

Que peut-on attendre du covoiturage ?

Alix Le Goff^a & Guillaume Monchambert^b

^a Univ. Gustave Eiffel, E-Mob Lab. E-mail : alix.legoff@univ-eiffel.fr

^b Univ. Lumière Lyon 2, LAET, CNRS. E-mail : g.monchambert@univ-lyon2.fr

Résumé :

Le covoiturage apparaît souvent comme une solution évidente pour réduire les nuisances environnementales, les coûts de transport et la congestion routière. En France, une grande partie des déplacements en voiture sont en effet réalisés avec un faible taux d'occupation, notamment pour les trajets du quotidien. Pourtant, les effets réels du covoiturage demeurent difficiles à évaluer. Le développement des plateformes numériques et des politiques de subvention a permis une forte croissance des trajets observés, mais celle-ci ne correspond pas toujours à une réduction effective du trafic automobile. Cet article revient sur les principaux enseignements de la littérature économique récente concernant les comportements individuels, le rôle des plateformes, les politiques publiques de soutien et les effets macroéconomiques du covoiturage.

Ce travail doit être cité comme :

Alix Le Goff, Guillaume Monchambert (2026). Que peut-on attendre du covoiturage ?. *Encyclopédie en ligne de l'Association Française d'Economie des Transports (AFET)*. Septembre 2026

Un potentiel théorique important

Le covoiturage consiste à partager un trajet en voiture entre plusieurs personnes permettant de mutualiser les coûts et d'augmenter le taux d'occupation des véhicules. Il recouvre des usages différents : à longue distance, souvent pour des trajets ponctuels entre inconnus ; à courtes distances, souvent pour des trajets plus réguliers et informels, qui répondent à des logiques économiques et comportementales différentes. L'intérêt économique et environnemental du covoiturage semble, à première vue, considérable. En France, près de 41% des distances parcourues en voiture sont effectuées par un conducteur seul (autosolisme). Le taux d'occupation moyen reste relativement faible, autour de 1,43 personne pour les déplacements de courte distance.

Cette situation révèle une importante capacité inutilisée du parc automobile, ou de sa surutilisation ainsi que celles des infrastructures routières. Dans ce contexte, augmenter le nombre moyen de passagers par véhicule pourrait permettre de réduire les dépenses énergétiques, les émissions et la congestion routière sans nécessiter d'investissements massifs dans de nouvelles infrastructures.

Toutefois, le covoiturage ne remplace pas nécessairement l'autosolisme. Les travaux sur le covoiturage longue distance montrent qu'une partie des usagers des plateformes proviennent des transports collectifs, notamment du rail, ou effectuaient auparavant peu de déplacements. Wagner (2016) estime ainsi que le développement de BlaBlaCar aurait conduit à la création nette de plusieurs centaines de millions de véhicules-kilomètres par an en France. Le covoiturage peut donc, dans certains cas, augmenter le trafic automobile plutôt que le réduire.

Le principal obstacle : les comportements individuels

L'analyse économique du covoiturage repose d'abord sur l'étude des comportements individuels. Pour qu'il y ait une réduction effective du trafic, il ne suffit pas qu'un conducteur accepte de prendre un passager : il faut qu'un automobiliste renonce à conduire pour devenir passager.

Or ce changement apparaît difficile. Une enquête réalisée auprès de plus de 1 500 conducteurs dans l'aire urbaine de Lyon (Le Goff et al., 2022) montre une forte préférence pour la voiture individuelle. Les individus interrogés attribuent un coût ressenti au temps¹ lorsqu'ils conduisent

¹ Ce coût ressenti est mesuré sous la forme d'une disposition à payer pour réduire son temps de déplacement, et appelé valeur du temps de transport. Voir Blayac et Stephan (2025).

seuls environ 30% plus faible que lorsqu'ils utilisent d'autres modes, y compris le covoiturage en tant que passager.

Les résultats mettent également en évidence une forte hétérogénéité des comportements. La majorité des conducteurs refuse de lâcher le volant (une partie est d'ailleurs réticente à l'idée de covoiturer, même en restant conducteur). Parmi les personnes enclines à devenir passagères, une partie encore préfère les transports en commun. On estime qu'un peu plus d'un tiers des conducteurs seraient prêts à devenir passagers dans un covoiturage, à condition que l'offre soit pertinente. En pratique, ces personnes acceptant de devenir passagères constituent la ressource rare du marché du covoiturage. Elles sont difficiles à cibler car leurs habitudes de déplacements sont semblables au reste de la population, comme le montrent Delhomme et Gheorghiu (2016). En revanche, il s'agit plus souvent de femmes, de parents, ou de personnes sensibles aux questions environnementales.

Cette dimension est essentielle : le problème du covoiturage n'est pas seulement technologique ou organisationnel, il est avant tout comportemental.

Les plateformes : un marché biface

Le développement du covoiturage repose aujourd'hui largement sur des plateformes numériques comme BlaBlaCar ou Karos. Ces plateformes jouent un rôle central de coordination sur un marché dit « biface », reliant deux catégories d'utilisateurs : les conducteurs et les passagers.

Les plateformes réduisent les coûts de recherche du covoitureur et instaurent des mécanismes de confiance entre inconnus. Elles génèrent également des externalités croisées : plus il y a de conducteurs disponibles, plus le service devient attractif pour les passagers, et inversement.

Les travaux récents montrent que les plateformes augmentent effectivement la probabilité de covoiturer, avec un effet particulièrement marqué pour les passagers (Le Goff et al., 2025). Elles contribuent donc à résoudre un problème de coordination.

Cependant, cette amélioration ne garantit pas un résultat optimal pour la collectivité. Les plateformes observent les trajets réalisés mais ignorent si et comment ces déplacements auraient eu lieu sans leur apport. Elles ne peuvent pas distinguer un passager qui aurait auparavant conduit seul d'un passager qui aurait pris le train ou le métro. Or seuls les premiers génèrent une réduction du trafic automobile et ainsi, une baisse de leurs externalités négatives.

Cette asymétrie d'information limite fortement la capacité des plateformes à internaliser les externalités positives du covoiturage.

Les limites des politiques de subvention

Face aux difficultés de coordination, les pouvoirs publics ont fortement soutenu le développement du covoiturage depuis plusieurs années. Les instruments mobilisés sont variés : primes aux conducteurs, subventions aux plateformes, voies réservées ou encore financements issus des certificats d'économie d'énergie (CEE).

Les évaluations empiriques montrent que ces politiques augmentent significativement le nombre de trajets observés sur les plateformes. Wang et Monchambert (2026) estiment qu'une subvention peut accroître d'environ 50% le nombre de trajets enregistrés.

Mais cette hausse doit être interprétée avec prudence. Les données disponibles concernent essentiellement le covoiturage intermédié par les plateformes, alors qu'une immense majorité du covoiturage reste informelle, organisée entre collègues, amis ou membres d'une même famille. Les trajets traçables via les plateformes représenteraient seulement une faible part du covoiturage total (3% en 2023).

Deux phénomènes compliquent alors l'évaluation des politiques publiques.

Le premier est un effet d'aubaine : certains utilisateurs déjà présents sur les plateformes bénéficient simplement des subventions sans modifier leurs comportements. Le second est un effet d'opportunité : des covoitureurs informels migrent vers les plateformes afin de percevoir les aides publiques.

Afin de limiter les subventions, d'autres formes d'incitations telles que les nudges² pourraient être mis en place avec des niveaux d'efficacité intéressants, particulièrement sur les populations jeunes (Salihou et al., 2026).

Ainsi, une augmentation des trajets observés sur une plateforme ne correspond pas nécessairement à une hausse équivalente du covoiturage réel, ni à une réduction du trafic automobile. Les gains environnementaux peuvent alors être surestimés et les coûts publics d'évitement du carbone devenir élevés.

² Dispositifs qui orientent les comportements par des signaux ou des suggestions sans contrainte ou compensation financière

Une efficacité très dépendante des territoires

L'impact du covoiturage dépend fortement du contexte territorial et des alternatives disponibles. Le Goff et al. (2025) montrent que les effets sur le bien-être collectif varient selon le niveau de congestion, l'offre de transports publics et la structure spatiale des déplacements.

Dans certains corridors périurbains peu denses, où les alternatives collectives sont limitées, le covoiturage peut réduire efficacement les coûts de déplacement et atténuer les effets d'une hausse du prix du carburant. En revanche, il peut détourner des voyageurs du rail ou du bus et contribuer à augmenter le trafic routier et limiter les bénéfices du covoiturage, comme le montrent Coulombel et al. (2019).

Les voies réservées au covoiturage illustrent cette hétérogénéité. Leur efficacité dépend fortement du potentiel local de mutualisation des trajets. Dans certains cas, elles améliorent les conditions de circulation en réduisant les temps de parcours des covoitureurs et en améliorant le débit de voyageurs ; dans d'autres, elles peuvent dégrader la situation des conducteurs seuls sans générer suffisamment de nouveaux covoitureurs pour générer des gains nets, limitant ainsi leur acceptabilité (Daganzo & Cassidy, 2008). En France, les premiers retours sur les voies réservées montrent des gains de temps pour les covoitureurs et une légère baisse du trafic (Cerema, 2025).

Le covoiturage doit ainsi être davantage vu comme un complément aux transports collectifs que comme un substitut généralisé à ces derniers dans les territoires bien desservis. Il peut en revanche constituer une alternative à l'autosolisme là où les options alternatives font défaut.

Conclusion

Le covoiturage possède un potentiel réel d'amélioration du taux d'occupation des véhicules et peut constituer une solution pertinente dans certains contextes territoriaux. Toutefois, ses effets sur le trafic, les émissions et le bien-être collectif restent incertains et difficiles à mesurer.

Les plateformes numériques permettent de résoudre une partie des problèmes de coordination, mais elles ne suffisent pas à garantir une réduction de l'autosolisme. Les politiques publiques de soutien peuvent accélérer le développement des usages, mais leurs effets nets sont souvent surestimés en raison des effets d'aubaine, du report modal, des trajets induits et des difficultés de mesure.

Plus généralement, les recherches récentes invitent à dépasser une vision simplifiée du covoiturage. La question n'est pas seulement d'augmenter le nombre de trajets covoiturés,

mais de savoir quels comportements sont effectivement modifiés, dans quels territoires et avec quels effets collectifs.

Références bibliographiques

- Blayac, T., & Stéphan, M. (2025). Valeur du temps en économie des transports. *Encyclopédie en ligne de l'Association Française d'Economie des Transports*.
- Coulombel, N., Boutueil, V., Liu, L., Viguie, V., & Yin, B. (2019). Substantial rebound effects in urban ridesharing: Simulating travel decisions in Paris, France. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 71.
- Cerema (2025) *Voies réservées aux transports en commun et au covoiturage : où en est-on ? Retour sur le Rendez-vous Mobilités du 09 octobre 2025*. Publié le 4 décembre 2025. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/voies-reservees-aux-transports-commun-au-covoiturage-ou-est>. Consulté le 29 Juin 2026.
- Daganzo, C. F., & Cassidy, M. J. (2008). Effects of high occupancy vehicle lanes on freeway congestion. *Transportation research part B: methodological*, 42(10), 861-872.
- Delhomme, P., & Gheorghiu, A. (2016). Comparing French carpoolers and non-carpoolers: Which factors contribute the most to carpooling?. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 42.
- Le Goff A., Koning M., Monchambert G., Marchal C., & Ray J.-B. (2025). "Promoting urban carpooling: a social cost approach based on the Lyon case study", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 84.
- Le Goff A., Monchambert G., & Koning M. (2025). "Effects of numerical platforms on individual choices and social welfare: The case of short-distance carpooling", *Economics of Transportation*, 41.
- Le Goff A., Monchambert G., & Raux C. (2022). "Are solo driving commuters ready to switch to carpool? Heterogeneity of preferences in Lyon's urban area", *Transport Policy*, 115.
- Salihou, F., Bulteau, J., Le Boennec, R., Berrada, J., & Da Costa, P. (2026). The impacts of combining incentives on carpooling for commuting in the Paris region. *Journal of Environmental Planning and Management*, 69(3).
- Wagner, N. (2016). Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance. *Collection « Études et documents » du Service de l'Économie, de l'Évaluation et de l'Intégration du Développement Durable (SEEIDD) du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD)*.
- Wang Y., & Monchambert G. (2026). "Does subsidy increase the use of carpooling via platforms? The case of short-distance carpooling in France", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 203.