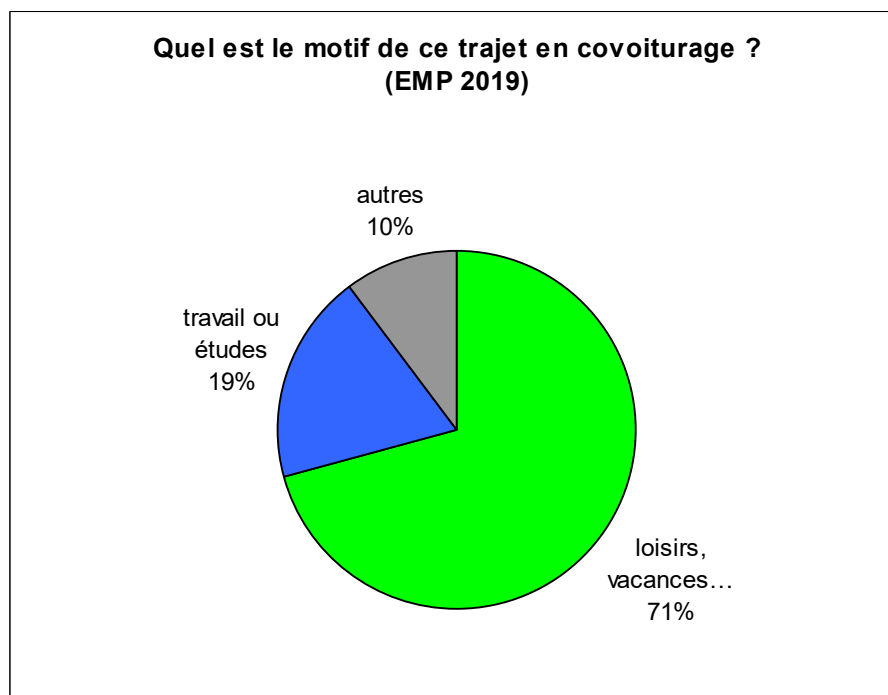
### 3.3.5. Nombre de véhicules-km annuels

Sur la base du taux d'occupation moyen de 3,25 plus haut, les 3,2 milliards de voyageurs-km annuels en covoiturage longue distance correspondent à environ  $3,2 / 3,25 \approx 0,98$  milliard de véhicules-km annuels.

Or, le nombre moyen de déplacements en covoiturage peut être différent pour le covoiturage informel et via les plateformes.

### 3.3.6. Motif

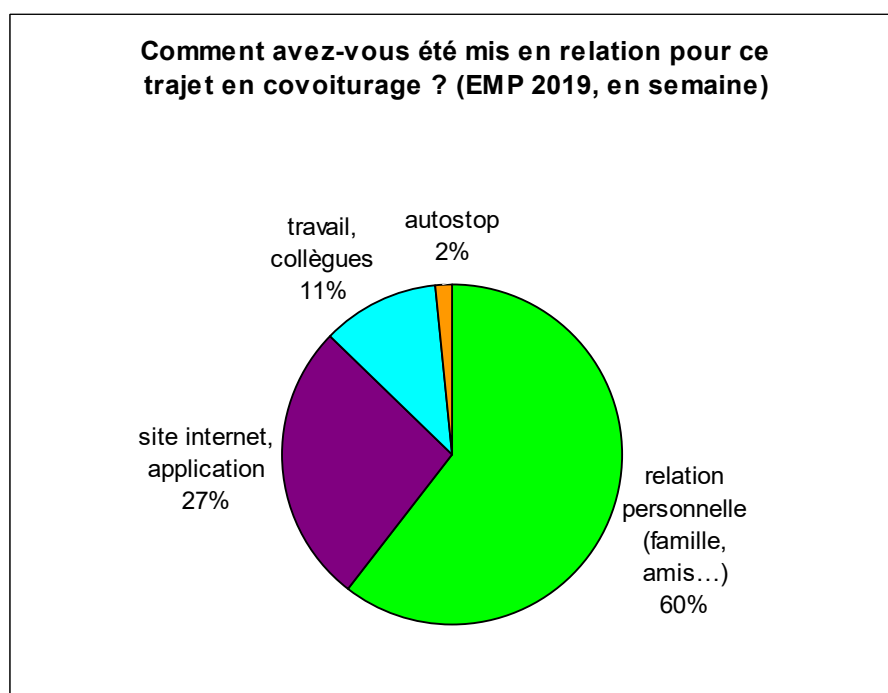
Le motif indiqué est celui des conducteurs.



Pour les conducteurs covoitureurs, le trajet est effectué majoritairement pour les loisirs ou les vacances (71 %).

Le travail et les études arrivent en 2<sup>e</sup> position sans que l'on ne connaisse ni leur part respective ni, en leur sein, le détail entre les déplacements quotidiens vers le lieu de travail ou d'études, les déplacements professionnels effectués sur le temps de travail et les déplacements vers une seconde résidence (par exemple des étudiants rentrant chez leurs parents le week-end).

### 3.3.7. Mise en relation

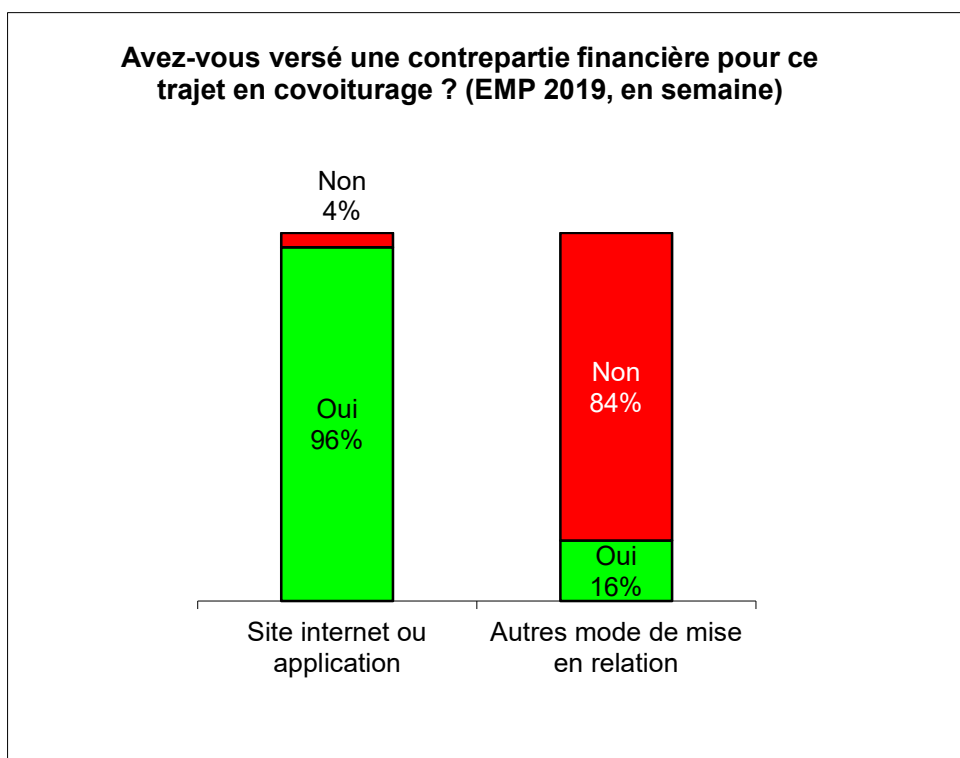


Comme pour le covoiturage local, la mise en relation pour le covoiturage longue distance se fait majoritairement par les réseaux personnel et professionnel (60 + 11 = 71 %, soit environ 7,2 millions).

Les sites internet et les applications arrivent assez loin derrière (27 %, soit environ 2,8 millions) mais ont un rôle beaucoup plus important que pour le covoiturage local (2 %).

Enfin, l'autostop représente 2 % des déplacements locaux covoiturés.

### 3.3.8. Contrepartie financière



La contrepartie financière est quasi systématique sur les sites internet et les applications. Elle est en revanche très minoritaire pour les autres modes de mise en relation.

### 3.3.9. Baromètre de l'Autosolisme

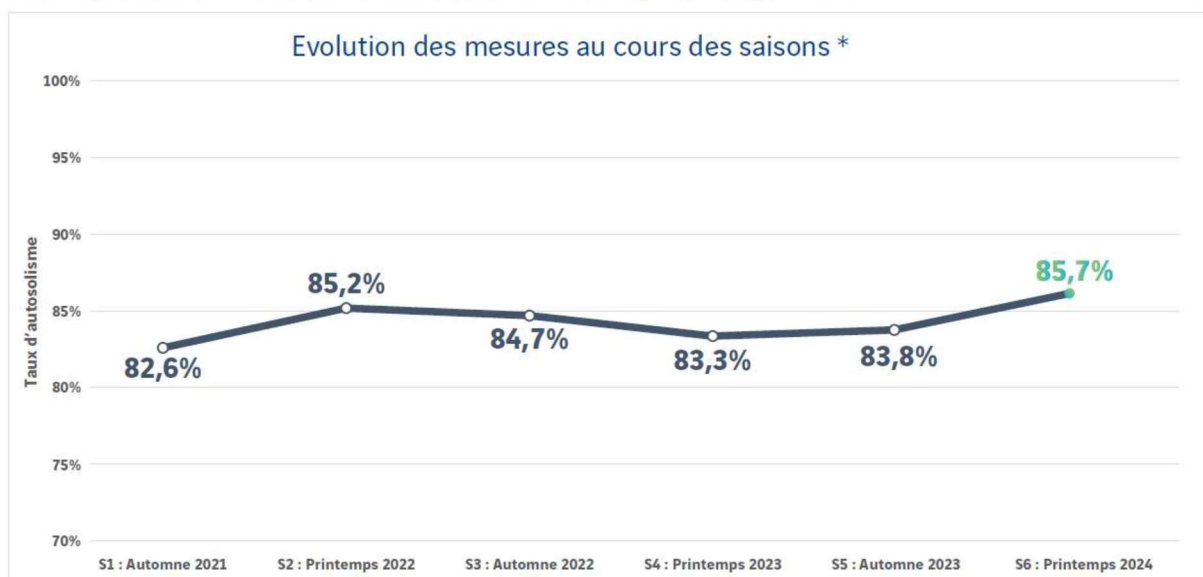
Le Baromètre de l'Autosolisme n'a pas une représentativité nationale mais fournit des données intéressantes, mises à jour 2 fois par an.

Ce baromètre a été mis en place en 2021 par Vinci Autoroutes sur 13 sites proches de Paris, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Montpellier, Toulon, Tours, Aix-en-Provence et Biarritz. Ce nombre a été porté à 16 en 2024 avec l'ajout de 3 nouveaux sites proches d'Angers, Orléans et Poitiers.

Ce baromètre est basé sur le relevé automatique, de 7h30 à 10h, du nombre de passagers dans plusieurs centaines de milliers de véhicules (700 000 en 2024), dans le respect de l'anonymat des conducteurs et des passagers.

Le 6<sup>e</sup> baromètre a été réalisé en juin 2024. Il montre un taux d'autosolisme de 86,1 % sur les 16 sites et de 85,7 % sur les 13 sites historiques. Sur ces derniers, on observe une nette hausse de l'autosolisme par rapport à 2023. La valeur est même à son niveau record depuis le début des mesures.

## Baromètre de l'Autosolisme : saison 6 printemps 2024



\* Réalisé sur 13 sites à proximité des métropoles d'Aix-en-Provence, Biarritz, Bordeaux (A10 et A63), Lyon, Montpellier, Nantes (A11 et A83), Toulon, Toulouse (A62 et A64), Tours, Ile-de-France

Le taux d'autosolisme varie suivant les heures. Il se situe entre 79,5 % à 9h45 et 87,5 % à l'heure de pointe.

Le taux d'occupation est seulement de 1,22 alors que la Stratégie Nationale Bas Carbone implique d'atteindre un taux d'occupation moyen de 1,75 en 2030. Il faudrait donc que le nombre moyen de passagers soit plus que triplé (0,75 vs 0,22).



## 3.4. TOTAUX ANNUELS

Les tableaux qui suivent synthétisent les résultats des pages précédentes. Sauf mention contraire, les chiffres ont été calculés à partir de l'EMP 2019.

### 3.4.1. Nombre de déplacements annuels

	Nombre de déplacements annuels	%
Covoiturage local	≈ 576 millions	98 %
Covoiturage longue distance	≈ 10,2 millions	2 %
Total covoiturage	≈ 586 millions	

Le covoiturage représente environ 586 millions de déplacements par an, dont 98 % pour le covoiturage local.

### 3.4.2. Nombre de déplacements annuels via les plateformes internet

	Nombre de déplacements annuels via les plateformes internet	%
Covoiturage local	≈ 11,5 millions	80 %
Covoiturage longue distance	≈ 2,8 millions	20 %
Total covoiturage	≈ 14,3 millions	100 %

En 2019, environ 14,3 millions de déplacements en covoiturage passent par les plateformes internet, soit seulement 2,5 % du total.

Avec la mise en place du Registre de preuve de covoiturage, le nombre de déplacements locaux via les plateformes est passé de 11,5 à 17,5 millions en 5 ans, soit une hausse de 50 %. Comme indiqué plus haut, une part significative mais non quantifiable de cette hausse est due au report sur les plateformes de déplacements auparavant covoiturés sans intermédiaire, afin de toucher le Coup de pouce CEE covoiturage, les aides locales et/ou le Forfait mobilités durables.

### 3.4.3. Nombre de trajets annuels

	Nombre de trajets annuels	%
Covoiturage local	≈ 201 millions	98,5 %
Covoiturage longue distance	≈ 3,1 millions	1,5 %
Total covoiturage	≈ 204 millions	

Le covoiturage représente environ 204 millions de trajets par an, dont 98,5 % pour le covoiturage local.

### 3.4.4. Nombre de voyageurs-km annuels

	Nombre de voyageurs-km annuels	%
Covoiturage local	≈ 6,5 milliards	66 %
Covoiturage longue distance	≈ 3,4 milliards	34 %
Total covoiturage	≈ 9,9 milliards	

Le covoiturage représente environ 9,9 milliards de voyageurs-km par an, dont 66 % pour le covoiturage local et 34 % pour le covoiturage longue distance.

### 3.4.5. Nombre de véhicules-km annuels

	Nombre de véhicules-km annuels	%
Covoiturage local	≈ 2,28 milliards	70 %
Covoiturage longue distance	≈ 0,98 milliard	30 %
Total covoiturage	≈ 3,26 milliards	

Le covoiturage représente environ 3,3 milliards de véhicules-km par an, dont 70 % pour le covoiturage local et 30 % pour le covoiturage longue distance.

### 3.4.6. Comparaison avec les chiffres de l'étude de 2017

En 2017, la dernière enquête nationale sur la mobilité des Français remontait à 9 ans (Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) 2008) et ne s'intéressait pas au covoiturage, pratique moins étudiée à l'époque. Notre étude de 2017 a donc dû se baser sur les enquêtes de 2015 de moindre qualité statistique et même sur des estimations pour certains calculs.

Voici une comparaison des chiffres qui y figurent et de ceux de la présente étude :

	Etude ADETEC 2017 (données 2015)	Etude ADETEC 2024 (données 2019)
<b>Nombre de déplacements</b>		
Covoiturage local	≈ 203 millions	≈ 576 millions
Covoiturage longue distance	≈ 14 millions	≈ 10,2 millions
Total covoiturage	≈ 217 millions	≈ 586 millions
<b>Nombre de voyageurs-km</b>		
Covoiturage local	≈ 6,9 milliards	≈ 6,5 milliards
Covoiturage longue distance	≈ 4,6 milliards	≈ 3,4 milliards
Total covoiturage	≈ 11,5 milliards	≈ 9,9 milliards

<b>Nombre de véhicules-km</b>		
Covoiturage local	≈ 2,76 milliards	≈ 2,28 milliards
Covoiturage longue distance	≈ 1,44 milliard	≈ 0,98 milliard
Total covoiturage	≈ 4,20 milliards	≈ 3,26 milliards

Les écarts ne sont pas forcément dus à une évolution des pratiques de covoiturage, mais plutôt à des données plus précises en 2019 qu'en 2015.

### 3.5. PART MODALE ET PART DANS LA CIRCULATION

#### 3.5.1. Part modale

	Total déplacements	Déplacements covoiturage	% covoiturage
Déplacements locaux	52,7 milliards	≈ 576 millions	≈ 1,1 %
Déplacements longue distance	823 millions	≈ 10,2 millions	≈ 1,2 %
Total	53,5 milliards	≈ 586 millions	≈ 1,1 %

La part modale du covoiturage est de 1,1 %.

#### 3.5.2. Part dans la circulation automobile

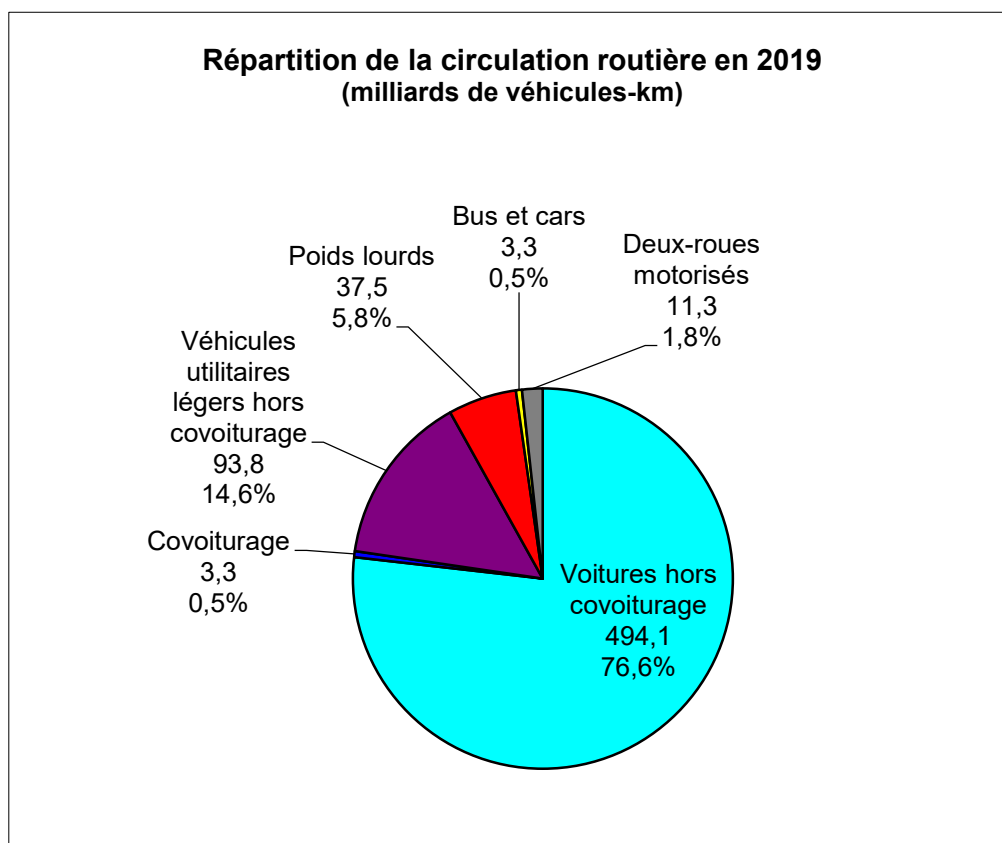
Nous nous intéressons ici à la circulation des voitures particulières françaises.

	Total circulation automobile	Circulation covoiturage	% covoiturage
Déplacements locaux	334,1 Md véh-km	≈ 2,28 Md véh-km	≈ 0,7 %
Déplacements longue distance	89,5 Md véh-km	≈ 0,98 Md véh-km	≈ 1,1 %
Total	423,6 Md véh-km	≈ 3,26 Md véh-km	≈ 0,8 %

Le covoiturage représente 0,8 % de la circulation des voitures particulières françaises, avec une part plus importante sur la longue distance (1,1 %) que pour les déplacements locaux (0,7 %).

### 3.5.3. Part dans la circulation routière

Nous nous intéressons enfin à la circulation tous véhicules inclus, y compris les véhicules étrangers.



Le covoiturage représente 0,5 % de la circulation routière totale, poids lourds et véhicules étrangers inclus.

## **DEUXIEME PARTIE - DEPENSES PUBLIQUES**

## 4. POLITIQUES NATIONALES DE COVOITURAGE

### 4.1. PLAN NATIONAL COVOITURAGE DU QUOTIDIEN

Le Plan national Covoiturage du quotidien 2023-2027 a pour objectif de passer de 900 000 trajets quotidiens covoiturés (valeur surestimée, comme nous l'avons vu page 16) à 3 millions en 2027, soit plus qu'un triplement.

Il comprend 3 actions phares, annoncées comme dotées chacune de 50 millions d'euros en 2023, soit au total 150 millions d'euros. Dans les faits, la première action est financée par le secteur privé et les montants versés pour les deux autres se sont avérés nettement inférieurs (25,1 M€ au total).

Voici une présentation rapide de ces 3 actions phares :

- Prime de 100 € pour les conducteurs :

Intitulée Coup de pouce covoiturage courte distance, cette prime n'est pas versée par l'Etat mais par des entreprises du secteur de l'énergie, dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE). Son montant effectif est supérieur à 45,2 millions d'euros en 2023<sup>13</sup>, dont 16,4 M€ pour le covoiturage courte distance et 28,8 M€ pour le covoiturage longue distance (pages 34-35).

- Soutien aux covoitureurs en complément des collectivités sur le principe 1 € de l'Etat pour 1 € des collectivités :

L'Etat finance la moitié de l'incitation financière que proposent certaines collectivités aux conducteurs et aux passagers. Ce financement se fait dans le cadre du Fonds Vert, présenté page 37.

- Mobilisation du Fonds Vert pour soutenir les collectivités :

Une mesure est mise en place dans le cadre du Fonds Vert pour accompagner les collectivités dans le développement du covoiturage. Il peut notamment financer des incitations financières, des aires de covoiturage, des lignes de covoiturage, des études préalables... Son montant effectif est de 25,1 M€ en 2023, incitations financières incluses (page 37).

Au total, le plan comporte 14 mesures. Les 11 autres mesures sont les suivantes :

- Déployer un plan de communication à destination du grand public pour inciter au covoiturage.
- Améliorer l'information numérique sur le covoiturage en créant un point d'accès unique covoiturage national avec notamment un site internet dédié [www.ecologie.gouv.fr/covoiturage](http://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage) et, ultérieurement, une application regroupant l'ensemble des offres de trajets en covoiturage.
- Accompagner les employeurs dans le développement de leurs politiques d'incitation au covoiturage, avec notamment la mise en place du Registre de preuve de covoiturage (présenté page 41) et le renforcement du Forfait mobilités durables (pages 38-40).
- Communiquer et financer les solutions issues des hackathons Covoiturage et lancer de nouveaux hackathons thématiques (hackathon = événement sur plusieurs jours impliquant des citoyens travaillant en équipe pour construire des solutions innovantes et pertinentes).
- Développer le covoiturage auprès des agents publics.
- Mobiliser certains acteurs (grande distribution, stations-service, constructeurs automobiles, copropriétés...) pour promouvoir et inciter au covoiturage.

<sup>13</sup> Les plateformes peuvent verser davantage, mais le montant des versements supplémentaires n'est pas connu.

- Etudier le potentiel et les leviers du covoiturage en milieu scolaire, périscolaire et dans l'enseignement supérieur.
- Agir en faveur du covoiturage dans le cadre des grands événements sportifs et culturels.
- Renforcer l'Observatoire national du covoiturage au quotidien [observatoire.covoiturage.gouv.fr](https://observatoire.covoiturage.gouv.fr).
- Organiser le suivi et l'évaluation du plan.
- Impliquer et structurer l'écosystème (collectivités territoriales et employeurs) dans la dynamique du plan covoiturage.

Certaines de ces mesures ont été peu voire pas du tout mises en œuvre.



## 4.2. COUP DE POUCE CEE COVOITURAGE

### 4.2.1. Présentation

Mis en place le 1<sup>er</sup> janvier 2023, le Coup de pouce CEE « Covoiturage courte distance » et « Covoiturage longue distance » s'inscrit dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE).

Il faut pour cela être inscrit comme conducteur sur une plateforme internet de covoiturage signataire de la charte Coup de pouce et effectuer un ou plusieurs trajets en covoiturage via cette plateforme

Ce dispositif est annoncé par le gouvernement comme s'adressant aux « primo-conducteurs ». Dans les faits, de nombreux conducteurs déjà inscrits sur une plateforme peuvent en bénéficier. En effet, il suffit de ne pas avoir reçu de chèques carburant ou cartes cadeaux dans le cadre d'opérations CEE chez les opérateurs BlaBlaCar, Klaxit et Karos dans les 3 dernières années. Il y a donc un véritable effet d'aubaine et les impacts réels de cette mesure sont probablement limités. A notre connaissance, aucune enquête n'a été réalisée pour les quantifier<sup>14</sup>.

Les primes sont versées par des entreprises du secteur de l'énergie.

Pour le Coup de pouce CEE « Covoiturage courte distance », une aide de 25 € est versée après le premier trajet covoituré et la prime supplémentaire de 75 € au minimum<sup>15</sup> est versée après le 10<sup>e</sup> trajet, si celui-ci est réalisé dans les 3 mois qui suivent.

Pour le Coup de pouce CEE « Covoiturage longue distance », une aide de 25 € est versée après le premier trajet covoituré et la prime supplémentaire de 75 € au minimum<sup>16</sup> est versée après le 3<sup>e</sup> trajet, si celui-ci est réalisé dans les 3 mois qui suivent.

Ces deux primes sont cumulables. Il n'est en revanche pas possible de toucher la même prime (courte ou longue distance) sur plusieurs plateformes.

---

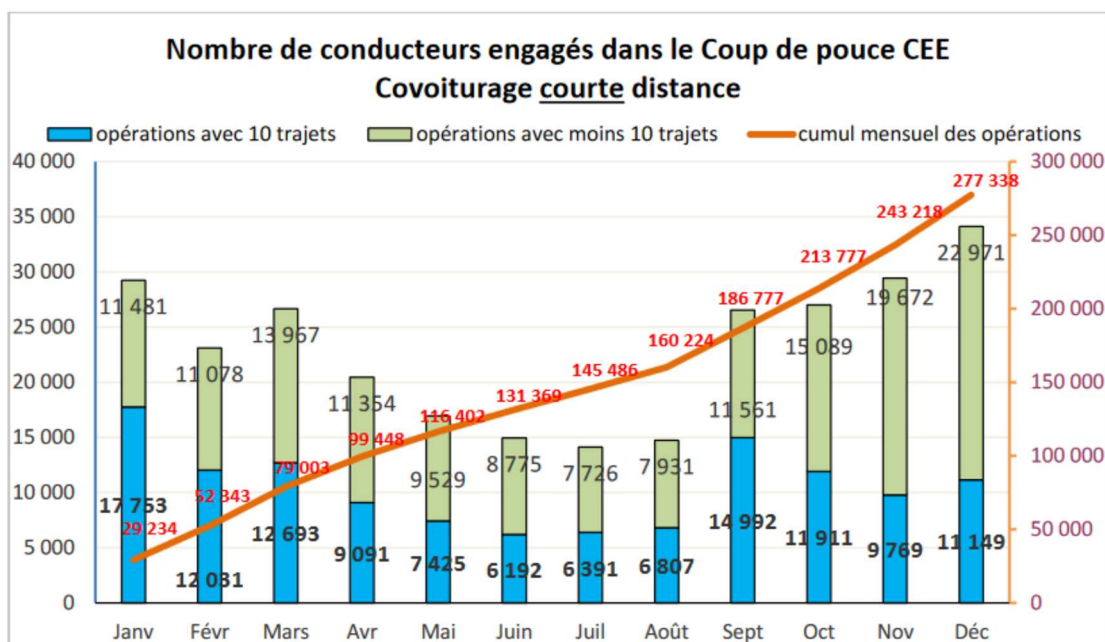
<sup>14</sup> Pour une autre mesure, les incitations financières versées par les collectivités locales aux covoitureurs, une enquête menée en 2023 par la Région Pays de la Loire et le Cerema indique que 47 % des bénéficiaires de ces incitations covoituraient déjà.

<sup>15</sup> Les plateformes internet peuvent verser davantage.

<sup>16</sup> Idem.

## 4.2.2. Résultats

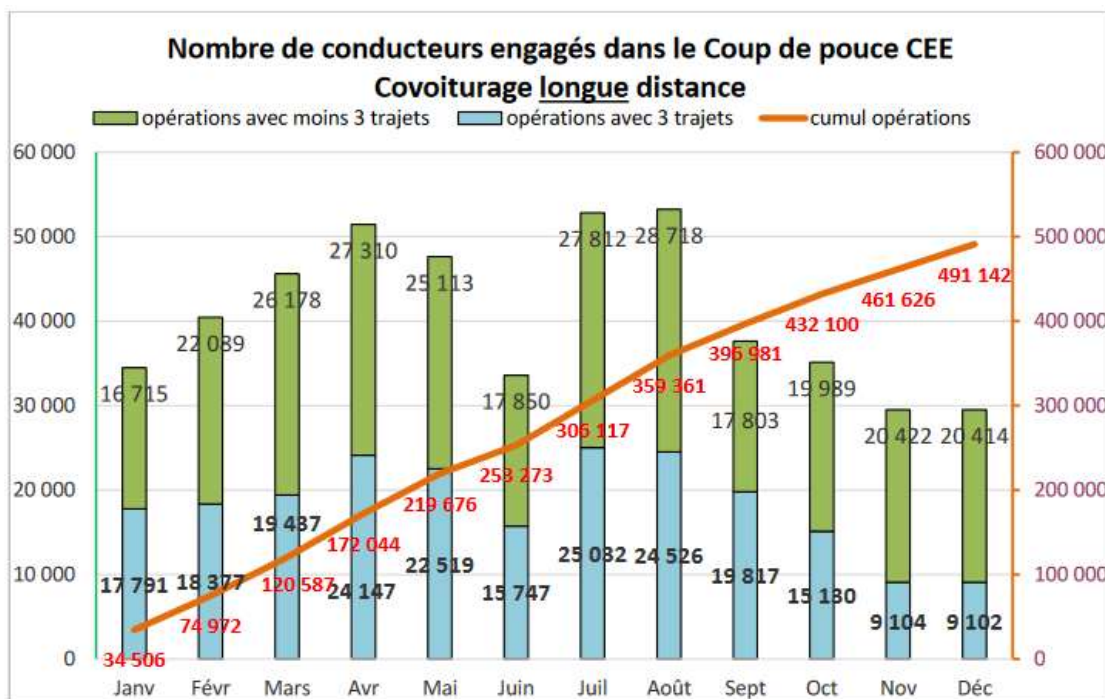
Pour le Coup de pouce CEE « Covoiturage courte distance », les résultats 2023 sont les suivants :



Source : Bilan 2023 Coup de pouce « CEE Covoiturage courte distance »  
et « CEE Covoiturage longue distance » (ministère de l'Economie)

Cela représente le versement de 277 338 primes de 25 € et 126 204 primes de 75 € ou plus, soit un montant total supérieur à 16,4 millions d'euros, si l'on prend en compte les suppléments versés par certaines plateformes, dont le montant total n'est pas connu.

Pour le Coup de pouce CEE « Covoiturage longue distance », les résultats 2023 sont les suivants :



Source : idem

Cela représente le versement de 491 142 primes de 25 € et 220 729 primes de 75 € ou plus, soit un montant total supérieur à 28,8 millions d'euros, si l'on prend en compte les suppléments versés par

certaines plateformes, dont le montant total n'est pas connu.

Au total, les aides versées par les entreprises en 2023 sont supérieures à  $16,4 + 28,8 = 45,2$  millions d'euros.

Le Coup de pouce a été reconduit en 2024.

### **4.2.3. Une mesure très contestable, partiellement annulée par le Conseil d'Etat**

Certes, le Coup de pouce CEE Covoiturage met en jeu de l'argent privé. Mais il s'agit d'une mesure très contestable, pour trois raisons.

#### **Un effet d'aubaine**

La forte hausse du nombre de trajets ne traduit nullement une explosion du covoiturage quotidien mais seulement d'une forme très minoritaire de celui-ci, le covoiturage intermédié par les plateformes. En outre, une part importante de cette hausse est probablement due à un report sur les plateformes de trajets déjà covoiturés auparavant.

#### **Des barèmes surestimés**

Une décision du Conseil d'Etat remet en cause les barèmes de l'administration.

Le 25 juin 2024, il a annulé le décret relatif au covoiturage longue distance, au motif que le barème retenu ne reposait sur « aucune étude indépendante » ni « élément permettant d'étayer sérieusement [...] ses hypothèses », l'administration commettant en la matière une « erreur manifeste d'appréciation ». En l'occurrence, le décret de 2022 considérait, sans le justifier, que chaque nouveau covoitureur inscrit permettait d'éviter 21 000 km en voiture, barème porté en 2023 par un second décret à 42 000 km, de nouveau sans justification. L'étude réalisée par ADETEC montre au contraire que le covoiturage longue distance a un bilan carbone négatif, les passagers délaissant davantage le train que la voiture.

Le barème pour le covoiturage courte distance pourrait à son tour être remis en cause car il est lui aussi manifestement surestimé. L'administration considère en effet que chaque nouvel inscrit effectue 5 allers-retours hebdomadaires, 45 semaines par an, pendant 5 ans. Le premier indicateur est de toute évidence surestimé, puisque toutes les enquêtes montrent que le covoiturage est pratiqué en moyenne 3 à 4 fois par semaine et ce chiffre en baisse avec le développement du télétravail. Les deux autres indicateurs n'ont à notre connaissance aucune base statistique. Le 3<sup>e</sup> semble en outre très optimiste.

#### **Des marges très élevées**

Plusieurs auteurs mettent en évidence des marges très élevées de la part des plateformes de covoiturage et des financeurs de CEE.

Tout d'abord, dans son ouvrage *BlaBlaCar et son monde*, paru en avril 2024, Fabien GINISTY montre que, dès 2012-2013, l'opération Total-BlaBlaCar a été très rentable pour Total. En effet, celui-ci a acheté les CEE à une valeur trois fois plus faible que le prix du marché (1 € le MWhc<sup>17</sup> au lieu de 3 € sur Emmy, la bourse des CEE), gagnant ainsi 14 M€. En 2023, 24 M€ ont été reversés par BlaBlaCar aux conducteurs pour le covoiturage longue distance, alors que les CEE correspondants valent 90 M€ au prix du marché. Les 66 M€ restants sont partagés entre Total et BlaBlaCar, dans des proportions que ces entreprises n'ont pas communiquées. Nous présentons en annexe 2 (pages 99-105) les pages que Fabien GINISTY consacre à ce sujet.

---

<sup>17</sup> Mégawatt-heure crête.

De son côté, un article paru dans Le Monde le 6 avril 2024<sup>18</sup> indique que les 45 M€ reversés aux covoitureurs ne représentent que 26 % des 170 M€ de CEE versés aux plateformes de covoiturage. La part restante, soit 125 M€, est utilisée pour équilibrer leurs comptes ou pour d'autres actions, dont les plateformes ne communiquent ni la nature ni le montant qui leur est reversé.

Enfin, un article du média en ligne Reporterre du 29 juin 2024<sup>19</sup>, s'appuyant sur des chiffres communiqués par BlaBlaCar, leader du marché, indique qu'en 2023 BlaBlaCar a touché 90 M€ de CEE pour le seul covoiturage longue distance et n'en a reversé que 35 %, soit 31 M€, aux covoitureurs. Ce dernier chiffre diffère de celui donné par Fabien GINISTY car les dates ne sont pas les mêmes (2023 vs 2012-2013). Il confirme l'existence d'un écart très net entre les sommes touchées par BlaBlaCar et celles versées aux covoitureurs.

---

<sup>18</sup> *Derrière le succès de BlaBlaCar, un contrat secret et des économies d'énergie surévaluées.*

<sup>19</sup> *Covoiturage : BlaBlaCar et TotalEnergies ont exagéré sur leurs économies d'énergie.*

### 4.3. FONDS VERT COVOITURAGE

La somme totale consacrée par le Fonds Vert au covoiturage en 2023 figure dans le *Rapport annuel de performance - annexe au projet de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes pour 2023 - Programme 380 : Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires*.

Cette somme s'élève à **25,1 millions d'euros**.

243 projets sont soutenus, dont 93 aires de covoiturage, 21 lignes de covoiturage, 8 arrêts d'autostop, 81 campagnes d'incitation financière, 13 campagnes de communication, 7 plateformes internet de mise en relation et 23 études.

Le Fonds Vert ne constitue pas la seule source de subventionnement de la part de l'Etat. D'autres aides de l'Etat existent, par exemple la DSIL (Dotation de Soutien à l'Investissement Local), la DSID (Dotation de Soutien à l'Investissement Départemental), la DETR (Dotation d'Equipement des Territoires Ruraux) ... Ces aides financent des actions très variées dont certaines consacrées au covoiturage. Le montant qu'elles affectent au covoiturage n'est pas connu. Cela n'est toutefois pas préjudiciable à notre étude, car les dépenses de covoiturage des collectivités locales chiffrées au chapitre suivant incluent les subventions, quelle qu'en soit la source.

## 4.4. FORFAIT MOBILITES DURABLES (FMD)

### 4.4.1. Présentation

Le Forfait mobilités durables (FMD) est un dispositif de soutien des salariés utilisant certains modes de déplacement moins polluants pour venir travailler.

Les infos qui suivent ont été relevées en mai 2024.

Les modes de déplacement potentiellement concernés par le FMD sont les suivants :

- le covoiturage, comme conducteur ou passager,
- le vélo personnel du salarié,
- son engin de déplacement personnel motorisé (trottinette électrique, gyropode...),
- la location de vélo (les abonnements à un service public de location de vélos sont soutenus par ailleurs à hauteur de 50 % minimum, de manière obligatoire),
- la location de scooter ou moto électrique,
- la location d'engin de déplacement personnel électrique ou non motorisé (trottinette...),
- la location de véhicule d'un service d'autopartage, s'il est à faible émission (moins de 60 g de CO<sub>2</sub> par km),
- uniquement dans le secteur privé, les tickets de transports en commun (les abonnements sont soutenus par ailleurs à hauteur de 50 % minimum, de manière obligatoire).

Dans le **secteur privé**, le Forfait mobilités durables est facultatif et l'employeur peut choisir le ou les modes de déplacement qu'il soutient. Le Forfait mobilités durables peut aller jusqu'à 700 € par an en étant exonéré d'impôts et de cotisations sociales. Ce montant est porté à 800 € en cas de cumul avec un abonnement de transports en commun ou à un service public de location de vélos. Si l'employeur donne plus de 700 € ou 800 €, la part dépassant ce montant est soumise à impôts et cotisations. Pour le covoiturage, l'employeur peut, au choix, verser un montant forfaitaire ou prendre en charge une partie des frais selon un barème prédéfini.

Dans le **secteur public**, le Forfait mobilités durables est obligatoire dans la fonction publique d'Etat et la fonction publique hospitalière et facultatif dans la fonction publique territoriale. Son montant est de 100 € par an si le ou les modes de déplacement soutenus sont utilisés 30 à 59 jours sur l'année, de 200 € entre 60 et 99 jours et de 300 € à partir de 100 jours. Ces sommes étant inférieures à 700 €, elles sont exonérées d'impôts et de cotisations sociales.

Dans le secteur privé et la fonction publique d'Etat, le FMD s'applique également aux intérimaires, apprentis et stagiaires. Ce n'est en revanche pas le cas dans la fonction publique hospitalière et la fonction publique territoriale.

Dans tous les cas, les justificatifs possibles pour le covoiturage sont :

- une attestation sur l'honneur, en cas de covoiturage effectué en dehors des plateformes internet spécialisées,
- un relevé de facture (passager) ou de paiement (conducteur) d'une plateforme de covoiturage,
- une attestation issue du Registre de preuve de covoiturage (page 41).

Enfin, le code des transports définissant le covoiturage comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers [...] », sont considérés comme du covoiturage :

- les déplacements à deux (conducteur + passager) en deux-roues motorisé (moto ou scooter),
- les trajets avec un membre de son foyer se rendant également sur son lieu de travail.

## 4.4.2. Estimation du coût pour l'Etat et les organismes sociaux

### Salariés du privé

Nous basons nos calculs sur le *Baromètre Forfait mobilités durables - Edition 2024*, dont l'enquête a été réalisée à l'automne 2023 auprès d'un échantillon représentatif de 601 entreprises.

Dans le secteur privé, le FMD covoiturage représente un montant total d'environ 144 millions d'euros en 2023.

Le manque à gagner est d'environ 55 millions d'euros pour les organismes sociaux (principalement l'URSSAF) et 11,6 millions d'euros pour l'Etat.

#### Détail des calculs

##### *FMD covoiturage*

A l'automne 2023, 29 % des entreprises ont déployé le FMD et 49 % de leurs salariés en bénéficient. Par conséquent, environ  $0,29 \times 0,49 \approx 14$  % des salariés du privé bénéficient du FMD. Il s'agit d'une hypothèse basse puisque le FMD est davantage développé dans les grandes entreprises que dans les petites. Sachant qu'il y a 20 978 000 salariés dans le privé, cela représente au total environ 2 940 000 salariés.

Pour les entreprises ayant déployé le FMD, le montant maximal de celui-ci est en moyenne de 420 €. Le montant moyen n'est pas connu. Nous supposons qu'il est d'environ 350 €. Le montant total du FMD est donc d'environ  $2\,940\,000 \times 350 \approx 1,03$  milliard d'euros.

Le *Baromètre Forfait mobilités durables* ne permet pas de connaître, parmi les salariés touchant le FMD, la part de ceux qui en bénéficient pour le covoiturage. Il indique seulement la part des entreprises ayant instauré le FMD dans lesquelles le covoiturage est le principal mode utilisé par les bénéficiaires. Cette part est de 14 %. Faute de données plus détaillées, nous considérons que le covoiturage représente environ 14 % du montant total du FMD, soit  $1,03 \text{ milliard} \times 14 \% \approx 144 \text{ M€}$ .

##### *Manque à gagner pour les organismes sociaux*

Dans le privé, le taux moyen des charges patronales est de 34 % et celui des charges salariales de 17 %.

Si les quelque 144 M€ de FMD covoiturage avaient été versés par les entreprises en compléments de salaires bruts, cela aurait représenté  $144 / 1,34 \approx 107 \text{ M€}$  de salaires bruts,  $144 - 107 \approx 37 \text{ M€}$  de charges patronales et  $107 \times 0,17 \approx 18 \text{ M€}$  de charges salariales. Le manque à gagner pour les organismes sociaux est donc d'environ  $37 + 18 \approx 55 \text{ M€}$ .

##### *Manque à gagner pour l'impôt sur le revenu*

Le montant total des compléments de salaires nets est d'environ  $107 - 18 \approx 89 \text{ M€}$ .

D'après nos calculs, le taux marginal d'imposition<sup>20</sup> moyen des actifs est de 13 % en 2022.

Le manque à gagner pour l'impôt sur le revenu est donc d'environ  $89 \times 0,13 \approx 11,6 \text{ M€}$ .

### Salariés du public

Dans le secteur public, le FMD covoiturage représente un montant total d'environ 74 millions d'euros en 2023.

Le manque à gagner est d'environ 31 millions d'euros pour les organismes sociaux (principalement l'URSSAF) et 5,6 millions d'euros pour l'Etat.

<sup>20</sup> Le taux marginal d'imposition d'un ménage est le taux auquel est imposée la part supérieure de son revenu. Ce taux est de 0 %, 11 %, 30 %, 41 % ou 45 % suivant les revenus et la composition du ménage (cf. détails à l'annexe 5, page 112). D'après nos calculs, le taux marginal moyen est de 11 % pour l'ensemble des ménages et de 13 % pour les ménages avec au moins un actif.



#### Détail des calculs

##### *FMD covoiturage*

Le *Baromètre Forfait mobilités durables* ne porte que sur le secteur privé. Nous allons estimer les résultats du secteur public à partir de ce baromètre.

Pour la fonction publique territoriale, où le FMD est facultatif, nous supposons que, comme dans le secteur privé, 14 % des salariés bénéficient du FMD. Sachant qu'il y a 1 977 000 salariés dans la fonction publique territoriale, cela représente environ 277 000 salariés.

Pour les fonctions publiques d'Etat et hospitalière, où le FMD est obligatoire, nous supposons que, comme dans les entreprises ayant adopté le FMD, 49 % des salariés en bénéficient. Sachant qu'il y a 3 740 000 salariés dans ces deux fonctions publiques, cela représente environ 1 833 000 salariés.

Par conséquent, au total, environ 2 110 000 salariés du public bénéficient du FMD.

Le montant du FMD varie entre 100 et 300 € selon le nombre d'allers-retours annuels effectués avec les modes encouragés. Le maximum s'appliquant dès 100 allers-retours, nous supposons que le montant moyen est d'environ 250 €. Le montant total du FMD est donc d'environ  $2\,110\,000 \times 250 \approx 527$  M€.

Comme pour le secteur privé, nous considérons que le covoiturage représente environ 14 % du montant total du FMD, soit  $527 \text{ millions} \times 14 \% \approx 74$  M€.

##### *Manque à gagner pour les organismes sociaux*

Dans le public, le taux moyen des charges patronales est de 27 % et celui des charges salariales de 25,8 %.

Si les quelque 74 M€ de FMD covoiturage avaient été versés par les employeurs publics en compléments de salaires bruts, cela aurait représenté  $74 / 1,27 \approx 58$  M€ de salaires bruts,  $74 - 58 \approx 16$  M€ de charges patronales et  $58 \times 0,258 \approx 15$  M€ de charges salariales. Le manque à gagner pour les organismes sociaux est donc d'environ  $16 + 15 \approx 31$  M€.

##### *Manque à gagner pour l'impôt sur le revenu*

Le montant total des compléments de salaires nets est de  $58 - 15 \approx 43$  M€. Le taux marginal d'imposition moyen des salariés étant de 13 %, le manque à gagner pour l'impôt sur le revenu est d'environ  $43 \times 0,13 \approx 5,6$  M€.

### **4.4.3. Total**

Au total, le FMD covoiturage représente un montant d'environ  $144 + 74 \approx 218$  millions d'euros en 2023.

Le **manque à gagner** est d'environ  $55 + 31 \approx 86$  millions d'euros pour les organismes sociaux (principalement l'URSSAF) et  $11,6 + 5,6 \approx 17$  millions d'euros pour l'Etat, soit au total environ **103 millions d'euros**



## 4.5. STARTUP REGISTRE DE PREUVE DE COVOITURAGE

Le Registre de preuve de covoiturage <https://covoiturage.beta.gouv.fr> permet de justifier que les trajets en covoiturage ont bien été réalisés, vis-à-vis des employeurs ayant mis en place le Forfait mobilités durables ; comme indiqué page 38, ces derniers peuvent également accepter une attestation sur l'honneur ou un relevé de facture ou de paiement d'une plateforme de covoiturage.

Portée par le ministère chargé des Transports, la startup d'Etat Registre de preuve de covoiturage a reçu à son lancement, en janvier 2023, une aide de **300 000 €** de la part du Fonds d'accélération des Startups d'État et de Territoire (FAST).

Sur l'ensemble de l'année 2023, ses résultats sont les suivants :

- 23 opérateurs de covoiturage labellisés,
- 9 645 000 trajets validés.

## 4.6. ETUDES

Les services concernés nous ont communiqué le montant des études commandées en 2023 auprès de prestataires extérieurs. Voici les chiffres :

- DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités du ministère des Transports) : 35 000 €.
- Cerema : 0 € (les études commandées par la DGITM au Cerema ou réalisées par ce dernier sur ses fonds propres sont comptées dans ses moyens humains internes, ci-dessous).
- ADEME : 0 €.

Soit au total **35 000 €**.

## 4.7. MOYENS HUMAINS INTERNES

En 2023, d'après les services concernés, les moyens humains nationaux dédiés au covoiturage sont les suivants :

- DGITM : environ 2,5 équivalents temps plein.
- Cerema : environ 3,5 équivalents temps plein (hors prestations réalisées pour les collectivités, qui figurent au chapitre suivant).
- ADEME : environ 1 équivalent temps plein.

Soit au total environ 7 équivalents temps plein.

Sur la base d'un total salaire + cotisations sociales de 57 247 € par an en valeur 2023 pour les fonctionnaires de l'Etat de catégorie A, on obtient, en ajoutant les frais annexes, un coût annuel moyen d'environ 75 000 € par ETP, soit un coût total d'environ 7 x 75 000 ≈ **525 000 €**.

## 4.8. AIDES A L'EMPLOI

Les associations peuvent bénéficier d'aides à l'emploi de l'Etat. Certaines associations travaillant sur le covoiturage disposent d'emplois aidés. Ces emplois peuvent être consacrés en totalité ou pour partie au covoiturage, suivant l'objet et le fonctionnement de chaque association.

Dans l'étude de 2017, nous avons mené une enquête auprès des associations concernées. Cette enquête nous a permis de chiffrer à 150 000 € le montant total des aides à l'emploi pour les postes ou fractions de postes consacrés au covoiturage.

Vu le faible poids de ces aides dans le montant total de l'époque (0,07 %), nous n'avons pas renouvelé cette enquête pour la présente étude. Nous nous contentons de réévaluer ce coût avec l'inflation, ce qui donne une valeur estimative d'environ 175 000 € en euros 2023.

## 4.9. SYNTHÈSE DES RESULTATS DE CE CHAPITRE

### 4.9.1. Subventions de l'Etat aux politiques locales de covoiturage

Fonds Vert covoiturage	25,1 M€
Autres subventions de l'Etat (DSIL, DSID, DETR...)	Non connu
Total	Non connu

Le montant des subventions de l'Etat aux politiques locales de covoiturage n'est connu que pour le Fonds Vert. Cela ne pose pas de problème pour notre étude puisque, dans le chapitre suivant, les dépenses des collectivités sont comptées subventions incluses.

### 4.9.2. Autres postes

	Etat	Organismes sociaux	Total
Forfait mobilités durables	≈ 17 M€	≈ 86 M€	≈ 103 M€
Startup Registre de preuve de covoiturage	0,3 M€		0,3 M€
Etudes	0,035 M€		0,035 M€
Aides à l'emploi	≈ 0,175 M€		≈ 0,175 M€
Moyens humains internes	≈ 0,5 M€		≈ 0,5 M€
Total politiques nationales de covoiturage (hors subventions)	≈ 18 M€	≈ 86 M€	≈ 104 M€

Hors subventions, les dépenses publiques en faveur des politiques nationales de covoiturage représentent un montant total d'**environ 104 millions d'euros**.

Les dépenses de l'Etat sont d'environ 18 M€, toujours hors subvention. Le Forfait mobilités durables en constitue l'essentiel (≈ 17 M€).

De leur côté, les organismes sociaux dépensent environ 86 M€, par le seul biais du Forfait mobilités durables.

Le Coup de Pouce CEE Covoiturage est financé par le secteur privé. C'est pourquoi il n'apparaît pas dans le tableau.

## 5. POLITIQUES LOCALES DE COVOITURAGE

### 5.1. VOIES RESERVEES

#### 5.1.1. Présentation

Les voies réservées au covoiturage sont ouvertes aux véhicules transportant deux personnes ou plus, qu'il s'agisse de covoitureurs au sens strict du terme ou non (membres de la même famille, etc.).

Elles peuvent aussi, selon les cas, être également ouvertes à une ou plusieurs des catégories suivantes :

- véhicules d'urgence,
- transports en commun (ceux-ci peuvent aussi bénéficier d'une autre voie réservée, comme sur l'illustration ci-dessous à gauche),
- taxis,
- véhicules à faibles émissions.

Elles sont, suivant les cas, réalisées sur la voie de gauche (ci-dessous à gauche), sur celle de droite (ci-dessous à droite) ou sur la bande d'arrêt d'urgence. Elles peuvent être permanentes ou fonctionner uniquement aux heures de pointe, avec affichage dynamique.



A 48 à Grenoble (© AREA)



Bd de la Prairie des Mauves à Nantes (© Cerema)

Elles permettent de gagner plusieurs minutes par rapport aux autres voies de circulation et d'assurer des temps de parcours fiables.

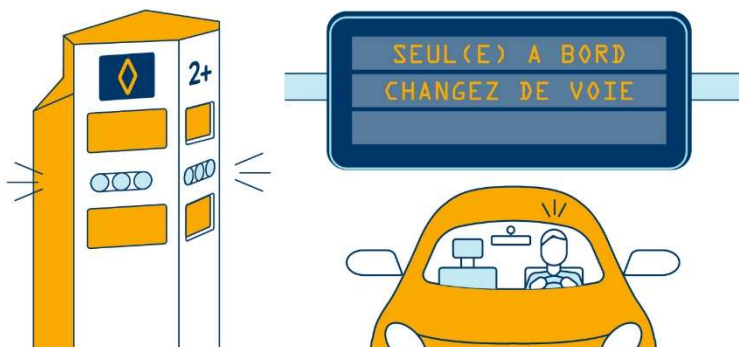
## 5.1.2. Contrôle

Le contrôle est souvent mis en place en deux phases, avec d'abord un contrôle sans verbalisation, puis un contrôle sanction.

Ainsi, sur l'A1 en direction de Lille, un dispositif lit la plaque d'immatriculation et compte le nombre d'occupants dans les véhicules (cf. ci-contre, © DIR Nord).

Dans un premier temps, les usagers qui circulent sur la voie réservée sans y être autorisés voient une information s'afficher sur un panneau lumineux situé au-dessus de la voie.

Dans un second temps, la verbalisation est mise en place (amende de 135 €).



Même avec du matériel comparable, le taux de respect est très variable. Il dépend principalement du trafic et du niveau de verbalisation. A Grenoble, il était seulement de 40 % en 2021. A Rennes, il est de 97 % en 2024.

## 5.1.3. Nombre et linéaire

En France, la première voie réservée a été créée en 2017 à Bordeaux. Mi 2024, on compte 14 tronçons de voies réservées pour un linéaire total de 62,5 km. En voici le détail par année de mise en service :

Année de mise en service	Départ <sup>t</sup>	Gestionnaire	Localisation	Linéaire
2017 + 2019	33	Bordeaux Métropole	Mérignac - D213	2,3 km
2018	74	ATMB <sup>21</sup>	Douane Thonex-Vallard	0,5 km
2020	38	AREA <sup>22</sup>	A48 Grenoble	8,5 km
2020	69	Métropole de Lyon	M6 Lyon	4,5 km
2020	69	Métropole de Lyon	M7 Lyon	4 km
2021	67	Métropole de Strasbourg	M35 Nord + Sud	7,6 km
2021 + 2022	33	Département de la Gironde	D936	4,4 km
2022	74	Département de H <sup>te</sup> -Savoie	RD1508/RD3508 - Annecy	3,5 km
2023	35	DIR <sup>23</sup> Ouest	RN137 - Rennes	4 km
2023	44	DIR Ouest	A83 Les Sorinières - Nantes	3 km
2023	44	Nantes Métropole	Bd Prairie Mauves - Nantes	2,2 km
2023	59	DIR Nord	A1 Lille	10 km
2024	69	DIR Centre-Est	A7 Lyon	8 km
Total	/	/	/	62,5 km

Source ; data.gouv.fr

<sup>21</sup> Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc.

<sup>22</sup> Société des autoroutes Rhône-Alpes.

<sup>23</sup> Direction interdépartementale des routes.

#### 5.1.4. Coût des tronçons ouverts en 2023

Le coût total des 4 tronçons ouverts en 2023 est de **16,1 millions d'euros**, dont 8,9 M€ à la charge de l'Etat et 7,2 M€ à la charge des collectivités locales<sup>24</sup>. En voici le détail :

Localisation	Coût total et répartition	Commentaires
RN137 - Rennes	2,6 M€ dont : - Etat ≈ 1,9 M€ - Région ≈ 0,3 M€ - Département ≈ 0,2 M€ - Rennes Métropole ≈ 0,2 M€	Transformation de voies transports collectifs (réalisées en 2022) en voies transports collectifs + covoiturage. En accord avec la DIR Ouest, nous avons imputé la moitié des coûts totaux d'aménagement (2022 + 2023) à chaque mode.
A83 Les Sorinières - Nantes	2,5 M€ dont : - Etat ≈ 1,7 M€ - Département ≈ 0,4 M€ - Nantes Métropole ≈ 0,4 M€	
Bd Prairie Mauves - Nantes	0,5 M€ (Nantes Métropole)	Pas d'élargissement
A1 Lille	10,5 M€ dont : - Etat ≈ 5,3 M€ - Métropole de Lille ≈ 2,9 M€ - Région ≈ 2,3 M€	1,5 M€ pour l'aménagement de la voie. 9 M€ pour la régulation de trafic.
Total	16,1 M€	

<sup>24</sup> Valeurs arrondies au 0,1 M€ le plus proche.

## 5.2. INCITATIONS FINANCIERES

Les incitations financières versées aux covoitureurs concernent généralement à la fois les conducteurs et les passagers.

Pour les conducteurs, elles peuvent comporter une indemnisation par passager transporté (forfaitaire, par tranche de kilomètres ou par kilomètre) et, dans certains cas, pour la mise à disposition de sièges libres (i.e. même si aucun passager n'est transporté), l'objectif étant de créer une offre conséquente afin de susciter la demande.

Pour les passagers, elles comportent généralement une prise en charge totale ou partielle du trajet (le conducteur étant alors payé directement par la collectivité). S'y ajoute, dans certains cas, une garantie de trajet si aucun conducteur ne se présente.

Ces incitations financières représentent en 2023 un montant total d'environ **23 millions d'euros**.

### Détail du calcul

A partir des statistiques du Registre de preuve de covoiturage, nous avons calculé que 3 896 000 trajets en covoiturage ont été incités en 2023, avec en moyenne 2,20 personnes par véhicule et une distance moyenne de 24,5 km.

1 trajet correspondant à 1 passager, cela représente  $3\,896\,000 / 1,20 \times 2,20 = 7\,135\,000$  déplacements et  $7\,135\,000 \times 24,5 = 175$  millions de voyageurs-km.

Le coût moyen des incitations par voyageur-km en 2023 est connu pour la Région Pays de la Loire (0,09 €/voy-km) et Nantes Métropole (0,24 €/voy-km) ; l'écart entre les deux chiffres est dû aux distances moyennes : 30 km pour la Région et 9,2 km pour la Métropole<sup>25</sup>. La longueur moyenne des trajets incités étant de 24,5 km, nous prenons la moyenne pondérée de ces deux coûts moyens, soit 0,13 €/voy-km.

Les incitations financières versées aux covoitureurs représentent donc en 2023 un montant total d'environ  $175 \times 0,13 \approx 23$  M€. Ce chiffre est cohérent avec l'estimation de la page suivante.

Il y a très peu d'enquêtes permettant de connaître la part de nouveaux covoitureurs parmi les bénéficiaires de ces incitations financières. Une enquête menée en 2023 par la Région Pays de la Loire et le Cerema indique que 53 % de ses bénéficiaires sont de nouveaux covoitureurs et 47 % des personnes qui covoituraient déjà et ont donc profité d'un effet d'aubaine<sup>26</sup>.

S'y ajoute le fait que les trajets incités font souvent concurrence à des modes plus vertueux que le covoiturage, notamment les transports en commun. S'y ajoutent enfin des fraudes. Afin de remédier à ces inconvénients mais aussi de garder une soutenabilité budgétaire, les collectivités ont ajusté leurs incitations. Nolwenn Biard cite ainsi l'exemple de la Métropole de Rouen qui, en mars 2023, a exclu les trajets de moins de 2 km ou faisant concurrence aux principales lignes de transport en commun, apporté des restrictions sur les trajets de plus de 30 km (les passagers indemnisant eux-mêmes les conducteurs au-delà de cette distance) et, pour les conducteurs, limité le nombre de trajets quotidiens incités et le montant perçu par mois.

<sup>25</sup> Source : Biard Nolwenn (La Fabrique Ecologique), 2023 - *Y a-t-il un passager dans l'auto ? Que peut-on attendre du covoiturage du quotidien pour la transition écologique ?*

<sup>26</sup> Source : idem.

## 5.3. AUTRES ACTIONS

### 5.3.1. Méthode

Les autres actions des collectivités locales en faveur du covoiturage sont plus difficiles à quantifier. Nous en avons fait une estimation à partir des données suivantes :

- Les données du Fonds Vert covoiturage (page 37).
- Une enquête auprès des collectivités locales.  
Pour éviter les doubles comptes, il était demandé à chaque collectivité de prendre en compte uniquement les opérations dont elle est maître d'ouvrage. Par exemple, pour une aire de covoiturage aménagée par une intercommunalité et bénéficiant d'une aide de la Région, l'ensemble du budget est compté du côté de l'intercommunalité, subvention régionale incluse.  
Cette enquête a recueilli 58 réponses, représentant en moyenne 10 % de la population totale de chaque catégorie de collectivités (Métropoles, Communautés d'agglomération, Communautés de communes, Départements et Régions).

Pour chaque action, nous avons calculé 5 chiffres :

1. Le total Etat + collectivités locales pour les opérations ayant bénéficié du soutien du Fonds Vert. Les opérations multiples, qui représentent 6 % du montant total, sont réparties au prorata du poids des différents postes.
2. Le total des 58 collectivités ayant répondu à l'enquête.
3. Le total des 58 collectivités répondantes extrapolé au niveau national en tenant compte de la part des répondants dans chaque catégorie de collectivités locales (Métropoles, Communautés d'agglomération et Communautés urbaines, Communautés de communes et PETR<sup>27</sup>, Départements, Régions).
4. Le chiffre 2 proratisé en tenant compte de l'écart entre ce chiffre pour les incitations financières et l'estimation faite page précédente. Voir calcul ci-dessous.
5. Le chiffre 3 proratisé de la même manière. Voir calcul ci-dessous.

Nous illustrons ces calculs avec les incitations financières versées aux covoitureurs.

Les Communautés d'agglomération et Communautés urbaines ayant répondu au questionnaire représentent une population cumulée de 4 767 000 habitants sur un total de 24 915 000 habitants pour l'ensemble des Communautés d'agglomération et Communautés urbaines de France métropolitaine. En 2023, elles ont dépensé 3 341 000 € en incitations financières. Si la dépense par habitant était identique pour l'ensemble des Communautés d'agglomération et Communautés urbaines, celles-ci auraient dépensé  $3\,341\,000 / 4\,767\,000 \times 24\,915\,000 \approx 17,5$  M€.

Le même type de calcul donne une valeur extrapolée d'environ 14,9 M€ pour les Métropoles, 4,6 M€ pour les Communautés de communes et les PETR et 17,4 M€ pour les Départements et les Régions.

Le total général extrapolé est donc de  $17,5 + 14,9 + 4,6 + 17,4 \approx 54,4$  M€. Sauf cas particulier, cette valeur constitue une valeur maximale. En effet, les collectivités qui mènent une politique de covoiturage ont davantage tendance à compléter un questionnaire que celles n'ayant aucune action en faveur du covoiturage.

Nous avons par ailleurs calculé page 47 une valeur estimative d'environ 23 M€, soit 1,3 fois plus que le total des répondants et 2,4 fois moins que la valeur extrapolée. Nous appliquons ces coefficients de proratisation aux autres postes de dépenses pour le calcul des chiffres 4 et 5.

Ces 5 valeurs obtenues sont indicatives et complémentaires pour guider nos estimations.

---

<sup>27</sup> Pôle d'Equilibre Territorial et Rural.



### 5.3.2. Estimation par poste

Voici tout d'abord les 5 valeurs calculées par nos soins, poste par poste. Les montants sont exprimés en millions d'euros. Les valeurs utilisées pour les estimations qui vont suivre sont en caractères noirs, les autres en gris.

	Aires de covoiturage	Lignes de covoiturage	Autostop organisé	Plateformes internet de covoiturage, prestations annexes et commissions	Covoiturage solidaire	Communication	Forfait mobilités durables	Etudes	Autres
1. Fonds Vert + collectivités	23,4	11,7	0,5	1,3	0,06	0,8	/	1,6	5,8
2. Répondants enquête	2,3	0,5	0,1	2,1	0,04	0,3	0,1	0,05	0
3. Extrapolation enquête	48,1	6,5	1,2	19,0	2,4	3,0	1,4	0,5	0
4. Proratisation répondants enquête	7,7	1,7	0,3	6,8	0,13	1,0	0,4	0,18	0
5. Proratisation extrapolation enquête	20,0	2,7	0,5	7,9	1	1,3	0,6	0,23	0
Valeur minimale retenue	30	15	0,6	8	0,4	1,0	0,4	2	0
Valeur maximale retenue	40	20	1	10	0,6	1,5	0,6	3	0

A partir de ces chiffres, nous allons faire une estimation de la fourchette de dépenses de chaque poste.

Pour les aires de covoiturage (photo ci-dessous), le Fonds Vert indique que les dépenses totales au niveau national se situent au-dessus de 23,4 M€. Nous retenons donc une fourchette de 30 à 40 M€. Les résultats de l'enquête, même extrapolés, ne peuvent pas être utilisés car les Départements, qui font partie des principaux maîtres d'ouvrage de telles aires, y ont très peu répondu (2 sur 96).



Aire de covoiturage dans le Morbihan  
© Conseil départemental du Morbihan

Pour les lignes de covoiturage<sup>28</sup>, le Fonds Vert indique que les dépenses totales au niveau national se situent au-dessus de 11,7 M€. L'enquête ne nous apporte aucune information complémentaire car même la valeur extrapolée brute lui est inférieure (6,5 M€). Nous retenons une fourchette de 15 à 20 M€.



Capture d'écran de la vidéo de présentation des lignes de covoiturage du SMMAG  
© SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise)

Pour l'autostop organisé (schéma ci-dessous et présentation en annexe 6, page 113), le Fonds Vert indique que les dépenses totales au niveau national se situent au-dessus de 0,5 M€. L'enquête nous donne une fourchette large<sup>29</sup> de 0,1 à 1,2 M€, cohérente avec cette valeur. Nous retenons une fourchette de 0,6 à 1 M€.



Autostop organisé dans le Val d'Oise © [survilliers.fr](http://survilliers.fr)

Pour les plateformes de covoiturage, prestations annexes et commissions sur incitations, le Fonds Vert indique que les dépenses totales au niveau national se situent au-dessus de 1,3 M€, mais les commissions versées aux opérateurs sont comptées à part, avec les incitations financières, sans qu'il soit possible d'en connaître la part. De son côté, l'enquête nous donne une fourchette large de 2,1 à 19 M€, cohérente avec cette valeur. Nous retenons une fourchette de 8 à 10 M€.

Pour le covoiturage solidaire (cf. capture d'écran page suivante), le Fonds Vert indique que les dépenses totales au niveau national se situent au-dessus de 0,06 M€. Cette valeur est toutefois très basse car seulement 2 services de covoiturage solidaire en ont bénéficié. L'enquête nous donne une fourchette

<sup>28</sup> Une ligne de covoiturage repose sur des arrêts (à la manière d'une ligne de bus) et une mise en relation instantanée, via une application et/ou des panneaux à message variable.

<sup>29</sup> La fourchette large est celle entre le total des répondants de l'enquête et la valeur extrapolée brute (i.e. avant proratisation).

restreinte<sup>30</sup> de 0,13 à 1 M€. Nous retenons une fourchette de 0,4 à 0,6 M€.



Capture d'écran de la page de présentation du service éhop solidaires, en Bretagne  
© association éhop

Pour la communication, le Fonds Vert indique que les dépenses totales au niveau national se situent au-dessus de 0,8 M€. L'enquête nous donne une fourchette restreinte de 1 à 1,3 M€, cohérente avec cette valeur. Nous retenons une fourchette de 1 à 1,5 M€.

Le Forfait mobilités durables (FMD) versé par les collectivités locales à leurs salariés n'est pas soutenu par le Fonds Vert<sup>31</sup>. Nous retenons donc la fourchette restreinte de l'enquête, soit 0,4 à 0,6 M€.

Pour les études, le Fonds Vert indique que les dépenses totales au niveau national se situent au-dessus de 1,6 M€. L'enquête ne nous apporte aucune information complémentaire car même la valeur extrapolée brute lui est inférieure (0,5 M€). Nous retenons une fourchette de 2 à 3 M€.

Enfin, les dépenses classées dans la catégorie « autres » par le Fonds Vert sont réparties entre les différents postes de notre enquête. Elles n'ont donc pas à être ajoutées.

Rappelons que tous ces chiffres constituent des **estimations**.

<sup>30</sup> La fourchette restreinte est celle entre les valeurs proratisées.

<sup>31</sup> Il est en revanche soutenu par l'Etat et les organismes sociaux via la non soumission à l'impôt sur le revenu et aux cotisations sociales (pages 38-40).

## 5.4. MOYENS HUMAINS INTERNES

L'enquête auprès des collectivités locales nous permet de connaître les moyens humains internes affectés au covoiturage par les collectivités répondantes. Voici, selon la même méthode de calcul que pour les charges externes des pages précédentes, les chiffres, en équivalents temps plein :

	Moyens humains internes (ETP)
2. Répondants enquête	16,0
3. Extrapolation enquête	212,0
4. Proratisation répondants enquête	52,2
5. Proratisation extrapolation enquête	88,4
Valeur minimale retenue	50
Valeur maximale retenue	100

Les moyens humains internes affectés par les collectivités locales au covoiturage sont estimés entre 50 et 100 équivalents temps plein (ETP).

Nous supposons que ces agents se répartissent à part égales entre les catégories A et B. Sur cette base, le total salaire + cotisations sociales est en moyenne de 52 775 € par an en valeur 2023. En ajoutant les frais annexes, on obtient un coût annuel moyen d'environ 70 000 € par ETP, soit un coût total compris **entre 3,5 et 7 millions d'euros**.

## 5.5. SYNTHÈSE DES RESULTATS DE CE CHAPITRE

### 5.5.1. Montant total

Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des dépenses des collectivités locales en faveur du covoiturage, subventions incluses.

	Montant 2023
Voies réservées au covoiturage	16,1 M€
Incitations financières	≈ 23 M€
Aires de covoiturage	30 à 40 M€
Lignes de covoiturage	15 à 20 M€
Autostop organisé	0,6 à 1 M€
Plateformes internet de covoiturage, prestations diverses et commissions sur incitations financières	8 à 10 M€
Covoiturage solidaire	0,4 à 0,6 M€
Communication	1 à 1,5 M€
Forfait mobilités durables	0,4 à 0,6 M€
Etudes	2 à 3 M€
Moyens humains internes	3,5 à 7 M€
Total politiques locales de covoiturage (subvention incluses)	100 à 123 M€

Les politiques locales de covoiturage représentent un montant approximatif total **compris entre 100 et 123 millions d'euros**, subventions incluses.

Les aires de covoiturage (30 à 40 M€), les incitations financières (environ 23 M€), les lignes de covoiturage (15 à 20 M€) et les voies réservées (16,1 M€) constituent les quatre premiers postes et représentent à eux quatre environ 80 % de ce total.

### 5.5.2. Part financée par l'Etat

La part de financement de l'Etat (voire de l'Europe) n'est pas connue, hormis pour le Fonds Vert (25,1 M€) et les voies réservées au covoiturage (8,9 M€), soit au total 34 M€.

On peut supposer que les autres fonds de subvention (DSIL, DSID, DETR...) ont un rôle moindre, du fait de l'existence du Fonds Vert. Le financement de l'Etat et de l'Europe pourrait donc être de l'ordre de 40 à 45 M€.

Le solde pour l'ensemble des collectivités locales serait alors de 60 à 78 millions d'euros.

## 6. DEPENSES PUBLIQUES INDIRECTES

### 6.1. FISCALITE ET COTISATIONS SOCIALES

#### 6.1.1. Textes de référence

##### Définition légale

Le covoiturage fait l'objet d'une définition légale depuis la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Il est défini ainsi : « 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 ».

L'expression « pour son propre compte » exclut notamment :

- les déplacements professionnels,
- les déplacements faits exprès pour emmener la personne à destination, c'est-à-dire que le conducteur n'aurait pas effectués autrement.

##### Instruction fiscale du 30 août 2016

L'instruction fiscale du 30 août 2016 définit les règles de déclaration des revenus issus de l'économie collaborative. Elle est présentée en annexe 3 (pages 106-109).

Trois activités considérées comme étant de la « co-consommation » sont exonérées : le covoiturage (selon sa définition légale ci-dessus), le co-cooking<sup>32</sup> et les sorties de plaisance en mer (éventuels frais de personnel inclus pour celles-ci, on est alors très loin de l'économie collaborative). Cette exonération est conditionnée à la double condition de ne prendre en compte que le coût réel (avec des modalités de calcul pour le covoiturage que nous détaillons pages 58-59) et que la personne qui propose le service paie sa part.

##### Fiches pratiques sur les règles fiscales et sociales s'appliquant aux revenus de l'économie collaborative

Les fiches pratiques sur les règles fiscales et sociales s'appliquant aux revenus de l'économie collaborative, parues début février 2017, complètent l'instruction fiscale du 30 août 2016.

Il y a au total 10 fiches (5 sur la fiscalité, 5 sur les cotisations sociales). Nous présentons en annexe 4 (pages 110-111) les deux fiches relatives au covoiturage.

---

<sup>32</sup> Co-cooking : organisation par un particulier de repas à son domicile, dont il partage les seuls frais de nourriture et de boisson avec les autres convives et pour lesquels il ne reçoit aucune autre rémunération.



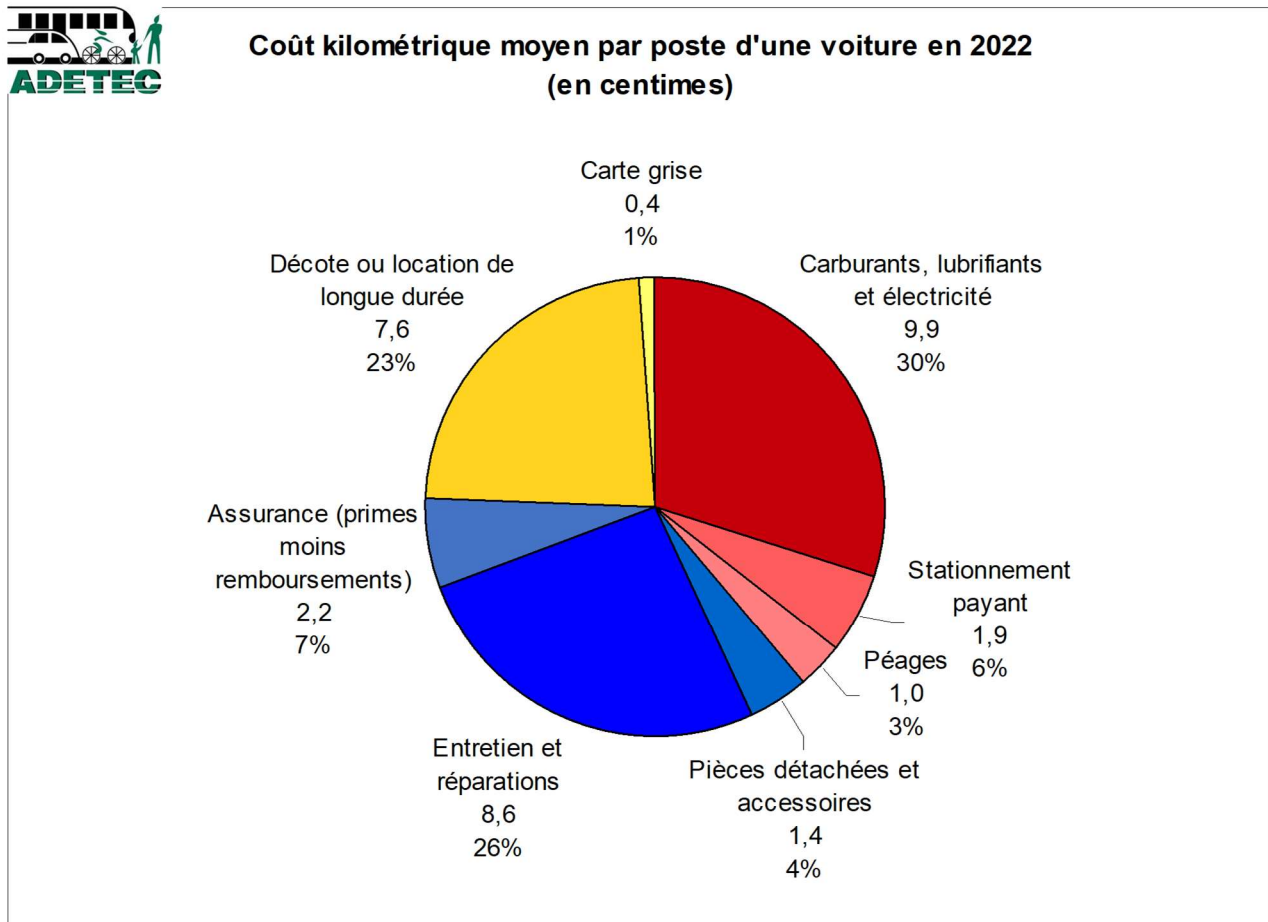
## 6.1.2. Manque à gagner lié à l'écart entre le coût réel de la voiture et le barème fiscal

### Le coût réel de la voiture

Le coût réel moyen d'une voiture a été chiffré par ADETEC pour l'année 2022, à partir de données de l'INSEE et du ministère de l'Ecologie.

Il s'élève en moyenne à 33,0 centimes par km. Cette moyenne correspond à un véhicule moyen (6 CV, 11 ans d'âge) et à un usage moyen (10 500 km par an).

Voici la répartition par poste de ces 33,0 centimes par km :



NB : les réparations dues à un accident sont comptées dans les postes « pièces et accessoires » et « entretien et réparations ». Le montant indiqué pour l'assurance correspond donc uniquement à la différence entre les primes et les remboursements de sinistres.

### Les imperfections de l'instruction fiscale du 30 août 2016

#### *L'application du barème fiscal permet de faire du bénéfice sans être taxé*

On relève une contradiction entre deux paragraphes de l'instruction fiscale.

Au paragraphe 120, il est écrit :

120

Les revenus tirés de l'activité de covoiturage peuvent également bénéficier de l'exonération.

Aux termes de l'[article L. 3132-1 du code des transports](#), le covoiturage se distingue des activités de taxi et de voitures de transport avec chauffeur en ce qu'il consiste en 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.

L'activité de covoiturage ainsi définie pratiquée entre particuliers relève des activités de "co-consommation" exonérées, sous réserve que le prix proposé couvre les seuls frais directement supportés à raison du déplacement en commun (carburant et péage).

Le texte que nous avons encadré en rouge stipule que le partage des frais doit se limiter au carburant et au péage. A raison d'un prix moyen du carburant de 9,9 centimes par km (graphique page précédente) et d'un prix moyen du péage de 9,0 centimes par km pour les autoroutes payantes<sup>33</sup>, cela représente un coût moyen compris entre 9,9 et 18,9 centimes par km, suivant la part de ces dernières dans le kilométrage total.

Or, juste en dessous, au paragraphe 125, il est écrit :

125

Le contribuable doit être en mesure de justifier l'itinéraire parcouru dans le cadre de son activité de covoiturage, ainsi que les frais correspondants.

A titre de règle pratique, il est admis que le contribuable puisse appliquer le barème kilométrique forfaitaire pour évaluer le coût total de son activité. Il existe deux barèmes, l'un pour les véhicules de tourisme, l'autre pour les véhicules deux roues motorisés publiés au [BOI-BAREME-000001](#).

Il s'agit alors d'une évaluation forfaitaire exclusive de tout autre frais.

Par ailleurs, comme exposé au [II-A-2 § 70 à 80](#), le partage des frais ne doit porter que sur les frais qui excèdent la quote-part du conducteur.

Le texte que nous avons encadré en rouge autorise l'application du barème fiscal « à titre de règle pratique » (sic). Or, ce barème fiscal est particulièrement généreux :

#### Barème kilométrique applicable aux voitures en 2022 (en €)

Puissance administrative	Jusqu'à 5 000 km	De 5001 à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
3 CV et moins	d x 0,529	(d x 0,316) + 1 065	d x 0,370
4 CV	d x 0,606	(d x 0,340) + 1 330	d x 0,407
5 CV	d x 0,636	(d x 0,357) + 1 395	d x 0,427
6 CV	d x 0,665	(d x 0,374) + 1 457	d x 0,447
7 CV et plus	d x 0,697	(d x 0,394) + 1 515	d x 0,470

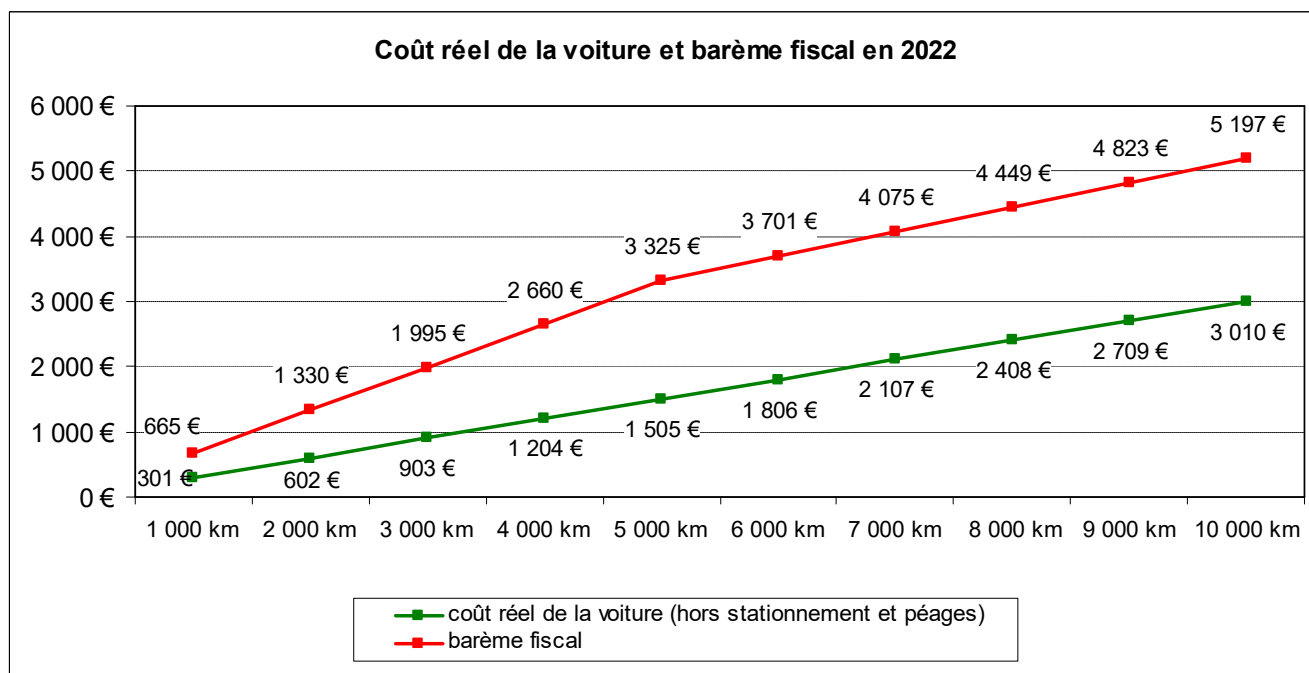
Ces sommes incluent la dépréciation du véhicule, l'entretien et les réparations, le carburant... Il est possible d'y ajouter, le cas échéant, les frais de péage, de stationnement et d'intérêts afférents à l'achat à crédit du véhicule, ainsi que le montant des loyers versés à la société de crédit-bail en cas de location avec option d'achat.

<sup>33</sup> En 2022, les véhicules légers ont parcouru 83,3 milliards de km sur les autoroutes payantes et payé 7,49 milliards d'euros de péage (source : *Chiffres clés 2023*, Association Française des Sociétés Françaises d'Autoroutes), soit en moyenne  $7,49 / 83,3 = 0,09$  €/km.

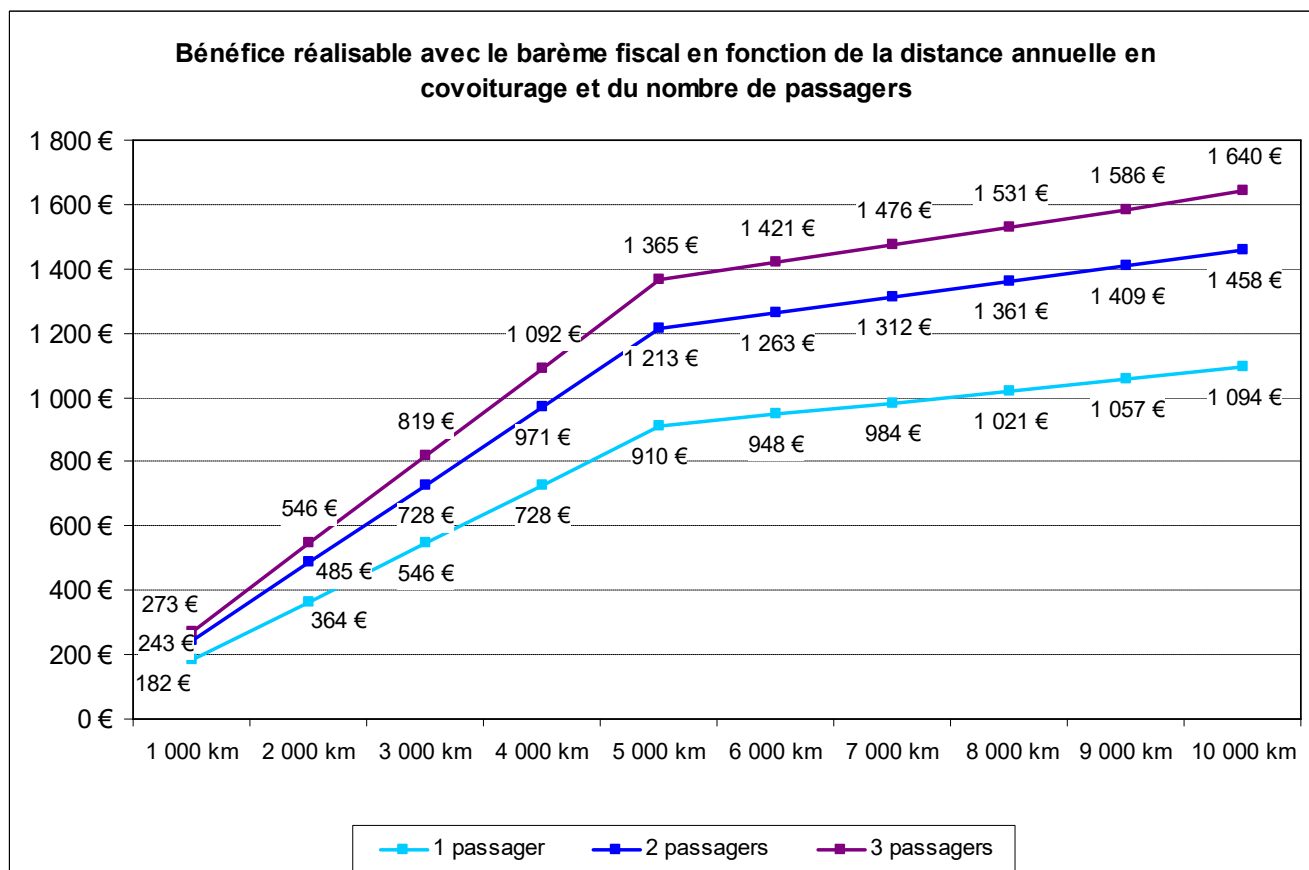


Pour une voiture moyenne (6 CV) en deçà de 5 000 km par an, le barème est de 0,665 €/km, chiffre 3,5 à 7 fois plus élevé que celui calculé ci-dessus (0,099 à 0,189 €/km) et 2,2 fois plus élevé que le coût réel de la voiture hors stationnement et péages (0,301 €/km).

Dans le détail, pour une voiture de 6 CV, la différence entre le barème fiscal (courbe rouge ci-dessous) et le coût réel (courbe verte) varie entre 364 € et 2 187 € entre 1 000 et 10 000 km :



Pour le covoiturage, comme il n'y a ni prélèvement social ni impôt tant que l'on ne dépasse pas le barème fiscal, il est possible de faire du bénéfice, sans être taxé. Voici les résultats de nos calculs :



En appliquant le barème fiscal, le bénéfice peut, par exemple, atteindre 1 640 € si le conducteur effectue 10 000 km en covoiturage dans l'année et transporte 3 passagers à chaque fois.

En 2017, d'après une analyse effectuée par nos soins sur un échantillon de 886 annonces, 0,5 % des annonces diffusées sur BlaBlaCar dépassaient le coût réel de la voiture tout en restant inférieures au barème fiscal. Le barème fiscal ayant augmenté au même rythme que l'inflation (+ 17,1 % pour une voiture de 6 CV), nous supposons que la part des annonces dépassant le coût réel de la voiture est resté à 0,5 % en 2023.

Pour ces trajets, le manque à gagner pour **l'Etat** est d'**environ 0,38 million d'euros**.

#### Détail du calcul

Nous avons vu page 21 que le covoiturage longue distance représente 0,98 milliard de véhicules-km annuels.

La révision du barème fiscal permettrait de toucher 0,5 % de ce total, soit quelque 4,9 millions de km.

Sur la base d'un revenu moyen de 0,60 € par km, le revenu cumulé est de 4,9 millions x 0,60 ≈ 2,9 M€.

Le taux marginal d'imposition moyen des salariés étant de 13 % (page 40), la recette fiscale pourrait donc être de  $2,9 \times 0,13 \approx 0,38$  M€.

De son côté, le manque à gagner pour **les organismes sociaux** est d'**environ 0,58 million d'euros par an**.

#### Détail du calcul

Avec un taux de cotisations sociales de 20 % (régime du micro-entrepreneur), la recette pour les organismes sociaux pourrait être de  $2,9 \times 0,20 \approx 0,58$  M€.

La recette totale pourrait donc être d'**environ 0,38 + 0,58 ≈ 0,96 million d'euros par an**.

### **Les autres imperfections de l'instruction fiscale**

L'instruction fiscale du 30 août 2016 présente d'autres imperfections en matière de covoiturage, en l'occurrence dans l'exemple de calcul que nous reprenons ci-dessous :

130

**Exemple :** Un particulier habitant en région parisienne se rend tous les week-ends dans sa résidence secondaire située à Rennes. Sur une plate-forme spécialisée dans le covoiturage entre particuliers, il propose ce trajet dans la limite de 2 places disponibles. La puissance fiscale du véhicule de tourisme est de 6 CV. Le carburant utilisé est du super sans plomb :

- nombre de kilomètres parcourus par trajet : 360 km ;
- frais de péage inhérents au trajet : 29 € ;
- barème forfaitaire pour un véhicule de 6 CV: 0,568 € / km ;
- évaluation forfaitaire du trajet :  $360 \times 0,568 = 204,48$  € ;
- nombre de places disponibles : 2.

Si le contribuable souhaite recourir au barème kilométrique, le coût du trajet par personne s'élève à  $204,48 / 3 = 68$  €.

Si le prix proposé sur la plate-forme n'excède pas 68 € par personne, le revenu ainsi réalisé est exonéré.

Cet exemple suscite trois commentaires :

- 1) Le barème fiscal inclut de manière forfaitaire tous les frais et s'applique donc de manière équivalente, qu'il y ait ou pas des péages autoroutiers. Ainsi, un trajet de 360 km avec un véhicule de 6 CV est, dans tous les cas, chiffré à 204,48 €. A distance équivalente, un conducteur n'ayant pas de péage

pourra appliquer le même tarif de covoiturage qu'un conducteur ayant des péages, alors que son prix de revient est moindre.

- 2) Le mode de calcul fait référence au « nombre de places disponibles », que celles-ci soient occupées ou pas. Un conducteur proposant une seule place peut la chiffrer à  $204 / 2 = 102$  € et toucher cette somme s'il trouve un passager. Un autre conducteur proposant 2 places sur le même trajet ne pourra les chiffrer qu'à  $204 / 3 = 68$  € et ne touchera que 68 € s'il trouve un seul passager, soit un tiers de moins que le conducteur précédent pour le même nombre de passagers transportés. La motivation de l'administration dans la prise en compte du nombre de places disponibles est peut-être de pouvoir contrôler rapidement les annonces sur chaque site internet sans avoir à rechercher le nombre de passagers ayant effectivement effectué le trajet.
- 3) L'instruction ne fait nulle part mention d'éventuels passagers hors covoiturage (conjoint, enfants, amis...), y compris dans l'exemple du trajet Paris - Rennes ci-dessus. Le lecteur en déduit implicitement que ces passagers ne sont pas à prendre en compte dans les calculs. S'il voyage par exemple avec son conjoint, le conducteur cité dans l'exemple devrait diviser le coût forfaitaire du trajet non par 3 mais par 4 (conducteur + conjoint + 2 covoitureurs potentiels), ce qui limiterait le tarif maximal possible pour le covoiturage à  $204 / 4 = 51$  € au lieu de 68 €.

### 6.1.3. Fraudes des covoitureurs

Pour le covoiturage, les fraudes sont de 4 types :

- dépassement du barème fiscal,
- transport de passagers lors de déplacements professionnels,
- détour rémunéré,
- majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail.

Nous les présentons dans cet ordre.

#### Dépassement du barème fiscal

L'analyse réalisée en mars 2017 sur 886 annonces nous avait permis de relever 2 annonces, soit 0,2 %, pour lesquelles le conducteur était susceptible de dépasser le barème fiscal s'il remplissait son véhicule. Les chiffres étaient donc très faibles, du fait notamment du plafonnement du tarif par BlaBlaCar.

Même si les passagers préfèrent, toutes choses égales par ailleurs, s'orienter vers des annonces moins onéreuses, ils peuvent ne pas avoir de véritable choix s'il y a peu d'annonces sur le trajet et aux horaires qui les intéressent.

En supposant que le taux de dépassement est resté le même, le manque à gagner potentiel **pour l'Etat** est d'**environ 0,16 million d'euros par an**.

#### Détail du calcul

Le covoiturage longue distance représente 0,98 milliard de km annuels.

La fraude liée au dépassement du barème fiscal représente 0,2 % de ce total, soit quelque 2,0 millions de km.

Sur la base d'un revenu moyen de 0,60 € par km, le revenu cumulé est de 2,0 millions x 0,60 ≈ 1,2 M€.

Le taux marginal d'imposition moyen des actifs étant de 13 % (page 40), le manque à gagner pour l'Etat est de  $1,2 \times 0,13 \approx 0,16$  M€.

De son côté, le manque à gagner potentiel **pour les organismes sociaux** est d'**environ 0,24 million d'euros par an**.

### Détail du calcul

Avec un taux de cotisations sociales de 20 % (régime du micro-entrepreneur), le manque à gagner pour les organismes sociaux est de  $1,2 \times 0,20 \approx 0,24$  M€.

Le manque à gagner potentiel total est donc d'**environ**  $0,16 + 0,24 \approx 0,40$  million d'euros par an.

## Transport de passagers lors de déplacements professionnels

Nous avons vu page 9 que le transport de passagers effectué dans le cadre d'un déplacement professionnel n'entre pas dans la définition légale du covoiturage, qui spécifie que le conducteur doit effectuer le trajet pour son propre compte. Les revenus perçus dans ce cadre sont donc imposables et soumis à cotisations sociales.

En mars 2017, lors de notre analyse de 886 offres de covoiturage publiées sur BlaBlaCar, il apparaissait que 5 % des trajets étaient **explicitement** effectués pour raisons professionnelles. En voici un exemple<sup>34</sup> :

**Vérifications**

- ✓ Téléphone vérifié
- ✓ E-mail vérifié

**Activité**

- Annonces publiées : 224
- Taux de réponse aux messages : 90%
- Dernière connexion : Aujourd'hui à 12:46
- Membre depuis : juil. 2015

**Véhicule**

- 
- Nissan Qashqai ★★
- Couleur : gris clair
- Confort : confortable
- [Signaler cette personne](#)

**Jerome**  
49 ans

Expérience : Confirmé

Avis moyen : ★ 4,7/5 - 265 avis

Mes préférences :

**En quelques mots...**

"Adepte du principe de plate forme communautaire de consommation **Je suis commercial et je voyage beaucoup** Je suis prudent sur la route je m arrête de temps en temps pour prendre une pause Je privilégie les autoroutes et j aime aussi la communication ou la musique quand le moment s en ressent"

Ces trajets explicitement professionnels ne constituent qu'une partie des trajets professionnels. De nombreux conducteurs passant une annonce pour un trajet professionnel n'en font pas mention, pour échapper à tout contrôle des services fiscaux et éventuellement de leur employeur. Il est donc difficile d'évaluer le nombre total de trajets effectués à titre professionnel.

En croisant différentes données recueillies dans la présente étude, lors d'études précédentes et au cours de covoitages, nous estimons leur part entre 10 et 20 % des annonces publiées sur le site. Nous prenons pour nos calculs le milieu de cette fourchette, soit 15 %<sup>35</sup>. La quasi-totalité voire la totalité de ces

<sup>34</sup> Copie d'écran. Nous avons entouré les éléments essentiels et masqué la photo pour préserver l'anonymat de la personne.

<sup>35</sup> Dans un communiqué de presse du 10 février 2014, BlaBlaCar annonçait que les déplacements professionnels représentaient 13 % du total des déplacements des conducteurs et des passagers. Ce ratio étant

conducteurs ne déclarent pas les revenus perçus via BlaBlaCar. Il en est de même pour les conducteurs utilisant d'autres sites ou ne passant pas par internet.

Le manque à gagner **pour l'Etat** est d'**environ 1,6 million d'euros par an**.

#### Détail du calcul

Le covoiturage longue distance représente 0,98 milliard de km annuels.

La fraude liée aux trajets professionnels représente environ 15 % de ce total, soit quelque 147 millions de km.

Sur la base d'un revenu moyen de 0,06 € par km et par passager et avec 1,4 passager payant par véhicule<sup>36</sup>, le revenu cumulé est de 147 millions x 0,06 x 1,4 ≈ 12,3 M€.

Le taux marginal d'imposition moyen des actifs étant de 13 % (page 40), le manque à gagner pour l'Etat, au titre de l'impôt sur le revenu, est de 12,3 x 0,13 ≈ 1,6 M€.

Le manque à gagner **pour les organismes sociaux** est d'**environ 2,5 millions d'euros par an**.

#### Détail du calcul

Avec un taux de cotisations sociales de 20 % (régime du micro-entrepreneur), le manque à gagner pour les organismes sociaux est de 12,3 x 0,20 ≈ 2,5 M€.

Le manque à gagner total est donc d'**environ 1,6 + 2,5 ≈ 4,1 millions d'euros par an**.

Qui plus est, si ces professionnels voyagent avec leur véhicule personnel, ils peuvent cumuler les revenus du covoiturage avec le remboursement effectué par leur employeur, qui peut aller jusqu'au barème fiscal, dont nous avons vu qu'il est très généreux. S'ils voyagent avec un véhicule mis à disposition par l'employeur, ils sont doublement dans l'illégalité, car effectuant une activité professionnelle avec un véhicule de l'employeur.

## Détour rémunéré

Sur BlaBlaCar, les personnes intéressées par une annonce peuvent poser des questions au covoitureur avant de réserver leur trajet. Les questions portent en particulier sur les points de prise en charge et de dépose.

Voici un exemple d'échanges ayant débouché sur un détour rémunéré, relevé dans notre étude de 2017 :

« *Passager 1 : Bonjour, je suis intéressé par votre trajet. Serait-il possible de me déposer à l'aéroport ? Merci.*  
*Conducteur : Le trajet mentionné est Clermont - Lyon Perrache. La navette pour se rendre de Lyon - Perrache à l'aéroport Saint-Exupéry est à 15 €. Je vous demanderai 10 € de plus pour vous y conduire. Cordialement.*  
*[4 jours plus tard, un 2<sup>e</sup> passager se montre intéressé par le détour] Passager 2 : Bonjour. Pouvez-vous me récupérer rue Anatole France à Clermont ? Je suis aussi preneur pour le trajet jusqu'à l'aéroport de Lyon. »*

Ce détour constituait un transport illégal de personnes, car le conducteur se faisait rémunérer pour cela. Qui plus est, la recette générée (20 € pour deux passagers) était supérieure au barème fiscal de l'époque (11,61 €).

certainement plus élevé pour les conducteurs que pour les passagers, notre ratio de 15 % constitue probablement une hypothèse basse.

<sup>36</sup> Source : *Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage de longue distance* (6t / ADEME, 2015). L'*Enquête nationale sur le covoiturage* (CWays / ADEME, 2025) n'indique pas la répartition des passagers entre les proches du conducteur et les passagers payants.

En supposant que 0,5 % des passagers paient un détour moyen de 20 km, le manque à gagner **pour l'Etat** est d'**environ 11 000 euros par an**.

#### Détail du calcul

Nous avons vu que le covoiturage longue distance représente 3,1 millions de trajets et qu'il y a en moyenne 1,4 passager payant par véhicule.

Le nombre total de passagers payants est donc de  $3,1 \text{ millions} \times 1,4 \approx 4,3 \text{ millions}$ .

En supposant que 0,5 % des passagers paient un détour moyen de 20 km (soit 40 km AR), le cumul des détours est de  $4,3 \text{ millions} \times 0,005 \times 40 = 0,86 \text{ million de km}$ .

Sur la base d'un revenu moyen de 0,10 € par km et par passager, le revenu cumulé est de  $0,86 \text{ million} \times 0,10 \approx 86 \text{ 000 euros}$ .

Le taux marginal d'imposition moyen des actifs étant de 13 %, la recette fiscale pourrait être d'environ  $86 \text{ 000} \times 0,13 \approx 11 \text{ 000 €}$ .

Le manque à gagner **pour les organismes sociaux** est d'**environ 17 000 euros par an**.

#### Détail du calcul

Avec un taux de cotisations sociales moyen de 20 % (régime du micro-entrepreneur), le manque à gagner pour les organismes sociaux est d'environ  $86 \text{ 000} \times 0,20 \approx 17 \text{ 000 euros}$ .

Le manque à gagner total est d'**environ  $11 \text{ 000} + 17 \text{ 000} \approx 28 \text{ 000 euros par an}$** . Cette fraude est la moins coûteuse de toutes pour les finances publiques.

## **Majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail**

### **Contexte**

Les personnes utilisant leur voiture pour leurs déplacements domicile-travail peuvent déduire de leur revenu imposable une somme calculée à partir du kilométrage effectué et du barème fiscal automobile.

Si elles covoiturent, elles ne peuvent prendre en compte que les km effectués avec leur propre véhicule. Elles doivent en outre, le cas échéant, déduire les sommes perçues de leurs passagers. Dans la pratique, beaucoup déclarent l'ensemble de leurs trajets, y compris ceux effectués dans un autre véhicule, et peu déduisent les sommes perçues.

Nous présentons ci-dessous nos estimations pour le covoiturage extra-familial (covoiturage au sens strict du terme) puis pour le covoiturage intrafamilial.

### **Covoiturage extra-familial**

Pour le covoiturage extra-familial, le manque à gagner **pour l'Etat** est d'**environ 27,6 millions d'euros par an**.

#### Détail du calcul

A la page 15, nous avons chiffré à 300 000 le nombre quotidien de covoitureurs domicile-travail.

Par ailleurs, nous utilisons les chiffres suivants :

- distance moyenne : 24,5 km<sup>37</sup>.

<sup>37</sup> Cette valeur de 24,5 km correspond aux trajets enregistrés dans le Registre de preuve de covoiturage, qui ne représentent que 2 % des covoiturages pendulaires. L'*Enquête nationale sur le covoiturage* (CWays et Kantar /



- taux d'occupation moyen : 2,86 personnes par voiture (page 13).

Nous utilisons ensuite les chiffres figurant dans l'*Enquête nationale sur le covoiturage* (C Ways et Kantar / ADEME, 2025) :

- 47 % des covoitureurs sont toujours conducteurs (soit  $300\,000 \times 47\% = 140\,000$ ),
- 40 % toujours passagers (120 000),
- 13 % alternativement l'un et l'autre (40 000).

Nous prenons un pourcentage de trajets effectivement covoiturés de 75 %.

Nous nous basons enfin sur une moyenne de 200 allers-retours annuels jusqu'au lieu de travail habituel (déduction faite des vacances, RTT, maladies, formations...).

Les 3 principaux cas de fraude sont les suivants :

- covoitureurs étant tantôt conducteurs tantôt passagers et déclarant l'ensemble de leurs trajets comme conducteurs,
- conducteurs ne déclarant pas les sommes perçues de leurs passagers,
- conducteurs se rendant avec leur voiture au point de rendez-vous du covoiturage pour monter dans la voiture de leur covoitureur et déclarant réaliser l'intégralité du trajet avec leur voiture.

Nous les présentons dans cet ordre.

#### Covoitureurs étant tantôt conducteurs tantôt passagers et déclarant l'ensemble de leurs trajets comme conducteurs

Nous supposons pour ce cas de figure un taux de fraude de 90 %.

Nos calculs aboutissent à un manque à gagner de 7,6 M€.

#### Conducteurs ne déclarant pas les sommes perçues de leurs passagers

Nous supposons là encore un taux de fraude de 90 %.

Nos calculs aboutissent à un manque à gagner de 13,6 M€.

#### Conducteurs se rendant avec leur voiture au point de rendez-vous du covoiturage pour monter dans la voiture de leur(s) covoitureur(s) et déclarant réaliser l'ensemble du trajet avec leur voiture

Nous supposons que 10 % des passagers se trouvent dans ce cas de figure.

Nos calculs aboutissent à un manque à gagner de 6,4 M€.

Au final, cela donne un total de  $(7,6 + 13,6 + 6,4) \approx 27,6$  M€ de manque à gagner pour l'Etat.

## **Covoiturage intrafamilial**

Pour le covoiturage intrafamilial, le manque à gagner **pour l'Etat** est d'environ **4,5 millions d'euros par an**.

### Détail du calcul

L'*Enquête nationale sur le covoiturage* (C Ways et Kantar / ADEME, 2025) ne donne aucun chiffre sur le covoiturage intrafamilial, car il ne s'agit pas de covoiturage dans sa définition officielle.

Nous basons donc nos calculs sur les chiffres figurant dans l'*Etude nationale sur le covoiturage de courte distance* (ADEME, INDDIGO / EnvirOconsult, 2015) :

- En 2008, 457 000 personnes covoituraient avec un membre de leur famille pour aller travailler. Etant donné les évolutions de la mobilité et de la motorisation des actifs, nous prenons pour hypothèse que leur nombre est resté stable.
- Faute de données, nous prenons la même distance moyenne que pour le covoiturage extrafamilial, soit 24,5 km.
- Nous prenons par ailleurs un taux d'occupation moyen de 2 personnes par voiture.
- Nous prenons un pourcentage de trajets effectivement covoiturés de 75 % et une moyenne de 200 allers-retours annuels jusqu'au lieu de travail habituel.

Les trajets des membres de la famille figurant sur la même déclaration de revenus, le taux de fraude est

ADEME, 2025) ne donne pas la distance moyenne pour le covoiturage informel.

sans doute beaucoup plus faible que pour le covoiturage extra-familial. Nous supposons qu'il est de 10 %.

Nous prenons enfin en compte le taux marginal d'imposition moyen des actifs, qui est de 13 %.

Nos calculs aboutissent à un manque à gagner de 4,5 M€.

### **Total**

Pour l'Etat, le manque à gagner total lié à la majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail est d'**environ 27,6 + 4,5 ≈ 32,1 millions d'euros par an**.

En revanche, puisqu'il s'agit bien de covoiturage au sens légal du terme et que les déductions pour frais réels n'ont pas d'impact sur les prélèvements sociaux, il n'y a pas de fraude vis-à-vis des organismes sociaux.

### **Autres fraudes**

D'autres fraudes se situant à la marge du covoiturage existent, notamment le transport rémunéré de passagers par des conducteurs de poids lourds. Ce phénomène, qui s'est développé avec internet, est impossible à quantifier. Mais il est sans aucun doute marginal par rapport au covoiturage classique, car les camions sont à la fois moins nombreux et moins rapides (donc moins attractifs) que les voitures et que leurs destinations se trouvent souvent en périphérie des villes (zones commerciales, zones industrielles) et sont donc moins intéressantes pour les passagers.

### **Récapitulatif des fraudes**

Nature de la fraude	Manque à gagner		
	Pour l'Etat	Pour les organismes sociaux	Total
Dépassement du barème fiscal	≈ 0,16 M€	≈ 0,24 M€	≈ 0,4 M€
Transport de passagers lors de déplacements professionnels	≈ 1,6 M€	≈ 2,5 M€	≈ 4,1 M€
Détour rémunéré	≈ 0,006 M€	≈ 0,010 M€	≈ 0,016 M€
Majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail	≈ 32,1 M€	0	≈ 32,1 M€
Total	≈ 33,9 M€	≈ 2,7 M€	≈ 36,6 M€

Les fraudes des covoitureurs génèrent un manque à gagner de l'ordre de 36,6 millions d'euros, dont environ 33,9 millions d'euros pour l'Etat (93 %) et 2,7 millions d'euros pour les organismes sociaux (7 %).

La majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail est, de loin, la fraude ayant le plus fort impact sur les finances publiques (32,1 M€, soit 88 % du total).



## 6.2. USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

### 6.2.1. Dépenses publiques nettes en faveur de la route

Sources :

- source principale : *Bilan annuel des transports en 2023* (ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires),
- pour les dépenses publiques en faveur de la sécurité routière (police, gendarmerie, justice...) : *Le coût du stationnement pour les finances publiques* (ADETEC, 2023),
- pour la part du produit des amendes reversée aux collectivités locales : *Compte d'affectation spéciale Contrôle de la circulation et du stationnement routier - Annexe au Projet de loi de finances pour 2023*,
- pour la répartition du coût d'usage des infrastructures routières entre les voitures d'une part, les poids lourds et les véhicules utilitaires d'autre part : *Les comptes des transports en 2011 - Tome 2 : dossiers d'analyse économique des politiques publiques de transport* (CGDD),
- pour l'impact du poids des véhicules sur l'usure des routes : Article *Tribologie* sur le site Wikipedia ([fr.wikipedia.org/wiki/Tribologie](https://fr.wikipedia.org/wiki/Tribologie)),
- pour l'âge et le poids moyens des véhicules présents dans la circulation automobile : *Parc des véhicules particuliers* (ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2023),
- pour le poids moyen des Françaises et des Français : *Taille, poids et tour de taille des Français en 2020* (Ligue contre l'obésité, 2021).

La différence entre les dépenses publiques en faveur de la route et les recettes afférentes est de 10 milliards d'euros par an (valeur 2022), avec la répartition suivante :

	Dépenses	Recettes <sup>38</sup>	Dépenses - Recettes
Etat (y compris l'AFITF <sup>39</sup> )	2,9 Md€	2,9 Md€	≈ 0,0 Md€
Collectivités locales	12,6 Md€	2,6 Md€	10,0 Md€
Total	15,5 Md€	5,5 Md€	10,0 Md€

**NB :** Ces chiffres ne prennent pas en compte les externalités telles que les accidents corporels de la circulation, dont le coût total est supérieur à 100 milliards d'euros, ni par conséquent la taxe sur les assurances automobile, qui rapporte 1,1 milliard d'euros par an à la Sécurité Sociale.

### 6.2.2. Part imputable au covoiturage

Le covoiturage bénéficie des infrastructures routières au même titre que les autres usagers de la route.

La part des dépenses nettes en faveur de la route imputable au covoiturage est d'environ **31,3 millions d'euros par an**.

#### Détail du calcul

D'après *Les comptes des transports en 2011* (CGDD), 51 % des dépenses routières sont affectables aux déplacements en voiture et 49 % aux poids lourds et aux véhicules utilitaires. En appliquant le même ratio aux dépenses nettes, la part imputable à la voiture est de 51 % x 10,0 Md€ = 5,1 Md€.

Les déplacements en voiture représentent 494,9 milliards de véhicules-km par an et le covoiturage environ 3,3 milliards de véhicules-km par an (page 26).

<sup>38</sup> Les principales recettes sont les taxes sur les cartes grises (1,9 Md€, Régions) et le produit des amendes (1,8 Md€, Etat, AFITF et collectivités locales).

<sup>39</sup> Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

L'usure des routes varie comme la quatrième puissance de la charge à l'essieu (source : Wikipedia). Il faut donc tenir compte du poids des véhicules.

En 2023, l'âge moyen des véhicules présents dans la circulation automobile est de 7 ans<sup>40</sup>. Le véhicule moyen date donc de 2016 et son poids moyen est de 1 260 kg.

Le poids moyen des Français est de 67,3 kg pour les femmes et de 81,2 kg pour les hommes, soit en moyenne 74 kg. Si l'on prend en compte un supplément moyen de 6 kg par personne pour les vêtements et les biens transportés, cela fait au total une charge de 80 kg par personne présente dans un véhicule.

Le taux d'occupation moyen des voitures est de 1,60. Il est de 2,98 pour le covoiturage (2,86 pour le covoiturage local, qui représente 70 % des véhicules-km, et 3,25 pour le covoiturage longue distance, qui en représente 30 %).

Le poids moyen d'une voiture en circulation est donc de  $1\,260 + 1,60 \times 80 = 1\,388$  kg. Pour le covoiturage, il est de  $1\,260 + 2,98 \times 80 = 1\,498$  kg, soit 1,079 fois plus (+ 7,9 %).

Par conséquent, l'usure des routes sera  $1,079^4$  (*1,079 puissance 4*) = 1,355 fois plus importante pour une voiture en covoiturage que pour une voiture ne covoiturant pas.

En appliquant ces ratios aux dépenses nettes, 5,1 milliards d'euros  $\times 3,3 / 494,9 \times 1,355 \approx 46,1$  M€ bruts sont imputables au covoiturage.

Il faut déduire de ce total l'impact de la réduction de 0,29 % du trafic automobile causée par le covoiturage (page 75). Cette réduction de trafic permet une économie de  $0,29 \% \times 5,1 \text{ Md€} \approx 14,8$  M€.

Au final, l'impact net du covoiturage sur les dépenses routières est d'environ  $46,1 - 14,8 \approx 31,3$  M€.

### 6.2.3. Répartition par catégorie de financeurs

Nous supposons que les kilomètres en covoiturage sont répartis de la manière suivante entre les différents réseaux routiers (tous les chiffres sont exprimés en milliards de véhicules-km) :

	Autoroutes à péage	Réseau national	Réseau local	Total
Local	10 % = 0,23	15 % = 0,34	75 % = 1,71	2,28
Longue distance	60 % = 0,59	30 % = 0,29	10 % = 0,10	0,98
Total	0,82	0,63	1,81	3,26

Les 31,3 millions d'euros de dépenses routières supplémentaires sont supportées pour environ 8 M€ par les sociétés autoroutières (dépenses privées), **6 M€ par l'Etat et 17,4 M€ par les collectivités locales** (soit au total **23,4 M€ de dépenses publiques**) :

	Autoroutes à péage	Réseau national	Réseau local	Total
Local	$\approx 2,2$ M€	$\approx 3,3$ M€	$\approx 16,4$ M€	$\approx 21,9$ M€
Longue distance	$\approx 5,7$ M€	$\approx 2,8$ M€	$\approx 1,0$ M€	$\approx 9,4$ M€
Total	$\approx 7,9$ M€	$\approx 6,0$ M€	$\approx 17,4$ M€	$\approx 31,3$ M€

<sup>40</sup> L'âge moyen du parc automobile est de 11 ans, mais les véhicules récents roulent davantage, si bien que l'âge moyen des véhicules présents dans la circulation est de 7 ans.

## 6.3. PERTES DE RECETTES DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### 6.3.1. Covoiturage local

#### Report des transports collectifs vers le covoiturage local

Le report des transports collectifs vers le covoiturage local représente au total **environ 1,56 milliard de voyageurs-km annuels**.

##### Détail du calcul

Il y a 6,5 milliards de voyageurs-km annuels en covoiturage local (page 14).

D'après nos calculs de la page 71, 24 % des covoitureurs prendraient les transports en commun en l'absence de covoiturage.

Le report modal des transports collectifs vers le covoiturage local représente donc  $6,5 \text{ milliards} \times 24 \% \approx 1,56 \text{ milliard de voyageurs-km annuels}$ .

#### Coût moyen des titres de transport par voyageur-km

La clientèle du covoiturage local est constituée pour une bonne part de travailleurs et d'étudiants, qui bénéficient d'abonnements et donc de tarifs moindres que les autres usagers par km parcouru. Nous prenons donc pour nos calculs un ratio inférieur de 20 % au prix moyen des titres de transport voyageur-km.

Pour les trains TER, la recette moyenne est de 8,2 centimes par voyageur-km. Nous prenons donc un ratio de 6,6 centimes par voyageur-km.

Pour les transports franciliens, la recette moyenne est de 9,4 centimes par voyageur-km. Nous prenons donc un ratio de 7,5 centimes par voyageur-km.

Nous prenons enfin des ratios estimés de 6 centimes par voyageur-km pour les cars régionaux autres que TER (auparavant cars départementaux) et de 7 centimes par voyageur-km pour les transports urbains de province. Ces ratios estimés ont peu d'impact sur le total qui va suivre, étant donné la faible concurrence du covoiturage vis-à-vis de ces deux modes de transports.

#### Manque à gagner pour les transports collectifs

Nous prenons pour hypothèses que les reports modaux en faveur du covoiturage local proviennent à 80 % des TER, 15 % des transports franciliens, 2 % des autres cars régionaux et 3 % des transports urbains de province. En tout état de cause, les différents réseaux ayant des tarifs par km proches, la clé de répartition a peu d'incidences sur les pertes de recettes totales.

Les pertes de recettes sont d'environ :

- $1\,560 \times 0,80 \times 0,066 \approx 82,4 \text{ M€}$  pour les TER,
- $1\,560 \times 0,15 \times 0,075 \approx 17,5 \text{ M€}$  pour les transports franciliens,
- $1\,560 \times 0,02 \times 0,06 \approx 1,9 \text{ M€}$  pour les cars régionaux hors TER,
- $1\,560 \times 0,03 \times 0,07 \approx 3,3 \text{ M€}$  pour les transports urbains de province.

Les pertes de recettes totales sont donc d'environ 105,1 millions d'euros TTC, soit 95,5 millions d'euros HT (taux de TVA = 10 %).

## 6.3.2. Covoiturage longue distance

### Report du train vers le covoiturage longue distance

Le report du train vers le covoiturage longue distance représente au total **environ 1,41 milliard de voyageurs-km annuels**.

#### Détail du calcul

Il y a 3,4 milliards de voyageurs-km annuels en covoiturage longue distance (page 21).

D'après nos calculs de la page 74, 44 % des covoitureurs longue distance prendraient les transports en commun en l'absence de covoiturage, dont environ 39 % le train, ce dernier représentant 41,5 % des distances. Le car et l'avion étant des transports privés, ils n'entrent pas dans les calculs qui suivent.

Le report modal du train vers le covoiturage longue distance représente donc  $3,4 \text{ milliards} \times 41,5 \% \approx 1,41 \text{ milliard de voyageurs-km annuels}$ .

### Répartition entre le TGV et les InterCités

L'*Enquête nationale sur le covoiturage* (CWAYS et Kantar / ADEME, 2025) ne donne pas la répartition entre les différents types de trains (TGV, InterCités, TER) des voyageurs perdus au profit du covoiturage longue distance.

Nous allons donc en faire une estimation à partir de résultats de l'étude *Covoiturage et transports collectifs : concurrence ou complémentarité sur les déplacements de longue distance* ? (ADETEC / GART et UTP, 2014).

Sur les 9 liaisons analysées desservies par le TGV, le nombre de voyages en covoiturage représentait 2,6 % du nombre de voyages en TGV. Sur les 6 liaisons analysées desservies par des trains classiques, le nombre de voyages en covoiturage représentait 8,9 % du nombre de voyages en train.

Le TGV transporte 68,5 milliards de voyageurs-km et les trains classiques 3,8 milliards de voyageurs-km.

La perte de clientèle est donc de :

- Pour le TGV :  $1,41 \times 2,6 \times 68,5 / (2,6 \times 68,5 + 8,9 \times 3,8) = 1,18 \text{ milliard de voyageurs-km}$ .
- Pour les trains classiques :  $1,41 \times 8,9 \times 3,8 / (2,6 \times 68,5 + 8,9 \times 3,8) = 230 \text{ millions de voyageurs-km}$ . Nous prenons pour hypothèse que les trains Intercités supportent les deux tiers de cette perte de clientèle, soit environ 153 millions de voyageurs-km, et les TER un tiers, soit 77 millions de voyageurs-km.

### Manque à gagner

#### TGV

Pour les TGV, la recette moyenne est de 9,7 centimes par voyageur-km.

La clientèle du covoiturage est constituée pour une bonne part de jeunes, qui bénéficient de tarifs réduits. A l'inverse, elle compte peu de professionnels, qui paient le train plus cher en moyenne (réservation tardive, voyage en 1<sup>re</sup> classe...). Nous prenons donc pour nos calculs un ratio inférieur de 20 % à cette moyenne, soit 7,8 centimes par voyageur-km.

Le manque à gagner pour la SNCF est d'environ  $1,18 \text{ milliard} \times 0,078 \approx 92,0 \text{ M€ TTC}$ , soit 83,7 M€ HT.

### **Trains InterCités**

Pour les trains InterCités, la recette moyenne est de 10,4 centimes par voyageur-km. Nous prenons là encore un ratio inférieur de 20 % à cette moyenne, soit 8,4 centimes par voyageur-km.

Le manque à gagner pour la SNCF est d'environ 153 millions x 0,084 ≈ 12,6 M€ TTC, soit 11,5 M€ HT.

### **Trains TER**

Pour les trains TER, la recette moyenne est de 8,3 centimes par voyageur-km. Nous prenons là encore un ratio inférieur de 20 % à cette moyenne, soit 6,6 centimes par voyageur-km.

Le manque à gagner pour la SNCF est d'environ 77 millions x 0,066 ≈ 5,1 M€ TTC, soit 4,6 M€ HT.

## **Impacts sur les finances publiques**

Les pertes de recettes des TGV sont intégralement supportées par la SNCF, donc n'ont pas d'impact sur les finances publiques.

Le déficit des Intercités est couvert par une contribution de l'Etat.

De son côté, le manque à gagner des TER est compensé par les Régions.

Au total, l'impact du covoiturage longue distance sur les finances publiques est d'environ 16,1 M€ HT, dont 11,5 M€ à la charge de l'Etat et 4,6 M€ à la charge des Régions.

### **6.3.3. Total**

	Etat	Collectivités locales	SNCF	Total
Covoiturage local	/	≈ 95,5 M€	/	≈ 95,5 M€
Covoiturage longue distance	≈ 11,5 M€	≈ 4,6 M€	≈ 83,7 M€	≈ 99,8 M€
Total	≈ 11,5 M€	≈ 100,1 M€	≈ 83,7 M€	≈ 195,3 M€

Le covoiturage génère **environ 195 millions d'euros** de pertes de recettes pour les transports collectifs urbains et le train, dont **environ 11 M€ supportés par l'Etat, 100 M€ par les collectivités locales et 84 M€ par la SNCF**.

## 6.4. SYNTHÈSE DES RESULTATS DE CE CHAPITRE

	Etat	Collectivités locales	Organismes sociaux	Total
Ecart entre le coût réel de la voiture et le barème fiscal	≈ 0,38 M€		≈ 0,58 M€	≈ 0,96 M€
Fraudes des covoitureurs	≈ 33,9 M€		≈ 2,7 M€	≈ 36,6 M€
Usure supplémentaire des infrastructures routières	≈ 6,0 M€	≈ 17,4 M€		≈ 23,4 M€
Pertes de recettes des transports collectifs	≈ 11,5 M€	≈ 100,1 M€		≈ 111,6 M€
Total dépenses indirectes	≈ 51,8 M€	≈ 117,5 M€	≈ 3,3 M€	≈ 172,6 M€

Les dépenses publiques indirectes en faveur du covoiturage représentent un montant total de **173 millions d'euros**.

Les collectivités locales sont les premières concernées (≈ 118 millions d'euros), principalement via les pertes de recettes des transports collectifs. L'Etat arrive en deuxième position (≈ 52 millions d'euros), principalement via les fraudes fiscales. Les organismes sociaux sont moindrement touchés (≈ 3 millions d'euros).

## 7. EXTERNALITES MONETARISABLES

### 7.1. PREAMBULE

Chiffrer les externalités n'a de sens que si l'on compare les situations avec et sans l'offre de transport étudiée, donc en tenant compte des reports modaux et des déplacements induits. C'est ce que nous appelons l'analyse différentielle.

Nous commençons par chiffrer les reports modaux et déplacements induits par le covoiturage, avant de chiffrer leurs impacts sur les externalités.

### 7.2. REPORTS MODAUX ET DEPLACEMENTS INDUITS

#### 7.2.1. Covoiturage local

**Pratique antérieure pour le trajet effectué en covoiturage local (en pourcentage des déplacements)**

Les chiffres ci-dessous ont été calculés à partir des chiffres de l'*Enquête nationale sur le covoiturage* (C'Ways et Kantar / ADEME, 2025). Pour les déplacements locaux, celle-ci chiffre les pratiques antérieures au covoiturage mais pas les reports modaux proprement dits, qui correspondent aux pratiques alternatives en l'absence de possibilité de covoiturer.

45 % des covoitureurs déclarent qu'avant de faire du covoiturage, ils faisaient le trajet en voiture, 23,5 % en transports collectifs, 19 % en mode actif (marche, vélo...) et 12,5 % ne se déplaçaient pas. Voici le détail :

**Pratique antérieure pour le déplacement effectué en covoiturage local<sup>41</sup>  
(en pourcentage des déplacements)**

	Conducteurs			Passagers			Moyenne conducteurs + passagers
	Via plateformes	Informel	Moyenne	Via plateformes	Informel	Moyenne	
Voiture	85 %	58 %	59,5 %	44 %	37 %	37,5 %	45 %
Transports collectifs	6 %	14 %	13,5 %	35 %	28 %	28,5 %	23,5 %
Modes actifs	4 %	15 %	14,5 %	11 %	22 %	21,5 %	19 %
Ne faisait pas ce trajet	5 %	13 %	12,5 %	10 %	13 %	12,5 %	12,5 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

<sup>41</sup> Moyennes calculées en tenant compte du fait que 0,8 million de Français font du covoiturage local via les plateformes et 13 millions de manière informelle et qu'il y a en moyenne 1,86 passager par conducteur (chapitre 3).

Les pratiques antérieures des conducteurs et des passagers étaient assez différentes.

59,5 % des conducteurs utilisaient la voiture et 28 % un mode de déplacement plus vertueux (transports collectifs 13,5 %, mode actif 14,5 %). 37,5 % des passagers utilisaient la voiture et 50 % un mode de déplacement plus vertueux (transports collectifs 28,5 %, mode actif 21,5 %). La part des nouveaux déplacements est identique (12,5 %) pour les conducteurs et les passagers.

### Pratique si le covoiturage n'avait pas été possible (en pourcentage des déplacements)

Comme dit plus haut, l'*Enquête nationale sur le covoiturage* présente un biais pour le calcul des reports modaux car elle s'intéresse au mode antérieur plutôt qu'au mode qui aurait été choisi en l'absence de covoiturage. Il faut en particulier éviter de compter comme trajets induits par le covoiturage des trajets qui ne se faisaient pas auparavant, non par absence de covoiturage mais simplement par évolution des besoins de déplacement (inscription à une activité de loisir, par exemple).

Pour estimer les déplacements induits et les reports modaux en faveur du covoiturage local, nous prenons les hypothèses suivantes :

- La part des déplacements induits est de 10 %, valeur proche de celle des nouveaux déplacements (12,5 %). Ce chiffre relativement élevé se justifie notamment par la part élevée des déplacements induits observés pour le covoiturage longue distance (21 %).
- Les 90 % restants, qui correspondent aux reports modaux, se répartissent au prorata des parts modales avant le covoiturage, dont le total était de  $100 - 12,5 = 87,5$  %. Par exemple, la part des reports modaux depuis la voiture est de  $45 \% \times 90 \% / 87,5 \% \approx 46,5 \%$ .

Les reports modaux et déplacements induits sont alors les suivants :

#### Pratique si le covoiturage local n'avait pas été possible (en pourcentage des déplacements)

	Pratique antérieure	Pratique si le covoiturage n'avait pas été possible
Voiture	45 %	46,5 %
Transports collectifs	23,5 %	24 %
Modes actifs	19 %	19,5 %
Non déplacement	12,5 %	10 %
Total	100 %	100 %

### Pratique si le covoiturage n'avait pas été possible (en pourcentage des km)

Pour calculer les impacts du covoiturage local sur les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie, nous aurons besoin de la part des kilomètres effectués avec chaque mode. Nous allons donc la calculer.

La distance moyenne des déplacements en covoiturage local est de 11,3 km. Nous prenons pour hypothèses une distance moyenne de 2,5 km pour les déplacements reportés depuis les modes actifs. Pour les déplacements reportés depuis la voiture et les transports collectifs et les déplacements induits, nous supposons que la distance moyenne est la même dans les trois cas ; le calcul donne alors une distance moyenne de  $(11,3 - 2,5 \times 19,5 \%) / 80,5 \% = 13,4$  km.

Nous pouvons alors calculer les valeurs suivantes :



**Pratique si le covoiturage local n'avait pas été possible  
(en pourcentage des km)**

	En % des déplacements	En % des km
Voiture	46,5 %	55,3 %
Transports collectifs	24 %	28,5 %
Modes actifs	19,5 %	4,3 %
Non déplacement	10 %	11,9 %
Total	100 %	100 %

Exemple pour les modes actifs :  $19,5 \% \times 2,5 / 11,3 = 4,3 \%$ .

## 7.2.2. Covoiturage longue distance

### Pratique si le covoiturage n'avait pas été possible (en pourcentage des déplacements)

Comme pour le covoiturage local, les données ci-dessous ont été calculées à partir des chiffres de l'*Enquête nationale sur le covoiturage* (C Ways et Kantar / ADEME, 2025). Il n'y a en revanche pas de biais méthodologique, car les chiffres portent cette fois-ci sur la pratique si le covoiturage n'avait pas été possible, donc sur les déplacements induits et les reports modaux.

En l'absence de covoiturage, 35 % des covoitureurs longue distance auraient fait le trajet en voiture, 44 % en transports collectifs et 21 % ne se seraient pas déplacés. Voici le détail :

**Si le covoiturage n'avait pas été possible pour ce trajet, qu'auriez-vous fait ?<sup>42</sup>  
(en pourcentage des déplacements)**

	Conducteurs			Passagers			Moyenne conducteurs + passagers
	Via plateformes	Informel	Moyenne	Via plateformes	Informel	Moyenne	
Voiture	91 %	30 %	63 %	18 %	28 %	22,5 %	35 %
Transports collectifs	7 %	33 %	19 %	70 %	37 %	55 %	44 %
N'aurait pas fait ce trajet	2 %	37 %	18 %	12 %	35 %	22,5 %	21 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

63 % des conducteurs auraient utilisé la voiture, 19 % auraient pris les transports collectifs et 18 % n'auraient pas fait le déplacement.

Seulement 22,5 % des passagers auraient utilisé la voiture, 55 % auraient pris les transports collectifs et 22,5 % n'auraient pas fait le déplacement.

<sup>42</sup> Moyennes calculées en tenant compte du fait que 7 millions de Français font du covoiturage longue distance via les plateformes et 6 millions de manière informelle et qu'il y a en moyenne 2,25 passagers par conducteur (chapitre 3).

Cette enquête ne détaille pas les transports collectifs utilisés<sup>43</sup>. Nous extrapolons donc à 2025 les résultats de l'*Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage de longue distance* (6t / ADEME, 2015), en tenant compte de la hausse de l'usage du car depuis 2015 :

**Répartition des reports modaux des transports collectifs vers le covoiturage longue distance en 2015 et 2025 (en pourcentage des déplacements)**

	Résultats 2015	Extrapolation 2025
Train	46,5 %	39 %
Car	1,5 %	4 %
Avion	1 %	1 %
Total transports collectifs	49 %	44 %

Ces chiffres doivent être considérés comme des ordres de grandeur. Quoiqu'il en soit, ils montrent que le covoiturage concurrence essentiellement le train et peu l'autocar et l'avion.

**Pratique si le covoiturage n'avait pas été possible (en pourcentage des km)**

L'*Enquête nationale sur le covoiturage* (CWays et Kantar / ADEME, 2025) a détaillé les distances par mode reporté uniquement pour les trajets via les plateformes. Il apparaît dans ce cas que la distance moyenne est un peu moindre pour les trajets reportés depuis la voiture que pour ceux reportés depuis les transports collectifs. A partir de ces chiffres, nous avons pu estimer les valeurs suivantes (arrondies au demi-pourcent le plus proche) :

**Si le covoiturage n'avait pas été possible pour ce trajet, qu'auriez-vous fait ? (en pourcentage des km)**

	En % des déplacements	En % des km
Voiture	35 %	32 %
Train	39 %	41,5 %
Car	4 %	4,5 %
Avion <sup>44</sup>	1 %	1 %
Non déplacement	21 %	21 %
Total	100 %	100 %

<sup>43</sup> Les chiffres ne sont disponibles que pour le covoiturage via les plateformes.

<sup>44</sup> Les distances moyennes sont plus élevées pour l'avion, mais les arrondis donnent pour ce mode 1 % des reports modaux dans les deux colonnes.

## 7.3. TRAFIC AUTOMOBILE

### 7.3.1. Covoiturage local

Pour les déplacements locaux, le covoiturage génère une **baisse du trafic automobile d'environ 1,06 milliard de véhicules-km, soit - 0,32 %**.

#### Détail du calcul

Pour le covoiturage local, nous avons vu page 72 qu'en l'absence de covoiturage, 46,5 % des covoitureurs auraient fait le trajet en voiture.

Le taux d'occupation moyen du covoiturage local est, comme nous l'avons vu page 13, d'environ 2,86 personnes par véhicule. Hors covoiturage, il y a en moyenne 1,43 personne par véhicule (source : ministère des Transports), soit exactement deux fois moins. Sur ces bases, 1 km-véhicule en covoiturage remplace 2 km-véhicule en voiture. Il y a donc une baisse de 1 km-véhicule en voiture par km-véhicule en covoiturage.

Nous avons vu page 14 qu'il y a au total 2,28 milliards de véh-km en covoiturage local. Le trafic évité est donc d'environ  $2,28 \times 1 \times 46,5 \% \approx 1,06$  milliard de véhicule-km.

Rapporté au trafic automobile local total (334,1 Md véh-km), cela représente une baisse de 0,32 %.

### 7.3.2. Covoiturage longue distance

Sur longue distance, le covoiturage génère une **baisse du trafic automobile d'environ 150 millions de véhicules-km, soit - 0,17 %**.

#### Détail du calcul

Pour le covoiturage longue distance, nous avons vu page 73 qu'en l'absence de covoiturage, 35 % des covoitureurs auraient fait le trajet en voiture.

Le taux d'occupation moyen du covoiturage longue distance est, comme nous l'avons vu, d'environ 3,25 personnes par voiture. Hors covoiturage, il y a en moyenne 2,25 personne par véhicule (source : ministère des Transports). Sur ces bases, 1 km-voyageur représente  $1 / 3,25 = 0,308$  km km-véhicule en covoiturage et  $1 / 2,25 = 0,444$  km-véhicule hors covoiturage, soit un gain de 0,136 km-véhicule par covoitureur qui aurait voyagé en voiture s'il n'y avait pas eu le covoiturage. 1 km-véhicule en covoiturage remplace donc  $0,136 / 0,308 = 0,44$  km-véhicule en voiture.

Nous avons vu page 21 qu'il y a au total 0,98 Md véh-km en covoiturage longue distance. Le trafic évité est donc de  $0,98 \times 0,44 \times 35 \% \approx 0,15$  milliard de véh-km  $\approx 150$  millions de véh-km.

Rapporté au trafic automobile longue distance total (89,5 Md véh-km), cela représente une baisse d'environ  $0,15 / 89,5 \approx 0,17 \%$ .

### 7.3.3. Total

Dans son ensemble, le covoiturage génère une **baisse du trafic automobile d'environ  $1,06 + 0,15 \approx 1,21$  milliard de véhicules-km**. Rapporté au trafic automobile total, cela représente une **baisse de  $1,21 / 423,6 \approx 0,29 \%$** , avec toutefois une marge d'erreur liée au biais méthodologique évoqué page 72.

## 7.4. EVOLUTION DE LA MOTORISATION

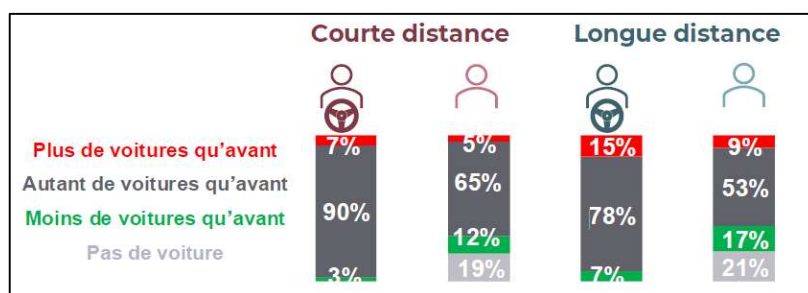
### 7.4.1. Des données partielles

L'*Enquête nationale sur le covoiturage* (C Ways et Kantar / ADEME, 2025) s'est intéressée à l'évolution de la motorisation des utilisateurs des plateformes de covoiturage, qui représentent seulement une petite partie du covoiturage local (0,8 million sur un total de 13,8 millions) et un peu plus de la moitié des covoitureurs longue distance (7 millions sur 13). Par ailleurs, concernant le rôle du covoiturage dans l'évolution de la motorisation, cette enquête ne s'est intéressée qu'aux baisses de motorisation, pas aux hausses.

Les données qui suivent sont donc partielles.

### 7.4.2. Evolution de la motorisation

Cette enquête s'est d'abord intéressée à l'évolution de la motorisation entre l'avant-covoiturage et la date de l'enquête. Les résultats sont les suivants :

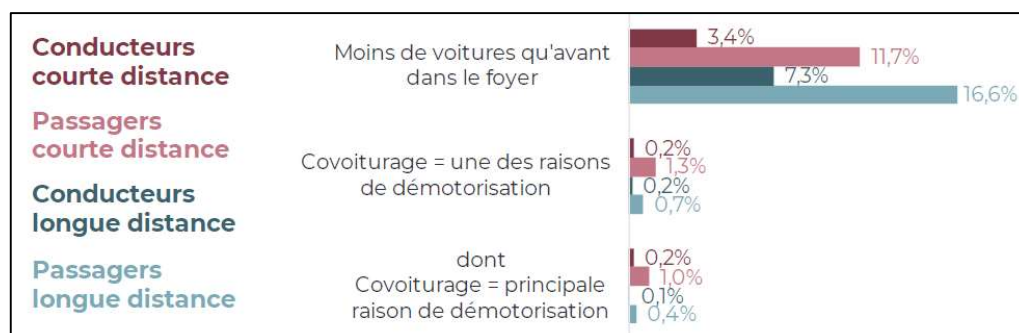


5 à 15 % des répondants, surtout des conducteurs, ont plus de voitures qu'avant le covoiturage. 3 à 17 %, surtout des passagers, en ont moins. La plupart (74 à 90 %) en ont autant.

### 7.4.3. Rôle du covoiturage dans l'évolution de la motorisation

Les chiffres qui précèdent indiquent une corrélation, mais pas forcément une causalité. L'enquête s'est donc intéressée au rôle effectif du covoiturage dans l'évolution de la motorisation, mais uniquement pour les baisses de motorisation.

Le covoiturage est l'une des raisons de démotorisation pour seulement 1,3 % des passagers courte distance et 0,7 % des passagers longue distance. Il en est la raison principale pour 1 % des passagers courte distance et 0,4 % des passagers longue distance. Il n'intervient que très marginalement sur une éventuelle démotorisation des conducteurs (moins de 0,2 %).



Inversement, il est possible que le covoiturage contribue à faire augmenter la motorisation de certains conducteurs mais, comme dit précédemment, ce sujet n'a pas été questionné dans l'enquête.

## 7.5. EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

### 7.5.1. Emissions unitaires

Pour les autres modes que le covoiturage, les émissions unitaires d'équivalent CO<sub>2</sub> par mode ont été prises dans la base Impact CO<sub>2</sub> de l'ADEME.

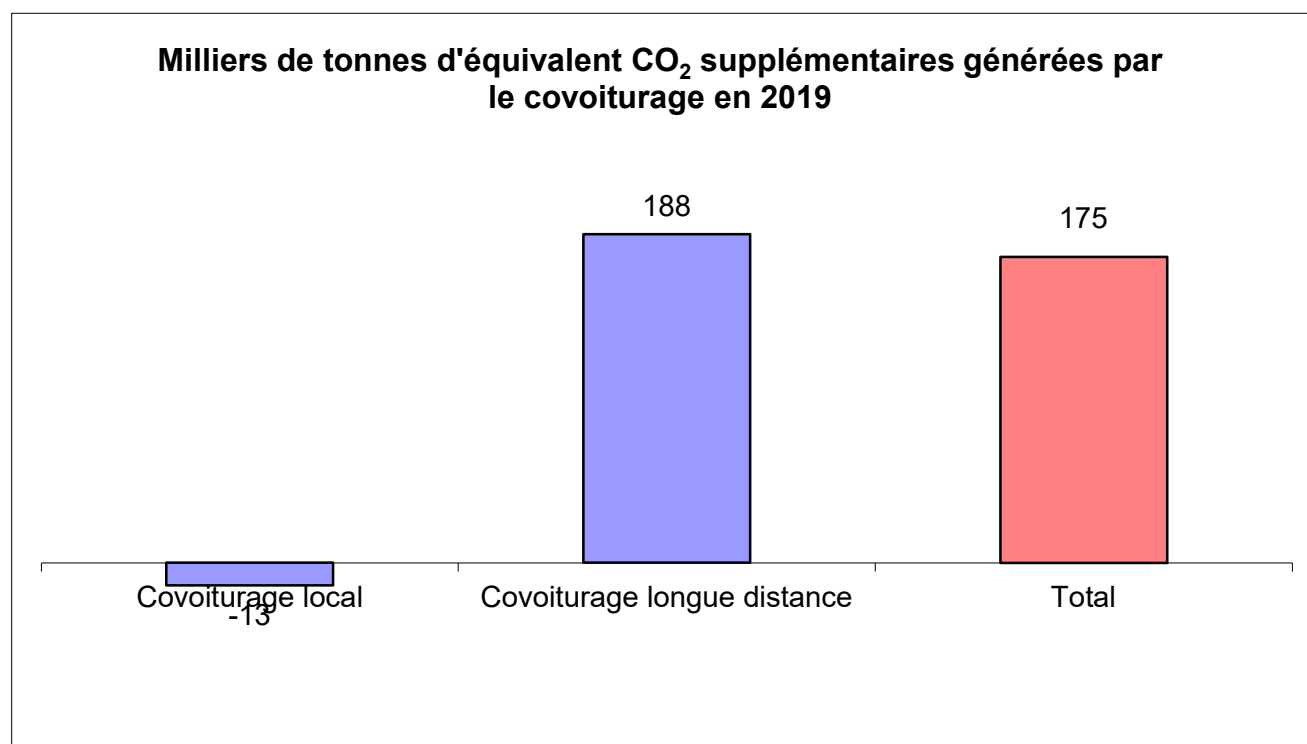
Pour le covoiturage, nous les calculons à partir des émissions de la voiture (217 geqCO<sub>2</sub>/voy-km), des taux de remplissage respectifs (2,98 vs 1,60, page 66) et des masses respectives (1 498 kg vs 1 388 kg, page 66) du covoiturage et de la voiture hors covoiturage, ce qui donne  $217 \times 1,60 / 2,98 \times 1\,498 / 1\,388 = 126 \text{ geqCO}_2/\text{voy-km}$ .

Voici le détail des émissions unitaires par mode :

Mode	Emissions geqCO <sub>2</sub> /voy-km
Covoiturage	126
Voiture hors covoiturage	217
Modes actifs (moyenne)	11
Transports urbains et train TER (moyenne)	28
TGV et InterCités (moyenne)	3,2
Autocar	29
Avion	259

Ces chiffres prennent en compte l'ensemble des émissions, y compris celles liées à la fabrication des véhicules et à la production et à la distribution de l'énergie.

### 7.5.2. Emissions induites par le covoiturage



Les reports modaux et les déplacements induits par le covoiturage ont généré 175 000 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> supplémentaires.

Le covoiturage local fait légèrement baisser les émissions de gaz à effet de serre (- 13 000 teqCO<sub>2</sub>), mais cette baisse ne suffit pas à compenser la hausse des émissions due au covoiturage longue distance (+ 188 000 teqCO<sub>2</sub>), laquelle résulte d'une part élevée de reports modaux depuis les transports collectifs terrestres et de déplacements induits.

Ces chiffres doivent être considérés comme des ordres de grandeur, étant donné l'incertitude sur les reports modaux.

Ils ne peuvent pas être comparés à ceux de l'*Enquête nationale sur le covoiturage* (C Ways et Kantar / ADEME, 2025) qui a calculé les impacts sur les émissions de gaz à effet de serre uniquement pour le covoiturage via les plateformes.

### 7.5.3. Monétarisation

En 2023, la valeur tutélaire du carbone est de 154,40 € par tonne (calculs ADETEC, d'après France Stratégie, 2019).

Le covoiturage génère donc un coût pour la collectivité d'environ  $175\,000 \times 154,40 \approx$  **27 millions d'euros** en augmentant les émissions de gaz à effet de serre.

## 7.6. CONSOMMATION D'ÉNERGIE

### 7.6.1. Consommation unitaire

Pour calculer la consommation d'énergie liée au covoiturage, il faut prendre en compte :

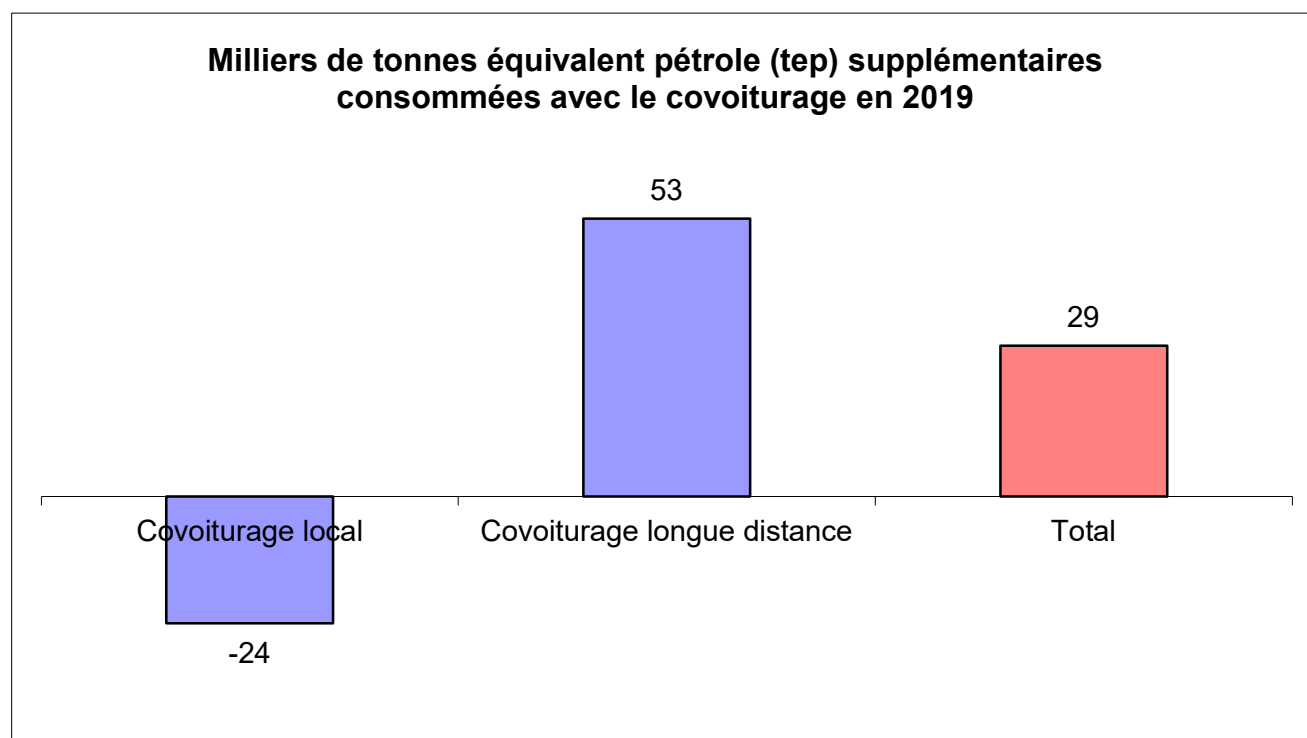
- Les reports modaux et les déplacements induits par le covoiturage (pages 71-74),
- Le taux d'occupation et le poids moyens des véhicules avec et sans covoiturage (page 66),
- La consommation unitaire de chaque mode de déplacement.

La consommation unitaire par mode a été estimée par nos soins à partir des données de CO<sub>2</sub> et des *Chiffres clés climat, air énergie* (ADEME, 2018). La voici :

Mode	Consommation gep/voy-km
Covoiturage	44,9
Voiture hors covoiturage	68,6
Modes actifs (moyenne)	3,5
Transports urbains et train TER (moyenne)	19,8
TGV et InterCités (moyenne)	2,6
Autocar	9,1
Avion	70,6

Ces chiffres prennent en compte l'ensemble des consommations d'énergie, y compris celles liées à la fabrication des véhicules et à la production et à la distribution de l'énergie.

### 7.6.2. Consommation induite par le covoiturage



Les reports modaux et les déplacements induits par le covoiturage ont généré une consommation

supplémentaire de 29 000 tonnes équivalent pétrole (tep).

Le covoiturage local fait baisser la consommation d'énergie (- 24 000 tep) mais cette baisse ne suffit pas à compenser la hausse due au covoiturage longue distance (+ 53 000 tep).

Comme pour les émissions de gaz à effet de serre, ces chiffres doivent être considérés comme des ordres de grandeur, étant donné l'incertitude sur les reports modaux.

### 7.6.3. Monétarisation

Les impacts de la consommation d'énergie ne font pas l'objet d'une monétarisation par des calculs économiques. A défaut, nous nous basons sur le prix moyen mensuel pondéré du kWh lors des cessions des certificats d'économie d'énergie (CEE), disponible sur [emmy.fr](http://emmy.fr). Cet indicateur est **imparfait**, car il correspond à un rapport entre l'offre et la demande et non au coût réel de cette externalité. Sur l'année 2023, sa valeur moyenne est de 6,83 € par kWh cumac (voir glossaire), soit 587 € par tep.

Sur la base de cet indicateur, le covoiturage générerait un coût pour la collectivité d'environ  $29\,000 \times 587 \approx 17$  millions d'euros en réduisant la consommation d'énergie.



## 7.7. ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION

### 7.7.1. Accidents supplémentaires générés par le covoiturage

En 2022, les accidents corporels impliquant un véhicule en covoiturage ont provoqué environ 2 décès, 20 blessés hospitalisés et 140 blessés légers supplémentaires par rapport à la situation sans covoiturage.

#### Détail du calcul

Source : *La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2022*<sup>45</sup> (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière).

En 2022, il y a eu 2 328 tués, 13 519 blessés graves et 37 938 blessés légers dans des accidents impliquant une voiture (victime présente dans le véhicule ou tiers impliqué dans l'accident).

Nous avons vu au chapitre 3 que le covoiturage représente 0,77 % du trafic automobile. Nous appliquons les coefficients suivants pour obtenir les tués dans un accident impliquant une voiture en covoiturage :

- 0,77 % pour les tués d'un autre mode de déplacement dans une collision avec une voiture (le nombre de tués hors véhicule ne change pas s'il y a covoiturage),
- 0,93 % pour les tués dans une voiture dans un accident sans tiers ou avec collision avec un usager autre qu'une voiture (le nombre de tués augmente avec le taux d'occupation du véhicule),
- 0,85 % (coefficient intermédiaire) pour les tués dans une collision impliquant au moins deux voitures.

Aucune étude n'a été réalisée sur l'accidentologie du covoiturage. Les acteurs qualifiés s'entendent toutefois sur le fait que l'accidentalité est un peu moindre pour le covoiturage que pour les conducteurs voyageant seuls, du fait d'une meilleure vigilance et d'une conduite plus responsable. Nous considérons que l'accidentalité du covoiturage est inférieure de 10 % à celle de l'ensemble des trajets automobiles ; l'écart ne peut pas être trop important car, comme le covoiturage, les trajets réalisés avec des proches génèrent une accidentalité moindre.

Nos calculs donnent un total d'environ 20 tués, 175 blessés hospitalisés et 1 130 blessés légers dans des accidents impliquant un véhicule en covoiturage. Les tués se répartissent approximativement ainsi : 12 dans les voitures en covoiturage, 3 dans d'autres voitures et 5 autres usagers.

Sans covoiturage, en tenant compte des reports modaux et déplacements induits et des accidents impliquant les modes substitués par le covoiturage, il y aurait environ 18 tués, 155 blessés hospitalisés et 990 blessés légers.

En faisant la différence entre les chiffres des deux situations, il y a environ 2 tués, 20 blessés hospitalisés et 140 blessés légers supplémentaires avec le covoiturage.

### 7.7.2. Monétarisation

Le coût pour la société de ces accidents supplémentaires est d'environ **20,8 millions d'euros**.

#### Détail du calcul

Pour 2023, les valeurs tutélaires de l'insécurité routière sont de 4,01 M€ pour un tué, 501 250 € pour un blessé hospitalisé et 20 050 € pour un blessé léger. Ces montants ont été définis dans le rapport Quinet et sont réactualisés chaque année en fonction de l'évolution du PIB par habitant.

Le coût des accidents corporels supplémentaires générés par le covoiturage est donc d'environ  $2 \times 4,01 + 20 \times 0,501 + 140 \times 0,020 \approx 20,8$  M€.

<sup>45</sup> Le bilan 2023 a été publié après la rédaction de cette partie.

## 7.8. SYNTHÈSE DES EXTERNALITÉS MONÉTARISABLES

Emissions de gaz à effet de serre	≈ 27 M€
Consommation d'énergie	≈ 17 M€
Accidents de la circulation	≈ 20,8 M€
Total externalités monétarisables	≈ 65 M€

Les 3 externalités monétarisables ont un coût total d'environ 65 M€ pour la collectivité. Ce chiffre doit être considéré comme un ordre de grandeur, étant donné l'incertitude sur certaines données, notamment les reports modaux.

## 7.9. DE NOMBREUSES EXTERNALITÉS NON MONÉTARISABLES

De nombreuses externalités ne sont pas monétarisables. On peut notamment citer :

- la consommation de matières premières et d'eau pour la construction et l'entretien des véhicules,
- la consommation d'énergie, de matières premières et d'eau pour la construction et l'entretien des voiries,
- l'artificialisation des sols,
- l'imperméabilisation des sols,
- la contribution aux îlots de chaleur urbains,
- la dégradation de la qualité paysagère,
- la diminution de la densité urbaine,
- la réduction de la biodiversité,
- etc.

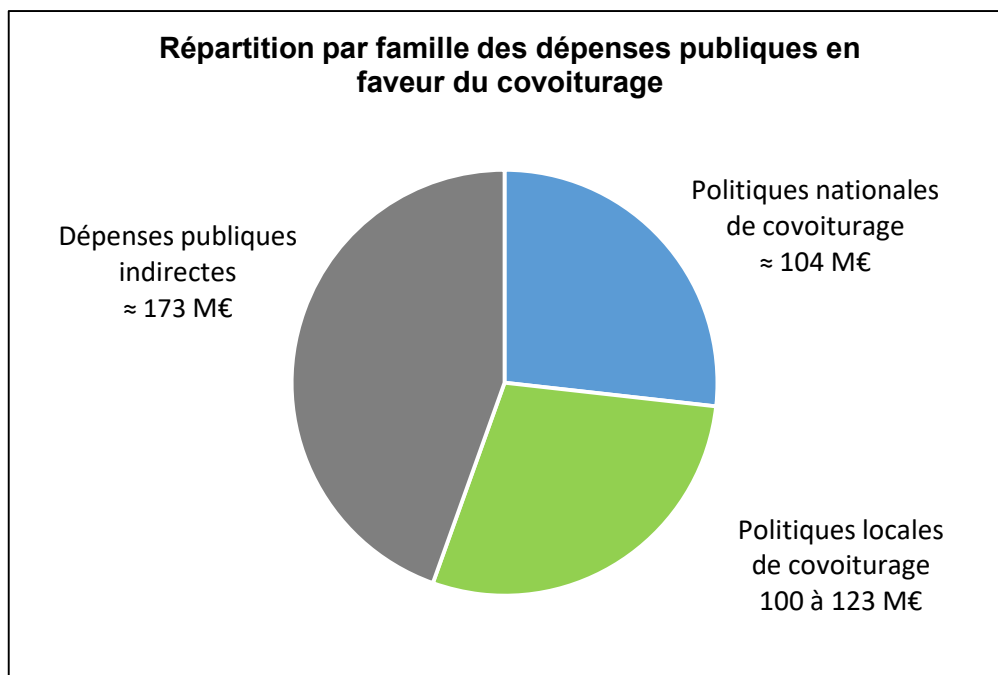
## 8. SYNTHÈSE GÉNÉRALE DES DÉPENSES PUBLIQUES EN FAVEUR DU COVOITURAGE

### 8.1. RESULTATS HORS EXTERNALITES MONETARISABLES

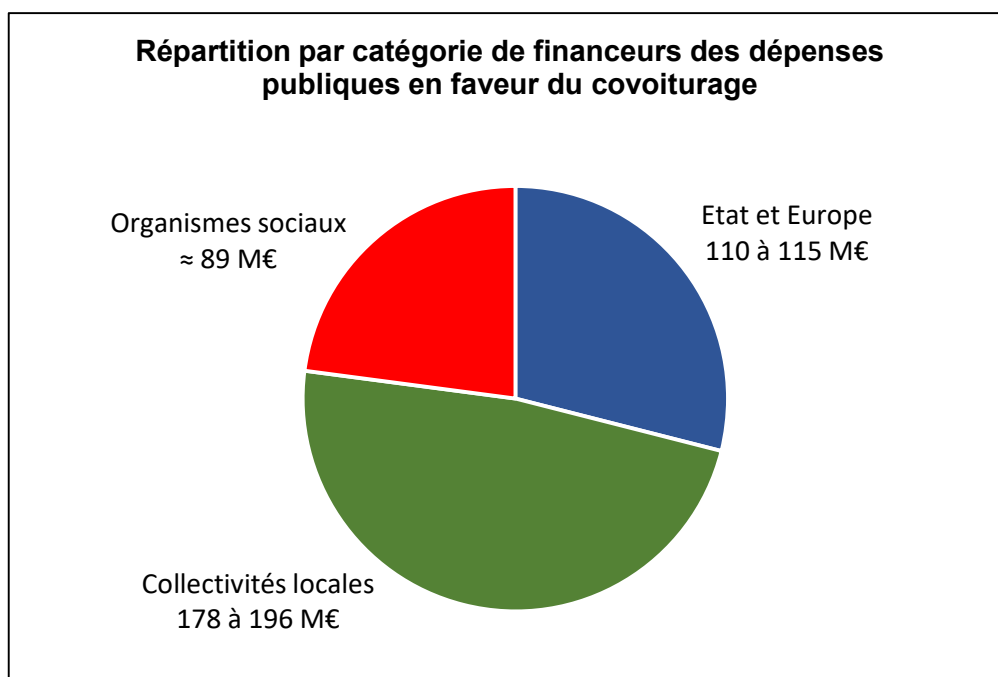
	Etat + Europe	Collectivités locales	Organismes sociaux	Total
Forfait mobilités durables	≈ 17 M€		≈ 86 M€	≈ 103 M€
Startup Registre de preuve de covoiturage	0,3 M€			0,3 M€
Etudes	0,035 M€			0,035 M€
Aides à l'emploi	≈ 0,2 M€			≈ 0,2 M€
Moyens humains internes	≈ 0,5 M€			≈ 0,5 M€
Sous-total politiques nationales de covoiturage (hors subventions)	≈ 18 M€	0	≈ 86 M€	≈ 104 M€
Voies réservées au covoiturage	16,1 M€			16,1 M€
Incitations financières	≈ 23 M€			≈ 23 M€
Aires de covoiturage	30 à 40 M€			30 à 40 M€
Lignes de covoiturage	15 à 20 M€			15 à 20 M€
Autostop organisé	0,6 à 1 M€			0,6 à 1 M€
Plateformes internet de covoiturage et prestations afférentes	8 à 10 M€			8 à 10 M€
Covoiturage solidaire	0,4 à 0,6 M€			0,4 à 0,6 M€
Communication	1 à 1,5 M€			1 à 1,5 M€
Forfait mobilités durables	0,4 à 0,6 M€			0,4 à 0,6 M€
Etudes	2 à 3 M€			2 à 3 M€
Moyens humains internes	3,5 à 7 M€			3,5 à 7 M€
Sous-total politiques locales de covoiturage (subventions incluses)	≈ 40 à 45 M€	≈ 60 à 78 M€	0	≈ 100 à 123 M€
Ecart entre le coût réel de la voiture et le barème fiscal	≈ 0,38 M€		≈ 0,58 M€	≈ 0,96 M€
Fraudes des covoitureurs	≈ 33,9 M€		≈ 2,9 M€	≈ 36,6 M€
Usure supplémentaire des infrastructures routières	≈ 6,0 M€	≈ 17,4 M€		≈ 23,4 M€
Pertes de recettes des transports collectifs	≈ 11,5 M€	≈ 100,1 M€		≈ 111,6 M€
Sous-total dépenses publiques indirectes	≈ 52 M€	≈ 118 M€	≈ 3 M€	≈ 173 M€
Total dépenses publiques hors externalités monétarisables	≈ 110 à 115 M€	≈ 178 à 196 M€	≈ 89 M€	≈ 377 à 400 M€

**Hors externalités monétarisables, les dépenses publiques en faveur du covoiturage représentent un montant proche de 400 millions d'euros (377 à 400 M€).**

Les dépenses publiques indirectes ( $\approx 173$  M€) en représentent près de la moitié, les politiques locales (100 à 123 M€) et les politiques nationales ( $\approx 104$  M€) de covoiturage environ un quart chacune :



Ces dépenses publiques sont à la charge pour environ la moitié des collectivités locales (178 à 196 M€) et pour environ un quart de l'Etat et l'Europe (110 à 115 M€) et des organismes sociaux ( $\approx 89$  M€) :



Les deux plus gros postes de dépenses sont les pertes de recettes des transports collectifs ( $\approx 112$  M€) et le Forfait mobilités durables ( $\approx 103$  M€). A eux deux, ils représentent plus de la moitié du total.

## 8.2. RESULTATS EXTERNALITES MONETARISABLES INCLUSES

	Montant
Politiques nationales de covoiturage (hors subventions)	≈ 104 M€
Politiques locales de covoiturage (subventions incluses)	≈ 100 à 123 M€
Dépenses publiques indirectes	≈ 173 M€
Externalités monétarisables	≈ 65 M€
Total dépenses publiques, externalités monétarisables incluses	≈ 442 à 465 M€

**Externalités monétarisables incluses, les dépenses publiques en faveur du covoiturage représentent un montant total d'environ 450 millions d'euros.**

### 8.3. PERTINENCE DE CHAQUE POSTE DE DEPENSES PUBLIQUES

Nous analysons la pertinence de chaque poste de dépenses publiques en faveur du covoiturage à travers l'impact carbone (positif pour le covoiturage local, négatif pour le covoiturage longue distance), l'impact sur la pratique du covoiturage et l'éthique (particulièrement pour les fraudes). Dans le tableau qui suit, l'analyse se fait sur le principe de chaque poste, pas sur son montant.

	Montant	Impact carbone	Impact sur la pratique du covoiturage	Ethique
Forfait mobilités durables	≈ 103 M€	+	+	+
Startup Registre de preuve de covoiturage	0,3 M€	?	?	+
Etudes	0,035 M€	+	+	+
Aides à l'emploi	≈ 0,2 M€	+	+	+
Moyens humains internes	≈ 0,5 M€	+	+	+
Sous-total politiques nationales de covoiturage (hors subventions)	≈ 104 M€	/	/	/
Voies réservées au covoiturage	16,1 M€	+	+	+
Incitations financières	≈ 23 M€	?	?	?
Aires de covoiturage	30 à 40 M€	?	+	+
Lignes de covoiturage	15 à 20 M€	+	+	+
Autostop organisé	0,6 à 1 M€	+	+	+
Plateformes internet de covoiturage et prestations afférentes	8 à 10 M€	+	+	+
Covoiturage solidaire	0,4 à 0,6 M€	+	+	+
Communication	1 à 1,5 M€	+	+	+
Forfait mobilités durables	0,4 à 0,6 M€	+	+	+
Etudes	2 à 3 M€	+	+	+
Moyens humains internes	3,5 à 7 M€	+	+	+
Sous-total politiques locales de covoiturage (subventions incluses)	≈ 100 à 123 M€	/	/	/
Ecart entre le coût réel de la voiture et le barème fiscal	≈ 0,96 M€	?	?	–
Fraudes des covoitureurs	≈ 36,6 M€	?	?	–
Usure supplémentaire des infrastructures routières	≈ 23,4 M€	–	?	?
Pertes de recettes des transports collectifs	≈ 111,6 M€	–	?	?
Sous-total dépenses publiques indirectes	≈ 173 M€	/	/	/
Externalités monétarisables	≈ 65 M€	+	/	+

## 8.4. COMPARAISON AVEC L'ETUDE DE 2017

La comparaison avec l'étude de 2017 se fait sur les dépenses publiques hors externalités.

L'étude de 2017 donnait un montant total d'environ 203 millions d'euros, répartis ainsi :

	Etat	Sécurité Sociale	Collectivités locales	Total
Bénéfice non imposé du fait de la surévaluation du barème fiscal	≈ 0,5 M€	≈ 0,8 M€	/	≈ 1,3 M€
Surévaluation du barème fiscal	≈ 0,5 M€	≈ 0,8 M€	/	≈ 1,3 M€
Dépassement du barème fiscal	≈ 0,24 M€	≈ 0,39 M€	/	≈ 0,6 M€
Transport de passagers lors de déplacements professionnels	≈ 3,1 M€	≈ 5 M€	/	≈ 8,1 M€
Détour rémunéré	≈ 0,013 M€	≈ 0,02 M€	/	≈ 0,03 M€
Majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail	≈ 78 M€	/	/	≈ 78 M€
Fraudes fiscales et sociales	≈ 81,5 M€	≈ 5,5 M€	/	≈ 87 M€
Aires de covoiturage	/	/	≈ 7 M€	≈ 7 M€
Moyens humains internes	/	/	≈ 3,5 M€	≈ 3,5 M€
Sites internet	/	/	≈ 0,5 M€	≈ 0,5 M€
Autres dépenses	/	/	≈ 0,7 M€	≈ 0,7 M€
Politiques locales de covoiturage	/	/	≈ 11,7 M€	≈ 11,7 M€
Plan autoroutier de 2015	≈ 3,5 M€	/	/	≈ 3,5 M€
Plan autoroutier de 2017	/	/	≈ 1,4 M€	≈ 1,4 M€
Plans autoroutiers	≈ 3,5 M€	/	≈ 1,4 M€	≈ 4,9 M€
Routes et sécurité routière (hors coût des accidents)	≈ 20 M€	/	≈ 52 M€	≈ 72 M€
Usage des infrastructures routières	≈ 20 M€	/	≈ 52 M€	≈ 72 M€
Pertes de recettes pour les transports collectifs	/	/	≈ 26 M€	≈ 26 M€
Pertes de recettes des transports collectifs	/	/	≈ 26 M€	≈ 26 M€
Aides à l'emploi dans les associations de covoiturage	≈ 0,15 M€	/	/	≈ 0,15 M€
Divers	≈ 0,15 M€	/	/	≈ 0,15 M€
<b>Total général</b>	<b>≈ 105,5 M€</b>	<b>≈ 6,5 M€</b>	<b>≈ 91 M€</b>	<b>≈ 203 M€</b>

Le total calculé en 2017 (203 M€) était deux fois moins élevé que celui calculé dans la présente étude (377 à 400 M€).

Mais les résultats des deux études ne sont pas comparables. En particulier :

- La quantification du covoiturage était très approximative dans l'étude de 2017, ce qui a notamment amené à surévaluer le coût des fraudes liées à la majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail. Grâce à l'Enquête mobilité des personnes de 2019 et l'Enquête nationale covoiturage de 2025, la pratique du covoiturage est bien mieux quantifiée dans la présente étude, ce qui permet d'obtenir des niveaux de coûts plus fiables.
- Le Forfait mobilités durables, qui constitue le deuxième poste de dépenses publiques en 2023 n'existait pas en 2017. Il a été créé en 2020.
- Les politiques locales de covoiturage se sont fortement développées.
- Le coût d'usage des infrastructures routières avait été surévalué en 2017, faute d'avoir tenu compte dans le calcul de la baisse du trafic liée au covoiturage.
- Les reports modaux ont été complètement revus. L'enquête de 2025 montre en particulier des reports modaux depuis les transports publics beaucoup plus élevés, avec un impact financier très marqué.



## 9. COMPARAISON AVEC LES AUTRES MODES DE DEPLACEMENT

Nous nous intéressons d'abord aux dépenses publiques nettes, hors externalités, puis aux externalités.

### 9.1. DEPENSES PUBLIQUES NETTES, HORS EXTERNALITES

#### 9.1.1. Introduction méthodologique

Nous faisons la comparaison avec les modes de déplacement ayant fait l'objet d'une monétarisation. Pour la voiture, seules les aides publiques au stationnement, à la voiture électrique, l'aide aux carburants de 2022-2023 et le manque à gagner lié à l'impact de la surestimation du barème fiscal sur les frais réels ont été étudiées à ce jour.

Pour les modes autres que le covoiturage, les chiffres sont extraits de l'étude *Synthèse de 8 études sur les aides publiques à la mobilité*. Nous indiquons sur les graphiques l'année des données utilisées pour chaque étude. Tous les chiffres sont actualisés en **milliards d'euros 2023**, en appliquant l'inflation.

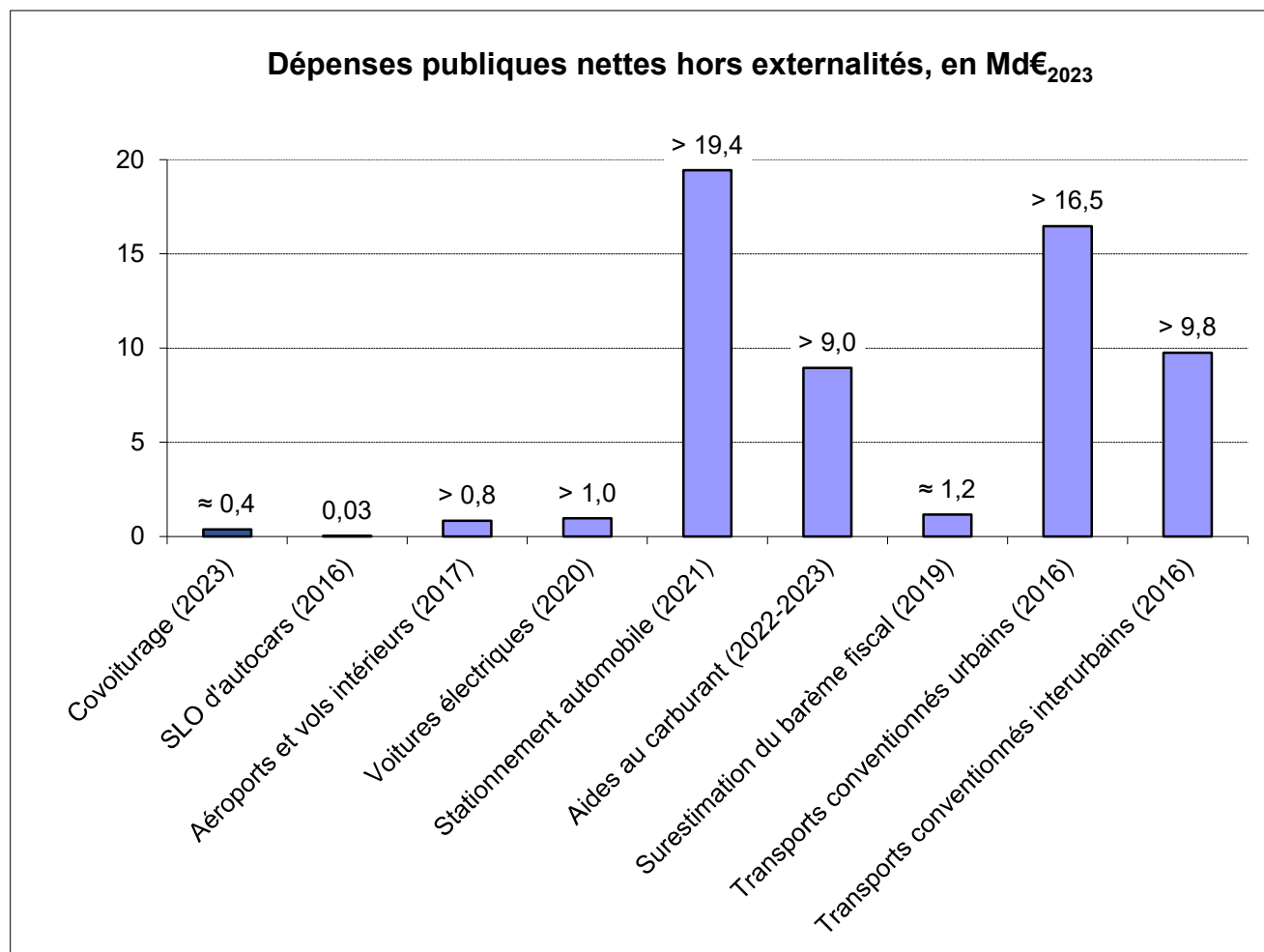
**Certaines valeurs sont sous-estimées**, du fait d'hypothèses basses sur certains postes de dépenses (par exemple pour le stationnement automobile et l'aérien) et/ou de la non prise en compte de certaines dépenses (par exemple pour l'aérien, les SLO d'autocars<sup>46</sup> et les transports collectifs conventionnés). Les chiffres correspondants sont indiqués avec le signe >.

De manière générale, les chiffres doivent être considérés comme des **ordres de grandeur** et les comparaisons faites avec précaution.

---

<sup>46</sup> SLO d'autocars : services librement organisés d'autocars, appelés « Cars Macron » à leur lancement, en 2015.

### 9.1.2. Dépenses publiques nettes

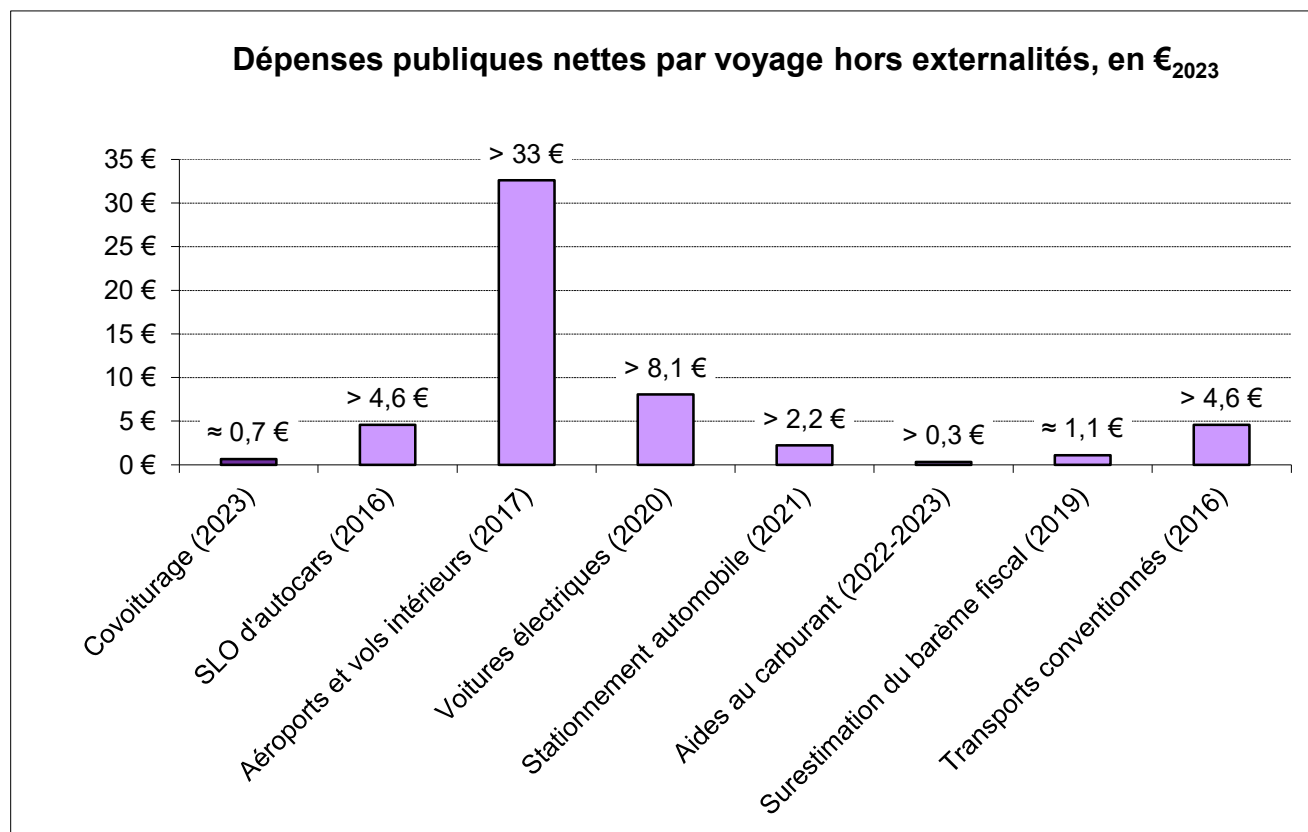


Les dépenses publiques en faveur du covoiturage (≈ 0,4 Md€) sont très inférieures à la plupart des autres dépenses publiques connues, notamment celles en faveur du stationnement automobile (> 19,4 Md€), des transports conventionnés<sup>47</sup> urbains (> 16,5 Md€) et interurbains (> 9,8 Md€) et des aides aux carburants de 2022-2023 (> 9 Md€).

Cet indicateur n'est toutefois pas le plus pertinent, car il ne tient pas compte du niveau d'usage de chaque mode de déplacement. C'est pourquoi nous allons analyser les dépenses publiques par voyage puis par voyageur-km. Ces dernières constituent l'indicateur le plus pertinent.

<sup>47</sup> Services publics de transport organisés par des collectivités territoriales ou l'Etat.

### 9.1.3. Dépenses publiques nettes par voyage

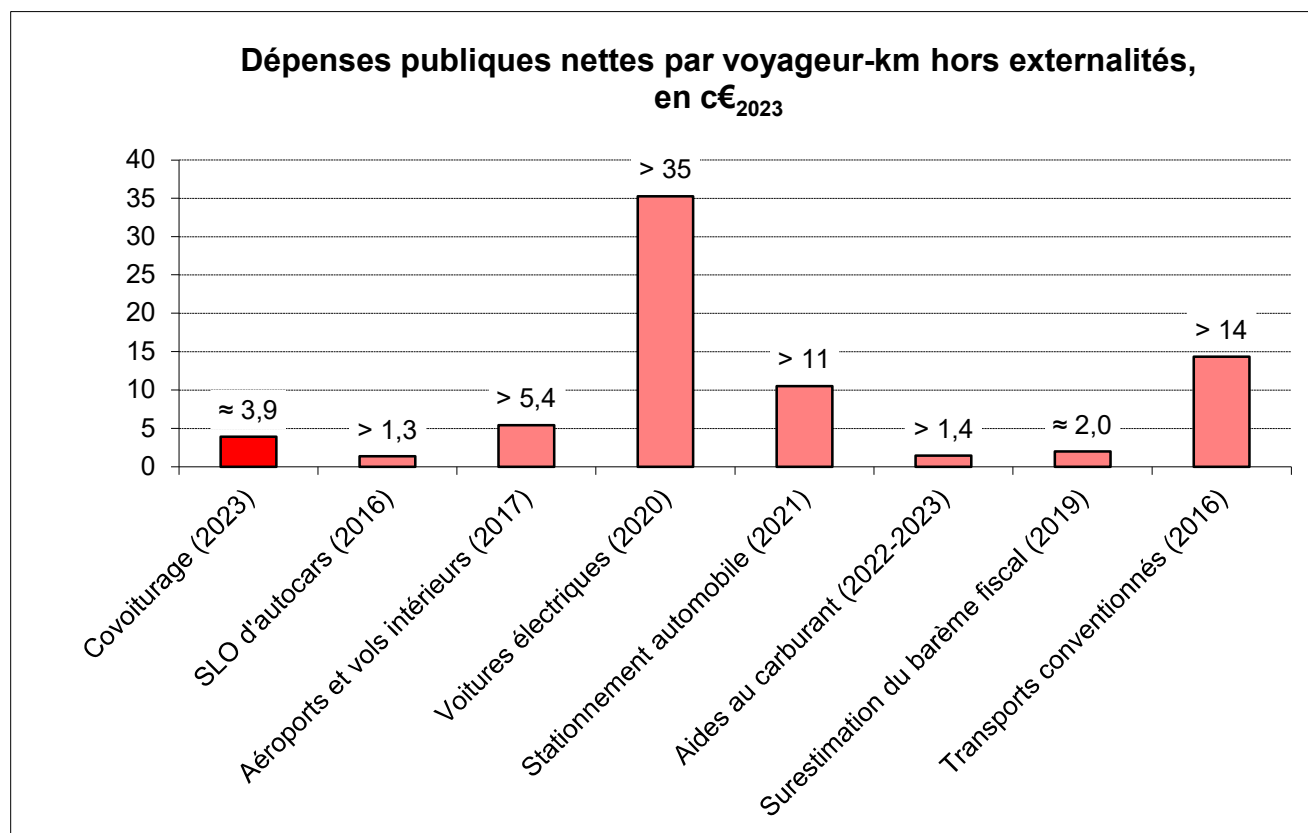


Sur ce graphique et le suivant, les transports conventionnés urbains et interurbains sont regroupés.

Les dépenses publiques par voyage en faveur du covoiturage (≈ 0,7 € par voyage) sont inférieures à la plupart des autres dépenses publiques par voyage connues, notamment celles en faveur des aéroports et vols intérieurs (> 33 € par voyage) et des voitures électriques (> 8,1 € par voyage).

### 9.1.4. Dépenses publiques nettes par voyageur-km

Comme indiqué plus haut, les dépenses publiques par voyageur-km constituent l'indicateur le plus pertinent.



Les dépenses publiques par voyageur-km en faveur du covoiturage (≈ 3,9 centimes par voy-km) se situent en milieu de classement. Elles sont inférieures à celles en faveur des voitures électriques, des transports conventionnés, du stationnement automobile et des aéroports et vos intérieurs, mais supérieures à celles liées à la surestimation du barème fiscal et en faveur du carburant et des SLO d'autocars.

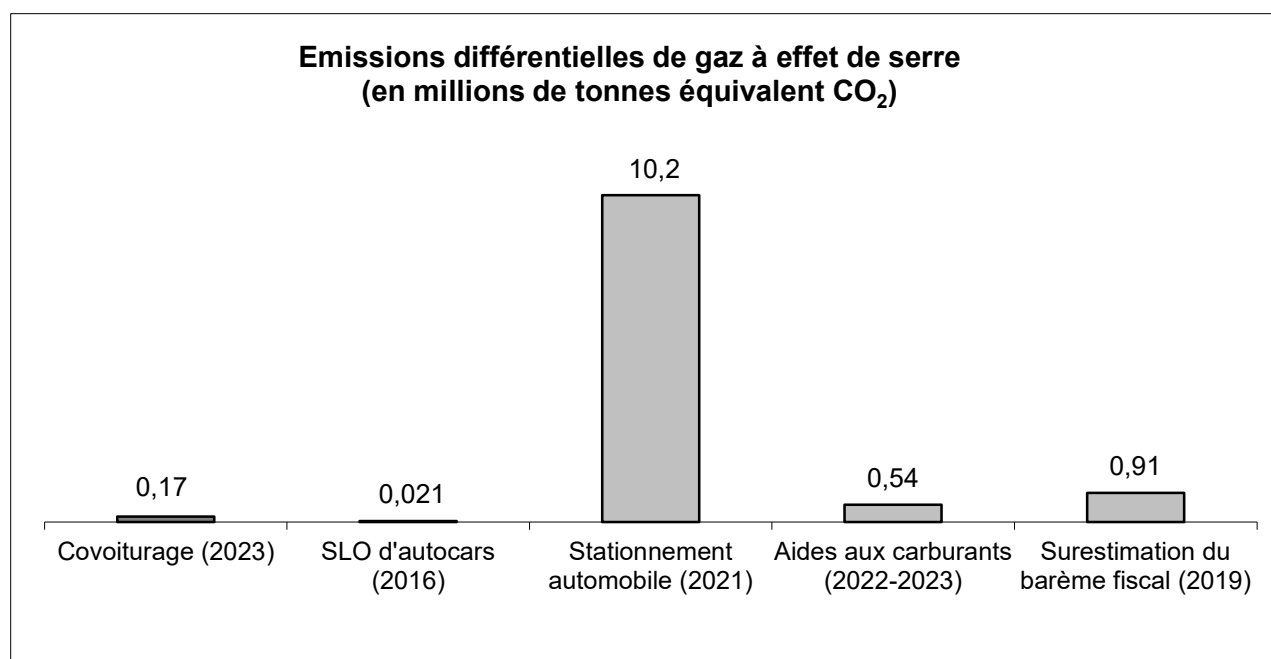
## 9.2. COUT DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

### 9.2.1. Introduction

Chiffrer le coût des émissions de gaz à effet de serre n'a de sens que si l'on compare les situations avec et sans l'offre de transport étudiée, donc en tenant compte des reports modaux et des déplacements induits. C'est ce que nous appelons les émissions différentielles.

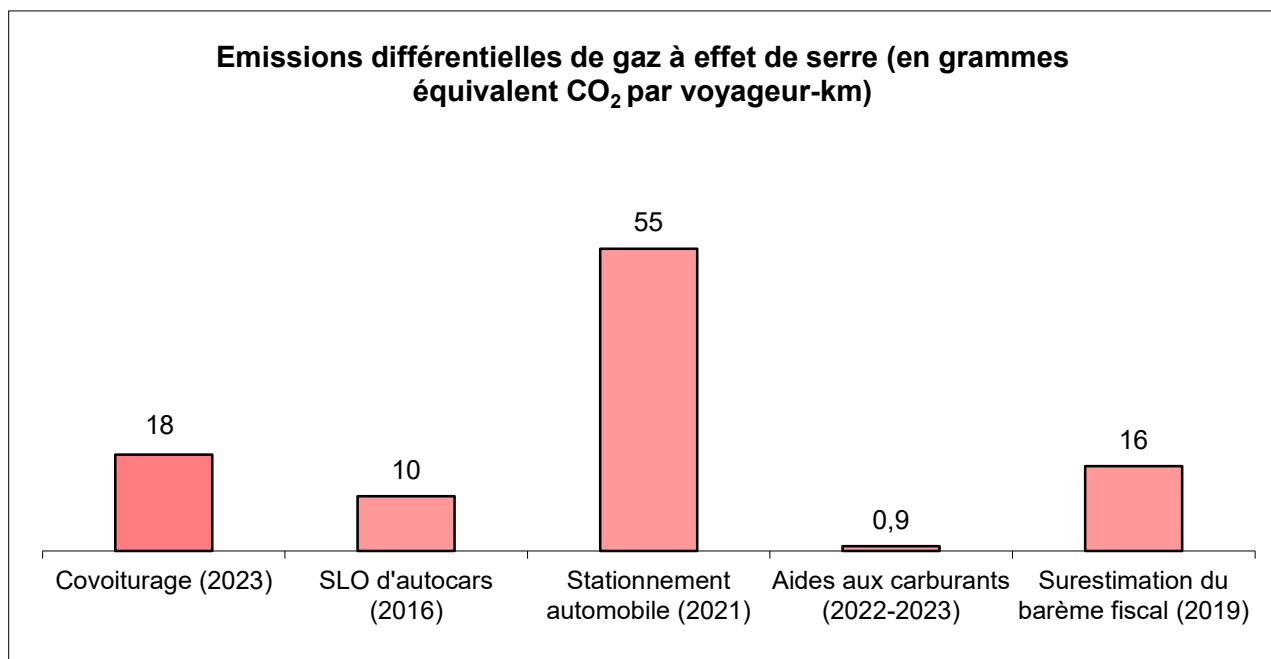
Celles-ci sont calculées ou estimées dans 5 des 9 études précédentes, en l'occurrence pour le covoiturage, les SLO d'autocars, le stationnement automobile, les aides aux carburants et le manque à gagner lié à l'impact de la surestimation du barème fiscal sur les frais réels.

### 9.2.2. Emissions différentielles totales



Le stationnement automobile a, de très loin, le plus fort impact carbone (+ 10,2 Mt). Le covoiturage se classe en 4<sup>e</sup> position.

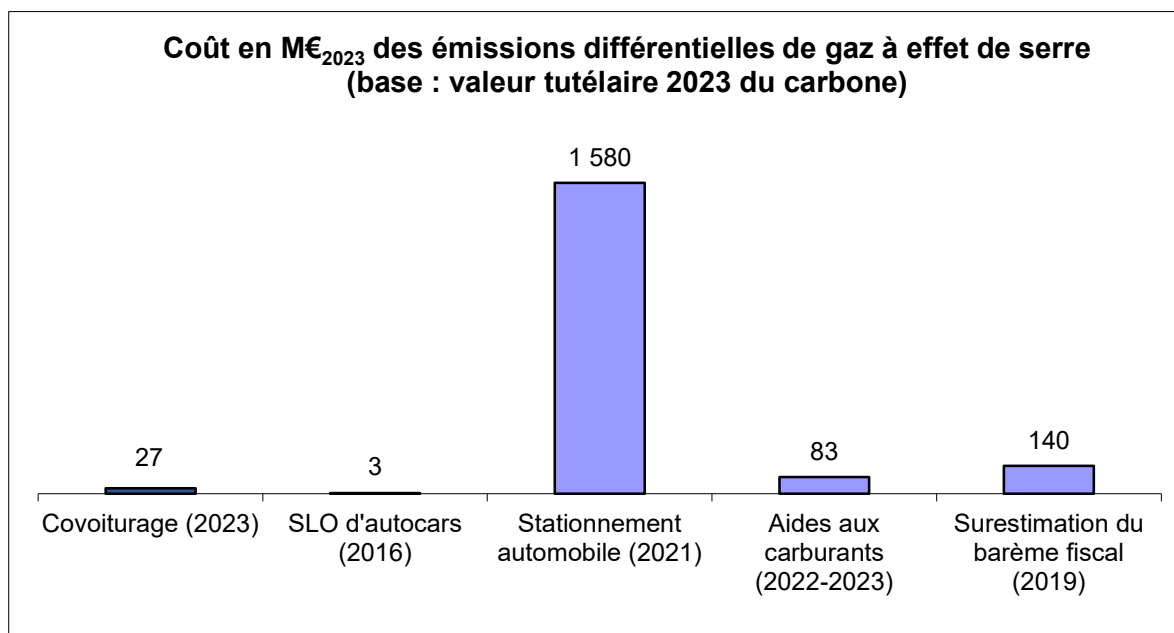
### 9.2.3. Emissions différentielles par voyageur-km



Le covoiturage est le 2<sup>e</sup> émetteur de gaz à effet de serre par voyageur-km, toutefois loin derrière le stationnement automobile.

## 9.2.4. Coût différentiel total

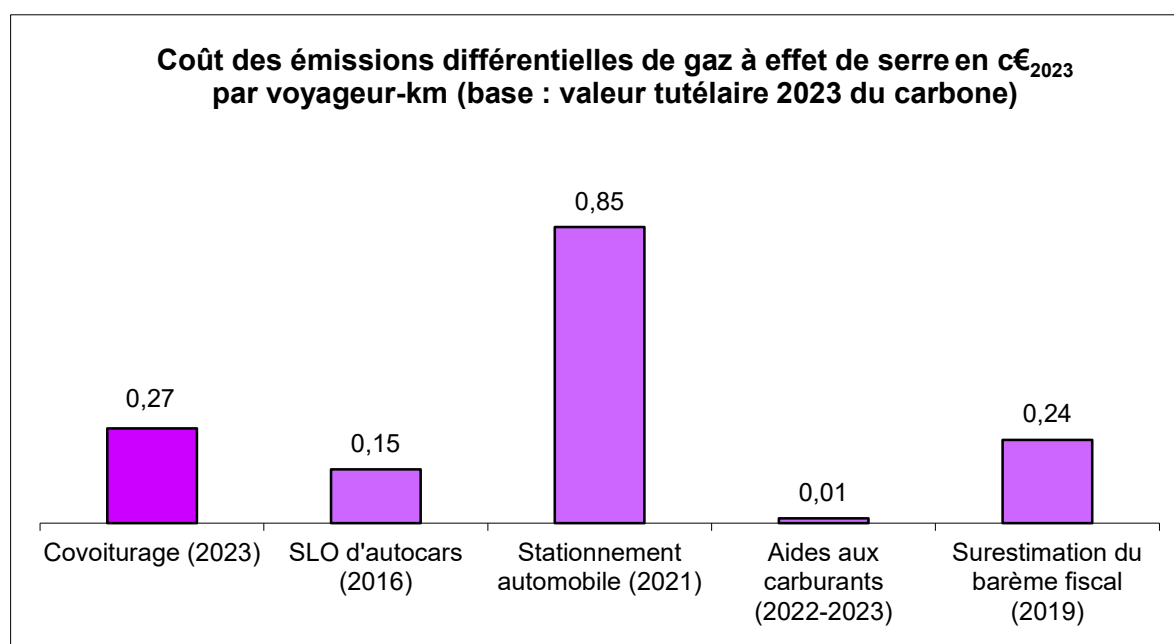
Afin d'homogénéiser les données, nous appliquons aux émissions de gaz à effet de serre de la page 93, qui se rapportent à des années différentes, la valeur tutélaire du carbone en 2023, soit 154,40 € par tonne.



La valeur tutélaire du carbone étant identique, le classement et les écarts restent les mêmes que pour les émissions totales de gaz à effet de serre.

Le coût supplémentaire généré pour la collectivité est de 1 580 M€ pour le stationnement automobile, 140 M€ pour l'impact de la surestimation du barème fiscal sur les frais réels, 83 M€ pour les aides aux carburants 2022-2023, 27 M€ pour le covoiturage et 3 M€ pour les SLO d'autocars.

## 9.2.5. Coût différentiel par voyageur-km



Le classement et les écarts restent les mêmes que pour les émissions de gaz à effet de serre par voyageur-km. Le covoiturage est le 2<sup>e</sup> plus coûteux par voyageur-km, derrière le stationnement automobile.

## 10. RECOMMANDATIONS

### 10.1. LA PLUPART DES DEPENSES EN FAVEUR DU COVOITURAGE SONT, DANS LEUR PRINCIPE, PERTINENTES

La plupart des dépenses publiques en faveur du covoiturage sont, dans leur principe, pertinentes, notamment parce qu'elles concernent le covoiturage local, dont le bilan carbone est positif.

### 10.2. POSTES SUR LESQUELS IL FAUT AGIR EN PRIORITE

Les postes sur lesquels il faut agir en priorité sont les suivants.

#### 10.2.1. Pertes de recettes des transports collectifs

Les pertes de recettes des transports collectifs représentent le premier coût public du covoiturage ( $\approx 112$  M€).

Pour limiter les reports modaux au détriment des transports collectifs, il faut à la fois informer sur le coût réel de chaque mode de déplacement et agir sur l'offre, notamment ferroviaire, et sa tarification.

Concernant l'information sur le coût réel de chaque mode de transport, sont notamment à prendre en compte :

- le coût réel de la voiture, sous-estimé par la plupart des automobilistes et détaillé page 55,
- le coût des abonnements de transport collectif, souvent 5 à 10 fois moins coûteux que la voiture avec la prise en charge de 50 % du coût des abonnements par les employeurs,
- le faible impact des réductions d'impôt sur le coût des déplacements domicile-travail en voiture (*Aller travailler en voiture et déduire ses frais réels : combien économise-t-on sur ses impôts ?* ADETEC, 2023).

Concernant l'offre ferroviaire et sa tarification, un effort est à faire en particulier :

- pour l'offre : sur les dessertes, les fréquences, les temps de parcours, les amplitudes horaires,
- pour la tarification : notamment en direction des jeunes, cible privilégiée du covoiturage longue distance, et des réservations tardives, souvent très onéreuses.

#### 10.2.2. Fraudes fiscales et sociales

Les fraudes fiscales et sociales sont un poste de dépenses sur lequel il est important d'agir, en raison de leur coût élevé pour les finances publiques ( $\approx 37$  M€) mais aussi, bien sûr, pour des raisons éthiques.

En leur sein, les fraudes sur les frais réels pour les déplacements domicile-travail sont à cibler en priorité, car elles représentent l'essentiel de ce coût ( $\approx 32$  M€).

Des contrôles fiscaux et sociaux sont à faire d'une part de manière aléatoire, d'autre part en rapprochant les données fiscales et sociales de celles du Forfait mobilités durables et du Registre de preuve de



covoiturage.

### **10.2.3. Forfait mobilités durables**

Le Forfait Mobilité Durable constitue, le deuxième poste de dépenses publiques en faveur du covoiturage (≈ 103 M€). Il a également un coût pour les employeurs.

Il est recommandé d'exclure le covoiturage des modes pouvant en bénéficier ou, a minima, de limiter son versement aux salariés ne bénéficiant pas auparavant d'une aide de l'employeur pour un mode plus vertueux (transports collectifs, vélo).

### **10.2.4. Incitations financières versées par les collectivités locales aux covoitureurs**

Les incitations financières versées par les collectivités locales aux covoitureurs sont à ajuster, en raison de leur coût élevé (≈ 23 M€), d'un effet d'aubaine pour une partie des covoitureurs qui covoituraient déjà et parce qu'elles peuvent concurrencer des modes de déplacement plus vertueux.

Il convient pour chaque collectivité porteuse d'une telle mesure de définir des critères rigoureux pour :

- Cibler préférentiellement les nouveaux covoitureurs.
- Ne pas concurrencer les lignes de transports collectifs et les modes actifs (marche, vélo...).
- Plafonner le montant des aides versées à chaque covoitureur.
- Plafonner le montant total des aides versées par la collectivité pour éviter un trop fort impact sur son budget.

### **10.2.5. Coût de pouce CEE Covoiturage**

Même s'il s'agit d'une aide privée, le Coût de pouce CEE Covoiturage concerne la puissance publique puisqu'elle en définit le principe et les critères et qu'il a un impact sur les pratiques de mobilité.

Il faut :

- Cibler uniquement les nouveaux covoitureurs.
- Revoir son mode de calcul.
- Revoir la répartition des fonds entre les entreprises concernées et les covoitureurs.

# ANNEXES

## Annexe 1 - Présentation de l'Association Qualité Mobilité

L'association Qualité Mobilité a été créée le 3 juillet 2015.

Elle a notamment pour objet de :

- promouvoir les transports collectifs et les modes de déplacement non motorisés de personnes,
- promouvoir, appuyer et coordonner la réflexion et les actions visant à améliorer l'organisation des déplacements et à protéger l'environnement,
- réaliser, faire réaliser, promouvoir et diffuser toute étude et enquête concernant ses domaines d'intervention.

Au démarrage de cette étude, ses membres sont les suivants :

- AFRA (Association Française du Rail).
- AGIFI (Association Française des Gestionnaires d'Infrastructures Ferroviaires Indépendants).
- AGIR Transport.
- Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).
- FIF (Fédération des Industries Ferroviaires).
- FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs).
- GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport).
- Ile-de-France Mobilités.
- Keolis.
- LISEA (Ligne Sud Europe Atlantique).
- RATP Dev.
- RATP Groupe.
- Régions de France.
- SNCF Gares et Connexions.
- SNCF Réseau.
- SNCF Voyageurs.
- Transdev.
- UTP (Union des Transports Publics et Ferroviaires).
- Wimoov.

## Annexe 2 - Pages de l'ouvrage *BlaBlaCar et son monde - Enquête sur la face cachée du covoiturage* consacrées aux CEE

Nous présentons ci-dessous, avec l'accord de l'auteur et de son coéditeur, les pages que Fabien GINISTY consacre aux CEE dans son ouvrage *BlaBlaCar et son monde - Enquête sur la face cachée du covoiturage*.

### Prime covoit' : super jackpot pour BlaBlaCar

#### Ces bidules étranges que sont les C2E

Les C2E, ce n'est pas un mécanisme marginal. Le gouvernement le présente comme « l'un des principaux instruments de la politique de maîtrise de la demande énergétique ». Chaque année, il brasse environ 5 milliards d'euros<sup>1</sup>. Comment fonctionne-t-il ? Accrochez vos ceintures : les vendeurs d'énergie, parmi lesquels Total

1. Matthieu Glachant, Victor Kahn et François Lévêque, « Une analyse économique et économétrique du dispositif des certificats d'économies d'énergie », i3-CERNA, octobre 2020 [téléchargeable sur [urlz.fr/pnYp](http://urlz.fr/pnYp)].

bien sûr, doivent inciter financièrement les particuliers à investir dans l'efficacité énergétique. Pour ce faire, Total et consorts donnent de l'argent aux ménages qui font des investissements « verts ». En contrepartie, les vendeurs reçoivent des C2E qu'ils présentent à l'État pour prouver qu'ils ont respecté leurs obligations. Ainsi, vous avez peut-être déjà bénéficié du dispositif quand vous avez isolé vos combles afin de baisser la consommation liée au chauffage, acheté des ampoules LED afin de réduire la facture électrique ou encore fait réparer votre vélo grâce au « coup de pouce vélo », car l'administration part du principe que vous avez laissé votre voiture au garage. Avec la carte cadeau Jubileo, c'est pareil, Total vous paie car le dispositif considère que le passager que vous allez embarquer sur BlaBlaCar ne va pas prendre sa voiture, et ainsi la planète va économiser pour un certain montant d'équivalent CO<sub>2</sub>...

L'État n'impose pas un montant précis aux entreprises pour financer ces « incitations ». Cela serait beaucoup trop simple ! L'État oblige par contre les entreprises concernées à faire économiser tant de kilowattheures (kWh) aux particuliers. Plus elles vendent de l'énergie, plus elles doivent faire économiser de l'énergie... logique ! On imagine bien que Total, l'un des plus gros vendeurs d'énergie en France sinon le plus gros, est l'un de ceux qui doivent donc faire économiser le plus d'énergie<sup>1</sup>.

1. EDF, Engie et Total comptabilisent à eux trois près de 70 % du total des C2E entre 2006 et 2013, d'après la Cour des comptes (Dany



Mais comment comptabiliser des économies d'énergies qui, a fortiori, n'ont pas encore été réalisées!? Le raisonnement paraît complètement absurde? Alors «ils» l'ont fait, à savoir l'administration et les professionnels du secteur, nous y reviendrons. Tel double vitrage permet tant de kWh économisés pendant dix ans, telle chaudière dernier cri représente une économie de tant de kWh pendant vingt ans même si on ne sait pas ce qu'elle remplace, etc. Ainsi, tous les produits et services concernés par les C2E ont été comptabilisés en kWh économisés. Le coup de pouce vélo<sup>1</sup> par exemple a été évalué ainsi : l'économie d'énergie « créée » grâce à une réparation à 50 euros équivaut à 10 mégawattheures (MWh), car nous allons moins prendre notre voiture...

Ces wattheures qui ne seraient pas dépensés sont appelés les wattheures « cumac », contraction de « cumulé » et « actualisé ». Les C2E que doivent présenter les obligés à l'administration sont exprimés en wattheures cumac (Whc). Ainsi, les vendeurs qui ont financé le coup de pouce vélo à hauteur de 50 euros ont obtenu en contrepartie un C2E d'une valeur de 10 MWhc.

Nguyen-Luong et Cédric Cariou, « Les certificats d'économie d'énergie dans les transports : état des lieux et potentiels », Institut d'aménagement et d'urbanisme – Île-de-France, avril 2018, p. 6 [téléchargeable sur [url.fr/pnYx](http://url.fr/pnYx)].

1. Le coup de pouce vélo a fonctionné d'avril 2020 à mars 2021.

### Un geste « écolo » : du pétrole en cadeau

Les obligés (c'est comme ça que les vendeurs d'énergie sont appelés par le dispositif) ont donc une obligation de résultat (présenter à l'administration des C2E à hauteur de tant de MWhc, selon leur production d'énergie), mais ils ont le choix quant à la façon d'obtenir ces C2E. Un test pour voir si vous avez bien tout compris : si vous étiez Total, quelle opération financeriez-vous pour obtenir des C2E? Réponse : celle qui permet de toucher des MWhc au meilleur prix! En effet, 50 euros dépensés dans les ampoules LED ne génèrent pas le même nombre de MWhc, donc de C2E, que 50 euros dépensés dans le coup de pouce vélo! À investissement égal, certaines opérations génèrent plus de C2E que d'autres. Elles permettent donc de toucher des C2E moins chers. Pour Total comme pour les autres obligés, il faut donc optimiser l'achat de C2E.

Il existe différentes façons d'obtenir des C2E pour les obligés. La première, qui représente plus de 75 % des cas, consiste à financer des « opérations standardisées ». Comme leur nom l'indique, la même valeur des C2E s'applique ici à tous les obligés qui financeraient l'opération en question. Elle est fixée par arrêté ministériel, à partir d'études et de données statistiques. C'est le cas que nous avons vu plus haut : pour tel double vitrage, telle chaudière..., chaque opération vaut tant de C2E, elle est « standardisée » quel que soit l'obligé qui finance.

La deuxième façon, c'est la Bourse! Il existe en effet une Bourse des C2E, qui s'appelle Emmy. Si le prix du C2E est moins cher à la Bourse, pourquoi s'embêter à payer des chaudières et des ampoules LED?

La troisième façon est plus rare, il s'agit de « l'opération spécifique ». Dans ce cas, l'obligé trouve son propre « gisement » de C2E. Il doit monter un dossier instruit par l'administration pour prouver qu'il va faire économiser des wattheures grâce à telle opération précise. Dans ce cas, les montants d'économies d'énergie ne sont pas forfaitisés, mais validés par l'administration au cas par cas. Les opérations spécifiques étant complexes à monter, elles doivent logiquement bénéficier aux obligés davantage que les opérations standardisées ou que la Bourse : obtenir des C2E pour moins cher et un monopole sur le gisement. Total, un des plus gros obligés français, a dû mettre une armée de comptables sur le coup... « Où trouver des C2E au meilleur prix? » « Quels gisements ne sont pas encore exploités? » Et là, un jour, bingo, l'idée du covoit'. À moins que ce ne soit BlaBlaCar qui la lui ait soufflé, avec sa com' écolo? Le partenariat Total-BlaBlaCar sur les cartes-cadeaux, c'est une opération spécifique. C'est même une très belle opération spécifique pour les deux multinationales.

L'opération spécifique Total-BlaBlaCar est « celle qui a permis, et de loin, de capitaliser le plus de C2E » sur la période 2012-2013, affirment les auteurs d'une des rares

études sur les C2E dans les transports<sup>1</sup>. Un paragraphe est consacré au partenariat entre les deux géants français. On y lit notamment que « toute nouvelle inscription sur le site de covoiturage BlaBlaCar a été valorisée environ 20 MWhc selon nos calculs<sup>2</sup>, Total versant en contrepartie un bon d'achat de carburant de 20 euros à chaque nouvel inscrit. [...] Au final, le bilan a été très « rentable » pour Total. » Les MWhc ainsi produits avaient donc la valeur suivante : 1 euro le MWhc. Or, combien valait le MWhc sur Emmy, la Bourse des C2E, à l'époque? 3 euros. Donc le « gisement » covoit' permettait de générer des C2E trois fois moins chers que le prix du marché. Combien de C2E ont été ainsi créés? Sur 2012-2013, il y a eu, selon BlaBlaCar, 7 TWhc générés grâce à cette opération spécifique<sup>3</sup>. 7 TWhc, c'est 7 millions de MWhc. Au prix du marché de l'époque, cela fait donc 7 millions × 3 euros = 21 millions d'euros générés par les nouvelles inscriptions sur la plateforme. Magique! Sur ces 21 millions, un

1. Dany Nguyen-Luong et Cédric Cariou, « Les certificats d'économie d'énergie dans les transports », art. cit., p. 20.

2. Les auteurs écrivent qu'ils ont constaté « une certaine opacité » concernant ce partenariat Total-BlaBlaCar. Ils ont alors contacté les deux entreprises pour avoir des informations complémentaires sur cette opération spécifique, mais les deux géants « sont restés muets quant à son fonctionnement détaillé », nous ont-ils indiqué par mail. Les deux chercheurs ont alors procédé à une estimation à partir de données fournies par ces deux entreprises dans un autre cadre, sans pour autant avoir pu véritablement vérifier l'information.

3. Dany Nguyen-Luong et Cédric Cariou, « Les certificats d'économie d'énergie dans les transports », art. cit., p. 20.



tiers (7 millions  $\times$  1 euro) a été reversé sous forme de cartes carburant. Résultat net de l'opération : la création de 14 millions d'euros!

Ainsi, cette opération « a permis [à Total] d'alimenter rapidement ses obligations de la 2<sup>e</sup> période en cumulant les kWhc à chaque inscription sur BlaBlaCar. Pour BlaBlaCar c'était une opération marketing très intéressante concluent les auteurs de l'étude.

Si Total a effectivement empoché les C2E à 1 euro le MWhc, il a effectivement « capitalisé » 14 millions d'euros. Et BlaBlaCar? Pour les auteurs de l'étude, il s'agit d'une « opération marketing très intéressante », puisque Total a financé des bons-cadeaux aux clients de BlaBlaCar. Mais est-ce seulement une opération de com'? Non : c'est que ce que j'ai appris au cours de mon enquête sur la prime covoiturage.

#### La prime covoiturage, quèsaco?

« Fabien, vous avez jusqu'au 26/12/2023 pour recevoir le reste des 100 euros de votre Prime Covoiturage. Publiez un trajet maintenant. » Fin novembre, les notifications de BlaBlaCar se multiplient pour m'inciter à bénéficier de la prime covoiturage. Pour cela, il faut que je publie et que je fasse d'autres trajets avec ma voiture... Pour sauver la planète, on vous file un chèque si vous roulez plus. Allez comprendre.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, finie l'opération spécifique de la carte-cadeau Total. Le covoiturage longue distance

bénéficie de sa fiche standardisée TRA SE 114. Cela veut dire que tous les opérateurs de covoiturage et les vendeurs d'énergie peuvent s'entendre pour générer des C2E à partir des déplacements des conducteurs. C'est très facile, puisque tous les conducteurs qui réalisent effectivement un trajet avec au moins un passager sont éligibles, sauf ceux qui ont déjà bénéficié d'un mécanisme de C2E avec la carte Total ou autre<sup>1</sup>. Ainsi, chaque covoiturage génère 18 800 kWhc, énonce la fiche en question. Le conducteur est le « bénéficiaire ». Ainsi, moi qui suis inscrit depuis 2009, je peux être bénéficiaire et générer 18,8 MWhc. Il suffit que je fasse le trajet puis que je demande ma prime covoiturage à BlaBlaCar (ou à l'opérateur par qui je passe). Je « produis » donc 18,8 MWhc.

Produire environ 19 MWhc, c'est bien beau, mais ce n'est pas avec des mégawatts économisés qu'on peut remplir le réservoir. Heureusement, Total veut nos C2E pour remplir ses obligations. À combien va-t-il nous les acheter? C'est là qu'intervient BlaBlaCar, incontournable, encore une fois. La plateforme fait office d'huissier : elle garantit à l'État que nous avons bien réalisé les trajets, avec des passagers, etc. Elle atteste donc de l'effectivité du covoiturage, mais aussi de notre identité et de notre permis de conduire. Elle est aussi un intermédiaire financier qui fait commerce des C2E : elle nous rétribue et, en échange, récupère nos dossiers, qu'elle revend à Total.

1. Klaxit et Karos proposaient aussi des opérations spécifiques.

Enfin, le pétrolier dépose les dossiers auprès du ministère pour les convertir en C2E.

En échange de nos 19 MWhc, BlaBlaCar nous donne 25 euros. Mais combien ça vaut, à la bourse des C2E, 19 MWhc? On a vu qu'il y a dix ans le MWhc valait à peu près 3 euros. Au moment d'écrire ces lignes<sup>1</sup>, il en vaut à peu près 8. Donc, si nous vendions nous-mêmes nos 19 MWhc à la bourse, nous bénéficierions d'un pactole de  $19 \times 8$  euros = 152 euros. Nous ne touchons que 25 euros.

#### Des calculs complexes... aux résultats très juteux!

En plus, durant l'année 2023, le gouvernement a décidé de donner un « coup de pouce » à la prime covoiturage. Cela signifie que les MWhc de la fiche standardisée étaient doublés. Ainsi, je généraïs non pas 18,8 MWhc, mais 37,6 MWhc. Les conditions étaient un peu plus restrictives, mais restaient largement atteignables pour les conducteurs qui roulaient beaucoup : il fallait faire trois trajets dans les trois mois suivant la publication du premier trajet.

En contrepartie de ces 38 MWhc, BlaBlaCar nous donnait 100 euros, soit 2,63 euros le MWhc. À la Bourse, ces 38 MWhc valent environ 300 euros. Que devenaient les 200 euros restants?

1. « Évolution du prix des CEE (certificats d'économie d'énergie) », c2emarket.com, consulté le 3 décembre 2023.

Et combien sommes-nous à avoir touché la prime? Pour le savoir, j'ai feuilleté la lettre d'information relative aux C2E que le ministère de l'Écologie publie tous les mois<sup>1</sup>. La plus récente, celle de décembre 2023<sup>2</sup>, donne les chiffres jusqu'à fin novembre. Ils sont énormes. Ainsi, sur les 11 premiers mois de 2023, nous sommes 461 649 à avoir touché la prime<sup>3</sup>! Précisément, nous sommes 261 980 à avoir touché 25 euros, et 199 669 à avoir touché 100 euros.

Revenons à nos moutons : combien de ces primes ont été attribuées via BlaBlaCar? Soyons sympas avec les concurrents de l'ogre et considérons que BlaBlaCar ne détient que 90 % des parts de marché de la longue distance<sup>4</sup>. On estime donc que, via BlaBlaCar, nous avons été 236 000 à avoir touché 25 euros, et 180 000 à avoir touché 100 euros. BlaBlaCar nous a donc versé un total d'environ 24 millions d'euros.

1. « Comités de pilotage. Lettres d'information et statistiques du dispositif des certificats d'économies d'énergie », ecologie.gouv.fr, 5 janvier 2024 [consultable sur [urlz.fr/pnYH](http://urlz.fr/pnYH)].

2. Ce travail a été effectué en janvier 2024.

3. Les tableaux du ministère donnent le nombre de « conducteurs engagés dans le coup de pouce », mais les commentaires qu'il en fait les traduisent en « personnes [qui] ont bénéficié d'une incitation financière ».

4. Ceci est une hypothèse basse. Je propose ici des calculs se basant sur les données disponibles... et sur des hypothèses, car certaines informations ne sont pas accessibles. Au moment de la finalisation de ce livre, le service presse de BlaBlaCar n'a pas répondu à ma demande au sujet de l'argent généré par les C2E. N'étant, de ce fait, pas confirmés, les résultats présentés n'ont donc pas d'autre prétention que d'être des estimations.



En parallèle, nous avons généré des MWhc, que BlaBlaCar a collectés. Toutes ces primes représentent un total de  $19 \text{ MWhc} \times 236\,000 + 38 \text{ MWhc} \times 180\,000 = 11\,324\,000 \text{ MWhc}$ . BlaBlaCar a collecté 11 millions de MWhc. En Bourse aujourd'hui, à 8 euros le MWhc, ces 11 millions de MWhc valent 90 millions d'euros. Oui oui, 90 millions d'euros, générés par nos primes covoit' longue distance, via BlaBlacar.

Sur ces 90 millions d'euros «collectés», BlaBlaCar nous en a donc reversé 24. Que deviennent les 66 millions d'euros restants? Ils sont partagés entre BlaBlaCar et Total. Comment? Cela ne nous regarde pas.

Ainsi, collecter les C2E, ce n'est pas qu'une «opération marketing» pour BlaBlaCar, comme ont peut-être pu le penser les auteurs de l'étude de 2018. En effet, BlaBlacar revend les C2E à Total, il ne les lui donne pas. Les deux géants ont passé un contrat qui fixe le prix d'achat par Total du dossier que possède BlaBlaCar. Ce contrat est bien entendu confidentiel.

Faisons un petit calcul – ça faisait longtemps... 24 millions d'euros payés aux conducteurs pour 11 millions de mégawattheures cumac produits : le MWhc nous a été payé 2,18 euros en moyenne. Ça, c'est donc la part que nous touchons. Si BlaBlaCar revendait à Total les dossiers à ce prix-là, c'est Total qui récupérerait l'intégralité des 66 millions restants, BlaBlaCar n'aurait qu'un «intérêt marketing», et dans la récolte des données, à proposer la prime. À l'inverse, si BlaBlaCar revendait les dossiers à

8 euros par MWhc, Total n'aurait rien à y gagner : autant les acheter directement en Bourse. La vérité du deal entre BlaBlaCar et Total se situe donc entre ces deux extrémités.

Ecov est une plateforme de covoiturage courte distance. Sur son site internet<sup>1</sup>, elle propose une répartition de prime covoiturage en partant de l'hypothèse du MWhc vendu à son partenaire, Octopus Energy, à 5,5 euros. La plateforme explique en toute transparence qu'elle devrait se faire 120 euros de marge chaque fois qu'elle verse 100 euros de prime à ses conducteurs. Faisons confiance à ce geste de transparence – qu'il faut saluer – et considérons ce prix comme bon. Considérons qu'Ecov vend ses dossiers à Octopus Energy à 5,5 euros le MWhc.

BlaBlaCar, ce n'est pas Ecov : il a les moyens de faire miroiter à Total des quantités de C2E considérables en comparaison de ses concurrents... donc sûrement de négocier un prix supérieur du MWhc. Mais gardons ce montant, et considérons que BlaBlaCar vend ses dossiers à 5,50 euros le MWhc. Sur les 11 premiers mois de 2023, on a vu que BlaBlaCar avait vendu, d'après nos calculs, pour 11 millions de MWhc à Total.

Abacadabra! cela nous fait 60 millions d'euros. Sur ce capital, BlaBlaCar nous a reversé, on l'a vu, 24 millions. Résultat net dans la poche de BlaBlaCar : 36 millions d'euros. Au final, c'est Total qui régale. Le pétrolier nous a filé

1. «Thomas Matagne : "Avec France Covoit, citoyens et collectivités inventent la mobilité de demain"», [ecov.fr](https://ecov.fr), 3 avril 2023 [consultable sur [urlz.fr/pnYJL](https://urlz.fr/pnYJL)].

24 millions, et a filé 36 millions à BlaBlaCar. Total achète ainsi des C2E pour pas cher (60 millions), mais si l'envie lui venait de les revendre à 8 euros le MWhc, c'est-à-dire au prix du marché, il pourrait encore générer  $90 - 60 = 30$  millions d'euros de bénéf. Elle est pas belle, la vie?

## Une dinguerie... politique?

### 48 millions payés par bibi

Vous n'avez rien compris? Alors récapitulons : avec les C2E liés au covoiturage longue distance, prime et coup de pouce, quand BlaBlaCar nous donne 25 euros ou 100 euros, cela revient à ce qu'il nous achète des C2E à 2,18 euros le MWhc<sup>1</sup>. Or, sur le marché des C2E, le MWhc vaut 8 euros. BlaBlaCar revend nos dossiers à Total de manière que les deux géants margent.

Au vu des volumes de C2E échangés durant les onze premiers mois de 2023, si l'on fait l'hypothèse que BlaBlaCar détient 90 % des parts de marché du covoiturage longue distance, donc des primes covoit', et si l'on considère qu'il revend les dossiers à 5,5 euros le MWhc, BlaBlaCar a réalisé un gain de 36 millions d'euros, c'est-à-dire plus que ce que la plateforme a versé aux particuliers. Et ce, en prenant des hypothèses basses par rapport à la part de marché de BlaBlaCar et au prix du MWhc négocié avec Total.

1. Cette moyenne n'est pas pondérée.

D'accord : ces 36 millions d'euros sur onze mois, c'est une estimation sur un coin de table. Mais cela donne une petite idée de la taille (énorme) de l'œuf en or que pond la poule «C2E longue distance» pour BlaBlaCar. Ah oui, il faudrait ajouter un deuxième œuf, celui pondue par les «C2E courte distance» avec BlaBlaCar Daily, pour s'approcher plus finement du pactole global. J'ai donc refait le raisonnement pour les primes courte distance. Selon mes estimations<sup>1</sup>, le profit s'élève cette fois à 12 millions d'euros pour la courte distance. Soit 48 millions d'euros au total, sur onze mois seulement.

D'où sortent ces dizaines de millions d'euros? On l'a vu, c'est Total qui régale, contraint qu'il est par l'État de présenter des C2E pour compenser le fait qu'il vende de l'énergie polluante. C'est Total qui régale, BlaBlacar empoche, on empoche. C'est gagnant-gagnant... donc on ferme les yeux? Pas si vite : comme le dit poliment l'Ademe dans un rapport sur les C2E<sup>2</sup>, «le financement du dispositif [par les vendeurs d'énergie] se fait au travers de la réintégration des coûts de production et de gestion des C2E dans le prix de vente de l'énergie». C'est donc nous qui payons, et pas qu'un peu. L'Ademe poursuit en effet : «L'impact C2E [en 2019] est le suivant : 5,80 centimes d'euros TTC par litre de carburant, 0,67 cent

1. Avec l'hypothèse que BlaBlaCar détient 50 % des parts de marché.

2. Philippe Bertrand, Guillaume Delatre (Atema Conseil), Fabrice Petitfrère, Thibault Lachesnaie (Burgeap), Frédéric Lefebvre-Naré (Isee), Nicolas Rousseau (Soliha), «Évaluation du dispositif des certificats d'économie d'énergie», Ademe, 2019 [consultable sur [urlz.fr/pnYXX](https://urlz.fr/pnYXX)].



d'euros TTC par kWh d'électricité, 0,40 cent d'euros TTC par kWh de gaz. » Ainsi, « d'après certains obligés, cela représenterait de l'ordre de 100 à 150 euros par an par ménage toutes énergies confondues, soit 3 à 4 % des dépenses énergétiques des Français », lit-on en page 16. Vous avez bien lu, « 3 à 4 % », c'est énorme. Et ces calculs valent pour 2019, non pour 2024<sup>1</sup>. Certes, on parle ici du financement de l'ensemble du dispositif C2E, et pas uniquement des primes covoit'. Ce qu'il faut cependant retenir, c'est que ces dizaines de millions d'euros générés par les primes covoit' BlaBlaCar/Total sont financés par nous, chaque fois que nous faisons le plein chez Total, « vous ne viendrez plus chez nous par hasard ».

### Main dans la main avec l'administration

BlaBlaCar est ainsi grassement rétribué au nom des « économies d'énergie »... parce qu'on multiplie les trajets en bagnole ! Comment est-ce possible ? L'histoire de cette dinguerie commence en 2012, on l'a vu, avec l'opération BlaBlaCar-carte-cadeau Total. À l'époque, il s'agissait d'une « opération spécifique ». Et qui dit « spécifique » dit « secret des affaires ». Toujours est-il que l'opération avait été validée par l'administration. Cela signifie que BlaBlaCar et Total étaient arrivés à convaincre des hauts fonctionnaires, donc a priori moins bêtes que moi, que 1) le covoiturage est bon pour la planète et 2) une carte

1. Sur les C2E, lire aussi mon article « Les certificats d'économie d'énergie : un dispositif à l'inefficacité prouvée », *L'Âge de faire*, n° 158, janvier 2021, p. 16.

carburant est une rétribution logique pour sauver la planète. Moi je dis chapeau. La force de la conviction, sans doute. Mais nous sommes en 2012 : on peut mettre au crédit des hauts fonctionnaires que les études qui alertent sur l'effet rebond du covoiturage longue distance ne sont pas encore publiées.

Et puis, courant 2022, voilà que débarquent les opérations standardisées. Selon la procédure<sup>1</sup>, celles-ci sont proposées à l'administration par l'ATEE, l'Association technique énergie environnement. C'est un groupement de grosses entreprises sur les questions énergétiques. Créée en 1978 au moment du deuxième choc pétrolier, son rôle est d'« élaborer des propositions et [de] discuter avec les pouvoirs publics des mesures propres à faire progresser la maîtrise de l'énergie ». Bref, c'est le lobby des grandes entreprises sur les questions énergétiques. À sa tête, Nicolas Fondraz, est d'ailleurs un ancien de Total. Donc c'est l'ATEE, plus précisément son « groupe de travail Transports », qui élabore les fiches standardisées pour le covoiturage. Au sein de ce groupe de travail, on trouve bien entendu les principales plateformes, à commencer par BlaBlaCar. Et, à la tête du groupe de travail Transports, « Jean-Christophe Desjardins de TotalEnergies », indique le site internet de l'ATEE. Ceux qui vont directement bénéficier des fiches sont donc ceux qui rédigent

1. Décrite à la page suivante, consultée le 12 janvier 2024 : « Opérations standardisées d'économies d'énergie », [ecologie.gouv.fr](https://ecologie.gouv.fr), 2 janvier 2024 [consultable sur [urlz.fr/dFGo](https://urlz.fr/dFGo)].

leur première version, ainsi que la méthode de calcul du forfait d'économie que la mise en œuvre de chaque fiche sera censée réaliser. Logiquement, ils ont intérêt à gonfler les estimations des économies d'énergie escomptées, puisque, pour la même opération, il y aura d'autant plus de wattheures cumac générés.

Heureusement, ces calculs sont simplement *proposés* à l'administration. L'Agence de la transition écologique<sup>1</sup> et le PNCEE<sup>2</sup> doivent calmer les ardeurs des entreprises : voir des économies d'énergie partout, c'est voir des C2E partout, c'est donc les dévaloriser, c'est donc permettre aux vendeurs d'énergie de remplir leurs obligations pour moins cher, c'est donc contraire à l'effet incitatif d'économie d'énergie que sont censés avoir les C2E pour les obligés. « In fine », ces fiches standardisées doivent être « approuvées par la direction générale de l'Énergie et du Climat », dit la procédure. Et « suite à ce processus, les fiches sont [encore] examinées par le Conseil supérieur de l'énergie, arrêtées par le ministre chargé de l'énergie, puis publiées au *Journal officiel* ». Bref, la procédure est bien faite, tout le ministère s'y colle pour qu'au final le ministre ne signe pas n'importe quoi, à savoir les propositions de l'ATEE qui sont, par définition, dictées par l'intérêt des entreprises.

1. C'est le nouveau nom de l'Ademe, administration toujours rattachée au ministère de l'Écologie.

2. Le Pôle national des C2E est une administration rattachée à la direction générale de l'Énergie et du Climat (DGEC), elle-même placée sous l'égide du ministère de l'Écologie.

C'est donc du solide : quand le ministre signe qu'un conducteur permet, parce qu'il fait un trajet en covoiturage courte distance par exemple, une économie d'énergie de 19 700 kWh, on se dit que ça a dû être pesé et soupesé au wattheure près. C'est l'arrêté du 26 septembre 2022. Pour l'occasion, la ministre d'alors, Agnès Pannier-Runacher, avait délégué sa signature à un haut fonctionnaire.

Quel calcul a permis cette évaluation des économies d'énergie ? Pour le savoir, il faudrait que je prenne connaissance de la fiche de calcul et de la fiche explicative qui accompagnent cette fiche d'opération standardisée qui énonce ces 19 700 kWhc. Le site internet de l'ATEE publie toutes les fiches standardisées. Quant à l'accès aux fiches explicatives et de calcul correspondantes, il est réservé à ses membres. Il y a même certaines fiches qui n'apparaissent pas accessibles aux membres. C'est le cas pour la fiche de calcul qui nous intéresse. Qui ne tente rien n'a rien : j'ai demandé l'accès aux fiches de calcul et explicatives à l'ATEE<sup>1</sup>, sans succès.

Heureusement, certaines langues, qui ont connaissance des calculs, se sont déliées : en ce qui concerne la prime courte distance, « pour atteindre ce niveau d'économie, le gouvernement part du principe qu'un nouveau conducteur va systématiquement continuer à covoiturer de façon régulière, en réalisant cinq fois par semaine 20 à 25 kilomètres avec des passagers à bord, pendant cinq

1. Demande faite le 12 janvier 2024.



ans», écrit un journaliste d'*Alternatives économiques*<sup>1</sup>. Et ce que ne précise pas l'article, c'est que pour qu'il y ait effectivement une telle économie d'énergie de 19 700 MWhc, il faut par ailleurs que les génies qui ont travaillé sur cette fiche aient estimé que tous les trajets effectués prendront des passagers... qui laisseront leur voiture au garage! Vous l'avez compris : les économies d'énergie liées au covoiturage courte distance attendues sont farfelues, complètement surévaluées.

Concernant le covoiturage longue distance, on n'a, par contre, aucun élément sur la tambouille qui a eu lieu. Il faut dire que, dans le petit milieu des plateformes de covoit', même les rares concurrents de BlaBlaCar n'ont pas trop intérêt à dire à quel point le business des C2E est lucratif. Idem du côté des vendeurs d'énergie. Quant à l'administration, malgré mes demandes répétées, je n'ai pas pu avoir d'interlocuteur ou d'information supplémentaire, sinon des synthèses écrites d'informations déjà disponibles, c'est-à-dire généralistes. Toujours est-il que, dès 2015, une étude tout à fait sérieuse commandée par l'Ademe<sup>2</sup> émet de sérieux doutes quant au véritable impact environnemental du covoiturage longue distance, on l'a vu<sup>3</sup>. Rebelote en 2016, cette fois-ci dans un article publié

1. Thomas Chenel, «Le boom du covoiturage est-il lié à l'action du gouvernement?», *Alternatives économiques*, 19 avril 2023 [consultable sur [urlz.fr/pnZ3j](http://urlz.fr/pnZ3j)].

2. «Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance. Rapport final», art. cit.

3. Voir p. 108-111.

dans la revue du Commissariat général au développement durable<sup>1</sup> : l'administration savait très bien qu'il ne fallait pas être très optimiste quant aux tonnes de CO<sub>2</sub> économisées par le covoit' longue distance. Les études incitaient même au pessimisme, puisque, je le rappelle, l'étude du CGDD notait une augmentation du nombre de voitures sur les routes liée au développement du covoiturage. Pourquoi avoir validé les fiches C2E, qui semblent avoir été écrites par Frédéric Mazzella et Total eux-mêmes?

Et ce n'est pas fini : le « coup de pouce »! Non content de valider des fiches standardisées fantasques, le pouvoir politique double la mise le 2 décembre 2022, en publiant l'arrêté qui crée la bonification (le coup de pouce de 100 euros) pour les deux fiches standardisées!

Pourquoi en arrive-t-on à la situation où je me retrouve à pouvoir bénéficier de cent balles alors que je fais du covoiturage longue distance depuis plus de dix ans, et que le versement d'une prime ne peut pas avoir d'effet incitatif pour moi, sinon de me faire rouler plus pour arriver aux trois trajets en trois mois? Le passage qui va suivre laisse penser que non seulement l'administration sait que «quelque chose» ne colle pas, mais qu'elle tente de masquer ce «quelque chose». Ce quelque chose, c'est le financement massif du covoiturage longue distance, c'est le financement massif de BlaBlaCar<sup>2</sup>.

1. Nicolas Wagner «Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance», art. cit.

2. Et le cadeau fait à Total de C2E moins chers qu'au prix du marché.

### Le gouvernement ne peut pas ne pas savoir

Qu'il s'agisse de l'arrêté de septembre pour les fiches standardisées<sup>1</sup> ou de celui de décembre pour les bonus<sup>2</sup>, chaque fois, les deux types de covoiturage étaient concernés, courte et longue distance.

Par contre, la communication gouvernementale qui a suivi masque complètement les incitations au covoiturage longue distance. Ainsi, le 13 décembre 2022 est lancé en grande pompe le «plan national covoiturage du quotidien». Son objectif? «Amplifier le covoiturage sur les trajets du quotidien<sup>3</sup>». Ainsi, le «plan national covoiturage du quotidien poursuit un objectif ambitieux de 3 millions de trajets quotidiens». Et quand il s'agit de présenter la «mesure phare» qu'est la prime de 100 euros aux primo-conducteurs, il est uniquement fait mention de la prime pour la courte distance et de son bonus («le reste au dixième covoiturage»). Absolument rien n'est dit sur le fait que les «primo-conducteurs» peuvent en fait toucher 200 euros, car il existe deux fiches distinctes et deux bonus distincts. Absolument pas un mot, dans les

1. Arrêté du 26 septembre 2022 modifiant l'arrêté du 22 décembre 2014 définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie [consultable sur [urlz.fr/pqpbl](http://urlz.fr/pqpbl)].

2. Arrêté du 2 décembre 2022 créant une bonification pour les fiches d'opérations standardisées relatives au covoiturage dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie [consultable sur [urlz.fr/pqpbl](http://urlz.fr/pqpbl)].

3. Citations tirées du dossier de presse dédié au «plan national covoiturage du quotidien».

quatorze pages du dossier de presse, sur le covoiturage longue distance.

Comment expliquer ce silence? Christophe Béchu, Agnès Pannier-Runacher et Clément Beaune<sup>1</sup> ne sont-ils pas au courant que leurs services ont aussi validé des primes pour le covoiturage longue distance? Impossible. À moins que les trois ministres et la flopée de hauts fonctionnaires derrière eux n'aient pas trouvé un seul argument pour justifier un si gros cadeau au covoiturage longue distance... à BlaBlaCar?

Comment communiquer pour mettre en valeur les efforts du gouvernement concernant le covoiturage au quotidien, sans pour autant mettre en valeur le soutien au covoiturage longue distance, tout en informant quand même les citoyens qu'ils ont droit à une prime pour la longue distance? Il semble que les communicants de l'administration aient également été confrontés à ce casse-tête quand il a fallu rédiger la page officielle du «covoiturage» sur les sites ministériels. Ainsi, sur [ecologie.gouv.fr](http://ecologie.gouv.fr), les «aides covoiturage au quotidien» bénéficient d'un chapitre à part entière, pas la longue distance<sup>2</sup>. Celle-ci a seulement droit à un encadré de sept lignes, qui arrive

1. La plan national covoiturage du quotidien est porté par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, à l'époque dirigé par Christophe Béchu, par le ministère de la Transition énergétique, à l'époque dirigé par Agnès Pannier-Runacher, et par le ministre délégué chargé des Transports, à l'époque Clément Beaune.

2. «Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur», [ecologie.gouv.fr](http://ecologie.gouv.fr), 6 novembre 2023, consulté le 5 décembre 2023 [consultable sur [urlz.fr/kTPO](http://urlz.fr/kTPO)].



comme un cheveu sur la soupe en fin de paragraphe sur les « conditions de versement » de la prime de 100 euros pour la courte distance.

Cette sensation que le gouvernement souhaite masquer son soutien au covoiturage longue distance, car il est injustifiable, on en a d'autres indices. Comme quand on clique, à partir de la page étudiée ci-dessus, sur le lien « Statistiques publiques relatives aux conducteurs ayant engagé une demande de prime courte et/ou longue distance », on tombe sur le site du Registre de preuve du covoiturage, une « start-up d'État pour accompagner la massification du covoiturage du quotidien ». De nouveau, ce sont les statistiques liées au covoiturage du quotidien qui sont mises à l'honneur sur la page d'accueil. Et dans le dossier de presse du bilan à un an du plan covoiturage, pas un mot sur la longue distance, encore.

Et puis un article du *Parisien* tombe le 13 décembre : « Selon nos informations – confirmées par le ministre de la Transition écologique Christophe Béchu –, la prime de 100 euros va être reconduite pour une année supplémentaire. Uniquement pour les trajets dits de « courte distance », soit moins de 80 kilomètres<sup>1</sup>. » Ainsi, après avoir « camouflé » tant bien que mal l'existence du bonus pour la longue distance, l'exécutif décide de ne pas le maintenir, un an après. Pourquoi ? Aucune explication n'a été

1. Victor Tassel, « Covoiturage : la prime de 100 euros reconduite pour la courte distance », *Le Parisien*, 13 décembre 2023 [consultable sur : [urlz.fr/pnZf](http://urlz.fr/pnZf)]

donnée à ce non-renouvellement. Finis les cent balles pour les trois trajets. Par contre, les vingt-cinq balles pour le premier trajet, la fiche standardisée, elle, est valable jusqu'en 2027. Là encore, pas d'explication donnée à cette incohérence.

La prime longue distance aurait eu un succès anecdotique, on comprendrait mieux la quasi-absence de communication du gouvernement sur le sujet. Ce n'est pourtant pas le cas : la prime longue distance est sans conteste celle qui a le plus cartonné en 2023. On a vu qu'elle avait profité à 462 000 personnes sur les onze premiers mois de l'année, alors que la prime courte distance a été versée à 241 000 conducteurs. Le gouvernement a largement communiqué sur le succès de la prime courte distance. Pourquoi n'a-t-il jamais communiqué sur le succès encore plus grand de la prime longue distance ?

### **IR - Base d'imposition - Revenu global**

#### **I. Notion de revenu global imposable**

1

L'impôt sur le revenu est établi d'après la situation générale de fortune des assujettis. Le revenu imposable de chaque contribuable comprend donc, en principe, la totalité des revenus des membres du foyer fiscal (personne seule sans ou avec charges de famille, conjoints, partenaires liés par un pacte civil de solidarité, enfants mineurs, autres personnes à charge).

Par revenu, on entend en principe tous les produits qui se renouvellent ou sont susceptibles de se renouveler quel que soit leur montant. Ainsi, la circonstance qu'une rémunération est exagérée n'est pas de nature à lui donner le caractère d'une libéralité non imposable. La fraction excédant la rétribution normale des fonctions exercées constitue aussi un revenu au sens de l'[article 156 du code général des impôts \(CGI\)](#).

Il s'ensuit que, dès lors qu'elles présentent ce caractère, les sommes perçues ou acquises par le contribuable sont, de plein droit, soumises à l'impôt à défaut d'une disposition législative expresse les exonérant.

10

Mais divers textes étendent le champ d'application de l'impôt à des profits ne répondant pas strictement à cette définition. Tel est le cas des plus-values effectivement réalisées par des particuliers lors de la cession à titre onéreux de biens ou de droits de toute nature ([BOI-RFPI-PVI](#)) et de celles réalisées dans l'exercice d'une activité professionnelle ([BOI-BNC-BASE-30](#) et [BOI-BIC-PVMV](#)).

En outre, sont imposables les gains nets en capital réalisés à l'occasion de cessions à titre onéreux de valeurs mobilières et de droits sociaux ([BOI-RPPM](#)).

Constituent sauf preuve contraire des revenus imposables :

- les sommes, titres ou valeurs transférés vers l'étranger ou en provenance de l'étranger lorsque le

Ainsi, la notion de revenu imposable inclut les profits réguliers ou occasionnels qui sont le fruit d'initiatives ou de diligences des contribuables pouvant consister notamment dans la recherche de meilleures conditions de placement de leur patrimoine ([BOI-BNC-CHAMP-10-10-20-40 au XXXIX § 690 et suiv.](#), [BOI-BNC-SECT-60-10 au I-A § 30](#)).

20

De même, l'origine des revenus est en principe sans importance.

Il s'ensuit en particulier que les revenus ayant leur source hors de France sont normalement passibles de l'impôt au même titre que les revenus d'origine française.

Toutefois, les revenus de source étrangère peuvent dans certains cas, être exclus des bases de l'impôt, soit en vertu des conventions internationales sur les doubles impositions, soit lorsque leur bénéficiaire n'est pas domicilié en France ([BOI-IR-DOMIC](#)).

30

Enfin, certains revenus sont expressément exonérés de l'impôt, notamment pour des motifs d'ordre social, économique ou financier.

#### **II. Non-imposition des revenus perçus dans le cadre d'une activité de "co-consommation"**

40

En application de l'[article 12 du CGI](#), les revenus réalisés par les particuliers dans le cadre de leurs activités de toute nature sont en principe imposables, y compris les revenus de services rendus à d'autres particuliers avec lesquels ils ont été mis en relation par l'intermédiaire notamment de plates-formes collaboratives.

Toutefois, il est admis de ne pas imposer les revenus tirés d'activités de "co-consommation" qui correspondent à un partage de frais à condition qu'ils respectent les critères cumulatifs suivants liés à la nature de l'activité et au montant des frais partagés.



Lorsque ces critères ne sont pas respectés, le revenu réalisé constitue un bénéfice imposable dans les conditions de droit commun applicables à la cédula d'imposition correspondante (ainsi, sont retranchées de ce revenu les seules dépenses nécessitées par l'exercice de l'activité à titre professionnel).

## A. Conditions de l'exonération

### 1. Première condition : revenus perçus dans le cadre d'une "co-consommation" entre particuliers

60

Les revenus réalisés par un particulier au titre du partage de frais qui peuvent bénéficier de l'exonération sont ceux perçus dans le cadre d'une "co-consommation", c'est-à-dire d'une prestation de service dont bénéficie également le particulier qui la propose, et non pas seulement les personnes avec lesquelles les frais sont répartis.

N'entrent pas dans le champ de la "co-consommation" et donc de l'exonération, les revenus qui sont perçus par des personnes morales, ni les revenus qui sont perçus par des personnes physiques dans le cadre de leur entreprise ou en lien direct avec leur activité professionnelle.

Ne bénéficient pas non plus de cette exonération les revenus tirés par un contribuable de la location d'un élément de son patrimoine personnel comme, par exemple, la location de son véhicule de tourisme ou la location, saisonnière ou non, de sa résidence principale ou secondaire.

### 2. Deuxième condition : nature et montant des frais

70

Les revenus réalisés par un particulier au titre du partage de frais qui peuvent bénéficier de l'exonération s'entendent des revenus, perçus dans le cadre d'une "co-consommation", qui n'excèdent pas le montant des coûts directs engagés à l'occasion de la prestation objet du partage de frais, part du contribuable non comprise.

Cette condition relative au montant perçu doit être appréciée strictement : le montant perçu ne doit couvrir que les frais supportés à l'occasion du service rendu, à l'exclusion de tous les frais non directement imputables à la prestation en question, notamment les frais liés à l'acquisition, l'entretien ou l'utilisation personnelle du ou des bien(s), support(s) de la prestation de service partagée.

80

En outre, les frais partagés ne doivent pas inclure la part de la personne qui propose le service. En effet, les notions de partage de frais et de "co-consommation" supposent que cette personne supporte personnellement sa propre quote-part de frais et ne bénéficie d'aucune forme de rémunération, directe ou indirecte, au titre de la prestation qu'il rend et dont il bénéficie en même temps. En d'autres termes, le contribuable qui propose une prestation dont il partage les frais compte pour une personne dans le calcul des frais à partager.

Lorsque le revenu réalisé excède le montant du partage de frais, il est imposable au premier euro.

## B. Activités concernées et modalités d'application

### 1. Activités concernées et utilisation de barèmes

90

Peuvent notamment bénéficier de la présente exonération les revenus tirés du partage de frais dans le cadre des activités suivantes, qu'elles soient ou non réalisées par l'intermédiaire de plates-formes Internet :

- co-voiturage ;
- sorties de plaisance en mer ;
- organisation de repas (ou "co-cooking").

100

Il est admis d'exonérer l'activité consistant pour un particulier à proposer des sorties de plaisance en mer avec d'autres particuliers, sous la condition que la somme demandée à chaque participant corresponde à une participation aux seuls frais directement occasionnés par l'expédition, soit les frais de carburant, de nourriture, d'amarrage et de rémunération du personnel de bord pendant ladite expédition.

110

Il est également admis de ne pas imposer les revenus tirés du "co-cooking" consistant pour un particulier en l'organisation à son domicile de repas dont il partage les seuls frais de nourriture et de boisson avec les convives et pour lesquels il ne reçoit aucune autre rémunération.

Remarque : Les pratiques de livraison payante de repas par lesquelles un particulier fournit des repas à des consommateurs qui les récupèrent à leur domicile ou à celui du cuisinier ne constituent pas des prestations de service partagées et ne peuvent bénéficier de la présente mesure.



Les revenus tirés de l'activité de covoiturage peuvent également bénéficier de l'exonération.

Aux termes de l'[article L. 3132-1 du code des transports](#), le covoiturage se distingue des activités de taxi et de voitures de transport avec chauffeur en ce qu'il consiste en 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.

L'activité de covoiturage ainsi définie pratiquée entre particuliers relève des activités de "co-consommation" exonérées, sous réserve que le prix proposé couvre les seuls frais directement supportés à raison du déplacement en commun (carburant et péage).

Remarque : L'activité de covoiturage doit être distinguée de l'activité de location de véhicules. La seconde activité ne requérant pas la participation personnelle du propriétaire, elle ne relève pas des activités de "co-consommation" et est imposable dans les conditions de droit commun.

Pour plus de précisions sur le régime fiscal des particuliers se livrant à une activité de location de véhicules, [RM Teissier n° 52946, JO AN, 24 mai 2016, p. 4505](#).

Le contribuable doit être en mesure de justifier l'itinéraire parcouru dans le cadre de son activité de covoiturage, ainsi que les frais correspondants.

A titre de règle pratique, il est admis que le contribuable puisse appliquer le barème kilométrique forfaitaire pour évaluer le coût total de son activité. Il existe deux barèmes, l'un pour les véhicules de tourisme, l'autre pour les véhicules deux roues motorisés publiés au [BOI-BAREME-000001](#).

Il s'agit alors d'une évaluation forfaitaire exclusive de tout autre frais.

Par ailleurs, comme exposé au [II-A-2 § 70 à 80](#), le partage des frais ne doit porter que sur les frais qui excèdent la quote-part du conducteur.

**Exemple :** Un particulier habitant en région parisienne se rend tous les week-ends dans sa résidence secondaire située à Rennes. Sur une plate-forme spécialisée dans le covoiturage entre particuliers, il propose ce trajet dans la limite de 2 places disponibles. La puissance fiscale du véhicule de tourisme est de 6 CV. Le carburant utilisé est du super sans plomb :

- nombre de kilomètres parcourus par trajet : 360 km ;
- frais de péage inhérents au trajet : 29 € ;
- barème forfaitaire pour un véhicule de 6 CV: 0,568 € / km ;
- évaluation forfaitaire du trajet :  $360 \times 0,568 = 204,48$  € ;
- nombre de places disponibles : 2.

Si le contribuable souhaite recourir au barème kilométrique, le coût du trajet par personne s'élève à  $204,48 / 3 = 68$  €.

Si le prix proposé sur la plate-forme n'excède pas 68 € par personne, le revenu ainsi réalisé est exonéré.

## 2. Obligations des contribuables

Les revenus perçus dans le cadre du partage de frais qui sont exonérés à ce titre ne sont soumis à aucune obligation déclarative pour les contribuables concernés.

Bien entendu, l'absence d'obligation déclarative ne dispense pas les contribuables de conserver tous les éléments et pièces de nature à justifier du bien-fondé de l'exonération, ces éléments et pièces devant être fournis à l'administration sur sa demande.

### Précision relative à la déduction de certains frais selon un mode réel.

Lorsque des frais sont partagés, mais font par ailleurs l'objet d'une déduction du revenu imposable du contribuable pour leur montant réel, il est précisé que cette déduction ne peut être effectuée que pour le montant net des remboursements perçus.

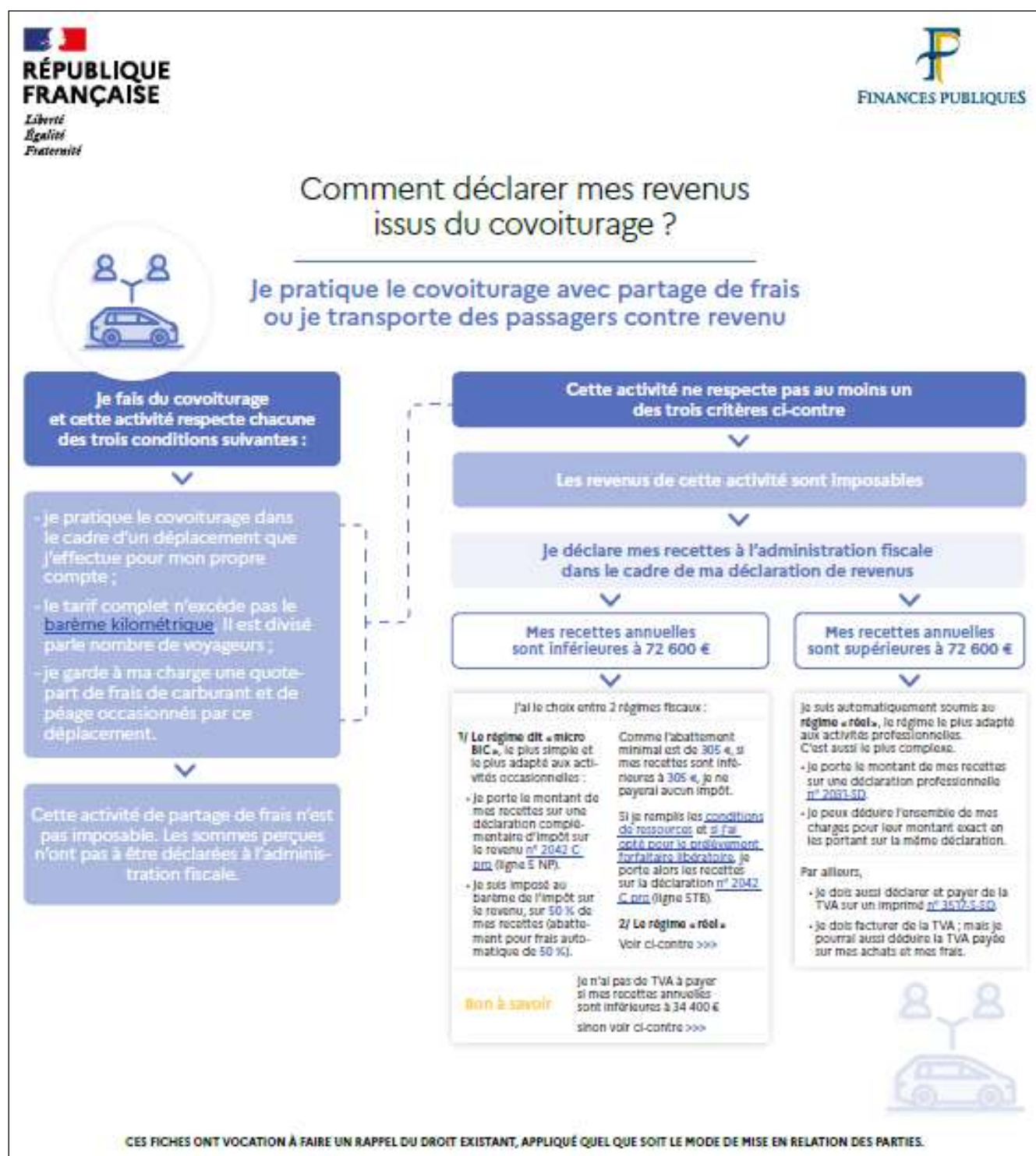
Dans le cas du covoiturage, cette règle vise les frais de transport entre le domicile et le lieu de travail du contribuable, qui peuvent faire sous certaines conditions l'objet d'une déduction selon un mode réel des revenus imposables en catégories des traitements et salaires ([BOI-RSA-BASE-30-50-30-20](#)), des bénéfices industriels et commerciaux ([BOI-BIC-CHG-40-20-40](#)), des bénéfices agricoles ([BOI-BA-BASE-20-30-50](#)) ou des bénéfices non commerciaux ([BOI-BNC-BASE-40-60-40](#)).

En cas de partage de frais, seul le montant des frais qui demeure à la charge personnelle du contribuable une fois le partage effectué peut donc être déduit du revenu professionnel.

Cette règle ne concerne pas les personnes dont les frais et charges ne sont pas déduits pour leur montant réel, mais par un abattement forfaitaire (la déduction forfaitaire de frais professionnels de 10 % pour les salariés, les abattements forfaitaires représentatifs de frais des régimes "micro-BIC", "micro-BNC" ou "micro-BA" pour les indépendants).

Cette instruction est téléchargeable sur [bofip.impots.gouv.fr/bofip/1322-PGP.html?identifiant=BOI-IR-BASE-10-10-10-10-20160830#1322-PGP\\_Non-imposition\\_des\\_sommes\\_e\\_11](https://bofip.impots.gouv.fr/bofip/1322-PGP.html?identifiant=BOI-IR-BASE-10-10-10-10-20160830#1322-PGP_Non-imposition_des_sommes_e_11)

## Annexe 4 - Règles fiscales et sociales pour les revenus issus du covoiturage



Source : [www.impots.gouv.fr/portail/node/10841](http://www.impots.gouv.fr/portail/node/10841)



## Dois-je verser des cotisations sociales pour mon activité de covoiturage ?

### Je pratique le covoiturage ou je transporte des passagers contre le paiement d'une somme d'argent

Je fais du covoiturage et cette activité respecte chacune des trois conditions suivantes :

- je pratique le covoiturage dans le cadre d'un déplacement que j'effectue pour mon propre compte ;
- le tarif complet n'excède pas le barème kilométrique. Il est divisé par le nombre de voyageurs ;
- je garde à ma charge une quote-part de frais de carburant et de péage occasionnés par ce déplacement.

Cette activité de partage de frais ne constitue pas une activité à but lucratif

Par conséquent, il ne s'agit pas non plus d'une activité professionnelle donnant lieu à cotisations sociales.  
Les sommes perçues n'ont pas à être déclarées à l'Administration.

Cette activité ne respecte pas au moins un des trois critères ci-contre : ce n'est pas du partage de frais

Cette activité non-salariée présente un caractère professionnel

Je m'enregistre sur le site [guichet-entreprises.fr](http://guichet-entreprises.fr) pour me faire connaître des administrations

Je dois payer des cotisations sociales qui m'ouvrent droit à des prestations sociales

En-deçà de 33 100 € de recettes annuelles, je peux opter pour le régime du micro entrepreneur.

- Je déclare mes recettes sur le site [lautoentrepreneur.fr](http://lautoentrepreneur.fr) (mensuellement ou trimestriellement).
- Je calcule mes cotisations qui sont proportionnelles à mes recettes sans déduction des charges.
- Mon taux global de cotisation sera de 22,7 %.

Sinon, je suis soumis au régime de droit commun.

- Je déclare alors annuellement le montant de mes bénéfices sur le site [net-entreprises.fr](http://net-entreprises.fr).
- Mes cotisations sont calculées par le RSI sur la base du bénéfice réel.
- Je reçois alors un appel de cotisations.

Source : [https://www.economie.gouv.fr/files/files/PDF/cotisations\\_sociales\\_covoiturage.pdf](https://www.economie.gouv.fr/files/files/PDF/cotisations_sociales_covoiturage.pdf)

## Annexe 5 - Le taux marginal d'imposition

### Définition

Le taux marginal d'imposition d'un ménage est le taux auquel est imposée la part supérieure de son revenu. Ce taux est de 0 %, 11 %, 30 %, 41 % ou 45 % suivant les revenus et la composition du ménage.

### Mode de calcul

Voici le mode de calcul, avec les chiffres en vigueur en 2022.

On calcule tout d'abord le quotient familial : Quotient familial = revenu net imposable / nombre de parts fiscales, avec 1 part par adulte, 0,5 part par enfant (1 part à partir du 3<sup>e</sup>). Des majorations existent pour certaines situations (personne handicapée, ancien combattant...). Par exemple, un couple avec 2 enfants et un revenu net imposable de 60 000 € aura 3 parts fiscales (1 + 1 + 0,5 + 0,5) et un quotient familial de  $60\,000 / 3 = 20\,000$  €.

Le quotient familial détermine ensuite le taux marginal d'imposition :

Quotient familial	< 10 777 €	10 777 à 27 478 €	27 479 à 78 570 €	78 571 à 168 994 €	> 168 994 €
Taux marginal d'imposition	0 %	11 %	30 %	41 %	45 %

### Le taux réel d'imposition est inférieur au marginal

Le taux marginal n'est pas le taux réel d'imposition. En effet, les parts inférieures du revenu sont imposées aux taux correspondants.

Par exemple, un célibataire ayant un revenu net imposable de 30 000 € est imposé à :

- 0 % sur la part de ses revenus située dans la 1<sup>e</sup> tranche  $\Rightarrow 0 \times 10\,777 \text{ €} = 0 \text{ €}$ ,
- 11 % sur la part de ses revenus située dans la 2<sup>e</sup> tranche  $\Rightarrow 0,11 \times (27\,478 - 10\,777) = 1\,837 \text{ €}$ ,
- 30 % sur la part de ses revenus située dans la 3<sup>e</sup> tranche  $\Rightarrow 0,30 \times (30\,000 - 27\,478) = 757 \text{ €}$ ,

Son impôt total est donc de  $0 + 1\,837 + 757 = 2\,594$  €.

Son taux réel d'imposition est de  $2\,594 / 30\,000 = 8,6$  %. Il est nettement inférieur à son taux marginal (30 %).

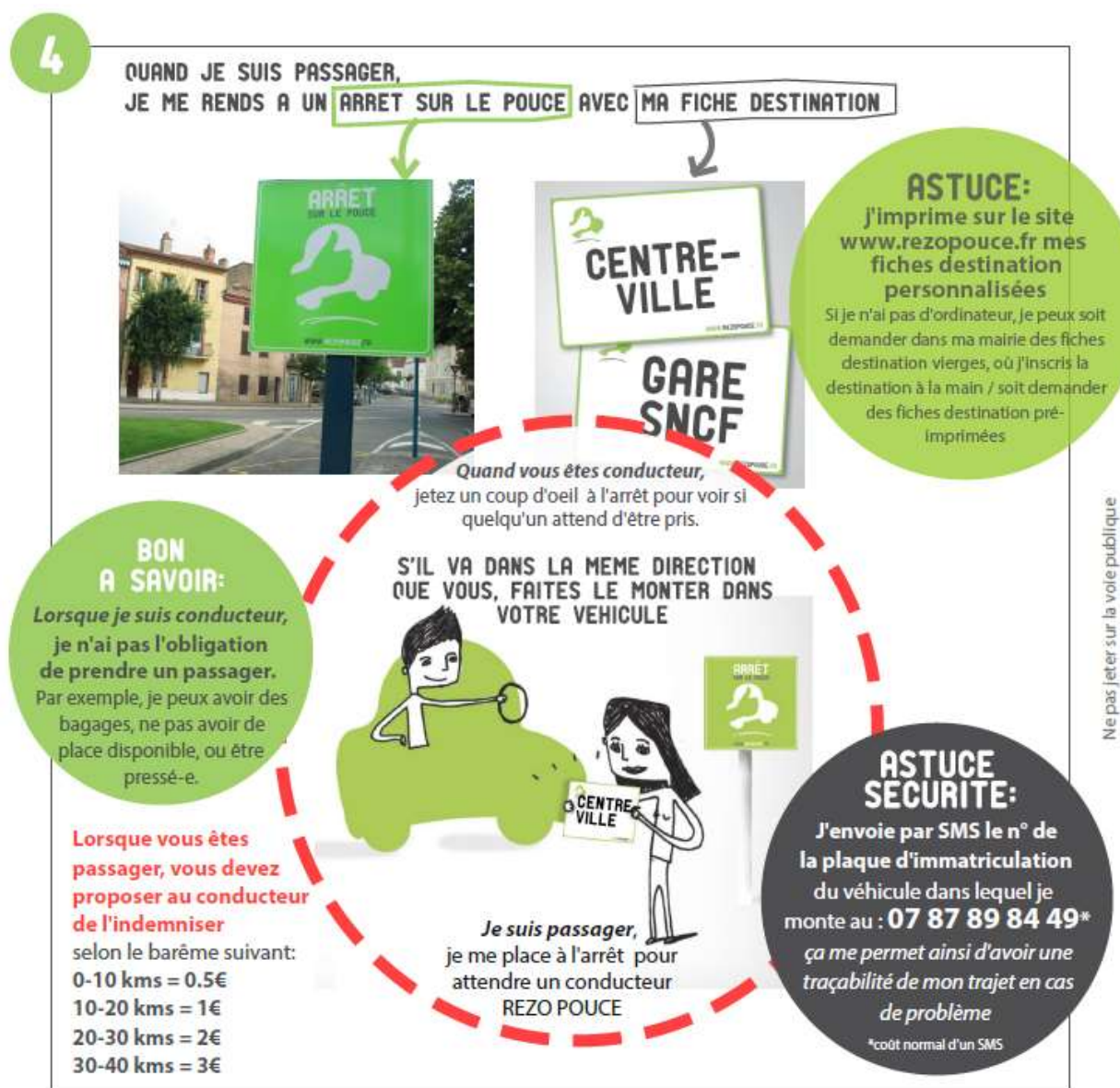


## Annexe 6 - L'autostop organisé

Parfois appelé autostop participatif ou covoiturage spontané, l'autostop organisé est une formule intermédiaire entre le covoiturage et l'autostop. Il s'agit de se mettre au bord de la route (c'est donc de l'autostop) à un arrêt identifié et/ou avec un panneau au logo du service, afin de profiter du trajet d'un véhicule, en proposant la possibilité d'une participation financière (c'est donc aussi du covoiturage).

L'autostop organisé est plus souple que le covoiturage « classique », puisqu'il n'est pas nécessaire de planifier son trajet et de trouver un covoitureur à l'avance. L'expérience montre que le temps d'attente est souvent très court (6 minutes en moyenne), d'autant plus quand la pratique se développe et acquiert de la notoriété. Les autostoppeurs traditionnels (c'est-à-dire sans le panneau spécifique) en bénéficient également car ils sont pris plus facilement.

L'exemple le plus connu est Rézo Pouce ([rezopouce.fr](http://rezopouce.fr)), né en 2011 en Midi-Pyrénées et qui a essaimé sur de nombreux territoires.



Extrait d'une ancienne fiche d'information de Rézo Pouce

# BIBLIOGRAPHIE

6t, 2015 - *Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage de longue distance*. (financement ADEME)

ADEME, 2024 - *Base Empreinte®*.

ADEME, 2024 - *Base Impact CO<sub>2</sub>*.

ADEME, 2018 - *Chiffres clés climat, air, énergie*.

ADETEC, 2025 – *Synthèse de 8 études sur les aides publiques à la mobilité*.

ADETEC, 2023 - *Le barème fiscal automobile, un dispositif anti-économique et anti-écologique*.

ADETEC, 2023 - *Le coût du stationnement automobile pour les finances publiques*.

ADETEC, 2023 - *Le coût réel de la voiture en 2022*.

ADETEC, 2023 – *Aller travailler en voiture et déduire ses frais réels : combien économise-t-on sur ses impôts ?*

ADETEC, 2017 - *Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers* (financement association Qualité Mobilité).

ADETEC, 2014 - *Covoiturage et transports collectifs : concurrence ou complémentarité sur les déplacements de longue distance ?* (financement GART et UTP)

Assemblée Nationale, 2023 - *Rapport d'information sur les modalités de financement des transports en France : transports en commun et collectifs*.

Autorité de Régulation des Transports (ART), 2023 - *Le marché français du transport ferroviaire en 2022*.

BIARD Nolwenn, La Fabrique Ecologique, 2023 - *Y a-t-il un passager dans l'auto ? Que peut-on attendre du covoiturage du quotidien pour la transition écologique ?*

Bulletin Officiel des Finances Publiques (BOFiP), 2016 - *Instruction fiscale du 30 août 2016*.

CGDD (Commissariat général au développement durable), 2016 - *Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance*.

CGDD, 2012 - *Les comptes des transports en 2011 - Tome 2 : dossiers d'analyse économique des politiques publiques de transport*.

Covoiturage.beta.gouv.fr, 2024 - *Statistiques du Registre de preuve de covoiturage*.

CWays et Kantar, 2025 - *Enquête nationale sur le covoiturage*. (financement ADEME)

Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP), 2024 - *Comment déclarer mes revenus issus du covoiturage ?*

Ekodev, Via iD et Opinionway, 2024 - *Baromètre Forfait mobilités durables - Edition 2024* (financement ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et ADEME).

Emmy.fr, 2024 – *Cotation du kWh cumac en 2022*.

France Stratégie, 2019 – La valeur de l'action pour le climat – Rapport de la commission présidée par Alain Quinet – Dossier de présentation.

GINISTY Fabien, 2024 - *BlaBlaCar et son monde - Enquête sur la face cachée du covoiturage*.

Gouvernement, 2024 - *Rapport annuel de performance - annexe au projet de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes pour 2023 - Programme 380 : Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires*.

Gouvernement, 2023 - *Plan national Covoiturage du quotidien - 1 an après*.

Gouvernement, 2022 - *Plan national Covoiturage du quotidien*.

INDDIGO et EnvirOconsult, 2015 - *Etude nationale sur le covoiturage de courte distance* (financement ADEME).

INSEE, 2024 - *Emploi par statut et par secteur d'activité en 2022*.

INSEE, 2024 - *Effectif dans la fonction publique par versant et par ministère en 2021*.

INSEE, 2024 - *Les salaires dans la fonction publique de l'Etat en 2022*.

INSEE, 2024 - *Les salaires dans la fonction publique territoriale en 2022*.

Le Monde, 6 avril 2024 - *Derrière le succès de BlaBlaCar, un contrat secret et des économies d'énergie surévaluées*.

Ligue contre l'obésité, 2021 - *Taille, poids et tour de taille des Français en 2020*.

Ministère de l'Economie, 2024 - *Bilan 2023 Coup de pouce « CEE Covoiturage courte distance » et « CEE Covoiturage longue distance »*.

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2023 - *Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur*.

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2023 - *Parc des véhicules particuliers*.

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2023 - *Bilan annuel des transports 2022*.

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2022 - *Estimation du taux d'occupation des voitures particulières* (pages 158-159 du *Bilan annuel des transports en 2021*).

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2022 - *Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ?*

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2021 - *Données détaillées anonymisées de l'enquête Mobilité des Personnes de 2019*.

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2021 - *Résultats détaillés de l'enquête Mobilité des Personnes de 2019*.

Registre de preuve de covoiturage, 2024 - *Statistiques et impacts du Registre de preuve de covoiturage*.

Reporterre, 29 juin 2024 - *Covoiturage : BlaBlaCar et TotalEnergies ont exagéré sur leurs économies d'énergie*.

URSSAF, 2024 - *Cotisations salariales du fonctionnaire*.

URSSAF, 2024 - *Taux de cotisations - Secteur privé*.

URSSAF, 2024 - *Taux de cotisations - Secteur public*.

# GLOSSAIRE

**ADEME** : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

**AFITF** : Agence de financement des infrastructures de transport de France.

**Aire de covoiturage** : lieu signalé, géographiquement délimité et équipé d'emplacements de stationnement permettant aux conducteurs et les passagers de covoiturage de se retrouver ou d'être déposés.

**Autostop organisé** : pratique intermédiaire entre le covoiturage et l'autostop. Voir page 50.

**Barème fiscal automobile** : voir page 56.

**CEE** : certificats d'économie d'énergie.

**CGDD** : Commissariat Général au Développement Durable.

**Co-cooking** : organisation par un particulier de repas à son domicile, dont il partage les seuls frais de nourriture et de boisson avec les autres convives et pour lesquels il ne reçoit aucune autre rémunération.

**Courte distance (covoiturage)** : à moins de 80 km à vol d'oiseau du domicile. On parle aussi de covoiturage local.

**Covoiturage** : utilisation en commun d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers n'appartenant pas au même ménage, pour un trajet que le conducteur effectue pour son propre compte (ce qui exclut les trajets professionnels et les accompagnements).

**Covoiturage spontané** : voir autostop organisé.

**Déplacement** : un déplacement est défini par une personne, une origine, une destination et un motif. Plusieurs personnes dans un véhicule allant d'un point A à un point B représentent autant de déplacements qu'il y a de personnes.

**DGITM** : Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

**DIR** : Direction interdépartementale des routes.

**EMP 2019** : Enquête Mobilité des Personnes 2019.

**Enquête Mobilité des Personnes 2019** : voir page 11.

**ETP** : équivalent temps plein.

**FMD** : Forfait mobilités durables.

**Fonds Vert** : voir page 37.

**Forfait mobilités durables (FMD)** : voir pages 38-40.

**GART** : Groupement des Autorités Responsables de Transport.

**geqCO<sub>2</sub>** : grammes équivalent CO<sub>2</sub>.

**Ligne de covoiturage** : une ligne de covoiturage repose sur des arrêts (à la manière d'une ligne de bus) et des supports de mise en relation instantanée, numérique (application) ou physiques (panneaux à message variable).

**Local** : à moins de 80 km à vol d'oiseau du domicile. On parle aussi de « courte distance » dans le cas du covoiturage.

**Longue distance** : à plus de 80 km à vol d'oiseau du domicile.

**M€** : million d'euros.

**Md€** : milliard d'euros.

**Modes actifs** : modes de déplacement mus par la force musculaire (marche, vélo, trottinette non électrique...).

**Part modale** : pourcentage du nombre total de déplacements réalisé avec un mode de déplacement donné.

**PETR** : Pôle d'Equilibre Territorial et Rural.

**Registre de preuve de covoiturage** : voir page 41.

**SDES** : Service des données et études statistiques du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

**SLO d'autocars** : services librement organisés d'autocars, appelés « Cars Macron » à leur lancement, en 2015.

**Taux marginal d'imposition** : voir page 112.

**tep** : tonne équivalent pétrole.

**TICPE** : taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

**Trajet** : un trajet correspond à un mouvement de véhicule d'un point A à un point B, avec une ou plusieurs personnes. Plusieurs personnes dans un véhicule effectuant un trajet donné représentent autant de déplacements qu'il y a de personnes.

**Transport conventionné** : service public de transport organisé par une collectivité territoriale ou l'Etat.

**UTP** : Union des Transports Publics et ferroviaires (UTPF depuis septembre 2024).

**Véhicule-km (véh-km)** : unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule sur un kilomètre.

**Voyageur-km (voy-km)** : unité de mesure correspondant au déplacement d'une personne sur un kilomètre.

**Voyage longue distance** : séquence de déplacements conduisant à plus de 80 km à vol d'oiseau du domicile, dont le premier déplacement part du domicile et dont le dernier y arrive.