

Note

Partager un véhicule

Deux solutions à la loupe :
covoiturage et autopartage

Louise Fel, chargée d'études, La Fabrique de la Cité

Mars 2026



La Fabrique
de la Cité

Sommaire

I. Le partage de véhicule : une solution prometteuse qui peine à se déployer.....	5
A) Partage de véhicule : de quoi parle-t-on ?	5
B) Des motivations sociétales, sociales et économiques.....	7
C) Covoiturage et autopartage : les obstacles.....	14
II. Panorama des dispositifs existants.....	18
A) Les leviers qui facilitent le changement de pratiques.....	18
B) Des actions structurelles pour accompagner et pérenniser la pratique	22
III. Penser la voiture comme un transport collectif : l'apport des sciences sociales.....	32
A) Les limites d'une approche centrée sur l'individu	32
B) Repenser nos organisations collectives et expérimenter de nouvelles méthodes.....	34
Conclusion.....	37
Bibliographie.....	38
Remerciements	42
À propos de l'autrice	43

Note

Partager un véhicule

Deux solutions à la
loupe : covoiturage et
autopartage

Louise Fel,
Chargée d'études à La Fabrique de la Cité

En raison des difficultés liées à la mobilité, plus d'un quart des Français a déjà renoncé à un soin médical et un Français sur cinq a déjà refusé un emploi¹. Aussi, les efforts en faveur de la décarbonation des transports, au niveau national, passent-ils par une remise en cause de la dépendance à la voiture individuelle. On ne saurait ignorer les enjeux humains et sociaux de l'accès à la mobilité. Le passage à la mise en œuvre de nouvelles pratiques peut s'avérer difficile, car il s'agit de transformer des habitudes et des héritages du passé : la voiture comme moyen individuel de déplacement, des infrastructures largement conçues autour de celle-ci, le manque de solutions efficaces de report modal... Et de se mettre d'accord sur les moyens, les méthodes et le rythme de ces transformations.

Offrir aux habitants des mobilités alternatives décarbonées pour se rendre au travail – les trajets domicile-travail constituant les déplacements les plus longs et les plus structurants du quotidien – fait partie des priorités de la planification écologique. À ce titre, le gouvernement a annoncé au début du mois de décembre 2025 vouloir **rendre la mobilité partagée plus simple, plus visible et plus accessible**².

La mobilité partagée demeure en effet une pratique largement minoritaire, et en réduction depuis une trentaine d'années. En effet, en 2019, 71 % des conducteurs étaient seuls en voiture, contre 66 % en 1994³. Appelée « autosolisme »,

1. Carenews INFO. « Pourquoi il n'y a pas d'inclusion sans accès à la mobilité », 7 février 2024. <https://www.carenews.com/carenews-info/news/pourquoi-il-n-y-a-pas-d-inclusion-sans-acces-a-la-mobilite>

2. Le Figaro. « Autopartage : le gouvernement vise un objectif de 70 000 véhicules d'ici 2031 », 4 décembre 2025. <https://www.lefigaro.fr/flash-eco/autopartage-le-gouvernement-vise-un-objectif-de-70-000-vehicules-d-ici-2031-20251204>

3. Cerema, *Partager sa voiture : une pratique familiale, seulement ?*, Journée nationale du covoiturage, avril 2025.

cette habitude est encore plus répandue pour les trajets domicile-travail : **92 % des conducteurs se rendent seuls au travail**⁴.

Dans ce cadre, les pratiques de partage de véhicules que constituent le covoiturage (augmenter le taux de remplissage de son véhicule) et l'autopartage (mutualiser le véhicule au sein d'un quartier ou d'une entreprise) constituent des solutions *a priori* efficaces et bas carbone. Comme ces deux pratiques répondent à des usages différents et comportent chacune leurs propres contraintes, **elles peuvent, combinées, se révéler complémentaires et contribuer à diminuer le nombre de véhicules individuels.**

Cette note visera à établir un état des lieux de ces pratiques et à mieux comprendre le recours à celles-ci, ainsi que les leviers à mobiliser pour les amplifier. Finalement, elle abordera le besoin de repenser l'articulation entre efforts individuels et collectifs pour permettre une transition des mobilités efficace et réussie.

I. Le partage de véhicule : une solution prometteuse qui peine à se déployer

Comment expliquer l'écart entre, d'une part, le potentiel reconnu en termes économiques, sociaux et environnementaux du partage de véhicules, corrélé à des ambitions politiques fortes, et d'autre part, la stagnation persistante des pratiques ? Plusieurs facteurs, d'ordre social, psychologique, économique, territorial et organisationnel, semblent freiner l'adoption massive du partage de véhicules. Les comprendre est alors essentiel pour identifier les leviers d'action susceptibles de transformer durablement les comportements.

A) Partage de véhicule : de quoi parle-t-on ?

Le covoiturage consiste à augmenter le taux de remplissage de son véhicule. Il existe plusieurs types de covoiturage : 1) le covoiturage spontané ou informel (entre personnes qui se connaissent et qui organisent leur trajet ensemble) et 2) le covoiturage planifié, intermédié grâce à une plateforme (comme BlaBlaCar Daily ou Karos), qui met en relation des personnes qui ne se connaissent pas mais qui effectuent le même trajet. Le covoiturage intermédié est une pratique adaptée aux trajets répétitifs comme les trajets domicile-travail, mais encore minoritaire : il représente 4 % du covoiturage, la majorité s'effectuant de manière

4. *Ibid.*

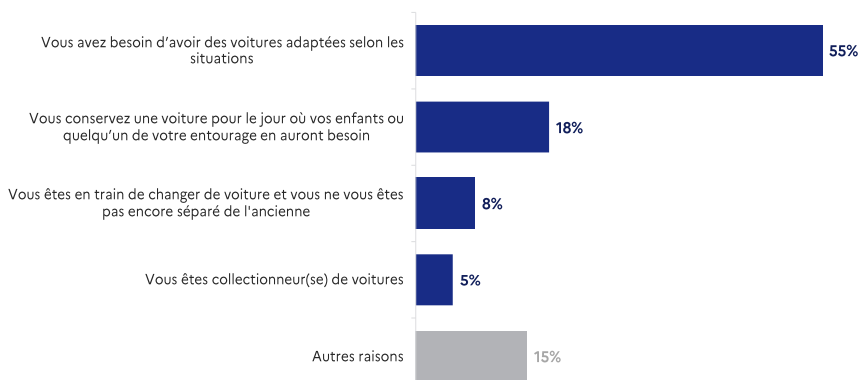
informelle (800 000 déplacements par jour)⁵. Au total, ce sont donc moins de 1 % des 114 millions de déplacements effectués par jour en voiture en France qui sont covoiturés.

L'autopartage consiste, d'après l'Association des Acteurs de l'Autopartage (AAA), en la mise à disposition d'un véhicule auprès d'une communauté d'utilisateurs, de manière organisée ou en libre-service, pour des courtes durées et la destination de leur choix⁶. L'autopartage consiste donc à pouvoir partager un véhicule avec d'autres personnes, qui en seront tour à tour les conducteurs. Les trajets cibles concernent plutôt les trajets ponctuels et/ou longues distances (vacances, grosses courses, rendez-vous médicaux, etc). Le potentiel de l'autopartage réside dans la possibilité, à terme, de se passer de posséder un véhicule, notamment dans les foyers qui en ont 2 ou plus, soit environ 44 % d'entre eux⁷.

Histogramme des raisons de posséder plusieurs voitures

Vous avez déclaré disposer de [X] véhicules automobiles. Quelle en est la raison principale ?

Q19 - Base : foyers équipés de plus d'un véhicule par adulte, n = 232



Source : ADEME, Baromètre modes de vie et sobriété, Résultats détaillés, mars 2024

L'autopartage fait partie des nouvelles mobilités dont l'organisation a été confiée aux Autorités Organisatrices de la Mobilité – personne publique ayant pour compétence d'organiser les mobilités sur son territoire – par la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019. **Au 1^{er} janvier 2025, plus d'1 million de Français étaient inscrits à un service d'autopartage, un chiffre en hausse de 11,5% sur un an**⁸. En 2025, l'AAA établit à 13 862 le nombre de véhicules

5. Observatoire national du covoiturage. « Comprendre le covoiturage quotidien en France. » <https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/observatoire/comprendre-covoiturage-quotidien/>

6. Association des Acteurs de l'Autopartage, Baromètre national 2025 de l'Autopartage, juin 2025. <https://www.asso-au-autopartage.fr/le-cap-du-million-de-francais-inscrits-a-un-service-dautopartage-a-ete-franchi/>

7. ADEME, Baromètre modes de vie et sobriété, Résultats détaillés, mars 2024. <https://librairie.ademe.fr/energies/6630-barometre-sobrietes-et-modes-de-vie.html>

8. Association des Acteurs de l'Autopartage, Baromètre national 2025 de l'Autopartage, juin 2025. <https://www.asso-au-autopartage.fr/le-cap-du-million-de-francais-inscrits-a-un-service-dautopartage-a-ete-franchi/>

disponibles en autopartage en France (pour un parc de 39 millions de véhicules individuels la même année); un nombre que le gouvernement souhaite voir augmenter rapidement, avec un **objectif de 70 000 véhicules partagés en 2031**⁹. Une pratique globalement sous-développée et sous-estimée qui pourrait s'avérer particulièrement intéressante dans les zones pavillonnaires, où il y a une certaine densité ainsi qu'un niveau élevé de motorisation des ménages, mais une offre insuffisante de transports en commun.

Sans nier le besoin d'utiliser une voiture – de manière quotidienne ou occasionnelle –, il apparaît possible d'envisager que ces deux pratiques de mobilité partagée constituent des **solutions alternatives à l'autosolisme, crédibles et complémentaires**.

Il convient de préciser d'emblée que le covoiturage et l'autopartage sont par nature des pratiques difficiles à dissocier. Si l'autopartage n'exclut pas l'autosolisme, il est possible de covoiturer avec son propre véhicule comme dans un véhicule en autopartage. C'est pourquoi, selon les besoins de l'analyse, ces deux pratiques seront parfois différenciées dans leurs effets, et parfois réunies sous la notion de « partage de véhicules ».

B) Des motivations sociétales, sociales et économiques

1. DEUX SOLUTIONS À L'AUTOSOLISME, BAS CARBONE ET IMMÉDIATEMENT DÉPLOYABLES

Le déploiement des pratiques de partage de véhicules est évidemment intéressant dans la perspective de décarbonation du secteur des transports : la Stratégie nationale bas-carbone n°3¹⁰ invite à développer le covoiturage et l'autopartage afin d'augmenter le taux d'occupation des véhicules pour tous les types de trajets. D'après le Secrétariat Général à la Planification Écologique (SGPE), **le covoiturage permettrait d'économiser chaque année entre 3 et 4,5 millions de tonnes de CO₂**, soit 12 % des économies attendues à l'horizon 2030 dans le domaine des mobilités terrestres de personnes¹¹.

Parallèlement, **une voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures personnelles**, et 70 000 véhicules en autopartage d'ici 2030 permettraient d'économiser 1 méga tonne de CO₂ par rapport à 2023¹², à mettre en regard des

9. Le Figaro. « Autopartage : le gouvernement vise un objectif de 70 000 véhicules d'ici 2031 », 4 décembre 2025. <https://www.lefigaro.fr/flash-eco/autopartage-le-gouvernement-vise-un-objectif-de-70-000-vehicules-d-ici-2031-20251204>

10. France Nation Verte, *Projet de Stratégie nationale bas-carbone n°3*, décembre 2025. [2025- Projet SNBC 3 compress-Partie 1_Vfin_vdef_clean_clean COMPRESS.pdf](https://www.france-nation-verte.org/2025-Projet-SNBC-3-compress-Partie-1_Vfin_vdef_clean_clean_COMPRESS.pdf)

11. Ville, Rail et Transports, *Le covoiturage toujours au ralenti*, mars 2025. <https://www.ville-rail-transports.com/politique-transports/covoiturage-ralenti/>

12. Association des Acteurs de l'Autopartage, *Baromètre national 2025 de l'Autopartage*, juin 2025. <https://www.associationdesacteursdelautopartage.org/barometre-national-2025-de-lautopartage>

119 MtCO₂ émises par le transport routier la même année¹³. Pour atteindre cet objectif, l'AAA met à disposition des collectivités un guide¹⁴ permettant d'implanter des formes d'autopartage adaptées à la typologie de chaque territoire.

Dans ce cadre, le principal avantage du partage de véhicules est sa **disponibilité quasi-immédiate** : les véhicules sont déjà là, tout comme l'infrastructure (la route). De même, si la pratique doit s'adapter aux besoins et aux territoires pour être efficace, elle a l'avantage d'être déployable partout.

Le covoiturage
permettrait
d'économiser
chaque année entre
3 et 4,5 millions de
tonnes de CO₂.

Dans les zones denses, le covoiturage et l'autopartage peuvent **compléter l'offre de transport en commun** : en appui aux cars express, cela permet de proposer une alternative si le car est raté ou saturé. D'après Antoine Vigneron, chargé prospective mobilités chez VINCI Autoroutes, si les cars express sont efficaces sur les axes structurants (cœurs d'agglomérations et interurbains proches), le covoiturage et l'autopartage peuvent constituer des solutions pertinentes sur des axes où les flux sont plus complexes. Ils peuvent permettre de réduire la congestion en zone dense et **apportent une offre de mobilité**

adaptée en zone peu dense, où le volume est insuffisant pour soutenir une offre de transport de masse comme les bus.

asso-autopartage.fr/le-cap-du-million-de-francais-inscrits-a-un-service-dautopartage-a-ete-franchi/

13. Citepa, Émissions de gaz à effet de serre de la France : estimations de l'année 2023 avec les données Secten du Citepa, <https://www.citepa.org/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-en-france-nouvelle-estimation-lannee-2023-avec-les-donnees-secten-du-citepa/>

14. Association des Acteurs de l'Autopartage, Guide à destination des collectivités, 2021. <https://www.asso-autopartage.fr/guide-destination-collectivites/>

Le véhicule autonome partagé : quelle contribution aujourd'hui ?

Dès 2018, la France s'est dotée d'une stratégie ambitieuse visant à déployer ces technologies pour tenter de répondre aux besoins des territoires en faveur d'une mobilité plus durable.

- Une expérimentation est en cours **sur l'A10 (Yvelines/Seine-et-Marne)** pour tester un service de mobilité automatisée reliant trois gares routières. L'objectif est double : désaturer les heures de pointe et augmenter la fréquence en heures creuses. Ce dispositif vise notamment à réduire l'autosolisme, en complément des cars express. Le projet est actuellement en phase de test. Une analyse est attendue, l'expérimentation devant s'achever mi-2026.
- **À Saint-Quentin-en-Yvelines**, un service de transport autonome à la demande circule autour de la gare depuis novembre 2025. Le service, gratuit pour l'utilisateur durant la phase de test pour un an, fonctionne du lundi au vendredi de 11h30 à 14h30. L'analyse réalisée en début de projet, en 2021-2022, estime que le transport autonome peut constituer un complément à l'offre existante, sans chercher à la substituer.

D'autres projets sont également en développement, notamment à La Rochelle et à Châteauroux, avec des évaluations encore attendues. Les prochains retours d'expérience seront déterminants pour confirmer la pertinence et les conditions de déploiement de ce type de mobilité.

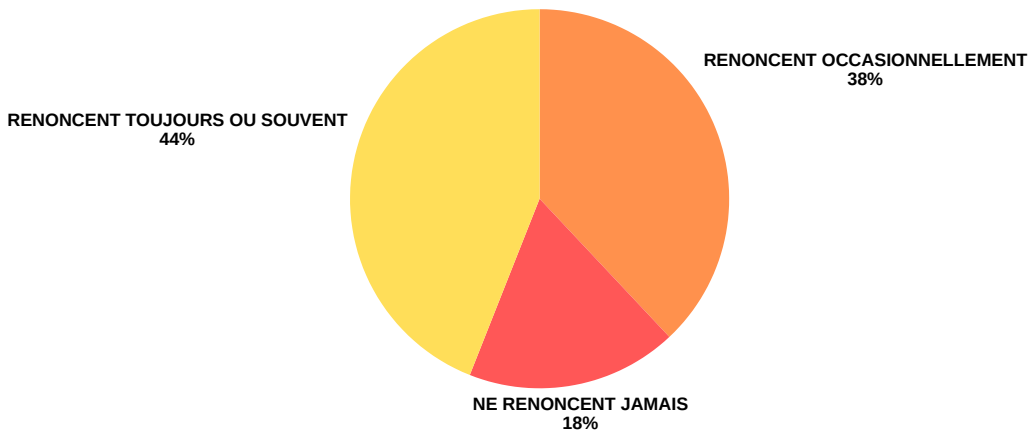
2. DES SIÈGES DISPONIBLES, UNE LIBERTÉ ET UNE OPPORTUNITÉ POUR UNE MAJORITÉ DE FRANÇAIS

Si, dans l'inconscient collectif, nous supposons régulièrement que la liberté réside dans la possession et l'usage individuel de la voiture, **il s'avère que certaines catégories de population peuvent gagner en liberté grâce au partage de véhicules et l'utilisation de la place de passager**. En effet, 1 Français sur 5 refuse un emploi par manque de moyen de transports. Près de la moitié des actifs français sont en horaires atypiques (de nuit ou décalées) au moins une fois par semaine, et ne peuvent donc pas s'appuyer sur les transports collectifs.

Par ailleurs, 10 % des Français n'ont pas le permis de conduire, et parmi les détenteurs du permis, 40 % évitent fréquemment de conduire, 7 % ne conduisent jamais de nuit, 10 % évitent de conduire quand il y a trop d'embouteillages et 10 % ne veulent pas conduire en zones rurales. Au total, **82 % des Français**

détenteurs du permis de conduire renoncent au moins occasionnellement à la conduite¹⁵.

Autant de situations dans lesquelles il peut être intéressant de trouver un siège disponible dans un véhicule effectuant le trajet évité.



Graphique : Les renoncements à la conduite chez les détenteurs de permis de conduire dans au moins une situation (coûts de déplacement, météo, conduite de nuit, etc.)

Source : d'après Forum Vies Mobiles, 2025,

3. DEVENIR PASSAGER : UN GAIN DE TEMPS ET DE BIEN-ÊTRE

Au-delà des effets positifs du covoiturage sur la **congestion**¹⁶, partager son véhicule permet également de gagner du temps pour faire autre chose, quand on est passager : se reposer, se divertir, travailler, téléphoner... Mathieu Chassignet et Séverine Boulard, de l'ADEME, indiquent réfléchir à la manière de mieux valoriser ce temps, selon les métiers, comme du temps de travail. À ce titre, l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable précise dans un rapport publié en 2023¹⁷ que la « **valeur du temps** » du covoiturage est **encore peu étudiée** ; les auteurs recommandent de confier cette mission de recueil de données et d'analyse au Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

15. Forum Vies mobiles, *Les éconduits de la voiture, Enquête nationale sur la capacité de conduire*, Synthèse, mai 2025, <https://www.credoc.fr/publications/les-econduits-de-la-voiture-enquete-sur-la-capacite-de-conduire-synthese>

16. Le coût de la congestion est estimé entre 1,5 et 3 % du PIB national, soit plusieurs dizaines de milliards d'euros par an. Source : *L'industrie de la microélectronique : reprendre l'offensive - Sénat*

17. IGEDD, *Approfondissement des méthodes d'appréciation de la valeur du temps pour les transports de voyageurs et le fret*, octobre 2023. https://igedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Affaires-0012727/014363-01_rapport-publie.pdf

De surcroît, être passager permet de réduire la fatigue et le stress induits par la conduite au milieu des embouteillages¹⁸. Le covoiturage peut aussi constituer une source de bien-être dans le partage d'un moment du quotidien : l'aspect pratique et convivial compte pour 28 % dans les motivations des covoitureurs¹⁹. D'autant plus que **réduire la solitude au volant pourrait également permettre de réduire la somnolence**, l'une des principales causes d'accidents mortels sur autoroute²⁰.

4. PARTAGER SON TRAJET POUR RÉDUIRE LA CHARGE FINANCIÈRE DU VÉHICULE INDIVIDUEL

Partager son véhicule est également intéressant financièrement, qu'il s'agisse de faire monter à bord de son propre véhicule d'autres personnes – qui participent donc aux frais ponctuels du trajet – ou de partager un véhicule avec d'autres personnes.

L'autopartage permet de réduire les coûts annuels d'un ménage (maintenance, assurances, essence) en offrant la possibilité de **réduire le nombre de véhicules du ménage** et, en cas de besoin, d'adapter le véhicule et sa taille, à son usage (déplacements courts et en ville vs. déplacements longs sur voie rapide avec un besoin de chargement...). De même, covoiturer permet de mutualiser certains coûts (péages, essences, parking).

Selon plusieurs études réalisées par les acteurs du secteur (Adetec, Roole Data), **le budget annuel moyen d'un automobiliste oscille entre 3 763 €²¹ et 9 885 €^{22,23}**, soit entre 314 € et 829 € par mois (selon le modèle, le type de carburant, etc). Selon le Ministère de la Transition énergétique, **un trajet quotidien domicile-travail effectué en covoiturage permet d'économiser 2 000 € par an²⁴, soit plus de la moitié du coût annuel d'un véhicule.**

D'après BlaBlaCar Daily, sans incitation financière, 80 % des utilisateurs arrêtent de covoiturer via la plateforme (il n'est pas exclu pour autant qu'ils continuent de manière informelle). Le prix de l'essence est à lui seul un facteur très important de l'évolution des pratiques vers le covoiturage : en 2022, avec le

18. Selon le Baromètre 2022 AXA Prévention du comportement des Français sur la route, 66 % des salariés se sont récemment sentis stressés durant un déplacement professionnel. Source : AXA Prévention, *Stress au volant : 66 % des salariés concernés lors de leurs trajets professionnels*, 3 mai 2022. <https://axaprevention.fr/fr/article/stress-et-conduite-trajets-pro>

19. VINCI Autoroutes, *8^e édition du baromètre de l'autosolisme : le covoiturage progresse de 2,3 % en 1 an*, novembre 2025. <https://www.vinci-autoroutes.com/fr/actualites/environnement/barometre-autosolisme-automne-2025/>

20. Fondation VINCI Autoroutes. « Sur la route des vacances : ne laissez pas la fatigue prendre le volant ! », 18 juillet 2025. <https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/etude-somnolence-2025/>

21. ADETEC, *Le coût réel de la voiture en 2022*, décembre 2023. <https://collectif-autopartage.org/?LeCoutReelDeLaVoitureAdetec>

22. Roole Data, *Budget automobile des Français édition 2025*, octobre 2025. <https://data.roole.fr/etudes/budget-automobile-des-francais>

23. Le Budget de l'Automobiliste, ACA avril 2020. https://mobiliteclub.fr/wp-content/uploads/2025/08/Budget_de_lAutomobiliste_2020_BD.pdf

24. *Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur*, juin 2025, <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/covoiturage-france-ses-avantages-reglementation-vigueur>

dépassement du prix de 2 euros le litre d'essence, la pratique du covoiturage a triplé²⁵. Si on ne peut prévoir avec certitude une augmentation structurelle du prix de l'essence, on peut raisonnablement considérer que notre vulnérabilité et notre dépendance collective au pétrole sont vouées à augmenter.

Citiz, premier réseau d'autopartage français depuis 2002

Le modèle économique de Citiz, premier réseau d'autopartage en France avec 15 opérateurs locaux et 2 500 véhicules, permet des **tarifs stables quelle que soit la ville ou la saison**. Le prix est fixé avant l'usage en fonction de la durée de réservation et du kilométrage effectif, et comprend le carburant, le stationnement et l'assurance.

Pour Émeline Robillard, directrice générale d'AUPA, l'autopartage Citiz au Pays basque, l'autopartage est intéressant dès que l'on effectue moins de 10 000 km par an en voiture. D'autant plus qu'il est constaté qu'**après inscription à l'autopartage, les usagers réduisent de 20 % leur usage de la voiture** et se reportent plus facilement sur les mobilités actives pour se déplacer (marche, vélo, transports en commun)¹.

1. TRAUCHESSEC Élodie, ADEME, WESTER Léa, LOUVET Nicolas, COGNEZ Alice 6t. 2022. *Enquête Nationale sur l'Autopartage 2022*. 165 pages.

25. Les Échos. « Prix des carburants : Blablacar enregistre des pics de réservation inédits », 25 mars 2022. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/prix-des-carburants-blablacar-enregistre-des-pics-de-reservation-inedits-1396304>

Tableau comparatif des bénéfices socio-économiques du covoiturage et de l'autopartage

	Covoiturage		Autopartage (souvent conducteur)
	Conducteur	Passager	
Solution bas carbone	Oui	Oui	Oui
Disponibilité immédiate	Oui	Oui	Oui
Gain de temps	Non	Oui	Oui
Gain de temps et réduction du stress lié au trajet	Non	Oui	Non
Réduction du nombre de véhicules du foyer	Non	Oui	Oui
Économies pour le foyer	Oui, mais faibles car nombre de véhicules du foyer non réduit.	Importantes si nombre de véhicules du foyer réduit. Faibles sinon.	Importantes

De fait, le covoiturage ou l'autopartage peuvent être bénéfiques à plusieurs égards, tant à titre individuel (économies, convivialité, réduction de la fatigue et du stress) que collectif (à court terme, la réduction de la pollution de l'air et de la congestion ; à plus long terme, la réduction des émissions de CO₂). Il s'agit aussi de gains de place dans **l'espace public**, du fait de la réduction du nombre de voitures en circulation et en stationnement, qui **pourrait être réallouée à d'autres fonctions urbaines** : pistes cyclables, zones piétonnes, espaces végétalisés, etc.

Pour autant, ces pratiques restent à ce jour minoritaires. Pour quelles raisons ?

C) Covoiturage et autopartage : les obstacles

1. LES FREINS INDIVIDUELS: CONTRAINTES STRUCTURELLES ET SOUS-ESTIMATION DES BÉNÉFICES

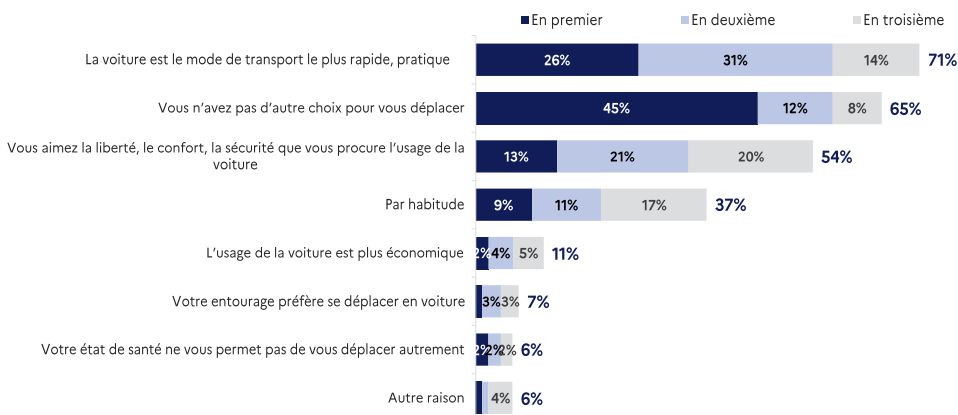
La présence de plusieurs « contraintes » et le manque de « liberté » sont souvent évoqués pour expliquer le faible succès des alternatives au véhicule individuel. En effet, partager son véhicule ou être passager dans celui de quelqu'un d'autre peut paraître **contraignant**. L'autosoliste garde le « contrôle » et sa **flexibilité** en cas d'imprévu (aller récupérer un enfant malade plus tôt, s'arrêter faire une course, etc.). À l'inverse, il y a pour partager un certain **coût de coordination** : il faut avoir de la visibilité sur son trajet et pouvoir le planifier.

Dans les faits, le dernier Baromètre Sobriété et modes de vie²⁶ publié par l'ADEME en mars 2024 indique que le sentiment de liberté n'est que le 3^e facteur influant sur le choix de la voiture. En effet, **c'est d'abord le manque d'alternatives et la quête de rapidité qui influencent ce choix**.

Et en covoiturage, le temps de trajet n'est pas forcément réduit. Ainsi, les personnes n'ayant aucune difficulté financière peuvent ne pas le juger intéressant. C'est d'ailleurs tout l'enjeu des voies réservées à certains véhicules dont ceux en covoiturage, sur lesquelles nous nous attarderons dans la partie II.

Pour quelles raisons utilisez-vous la voiture pour vos déplacements du quotidien ?

Q21 - Base : disposent d'au moins un véhicule au foyer, n = 3461



Répartition des motifs de choix de la voiture par rapport aux autres modes de transport

Source : ADEME, Baromètre Modes de vie et sobriété, Résultats détaillés, mars 2024

Si les personnes plus aisées peuvent considérer que cela n'est pas intéressant économiquement, il semble important de rappeler que le **coût perçu de la voiture est souvent sous-estimé**. En effet, plusieurs études empiriques démontrent que

26. ADEME, Baromètre modes de vie et sobriété, Résultats détaillés, mars 2024. <https://librairie.ademe.fr/energies/6630-barometre-sobrietes-et-modes-de-vie.html>

les automobilistes ont tendance à largement sous-estimer le coût réel de leur voiture (en particulier celui associé à l'assurance, aux réparations, aux amendes, et au stationnement)²⁷. Pour rappel, le budget annuel moyen d'un automobiliste oscille entre 3 763 €²⁸ et 9 885 €. Et 44 % des ménages en possèdent deux ou plus²⁹. Une sous-estimation telle que d'après Stefan Gössling, Jessica Kees et Todd Litman, **le fait de connaître le vrai coût de l'usage d'une voiture réduirait de 37 % le nombre de propriétaires d'un véhicule**³⁰.

2. Les limites collectives à surmonter : comment cibler, mesurer et inciter efficacement ?

Le développement du covoiturage et de l'autopartage se heurte également à plusieurs limites collectives. La première tient à la **mesure de la pratique**. De nombreux experts – Mathieu Chassignet et Séverine Boulard (ADEME), Sébastien Bourcier (chef de projet Mobilités à la Région Pays de la Loire) – soulignent le manque de données sur le covoiturage du quotidien, qui empêche d'évaluer précisément l'impact des politiques publiques. Philippine Héron de BlaBlaCar Daily rappelle que **les plateformes mesurent seulement l'usage intermédiaire** et les nouveaux covoitureurs : il existera toujours en parallèle un covoiturage « informel » incrémental. D'autre part, la mesure des bénéficiaires d'aides au covoiturage comme la prime de covoiturage mise en place par l'État entre 2023 et 2025 ne permet pas de connaître le nombre réel de covoitureurs. Mathieu Chassignet, Séverine Boulard et Sébastien Bourcier proposent dès lors l'intégration des pratiques de covoiturage dans les données de recensement de l'Insee pour améliorer sa mesure.

Le fait de connaître le vrai coût de l'usage d'une voiture réduirait de 37 % le nombre de propriétaires d'un véhicule.

Une deuxième limite tient à la **nécessité d'atteindre un volume critique d'utilisateurs**, sans lequel la probabilité de trouver un conducteur reste faible³¹. Les zones rurales sont donc souvent citées comme la typologie de territoires

27. Stefan Gössling, Jessica Kees, Todd Litman, *The lifetime cost of driving a car*, Ecological Economics, Volume 194, 2022, 107335, ISSN 0921-8009, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107335>

28. ADETEC, Le coût réel de la voiture en 2022, décembre 2023. <https://collectif-autopartage.org/?LeCoutReelDeLaVoitureAdetec>

29. ADEME, *Baromètre modes de vie et sobriété. Résultats détaillés*, mars 2024. <https://librairie.ademe.fr/energies/6630-barometre-sobrietes-et-modes-de-vie.html>

30. Stefan Gössling, Jessica Kees, Todd Litman, *The lifetime cost of driving a car*, Ecological Economics, Volume 194, 2022, 107335, ISSN 0921-8009, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107335>

31. Jittrapirom et al. (2017) et Rochet & Tirole (2003) rappellent que l'atteinte d'un niveau critique d'utilisateurs et d'opérateurs est indispensable pour qu'une plateforme soit viable économiquement. Jittrapirom, P.; Caiati, V.; Feneri, A.M.; Ebrahimigharehbaghi, S.; González, M.J.A.; Narayan, J. *Mobility as a Service: A Critical Review of Definitions, Assessments of Schemes, and Key Challenges*. Urban Plan. 2017, 2, 13–25. <https://doi.org/10.17645/up.v2i2.931>. Rochet, J.-C., & Tirole, J. (2003). *Platform competition in two-sided markets*. Journal of the European Economic Association, 1(4), 990–1029. <https://doi.org/10.1162/154247603322493212>

dans laquelle le covoiturage ne peut se déployer largement. Pourtant, ce sont aussi des territoires où l'offre de transports en commun est limitée.

Une solution de mobilité adaptée à toutes les densités.

L'association Atchoum propose une solution de mobilité de proximité, via le covoiturage et le « transport solidaire ». En milieu rural, plus de 650 territoires utilisent Atchoum. L'association met en relation des personnes ayant un besoin de déplacement. Ainsi, une personne qui ne conduit pas mais doit se déplacer peut appeler le centre d'appel téléphonique ; un habitant se porte alors volontaire pour aller la chercher. Les conducteurs inscrits sur la plateforme sont indemnisés à hauteur de 32 centimes par kilomètre, payé par le passager et reversé au conducteur. C'est la collectivité qui s'abonne au centre d'appel pour en faire bénéficier tous les habitants.

Une solution intéressante qui permet de réduire le nombre de véhicules de son foyer, même en milieu rural. La plateforme est actuellement active dans 60 communes et 30 départements, tels que la Dordogne et l'Orne.

Site web : <https://www.atchoum.eu/>

Une autre limite tient à la question du **financement**. Là où celui des transports en commun est à ce jour partagé entre les entreprises via le versement mobilité (46 %³²), les contribuables via le budget de la collectivité (28 %) et enfin les usagers via les recettes tarifaires (26 %), **toute incitation financière au covoiturage est entièrement supportée par la collectivité**. Pour en encourager l'usage, celle-ci finance l'indemnisation des conducteurs (notamment pour compenser les détours) tout en rendant le service gratuit pour les passagers. Cette charge, aujourd'hui partiellement couverte par le Fonds vert³³ – qui sert également à d'autres politiques liées à la transition écologique – soulève la question de la pérennité du modèle et de la priorisation du covoiturage face à d'autres politiques de transition. Aujourd'hui, il n'y a pas de modèle économique durable du covoiturage intermédiaire sans subventions publiques³⁴.

Par ailleurs, en pratique, **l'efficacité des incitations financières est délicate à évaluer et à établir**. L'étude de La Fabrique écologique et du Forum

32. Cour des comptes, *La contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains, Rapport public thématique*, septembre 2025. <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2025-09/20250915-Contribution-usagers-transports-collectifs.pdf>

33. Le Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires, dit Fonds vert, soutient les collectivités locales dans leurs investissements au service de la transition écologique. Depuis 2023, il a soutenu plus de 19 000 projets mobilisant 3,6 milliards d'euros de subventions et générant un total de 27,5 milliards d'euros d'investissements publics et privés. Structuré autour de trois axes stratégiques – performance environnementale, adaptation au changement climatique, et amélioration du cadre de vie – le Fonds vert est reconduit en 2025 avec une enveloppe de 1,15 milliard d'euros.

34. Daou, S. *Mobility as a Service as Concept and Reality: A Forward-Thinking Exploration Considering Forms of Cooperation*, thèse de doctorat en transports, sous la direction de Fabien Laurent. <https://www.centre-cired.fr/soutenance-de-these-sylvain-daou/>

Vies mobiles (2023) souligne que les **dispositifs nationaux** et locaux d'incitation au covoiturage intermédiaire **n'ont pas encore démontré leur efficacité**. Ces politiques comportent un risque bien identifié : celui de subventionner des pratiques déjà existantes (covoiturage informel, transports en commun). Pour autant, certaines collectivités, comme Montpellier Méditerranée Métropole (via BlaBlaCar Daily), avancent que 80 % des covoitureurs cesseraient de l'être en l'absence d'incitation financière. Dans les Pays de la Loire, l'évaluation du dispositif incitatif effectuée par le Cerema indique que la subvention des trajets courte distance a contribué à réduire l'autosolisme³⁵.

Outre cela, le covoiturage ne retire pas forcément des usagers aux transports collectifs. Selon Laure Wagner, Fondatrice d'1 km à pied³⁶ et initiatrice de l'Observatoire du report modal, **seuls 28 % des automobilistes ont un trajet réaliste en transport en commun sur leur itinéraire** (qui n'allongerait la durée de leur trajet que de 15 minutes maximum par rapport à la voiture). Faciliter le covoiturage ne détournerait donc pas des usagers des réseaux existants ; cela offrirait plutôt une alternative aux 70 % des automobilistes qui sont mal desservis³⁷. Également, la récente évaluation de la politique d'incitation au covoiturage mise en place dans la Région Pays de la Loire, effectuée par le Cerema, conclut à une concurrence réduite du dispositif avec les transports en commun³⁸.

Il n'en reste pas moins qu'une évaluation des politiques publiques au niveau national serait particulièrement utile.

Pour l'opérateur Ecov, une réponse réside dans un **meilleur ciblage des politiques publiques** vers les personnes ne disposant d'aucune alternative crédible à l'autosolisme et en en confiant le pilotage aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) plutôt qu'à l'État, comme ce fut le cas pour la prime covoiturage³⁹.

35. Cerema, *Le Cerema partenaire de la Région Pays de la Loire pour évaluer la politique d'incitation au covoiturage : le bilan 2021-2025*, novembre 2025. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/cerema-partenaire-region-pays-loire-evaluer-politique>

36. 1km à pied est un bureau d'étude doté d'un logiciel de modélisation des trajets domicile-travail qui réalise des plans de mobilités employeurs. Site web : <https://www.1kmapied.com/>

37. Données 1km à pied.

38. Cerema, *Le Cerema partenaire de la Région Pays de la Loire pour évaluer la politique d'incitation au covoiturage : le bilan 2021-2025*, novembre 2025. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/cerema-partenaire-region-pays-loire-evaluer-politique>

39. Ministère de la Transition écologique, « Covoiturage : le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur », 26 juin 2025. <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/covoiturage-france-ses-avantages-reglementation-vigueur>

II. Panorama des dispositifs existants

Convaincus de l'intérêt du partage des véhicules, de nombreux acteurs de la mobilité soutiennent aujourd'hui l'essor de ces pratiques. Les initiatives mises en place cherchent ainsi à **rendre l'usage collectif de la voiture aussi attractif, simple et fiable que son usage individuel**, en s'appuyant d'abord sur des incitations au changement de comportement, puis sur des actions plus structurantes visant à inscrire ces nouveaux usages dans la durée.

A) Les leviers qui facilitent le changement de pratiques

Entre le 1^{er} janvier 2023 et le 1^{er} janvier 2025, et afin d'inciter au changement de pratiques, les nouveaux covoitureurs courte-distance pouvaient recevoir une prime de 100€ en officialisant leur pratique sur une plateforme et en atteignant 10 trajets. Cette prime a été supprimée. Toutefois, l'État poursuit l'aide aux collectivités en complétant, via le Fonds vert qui soutient les projets locaux en faveur du covoiturage⁴⁰, l'incitation financière proposée aux conducteurs et passagers. Cela permet à la collectivité de rendre le trajet gratuit pour le passager, et de récompenser le conducteur pour chaque personne transportée.

Les collectivités constituent souvent le fer de lance des changements de pratiques. D'après Hugo Brahmi, directeur collectivités chez BlaBlaCar Daily, la démarche pourrait même être **lancée par les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM)**, avec une certaine attention à la cohérence et lisibilité pour les usagers. Il promeut par exemple le choix d'une plateforme au minimum au niveau intercommunal.

En effet, les **plateformes** complètent la démarche en permettant une organisation et une information claires et simplifiées, sans lesquelles, pour Hugo Brahmi, « *c'est comme si on avait des bus qui ne s'arrêtent pas et qui n'ont pas d'horaires* ». Un article⁴¹ paru dans *Economics of Transportation*, réalisé à partir de plus de 3 500 répondants à Lyon, démontre que les plateformes rassurent les passagers, et encore plus les femmes. La plateforme est une garantie de la pérennité du réseau de covoiturage : en cas de changement d'emploi, de déménagement, elle garantit que conducteurs et passagers retrouvent facilement un covoiturage disponible.

Toutefois, il convient de préciser que la marge de manœuvre des politiques publiques basées sur l'incitation financière est limitée par le fait qu'elles ne portent que sur les trajets intermédiés par les plateformes. La majorité du covoiturage s'effectuant de manière informelle, il ne pourra suffire de se fixer un objectif et d'octroyer une prime aux nouveaux covoitureurs : pour rappel, le covoiturage informel – et donc non subventionné – représente 96 % du

40. Observatoire national du covoiturage. « Évaluation du plan covoiturage. » <https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/observatoire/evaluation-plan-covoiturage/>

41. Alix Le Goff, Guillaume Monchambert, Martin Koning, *Effects of numerical platforms on individual choices and social welfare: The case of short-distance carpooling*, Economics of Transportation, Volume 41, 2025.

covoiturage. Il convient dès lors d'envisager les incitations susceptibles de renforcer ce covoiturage informel, et d'en cerner mieux les contours (voir II. B. et III).

Des initiatives locales pour inspirer

Pour Sébastien Bourcier, chef de projet mobilités à la Région Pays de la Loire, le covoiturage doit être pensé au niveau des bassins de mobilité¹. En 2021, la Région Pays de la Loire a engagé une politique volontariste d'incitation à la pratique de covoiturage (subvention des trajets et réduction du reste à charge du passager). En parallèle, elle a incité et aidé les AOM locales à accompagner cette politique par une animation territoriale et ciblée du covoiturage auprès des employeurs. Résultat : une quinzaine d'EPCI engagés et une **multiplication par 8 des trajets covoiturés** entre 2021 et 2025, avec une moyenne atteinte de 5 000 trajets par jour ouvré. **Dans cette typologie de territoires, où l'habitat est dispersé et les flux difficiles à capter via le transport collectif, le covoiturage permet un maillage complémentaire à la fois plus fin et plus souple.**

Si la Région a dû, pour des raisons budgétaires, se concentrer sur ses compétences obligatoires et que les incitations ont été stoppées fin 2024, Sébastien Bourcier considère que **cela a eu le mérite d'ancrer le covoiturage dans les politiques locales de mobilités décarbonées sur la courte distance**. Une démarche que les collectivités associent souvent à des politiques de promotion du vélo. La Région, accompagnée du Cerema Ouest dans le cadre d'un bilan du dispositif accessible², a démontré qu'avec l'arrêt de l'incitation financière, 30 % ont maintenu leur pratique de covoiturage intermédié, 40 % sont passés au covoiturage informel et 30 % ont arrêté de covoiturer (raison financière ou changement de parcours de vie : déménagement, changement professionnel...).

1. Un bassin de mobilité est l'échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent. Son territoire regroupe un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre, généralement autour d'un pôle d'attractivité (une grande agglomération par exemple). Source: France mobilités, Les AOM et la coopération <https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/cooperation#>
2. Cerema, *Le Cerema partenaire de la Région Pays de la Loire pour évaluer la politique d'incitation au covoiturage : le bilan 2021-2025*, novembre 2025. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/cerema-partenaire-region-pays-loire-evaluer-politique>

À Montpellier, le covoiturage est également bien implanté depuis 2021, avec 9 200 covoitureurs actifs en 2025 et **18 000 inscrits dont 1 000 nouveaux en moyenne par mois**. Un volume important qui permet d'atteindre un taux de succès de 93 % (personnes qui ont cherché un trajet et l'ont trouvé). La Métropole estime à **1 437 tonnes les émissions de CO₂ évitées depuis 2021**¹; pour rappel, l'ensemble des émissions de GES des trajets domicile-travail au niveau national s'élève à 17,4 millions en 2019². Le fonctionnement financier est classique : le passager accède gratuitement au service et le conducteur est rémunéré de 1 à 2 € par passager, selon la distance. Pour compléter – et non concurrencer – les autres modes de transport (transports collectifs, vélo, marche), la Métropole ne rémunère pas les trajets de moins de 5 km. Inversement, au-delà de 50 km parcourus, c'est le passager qui règle les 2 €.

1. Les équipes de la Métropole considèrent toutefois le chiffre un peu surestimé car il ne prend pas en compte les véhicules électriques en circulation.
2. Insee, *Déplacements domicile-travail : des émissions de gaz à effet de serre très variables selon les territoires*, décembre 2023. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7718608#titre-bloc-4>

Une autre alternative à l'autosolisme est l'autopartage. Dans ce cadre, les **coopératives d'autopartage**, implantées en partenariat avec les pouvoirs publics, permettent de mettre à disposition des habitants des véhicules en libre-service. À titre d'exemple, Citiz permet de louer un véhicule pour une heure, un jour ou un mois. Créé par des associations de Marseille, Lyon, Grenoble et Strasbourg, le réseau est aujourd'hui implanté dans des territoires non-métropolitains (Auvergne-Rhône-Alpes, Pays basque). Les acteurs de l'autopartage peuvent également étendre leur service en se rapprochant des programmes immobiliers : depuis le 24 novembre 2024, **un promoteur immobilier peut réduire de 15 % le nombre de places de stationnement exigé par le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en contrepartie de la mise à disposition d'un véhicule en autopartage**⁴².

42. Lazare Avocats, Application de l'article L.151-31 du code de l'urbanisme : Réduction dérogatoire de 15 % du nombre de places de stationnement exigé par le PLU en contrepartie de la mise à disposition d'un seul véhicule en autopartage, <https://www.lazare-avocats.com/application-de-l-article-l-151-31-du-code-de-l-urbanisme-reduction-derogatoire-de-15-du-nombre-de-places-de-stationnement-exige-par-le-plu-en-contrepartie-de-la-mise-a-disposition-d/>

Au Pays basque, pour un groupe de citoyens insatisfaits de leur usage de la voiture (notamment les contraintes de stationnement et de parking), l'autopartage est apparu comme une alternative intéressante à la voiture individuelle. À ce titre et pour **se permettre de se séparer de leur voiture** tout en ayant une solution en cas de besoin, ils se sont rapprochés de l'opérateur Citiz et ont rassemblé citoyens, associations, entreprises et collectivités du territoire autour du projet pour mettre à disposition 10 véhicules en autopartage sur le bassin Biarritz-Anglet-Bayonne-Tarnos. Une bonne échelle pour ce bassin de vie comparable à une « petite métropole » d'après Émeline Robillard, directrice générale d'AUPA, l'autopartage Citiz au Pays basque : en effet, les villes de Biarritz, Anglet, Bayonne et Tarnos comptent conjointement plus de 134 000 habitants.

Les zones de déploiement du réseau Citiz sont généralement choisies en fonction de trois critères : 1) la densité de population, 2) le réseau de transports collectifs et 3) les politiques de restriction de l'autosolisme. En effet, **si l'usage du véhicule individuel n'est pas contraint en termes de circulation et de stationnement, l'autopartage a du mal à se déployer**. Dans cette perspective, l'objectif à présent est de continuer à déployer le service sur le territoire du Syndicat des Mobilités de la Communauté d'Agglomération Pays basque.

Maryline Chasles, chargée de mission mobilité chez Dromolib, l'agence d'écomobilité de la Drôme, fait également un constat encourageant sur les initiatives d'autopartage. En 2023 et 2024, l'agence a expérimenté la mise à disposition de quatre véhicules électriques partagés dans plusieurs petites communes (Crest, Aouste et Eure). Aujourd'hui, les collectivités ont internalisé la gestion du service et ajouté de nouveaux véhicules. Dromolib continue donc à accompagner les habitants et les communes qui souhaitent inciter à ces pratiques. Si Maryline Chasles considère **l'expérimentation très utile pour lancer la dynamique**, elle prévient que **cela ne suffit pas**. En effet, le service doit être fiable et durable pour donner confiance aux usagers et leur permettre, par exemple, de vendre le deuxième véhicule du foyer. En deux ans d'expérience, plus de 200 personnes se sont inscrites, un chiffre encourageant dans un territoire rural où le taux de possession d'une voiture est très élevé (88 % contre 84 % au niveau national). Le défi pour Dromolib : la diffusion auprès du public de cette pratique peu connue et souvent confondue avec le covoiturage, ainsi qu'auprès des potentiels nouveaux élus en 2026.

Via les incitations financières et la mise en relation conducteur-passager, les collectivités et les plateformes constituent des alliées indispensables au basculement vers le covoiturage. D'un autre côté, les coopératives d'autopartage facilitent l'expérimentation d'un usage réduit de la voiture individuelle. **Ensuite, comment accompagner la nouvelle pratique et permettre son maintien ?**

B) Des actions structurelles pour accompagner et pérenniser la pratique

1. PENSER DES LIGNES DE COVOITURAGE SUR LE MODÈLE DES LIGNES DE BUS

Les lignes de covoiturage, comme celles déployées par Ecov, permettent au covoiturage et complètent les autres modes de transports (bus, cars, vélo, marche), notamment sur des axes où il n'y a pas assez de voyageurs pour développer des lignes de bus, mais où les distances sont trop longues pour le vélo ou la marche. **Comme des lignes de bus, avec des arrêts** – où attendent les passagers et où s'arrêtent les conducteurs proposant un siège disponible – et une application, ces lignes peuvent faire partie du bouquet de mobilités routières décarbonées.

Des synergies sont aussi intéressantes sur des axes qui disposent déjà de transports collectifs mais dont la fréquence peut être augmentée, et également pour élargir la couverture territoriale (desserte d'arrêts intermédiaires et prolongement des lignes existantes). À ce jour, Ecov a mis en place une cinquantaine de lignes de covoiturage de ce type en France.

Le réseau « En Covoit' Lignes » de Lyon

Née en 2018, la première ligne mise en place par Ecov et nommée Lane relie Bourgoin-Jallieu à la périphérie de la ville de Lyon et est connectée au tramway. Depuis 2025, la ligne est passée sous la responsabilité du syndicat mixte, SYTRAL mobilités, auquel Lyon a transféré la compétence covoiturage ainsi qu'une grande partie du département du Rhône : 11 EPCI, 262 communes et 2 millions d'habitants. La ligne Lane est dorénavant intégrée à **un réseau de covoiturage plus large, composé de 4 lignes et de 26 arrêts au total**, sous la marque locale « En Covoit' Lignes ». D'après Marine Bruno, chargée de mission chez Ecov, **10 à 20% des usagers des lignes ont réduit le nombre de véhicules de leur foyer.**

EXEMPLE DE LA PROCÉDURE À SUIVRE À LYON



Source : visuel à retrouver sur le site En Covoit' Lignes, [Covoiturage sur lignes régulières – En Covoit' Lignes](#)

À la rentrée de septembre 2025, trois nouvelles lignes ont été déployées ; chacune étant implantée sur **des axes peu pourvus en transports collectifs, mais dont la densité justifiait la présence d'offres alternatives au véhicule individuel.** Parfois, les lignes complètent des lignes de bus à la fréquence modérée, et les arrêts de covoiturage et de bus sont mutualisés. Pour Sylvanie Godillon, conseillère technique au SYTRAL mobilités, les résultats sont encourageants même s'il est encore à ce stade difficile d'en mesurer tous les impacts. Les entreprises du territoire sont impliquées et de plus en plus nombreuses à suivre la marche.

D'après Laure Wagner, de 1km à pied, les actions pour pérenniser les changements de pratiques doivent être d'abord concrètes et opérationnelles. Par exemple, elle invite à favoriser les affichages du type « parking de covoiturage à tel endroit pour prendre l'autoroute ensemble » au lieu des slogans « pensez à la planète, covoiturez ».

À ce titre, les **parkings de covoiturage** peuvent constituer des infrastructures intéressantes pour réduire les frictions citées dans la partie I.C) et faciliter le partage du véhicule. Les parkings ou « aires » de covoiturage font à ce titre partie intégrante des leviers cités dans le Plan national covoiturage du quotidien⁴³ ainsi que la Stratégie Nationale Bas Carbone n°3⁴⁴ publiée en décembre 2025. À ce jour, **il existe plus de 2 000 parkings de covoiturage en France**⁴⁵.

2. OUVRIR LES VOIES RÉSERVÉES AUX COVOITUREURS

Depuis 2021 et la loi Climat et Résilience, les voies réservées permettant la circulation des transports collectifs sur une voie dédiée, peuvent être ouvertes aux véhicules comportant deux personnes ou plus.

Sur les routes à plusieurs voies, **ce type de voies peut participer activement au changement de pratiques** car l'utilisateur gagne du temps – le premier facteur de choix de l'usage de la voiture (cf. sondage partie I). Couplées à des arrêts et des systèmes d'information, elles remplissent un double objectif : 1) optimiser l'usage des infrastructures existantes en augmentant le débit en heures de pointe tout en luttant contre la congestion et 2) **inciter les usagers à sortir de l'autosolisme en rendant le partage de véhicules visible**. À ce jour, les routes françaises comptent **32 voies réservées au covoiturage**, pour un total de 50 km.

Face à ce potentiel, l'Alliance pour la décarbonation de la route, qui rassemble chercheurs, experts et acteurs de la mobilité, invite toutefois à **d'abord assurer le service puis à mettre en place la voie** « *une fois la demande confirmée* », notamment pour ne pas risquer « *le temps long de l'infrastructure (...) au détriment du choc d'offres* »⁴⁶.

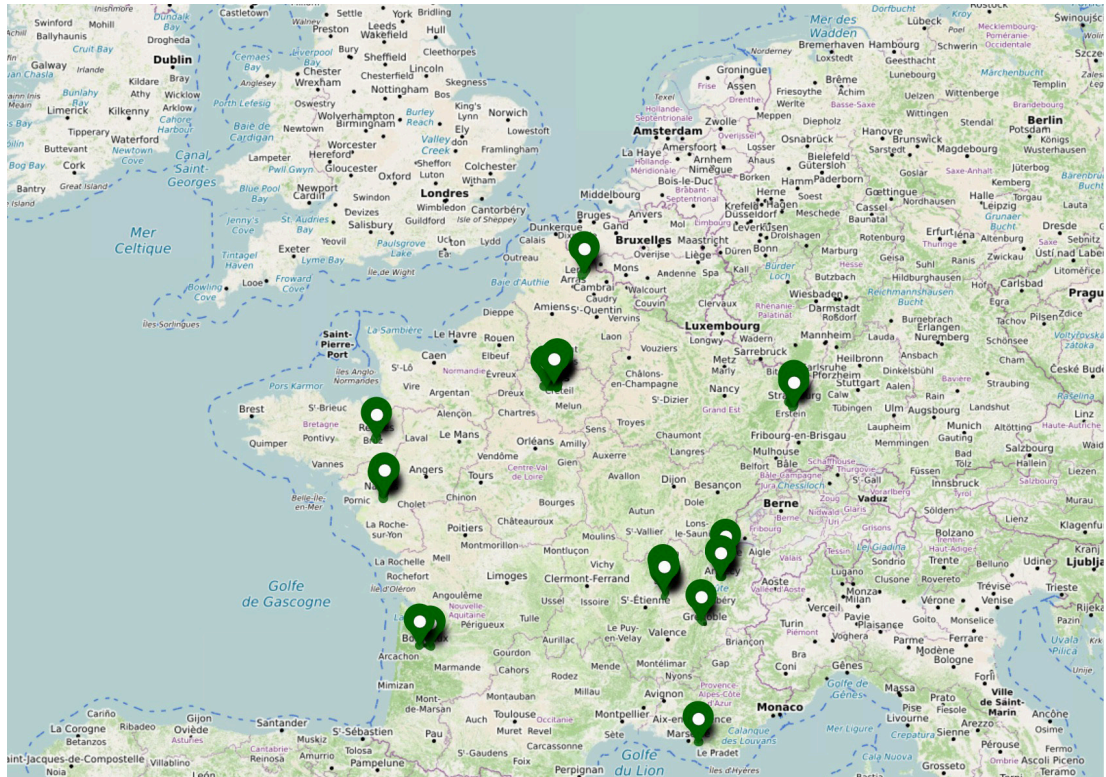
43. Plan national - covoiturage du quotidien, décembre 2022, <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/DP%20plan%20covoiturage%20accessible.pdf>

44. France Nation Verte, *Projet de Stratégie nationale bas-carbone n°3*, décembre 2025. 2025- [Projet SNBC 3 com-press-Partie 1 Vfin vdef clean clean COMPRESS.pdf](https://www.data.gouv.fr/datasets/aires-de-covoiturage-en-france)

45. Aires de covoiturage en France, datagouv. <https://www.data.gouv.fr/datasets/aires-de-covoiturage-en-france>

46. Covoiturage et transport collectif routier, *Massifier pour décarboner*, Les notes de l'Alliance, octobre 2024. https://back.alliancedecarbonationroute.com/uploads/Note_Alliance_Massifier_pour_decarboner_c55cfeeabd.pdf

Cartographie des voies réservées au covoiturage en France métropolitaine



Lecture : La France métropolitaine compte 32 voies réservées au covoiturage, réparties sur tout le territoire, majoritairement en Ile-de-France et en Auvergne-Rhône-Alpes.

Source : Cerema. [Gestion et régulation intelligentes des trafics | Cerema](https://www.cerema.fr/fr/actualites/voies-reservees-aux-transport-commun-au-covoiturage-ou-est)

À la suite des mises en service des premières voies autorisées par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, le Cerema et les services du ministère des Transports ont réalisé un premier bilan. Il en ressort que **le premier objectif des voies réservées – les gains de temps aux usagers de la voie – est atteint**, avec un gain de 10 secondes à 2 minutes par kilomètre⁴⁷. Les résultats s'avèrent également **encourageants en termes de report modal et d'impact environnemental** ; toutefois, ils reposent sur une baisse générale de trafic qui devra être confirmée à plus long terme, en s'assurant qu'il s'agit d'un changement de mode effectif et pas seulement d'un changement d'itinéraire. Pour Florent Buchwalter du Cerema, il est pertinent de poursuivre le développement de ces aménagements.

47. Cerema, *Voies réservées aux transports en commun et au covoiturage : où en est-on ?* Retour sur le Rendez-vous Mobilités du 09 octobre 2025.

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/voies-reservees-aux-transport-commun-au-covoiturage-ou-est>

Pour mieux optimiser l'infrastructure routière et l'utilisation des sièges libres des véhicules, Ecov et VINCI Autoroutes⁴⁸ ont lancé en 2023 le **projet TRAPEZE**, pour « Transport Routier Autonome Partagé Express Zéro Émissions ».

Financé par la Banque Publique d'Investissement (BPI) dans le cadre d'un projet de R&D de trois ans, le concept part de deux constats : l'autosolisme domine encore et les voies réservées sont sous-utilisées. Laurent Bessou et Laurent Taupin, les pilotes du projet, proposent plusieurs innovations :

1. **Un nouvel ayant droit aux voies réservées** : un automobiliste seul dans sa voiture a le droit d'emprunter la voie réservée quand celle-ci est sous-utilisée, s'il a par exemple covoituré la veille ou proposé ses sièges sans trouver aucun passager (les critères étant à établir avec l'AOM). Il est alors appelé Autosoliste d'Intérêt Général (AIG).
2. **La correspondance** : Un passager peut covoiturer avec un conducteur sur une première partie de son trajet puis, dans un parking avec des quais dédiés à la correspondance, passer dans un autre véhicule sur la deuxième partie de son trajet. Une nouvelle capacité qui permet de démultiplier les possibilités de trajets.
3. **Un système d'information en temps réel**, fonctionnant comme un jumeau numérique, permettant de savoir où sont les conducteurs, où sont les passagers, et leur temps d'attente estimé, qui :
 - mettrait en relation conducteurs et passagers,
 - autoriserait les AIG à utiliser la voie réservée (selon son taux de remplissage, avec un équilibre permanent entre l'offre et la demande),
 - transmettrait une vitesse conseillée aux véhicules TRAPEZE sur la voie réservée pour garantir la sécurité en limitant le différentiel de vitesse entre les différentes voies.

De fait, le système permet de faire entrer durablement les autosolistes dans l'écosystème du covoiturage. À ce jour, le projet fait l'objet d'une prospection en France et à l'international pour lancer des expérimentations locales.

48. En partenariat avec le Cerema, Nokia et VINCI Energies.

Les voies réservées aux États-Unis

En matière de volume de voies réservées au covoiturage et autres véhicules partagés, à l'international, les États-Unis détiennent historiquement une certaine avance. En effet, les HOV (*High Occupancy Vehicles lanes*) y ont vu le jour dans les années 1970 et fonctionnent sur le même principe que les voies réservées explicitées plus haut : seuls les véhicules comportant deux personnes ou plus peuvent y circuler, gagnant ainsi en temps de trajet. Depuis le milieu des années 1990, il y existe également des HOT lanes (*High Occupancy Tolls*) qui **autorisent des autosolistes à payer pour emprunter la voie, à un tarif variable selon le trafic**. Cette solution répond à deux limites des voies réservées : leur sous-utilisation et les fraudes.

Aujourd'hui, **environ 1 800 km de voies HOV et HOT existent dans une dizaine d'États** (contre 50 km en France), et sont opérés par plusieurs organismes, notamment autour des grandes métropoles congestionnées.

La stratégie autour des voies réservées diffère selon les États :

- En Californie, il y a plusieurs types de voies : les HOV lanes partielles (réservée aux covoitureurs en heures de pointe), les HOT lanes (gratuites pour les covoitureurs, payantes pour les autosolistes).
- En Floride, les HOV lanes sont devenues des voies express à péages¹. Depuis juillet 2025, la dénomination HOV a été supprimée et **tout le monde peut à présent l'emprunter en payant** un tarif flexible selon le niveau de congestion. Seuls les véhicules à trois occupants ou plus peuvent l'emprunter gratuitement. Cette stratégie s'inscrit dans une logique plus générale d'investissements dans la modernisation des infrastructures de transports de Floride (ponts, routes, etc)².

Au total, le covoiturage représente 8,6 % des trajets domicile-travail aux États-Unis en 2022³, contre environ 8 % en France. Ainsi, malgré un réseau de voies nettement plus développé et déployé depuis plusieurs décennies aux États-Unis, les niveaux de covoiturage observés restent très proches de ceux de la France, ce qui ne permet pas de conclure à un effet structurellement déterminant de ces infrastructures sur la pratique du covoiturage.

Ce sont avant tout les modalités et règles d'accès des voies réservées qui détermineront si elles agissent sur **l'autosolisme** ou si elles servent d'autres objectifs (régulation de la congestion, sécurité, priorisation des véhicules...).

1. Hudson, T., *Florida hits the brakes on HOV lanes*. WLRN Public Media, juillet 2025. <https://www.wlrn.org/business/2025-07-03/hov-express-lanes-traffic-i95>
2. Garguilo, R., *Florida repeals HOV lane law, marking end of carpool-only traffic lanes*. Florida News / iHeartRadio, juillet 2025. <https://wflanews.iheart.com/featured/florida-news/content/2025-07-04-florida-repeals-hov-lane-law-marking-end-of-carpool-only-traffic-lanes/>
3. United States Census Bureau, *Commuting in the United States: 2022*, American Community Survey Briefs, février 2024. <https://www2.census.gov/library/publications/2024/demo/acsbr-018.pdf>

Enfin, l'incitation à la pratique du covoiturage ne saurait se réduire à la disponibilité ou non d'infrastructures dédiées sur les routes importantes. Il s'agit également de s'appuyer sur une stratégie collaborative pour faciliter le changement de pratiques et le maintenir dans la durée.

3. INSTAURER DES ACTIONS SPÉCIFIQUES EN ENTREPRISE: FORFAIT MOBILITÉS DURABLES ET PLANS DE MOBILITÉS EMPLOYEURS

Dans une étude sur le potentiel du covoiturage publiée en 2023, le Forum Vies mobiles et la Fabrique écologique établissent certaines recommandations. Notamment, **généraliser le Forfait Mobilités Durables (FMD)** dans les entreprises en le rendant obligatoire dans le secteur privé : en 2025, seuls 34 % des salariés déclarent que le FMD est présent ou en cours de mise en place dans leur entreprise ; et le covoiturage y est difficilement intégré⁴⁹.

À l'ADEME, Séverine Boulard, experte management de la mobilité et changements de pratiques, **plaide également pour que le Forfait Mobilités Durables (FMD) soit obligatoire** et intègre le covoiturage de manière systématique, notamment car les subventions financières de l'État seront limitées dans le temps. Selon elle, il faudrait aussi mettre en œuvre des actions de communication, faire signer des **chartes covoiturage**, valoriser les entreprises qui le mettent en place. Séverine Boulard propose d'inciter les employeurs à **valoriser les salariés qui covoiturent** – au même titre que les entreprises qui octroient des congés supplémentaires à ceux qui prennent le train⁵⁰. Développer le covoiturage en entreprise requiert par ailleurs de modéliser, à l'échelle de chaque entreprise, les flux de ses salariés ; ce que propose Laure Wagner avec 1km à pied, avant d'accompagner les entreprises via des programmes de communication en interne.

Hugo Brahmi, de BlaBlaCar, Daily et Laure Wagner, d'1km à pied, recommandent d'établir des **Plans de Mobilité Employeur Communs** sur des zones d'activités où cela serait pertinent, notamment pour permettre aux salariés de covoiturer avec des salariés d'autres entreprises de la zone. Cela suppose une réflexion sur les horaires de travail afin d'aligner temps de l'entreprise et temps de la ville et réduire la congestion.

49. ADEME, Verian, *Le Forfait Mobilités Durables, Usages et perceptions, Présentation des résultats du baromètre 2025*, Webinaire du 3 décembre 2025.

50. Les Échos. « Ces entreprises offrent des congés à ceux qui préfèrent le train à l'avion pour leurs vacances », 31 octobre 2024. <https://www.lesechos.fr/travailler-mieux/rse/ces-entreprises-offrent-des-conges-a-ceux-qui-preferent-le-train-a-lavion-pour-leurs-vacances-2129105>

Une pratique qui permet également de répondre à des enjeux sociaux

L'initiative lancée par les Ateliers du bocage, coopérative sociale et environnementale créée par la communauté Emmaüs de Mauléon il y a 33 ans et implantée dans les Deux-Sèvres, est innovante. Dans un territoire où les mobilités peuvent être difficiles et constituent souvent un frein majeur pour accéder à un emploi pour des **personnes sans permis ou sans véhicule**, le covoiturage et l'autopartage ont un vrai potentiel. Grâce à un appel à projet lancé par Emmaüs France et soutenu par la Fondation PSA, l'entreprise a pu acquérir 11 véhicules et lancer une incitation à l'autopartage et au covoiturage à grande échelle, avec des solutions sur mesure pour les salariés en insertion. La coopérative s'est également dotée d'un Forfait Mobilités Durables (FMD) et a recruté une personne chargée de valoriser les bonnes pratiques et d'animer le dispositif (via un fichier Excel, des conversations WhatsApp et une armoire à clés). Résultat, **sur 200 employés, 80 covoiturent fréquemment et 30 viennent chaque jour au travail grâce à l'autopartage.**

En entreprise, il est également possible de jouer sur l'usage des véhicules de fonction : le covoiturage pourrait être une condition de l'octroi de ces derniers et qu'il ne soit pas seulement lié au statut dans l'entreprise. Une solution garantissant que le véhicule de fonction se substitue à un autre sur la route ou en stationnement. Émeline Robillard d'AUPA, l'autopartage Citiz au Pays basque, confirme la volonté de la coopérative de se rapprocher des petites entreprises pour y déployer un service d'autopartage.

À Montpellier, c'est un véritable partenariat entre la Métropole, BlaBlaCar Daily et les entreprises qui s'opère, puisque **la plateforme est accessible pour les salariés des entreprises du territoire engagées** : il n'y a aucune campagne sur le covoiturage auprès du grand public – une contrainte permettant de bien cibler les trajets domicile-travail. Les employeurs servent de relais et sont accompagnés par la métropole dans la mise en place d'un Plan de mobilité Employeur (PDME) et la formation d'un référent chargé d'animer et d'incarner la politique covoiturage en interne. Cette action publique est d'abord portée par les équipes (élues) de la ville et de la Métropole, qui décident du budget alloué à ce type de démarche. Pour le moment, les subventions sont validées jusqu'au 31 juillet 2026.

En bref, les AOM amorcent, les entreprises pérennisent. Si les collectivités tiennent un rôle d'initiateur, les entreprises peuvent être des relais et des catalyseurs très importants.

Allemagne : nos voisins partagent-ils davantage leurs véhicules ?

En Allemagne, le déploiement de l'autopartage s'est particulièrement accéléré depuis 2017. D'après Barbara Lenz, experte transports et mobilités à la *Humboldt-Universität* de Berlin, de nombreuses associations (comme *Bundesverband CarSharing* ou *StadtMobil*) mettent à disposition des stations dans les centres urbains pour emprunter des voitures de manière flexible. **Choisir l'autopartage permet également aux usagers de profiter de stationner plus facilement.** Et c'est notamment grâce à une loi dédiée que l'autopartage s'est largement déployé dans le pays : en juin 2017, l'Allemagne vote le *Carsharinggesetz*¹, une loi sur la priorité accordée à l'autopartage qui donne aux municipalités le droit de réserver à ce type de véhicules des places de stationnement.

Résultat, nos voisins ont trois fois plus de véhicules disponibles et près de deux fois plus d'usagers actifs² (pour une population allemande supérieure de 20 % à la population française). En effet, **entre 2017 et 2025, le nombre d'inscrits allemands est passé de 2,1 millions à plus de 5 millions** et près de 3,7 millions de ménages possèdent au moins un abonnement, soit un ménage sur dix.

	Allemagne	France
Nombre de véhicules en autopartage en 2025	45 400	13 862
Nombre de citoyens inscrits auprès d'un opérateur en 2025	5 506 040	1 000 000
Nombre d'usagers actifs	870 000 ³ (2025)	460 000 (2023)

1. T&E, *Public privileges for car sharing enshrined in German law*, mai 2017. <https://www.transportenvironnement.org/articles/public-privileges-car-sharing-enshrined-german-law>
2. Reichel, Johannes. "New bcs Analysis: Carsharing is Booming and Relieves Municipalities and the Climate." VISION mobility, 11 mars 2025. <https://vision-mobility.de/en/news/new-bcs-analysis-carsharing-is-booming-and-relieves-municipalities-and-the-climate-371613.html>
3. <https://www.carsharing.de/carsharing-statistik>

Environ la moitié d'entre eux sont des citoyens qui n'ont pas de voiture¹ et qui y trouvent leur compte pour les courses importantes ou les loisirs. Évidemment, plus on s'éloigne du centre-ville, moins la pratique est dense. Pour pallier cet enjeu, le Sénat de Berlin a lancé une démarche en 2025 pour que l'offre atteigne les villes périphériques. À noter toutefois que sur les 1393 communes dans lesquelles le service est implanté, 1231 comptent moins de 50 000 habitants².

Barbara Lenz souligne la **disponibilité des véhicules près des gares**, des grandes comme des petites villes, qui incite à l'usage du train pour la longue-distance. Pour elle, c'est là la grande force du système allemand : les différents moyens de transport sont connectés et intégrés au tissu urbain. En revanche, le covoiturage en tant que tel n'y est pas développé (il concerne actuellement 2 % de la population³) notamment en raison des horaires de travail plus disparates (28 % des Allemands travaillent à mi-temps contre 17 % des Français)⁴. Finalement, en Allemagne, les voies réservées aux taxis et transports collectifs n'incluent pas les véhicules à deux personnes ou plus.

En résumé, **l'Allemagne semble avoir investi le potentiel de l'autopartage**, soutenu par un cadre légal ambitieux et implanté dans toutes les tailles de communes, tandis que le covoiturage y reste limité.

1. <https://www.nahverkehrspraxis.de/mid-2023-carsharing-haushalte-seit-2017-fast-verdoppelt/>

2. <https://www.carsharing.de/carsharing-statistik>

3. https://www.destatis.de/EN/Press/2019/09/PE19_356_91.html

4. Haut Conseil du Financement de la protection sociale, *Mieux concilier production et redistribution*, février 2025. <https://www.strategie-plan.gouv.fr/publications/hcfips-mieux-concilier-production-redistribution>

III. Penser la voiture comme un transport collectif : l'apport des sciences sociales

Alors que nous avons pu cerner, dans la première partie, les raisons pour lesquelles le covoiturage et l'autopartage peinent à se développer, il existe néanmoins un ensemble de leviers destinés à atténuer, voire à dépasser, ces obstacles. Si les solutions existent, comme nous l'avons montré dans la deuxième partie, malgré leur diversité, ces dispositifs demeurent insuffisants : ils adressent encore trop partiellement certaines dimensions systémiques et peinent, pour cette raison, à transformer durablement les pratiques de mobilité.

A) Les limites d'une approche centrée sur l'individu

Les travaux récents de la sociologue Sophie Dubuisson-Quellier⁵¹ établissent les limites d'une approche de transition centrée uniquement sur les comportements individuels. Pour elle, **réduire les causes du réchauffement climatique à ces derniers** (se déplacer, se chauffer, etc.) **conduit à invisibiliser les trajectoires nationales** et les choix technologiques, énergétiques, économiques et politiques qui ont conduit à la dépendance aux énergies fossiles. Elle déplore que les blocages rencontrés dans l'action environnementale soient de fait associés à la lenteur des changements de comportements, et donc à un manque de volonté des individus. Faisant ainsi des comportements individuels « *à la fois la cause de la crise écologique, les leviers de la transition et ses principaux points de blocage* ». Cette approche conduit à penser que les personnes choisissent délibérément de se déplacer seules, or il est temps de sortir du mythe de la solitude heureuse : **la plupart des conducteurs ne choisissent pas d'être seuls mais y sont contraints par l'organisation de nos territoires et de nos modes de vie, qui conduisent à isoler les individus**. Pour preuve, pour 45 % des Français, le choix de la voiture résulte avant tout de l'absence d'alternatives⁵².

Finalement, Sophie Dubuisson-Quellier constate que cette vision centrée sur l'individu **ignore les inégalités socio-économiques à l'origine de la disponibilité des solutions bas carbone**. Dans le cas des mobilités, par exemple, réduire la transition du secteur à la possession - ou non - d'une voiture individuelle conduit à ignorer les inégalités dans l'offre de transports en commun ou dans l'acquisition d'un véhicule électrique⁵³. Il convient également

51. Sophie Dubuisson-Quellier. *La crise écologique comme fait social. Penser le gouvernement de la transition avec les sciences sociales*. Comptes Rendus. Géoscience, Volume 357 (2025), pp. 401-409. <https://comptes-rendus.academie-sciences.fr/geoscience/item/10.5802/crgeos.306.pdf>

52. Voir graphique p.14. Source : ADEME

53. À ce sujet, La réglementation européenne incite depuis peu à faire advenir des petites voitures électriques abordables : depuis début 2025, le coefficient qui module les cibles des constructeurs en fonction de la masse moyenne des ventes crée une très nette incitation à développer et vendre des véhicules plus légers. Haut-Commissariat à la Stratégie et au Plan, Point de vue : La réglementation européenne sur les voitures neuves est plus pertinente que jamais !, novembre 2025. <https://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2025/2025-11-19%20-%20PDV%20Automobile/HCSP-2025-POINTDEVUE-G%C3%A9rardin-auto-20novembre%20-%202016h.pdf>

d'admettre que la disponibilité des solutions bas carbone est également liée à d'autres enjeux augmentant la dépendance par exemple à la voiture : le marché du logement, du travail, la disponibilité du foncier, les organisations du travail, la géographie des services publics... qui verrouillent et contraignent les pratiques et les choix. En effet, dans leur étude *Qui émet du CO₂?*⁵⁴, Antonin Pottier et al établissent que le concept d'empreinte carbone focalise l'attention sur les comportements individuels et « *peut occulter le rôle des acteurs non individuels* » comme le tissu urbain, qui « *contraint à la fois la longueur des déplacements quotidiens et l'accès à des modes de transport moins carbonés* », sans oublier le coût du foncier qui engendre l'augmentation des distances domicile-travail.

De plus, il serait dangereux d'accorder à cette empreinte carbone une imputation morale, comme si elle était tout à fait évitable. Ils invitent donc à bien **distinguer attribution – des émissions – et responsabilité**... Dans cette vision, un automobiliste est responsable de l'achat de son véhicule ; pas des émissions générées lors de la production de celui-ci, notamment car il n'en a souvent ni l'information, ni le contrôle...

Les sociologues Yoann Demoli et Pierre Lannoy, dans leur étude *Sociologie de l'automobile*⁵⁵, questionnent également la capacité d'action réelle des individus : « *les volontés individuelles de conversion se trouvent confrontées à des contraintes spatio-temporelles rédhibitoires au changement* ». D'un autre côté, ils ne considèrent pas les politiques incitatives efficaces, elles auraient même « *pour revers de rendre invisible et indicible l'existence (...) de divergences profondes dans le rapport à l'automobile et d'écarts insatisfaisants, pour certains, entre leurs aspirations à et les possibilités réelles de réduire leur usage de l'automobile* ».

Il s'agit donc de **concevoir une transition « juste » des mobilités**⁵⁶, plutôt qu'une transition subie où les variations des prix des carburants deviendraient le moteur-clé du changement de comportements. Si les pratiques de mobilité sont choisies, il s'agit de rendre le partage plus attractif (incitatif financier, horaires flexibles et organisations professionnelles) ; si elles sont subies, il faut donner la capacité matérielle et organisationnelle aux individus de voyager ensemble. D'autant plus que cela peut constituer un remède face à une société en manque de lien, où l'isolement social et les troubles du bien-être augmentent⁵⁷.

Pour Sophie Dubuisson-Quellier, les blocages rencontrés dans le changement de comportements sont notamment le fruit d'une **faible prise en compte des**

54. A.Pottier, E. Combet, J.M. Cayla, S. de Lauretis, F. Nadaud (2020). *Qui émet du CO₂?* *Panorama critique des inégalités écologiques en France*. FAERE Working Paper, 2020.15. https://faere.fr/pub/WorkingPapers/Pottier_Combet_Cayla_Lauretis_Nadaud_FAERE_WP2020.15.pdf

55. Yoann DEMOLI, Pierre LANNOY, *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, coll. « Repères Sociologie », 2019, 123 p. <https://shs.cairn.info/revue-reseaux-2021-1-page-283?lang=fr>

56. La Fabrique de la Cité, *Pour une transition juste des mobilités. Poser des constats précis, esquisser des solutions adaptées*, mai 2024. <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/pour-une-transition-juste-des-mobilites-poser-des-constats-precis-esquisser-des-solutions-adaptees/>

57. Stéphane Korsia-Meffre, *Vers une épidémie d'isolement social ?*, Vidal, juillet 2025, <https://www.vidal.fr/actualites/31493-vers-une-epidemie-d-isolement-social.html#>

sciences sociales dans la conception et la mise en œuvre des politiques de transition.

B) Repenser nos organisations collectives et expérimenter de nouvelles méthodes

Au lieu de pointer du doigt les individus pour leurs « mauvais » comportements, Sophie Dubuisson-Quellier propose de « *repenser les organisations sociales qui les ont fondés* »⁵⁸, rappelant que **les pratiques naissent de cadres matériels qui leur ont permis d'exister et de se développer**⁵⁹. Ainsi, il s'agirait plutôt de refondre le contrat social, au-delà du consumérisme et du productivisme. En effet, Antonin Pottier soutient que le calcul de l'empreinte carbone au niveau individuel revient à supposer que l'achat ou la consommation d'un bien serait la seule cause des émissions de gaz à effet de serre liées à ce produit. Antonin Pottier et ses co-auteurs⁶⁰ rappellent que le consommateur n'est qu'une catégorie parmi d'autres, aux côtés des entreprises et des gouvernements, qui sont à l'origine des techniques de production et des règles organisant l'économie. Ils invitent à la prudence face à certaines mesures proposées comme les quotas individuels d'empreinte carbone, dont les effets pourraient être explosifs...

Sur l'accessibilité des voitures électriques, depuis début 2025, le coefficient qui module les cibles des constructeurs automobiles en fonction de la masse moyenne des ventes « *crée une très nette incitation à développer et vendre des véhicules plus légers* » et donc plus abordables⁶¹. Les travaux menés par la Commission européenne proposent de poursuivre ces efforts pour accompagner la transition des acteurs des transports vers une offre de véhicules électriques plus petits, plus légers et plus abordables, tout en privilégiant la fabrication européenne, notamment via le Paquet Automobile présenté en décembre 2025⁶².

Par ailleurs, les imaginaires influencent également profondément nos comportements, surtout lorsqu'il s'agit de **transformations du quotidien** liées à la transition écologique. Changer une habitude aussi ancrée que l'usage individuel de la voiture représente un **effort cognitif et symbolique** important : il faut que la nouvelle pratique paraisse désirable, simple et valorisante, bien

58. Sophie Dubuisson-Quellier. *La crise écologique comme fait social. Penser le gouvernement de la transition avec les sciences sociales*. Comptes Rendus. Géoscience, Volume 357 (2025), pp. 401-409. <https://comptes-rendus.academie-sciences.fr/geoscience/item/10.5802/crgeos.306.pdf>

59. Sophie Dubuisson-Quellier. *La crise écologique comme fait social. Penser le gouvernement de la transition avec les sciences sociales*. Comptes Rendus. Géoscience, Volume 357 (2025), pp. 401-409. <https://comptes-rendus.academie-sciences.fr/geoscience/item/10.5802/crgeos.306.pdf>

60. A.Pottier, E. Combet, J.M. Cayla, S. de Lauretis, F. Nadaud (2020). *Qui émet du CO₂ ?* Panorama critique des inégalités écologiques en France. FAERE Working Paper, 2020.15. https://faere.fr/pub/WorkingPapers/Pottier_Comet_Cayla_Lauretis_Nadaud_FAERE_WP2020.15.pdf

61. Haut-Commissariat à la Stratégie et au Plan, *Point de vue: La réglementation européenne sur les voitures neuves est plus pertinente que jamais!*, novembre 2025. <https://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2025/2025-11-19%20-%20PDV%20Automobile/H CSP-2025-POINTDEVUE-G%C3%A9rardin-auto-20novembre%20-%2016h.pdf>

62. Transport & Environment (T&E). *Position paper on the revision of the EU car CO₂ standards: How to fix the proposal's major flaws*, février 2026, <https://www.transportenvironment.org/articles/position-paper-on-the-revision-of-the-eu-car-co2-standards>

au-delà du seul argument économique. Ce qui suppose, comme le propose Sophie Dubuisson-Quellier, de **mobiliser les sciences sociales** pour comprendre ce qui freine ou motive les individus, et pour concevoir des politiques publiques capables de susciter l'adhésion.

Les freins au partage de véhicules proviendraient en partie de ce facteur moins visible, plus diffus mais particulièrement impactant : l'imaginaire associé à la voiture. « *La voiture est partout* », déclarent Yoann Demoli et Pierre Lannoy⁶³. Dès sa démocratisation, celle-ci a permis aux individus aisés de se distinguer socialement en délaissant le train. Une vision appuyée par le cinéma et la publicité qui a permis de « *coloniser les imaginaires* ». **Résultat, près de la moitié des ménages français ont deux voitures ou plus**⁶⁴, et la taille de celles-ci croît considérablement : en 50 ans, les véhicules ont en moyenne pris 500 kg, passant de 778 kg en 1960 à 1,2 tonne en 2019⁶⁵. Dans ce cadre, partager son véhicule revient à assumer sa dépendance aux autres pour se déplacer et à renoncer à une certaine liberté. Pourtant, avec les changements climatiques, la définition de notre liberté et le périmètre de notre dépendance aux autres et aux ressources mérite d'être repensée.

Chez Matrice, centre d'innovation sociale et technologique, Claudia Del Prado Sartorius et Sarah Del Rio sont convaincues que **sans travail sur les imaginaires, les chiffres et les rapports scientifiques n'ont pas l'effet escompté**. C'est d'autant plus vrai dans le monde des transports du quotidien, où l'imaginaire de la voiture individuelle est dominant voire unique. Les expertes travaillent donc à l'intégration des aspects psychologiques et sociologiques dans les changements de comportements, avec pour objectif d'offrir divers imaginaires de l'avenir des mobilités. Leur méthode consiste à réunir l'écosystème, associer les experts à des artistes (illustrateurs, auteurs) et élaborer des scénarios alternatifs⁶⁶.

63. Yoann DEMOLI, Pierre LANNOY, *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, coll. « Repères Sociologie », 2019, 123 p. <https://shs.cairn.info/revue-reseaux-2021-1-page-283?lang=fr>

64. ADEME, *Baromètre modes de vie et sobriété, Résultats détaillés*, mars 2024. <https://librairie.ademe.fr/energies/6630-ba-rometre-sobrietes-et-modes-de-vie.html>

65. WWF, *Le SUV, un fléau pour le climat et le porte-monnaie*, 2025, <https://www.wwf.fr/sengager-ensemble/relayer-campagnes/stop-suv>

66. Exemple de leur dernier projet en date : Planète Ciel. *Quels avenir possibles pour l'aviation ?* Éditions Dunod, septembre 2025 <https://www.dunod.com/sciences-techniques/planete-ciel-quels-avenirs-possibles-pour-aviation>

Quelques pistes à approfondir :

– La nécessité de dépasser le niveau individuel et de mesurer nos marges de manœuvre au niveau collectif : à partir des sciences sociales et des travaux de Sophie Dubuisson-Quellier, Yoann Demoli et Antonin Pottier, tenir compte plus finement, dans les sujets de transition écologique, **des inégalités de capacité d'action sur ce qui engendre des dommages environnementaux**.

Concrètement, Antonin Pottier invitait déjà en 2020 à entamer un travail de description des facteurs précis qui à la fois causent des émissions et créent une forte dépendance aux énergies fossiles⁶⁷ afin de mieux identifier les marges de manœuvre et objectifs des politiques de transition écologique.

– Le besoin d'une **nouvelle méthodologie pour incarner la « convivialité automobile »**⁶⁸. Si le travail sur l'imaginaire du vélo semble avoir porté ses fruits, cela est notamment dû à certains arguments en sa faveur que le véhicule partagé ne possède pas. Le cycliste est visible, que ce soit dans l'espace public ou dans les entreprises, et le vélo demeure un moyen individuel de se déplacer. Il est donc facile d'y associer un marqueur identitaire, quand le covoitureur ou l'autopartageur se confondent au milieu des autosolistes. En résulte le besoin de ne pas s'aligner sur la méthode utilisée pour rafraîchir l'image du vélo et donc d'imaginer une autre méthode, qui rendrait désirable l'aspect collectif et partagé de la mobilité.

– Le besoin de **projets pilotes et d'expérimentations audacieuses**.

Un exemple à Bourbourg, près de Dunkerque, où deux *giga factories* de batteries électriques vont s'implanter et créer 5 000 emplois d'ici 2030, mais où il n'y aura pas une seule place de parking⁶⁹. Reste à observer comment ces choix seront accompagnés, gouvernés et appropriés par les usagers, et dans quelle mesure ils pourront servir de pionniers inspirants pour d'autres territoires en quête d'alternatives crédibles à l'autosolisme.

67. A.Pottier, E. Combet, J.M. Cayla, S. de Lauretis, F. Nadaud (2020). *Qui émet du CO₂ ?*

Panorama critique des inégalités écologiques en France. FAERE Working Paper, 2020.15. https://faere.fr/pub/WorkingPapers/Pottier_Combet_Cayla_Lauretis_Nadaud_FAERE_WP2020.15.pdf

68. Cf Matthieu Flonneau. France culture, « La voiture fait-elle encore rêver ? », Série Automobile : sur la route du futur, novembre 2018. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/cultures-monde/la-voiture-fait-elle-encore-rever-6248388>

69. Nexity, *Logement, mobilités, emploi : que vont changer les gigafactories dans les Hauts-de-France ?*, mai 2025. <https://www.enviesdeville.fr/attractivite/gigafactories-hauts-de-france/>

Conclusion

Le partage de véhicules apparaît à première vue comme une solution simple, immédiatement disponible et favorable à la préservation de l'environnement. Pourtant, il peine encore à s'ancrer dans les pratiques. Cette contradiction invite à interroger les conditions réelles de transformation des mobilités.

Les retours d'expérience présentés dans cette note montrent que des solutions existent et qu'elles sont déjà mises en œuvre par une diversité d'acteurs : collectivités, associations, entreprises et citoyens. Des initiatives qui ne s'opposent pas mais se complètent, se renforcent et doivent se combiner pour garantir la pérennité des changements de pratiques. Leur déploiement soulève toutefois un enjeu d'ordre de grandeur.

Ainsi, afin de passer **de dispositifs prometteurs, souvent localisés, à une transformation massive et durable des mobilités**, un premier besoin s'impose : **développer des retours d'expérience plus systématiques**, analyser ce qui fonctionne, ce qui échoue — en reliant l'approche des ingénieurs à celle des sciences sociales, qui se complètent — et comprendre dans quelles conditions un dispositif peut changer d'échelle. Cela interroge donc la gestion de l'espace public, la place de la propriété privée dans les mobilités, les conditions d'exercice de la **liberté** d'aller et venir, ou encore la légitimité de réguler le trafic. Dans ce cadre, des méthodes basées sur la régulation de la circulation, une gestion différente de l'espace public ou de l'infrastructure peuvent constituer le socle d'une organisation collective qui préserve cette liberté de manière individuelle et collective.

La transition vers le partage de véhicules ne repose pas seulement sur une addition de mesures techniques : elle nécessite désormais de rendre concret ce nouveau paradigme d'une mobilité, moins contrainte et plus partagée.

L'ambition fixée par le gouvernement d'atteindre 70 000 véhicules partagés d'ici 2031, pourrait-elle constituer un nouvel élan vers de nouvelles expérimentations ?

Bibliographie

- A.Pottier, E. Combet, J.M. Cayla, S. de Lauretis, F. Nadaud (2020). *Qui émet du CO₂?*
Panorama critique des inégalités écologiques en France. FAERE Working Paper, 2020.15. https://faere.fr/pub/WorkingPapers/Pottier_Combet_Cayla_Lauretis_Nadaud_FAERE_WP2020.15.pdf
- ADEME, *Baromètre modes de vie et sobriété, Résultats détaillés*, mars 2024. <https://librairie.ademe.fr/energies/6630-barometre-sobrietes-et-modes-de-vie.html>
- ADETEC, *Le coût réel de la voiture en 2022*, décembre 2023. <https://collectif-autopartage.org/?LeCoutReelDeLaVoitureAdetec>
- ADETEC, *Les dépenses publiques en faveur du covoiturage*, novembre 2025. <http://www.adetec-deplacements.com/Rapport-depenses-publiques-covoiturage-ADETEC.pdf>
- Aires de covoiturage en France, datagouv. <https://www.data.gouv.fr/datasets/aires-de-covoiturage-en-france>
- Alix Le Goff, Guillaume Monchambert, Martin Koning, *Effects of numerical platforms on individual choices and social welfare: The case of short-distance carpooling*, Economics of Transportation, Volume 41, 2025.
- Association des Acteurs de l'Autopartage, *Baromètre national 2025 de l'Autopartage*, juin 2025. <https://www.asso-autopartage.fr/le-cap-du-million-de-francais-inscrits-a-un-service-dautopartage-a-ete-franchi/>
- Association des Acteurs de l'Autopartage, *Guide à destination des collectivités*, 2021. <https://www.asso-autopartage.fr/guide-destination-collectivites/>
- AXA Prévention. « Stress au volant : 66 % des salariés concernés lors de leurs trajets professionnels. » AXA Prévention, 3 mai 2022, axaprevention.fr/fr/article/stress-et-conduite-trajets-pro. <https://axaprevention.fr/fr/article/stress-et-conduite-trajets-pro>
- Carenews INFO. « Pourquoi il n'y a pas d'inclusion sans accès à la mobilité. », 7 février 2024. <https://www.carenews.com/carenews-info/news/pourquoi-il-n-y-a-pas-d-inclusion-sans-acces-a-la-mobilite>
- Cerema, *Le Cerema partenaire de la Région Pays de la Loire pour évaluer la politique d'incitation au covoiturage : le bilan 2021-2025*, novembre 2025. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/cerema-partenaire-region-pays-loire-evaluer-politique>
- Cerema, *Partager sa voiture : une pratique familiale, seulement?*, Journée nationale du covoiturage, avril 2025.
- Cerema, *Voies réservées aux transports en commun et au covoiturage : où en est-on?* Retour sur le Rendez-vous Mobilités du 09 octobre 2025. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/voies-reservees-aux-transport-commun-au-covoiturage-ou-est>
- Citepa, *Émissions de gaz à effet de serre de la France : estimations de l'année 2023 avec les données Secten du Citepa*, <https://www.citepa.org/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-en-france-nouvelle-estimation-lannee-2023-avec-les-donnees-secten-du-citepa/>
- Cour des comptes, *La contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains, Rapport public thématique*, septembre 2025. <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2025-09/20250915-Contribution-usagers-transport-collectifs.pdf>
- Covoiturage et transport collectif routier, Massifier pour décarboner, Les notes de l'Alliance,

- octobre 2024. https://back.alliancedecarbonationroute.com/uploads/Note_Alliance_Massifier_pour_decarboner_c55cfeeabd.pdf
- Forum Vies mobiles, *Les éconduits de la voiture, Enquête nationale sur la capacité de conduire*, Synthèse, mai 2025. <https://www.credoc.fr/publications/les-econduits-de-la-voiture-enquete-sur-la-capacite-de-conduire-synthese>
- Fondation VINCI Autoroutes. « *Sur la route des vacances : ne laissez pas la fatigue prendre le volant !* », 18 juillet 2025. <https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/etude-somnolence-2025/>
- France Nation Verte, *Projet de Stratégie nationale bas-carbone n°3*, décembre 2025. [2025- Pro- jet SNBC 3 compress-Partie 1 Vfin_vdef_clean_clean COMPRESS.pdf](https://www.francienationverte.com/2025-Projet-SNBC-3-compress-Partie-1-Vfin_vdef_clean_clean_COMPRESS.pdf)
- Garguilo, R., *Florida repeals HOV lane law, marking end of carpool-only traffic lanes*. Florida News / iHeartRadio, juillet 2025. <https://wflnews.iheart.com/featured/florida-news/content/2025-07-04-florida-repeals-hov-lane-law-marking-end-of-carpool-only-traffic-lanes/>
- Haut-Commissariat à la Stratégie et au Plan, *Point de vue : La réglementation européenne sur les voitures neuves est plus pertinente que jamais !*, novembre 2025. <https://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2025/2025-11-19%20-%20PDV%20Automobile/HCSP-2025-POINTDEVUE-G%C3%A9rard-auto-20novembre%20-%202016h.pdf>
- Haut Conseil du Financement de la protection sociale, *Mieux concilier production et redistribution*, février 2025. <https://www.strategie-plan.gouv.fr/publications/hcfips-mieux-concilier-production-redistribution>
- Hudson, T., *Florida hits the brakes on HOV lanes*. WLRN Public Media, juillet 2025. <https://www.wlrn.org/business/2025-07-03/hov-express-lanes-traffic-i95>
- IGEDD, *Approfondissement des méthodes d'appréciation de la valeur du temps pour les transports de voyageurs et le fret*, octobre 2023. https://igedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Affaires-0012727/014363-01_rapport-publie.pdf
- Insee, *Déplacements domicile-travail : des émissions de gaz à effet de serre très variables selon les territoires*, décembre 2023. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7718608#titre-bloc-4>
- Jittrapirom, P.; Caiati, V.; Feneri, A.M.; Ebrahimigharehbaghi, S.; González, M.J.A.; Narayan, J. *Mobility as a Service: A Critical Review of Definitions, Assessments of Schemes, and Key Challenges*. Urban Plan. 2017, 2, 13–25. <https://doi.org/10.17645/up.v2i2.931>.
- Lazare Avocats, *Application de l'article L.151-31 du code de l'urbanisme : Réduction dérogatoire de 15 % du nombre de places de stationnement exigé par le PLU en contrepartie de la mise à disposition d'un seul véhicule en autopartage*, <https://www.lazare-avocats.com/application-de-larticle-l-151-31-du-code-de-lurbanisme-reduction-derogatoire-de-15-du-nombre-de-places-de-stationnement-exige-par-le-plu-en-contrepartie-de-la-mise-a-disposition-d/>
- La Fabrique de la Cité, *Pour une transition juste des mobilités. Poser des constats précis, esquisser des solutions adaptées*, mai 2024. <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/pour-une-transition-juste-des-mobilites-poser-des-constats-precis-esquisser-des-solutions-adaptees/>
- Le Budget de l'Automobiliste, ACA, avril 2020. https://mobiliteclub.fr/wp-content/uploads/2025/08/Budget_de_lAutomobiliste_2020_BD.pdf

Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vi-

gueur, juin 2025. <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/covoiturage-france-ses-avantages-reglementation-vigueur>

Le Figaro. « *Autopartage : le gouvernement vise un objectif de 70 000 véhicules d'ici 2031* », 4 décembre 2025 <https://www.lefigaro.fr/flash-eco/autopartage-le-gouvernement-vise-un-objectif-de-70-000-vehicules-d-ici-2031-20251204>

Les Échos. « *Ces entreprises offrent des congés à ceux qui préfèrent le train à l'avion pour leurs vacances* », 31 octobre 2024. <https://www.lesechos.fr/travailler-mieux/rse/ces-entreprises-offrent-des-conges-a-ceux-qui-preferent-le-train-a-lavion-pour-leurs-vacances-2129105>

Les Échos. « *Prix des carburants : Blablacar enregistre des pics de réservation inédits* », 25 mars 2022. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/prix-des-carburants-blablacar-enregistre-des-pics-de-reservation-inedits-1396304>

Les Échos. « *Saint-Quentin-en-Yvelines expérimente une navette autonome dans son hypercentre* », 9 janvier 2026. <https://www.lesechos.fr/pme-regions/ile-de-france/saint-quentin-en-yvelines-experimente-une-navette-autonome-dans-son-hypercentre-2208775>

Matthieu Flonneau. France culture, « *La voiture fait-elle encore rêver?* », Série Automobile : sur la route du futur, novembre 2018. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/cultures-monde/la-voiture-fait-elle-encore-rever-6248388>

Ministère de la Transition écologique, « *Covoiturage : le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur* », 26 juin 2025. <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/covoiturage-france-ses-avantages-reglementation-vigueur>

Nexity, *Logement, mobilités, emploi : que vont changer les gigafactories dans les Hauts-de-France?*, mai 2025. <https://www.enviesdeville.fr/attractivite/gigafactories-hauts-de-france/>

Observatoire national du covoiturage. « *Comprendre le covoiturage quotidien en France.* » <https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/observatoire/comprendre-covoiturage-quotidien/>

Observatoire national du covoiturage. « *Évaluation du plan covoiturage.* » <https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/observatoire/evaluation-plan-covoiturage/>

Plan national - covoiturage du quotidien, décembre 2022. <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/DP%20plan%20covoiturage%20accessible.pdf>

Reichel, Johannes. "New bcs Analysis: Carsharing is Booming and Relieves Municipalities and the Climate." VISION mobility, 11 mars 2025. <https://vision-mobility.de/en/news/new-bcs-analysis-carsharing-is-booming-and-relieves-municipalities-and-the-climate-371613.html>

Rochet, J.-C., & Tirole, J. (2003). *Platform competition in two-sided markets*. Journal of the European Economic Association, 1(4), 990–1029. <https://doi.org/10.1162/154247603322493212>

Roole Data, *Budget automobile des Français édition 2025*, octobre 2025. <https://data.roole.fr/etudes/budget-automobile-des-francais>

Sophie Dubuisson-Quellier. *La crise écologique comme fait social. Penser le gouvernement de la transition avec les sciences sociales*. Comptes Rendus. Géoscience, Volume 357 (2025), pp. 401–409. <https://comptes-rendus.academie-sciences.fr/geoscience/item/10.5802/crgeos.306.pdf>

- Stefan Gössling, Jessica Kees, Todd Litman, *The lifetime cost of driving a car*, *Ecological Economics*, Volume 194, 2022, 107335, ISSN 0921-8009, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107335>
- Stéphane Korsia-Meffre, *Vers une épidémie d'isolement social?*, Vidal, juillet 2025. <https://www.vidal.fr/actualites/31493-vers-une-epidemie-d-isolement-social.html#>
- The Impact of HOV and HOT Lanes on Congestion in the United States. International Transport Forum Discussion Paper n° 2020/08*, OECD Publishing, Paris, 2020. https://www.oecd.org/en/publications/the-impact-of-hov-and-hot-lanes-on-congestion-in-the-united-states_0b353b17-en.html
- T&E, *Public privileges for car sharing enshrined in German law*, mai 2017. <https://www.transportenvironment.org/articles/public-privileges-car-sharing-enshrined-german-law>
- United States Census Bureau, *Commuting in the United States: 2022*, American Community Survey Briefs, février 2024. <https://www2.census.gov/library/publications/2024/demo/acsbr-018.pdf>
- Ville, Rail et Transports, *Le covoiturage toujours au ralenti*, mars 2025. <https://www.ville-rail-transports.com/politique-transports/covoiturage-ralenti/>
- VINCI Autoroutes, *8^e édition du baromètre de l'autosolisme : le covoiturage progresse de 2,3% en 1 an*, novembre 2025. <https://www.vinci-autoroutes.com/fr/actualites/environnement/barometre-autosolisme-automne-2025/>
- WWF, *Le SUV, un fléau pour le climat et le porte-monnaie*, 2025. <https://www.wwf.fr/sengager-ensemble/relayer-campagnes/stop-suv>
- Yoann DEMOLI, Pierre LANNOY, *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, coll. « Repères Sociologie », 2019, 123 p. <https://shs.cairn.info/revue-reseaux-2021-1-page-283?lang=fr>

Remerciements

Nous tenons à remercier les acteurs rencontrés dans le cadre de cette note et qui ont activement participé à son élaboration. Dans l'ordre chronologique :

- Laure WAGNER, fondatrice, 1km à pied
- Hugo BRAHMI, directeur collectivités, BlaBlaCar Daily
- Philippine HÉRON, responsable partenariats entreprise, BlaBlaCar Daily
- Alphonse COULOT, chargé de projet mobilités, Leonard
- Laurent BESSOU, directeur Innovation technologique, VINCI Autoroutes
- Antoine VIGNERON, chargé de mission prospective, VINCI Autoroutes
- Mathieu CHASSIGNET, ingénieur mobilités durables, ADEME
- Séverine BOULARD, ingénieure management de la mobilité, ADEME
- Nicolas LEBEAU, directeur, Ateliers du bocage
- Marine BRUNO, chargée de mission affaires publiques, Ecov
- Laurent TAUPIN, directeur des Développements Avancés, Ecov
- Denis PINGAUD, président, Balises, cabinet de conseil en stratégie et communication
- Sylvanie GODILLON, conseillère technique, SYTRAL mobilités, Lyon
- Vincent DESMAS, président, Atchoum
- Claudia DEL PRADO SARTORIUS, directrice du développement et de la prospective, Matrice
- Sara DEL RIO, directrice innovation et prospective, Matrice
- Barbara LENZ, chercheuse transports & mobilités,
- Sébastien BOURCIER, chef de projet Mobilités, Région des Pays de la Loire
- Florent BUSCHWALTER, directeur de projet décarbonation et régulation des trafics, Cerema
- Maryline CHASLES, chargée de mission mobilités, Dromolib, L'écomobilité en Drôme
- Martin CARRELET DE LOISY-BUSSAT, chargé de mission – ZFE / Décarbonation des mobilités / Covoiturage, Montpellier Méditerranée Métropole
- Émeline ROBILLARD, directrice générale, Aupa, l'autopartage Citiz au Pays basque
- André BROTO, expert des questions de mobilité
- François-Brice HINCKER, directeur de la communication, VINCI Autoroutes

À propos de l'autrice

Louise Fel est chargée d'études à La Fabrique de la Cité.

Après avoir étudié deux ans à la Toulouse School of Economics, Louise intègre l'Université Paris-Dauphine et obtient le diplôme du master de recherche en Économie internationale et développement. Elle intègre ensuite la Chaire Transitions Démographiques Transitions Économiques (TDTE) en tant que chargée de recherche avant de rejoindre le cabinet du ministre de l'Intérieur et de travailler auprès de la conseillère Discours et Prospective. À La Fabrique de la Cité depuis le mois d'avril 2024, elle exerce en tant que chargée d'études sur les sujets de mobilités et de gestion des risques climatiques.



Design graphique: Nicolas Taffin

Mise en page: Coline Signarbieux

Image de couverture: Russia, Kaluga, AGR Automotive Group par Eugene _Photo - Adobe Stock

La Fabrique de la Cité est le think tank des transitions urbaines.

Elle réunit acteurs et experts de toutes disciplines et de tous horizons géographiques pour identifier et comprendre les enjeux économiques, sociaux et écologiques des villes.

Elle s'appuie sur les expertises des membres de son comité d'orientation pour définir un programme annuel de débats, de rencontres, d'études de terrain et de travail documentaire. Attentive aux meilleures pratiques françaises et internationales, La Fabrique de la Cité observe les équilibres

et les dynamiques propres aux territoires, met en lumière des initiatives inspirantes, clarifie les controverses et soumet au débat public des propositions de nouveaux modèles de développement des villes.

Créé en 2010 par le groupe VINCI, son mécène, La Fabrique de la Cité est un fonds de dotation et porte, à ce titre, une mission d'intérêt général. Toutes ses productions sont accessibles sur son site web.

Comité d'orientation

Étienne Achille, Inspecteur général, Ministère de l'agriculture - **Jean-Bernard Auby**, Professeur en droit public, Sciences Po - **Olivier Badot**, Professeur, ESCP Europe - **Isabelle Baraud-Serfaty**, Consultante et experte en économie urbaine, ibicity - **Pascal Berteaud**, Directeur général, Cerema - **André Broto**, Ancien directeur de la stratégie et de la prospective, VINCI Autoroutes - **Jean-Pierre Buffi**, Architecte-Ubaniste, BUFFI ASSOCIÉS - **Dominique Consille**, Directrice des programmes Action Coeur de Ville et Petites Villes de Demain, ANCT - **Julien Damon**, Professeur associé, Sciences Po - **Didier Deschanel**, Directeur délégué, VINCI Construction en France - **Xavier Desjardins**, géographe, fondateur et dirigeant, Acadie - **David Djaïz**, Haut fonctionnaire, ancien membre du CNR, DGA, Bonafide - **Pierre Duprat**, Directeur de la communication, VINCI - **Mathieu Flonneau**, Historien des mobilités et enseignant-chercheur, La Sorbonne - **Fabien Gantois**, Président, Conseil Régional de l'Ordre des architectes d'Île-de-France - **Stella Gass**, Directrice, Fédération Nationale des SCOT - **Guénaëlle Gault**, fondatrice

et directrice générale, ObSoCo - **Laurent Girometti**, directeur général, EpaMarne-EpaFrance - **Diego Harari**, Directeur général adjoint stratégie et transformation durable, VINCI Immobilier - **François-Brice Hincker**, Directeur de la communication, VINCI Autoroutes, Cofiroute et Fondation VINCI Autoroutes - **Dominique Jakob**, architecte et fondatrice, Agence Jakob+MacFarlane - **Armelle Langlois**, Directrice pôle performance durable, VINCI Construction en France - **Michèle Laruë-Charlus**, Conseil en projet urbain, Laruë-Charlus Conseil - **Anne Le Bour**, Directrice de la communication, VINCI Concessions - **Charles-Éric Lemaignan**, Premier vice-président, Assemblée des communautés de France - **Tim Lorenz**, Directeur général, VINCI Construction Deutschland - **Guillaume Malochet**, Directeur du marketing et de la communication, VINCI Construction - **David Mangin**, Architecte-urbaniste, Cabinet SEURA - **Ariella Masbouni**, Architecte-urbaniste, Grand Prix de l'urbanisme 2016 - **Marjolaine Meynier-Millefer**, Présidente, alliance HQE - **Nicolas Minvielle**, Professeur de marketing, design et création, Audencia Nantes - **Sandra Moatti**, Directrice générale,

IHEDATE - **David Monteau**, Directeur Affaires économiques, culturelles et numériques, Métropole du Grand Paris - **Pierre Monlucq**, Directeur du marketing stratégique, VINCI Construction Services Partagés - **Hélène Peskine**, DGA « coordination réseau territorial » et directrice des programmes, Cerema - **Denis Pingaud**, Président, Balises - **Nicolas Planteau du Maroussem**, DG pôle Infrastructures IDF Nord Est, VINCI Energies France - **Ben Plowden**, Directeur de la stratégie et de la planification des transports de surface, Transport for London - **Manuel Salgado**, Maire-adjoint à l'urbanisme, Mairie de Lisbonne - **Yves-Laurent Sapoval**, Architecte et Urbaniste Général de l'État - **Lucile Schmid**, Vice-présidente, La Fabrique Écologique - **Isabelle Spiegel**, Directrice de l'environnement, VINCI - **Patrick Supiot**, Directeur général immobilier d'entreprise, VINCI Immobilier - **Arjan Van Timmeren**, Professeur en urbanisme, Université de technologie de Delft - **Laurent Vigneau**, Directeur de l'innovation, Artelia Ville & Transport - **Julien Villalongue**, Directeur, Leonard -

La Fabrique
de la Cité

ISBN : 978-2-494692-21-3
ISSN : 3099-943X
Dépôt légal mars 2026
Imprimé en France sur papier recyclé

La Fabrique de la Cité
6, place du colonel Bourgoïn
75012 Paris – France

contact@lafabriquedelacite.com
<https://lafabriquedelacite.com>
Linkedin @Fabriquelacite
Bluesky: @fabriquelacite.bsky.social