

COVOITURAGE ET TRANSPORTS COLLECTIFS : CONCURRENCE OU COMPLEMENTARITE SUR LES DEPLACEMENTS LONGUE DISTANCE ?



Juillet 2014

Illustration de couverture : *Convivial et écolo, le covoiturage !* © Chaunu



Covoiturage et transports collectifs : concurrence ou complémentarité
sur les déplacements longue distance ?
Juillet 2014



SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	3
1.1. PROBLEMATIQUE	3
1.2. CIBLE DE L'ETUDE	3
1.3. HISTORIQUE DU PROJET	3
2. PANORAMA DU COVOITURAGE LONGUE DISTANCE.....	4
2.1. LES ACTEURS DU COVOITURAGE LONGUE DISTANCE	4
2.2. ESTIMATION DE LA PART DE MARCHÉ DE CHAQUE SITE DE COVOITURAGE	14
2.3. RESPONSABILITÉ JURIDIQUE.....	16
2.4. ASSURANCE	17
2.5. LES NOUVELLES FORMES DE COVOITURAGE	18
2.6. ENQUÊTES, RAPPORTS ET ARTICLES SUR LE COVOITURAGE LONGUE DISTANCE	19
3. COMPARAISON COVOITURAGE / TRANSPORTS COLLECTIFS ET PRATIQUES DES COVOITUREURS	32
3.1. LE PHÉNOMÈNE DE LA MASSE CRITIQUE	32
3.2. DURÉE DU VOYAGE, FRÉQUENCE ET ÉVENTUELLES CORRESPONDANCES	39
3.3. PRIX	40
3.4. HORAIRES ET POINTS DE DÉPART ET D'ARRIVÉE	57
3.5. ORGANISATION DU VOYAGE.....	62
3.6. LES CONDUCTEURS TROUVENT D'AVANTAGE DE PASSAGERS QUAND L'OFFRE FERROVIAIRE EST FAIBLE	65
3.7. INTERMODALITÉ ET MULTIMODALITÉ	69
3.8. ENTRETIENS AVEC DES CONDUCTEURS.....	71
3.9. ENTRETIENS AVEC DES PASSAGERS.....	81
4. PARTS MODALES DU COVOITURAGE LONGUE DISTANCE.....	91
4.1. LA MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES FRANÇAIS	91
4.2. PART MODALE DES SITES DE COVOITURAGE À L'ÉCHELLE NATIONALE	96
4.3. PART MODALE DES SITES DE COVOITURAGE EN FONCTION DE LA QUALITÉ DE L'OFFRE FERROVIAIRE	100
5. CONCLUSION.....	122
5.1. PRINCIPAUX RÉSULTATS DE CETTE ÉTUDE.....	122
5.2. PROPOSITIONS	124
5.3. PISTES DE TRAVAIL COMPLÉMENTAIRES À CETTE ÉTUDE.....	129
ANNEXES.....	131
ANNEXE 1 - EXTRAIT DU RAPPORT DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE (NOVEMBRE 2013)	131
ANNEXE 2 - EXEMPLES DE CONDUCTEURS EFFECTUANT DES TRAJETS PROFESSIONNELS FRÉQUENTS	134
ANNEXE 3 - PRIX ET TAUX DE REMPLISSAGE SUR 4 TRAJETS UN JOUR DE GRAND DÉPART	137
ANNEXE 4 - PRÉSENTATION DU PANEL DE 815 ANNONCES	155
ANNEXE 5 - COMPARAISON TRANSPORTS COLLECTIFS / COVOITURAGE POUR L'ORGANISATION DU VOYAGE	161
GLOSSAIRE.....	176

1. INTRODUCTION

1.1. PROBLEMATIQUE

Le covoiturage est encouragé par des collectivités territoriales, des associations, des entreprises et des prestataires de services. Il présente des avantages environnementaux et économiques, car il a pour effet immédiat de réduire le nombre des voitures conduites « en solo » et les dépenses de transport des ménages concernés.

Il faut cependant s'interroger sur ses effets, bénéfiques ou pervers, à plus long terme. Dans quelle mesure le covoiturage et les transports collectifs sont-ils concurrents ? Dans quelle mesure sont-ils complémentaires ? En particulier, le covoiturage peut-il constituer une étape dans le transfert modal de l'auto-solisme¹ vers les transports collectifs ?

1.2. CIBLE DE L'ETUDE

L'étude cible les déplacements de longue distance, sur lesquels il semble que le covoiturage concurrence le plus fortement les transports collectifs, notamment de la part des étudiants.

Parmi ces déplacements de longue distance, nous concentrons nos travaux sur les sites internet de covoiturage, qui représentent l'immense majorité des mises en relation de covoitureurs et dont le développement est à l'origine de l'essor du covoiturage.

1.3. HISTORIQUE DU PROJET

Cette proposition d'étude sur un sujet inexploré à ce jour est née de questionnements de la FNAUT. Pour y répondre, celle-ci s'est adressée à ADETEC, spécialiste des nouveaux usages de l'automobile.

Un financement a été trouvé à l'automne 2013 auprès du GART et de l'UTP, auxquels nous adressons nos sincères remerciements.

L'étude s'est déroulée de novembre 2013 à mai 2014.

¹ Les termes techniques et les acronymes sont définis dans le glossaire, à la fin du rapport.

2. PANORAMA DU COVOITURAGE LONGUE DISTANCE EN FRANCE

2.1. LES ACTEURS DU COVOITURAGE LONGUE DISTANCE

2.1.1. Fonctionnement des sites internet de covoiturage

Les sites internet de covoiturage mettent en relation les conducteurs et les passagers.

Ils proposent aussi bien l'affichage des offres (conducteur proposant des places dans son véhicule) que des demandes (passagers cherchant une place dans un véhicule).

Dans la pratique, les conducteurs préfèrent passer une annonce et les passagers consulter les annonces des conducteurs plutôt que de passer leur propre annonce. Ainsi, d'après des relevés que nous avons faits sur BlaBlaCar (www.blablacar.fr), les offres représentent environ 98 % des annonces et les demandes seulement 2 %.

Les conducteurs décrivent leur trajet (points de départ et de destination, horaires), les étapes et détours éventuels, le nombre de places proposées, le tarif par passager. Ils peuvent en outre, selon les sites, préciser certains aspects pratiques (confort du véhicule, fumeur ou non, animaux acceptés ou non, taille des bagages...).

Les passagers intéressés par une annonce contactent le conducteur par téléphone ou par mail ou, pour certains sites, réservent directement sur le site.

Voici un exemple d'annonce publiée sur le site www.covoiturage-libre.fr :

Détail du parcours

Informations sur le trajet

Jour du trajet : **Lundi 25 Novembre 2013**

Heure de départ : **18:30**

Place(s) disponible(s) : **2**

Ville de départ : **Angers (FR - 49000)**

Ville d'arrivée : **Paris (FR - 75016)**

Prix pour le trajet : **20 €**

Commentaires :

Départ à Angers à la Gare SNCF devant la brasserie de la Gare, place de la Gare.

Arrivée : je vous dépose au Métro station Pont de Saint Cloud ligne 10.

Confort de la voiture : **Confortable**

 Signaler une annonce incorrecte (fonction à venir)

C'est votre annonce et vous souhaitez la **modifier/supprimer** ? Utilisez [les liens prévus](#) à ces effets dans l'email de confirmation que vous avez reçu lors de la création de l'annonce.

C'est votre annonce et vous avez perdu **le mail de confirmation** ?
[Cliquez ici pour le recevoir à nouveau.](#)

Informations sur le dépositaire de l'annonce



Conducteur

Nom : **Philippe**

Age : **non renseigné**

Téléphone **06 ...**

Envoyer un message à cette personne

Votre nom

Votre email

Votre message

Envoyer

Source : www.covoiturage-libre.fr, copie d'écran effectuée le 22 novembre 2013.
Le numéro de téléphone a été masqué par nos soins.

Et voici un exemple d'annonce publiée sur le site www.blablacar.fr (BlaBlaCar) :

The screenshot shows a BlaBlaCar advertisement for a trip from Villefranche-sur-Saône to Paris. The departure is scheduled for tomorrow at 05h30. The price is 24 € per passenger, with 2 seats available. The driver, Stéphane N (46 years old), has a confirmed status and 4 reviews. The vehicle is a Renault Scenic III, black, with a comfortable rating of 3 stars. The trip duration is estimated at 4h19, covering 431 km. The driver's profile shows a confirmed status and 4 reviews. The advertisement also includes a section for other passengers who have reserved for this trip, listing one passenger named Mattias D. The interface includes tabs for 'Infos', 'Itinéraire', and 'Questions / Réponses'.

Villefranche-sur-Saône → Paris Voir le trajet principal

Demain - 05h30

24 € par passager **2** pl. libres

Pour réserver une place et obtenir les coordonnées, cliquez sur :

S'inscrire gratuitement

S'identifier

Conducteur Plus d'infos

Stéphane N (46 ans)

Confirmé

4 avis reçus

Pour réserver une place et obtenir les coordonnées, cliquez sur :

S'inscrire gratuitement

S'identifier

Informations sur le trajet

Lieu de rendez-vous : peage, Villefranche-sur-Saône

Lieu de dépose : Paris

Détours : Je ne ferai pas de détour

Départ : Demain - 05h30

Émissions estimées : 93kg de CO₂

Durée estimée : 4h19

Transport de colis : Non accepté

Distance estimée : 431 km

Taille des bagages : Bagage moyen

Véhicule

RENAULT SCENIC III

Couleur : noir

Confort : Confortable

Autres passagers ayant réservé pour ce trajet :

Passager

Mattias D

Vous devez être authentifié sur le site pour réserver une place

Source : www.blablacar.fr, copie d'écran effectuée le 27 novembre 2013.
La photo a été masquée par nos soins.

2.1.2. Une concentration indispensable des annonces

Pour permettre la mise en relation de covoitureurs, il est nécessaire d'avoir un nombre minimal d'annonces sur chaque trajet. A défaut, un passager aura du mal à trouver une voiture effectuant le trajet à un horaire qui lui convient et passant près de ses points de départ et d'arrivée.

De même, pour intéresser des annonceurs publicitaires, nécessaires à la survie de nombreux sites, il faut un volume d'activité suffisant.

Un nombre important de sites de covoiturage a donc disparu au cours des années écoulées ou connaît une activité nulle ou quasi nulle.

Les sites pérennes disposent d'un nombre important d'annonces mais aussi de nombreuses fonctionnalités et d'une navigation aisée.

Nous avons recensé une dizaine de sites pour les trajets de longue distance. Comme nous le verrons plus loin, les trois premiers d'entre eux (BlaBlaCar, Carpooling et Covoiturage-libre.fr) regroupent l'immense majorité des annonces.

2.1.3. Principaux sites internet de covoiturage longue distance

Introduction sur les indicateurs chiffrés

Plusieurs sites annoncent des chiffres sans qu'il soit possible d'en vérifier la véracité.

Les indicateurs les plus pertinents sont les suivants :

- nombre d'annonces, en distinguant si possible les offres des demandes, voire les personnes faisant à la fois une offre et une demande (c'est-à-dire pouvant prendre leur voiture ou celle de leur covoitureur),
- nombre de passagers transportés. Ce dernier indicateur n'est disponible de manière fiable que pour les sites ayant systématisé l'inscription en ligne, à condition bien entendu que les chiffres communiqués par l'opérateur ne soient pas volontairement surévalués, à des fins commerciales.

Quand une procédure d'inscription est nécessaire et que le chiffre est disponible, nous indiquons le nombre d'inscrits sur le site. Cet indicateur n'est toutefois guère représentatif, car on peut être inscrit sans jamais covoiturer. En outre, les personnes cessant d'aller sur le site font très rarement la démarche de se désinscrire.

BlaBlaCar



www.blablacar.fr

Créé en 2006, BlaBlaCar (anciennement Covoiturage.fr) est le leader du marché du covoiturage longue distance en France, dont il revendique 95 % de part de marché, en termes de nombre d'annonces. Nous verrons plus loin que ce chiffre semble réaliste.

Après 2 années de développement modéré, la fréquentation du site et le nombre de covoiturations réalisés ont connu une croissance marquée depuis fin 2008.

En avril 2011, le site annonçait 1 million de membres inscrits et 200 000 passagers transportés par mois².

En avril 2013, il annonçait plus de 3 millions d'inscrits et plus de 600 000 passagers transportés par mois³.

En avril 2014, il annonce 7 millions d'inscrits et plus d'un million de voyages par mois, mais les conducteurs semblent cette fois-ci inclus dans le décompte des voyages⁴.

² Source : www.predit.prdd.fr/predit4/projets/1 (novembre 2013).

³ Source : idem

La longueur moyenne d'un trajet est de 340 km.

Les usagers se répartissent à parts égales en 3 catégories : étudiants, actifs de moins de 30 ans et actifs de plus de 30 ans. La part des plus de 65 ans est marginale (1 %).

La population est composée à 54 % d'hommes et 46 % de femmes.

Un tiers des usagers sont inscrits comme conducteurs, un tiers comme passagers et un tiers à la fois comme conducteurs et passagers. Dans la pratique, comme indiqué plus haut, la quasi-totalité des annonces sont passées par les conducteurs. Les passagers consultent ces annonces sans passer leur propre annonce.

Le site de BlaBlaCar offre de nombreuses fonctionnalités, notamment une évaluation par les autres covoitureurs et la réservation en ligne.

A titre d'exemple, voici les évaluations d'un conducteur par 6 passagers différents :



Source : www.blablacar.fr, copie d'écran effectuée le 22 novembre 2013.

Les photos ont été masquées par nos soins.

La réservation en ligne a été testée à partir de 2011. Elle est devenue obligatoire en 2012. Elle a permis de limiter le désistement des passagers (qui est passé de 35 % à 4 %) et de simplifier l'organisation du trajet. Elle vise aussi et surtout à assurer la viabilité économique du site⁵. Elle a

⁴ Source : www.blablacar.fr/blog/qui-sommes-nous (mai 2014). Extrait : « Plus d'un million de membres voyagent en covoiturage chaque mois via BlaBlaCar ».

⁵ Voir l'article expansion.lexpress.fr/high-tech/covoiturage-fr-prepare-son-passage-au-payant_256214.html.

toutefois suscité des réactions négatives de certains anciens membres, qui dénoncent le caractère payant du service et le manque de relation préalable avec les passagers⁶.

Deux formules sont proposées : la réservation avec acceptation automatique, qui se fait sans intervention du conducteur, et la réservation avec acceptation manuelle, qui permet au conducteur d'accepter ou de refuser chaque passager⁷.

Le coût de la réservation perçu par BlaBlaCar est à la charge du passager. Il dépend du délai de réservation. Fin février 2014, il est de :

Délai de réservation	Barème	Exemple de coût passager pour un tarif conducteur de 20 €
> 72 h	0,66 € + 7,92 %	22,24 €
48-72 h	0,95 € + 10,68 %	23,09 €
24-48 h	1,07 € + 11,88 %	23,45 €
< 24 h	1,19 € + 12,48 %	23,69 €

Le barème s'applique à chaque place réservée. Les personnes réservant plusieurs places simultanément doivent donc payer les frais de réservation pour chaque place.

BlaBlaCar a développé des filiales dans 9 pays européens : Espagne (2009), Royaume-Uni (2011), Italie, Portugal, Pologne, Benelux (2012), Allemagne (2013).

En 2013, il employait 90 personnes, dont les deux tiers à Paris.

Carpooling.fr



www.carpooling.fr

L'entreprise allemande Carpooling s'affiche comme le leader européen du covoiturage, avec plus de 5 millions d'inscrits, 900 000 annonces et 1,3 million de voyages par mois. Les chiffres pour la France ne sont pas communiqués.

Son site offre à peu près les mêmes fonctionnalités que celui de BlaBlaCar.

Depuis fin 2013, les réservations peuvent se faire en ligne. Le site laisse le choix entre le paiement en ligne (frais de 11 % prélevés sur le conducteur) et le paiement en espèces lors du trajet (sans frais).

La longueur moyenne d'un trajet est supérieure à 200 km, sans plus de précision.

⁶ Voir la centaine de commentaires qui suit l'article ci-dessus.

⁷ Jusqu'en mars 2014, ces deux modes de réservation étaient nommés réservation « illico » et réservation « sur confirmation ».

Covoiturage-libre.fr



association à but non lucratif

covoiturage-libre.fr
le site du covoiturage libre et gratuit!

www.covoiturage-libre.fr

Le site associatif Covoiturage-libre.fr a été créé en novembre 2011 en réaction à la transformation de BlaBlaCar en site payant. La gratuité constitue son principal cheval de bataille. Il est animé et développé par des bénévoles et financé uniquement par les dons de particuliers.

Après 2 années et demi de fonctionnement (novembre 2011 - mai 2014), il cumule près de 340 000 annonces, soit en moyenne 370 par jour.

Plus de 3 000 trajets à venir sont disponibles sur le site.

Le nombre de passagers transportés n'est pas connu, la réservation s'effectuant directement auprès du conducteur.

Vadrouille Covoiturage



www.vadrouille-covoiturage.com

Ce site propose de manière facultative la réservation et le paiement en ligne. Dans ce cas, une commission de 15 % est prélevée sur le conducteur.

Aucune donnée chiffrée n'est disponible.

Green Monkeys



www.greenmonkeys.com

Le site Green Monkeys intervient en théorie à la fois sur le covoiturage domicile-travail et sur le covoiturage longue distance.

La consultation du site nécessite une inscription préalable. Une fois inscrit, il n'est pas possible de consulter les annonces des autres covoitureurs, la mise en relation est faite automatiquement par le site.

Pour les trajets longue distance, le formulaire d'inscription est calibré pour du covoiturage quotidien (aller le matin, retour le soir), ce qui semble montrer que ce site est plutôt centré sur le covoiturage domicile-travail.

Green Monkeys définit un barème de partage des frais qui s'impose aux conducteurs et aux passagers. Celui-ci est dégressif en fonction du kilométrage. Fin 2013, il varie entre 0,0614 € par km (distance supérieure ou égale à 1 100 km) et 0,12 € par km (distance inférieure à 50 km).

Des frais sont prélevés sur le conducteur et sur chaque passager. Leur montant varie entre 0,044 € par km et 0,018 € par km.

Tous ces chiffres sont développés à la page support.greenmonkeys.com/entries/20481181-je-suis-passager-ca-me-coute-combien

123envoiture.com



www.123envoiture.com

En 2009, la SNCF avait acquis 20 % des parts de la société Green Cove Ingénierie, editrice du site www.123envoiture.com Elle en détient désormais 100 %, via la société Ecolutis, spécialisée dans le covoiturage pour les entreprises et les collectivités. Cette dernière dispose d'un site internet spécifique www.ecolutis.com.

Fin 2013, le site www.123envoiture.com semble très peu actif pour le covoiturage de longue distance. Par exemple, pour le trajet Paris - Lyon, l'annonce la plus récente date d'octobre 2012 (caduque depuis plus d'un an, donc) et la plupart des annonces remontent à 2009.

Il semble avoir été remplacé par le site www.easycovoiturage.com présenté ci-dessous.

EasyCovoiturage



www.easycovoiturage.com

Géré par la société Ecolutis, présentée ci-dessus, le site EasyCovoiturage est, semble-t-il, spécialisé dans le covoiturage de longue distance.

Pour utiliser le service, il est nécessaire de créer son compte et de déposer une annonce, y compris quand on est passager.

D'après les données relevées sur le site, le service semble gratuit, tant pour les passagers que pour les conducteurs.

Aucune donnée chiffrée n'est disponible.



www.covoiturage.com

Le site CoVoiturage.com annonce 400 000 inscrits, sans qu'il soit possible de vérifier ce chiffre.

D'après une analyse sur plusieurs trajets à des dates différentes, son activité semble faible.

Karzoo



www.karzoo.fr

D'utilisation gratuite, ce site semble avoir un niveau d'activité relativement limité.

Carstops

Le site www.carstops.org est centré essentiellement sur le covoiturage domicile-travail. Il affiche toutefois quelques annonces pour des trajets de plus longue distance.

Tribu Covoiturage



www.tribu-covoiturage.com

Comme le précédent, ce site semble centré principalement sur les trajets domicile-travail. Il propose d'ailleurs une recherche par région ou par département. Quelques trajets de plus longue distance apparaissent néanmoins.

Sites à vocation régionale ou locale

Les sites à vocation régionale ou locale tels que www.covoiturageauvergne.net, www.covoiturage-grandlyon.com, etc. sont axés pour l'essentiel sur les trajets de courte et moyenne distance.

On peut toutefois y trouver quelques trajets plus longs.

2.1.4. La FEDUCO

FEDUCO

Fédération du Covoiturage

<http://www.feduco.org>

La Fédération Nationale du Covoiturage (FEDUCO) rassemble la plupart des acteurs associatifs et privés du covoiturage en France, qui font du développement du covoiturage leur principale activité. En novembre 2013, elle comptait 13 membres dont voici la liste :



Source : site internet de la FEDUCO, 19 novembre 2013

La majorité des membres de la FEDUCO concentrent leur activité sur le covoiturage de courte distance, dont le modèle économique est plus viable (financement par les collectivités locales et les entreprises clientes). D'après la FEDUCO, seulement 4 de ses membres (BlablaCar, Carpooling, Vadrouille Covoiturage et Green Monkeys) sont orientés totalement ou partiellement sur la longue distance. Les autres sites présentés ci-dessus ne sont pas membres de la FEDUCO

2.1.5. Le standard d'échange d'annonces de covoiturage

Depuis plusieurs années, la FEDUCO et plusieurs partenaires institutionnels mènent un travail sur le standard d'échange d'annonces de covoiturage.

Baptisé RDEX (Ridesharing Data EXchange), ce standard a pour vocation de faciliter les échanges de données entre les opérateurs, afin de permettre les échanges d'annonces entre territoires voisins et d'atteindre une masse critique d'annonces.

Principalement destiné au covoiturage de courte distance, il est en cours de développement sur les sites internet des Conseils généraux de l'Isère et de la Drôme⁸.

⁸ Source : Présentation de la FEDUCO lors des Rencontres du covoiturage du 11 juin 2013, téléchargeable sur www.certu.fr/IMG/pdf/3_RDEX_cle11a15d.pdf

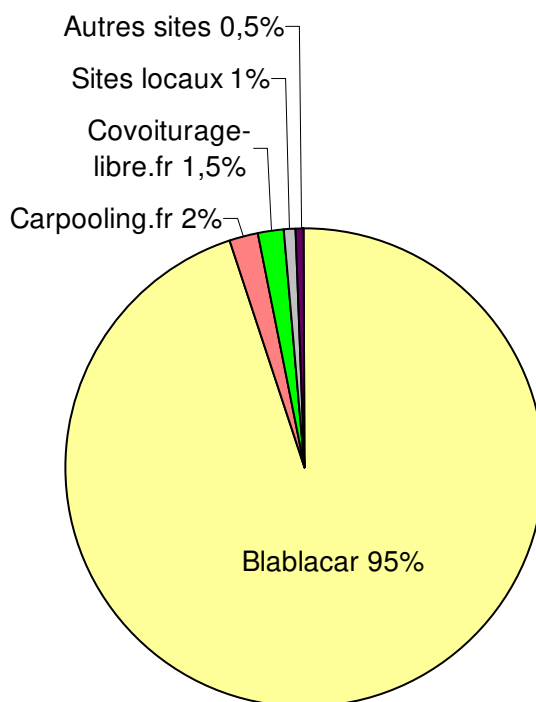
2.2. ESTIMATION DE LA PART DE MARCHÉ DE CHAQUE SITE DE COVOITURAGE

2.2.1. Nombre d'offres

Afin d'estimer la part de marché des différents sites de covoiturage longue distance, nous avons effectué un relevé des offres de covoiturage sur 5 trajets (Lyon - Paris, Lyon - Dijon, Clermont-Ferrand - Paris, Clermont-Ferrand - Montpellier et Clermont-Ferrand - Lyon) et à deux dates différentes (vendredi 14 et dimanche 16 février 2014). Cela représente au total 795 offres. En voici la répartition par trajet et par site :

		BlaBlaCar	Carpooling.fr	Covoiturage-libre.fr	Vadrouille Covoiturage	123envoiture.com	EasyCovoiturage	CoVoiturage.com	Karzo	Carstops	Tribu Covoiturage	Covoiturage Auvergne	Covoiturage Grand Lyon
Lyon - Paris	Ve 14/02/14	122	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Di 16/02/14	104	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Lyon - Dijon	Ve 14/02/14	93	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	Di 16/02/14	48	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Clermont-F ^d - Paris	Ve 14/02/14	52	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Di 16/02/14	35	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Clermont-F ^d - Montpellier	Ve 14/02/14	49	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Di 16/02/14	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Clermont-F ^d - Lyon	Ve 14/02/14	139	2	1	0	0	0	0	0	0	1	7	0
	Di 16/02/14	86	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total offres	Nombre	757	15	11	3	0	0	0	0	0	1	7	1
	%	95 %	2 %	1,5 %	0,5 %						1 %		

Part de marché des sites de covoiturage sur un panel de 5 trajets



Sur les 5 trajets étudiés, BlaBlaCar regroupe 95 % des offres. Carpooling.fr (2 %), Covoiturage-libre.fr (1,5 %) et les sites locaux (1 %) arrivent très loin derrière. Les autres sites ont une activité très faible, voire nulle.

Dans la suite de l'étude, nous travaillerons pour l'essentiel à partir de relevés effectués sur BlaBlaCar. Grâce à la réservation obligatoire en ligne, il nous sera possible de connaître de manière précise le taux de remplissage des véhicules.

2.2.2. Nombre de passagers transportés

Le nombre de passagers transportés n'est pas proportionnel au nombre d'offres. D'une part, le nombre d'annonces ne donne aucune indication sur le nombre de passagers visitant le site. D'autre part, un faible nombre d'offres limite les possibilités pour un passager de trouver un véhicule pour sa destination précise et à l'horaire souhaité. On peut donc supposer que le taux de mise en relation croît avec le nombre d'annonces.

Faute de pouvoir faire la même analyse que ci-dessus, il n'est pas possible de comparer les sites sur le nombre de passagers transportés.

Quoi qu'il en soit, au vu des chiffres du tableau précédent, la part de marché annoncée par BlaBlaCar (95 % parmi les sites de covoiturage, en termes de passagers transportés) apparaît tout à fait réaliste.

2.3. RESPONSABILITE JURIDIQUE

Source : *Etude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport* (CERTU, 2006), www.innovations-transports.fr/IMG/pdf/Obstacles_juridiques.pdf

2.3.1. Responsabilité de l'opérateur du site internet

La responsabilité du tiers organisateur (site internet, association, collectivité locale, employeur, etc.) à l'égard des incidents qui pourraient se produire à l'occasion du covoiturage est inexistante. En effet, il ne fait que mettre en relation des individus. C'est ensuite à ces derniers d'organiser le transport. L'organisateur n'est responsable que des prestations qu'il fournit (par exemple l'accès à un site internet). Dès lors que la mise en relation est accomplie, il n'est aucunement responsable du bon déroulement du trajet lui-même.

2.3.2. Responsabilité du conducteur

Deux régimes de responsabilité peuvent s'appliquer.

En cas d'accident de la circulation, c'est la loi Badinter du 5 juillet 1985 qui s'applique. Le conducteur du véhicule impliqué est responsable de plein droit et ce même s'il n'existait pas de contrat entre la victime et lui. Ainsi, les covoiturés peuvent sans difficulté obtenir réparation. Pour plus de détails, voir le paragraphe consacré à l'assurance, page suivante.

Pour tous les incidents autres que les accidents de la circulation qui causeraient un préjudice au passager (comportement contraire aux bonnes mœurs, retard, détour imprévu, etc.), il faut engager la responsabilité délictuelle du conducteur. En l'absence de contrat entre les parties, le passager doit prouver la faute du conducteur, le préjudice et le lien de causalité entre les deux.

2.3.3. Responsabilité du passager

Concernant le passager, on peut envisager certaines fautes semblables à celles du conducteur (comportement déplacé, retard au point de rendez-vous, etc.). Le conducteur peut alors engager la responsabilité délictuelle du passager.

2.4. ASSURANCE

Les lignes ci-dessous sont extraites du site internet de la MAIF, avec son aimable autorisation.

Le covoiturage ne fait l'objet d'aucune définition officielle ni de législation spécifique. Il est considéré comme un service amical qui se limite au partage des frais. Le conducteur ne doit donc accepter aucune rémunération supérieure à la contribution aux frais et ne réaliser aucun bénéfice sur ses trajets. Sinon, il entre dans le champ du transport rémunéré de personnes et est assujéti à la souscription d'une assurance professionnelle spécifique.

Si vous êtes conducteur

- *La loi vous oblige à souscrire un contrat d'assurance auto qui comporte, au minimum, la responsabilité civile (loi Badinter du 05/07/1985).*
- *Cette garantie couvre les tiers, donc les partenaires de covoiturage, considérés comme des passagers ordinaires.*
- *Pour covoiturer, aucune extension de garantie de contrat n'est donc nécessaire. Cependant les assureurs n'ont pas tous les mêmes garanties, ni les mêmes pratiques. Certains peuvent dénoncer le contrat en cas d'accident, s'ils n'ont pas été informés au préalable de la pratique du covoiturage, d'où l'importance de se renseigner au préalable.*
- *Il est préférable de déclarer la pratique du covoiturage à votre assureur. Votre contrat peut en effet contenir des clauses restrictives et vous exposer en cas de sinistre à un refus de prise en charge. Prenez contact avec votre assureur et examinez ensemble vos garanties :*
 - *l'usage de votre véhicule exclut-il les trajets domicile/travail ?*
 - *votre contrat comporte-t-il une clause interdisant le prêt de volant (clause de conduite exclusive) ? Ou êtes-vous obligé de le déclarer systématiquement et nominativement, avec supplément de tarification éventuel ?*
 - *une franchise majorée s'applique-t-elle aux conducteurs novices (titulaires du permis depuis moins de trois ans ou automobilistes ne pouvant pas justifier d'une assurance au cours des trois ans qui précèdent la date de l'accident) ?*
 - *conduisez-vous un véhicule de fonction et êtes-vous dans ce cas autorisé à prendre des passagers ?*

Si vous êtes passager

- *Avant d'embarquer, nous vous conseillons de :*
 - *vérifier que le conducteur est bien en possession du permis de conduire ;*
 - *contrôler la validité du certificat d'assurance sur le pare-brise.*
- *En cas d'accident corporel, vous serez assuré au titre de la garantie responsabilité civile du véhicule (loi Badinter du 05/07/1985).*
- *Si vous êtes passager d'un véhicule non assuré, vos dommages corporels seront couverts par le fonds de garantie national.*

2.5. LES NOUVELLES FORMES DE COVOITURAGE

Pour l'instant, les nouvelles formes de covoiturage ne concernent pas les déplacements de longue distance. Nous en faisons donc une présentation très rapide.

2.5.1. Covoiturage dynamique

L'idée du covoiturage dynamique est de mettre en relation les offres et les demandes de covoiturage quasiment en temps réel. Différentes formes de covoiturage dynamique existent : lignes de covoiturage, applications smartphone...

Une étude sur le sujet a été réalisée en 2009 par le CERTU. Elle a donné lieu à la publication d'un rapport : *Le covoiturage dynamique : étude préalable avant expérimentation* (CERTU, 2009). Depuis cette date, plusieurs expériences ont été lancées, dans l'Isère, en Lorraine et en Ile-de-France. Toutes concernent le covoiturage de courte distance.

Leur bilan⁹ fait apparaître les freins suivants :

- Il y a une incertitude quant au trajet, surtout pour le trajet retour.
- Le taux de possession de smartphones est encore insuffisant.
- La masse critique permettant de trouver au moins une offre pertinente à toute demande n'a pas été atteinte.

2.5.2. Autostop organisé

L'autostop organisé (également appelé autostop participatif ou covoiturage spontané sur certains territoires) est une formule intermédiaire entre l'autostop traditionnel et le covoiturage. Il s'agit de se mettre sur le bord de la route avec un panneau au logo du service, sans préparation préalable du trajet (c'est donc de l'autostop), afin de profiter du trajet d'un véhicule en proposant la possibilité d'une participation financière (c'est donc aussi du covoiturage).

Cette pratique concerne uniquement les déplacements de courte distance. Elle s'est particulièrement développée en Midi-Pyrénées, sous l'impulsion de l'association Rézo-Pouce (www.rezopouce.fr/plan-du-reseau-rezopouce.html). Des dizaines d'expériences comparables existent dans d'autres régions, souvent à l'échelle d'une intercommunalité ou d'un département.

⁹ Voir notamment la présentation du Conseil général de l'Isère lors des Rencontres du covoiturage du 11 juin 2013, téléchargeable sur www.certu.fr/IMG/pdf/1_Covoiturage_dynamique_CG38_cle5ab776.pdf

2.6. ENQUÊTES, RAPPORTS ET ARTICLES SUR LE COVOITURAGE LONGUE DISTANCE

2.6.1. Introduction

La grande majorité des enquêtes de covoiturage portent sur le covoiturage quotidien, de courte ou moyenne distance. Ces enquêtes sont diligentées par les collectivités locales ou par leurs opérateurs de covoiturage.

Certaines enquêtes (MACIF, Conseil général de l'Isère...) s'adressent à un public plus large et s'intéressent à toutes les formes de covoiturage. Elles présentent toutefois l'inconvénient de ne pas suffisamment distinguer le covoiturage de longue distance des autres types de covoiturage, notamment sur le plan quantitatif. Elles ne peuvent donc pas être utilisées ici.

A deux exceptions près, nous concentrons notre analyse sur les enquêtes présentant des éléments significatifs sur le covoiturage de longue distance.

2.6.2. Enquête ADEME (2012)

Source : *Les Français et les pratiques collaboratives* (ADEME/IPSOS, 2013, 122 pages), ademe.typepad.fr/files/ademe-pratiques-collaboratives-08.02.13.pdf

Réalisée en 2012 auprès d'un panel de 4 500 personnes de 15 à 75 ans représentatives de la société française, l'enquête réalisée par IPSOS pour l'ADEME vise à définir l'ampleur des pratiques de consommation collaborative en France et à en comprendre les motivations. Elle porte sur un éventail de 6 pratiques, dont le covoiturage¹⁰. Pour ce dernier, il n'est pas fait de distinction entre la courte distance et la longue distance.

8 % de la population covoiturent au moins une fois par mois et 13 % moins souvent, soit au total 21 %.

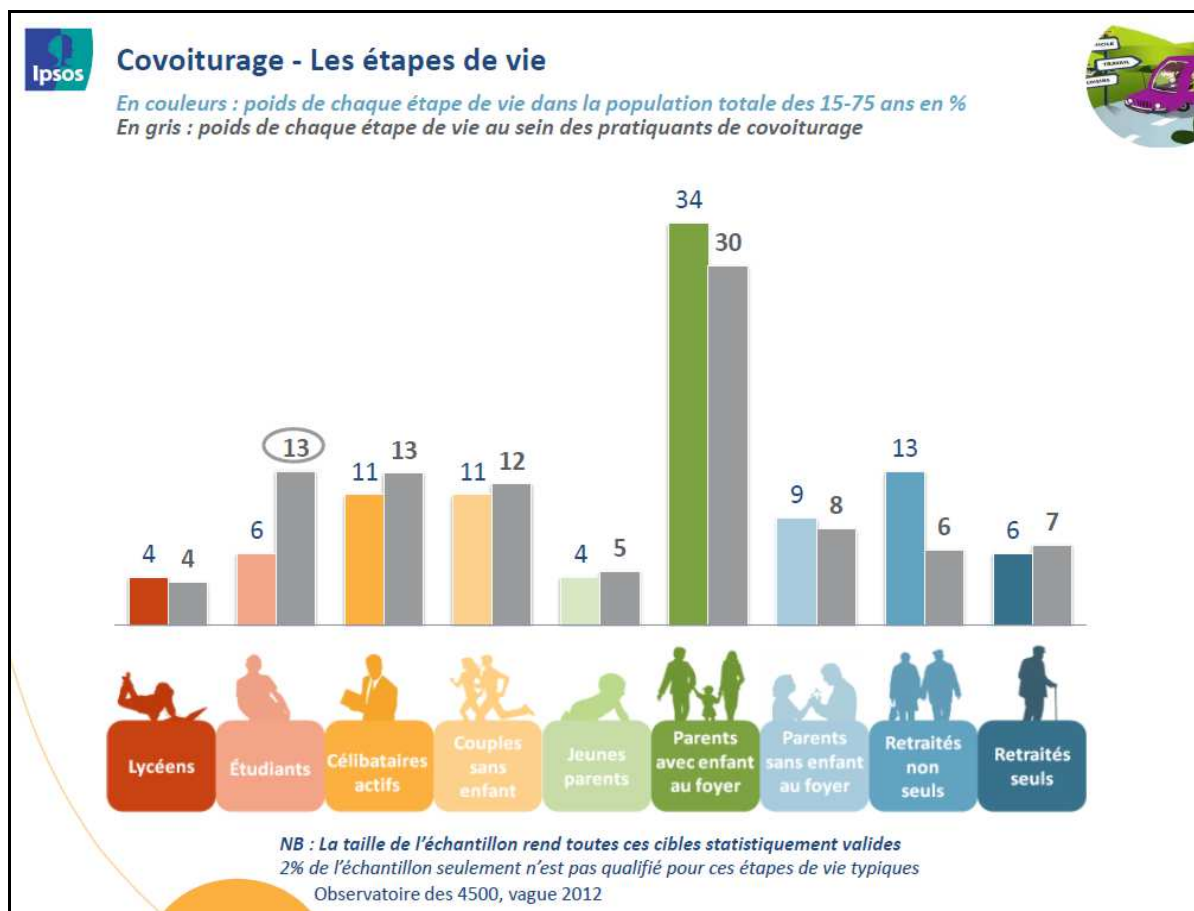
Le profil et les pratiques des personnes pratiquant le covoiturage au moins une fois par mois sont développés aux pages 36 à 54 du document source. En voici les éléments marquants :

¹⁰ Les 5 autres pratiques sont les suivantes : adhésion aux AMAP (associations pour le maintien d'une agriculture paysanne), location de biens à d'autres particuliers, vente de biens à d'autres particuliers, troc et achats groupés.

- **Age** : les personnes pratiquant le covoiturage sont plus jeunes que la moyenne (38 ans vs 43 ans). La tranche 15-24 ans est largement surreprésentée (29 % des covoitureurs, alors que cette tranche d'âge représente seulement 17 % du panel enquêté), du fait notamment d'une surreprésentation des étudiants (13 % vs 6 %) et des célibataires actifs (13 % vs 11 %). Pour les 25-44 ans, la pratique du covoiturage se situe dans la moyenne. En revanche, les plus de 45 ans sont largement sous-représentés (32 % vs 46 %).

AGE		
Structure en %	Population totale	Pratiquants de covoiturage
15 - 24	17	29
25 - 34	18	19
35 - 44	20	21
45 - 54	18	12
55 - 64	16	12
65 - 75	12	8
Moyenne	42,9 ans	37,7 ans

Source : ADEME/IPSOS, 2013



Source : ADEME/IPSOS, 2013

- Sexe : les hommes sont légèrement surreprésentés (54 % vs 49 % pour l'ensemble du panel).
- Pratiques de mobilité : les pratiquants du covoiturage utilisent davantage que le reste de la population les modes de déplacements alternatifs à l'auto-solisme, notamment les transports en commun, aussi bien pour les déplacements quotidiens (transports urbains, TER) que pour la longue distance (Grandes Lignes, TGV). **Il y a donc une certaine complémentarité entre le covoiturage et les transports collectifs. Toutefois, cette enquête se contente d'observer les pratiques actuelles et n'apporte aucun élément sur des reports éventuels des transports collectifs vers le covoiturage (ou l'inverse).**

 **Mobilité des pratiquants de covoiturage**

Utilise le type de transport au moins une fois par mois	Total	Pratiquants de covoiturage (mensuel)
Voiture (en tant que conducteur)	81	83
Voiture (en tant que passager)	62	81
Transports urbains (bus,métro,tramway)	30	43
Vélo (votre vélo personnel)	22	38
Train de banlieue / RER / TER	13	25
Moto / Scooter / Mobylette	7	21
Train grandes lignes / TGV	6	19
Vélo en libre-service (de type Vélib')	3	16
Rollers, trottinette	2	15
Avion	2	14
Voiture en libre service / Autopartage	2	13

Source : ADEME/IPSOS

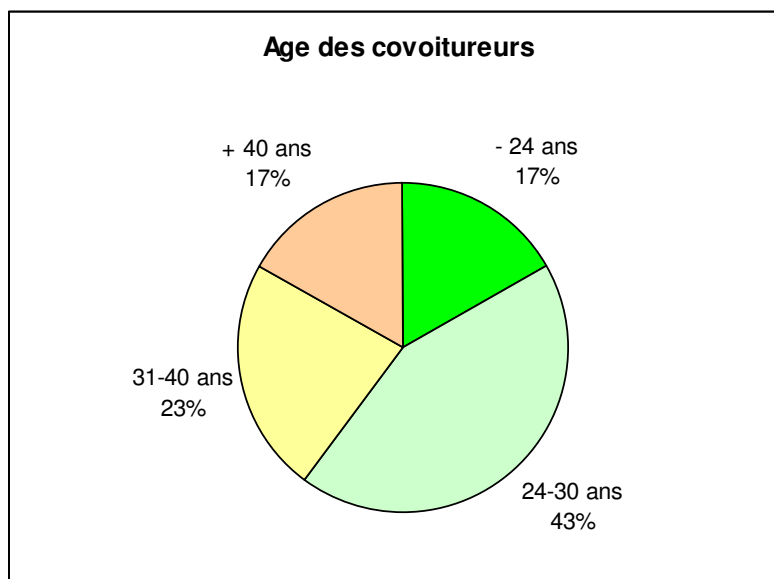
2.6.3. Enquête MAIF (2009)

Source : *Usages et attitudes des utilisateurs du site internet Covoiturage.fr* (MAIF, 2009, 24 pages), www.maif.fr/content/pdf/particuliers/auto-moto/covoiturage/maif-etude-covoiturage-12-2009.pdf

Cette enquête a été réalisée à l'automne 2009, en partenariat avec le site internet www.covoiturage.fr (rebaptisé BlaBlaCar depuis). Elle ciblait les utilisateurs du site. Du fait du mode d'enquête (questionnaire auto-administré), les répondants ne sont pas forcément représentatifs des utilisateurs du site. En outre, le profil de ces derniers a probablement évolué depuis 2009. Toutefois, la taille de l'échantillon limite les risques de biais statistiques.

2 117 personnes ont répondu à l'enquête. 87 % avaient déjà pratiqué le covoiturage. Voici les principales caractéristiques des répondants ayant déjà pratiqué le covoiturage.

Age



Le covoiturage est pratiqué pour l'essentiel par les jeunes. 17 % des répondants avaient moins de 24 ans et 43 % entre 24 et 30 ans, soit au total 60 % de moins de 30 ans.

Sexe

Les répondants sont répartis à parts parfaitement égales entre hommes et femmes (50/50).

Catégories socio-professionnelles

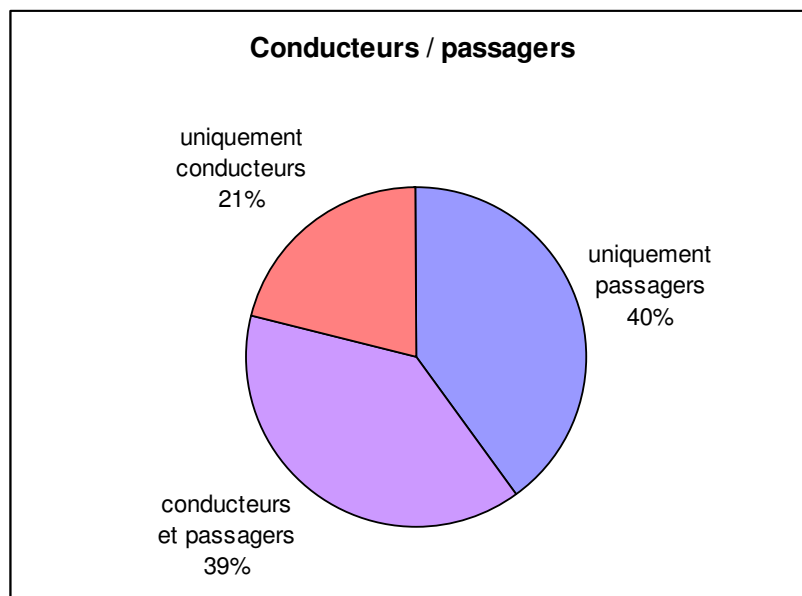
Deux catégories étaient largement surreprésentées : 27 % des répondants étaient des étudiants (alors que cette catégorie ne représente que 7 % de la population de plus de 18 ans) et 28 % des cadres (France : 17 % des actifs).

Zone de résidence

Les covoitureurs vivent davantage en milieu urbain que l'ensemble de la population. Cela est à relier notamment à la part élevée des étudiants, mais aussi à la notion de masse critique : on trouve plus facilement un covoitureur pour un trajet entre deux villes importantes, car les flux sont plus nombreux.

L'enquête ne permet pas de quantifier la part effective des urbains, les réponses ne correspondant pas forcément à la classification de l'INSEE. Par exemple, une personne habitant en grande banlieue d'une ville aura pu se déclarer « périurbaine », alors que l'INSEE la classe parmi les urbains.

Conducteurs ou passagers



40 % avaient pratiqué le covoiturage exclusivement en tant que passagers, 21 % uniquement comme conducteurs et 39 % avec les deux rôles.

Par rapport à l'ensemble des covoitureurs, les catégories suivantes étaient surreprésentées parmi les passagers exclusifs :

- les jeunes (26 % de moins de 24 ans vs 17 %),
- les étudiants (40 % vs 27 %),
- les femmes (60 % vs 50 %).

La surreprésentation des jeunes et notamment des étudiants parmi les passagers est à relier à un moindre taux de possession d'une voiture.

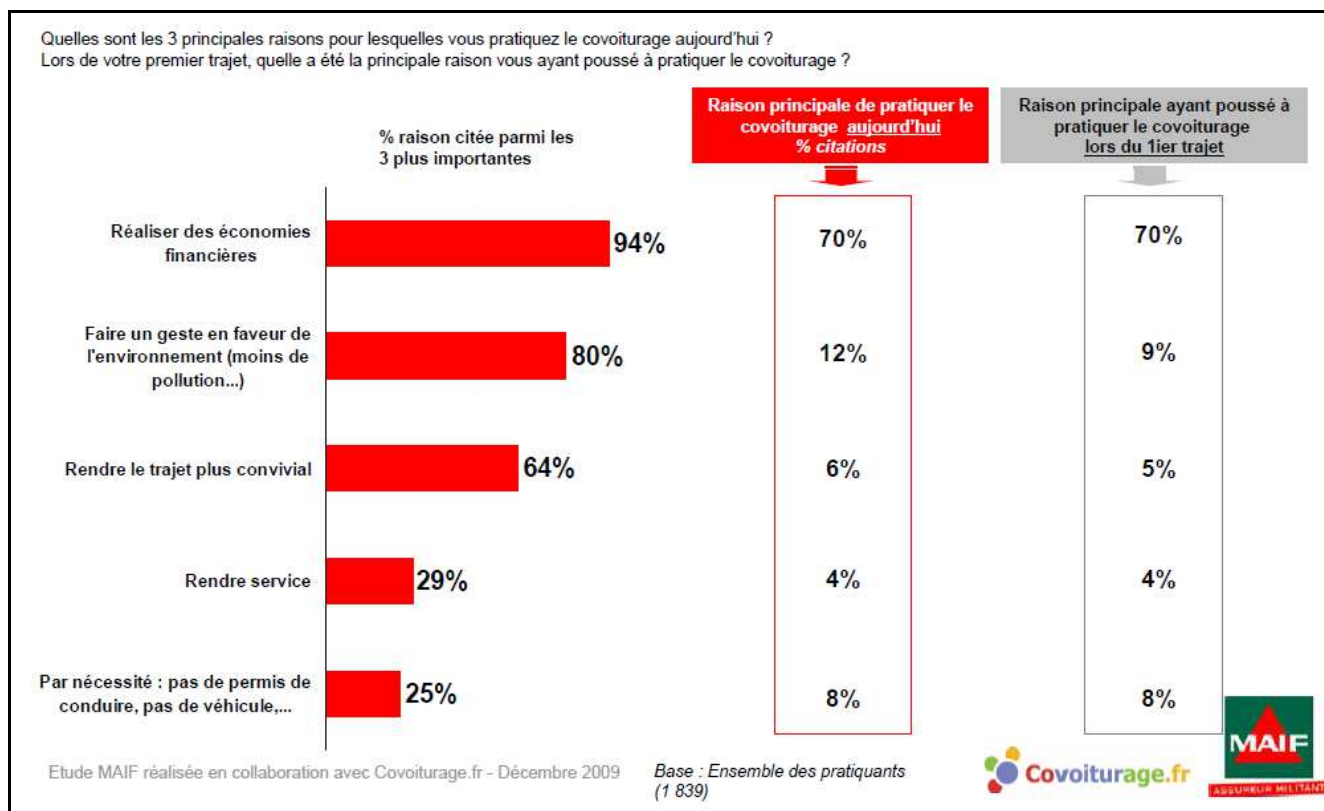
Toutefois, il est intéressant de noter que **41 % des passagers exclusifs possèdent une voiture et/ou une moto**. Le recours au covoiturage résulte alors de critères autres que l'absence de voiture, notamment les économies, la convivialité et le faible goût pour la conduite.

Inversement, les catégories suivantes étaient surreprésentées parmi les conducteurs exclusifs :

- les moins jeunes (34 % de plus de 40 ans vs 17 %),
- les cadres (33 % vs 28 %) et les professions intermédiaires (23 % vs 18 %),
- les hommes (69 % vs 50 %).

Motivations du covoiturage

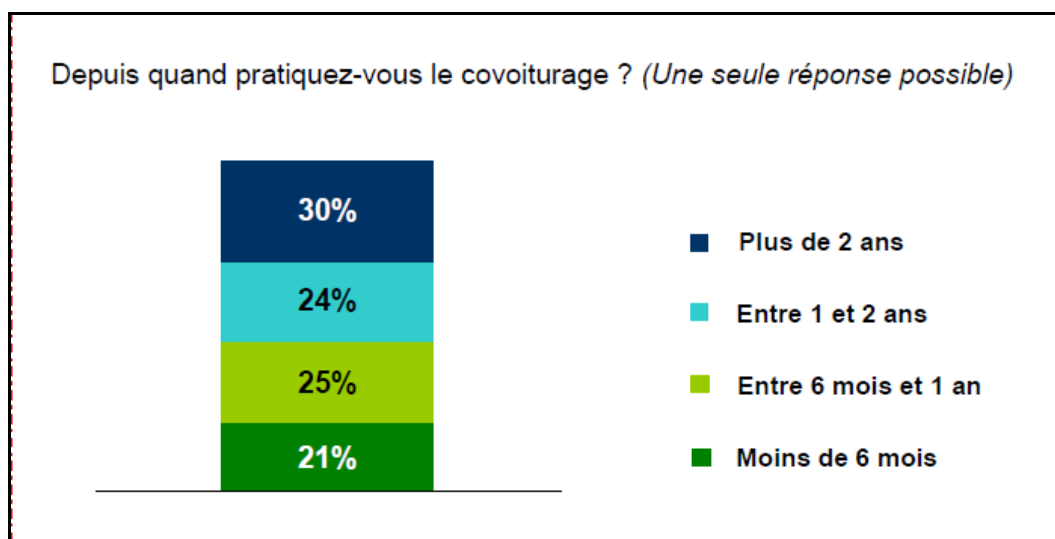
Les économies représentaient la principale motivation (94 %, dont 70 % en première motivation), devant la protection de l'environnement (respectivement 80 % et 12 %) et la convivialité (64 % et 6 %). Il est à noter que ces motivations se retrouvent dans le même ordre dans toutes les enquêtes de covoiturage (courte ou longue distance) et ce depuis des années.



Source : MAIF, 2009

Ancienneté des pratiques de covoiturage

A l'époque de l'enquête, le covoiturage était une pratique récente, puisque 70 % des répondants le pratiquaient depuis moins de 2 ans.



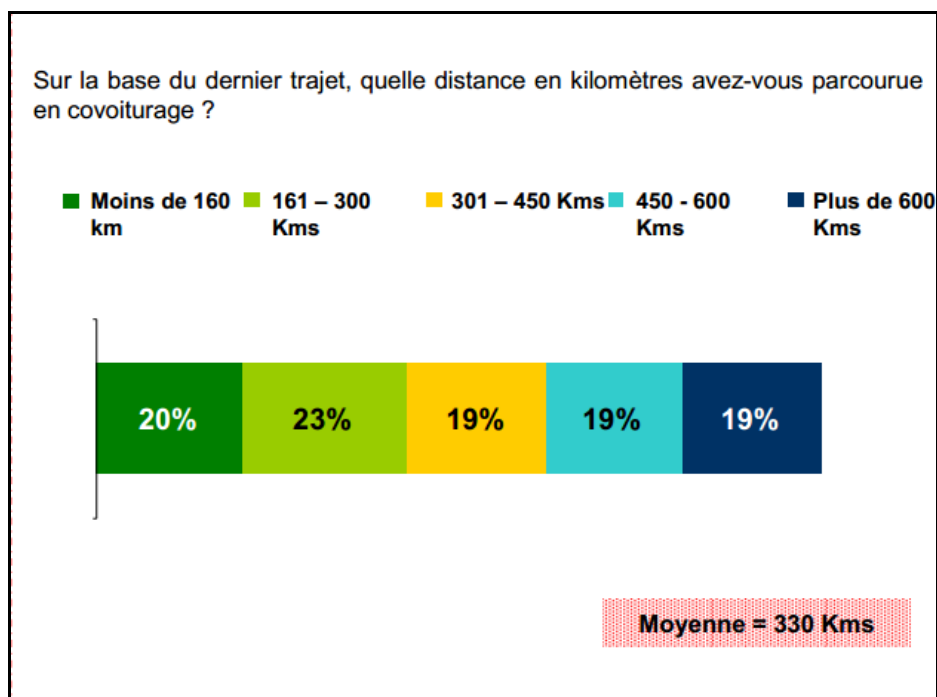
Source : MAIF, 2009

Fréquence du covoiturage

89 % covoituraient moins d'une fois par semaine et 66 % moins d'une fois par mois. Comme les précédents, ces chiffres s'expliquent par la prépondérance des longs trajets.

Longueur du dernier trajet

La longueur moyenne du dernier trajet était de 330 km. 80 % des trajets faisaient plus de 160 km.



Source : MAIF, 2009

Critères de choix du conducteur

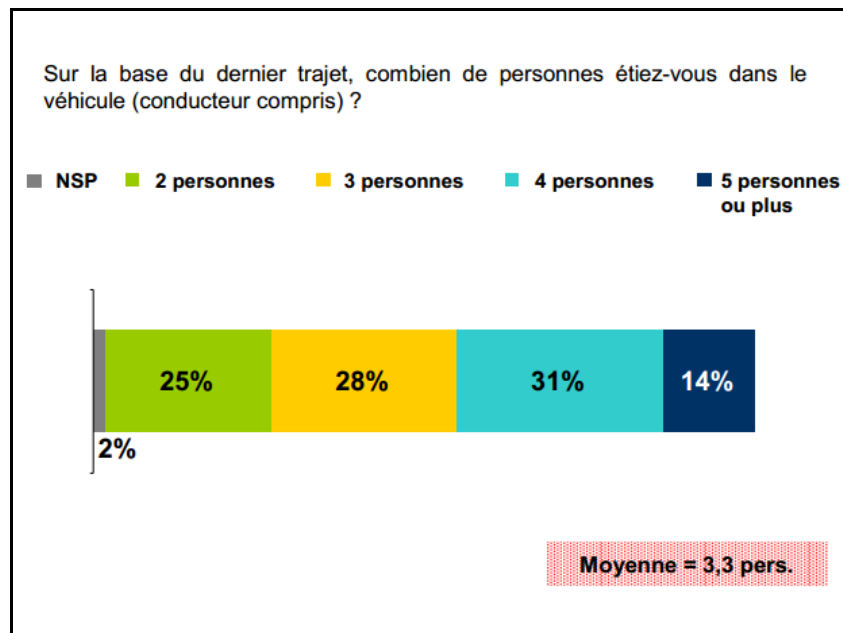
Pour le choix du conducteur, le coût du trajet était, de loin, le critère le plus cité (63 %), devant les avis laissés par les autres covoitureurs sur le site (34 %) et les préférences affichées (fumeur ou non, discussion, musique, animaux, 22 %).

Nous verrons au chapitre suivant que le rôle du prix dans le choix du conducteur est à nuancer et que d'autres critères entrent en ligne de compte, notamment l'horaire et les points de prise en charge et de dépose.

Taux d'occupation du véhicule

Le taux moyen était de 3,3 personnes par voiture, soit en moyenne 2,3 passagers plus le conducteur. Il faut noter que cette moyenne ne tient pas compte des conducteurs ne trouvant pas de passagers et faisant le trajet seuls dans leur voiture. D'après les relevés que nous avons faits en 2013-2014, plus de 30 % des conducteurs ne trouvent pas de passagers.

Seulement 25 % des trajets en covoiturage s'étaient faits avec 2 personnes dans le véhicule.



Source : MAIF, 2009

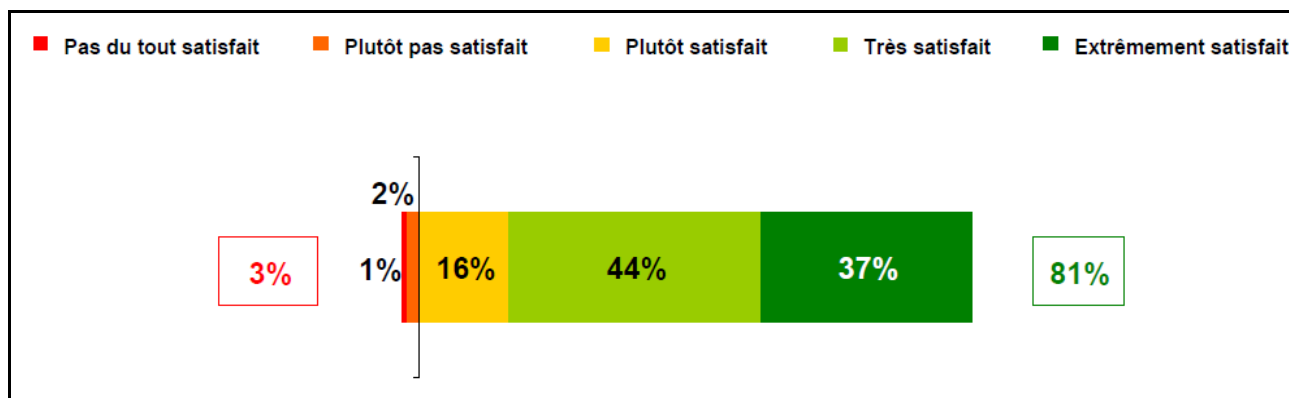
Plus la distance est élevée, plus le nombre de covoitureurs est important :

- 47 % des trajets de moins de 160 km se sont faits avec 2 personnes dans le véhicule (vs 25 % en moyenne),
- 57 % des trajets de plus de 450 km se sont faits avec 4 personnes ou plus dans le véhicule (vs 45 % en moyenne).

Nous verrons plus loin que le taux d'occupation moyen est de 2,3 pour l'ensemble des déplacements en voiture de 200 à 1 000 km.

Niveau de satisfaction

Le niveau de satisfaction était très élevé. 44 % des répondants étaient extrêmement satisfaits de leur dernier trajet, 37 % très satisfaits. Seulement 3 % étaient peu ou pas du tout satisfaits.



Source : MAIF, 2009

Evolution future des pratiques de covoiturage

A l'avenir, 47 % des répondants avaient l'intention d'effectuer davantage de trajets en covoiturage, 50 % autant et seulement 3 % moins.

2.6.4. Enquête VINCI Autoroutes (2013)

Source : *Le covoiturage sur autoroute en plein essor* - Communiqué de presse (VINCI Autoroutes, avril 2013), www.vinci-autoroutes.com/fr/system/files/pdf/2013/04/cdp_semainedd_covoiturage_v.pdf

Fin 2013, la société Vinci Autoroutes propose 1 500 places de covoiturage, réparties sur 19 parkings dédiés localisés près des entrées d'autoroute. Cette offre a crû fortement depuis 2010 :

Date	Fin 2010	Fin 2011	Fin 2012	Fin 2013
Nombre total de parkings	3	7	11	19
Nombre total de places	149	559	948	1 518

Vinci Autoroutes a réalisé en mars 2013 une enquête auprès de 393 utilisateurs de 10 de ces parkings. L'enquête s'est déroulée le matin entre 6h et 9h et le soir entre 17h et 20h.

Les principaux résultats à retenir sont les suivants.

Motif du déplacement : l'immense majorité des trajets correspondent à des déplacements professionnels (46 %) ou domicile-travail (43 %). Ces chiffres ont sans doute été surpondérés par les horaires de l'enquête.

Partenaires de covoiturage : 90 % des répondants partagent le trajet avec un collègue. Les autres catégories sont très minoritaires : 4 % avec des amis, 3 % avec des membres de la famille et seulement 2 % avec des contacts identifiés grâce à une solution internet.

Taux d'occupation du véhicule : le taux moyen est de 2,8 personnes par voiture, conducteur inclus. Il est de 2,7 pour les déplacements professionnels et de 3 pour les trajets domicile-travail.

Longueur du déplacement : ce type de covoiturage touche plutôt des trajets de moyenne distance. La longueur moyenne d'un déplacement est de 123 km. Elle est de 143 km pour les déplacements professionnels et de 97 km pour les trajets domicile-travail.

Partage des frais : 48 % des personnes interrogées ont leurs frais de transport pris en charge par leur employeur. Parmi les utilisateurs qui paient eux-mêmes leur transport, les trois quarts partagent les coûts et le quart utilise les voitures en alternance pour équilibrer les frais.

Cette enquête fait apparaître une forme de covoiturage totalement différente de celle s'effectuant par le biais des sites internet, puisque centrée sur les déplacements professionnels et domicile-travail de moyenne distance et effectuée entre personnes se connaissant déjà.

2.6.5. Enquête auprès des clients d'iDBUS (2013)

La société iDBUS (fr.idbus.com), filiale de la SNCF, assure une dizaine de liaisons internationales par car, dont 6 avec des arrêts intermédiaires sur le territoire national :

- Paris - Lyon - Milan,
- Paris - Lyon - Turin,
- Lyon - Roissy - Londres,
- Paris - Lille - Bruxelles,
- Paris - Lille - Amsterdam,
- Paris - Lille - Londres.

Pour les villes concernées, les arrêts se font dans des gares SNCF urbaines (Paris Bercy, Lyon Perrache et Lille Europe) ou dans un aéroport (Roissy).

iDBUS a réalisé une enquête quantitative auprès de ses clients français et étrangers du 21 au 29 août 2013. Il s'agit d'un questionnaire auto-administré à bord. 1 502 questionnaires ont été complétés. Le covoiturage faisait partie des thèmes abordés. Voici, le concernant, les résultats que la société iDBUS a bien voulu nous communiquer.

Tout d'abord, un client iDBUS sur cinq (21 %) déclarent avoir hésité avec le mode « covoiturage ». La littérature ne recensant aucune enquête similaire auprès de covoitureurs, il n'est pas possible de connaître de manière symétrique le nombre de covoitureurs ayant hésité avec le car.

Parmi les destinations actuelles, la part des clients iDBUS ayant hésité avec le covoiturage est sensiblement plus élevée sur les axes Paris - Bruxelles (37 %) et Paris - Amsterdam (29 %).

Par rapport à l'ensemble des voyageurs iDBUS, les clients « *hésitants covoiturage* » présentent les caractéristiques suivantes :

- La proportion hommes/femmes est la même que pour l'ensemble des voyageurs.
- Ils sont sensiblement plus jeunes : + 15 points sur la tranche d'âge 15-29 ans.
- Ils sont plus souvent étudiants : + 9 points.
- Ils sont plus motivés par les prix faibles et stables d'iDBUS que l'ensemble des voyageurs : + 4 à 8 points.
- Ils anticipent moins leur achat (+ 15 points) et sont plus motivés par la possibilité de partir à la dernière minute (+ 8 points).
- Ils sont plus motivés par la présence à bord de prises électriques et du wifi : +3 points.
- Ils voyagent davantage seuls : + 10 points.
- Ils ont des durées de séjour plus longues : + 7 points.

Par ailleurs, 23 % des voyageurs iDBUS déclarent qu'ils n'auraient pas voyagé si iDBUS n'avait pas existé. Il s'agit d'induction pure.

Parmi les 77 % restants, iDBUS ne nous a pas communiqué la répartition des modes qui auraient été retenus en l'absence du car. La seule information transmise est que les clients « *hésitants covoiturage* » sont plus nombreux à choisir le car que l'ensemble des interviewés. **D'après iDBUS, cela confirme ses études qualitatives antérieures qui tendent à montrer que le covoiturage n'est pas vraiment un concurrent du car mais plutôt une étape intermédiaire pour basculer vers un mode collectif tel que le car.**

2.6.6. Jusqu'où ira le covoiturage ? (Mobilettre)

Références complètes du document : *Jusqu'où ira le covoiturage ?* (Mobilettre, 24/09/2013).
Téléchargement en ligne : uniquement sur abonnement (payant), www.mobilettre.com

Cet article dresse un panorama bien documenté du covoiturage longue distance. A travers plusieurs témoignages, il met en avant certains éléments de choix du covoiturage, notamment le prix et la convivialité. En voici quelques extraits.

La marche glorieuse des TGV ralentie par une masse diffuse de covoitureurs longue distance aiguillonnés par la crise ? Cette hypothèse aurait semblé farfelue voici peu. Elle ne l'est plus. Car les deux « géants » du secteur – Carpooling (5 millions d'utilisateurs revendiqués en Europe) et BlaBlaCar (3 millions de voyageurs sur le continent et 95% des parts de marché en France) – affichent des courbes de croissance telles que la SNCF se devait de réagir. Elle vient de prendre le contrôle à 100% de Green Cove, opérateur du site 123envoiture.com. Le sympathique phénomène émergent des débuts a pris de l'épaisseur économique. Au point de devenir un mode presque comme un autre, que plus personne ne songe à sous-estimer. Surtout pas la SNCF qui devrait clarifier prochainement sa stratégie. Fulgurance ou souplesse, agressivité ou diplomatie, la qualité de son entrée en jeu sur un terrain nouveau pour elle nécessitera une grande finesse d'ajustement.

Le covoiturage longue distance a le vent en poupe

Leader européen, l'allemand Carpooling revendique 1,3 million de voyageurs par mois en Europe, soit, précise-t-il, « *plus de 3 450 TGV* ». De son côté, le français BlaBlaCar (ex covoiturage.fr) affiche 600 000 voyageurs mensuels, soit, décrypte-t-il, « *1 500 TGV pleins* » et règne sans partage sur le marché hexagonal (95% des annonces). Il y a fort à parier que ces comparaisons ferroviaires, mêmes si elles sont arithmétiquement variables (lire ci-dessous), vont droit au cœur de la SNCF à l'heure où le TGV souffre des effets de la crise et du coup de frein afférent sur les voyages d'affaires. On ne saurait soupçonner BlaBlaCar d'en remettre une couche sur le ballast en précisant que son ambition d'ici à la fin de l'année est d'égaliser les performances de... l'Eurostar (900 000 voyageurs/mois). « *Ces références au train permettent de mieux s'imaginer ce que cela représente. A l'origine, nous pensions plutôt nous inspirer des stades de football* », indique Laure Wagner, porte-parole de BlaBlaCar.

La transition est ainsi faite avec la SNCF. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, la star attendue du covoiturage dans les semaines à venir, c'est elle ! Jusqu'à présent, on ne l'imaginait pourtant pas faire la une dans un domaine qui, certes, ne lui est pas étranger, mais demeure éloigné de ses fondamentaux. Mais il se trouve que la formule magique « leader européen de l'écomobilité » fait florès dans les hautes sphères de la grande maison. La SNCF n'a donc pas tardé à se mettre en ordre de bataille pour tenter de prendre le train du covoiturage longue distance (330 km en moyenne pour BlaBlaCar, plus de 200 km pour Carpooling) en marche au moment idoine.

Un mode qui accélère et prospère

La SNCF, sensible par goût et par nécessité aux signaux faibles à modérés, n'ignore rien de la popularité grandissante de Carpooling et BlaBlaCar.

Comment se porte le TGV, vaisseau amiral de la flotte SNCF ? Pas facile de se faire une idée précise car ladite flotte ne brille pas toujours par sa transparence. Citons donc les chiffres dont nous avons eu officiellement confirmation. En 2011, 127 millions de voyageurs ont circulé à bord des TGV en France et à l'international (+3,6% par rapport à l'année précédente). En 2012, la fréquentation totale s'est élevée à 127,5 millions de voyageurs (102 millions en France et 25,5 millions à l'international). Cette année, plus de 280 000 voyageurs ont répondu chaque jour en moyenne aux offres TGV, iDTGV et Ouigo. Mais le TGV a beau demeurer l'une des acteurs emblématiques du

théâtre des mobilités (2 milliards de voyageurs depuis 1981), la SNCF, sensible par goût et par nécessité aux signaux faibles à modérés, n'ignore rien de la popularité grandissante de Carpooling et BlaBlaCar, qui entre-aperçoivent les feux de la rampe à force de patience et de détermination. Porté par la crise, l'envol des prix à la pompe, la pression des enjeux environnementaux... et rendu possible par la création ex nihilo d'un modèle économique innovant qui a relégué l'autostop de grand-papa au rang de curiosité ethnologique, le covoiturage longue distance accélère et prospère, jusqu'à représenter environ 6% du total des voyageurs transportés par TGV, même si une telle comparaison globale ne rend pas compte de la complexité des enjeux économiques.

[...]

« Non Merci ! Je n'ai aucune envie que la SNCF vienne s'en mêler ! »

« Il y a trois ans, quand j'ai commencé en tant que passager, on me posait encore beaucoup de questions. Aujourd'hui, il est rare de rencontrer quelqu'un qui n'a jamais essayé », explique Jérémy. Depuis qu'il s'est installé à Angers, ce jeune homme de 27 ans s'est reconverti en conducteur. Avec un certain succès d'ailleurs puisqu'il est classé expert, un échelon en dessous du grade suprême : ambassadeur. « Côté prix, je me cale sur ce que recommande BlaBlaCar. Par exemple, 6€ pour un trajet Angers-Nantes », poursuit Jérémy qui optimise tous ses déplacements, y compris ceux liés aux vacances et aux loisirs. « Cet été, j'étais invité à un enterrement de vie de garçon en Normandie. Je suis parvenu à trouver plusieurs passagers, quitte à faire plusieurs détours par des grandes villes ». Idem pour une escapade à la FERIA de Bayonne, avec voiture pleine à l'aller comme au retour. Cela dit, l'expert n'est pas obtus : « Quand je vais à Paris, je prends le train. C'est plus pratique pour moi ».

« Je regarde d'abord le prix », affirme Patrice, adepte depuis cinq ans. « Sur Nantes-Paris, s'il y a cinq euros de différence, je choisis le covoiturage ». En prenant quand même des renseignements sur la personne au volant ? « A ce que je sache, on ne connaît pas l'identité du conducteur du train. La perspective d'avoir affaire à un débutant ne me rebute pas du tout. Au contraire, le voyage est souvent plus agréable. Avec les habitués, ça peut devenir mécanique, calibré. L'ambiance a changé dans les voitures. Avant, tout le monde essayait de se connaître. On avait l'impression de faire quelque chose d'exceptionnel. Maintenant, c'est davantage institutionnalisé. Le prépaiement a enlevé au covoiturage une partie de son charme. Même s'il a permis de réduire considérablement les désistements de dernière minute qui étaient une vraie plaie. » Quid de l'avenir ? « Ce n'est pas un effet de mode. J'espère que cela va contribuer à faire baisser le prix des trains. La rumeur diffusée sur les réseaux sociaux d'un rachat de BlaBlaCar par la SNCF m'a déplu profondément. Je ne prends pas le train parce que je l'estime trop cher. Alors non merci, je n'ai aucune envie que la SNCF vienne se mêler de covoiturage longue distance ».

[...]

Quand les chiffres donnent la (dé)mesure

Dans un communiqué de presse publié le 22 mai dernier figure un petit encadré : « Le saviez-vous ? Carpooling transporte chaque mois 1 million de personnes, soit l'équivalent de 2 653 TGV ». Dans un deuxième communiqué, diffusé le 2 septembre, Carpooling affirme : « Chaque mois, 1,3 million de personnes utilisent le covoiturage pour les déplacements longue distance, soit l'équivalent de 3 000 TGV ». Dans un troisième opus, en date du 18 septembre, l'opérateur affine : « Carpooling, en véritable acteur de la mobilité, transporte aujourd'hui 1,3 million de personnes chaque mois, soit l'équivalent de près de 3 450 TGV ». La start-up française s'en tient pour sa part ces derniers temps à une comparaison constante : « 600 000 personnes voyagent en covoiturage chaque mois via BlaBlaCar, l'équivalent de 1 500 TVG pleins ».

Si l'on se fonde sur les « équivalences » mises en avant par les opérateurs historiques du covoiturage longue distance, un TGV transporterait donc en moyenne 377 passagers selon Carpooling et 400 selon BlaBlaCar (nous n'avons pu joindre ni la police ni les organisateurs...). Vérification faite auprès de la SNCF, un TGV Réseau unité simple peut transporter environ

375 voyageurs (environ 750 en unité multiple). Un TGV Duplex unité simple est en mesure d'accueillir environ 510 passagers (environ 1 020 en unité multiple). Une rame Eurostar est susceptible de convoier 768 voyageurs, une rame Thalys 377. Logiquement, les TGV les moins capacitaires, et remplis à 100 %, ont été choisis par les covoitureurs pour étalonner leurs propres chiffres. De bonne guerre ?

2.6.7. **Caractérisation des services et usages de covoiturage en France (ATEMA Conseil, ADEME)**

Références complètes du document : *Caractérisation des services et usages de covoiturage en France : quels impacts sur l'environnement, quelles perspectives d'amélioration ?* (ATEMA Conseil, pour l'ADEME, juin 2010)

Téléchargement en ligne (résumé de 10 pages) : www2.ademe.fr/servlet/getDoc?sort=-1&cid=96&m=3&id=71831&ref=&nocache=yes&p1=111

Cette étude est centrée sur les services de covoiturage mis en place par les entreprises et les collectivités locales. Pour les répondants à l'enquête, les principaux éléments quantitatifs sont les suivants :

	Distance moyenne	Fréquence moyenne	Nombre moyen de personnes par véhicule
Services de covoiturage « entreprise »	47 km	2,5 fois par semaine	2,5
Services de covoiturage « tout public »	92 km	1,5 fois par semaine	2,6

Les déplacements de longue distance sont donc abordés de manière minoritaire. Par conséquent, les résultats de cette étude ne sont **pas ou peu transposables** ici. En outre, la date de l'étude (2009-2010) précède le fort développement des services nationaux de covoiturage.

Mentionnons toutefois le résultat suivant : les trois quarts des usages correspondent à un report modal depuis la voiture, l'autre quart à un report depuis les transports collectifs.

2.6.8. **Quel avenir pour le transport longue distance par autocar en France ? (Autorité de la concurrence)**

Références complètes du document : *Quel avenir pour le transport longue distance par autocar en France ?* (Autorité de la concurrence, 13/11/2013, 76 pages).

Téléchargement en ligne : www.autoritedelaconcurrence.fr/doc/cp_autocars_20131113.pdf

Il s'agit d'un document de consultation publique, dont le délai a expiré le 16 décembre 2013.

Un chapitre de ce rapport est consacré à la concurrence entre modes de transport. Il traite d'abord de la concurrence entre le car et le train (pages 44 à 50), puis de la concurrence entre le car et le covoiturage (pages 51 à 53, présentées en annexe 1).

Pour cette dernière, le principal élément mis en avant est une substituabilité imparfaite entre les deux modes. Cette affirmation s'appuie sur des éléments qualitatifs, certes intéressants mais n'ayant pas fait l'objet d'études ou d'enquêtes spécifiques. Le principal élément quantitatif provient de l'étude précédente, dont nous avons vu qu'elle concerne pour l'essentiel des services de covoiturage à vocation locale.

3. COMPARAISON COVOITURAGE / TRANSPORTS COLLECTIFS ET PRATIQUES DES COVOITUREURS

3.1. LE PHENOMENE DE LA MASSE CRITIQUE

3.1.1. Présentation du panel

Nous avons sélectionné 67 trajets au départ de Lyon (36 trajets) ou de Clermont-Ferrand (31 trajets) et à destination de villes situées à plus de 100 km. En voici la liste :

De Lyon vers	De Clermont-Fd vers
03 - Montluçon	01 - Bourg-en-Bresse
03 - Moulins	03 - Moulins
03 - Vichy	06 - Nice
04 - Manosque	07 - Aubenas
05 - Gap	11 - Carcassonne
06 - Nice	12 - Millau
07 - Aubenas	12 - Rodez
10 - Troyes	13 - Marseille
11 - Carcassonne	18 - Bourges
12 - Rodez	19 - Brive
13 - Marseille	21 - Dijon
18 - Bourges	24 - Périgueux
19 - Brive	30 - Nîmes
21 - Dijon	31 - Toulouse
25 - Besançon	33 - Bordeaux
30 - Nîmes	34 - Montpellier
31 - Toulouse	36 - Châteauroux
33 - Bordeaux	37 - Tours
34 - Montpellier	38 - Grenoble
39 - Lons-le-Saunier	42 - Saint-Etienne
45 - Orléans	44 - Nantes
51 - Reims	45 - Orléans
54 - Nancy	48 - Mende
57 - Metz	49 - Angers
58 - Nevers	58 - Nevers
59 - Lille	59 - Lille
63 - Clermont-Fd	66 - Perpignan
66 - Perpignan	69 - Lyon
67 - Strasbourg	73 - Chambéry
68 - Mulhouse	74 - Annecy
74 - Annecy	75 - Paris
75 - Paris	
76 - Rouen	
83 - Toulon	
89 - Auxerre	
90 - Belfort	

3.1.2. Les passagers ont besoin d'un nombre minimal d'offres

Pour qu'un passager ait une bonne chance de trouver un véhicule vers une destination donnée, à l'horaire souhaité et avec des lieux de prise en charge et de dépose lui convenant, il est nécessaire de disposer d'un nombre suffisant d'offres vers cette destination.

Deux seuils peuvent être définis : 5 offres minimum et 10 offres minimum. Voici deux exemples de situations se situant juste en dessous de ces seuils (4 et 9 offres) :

Clermont-Ferrand - Bordeaux, trajet le jeudi 16 janvier 2014 (relevé des annonces effectué la veille)

Origine (si le véhicule vient de plus loin)	Lieu de prise en charge à Clermont	Heure de départ de Clermont	Lieu de dépose à Bordeaux	Heure d'arrivée à Bordeaux	Destination finale (si le véhicule va plus loin)	Tarif Clermont - Bordeaux
/	Gare	8h00	Centre	vers 11h30	/	20 €
/	Non précisé	12h30	Non précisé	vers 16h00	/	23 €
/	Centre	18h00	Arrêt de tram à Talence (banlieue)	vers 21h30	/	24 €
Dijon	Non précisé	Vers 21h30	Centre	vers 1h00	/	26 €

Avec 4 offres, le choix des horaires est très limité. En outre, pour un horaire donné, le passager n'a aucun choix quant aux points de prise en charge et de dépose et au tarif. S'il veut choisir sur la base de l'un de ces critères, il est obligé de décaler son voyage de plusieurs heures.

Clermont-Ferrand - Toulouse, trajet le vendredi 17 janvier 2014 (relevé des annonces effectué la veille)

Origine (si le véhicule vient de plus loin)	Lieu de prise en charge à Clermont	Heure de départ de Clermont	Lieu de dépose à Toulouse	Heure d'arrivée à Toulouse ¹¹	Destination finale (si le véhicule va plus loin)	Tarif Clermont - Toulouse
/	Chamalières (banlieue)	6h20	Métro Université Paul Sabatier	vers 10h15	/	30 €
/	Centre	12h30	Métro Basso Campo	vers 16h30	/	30 €
/	Gare	13h30	Métro Balma	vers 17h30	/	24 €
Saint-Etienne	Tramway Les Vergnes (terminus)	vers 13h50	Métro La Vache	vers 18h00	/	25 €
Moulins	Non précisé	vers 16h00	Métro Ramonville (terminus)	vers 20h00	/	26 €
Vichy	Faculté de Médecine	vers 17h30	Centre	vers 21h30	/	30 €
Strasbourg	Non précisé	vers 18h10	Autoroute	vers 22h00	/	30 €
/	place des Salins (centre)	19h30	quartier de la Roseraie	vers 22h30	/	25 €
Metz	Non précisé	vers 20h00	non précisé	vers 0h00	Colomiers	26 €

¹¹ Sur la base du temps de parcours indiqué par le site.

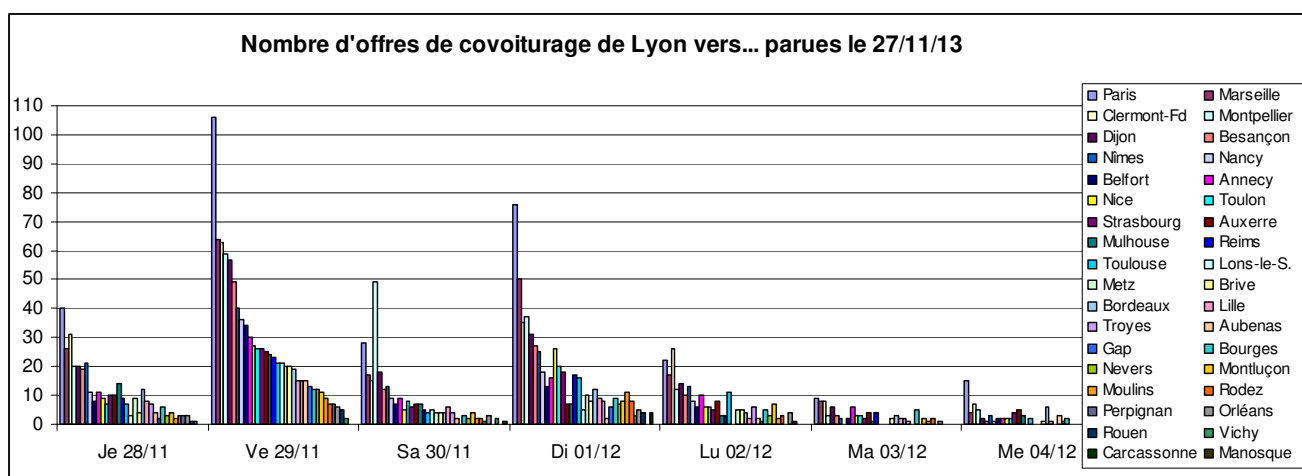
Hormis un départ aux aurores (6h20), il n'y a aucun départ le matin. De 12h30 à 20h00, il y a en moyenne un départ par heure, mais avec un choix limité quant aux points de prise en charge et de dépose et au tarif.

3.1.3. Trajets au départ de Lyon

Nous avons recensé les offres de covoiturage parues sur BlaBlaCar pour chacun des 36 trajets au départ de Lyon listés page 32. Le relevé a été effectué le mercredi 27 novembre 2013.

Nombre d'offres par trajet pour les 7 jours suivants

Voici tout d'abord le nombre de conducteurs proposant des places au départ de Lyon pour les 7 jours suivants :



Lecture du graphique : pour un trajet le jeudi 28/11 au départ de Lyon, nous avons relevé 40 offres vers Paris, 26 vers Marseille, 31 vers Clermont-Ferrand, 20 vers Montpellier, 20 vers Dijon, etc.

Pour un déplacement le lendemain (jeudi 28/11), 22 trajets sur 36 (soit près des deux tiers) comptent moins de 10 offres. Parmi eux, 14 trajets (plus du tiers) ont moins de 5 offres. Les passagers cherchant un véhicule vers ces destinations ont donc peu de choix quant à l'horaire et aux lieux de prise en charge et de dépose.

Pour un déplacement le vendredi 29/11 (surlendemain), seulement 8 trajets comptent moins de 10 offres dont 3 ont moins de 5 offres. Pour les 28 autres destinations, les passagers disposent d'un choix relativement large d'horaires, de prix et de lieux de prise en charge et de dépose.

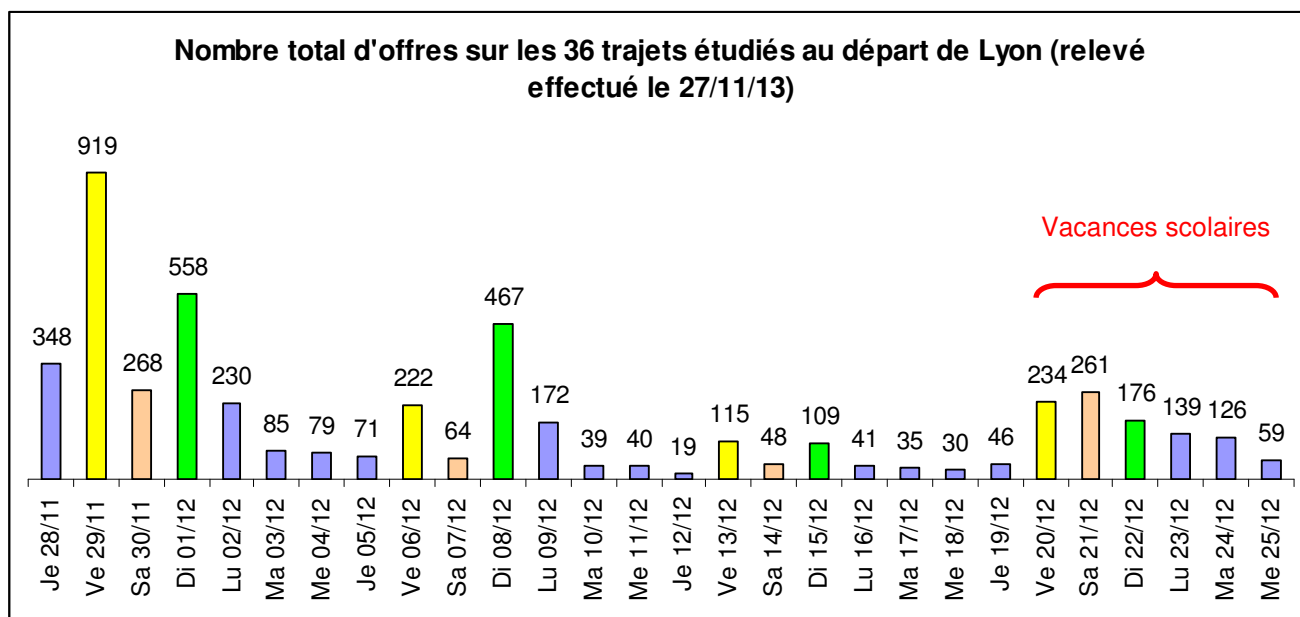
Après le vendredi, c'est le dimanche qu'il y a le plus d'offres, ce bien que certaines annonces n'aient pas encore été publiées¹². Le covoiturage longue distance est donc surtout pratiqué le week-end, notamment par les étudiants comme nous l'avons vu plus haut.

A partir du lundi et plus encore du mardi, on observe un nombre décroissant d'offres lié là encore au fait que beaucoup de conducteurs passent leur annonce tardivement. De ce fait, les passagers ont du mal à organiser leur voyage à l'avance, hormis sur les trajets les plus fréquentés (vers Paris, Marseille, Clermont, Montpellier et Dijon).

¹² Comme indiqué en annexe 5 la moitié des conducteurs passent leur annonce moins de 3 jours avant leur départ et 15 % la veille ou le jour même.

Cumul des offres sur les 36 trajets

Etudions maintenant le cumul des offres sur les 36 trajets pour les 28 jours suivants :



Rappelons que plus on s'éloigne du 27 novembre plus le nombre d'offres est sous-estimé du fait de la publication tardive de nombreuses offres.

En période scolaire, les chiffres du graphique ci-dessus permettent de tirer les enseignements suivants :

- la prépondérance du vendredi et du dimanche, est confirmée.
- le lundi semble être le 3^e jour le plus fréquenté pour le covoiturage, lié majoritairement à certains retours de week-end (hormis le lundi 16/12, probablement du fait de la proximité des vacances scolaires),
- vient ensuite le samedi,
- les chiffres des mardi, mercredi et jeudi sont assez proches.

Pour les **vacances scolaires**, on observe plusieurs phénomènes significatifs :

- un nombre plus important d'offres de covoiturage,
- un pic des offres le samedi 21/12, jour de grand départ,
- un creux le jour de Noël, en lien avec la mobilité plus réduite ce jour-là. Le nombre d'annonces est toutefois plus élevé que les deux mercredis précédents, ce malgré le fait que certaines offres n'ont pas encore été publiées.

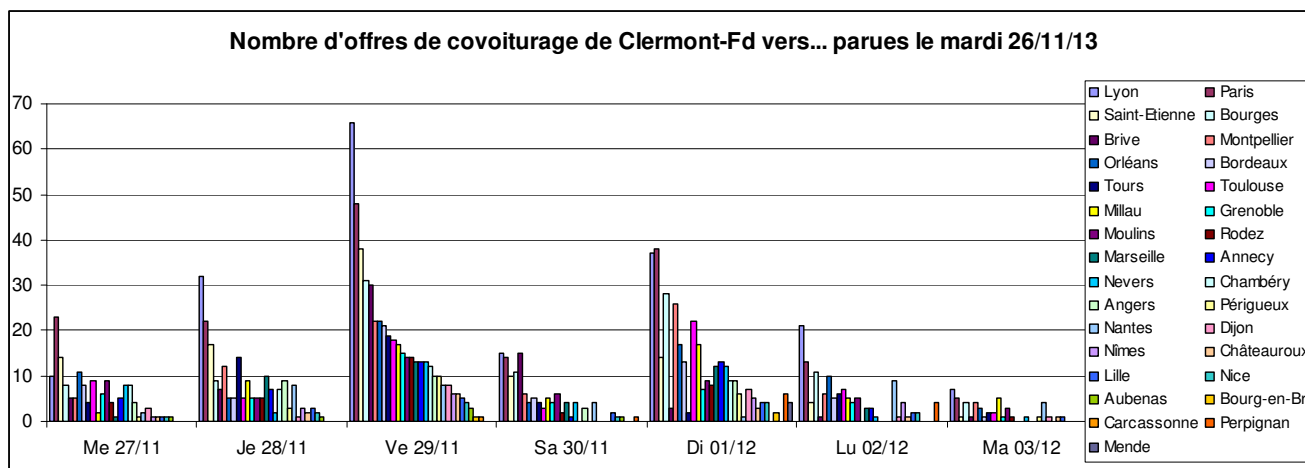
Tous ces résultats montrent la prépondérance des déplacements à caractère privé (week-end, loisirs...) dans les pratiques de covoiturage.

3.1.4. Trajets au départ de Clermont-Ferrand

Nous avons recensé les offres de covoiturage parues sur BlaBlaCar pour chacun des 31 trajets au départ de Clermont-Ferrand listés plus haut. Le relevé a été effectué le mardi 26 novembre 2013.

Nombre d'offres par trajet pour les 7 jours suivants

Voici tout d'abord le nombre de conducteurs proposant des places au départ de Clermont-Ferrand pour les 7 jours suivants :



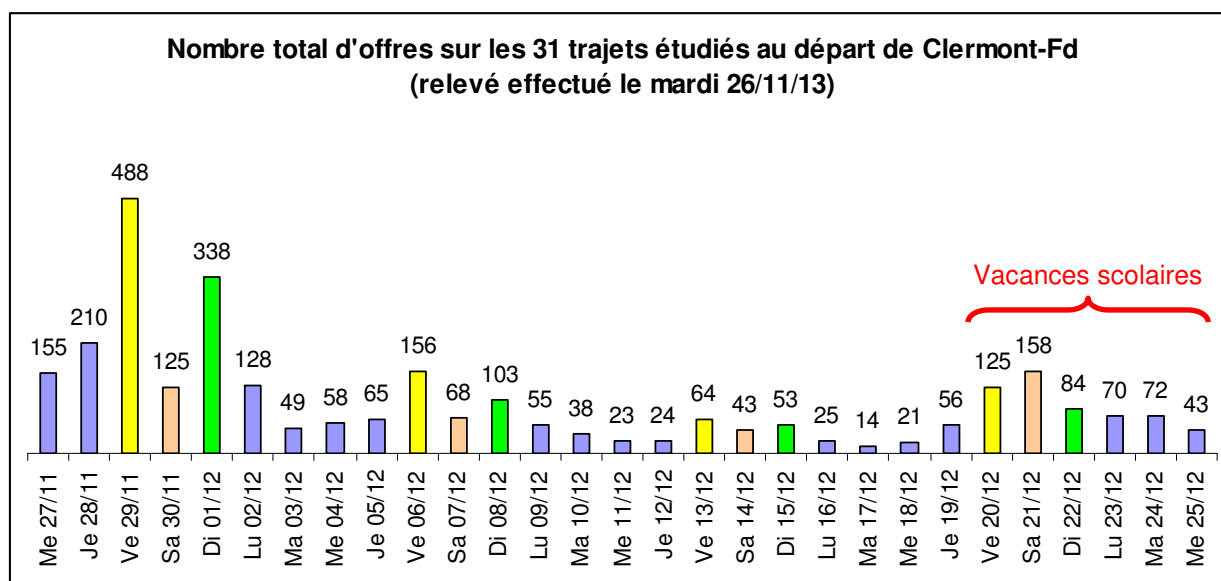
Lecture du graphique : pour un trajet le mercredi 27/11 au départ de Clermont-Ferrand, nous avons relevé 10 offres vers Lyon, 23 vers Paris, 14 vers Saint-Etienne, 8 vers Bourges, 5 vers Brive, etc.

Pour un déplacement le lendemain (mercredi 27/11), 27 trajets sur 31 (soit près de 90 %) comptent moins de 10 offres, dont 11 (le tiers) ont moins de 5 offres. Les passagers cherchant un véhicule vers ces destinations ont donc peu de choix quant à l'horaire et aux lieux de prise en charge et de dépose. Seuls les trajets vers Lyon, Paris, Saint-Etienne et Orléans comptent au moins 10 offres.

Pour un déplacement le vendredi 29/11, 11 trajets (soit le tiers) comptent moins de 10 offres, dont 6 ont moins de 5 offres. Pour les 20 autres destinations, les passagers disposent d'un choix relativement large d'horaires, de prix et de lieux de prise en charge et de dépose et peuvent relativement anticiper leur déplacement.

Cumul des offres sur les 31 trajets

Etudions maintenant le cumul des offres sur les 31 trajets pour les 28 jours suivants :



Les constats sont exactement les mêmes que pour les trajets au départ de Lyon.

3.1.5. Synthèse

Résultats avec le seuil de 10 offres

Le seuil de 10 offres n'est atteint que certains jours et pour certaines destinations. Ainsi, pour les 67 trajets au départ de Lyon et de Clermont-Ferrand que nous avons analysés, on peut distinguer 4 catégories :

- Seulement 10 trajets sur 67 (15 %) atteignent ce seuil presque tous les jours, aussi bien en semaine que le week-end. En voici la liste, par ordre décroissant d'offres :

De Lyon vers	De Clermont-Fd vers
Paris	Lyon
Marseille	Paris
Clermont-Fd	Saint-Etienne
Montpellier	
Dijon	
Besançon	
Nîmes	

Quasiment tous ces trajets sont très bien (cases bleu foncé) ou bien (cases bleu ciel) desservis par le train, en termes de fréquence et de temps de parcours. Cette qualité de l'offre ferroviaire est la conséquence directe d'un nombre élevé de déplacements sur ces trajets (la demande a créé l'offre).

Par conséquent, **le covoiturage est comme le train et le car : il a besoin d'une masse critique pour trouver sa pleine expression**. Il peut donc à terme constituer un concurrent des transports collectifs. Toutefois, nous verrons plus loin que, pour l'instant, sa part modale reste limitée sur les trajets bien desservis par le train.

- 24 trajets (36 %) atteignent ce seuil le week-end et de temps en temps en semaine.
- Pour 14 trajets (21 %), le seuil est atteint uniquement le week-end.
- Enfin, pour 19 trajets (28 %), le seuil n'est atteint ni le week-end, ni *a fortiori* en semaine.
- La publication tardive d'une partie des annonces peut obliger un passager à attendre le dernier moment pour trouver une voiture en adéquation avec ses besoins, avec le risque de n'en trouver aucune. Certains passagers sont prêts à prendre ce risque, d'autres préfèrent la sécurité du train ou du car.

Résultats avec le seuil de 5 offres

Si l'on prend le seuil de 5 offres, la répartition est la suivante :

- 25 trajets sur 67 (37 %) atteignent ce seuil presque tous les jours, aussi bien en semaine que le week-end. En voici la liste :

De Lyon vers	De Clermont-Fd vers
Paris	Lyon
Marseille	Paris
Clermont-Fd	Saint-Etienne
Montpellier	Montpellier
Dijon	Bourges
Besançon	Orléans
Nîmes	Bordeaux
Annecy	Tours
Auxerre	Toulouse
Bordeaux	Millau
Belfort	Grenoble
Nice	Moulins
Toulon	Chambéry
Strasbourg	
Nancy	
Mulhouse	
Reims	
Metz	
Belfort	
Lille	
Troyes	
Bourges	

- 18 trajets (27 %) atteignent ce seuil le week-end et de temps en temps en semaine.
- Pour 14 trajets (21 %), le seuil est atteint uniquement le week-end.
- Enfin, pour 10 trajets (15 %), le seuil n'est atteint ni le week-end, ni *a fortiori* en semaine.
- Plus encore qu'avec le seuil de 10 offres, la publication tardive d'une partie des annonces peut obliger un passager à attendre le dernier moment pour trouver une voiture en adéquation avec ses besoins, avec un risque élevé de n'en trouver aucune.

3.2. DUREE DU VOYAGE, FREQUENCE ET EVENTUELLES CORRESPONDANCES

La durée du voyage, la fréquence des transports collectifs et les éventuelles correspondances sont des critères majeurs de choix entre le train, l'autocar et le covoiturage.

Afin de voir l'influence de ces facteurs, nous avons, pour toutes nos analyses, sélectionné des panels très diversifiés, avec :

- des trajets où le train est plus attractif que la voiture (ex : Paris - Lyon),
- des trajets où les deux modes sont de qualité proche (ex : Lyon - Besançon),
- des trajets où la voiture est plus performante que le train (ex : Clermont-Ferrand - Bordeaux).

3.3. PRIX

Avec le temps de parcours, le prix constitue l'un des principaux critères de choix entre le covoiturage et les transports collectifs.

3.3.1. Le partage des frais entre covoitureurs est licite

Un arrêt favorable de la Cour de cassation

Dans un arrêt rendu le 12 mars 2013¹³, la Cour de cassation s'est prononcée pour la première fois sur le caractère licite du covoiturage et du partage des frais afférents, pour lequel la loi n'a pas prévu de statut particulier.

Ayant constaté une baisse subite de la fréquentation de ses autocars, une entreprise de transport avait intenté un procès à une dizaine de salariés d'une société. Elle leur reprochait de ne plus emprunter ses autocars et d'avoir organisé un covoiturage pour se rendre de leurs lieux de résidence à leur lieu de travail et de créer ainsi une situation de concurrence déloyale.

La Cour de cassation a considéré qu'il n'y avait pas de concurrence déloyale, les salariés ayant seulement organisé entre eux un système de covoiturage gratuit, soit en assurant gratuitement le transport, chacun à leur tour, soit en dédommageant le conducteur pour ses frais de carburant, de péages, d'assurance, de dépréciation du véhicule, de réparation et d'entretien.

Quel barème les covoitureurs peuvent-ils prendre ?

Le barème fiscal automobile constitue la référence pour les services fiscaux et l'URSSAF.

Pour 2013, il est le suivant :

Puissance administrative	Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 à 20 000 km	Au delà de 20 001 km
3 CV	km x 0,405 €	(km x 0,242 €) + 818 €	km x 0,283 €
4 CV	km x 0,487 €	(km x 0,274 €) + 1 063 €	km x 0,327 €
5 CV	km x 0,536 €	(km x 0,300 €) + 1 180 €	km x 0,359 €
6 CV	km x 0,561 €	(km x 0,316 €) + 1 223 €	km x 0,377 €
7 CV et plus	km x 0,587 €	(km x 0,332 €) + 1 278 €	km x 0,396 €

Pour un usage moyen (13 000 km par an), l'application du barème fiscal donne les résultats suivants :

Puissance administrative	Barème fiscal pour 13 000 km	Moyenne par km
3 CV	3 964 €	0,305 €/km
4 CV	4 625 €	0,356 €/km
5 CV	5 080 €	0,391 €/km
6 CV	5 331 €	0,410 €/km
7 CV et plus	5 594 €	0,430 €/km

¹³ Texte complet :

www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000027184572&fastReqId=64691216&fastPos=1

Au vu de l'arrêt de la Cour de cassation cité plus haut, il est donc possible pour le conducteur d'une voiture de 6 CV et plus de demander 0,205 € par km pour un passager, 0,137 € par km et par passager s'il en transporte deux, 0,102 € par km et par passager s'il en transporte trois¹⁴, etc., plus le prorata des éventuels péages autoroutiers.

3.3.2. Barème recommandé par BlaBlaCar

BlaBlaCar recommande un prix par passager correspondant à (essence + péage) / 3, quel que soit leur nombre.

Par exemple, sur le trajet Lyon - Paris, il préconise un tarif de 30 € par passager. Un conducteur percevra donc 30 € s'il transporte un passager, 60 € s'il en transporte deux, etc.

A quelques rares exceptions que nous détaillerons un peu plus loin, la somme perçue se situe bien en deçà du maximum autorisé. En effet, pour une voiture moyenne (6 CV), l'application du barème fiscal et du péage donne un prix total de 223,55 €, alors que la recette avec 4 passagers est de 150 € en incluant le conducteur.

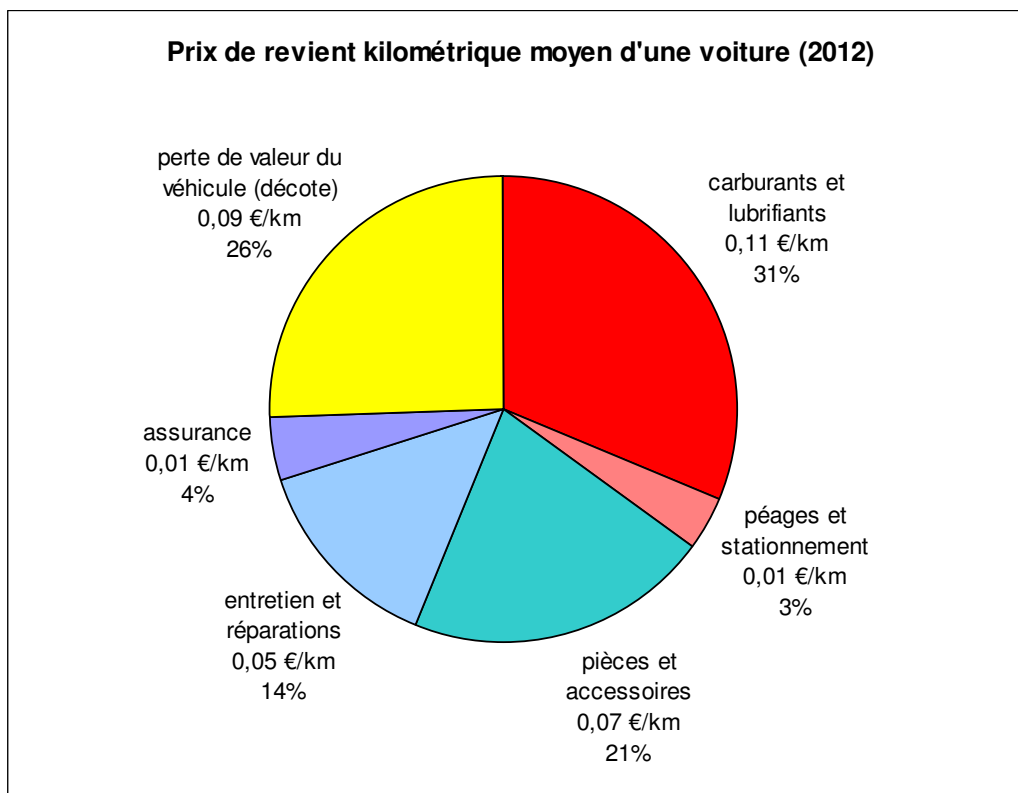
3.3.3. La surestimation du barème fiscal permet de faire du bénéfice en toute légalité

Le coût réel de la voiture

Même si le barème fiscal constitue la référence réglementaire, il est important de savoir qu'il dépasse de 20 à 30 % le coût réel d'une voiture. Ainsi, pour une voiture moyenne (6 CV) et un usage moyen (13 000 km par an), le coût moyen de possession et d'utilisation est de 0,34 €/km (0,33 €/km hors péages et stationnement), avec la répartition suivante¹⁵ :

¹⁴ Explication du calcul: $0,410 / 2$ (un conducteur et un passager) = 0,205 €/km pour un passager,
 $0,410 / 3$ (un conducteur et deux passagers) = 0,137 €/km pour deux passagers,
etc.

¹⁵ Plus de détails sur www.adetec-deplacements.com/3.cout-reel-voiture-3p.pdf. Pour l'assurance, le montant indiqué correspond à la différence entre les primes et les remboursements de sinistres.



Certains conducteurs font du bénéfice en toute légalité

Grâce à la surestimation du barème fiscal, des personnes font du bénéfice en toute légalité.

Il suffit pour cela de pratiquer un tarif légèrement inférieur au barème fiscal mais supérieur au coût réel d'un véhicule.

Parmi les 1 500 offres que nous avons analysées de novembre 2013 à avril 2014, une cinquantaine, soit environ 3 %, sont concernées. Le cas se rencontre fréquemment avec des véhicules de 7 à 9 places.

3.3.4. Certains conducteurs sont en infraction avec la réglementation

Au vu de notre analyse de 1 500 offres de covoiturage sur BlaBlaCar et de nos recherches webliographiques, il apparaît qu'un certain nombre de conducteurs sont en infraction avec la réglementation ou avec leur employeur. Cela correspond aux cas de figure suivants :

- sommes perçues supérieures au barème fiscal,
- détour rémunéré,
- transport illégal de personnes,
- certains trajets professionnels,
- coût par passager élevé.

Nous allons les présenter dans cet ordre.

Sommes perçues supérieures au barème fiscal

Le barème fiscal peut être dépassé dans le cas des véhicules de 7 à 9 places (monospaces, minibus...).

Parmi les 1 500 offres que nous avons analysées sur BlaBlaCar, 6 (soit 0,4 %) entrent dans ce cas de figure. En voici la liste :

Date	Trajet	(A) Recette autorisée (barème fiscal, 7 CV et plus + péage)	(B) Nombre de places proposées	(C) Prix par passager	(D) Recette théorique si le véhicule est plein (conducteur inclus) = (B + 1 conducteur) * C	Bénéfice théorique par rapport au barème fiscal = D - A	(E) Nombre de places vendues	(F) Recette réelle = (E + 1 conducteur) * C	Bénéfice réel par rapport au barème fiscal = F - A
05/12/13	Lyon - Nîmes	129,43 €	8	20 €	180 €	50,57 €	7	160 €	30,57 €
06/12/13	Lyon - Paris	232,85 €	7	32 €	256 €	23,15 €	1	64 €	Néant
20/12/13	Lyon - Paris	232,85 €	7	30 €	240 €	7,15 €	6	210 €	Néant
26/03/14	Strasbourg - Paris	247,84 €	13	22 €	308 €	60,16 €	6	154 €	Néant
27/03/14	Nantes - Paris	202,18 €	8	23 €	207 €	4,82 €	3	102 €	Néant
28/03/14	Nantes - Paris	202,18 €	7	26 €	208 €	5,82 €	7	208 €	5,82 €

Dans les 6 cas, le prix par passager impliquait un dépassement du maximum autorisé (barème fiscal + essence) si le véhicule était plein.

Dans le premier cas (Lyon - Nîmes), la conductrice a réussi à vendre 7 places, soit une recette totale de 160 € (conductrice incluse) et un bénéfice de 30,57 €. Dans le sixième cas, toutes les places ont été vendues, pour une recette de 208 € et un bénéfice de 5,82 €. Dans les quatre autres cas, le niveau de remplissage du véhicule a généré une recette inférieure au barème fiscal.

Détour rémunéré

Sur BlaBlaCar, les personnes intéressées par une annonce peuvent poser des questions au covoitureur avant de réserver leur trajet. Environ un tiers des annonces comporte une ou plusieurs questions/réponses. Les questions portent généralement sur les points de prise en charge et de dépose ou les horaires.

L'analyse des questions/réponses d'environ 300 trajets nous a permis d'identifier un cas où le conducteur a fait un détour rémunéré. Il s'agissait d'un conducteur proposant le trajet Clermont-Ferrand - Lyon, le 6 janvier 2014, avec dépose à la gare de Lyon Perrache. Voici un extrait des échanges qui ont suivi :

« Passager 1 : Bonjour, je suis intéressé par votre trajet. Serait-il possible de me déposer à l'aéroport ? Merci.

Conducteur : Le trajet mentionné est Clermont - Lyon Perrache. La navette pour se rendre de Lyon - Perrache à l'aéroport Saint-Exupéry est à 15 €. Je vous demanderai 10 € de plus pour vous y conduire. Cordialement.

[...]

(4 jours plus tard) Passager 2 : Bonjour. Pouvez-vous me récupérer rue Anatole France à Clermont ? Je suis aussi preneur pour le trajet jusqu'à l'aéroport de Lyon. Cordialement. »

Il ne s'agit plus de covoiturage mais de transport illégal de personnes (voir ci-dessous), puisque le conducteur effectue un détour important (54 km aller-retour, pour un trajet initial de 165 km) et qu'il se fait rémunérer pour cela. Qui plus est, la recette générée (20 € pour deux passagers) est supérieure au barème fiscal (11,61 €).

Il est probable que de telles négociations se produisent également après la réservation, lors du contact téléphonique voire lors du voyage. Puisqu'elles n'apparaissent pas sur le site, nous n'avons pas pu les recenser ni par conséquent quantifier le phénomène.

Transport illégal de personnes

Sources :

- *Le business du covoiturage* carfree.free.fr/index.php/2012/07/05/le-business-du-covoiturage (Carfree, 5 juillet 2012)
- *Quand le covoiturage devient un véritable business* www.franceinfo.fr/economie/dossier-du-jour/quand-le-covoiturage-devient-un-veritable-business-789775-2012-11-02 (France Info, 2 novembre 2012)
- *Le business lucratif du covoiturage illégal* archives.lesoir.be/le-business-lucratif-du-covoiturage-ill%C3%A9gal-t-20130309-02AMH7.html (Le Soir, 9 mars 2013)
- *Le covoiturage à but lucratif sous surveillance* www.lefigaro.fr/flash-eco/2014/02/07/97002-20140207FILWWW00440-le-covoiturage-a-but-lucratif-sous-surveillance.php?pagination=2 (Le Figaro, 7 février 2014)

Le développement du covoiturage a entraîné dans son sillage le développement d'une activité illégale de transport de personnes, nuisant à son image de marque et faisant concurrence aux transports publics et aux taxis.

Des particuliers effectuent avec leur véhicule de 7 à 9 places des trajets réguliers tels que Paris - Lille ou Paris - Bruxelles. Les trajets peuvent être effectués jusqu'à 3 fois dans la même journée. Les revenus ne sont bien entendu pas déclarés au fisc.

Certains de ces « chauffeurs » passent par les sites internet de covoiturage. Cette procédure a toutefois tendance à se réduire, car le contrôle des annonces par les régulateurs des sites voire l'indication du nombre de trajets proposés depuis l'inscription constituent des garde-fous relativement efficaces contre ce type de pratique.

D'autres « chauffeurs » attendent les clients potentiels dans des lieux tels que la porte de la Chapelle (Paris) ou la gare du Midi (Bruxelles). Parmi ces clients peuvent se trouver des covoitureurs attirés par de fausses annonces passées sur les sites internet, ne trouvant pas la voiture attendue au lieu de rendez-vous et prêts à se satisfaire d'une solution de secours, même illégale.

En France, cette activité de transport clandestin est passible de 3 ans de prison et 1,5 million d'euros d'amende.

Le 6 février 2014, le ministère des finances a fait savoir qu'il allait confier aux services de la répression des fraudes (DGCCRF) une enquête sur le covoiturage "réalisé dans un but lucratif" par des particuliers. Cette enquête portera en particulier sur la conformité des sites de covoiturage à la réglementation. "Les personnes qui s'engageraient dans cette activité, notamment via des sites de mise en relation, s'exposeraient à des sanctions pénales. [...] L'entretien d'une confusion entre le covoiturage licite et un service de transport à but lucratif constitue une pratique commerciale trompeuse", écrit Bercy.

Trajet professionnel

Le trajet professionnel est pris en charge (véhicule de service) ou remboursé (véhicule personnel) par l'employeur.

En cas de covoiturage, c'est le conducteur et non l'employeur qui reçoit les sommes versées par les passagers. La pratique du covoiturage lors d'un trajet professionnel peut donc s'avérer illicite si ces sommes ne sont pas rétrocédées ou déclarées à l'employeur et/ou si elles ne sont pas déclarées aux services fiscaux.

Voici 4 annonces de ce type que nous avons identifiées :

Date	Trajet	Profession	Véhicule
nov. 09	Clermont-F ^d - Montpellier	Agent commercial	Voiture de service
1 à 2 allers-retours par semaine depuis avril 2012	Lyon - Paris	Commerçant	Minibus 9 places
06/12/13	Lyon - Besançon	Chauffeur poids lourd	Camion
3 allers-retours par semaine depuis janvier 2013	Bordeaux - Paris	Non indiqué	Minibus 9 places

Certains de ces conducteurs effectuent des trajets très fréquents, cumulant ainsi des revenus pouvant dépasser 1 000 € par mois. C'est le cas du 2^e et du 4^e conducteurs du tableau ci-dessus, que nous présentons en annexe 2.

Ces cas ne constituent que la partie émergée de l'iceberg, car le caractère professionnel du déplacement apparaît très rarement dans l'annonce.

En outre, il est à noter que les personnes covoiturant dans le cadre d'un trajet professionnel ont tendance à pratiquer des prix plus bas que les autres conducteurs, captant ainsi des passagers au détriment des covoitureurs effectuant un trajet à caractère privé et assumant, eux, l'ensemble des coûts de leur véhicule.

Enfin, peut se poser un problème d'assurance des passagers, certaines compagnies fixant des clauses restrictives pour les trajets professionnels, notamment dans le cas des véhicules de service.

Tarif par passager élevé

Certains conducteurs fixent un tarif par passager beaucoup plus élevé que le tarif recommandé par le site. Voici les exemples que nous avons recensés, sur un total de 1 500 annonces :

Date	Trajet	Tarif demandé par passager	Tarif pratiqué par les autres conducteurs à la même date	Nombre de passagers ayant réservé
20/12/13	Lyon - Paris	80 €	24 à 36 €	0
20/12/13	Perpignan - Paris	147 €	45 à 60 €	0
10/01/14	Lyon - Bordeaux	62 €	35 à 38 €	0
10/01/14	Lyon - Reims	56 €	28 à 37 €	0

La pratique de tels tarifs pourrait permettre de faire du bénéfice, à condition de remplir sa voiture. Or, comme le montre la dernière colonne du tableau, les passagers préfèrent fort logiquement s'orienter vers les annonces moins onéreuses.

3.3.5. Comparaison des tarifs du train, du car et du covoiturage pour des jours « normaux »

Voici les tarifs du train relevés sur le site www.voyages-sncf.com le 15 novembre 2013 pour un trajet Lyon - Paris sur la quinzaine suivante. Nous avons exclu les TGV Ouigo, pour lesquels s'ajoutent les trajets entre les gares périphériques (Saint-Exupéry et Marne-la-Vallée) et le cœur de l'agglomération.

Nous commençons par les voyageurs sans carte de réduction, qui sont majoritaires. Nous présentons ensuite les tarifs pour les titulaires d'une carte Jeune (12-25 ans), les 18-25 ans étant bien représentés parmi les covoitureurs. Pour chaque jour, nous présentons le tarif mini, le tarif mini en TGV en journée, le tarif médian (qui est le plus représentatif) et le tarif maxi (qui correspond aux heures de plus forte demande : heures de pointe, début et fin de week-end). Un code couleur permet de classer les tarifs par tranche de prix (voir légende en dessous du tableau), par comparaison avec le tarif moyen du covoiturage (30 €).

Voyageur sans carte de réduction

Date de départ	Tarif mini	Tarif mini en TGV et en journée (7h-20h)	Tarif médian	Tarif maxi
Ve 15/11/13	51 € billet Prem's, 22h04-00h08	92 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs	126 € (1 ^e classe, train complet en 2 ^e classe)
Sa 16/11/13	62 € TER, durée 5h06	71 € billet Loisirs	71 € billet Loisirs	71 € billet Loisirs
Di 17/11/13	45 € billet Prem's, 22h34-00h32	65 € billet Loisirs	71 € billet Loisirs	126 € (1 ^e classe, train complet en 2 ^e classe)
Lu 18/11/13	38 € billet Prem's, 21h04-23h02	71 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs
Ma 19/11/13	38 € billet Prem's, 21h04-23h02	71 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs	126 € (1 ^e classe, train complet en 2 ^e classe)
Me 20/11/13	38 € billet Prem's, 21h04-23h02	71 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs	126 € (1 ^e classe, train complet en 2 ^e classe)
Je 21/11/13	38 € billet Prem's, 21h04-23h02	71 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs
Ve 22/11/13	38 € billet Prem's, 21h04-23h02	60 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs
Sa 23/11/13	38 € billet Prem's	38 € billet Prem's	53 € billet Prem's	65 € billet Loisirs
Di 24/11/13	38 € billet Prem's, 7h34-9h33 et 22h34-00h32	38 € billet Prem's	62 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs
Lu 25/11/13	30 € billet Prem's, 21h04-23h02	45 € billet Prem's	63 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs
Ma 26/11/13	34 € billet Prem's, 21h04-23h02	38 € billet Prem's	63 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs
Me 27/11/13	29 € billet Prem's	29 € billet Prem's	63 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs
Je 28/11/13	38 € billet Prem's	38 € billet Prem's	71 € billet Loisirs	92 € billet Loisirs

Tarif du train proche de celui du covoiturage (30 €)

Train 1,3 à 2 fois plus cher que le covoiturage

Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage

Train 3 à 4 fois plus cher que le covoiturage

Train 4 à 5 fois plus cher que le covoiturage

Prem's : billet non échangeable et non remboursable.

Loisirs : échangeable et remboursable sans frais jusqu'à la veille du départ et avec frais de 10 € le jour du départ.

Suivant les jours et les heures et en prévoyant son déplacement au maximum 15 jours à l'avance, le tarif du train oscille entre 29 et 126 €, avec la contrainte de ne pas pouvoir échanger ou se faire rembourser son billet pour les tarifs les plus bas. Pour un voyage en journée, trouver un tarif du même ordre que celui du covoiturage impose de réserver au minimum une semaine à l'avance.

Toutefois, des sites internet tels que www.kelbillet.com, www.trocdestrains.com, www.zepass.com ou passeetonbillet.fr permettent d'acheter tardivement, en général à prix coûtant, des billets Prem's à des personnes ayant dû annuler leur voyage.

Voici maintenant, aux mêmes dates, la comparaison avec le covoiturage des tarifs pour le titulaire d'une carte Jeune (12-25 ans) :

Titulaire d'une carte Jeune

Date de départ	Tarif mini	Tarif mini en TGV et en journée (7h-20h)	Tarif médian	Tarif maxi
Ve 15/11/13	36 €	67 €	67 €	94 € (1 ^e classe, train complet en 2 ^e classe)
Sa 16/11/13	31 € TER, durée 5h06	52 €	52 €	52 €
Di 17/11/13	31 € TER, durée 5h06	48 €	52 €	94 € (1 ^e classe, train complet en 2 ^e classe)
Lu 18/11/13	27 € 21h04-23h02	42 €	67 €	67 €
Ma 19/11/13	27 € 21h04-23h02	36 €	67 €	67 €
Me 20/11/13	27 € 21h04-23h02	42 €	48 €	94 € (1 ^e classe, train complet en 2 ^e classe)
Je 21/11/13	27 € 21h04-23h02	43 €	48 €	67 €
Ve 22/11/13	31 € TER, durée 5h06	42 €	52 €	67 €
Sa 23/11/13	31 € TER, durée 5h06	36 €	38 €	48 €
Di 24/11/13	31 € TER, durée 5h06	36 €	42 €	67 €
Lu 25/11/13	27 € 21h04-23h02	43 €	46 €	67 €
Ma 26/11/13	27 € 21h04-23h02	38 €	43 €	67 €
Me 27/11/13	27 € 21h04-23h02	29 €	46 €	67 €
Je 28/11/13	31 € TER, durée 5h06	36 €	52 €	67 €

- Tarif du train proche de celui du covoiturage
- Train 1,5 à 2 fois plus cher que le covoiturage
- Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage
- Train 3 à 4 fois plus cher que le covoiturage

Billet échangeable et remboursable sans frais jusqu'à la veille du départ et avec frais de 3 € le jour du départ.

Pour les jeunes, la comparaison avec le covoiturage est un peu moins défavorable au train que pour les personnes sans carte de réduction.

Le tarif médian reste néanmoins presque toujours plus onéreux que le covoiturage.

En outre, les jeunes sont moins aisés financièrement et donc plus sensibles au prix. Qui plus est, leur « valeur du temps » étant moindre que celle des actifs, ils acceptent plus facilement des trajets beaucoup plus longs qu'en TGV si cela leur permet de faire des économies.

3.3.6. Comparaison des tarifs du train, du car et du covoiturage un jour de grand départ

Jour et trajets sélectionnés

Nous avons choisi le vendredi 20 décembre 2013, début des congés de fin d'année. En effet, on observe à cette date des flux nombreux et très diversifiés, aussi bien en termes socioprofessionnels que de classes d'âge :

- lycéens, étudiants et jeunes actifs rentrant dans leur famille,
- actifs, familles et seniors partant en vacances,
- seniors allant voir leurs enfants et petits-enfants,
- familles allant voir leurs parents et grands-parents,
- etc.

Nous avons ensuite sélectionné 4 trajets, deux au départ de Lyon et deux au départ de Clermont-Ferrand :

- Lyon - Paris,
- Lyon - Besançon,
- Clermont-Ferrand - Paris,
- Clermont-Ferrand - Montpellier.

En termes de transports collectifs, ces 4 trajets présentent des offres très contrastées :

Trajet	Train	Car
Lyon - Paris	TGV, 22 trajets par jour TER, 5 trajets par jour	Eurolines, 4 trajets par jour iDBUS, 3 trajets par jour
Lyon - Besançon	TGV ou TER, 18 trajets par jour dont 14 avec correspondance	Eurolines, 0 ou 1 trajet par jour (mercredi, vendredi et dimanche)
Clermont-F^d - Paris	InterCités, 8 trajets par jour	/
Clermont-F^d - Montpellier	TER, InterCités et/ou TGV, 10 trajets par jour, tous avec 1 ou 2 correspondances	/

Sources : sites internet, horaires hiver 2013-2014

Ils sont également très contrastés en termes de comparaison entre le train et la voiture :

Trajet	Par rapport à la voiture, le train est...	Atouts du train	Contraintes du train
Lyon - Paris	Beaucoup plus attractif 😊😊	- Beaucoup plus rapide que la voiture (2h vs 4h40). - Forte fréquence (1 train toutes les 30 à 60 minutes). - Confort. - Sécurité (risque d'accident très faible). - Possibilité de lire ou de travailler pendant le trajet.	- Nécessité de réserver à l'avance pour bénéficier des meilleurs tarifs.
Lyon - Besançon	D'attractivité à peu près équivalente 😊	- Certains trains sont plus rapides que la voiture (2h20 vs 2h45). - Bonne fréquence (18 allers-retours par jour) - Confort (sauf le cas éventuel des trains sans réservation saturés). - Sécurité (risque d'accident très faible). - Possibilité de lire ou de travailler pendant le trajet.	- Certains trains sont moins rapides que la voiture (3h à 3h30 vs 2h45). - 14 trains sur 18 nécessitent une correspondance. - Nécessité de réserver à l'avance pour bénéficier des meilleurs tarifs sur certains horaires (TGV). - Les trains sans réservation peuvent être saturés à certaines heures et imposer de faire une partie du voyage sur un strapontin voire debout.
Clermont - Paris	Plus attractif 😊	- Plus rapide que la voiture (3h à 3h30 vs 4h20). - Confort. - Sécurité (risque d'accident très faible). - Possibilité de lire ou de travailler pendant le trajet.	- Nécessité de réserver à l'avance pour bénéficier des meilleurs tarifs. - Fréquence modérée (8 allers-retours par jour).
Clermont - Montpellier	Beaucoup moins attractif 😞😞	- Confort (sauf le cas éventuel des trains sans réservation saturés). - Sécurité (risque d'accident très faible). - Possibilité de lire ou de travailler pendant le trajet.	- Beaucoup moins rapide que la voiture (4h30 à 6h vs 3h40). - Tous les trains nécessitent une correspondance. - Nécessité de réserver à l'avance pour bénéficier des meilleurs tarifs sur certains horaires (TGV). - Les trains sans réservation peuvent être saturés à certaines heures et imposer de faire une partie du voyage sur un strapontin voire debout.

Nous avons relevé tous les tarifs au cours des 3 semaines précédentes pour un départ à cette date. Pour le train, nous avons pris en compte les deux principales catégories de personnes faisant du covoiturage, à savoir les 12-25 ans titulaires d'une carte Jeune et les voyageurs sans carte de réduction.

Résultats

Les résultats détaillés figurent en annexe 3.

Voici une synthèse des fourchettes tarifaires pour chaque mode de transport :

Trajet	Train (2 ^e classe)	Autocar	Covoiturage
Lyon - Paris	TGV, 36 à 126 € suivant l'horaire, le public et la date de réservation TER, 31 à 62 € suivant l'horaire et le public	Eurolines, 19 à 42 € suivant l'horaire, le public et le délai de réservation iDBUS, 29 à 39 € suivant l'horaire	20 à 39 € (moyenne 29 €)
Lyon - Besançon	16 à 64 € suivant l'horaire, le public et la date de réservation	Eurolines, 15 à 20 € suivant le public et le délai de réservation	10 à 21 € (moyenne 16 €)
Clermont - Paris	29 à 87 € suivant l'horaire, le public et la date de réservation	/	20 à 33 € (moyenne 26 €)
Clermont - Montpellier	24 à 106 € suivant l'horaire, le public et la date de réservation	/	14 à 29 € (moyenne 21 €)

Les tarifs des trains à réservation obligatoire (TGV et InterCités) varient fortement en fonction de l'horaire, du public et de la date de réservation.

Voici les tarifs mini, moyens et maxi du train à 3 semaines du départ :

Trajet	Voyageur sans carte de réduction	Titulaire d'une carte Jeune
Lyon - Paris	Mini : 51 € Moyenne : 79 € Maxi : 92 €	Mini : 31 € Moyenne : 56 € Maxi : 94 €
Lyon - Besançon	Mini : 22 € Moyenne : 38 € Maxi : 49 €	Mini : 16 € Moyenne : 25 € Maxi : 36 €
Clermont - Paris	Mini : 45 € Moyenne : 54 € Maxi : 57 €	Mini : 29 € Moyenne : 39 € Maxi : 42 €
Clermont - Montpellier	Mini : 48 € Moyenne : 79 € Maxi : 87 €	Mini : 24 € Moyenne : 55 € Maxi : 63 €

Et voici les tarifs mini, moyens et maxi du train le jour du départ :

Trajet	Voyageur sans carte de réduction	Titulaire d'une carte Jeune
Lyon - Paris	Mini : 38 € Moyenne : 86 € Maxi : 126 €	Mini : 36 € Moyenne : 63 € Maxi : 94 €
Lyon - Besançon	Mini : 24 € Moyenne : 42 € Maxi : 64 €	Mini : 16 € Moyenne : 26 € Maxi : 49 €
Clermont - Paris	Mini : 57 € Moyenne : 61 € Maxi : 87 €	Mini : 42 € Moyenne : 45 € Maxi : 64 €
Clermont - Montpellier	Mini : 48 € Moyenne : 80 € Maxi : 87 €	Mini : 24 € Moyenne : 54 € Maxi : 63 €

Commentaires

Les principaux éléments à retenir sont les suivants :

- Pour une personne préparant son voyage moins de 3 semaines à l'avance, le covoiturage mais aussi l'autocar sont moins onéreux que le train.
- Les tarifs du train varient fortement en fonction de l'heure de départ, y compris en cas de réservation précoce.
- Pour un passager organisant son voyage moins de 3 semaines à l'avance, les tarifs du train les plus bas se situent dans la moyenne des tarifs du covoiturage. Ces tarifs ne concernent toutefois que les titulaires d'une carte Jeune et seulement sur certains trains.
- Sur les trains les plus demandés, les tarifs peuvent être 3 à 4 fois plus élevés que le tarif moyen du covoiturage. Les écarts les plus marqués sont observés sur la ligne Lyon - Paris.
- Toutefois, comme indiqué plus haut, des sites internet tels que www.kelbillet.com, www.trocdestrains.com, www.zepass.com ou passetonbillet.fr permettent d'acheter des billets Prem's¹⁶ à bas prix à des personnes se trouvant dans l'obligation d'annuler leur voyage.
- Pour les deux trajets desservis par car, les tarifs se situent dans une fourchette proche de celle du covoiturage.
- Même si les tarifs du covoiturage peuvent varier du simple au double, plus des trois quarts des offres se situent à +/- 2 € de la moyenne.
- Les tarifs du covoiturage ne varient quasiment pas au cours des 3 semaines précédant le départ.
- Ils ne varient quasiment pas non plus en fonction de l'heure de départ.

3.3.7. Pour le covoiturage, les passagers ne choisissent pas forcément les voitures les moins chères

Présentation du panel

Nous avons sélectionné 21 trajets, selon les critères suivants :

- nombre significatif d'annonces. Les résultats qui suivent ne sont donc pas transposables aux trajets où le nombre de déplacements est faible (ex : Niort - Tulle, Sedan - Pontarlier, etc.), pour lesquels il est plus difficile de trouver un covoitureur.
- distances diverses,
- niveaux d'offre ferroviaire (fréquence, temps de parcours, correspondances) contrastés par rapport à la voiture.

11 de ces trajets sont au départ de Lyon et 10 au départ de Clermont-Ferrand. Voici la liste retenue, avec la répartition par distance et niveau d'offre ferroviaire :

¹⁶ Prem's : billet à prix bas, non échangeable et non remboursable. Des exemples de tarifs Prem's figurent en annexe 3.

		Par rapport à la voiture, l'offre ferroviaire est...			
		Très bonne	Bonne	Médiocre	Faible
Distance (km)	100-200	Clermont - Moulins Clermont - Nevers	Lyon - Dijon	Clermont - Lyon	
	200-300	Lyon - Nîmes	Lyon - Besançon	Clermont - Grenoble	
	300-400	Lyon - Paris Lyon - Marseille		Clermont - Tours	Clermont - Montpellier Clermont - Bordeaux Clermont - Toulouse
	400-500		Lyon - Strasbourg Lyon - Nice Clermont - Paris	Lyon - Reims Lyon - Nancy Clermont - Marseille	
	500-600		Lyon - Toulouse	Lyon - Bordeaux	

Pour chacun de ces 21 trajets, nous avons relevé l'ensemble des offres pour un voyage un jeudi et un vendredi scolaires, en décembre 2013 et janvier 2014. Ces deux jours ont été choisis pour recouvrir la diversité des motifs de déplacement (loisirs, professionnel, week-end...). Le vendredi 20 décembre, jour de début de vacances scolaires, a été exclu. Le relevé a été fait la veille du voyage pour avoir la quasi-totalité des offres.

Le panel est constitué de 815 véhicules. Ce panel est détaillé en annexe 4.

Les voitures complètes ne sont pas moins chères que les voitures non complètes

Pour chaque trajet, nous avons calculé le tarif moyen des voitures complètes et des voitures non complètes. Voici les résultats de ces calculs :

	nombre de voitures complètes	prix moyen des voitures complètes	nombre de voitures non complètes	prix moyen des voitures non complètes	écart %	écart €
Lyon - Paris	36	27,2 €	77	29,5 €	8%	2,3 €
Lyon - Marseille	4	17,8 €	26	19,7 €	11%	1,9 €
Lyon - Nîmes	5	16,8 €	37	17,3 €	3%	0,5 €
Lyon - Dijon	16	12,4 €	57	12,4 €	0%	0,0 €
Lyon - Nice	3	30,0 €	14	30,3 €	1%	0,3 €
Lyon - Toulouse	12	31,3 €	20	33,1 €	6%	1,8 €
Lyon - Besançon	10	15,3 €	28	15,6 €	2%	0,3 €
Lyon - Strasbourg	6	29,8 €	4	29,0 €	-3%	-0,8 €
Lyon - Nancy	10	26,7 €	17	25,9 €	-3%	-0,8 €
Lyon - Bordeaux	7	36,0 €	6	37,0 €	3%	1,0 €
Lyon - Reims	8	32,0 €	10	32,0 €	0%	0,0 €
Clermont-Fd - Paris	12	25,7 €	39	26,2 €	2%	0,5 €
Clermont-Fd - Marseille	3	30,7 €	2	29,0 €	-6%	-1,7 €
Clermont-Fd - Montpellier	11	19,5 €	35	20,8 €	7%	1,3 €
Clermont-Fd - Bordeaux	14	23,3 €	14	23,6 €	1%	0,3 €

	nombre de voitures complètes	prix moyen des voitures complètes	nombre de voitures non complètes	prix moyen des voitures non complètes	écart %	écart €
Clermont-Fd - Tours	8	21,3 €	21	22,0 €	3%	0,7 €
Clermont-Fd - Toulouse	16	22,1 €	15	25,9 €	17%	3,8 €
Clermont-Fd - Grenoble	9	19,7 €	12	18,3 €	-7%	-1,4 €
Clermont-Fd - Lyon	32	11,4 €	99	12,3 €	8%	0,9 €
Clermont-Fd - Moulins	4	5,7 €	35	6,7 €	18%	1,0 €
Clermont-Fd - Nevers	2	10,0 €	16	10,4 €	4%	0,4 €
Total ou moyenne pondérée	228	22,1 €	584	22,7 €	3%	0,6 €

Légende :

- Les voitures non complètes sont plus chères que les voitures complètes (écart > 10 % et/ou 1 €).
- Les voitures non complètes sont à peine plus chères les voitures complètes.
- Les voitures non complètes sont un peu moins chères que les voitures complètes.

Sur l'ensemble des 800 annonces étudiées, il y a très peu d'écart entre le prix des places dans les voitures complètes et les voitures non complètes. Les premières sont en moyenne à 22,1 € et les secondes à 22,7 €, soit un écart de seulement 0,6 € ou encore 3 %.

Sur 6 trajets (en rose dans le tableau), l'écart en faveur des voitures complètes dépasse 10 % et/ou 1 €. En valeur absolue, l'écart maximal est observé sur Clermont - Toulouse (3,8 €) et Lyon - Paris (2,3 €).

Inversement, sur 4 trajets (en vert dans le tableau), les voitures non complètes sont, en moyenne, un peu moins chères que les voitures complètes.

Nous avons vu que le prix constituait un critère de choix entre le train, l'autocar et le covoiturage. En revanche, **le prix ne constitue pas un facteur discriminant entre les offres de covoiturage**. Comme nous le verrons plus loin, le passager fait d'abord le choix du covoiturage, en partie pour une question de prix. Ensuite, il choisit parmi les offres la voiture correspondant le mieux à ses besoins (horaires, points de prise en charge et de dépose, etc.), même si elle est un petit peu plus chère.

Pour les voitures « illico », le taux de remplissage est partiellement corrélé au prix

Pour notre analyse, nous avons étudié les voitures « illico » non complètes. Les annonces « illico » permettent aux passagers de réserver immédiatement les places disponibles (voir détail en annexe 4). Pour ces annonces, BlaBlaCar indique le nombre de places déjà réservées.

En leur sein, nous ne prenons en compte que les voitures effectuant exactement le trajet étudié. Par exemple, pour le trajet Lyon - Paris, nous excluons les trajets Grenoble - Lyon - Paris, car les réservations du type Grenoble - Paris fausseraient l'analyse.

La tranche médiane est définie ainsi :

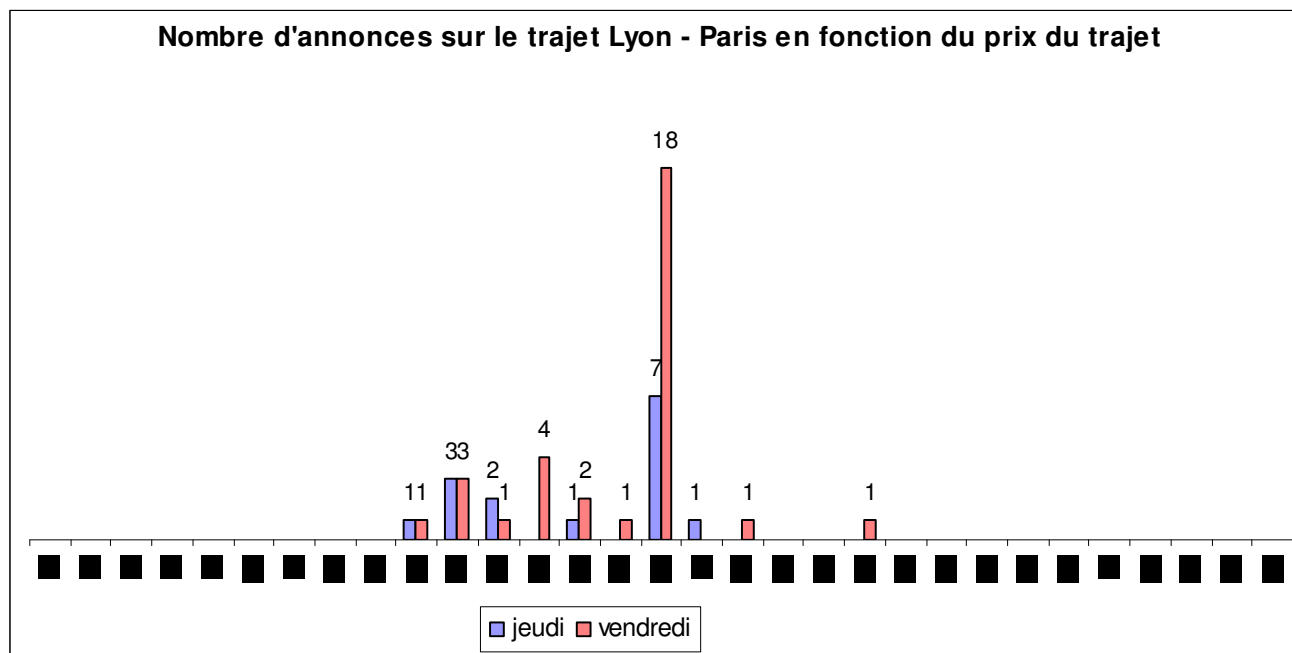
- la tranche médiane correspond au tarif moyen +/- 0,5 € pour les tarifs < 20 €, +/- 1 € pour les tarifs entre 20 et 29 €, +/- 2 € pour les tarifs ≥ 30 €. Tous les résultats sont arrondis à l'unité. Par exemple, pour un tarif moyen de 15,4 €, la tranche médiane va de 15 à 16 €. Pour un tarif moyen de 28 €, elle va de 27 à 29 € inclus.

- pour un trajet donné, la tranche médiane peut être différente le jeudi et le vendredi. Par exemple, pour Lyon - Paris, le tarif moyen est de 28,0 € le jeudi et de 28,9 € le vendredi. La tranche médiane va donc de 27 à 29 € le jeudi et de 28 à 30 € le vendredi.

On définit ensuite les tranches basse et haute. Par exemple, pour un trajet Lyon - Paris le vendredi, les tranches sont les suivantes :

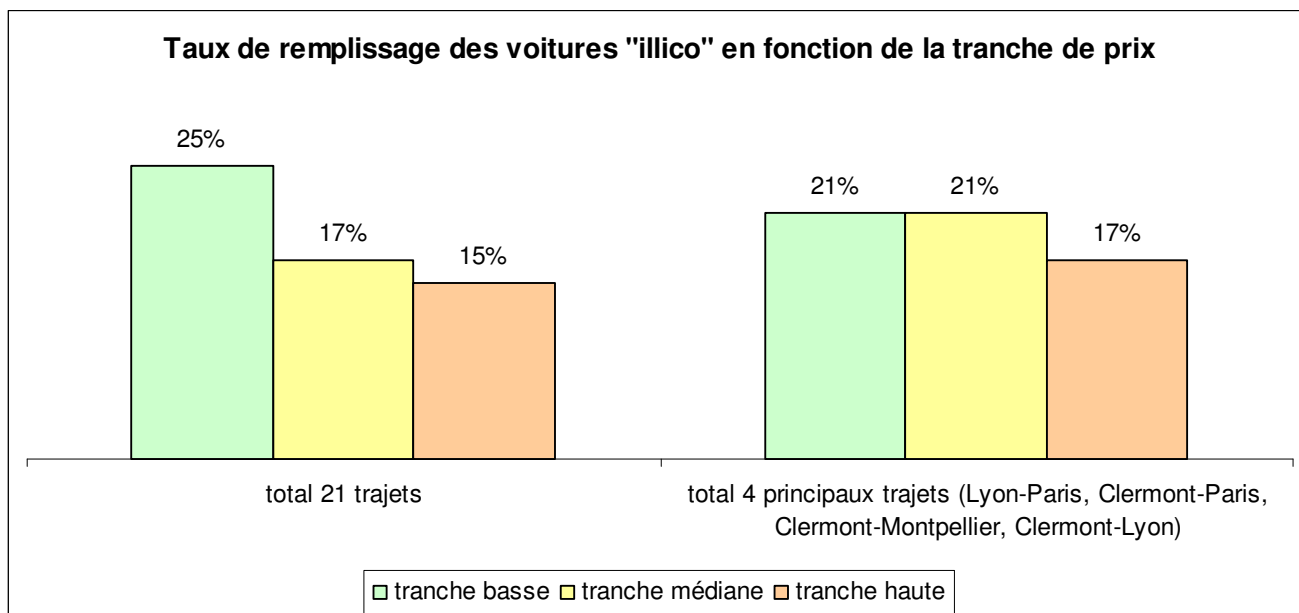
- tranche médiane : 28 à 30 € inclus,
- tranche basse : tarif inférieur ou égal à 27 €,
- tranche haute : tarif supérieur ou égal à 31 €.

La tranche médiane peut paraître très étroite, mais ce choix s'impose par la faible dispersion des tarifs. En voici un exemple pour le trajet Lyon - Paris :



Voici la répartition par tranche de tarifs des places libres et des places réservées des voitures « illico » faisant le trajet considéré :

	Tranche basse			Tranche médiane			Tranche haute		
	places totales	places réservées	%	places totales	places réservées	%	places totales	places réservées	%
Total	120	30	25%	257	43	17%	78	12	15%
4 principaux trajets (Lyon - Paris, Clermont - Paris, Clermont - Montpellier et Clermont - Lyon)	71	15	21%	136	28	21%	52	9	17%



Pour l'ensemble des 21 trajets, le taux de remplissage des voitures « illico » est plus élevé quand le prix se situe dans la tranche basse. Il y a en revanche peu d'écart de remplissage entre les prix de la tranche médiane (17 %) et ceux de la tranche haute (15 %).

Pour les 4 trajets regroupant le plus grand nombre d'annonces, le taux de remplissage des voitures « illico » est équivalent dans les tranches basse et médiane (21 %). Il est un peu moindre dans la tranche haute (17 %). On peut considérer que ces 4 trajets correspondent à un « marché » ayant atteint une taille critique, offrant aux passagers un nombre suffisant de voitures pour leur permettre de faire un choix en intégrant tous leurs critères. Ils sont alors prêts à payer quelques euros de plus pour avoir une voiture en adéquation avec leurs besoins (horaires, points de prise en charge et de dépose...).

Sur les 17 autres trajets, le prix a un peu plus de poids, sans constituer toutefois l'unique critère de choix.

En conclusion, on peut donc considérer que :

- **sur les trajets où le nombre d'offres est élevé, le prix n'est pas le critère prépondérant de choix entre les offres de covoiturage, dans la mesure où l'écart entre les conducteurs reste limité à quelques euros,**
- **sur les trajets où le nombre d'offres est moindre, le prix est un critère plus important de choix entre les offres.**

Cela confirme, en les nuancant, les résultats du paragraphe précédent.

3.4. HORAIRES ET POINTS DE DEPART ET D'ARRIVEE

3.4.1. Introduction

Une personne souhaitant effectuer un déplacement d'un point A à un point B du territoire essaiera de choisir le mode de déplacement ayant un horaire et des points de départ et d'arrivée correspondant à ses besoins.

Dans certains cas, le covoiturage peut proposer une offre équivalente aux transports en commun, dans d'autres il peut proposer une offre complémentaire.

3.4.2. Présentation du panel

Nous reprenons le panel de 21 trajets (11 au départ de Lyon et 10 au départ de Clermont-Ferrand) présenté aux pages 52-53.

Pour la présente analyse, nous nous sommes concentrés sur les 587 véhicules non complets, lesquels représentent au total 1 764 places proposées, car les points précis de départ et d'arrivée n'étaient pas disponibles pour les véhicules complets.

3.4.3. Mode de calcul

Pour chaque annonce, nous avons étudié le détail du trajet ainsi que les échanges entre le conducteur et les passagers intéressés par l'annonce (questions/réponses).

Nous avons ensuite défini une liste de critères et mis une note pour chaque critère, selon le barème suivant :

1^{er} cas : le voyage se fait à des heures où des trains circulent sur le trajet concerné

Critère	Barème	Exemples
Horaires	1 point	Horaires compatibles avec l'usage du train : 1 point
Lieu de prise en charge	2 points maxi	Gare SNCF de la ville-centre : 2 points Centre-ville : 1 point Station de transport en commun bien desservie (métro, tram...) : 1 point Banlieue proche : 0 point Banlieue éloignée : - 1 point Bretelle d'autoroute : - 1 point
Lieu de dépose	2 points maxi	Idem que ci-dessus
Accepte de faire un détour	3 points maxi	Accepte un détour de 15 ou 30 minutes, spécifié dans l'annonce : 1 à 3 points suivant le lieu principal de prise en charge / de dépose Détour évoqué uniquement dans les questions/réponses : 1 à 2 points suivant le lieu de prise en charge / de dépose Ne fait pas de détour : 0 point

Critère	Barème	Exemples
Aléa sur l'heure de départ	- 1 à - 3 points	A fait 100 à 400 km avant le lieu de prise en charge (ex : <i>Dijon</i> - Lyon - Marseille) : - 1 point A fait 400 à 1 000 km avant le lieu de prise en charge (ex : <i>Paris</i> - Lyon - Marseille) : - 2 points A fait plus de 1 000 km avant le lieu de prise en charge (ex : <i>Berlin</i> - Lyon - Marseille) : - 3 points
Trajet hors autoroute (quand une autoroute existe)	- 1 point	Ex : Lyon - Paris hors autoroute : - 1 point
Total	8 points maxi	

2^e cas : le voyage se fait à une heure où aucun train ne circule sur le trajet concerné

Exemple pour Lyon - Paris : arrivée avant 8h00 (arrivée du 1^{er} train à 8h13) ou départ après 22h15 (départ du dernier train à 22h04).

Dans ce cas, le covoiturage ne fait pas du tout concurrence au train et la note est de zéro.

Exemples

Pour une bonne compréhension du barème, voici quelques exemples de notes sur le trajet Lyon - Paris :

Trajet	Heure de départ de Lyon	Détail de la note
Lyon Part-Dieu - Paris gare de Lyon, accepte de faire un détour	8h00	1 + 2 + 2 + 3 = 8 points
Lyon Jean Macé (métro) - Paris porte d'Orléans (métro), accepte de faire un détour	10h00	1 + 1 + 1 + 3 = 6 points
Lyon Part-Dieu - Paris porte d'Orléans (métro), pas de détour	10h00	1 + 2 + 1 + 0 = 4 points
Tassin-la-Demi-Lune (proche banlieue) - Paris Belleville (métro), accepte de faire un détour de 15 minutes	11h00	1 + 0 + 1 + 2 = 4 points
Marseille - Lyon Perrache - Paris porte de Bagnole (métro), pas de détour	14h00	1 + 2 + 1 - 1 = 3 points
Lissieu (moyenne banlieue) - Paris 15 ^e , pas de détour	16h00	1 - 1 + 1 + 0 = 1 point
Lyon Perrache - Paris porte d'Orléans	23h30	0 point (pas de train à cette heure)

Niveau de concurrence avec le train

On peut considérer que la concurrence vis-à-vis du train est :

- forte quand la note est comprise entre 6 et 8 (trajet de centre à centre ou de gare à gare, avec possibilité de détour pouvant déboucher sur un transport de porte à porte),
- assez forte quand la note est de 4 ou 5,
- modérée quand la note est de 2 ou 3,
- faible ou nulle quand la note est de 0 ou 1.

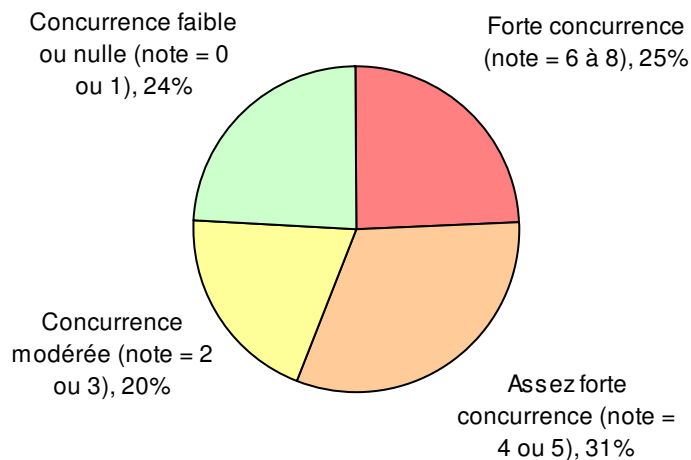
3.4.4. La moitié des offres de covoiturage sont en concurrence avec le train

Voici la répartition des 1 764 places proposées en fonction du niveau de concurrence avec le train :

	Note = 6 à 8	Note = 4 ou 5	Note = 2 ou 3	Note = 0 ou 1	Total places offertes	Note moyenne	Total note ≥4	% note ≥4
Lyon - Paris	87	105	48	6	246	4,8	192	78%
Lyon - Marseille	24	31	14	11	80	4,3	55	69%
Lyon - Nîmes	22	39	23	34	118	3,4	61	52%
Lyon - Dijon	56	71	34	21	182	4,2	127	70%
Lyon - Nice	6	27	8	5	46	3,9	33	NS
Lyon - Toulouse	18	18	18	3	57	4,3	36	63%
Lyon - Besançon	6	19	16	36	77	2,5	25	32%
Lyon - Strasbourg	0	4	2	3	9	2,5	4	NS
Lyon - Nancy	10	19	19	5	53	3,8	29	55%
Lyon - Bordeaux	3	0	7	6	16	2,3	3	NS
Lyon - Reims	6	5	7	14	32	3,1	11	NS
Clermont-Fd - Paris	23	31	37	31	122	3,2	54	44%
Clermont-Fd - Marseille	0	3	0	4	7	2,0	3	NS
Clermont - Montpellier	17	23	15	43	98	2,6	40	41%
Clermont-Fd - Bordeaux	10	8	3	14	35	2,9	18	NS
Clermont-Fd - Tours	14	25	1	17	57	3,8	39	68%
Clermont-Fd - Toulouse	4	9	6	22	41	2,3	13	NS
Clermont-Fd - Grenoble	11	11	2	7	31	4,4	22	NS
Clermont-Fd - Lyon	49	77	68	100	294	2,9	126	43%
Clermont-Fd - Moulins	41	21	13	39	114	3,4	62	54%
Clermont-Fd - Nevers	26	8	9	6	49	4,1	34	NS
Total	433	554	350	427	1 764	3,4	987	56%
%	25%	31%	20%	24%				

NS : non significatif (total trop faible pour que le pourcentage ait un sens)

Répartition des voitures non complètes en fonction du niveau de concurrence avec le train



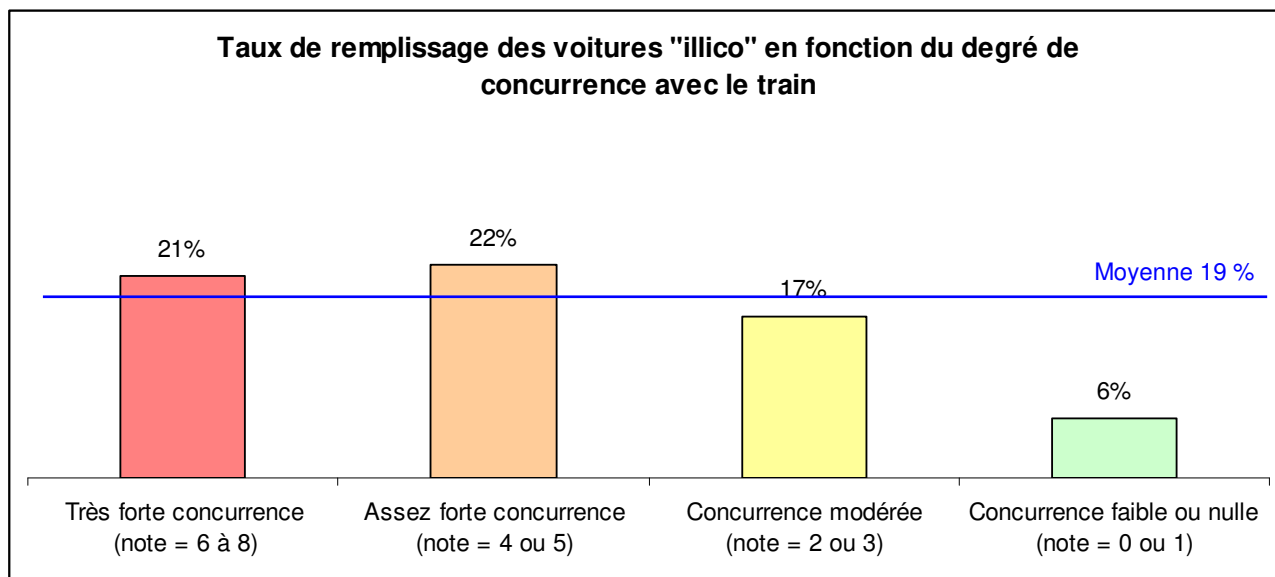
25 % des offres sont en forte concurrence avec le train et 31 % en assez forte concurrence, soit au total 56 %. Toutefois, l'analyse des échanges entre le conducteur et les passagers (questions/réponses) montre que la prise en charge et/ou la dépose en gare se situe relativement souvent dans le cadre d'une **pratique intermodale train + covoiturage ou covoiturage + train**. Il y a donc **concurrence du covoiturage sur une partie du parcours mais complémentarité des deux modes sur le trajet complet**. Dans d'autres cas, le rendez-vous est donné à la gare, car celle-ci est facile à trouver pour le conducteur même quand il ne connaît pas la ville.

Inversement, **20 % des offres font peu concurrence au train et 24 % pas du tout**. Pour ces dernières, il s'agit par exemple de voyages en dehors des heures de circulation des trains ou encore de banlieue à banlieue, etc.

3.4.5. Les passagers ne choisissent pas forcément les voitures faisant concurrence au train

Dans ce paragraphe, nous étudions la note sur 8 des voitures « illico » non complètes, qui sont celles pour lesquelles le nombre de passagers ayant réservé était connu à la date de notre analyse (décembre 2013 - janvier 2014). En leur sein, nous ne prenons en compte que les voitures effectuant exactement le trajet étudié. Par exemple, pour le trajet Lyon - Paris, nous excluons les trajets Grenoble - Lyon - Paris, car les réservations du type Grenoble - Paris fausseraient l'analyse. Au total, cela représente 153 voitures et 459 places.

Voici les résultats en termes de taux de remplissage (rapport entre le nombre de places réservées et le nombre de places proposées) :



Les voitures en concurrence très forte ou assez forte avec le train sont celles qui se remplissent le mieux. A cela quatre explications complémentaires :

- la densité de population et d'emplois étant plus forte dans et à proximité des centres-villes, la majorité des conducteurs et des passagers y ont leurs points de départ et d'arrivée,
- dans un esprit de convivialité (pour certains conducteurs), mais aussi dans un contexte de concurrence entre conducteurs (pour d'autres), de nombreux conducteurs prennent les passagers au plus près de leur point de départ et les déposent au plus près de leur destination,
- certains conducteurs prennent et/ou déposent leurs passagers dans les gares pour leur offrir un service équivalent au train,
- certains conducteurs prennent et/ou déposent leurs passagers dans les gares pour leur permettre d'effectuer une correspondance avec le train (complémentarité et intermodalité entre le covoiturage et le train).

Il n'est pas possible d'évaluer la part de chaque facteur, laquelle part peut d'ailleurs varier suivant les trajets et les individus.

Les 1^{er} et 2^e facteurs sont indépendants du train. Seul le 3^e facteur traduit une concurrence avec le train. A l'inverse, le 4^e facteur traduit une complémentarité avec le train.

Les voitures en concurrence modérée avec le train ont un taux de remplissage proche de la moyenne, ce qui semble indiquer que le 3^e facteur ci-dessus n'est pas prépondérant.

Seules les voitures concurrençant peu ou pas du tout le train ont un taux de remplissage très faible. Ce n'est pas surprenant car elles correspondent à des besoins plus diffus et intéressent donc peu de passagers potentiels (trajets de banlieue à banlieue ou de nuit, par exemple).

3.5. ORGANISATION DU VOYAGE

Pour l'organisation du voyage, les principaux éléments d'appréciation sont :

- la possibilité de réserver à l'avance,
- la possibilité de réserver tardivement,
- la possibilité de modifier ou d'annuler son voyage,
- la garantie que le véhicule réservé fera effectivement le voyage.

Nous les présentons dans cet ordre. Les pages qui suivent donnent les résultats synthétiques de notre analyse. L'analyse détaillée figure en annexe 5.

3.5.1. Réservation à l'avance

	Possibilité de réserver à l'avance	Tarifs si l'on s'y prend à l'avance
Trains à réservation obligatoire	Jusqu'à 3 mois avant le départ.	Sur la plupart des trains, tarifs plus bas si l'on réserve à l'avance. Certains trains sont toutefois plus chers que le covoiturage, même en réservant 3 mois avant.
Trains TER	Pas de réservation possible	Tarifs identiques quel que soit le délai de réservation.
Autocar	Eurolines : 1 mois avant le départ. iDBUS : 2 mois avant le départ.	Eurolines : tarifs un peu plus bas si l'on réserve à l'avance. iDBUS : tarifs identiques quel que soit le délai de réservation. NB : hors promotions dans les deux cas.
Covoiturage	Très peu d'annonces au-delà de 15 jours. La moitié des conducteurs passent leur annonce dans les 3 derniers jours.	Tarifs identiques quel que soit le délai de réservation.

Parmi les 4 modes de transport analysés, le train à réservation obligatoire est celui qui permet le plus d'anticiper son trajet. Qui plus est, ses tarifs sont d'autant plus intéressants que l'on réserve tôt. Toutefois, certains trains sont plus chers que le covoiturage, même en réservant 3 mois à l'avance.

De son côté, le covoiturage donne peu de possibilités de réserver à l'avance, la moitié des annonces étant passées dans les 3 jours précédant le départ.

3.5.2. Réservation tardive

	Risque de ne pas avoir de place	Evolution des tarifs dans les derniers jours
Trains à réservation obligatoire	Faible jusqu'à la veille du départ. Faible à moyen (suivant les trajets) le jour du départ.	Augmentation sur certains trains, stabilité sur d'autres, baisse dans quelques rares cas.
Trains TER	Aucun (pas de réservation). Le seul risque est de voyager debout, mais il est indépendant de la date d'achat du billet.	Stabilité.
Autocar	Important en période de grands départs, assez faible sinon.	Augmentation sur certains cars d'Eurolines. Baisse sur certains cars d'Eurolines et iDBUS (promotions). Stabilité sur les autres cars des deux compagnies.
Covoiturage	Faible sur les trajets les plus fréquentés. Elevé sur les trajets ayant peu d'offres.	Stabilité.

Seuls les trains sans réservation obligatoire garantissent que l'on pourra faire le voyage même en cas de réservation tardive. Il y a toutefois le risque de voyager debout.

Concernant les tarifs, ceux-ci sont stables jusqu'au jour du départ pour les trains TER et le covoiturage. En revanche, ils peuvent augmenter fortement sur les trains à réservation obligatoire, surtout aux horaires les plus demandés.

3.5.3. Modification ou annulation du fait du passager

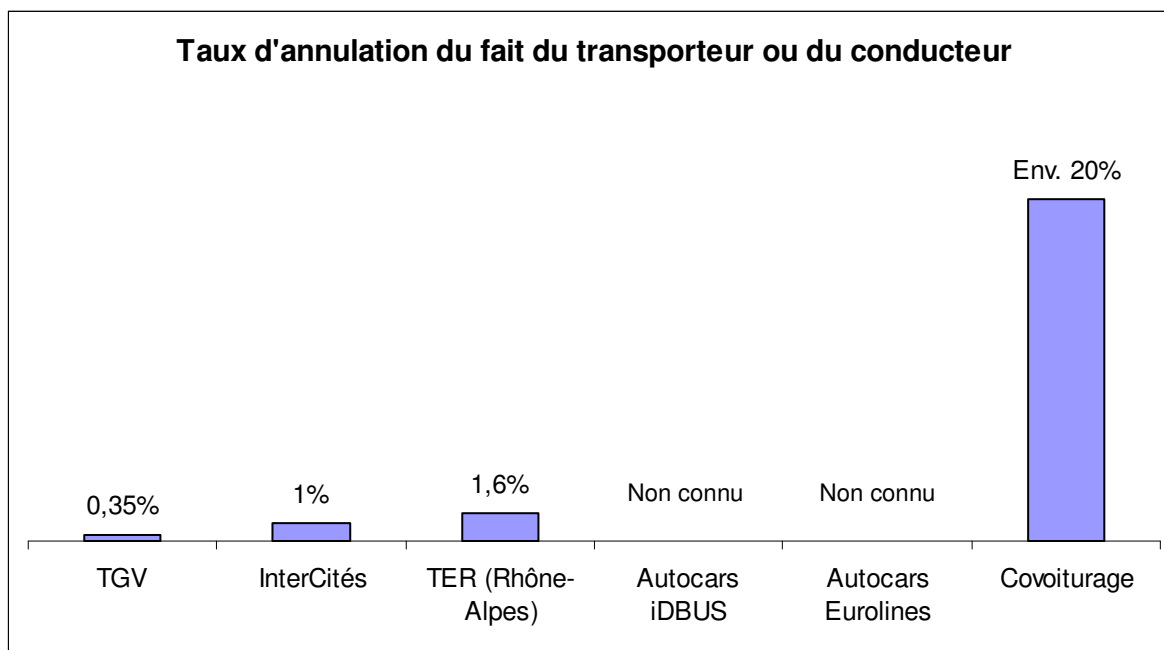
	Remboursement	Echange
Trains à réservation obligatoire	<u>Billets Pro, Loisirs et avec carte de réduction</u> : remboursables et échangeables jusqu'à l'heure du départ. Sans frais jusqu'à la veille du départ, au-delà retenue de 0 à 10 € selon le type de billet. <u>Billet Prem's</u> : non remboursable, mais possibilité de revendre son billet sur internet.	
Trains TER	Billet valable 60 jours, remboursable et échangeable pendant ce délai, retenue de 10 %.	
Autocar	<u>Eurolines</u> : remboursable jusqu'à 6 h avant le départ, retenue de 25 ou 50 % suivant le délai d'annulation. <u>iDBUS</u> : non remboursable.	<u>Eurolines</u> : échangeable jusqu'à 6 h avant le départ, retenue de 8 €. <u>iDBUS</u> : échangeable jusqu'à ½ h avant le départ, retenue de 5 ou 10 € suivant les cas.
Covoiturage	Remboursable jusqu'à l'heure du départ, retenue de 10 à 50 % suivant le délai d'annulation.	Il faut annuler son voyage initial et faire une nouvelle réservation.

En termes d'annulation et d'échange, le train à réservation obligatoire (avec un billet Pro, Loisirs ou avec carte de réduction) et le TER sont les modes de transport les plus souples, avec la possibilité de se faire rembourser ou d'échanger son billet jusqu'au dernier moment et une retenue faible ou nulle.

Les billets Prem's peuvent être revendus sur internet, mais le résultat n'est pas garanti, surtout en cas d'annulation tardive.

Le covoiturage et surtout le car sont un peu moins souples sur les délais d'annulation ou d'échange et/ou appliquent une retenue plus élevée. A noter qu'aucun remboursement n'est possible pour les cars d'iDBUS.

3.5.4. Annulation du fait du prestataire ou du conducteur



Le covoiturage est, de très loin, le mode de transport pour lequel le passager court le plus fort risque d'annulation.

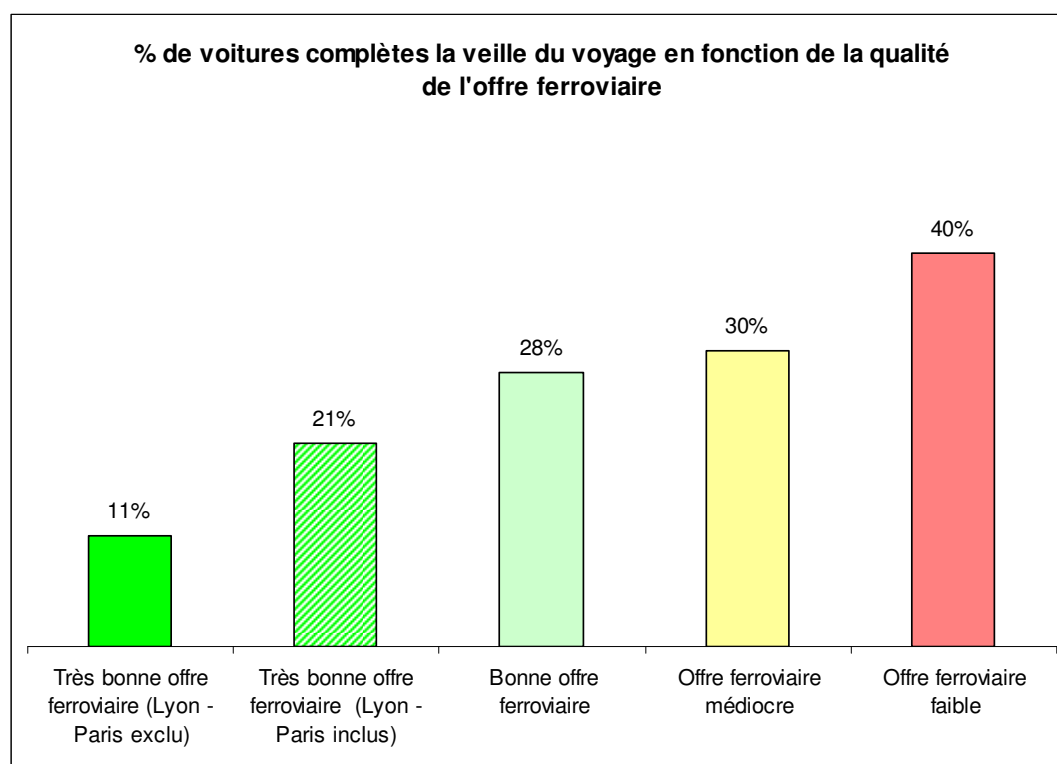
3.6. LES CONDUCTEURS TROUVENT DAVANTAGE DE PASSAGERS QUAND L'OFFRE FERROVIAIRE EST FAIBLE

3.6.1. Présentation du panel

L'analyse est menée sur le même panel de 21 trajets qu'à la page 53, à savoir :

		Par rapport à la voiture, l'offre ferroviaire est...			
		Très bonne	Bonne	Médiocre	Faible
Distance (km)	100-200	Clermont - Moulins Clermont - Nevers	Lyon - Dijon	Clermont - Lyon	
	200-300	Lyon - Nîmes	Lyon - Besançon	Clermont - Grenoble	
	300-400	Lyon - Paris Lyon - Marseille		Clermont - Tours	Clermont - Montpellier Clermont - Bordeaux Clermont - Toulouse
	400-500		Lyon - Strasbourg Lyon - Nice Clermont - Paris	Lyon - Reims Lyon - Nancy Clermont - Marseille	
	500-600		Lyon - Toulouse	Lyon - Bordeaux	

3.6.2. Le pourcentage de voitures complètes est plus élevé quand l'offre ferroviaire est faible



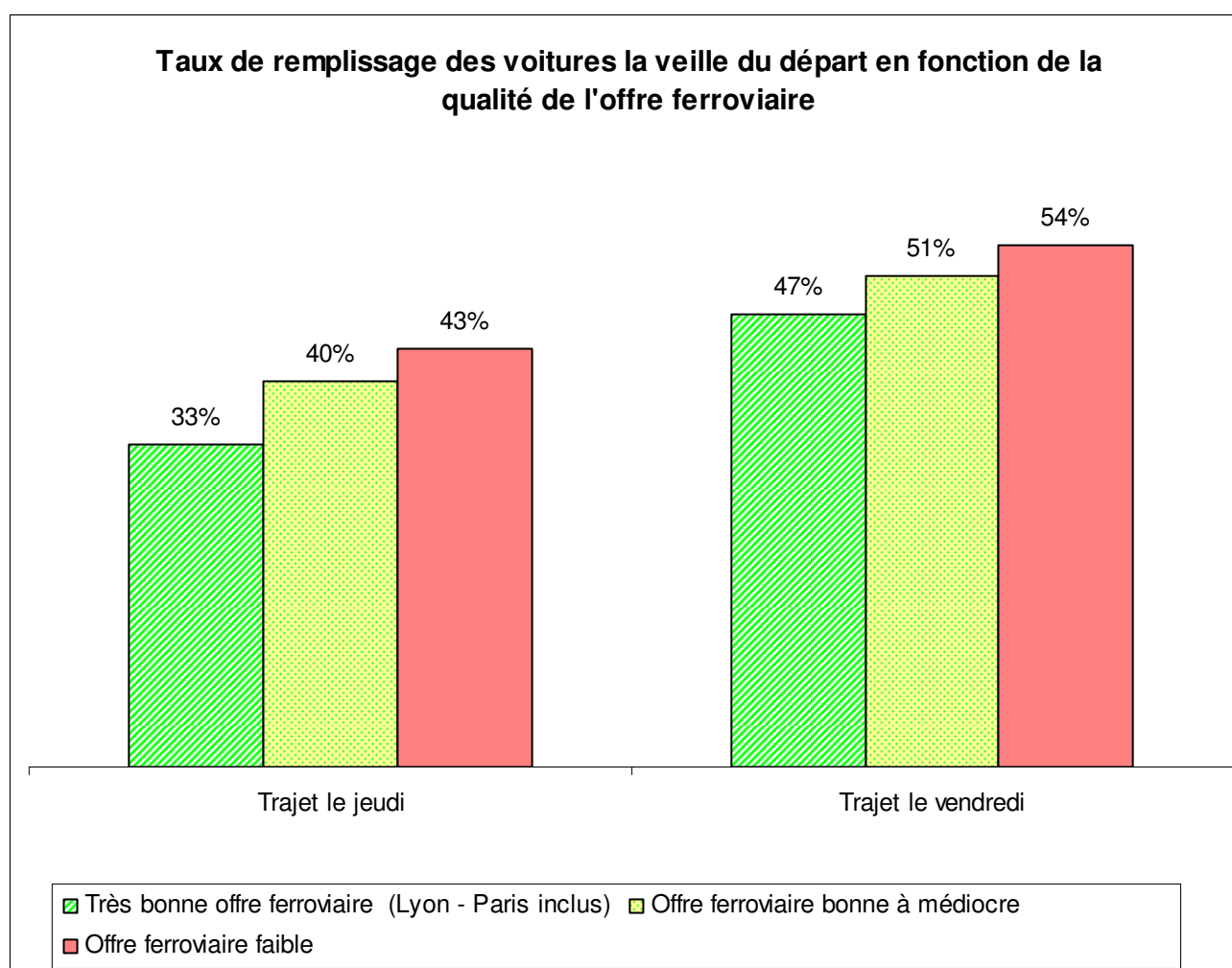
Moins l'offre ferroviaire est bonne, plus le pourcentage de voitures complètes est élevé. L'écart en faveur des trajets où l'offre ferroviaire est très bonne est encore plus marqué si l'on exclut Lyon - Paris, où les tarifs du train peuvent être dissuasifs en cas de réservation tardive.

Ce résultat n'est pas transposable aux trajets où le nombre de déplacements est faible (ex : Niort - Tulle, Sedan - Pontarlier, etc.), pour lesquels il est beaucoup plus difficile de trouver un covoitureur.

3.6.3. Le taux de remplissage des voitures est plus élevé quand l'offre ferroviaire est faible

Dans ce paragraphe, nous prenons en compte à la fois les annonces « illico », les annonces « sur confirmation » et les voitures complètes.

L'analyse a été menée en classant les liaisons ferroviaires en 3 groupes qualitatifs. Voici le graphique correspondant :



Comme indiqué plus haut, ce résultat n'est pas transposable aux trajets où le nombre de déplacements est faible, pour lesquels il est beaucoup plus difficile de trouver un covoitureur.

On observe enfin que le taux de remplissage relevé la veille du départ est plus élevé le vendredi (50 % sur l'ensemble des 21 trajets) que le jeudi (39 %). Or, nous verrons à l'annexe 4 que l'offre est elle-même 2,6 fois plus élevée le vendredi que le jeudi. Par conséquent, entre le jeudi et le vendredi, la demande augmente encore plus vite que l'offre. Cela est lié principalement à la part importante des étudiants en fin de semaine.

3.6.4. Explication : des choix modaux différents de la part des conducteurs et des passagers

Nous avons vu dans les pages qui précèdent que le nombre de voitures complètes et le taux de remplissage des voitures sont plus élevés quand l'offre ferroviaire est faible.

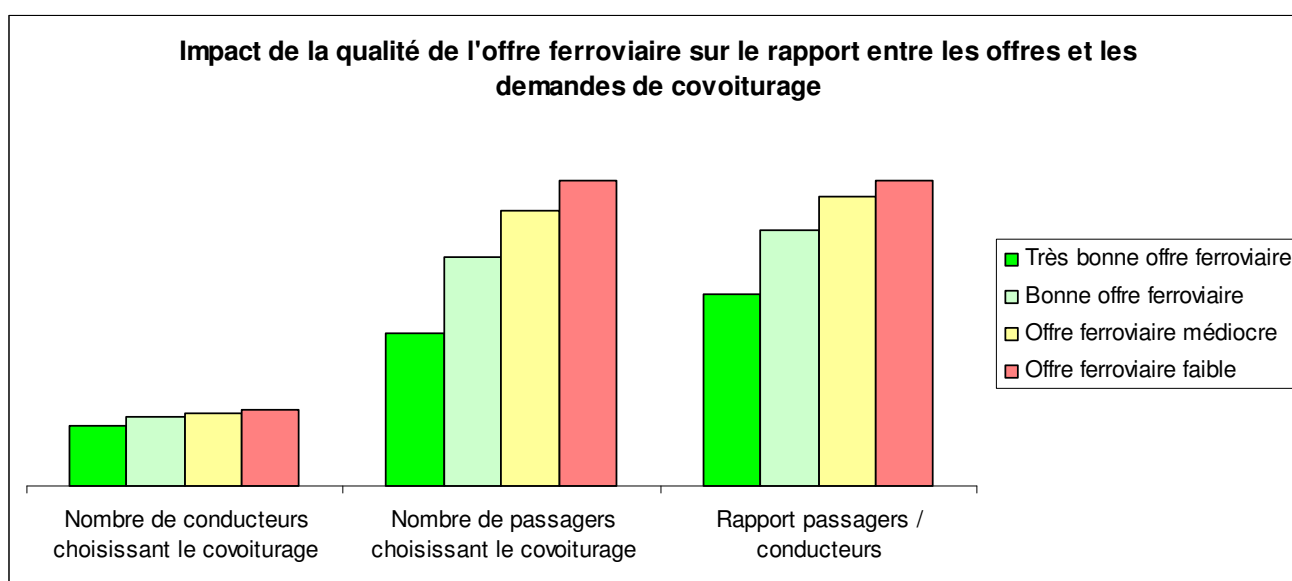
Ces résultats semblent contredire le phénomène de la masse critique présenté plus haut. On pourrait en effet s'attendre à ce que les voitures se remplissent mieux quand le nombre de déplacements est élevé, les passagers trouvant plus facilement une voiture en adéquation avec leurs besoins, en termes d'horaire et de points de prise en charge et de dépose.

L'explication est à trouver dans des critères de choix modal différents de la part des passagers et des conducteurs potentiels. **La qualité de l'offre ferroviaire a plus d'influence sur le choix des passagers que sur ceux des conducteurs** : une part plus importante de passagers se tourne vers le train si l'offre ferroviaire est bonne, tandis que les conducteurs privilégieront davantage la voiture, même avec une bonne offre ferroviaire.

Il s'ensuit une relative sur-offre de la part des conducteurs pour les trajets où l'offre ferroviaire est bonne ou très bonne, du fait d'une demande proportionnellement moindre. Inversement, quand l'offre ferroviaire est médiocre ou faible, un nombre plus important de passagers se tourne vers le covoiturage, faute de trouver satisfaction du côté du train, ce qui augmente mécaniquement le rapport demande / offre et par conséquent le remplissage des véhicules.

Comme indiqué plus haut, ce résultat n'est pas transposable aux trajets où le nombre de déplacements est faible, pour lesquels il est beaucoup plus difficile de trouver un covoitureur, que l'on soit conducteur ou passager.

Le graphique ci-dessous présente de manière simplifiée ce phénomène :



En résumé, on peut dire que :

- **Les passagers sont davantage sensibles que les conducteurs à la qualité de l'offre ferroviaire.**
- **Pour une partie des passagers, le covoiturage constitue un choix par défaut quand l'offre ferroviaire est médiocre, faible voire absente ou bien quand les tarifs du train sont trop élevés.**
- **Pour les conducteurs, le covoiturage se substitue davantage à l'auto-solisme qu'au train. Autrement dit, un conducteur fait d'abord le choix de la voiture et essaie ensuite de la remplir.**

L'enquête qualitative présentée plus loin permet de arriver aux mêmes conclusions.

3.7. INTERMODALITE ET MULTIMODALITE

3.7.1. Définitions

L'intermodalité est l'usage de plusieurs modes de déplacements consécutifs au cours d'un même déplacement. Par exemple, une personne prenant sa voiture jusqu'à la gare et finissant son parcours en train effectue un déplacement intermodal.

La multimodalité est l'usage de modes de déplacements différents pour des déplacements différents. Par exemple, une personne se déplaçant tantôt en voiture, tantôt en train voit sa pratique qualifiée de multimodale.

3.7.2. Des informations multimodales

Il existe déjà une relative intégration des offres entre le train, le car et le covoiturage. En voici trois exemples relevés en novembre 2013 (les deux premiers ne sont plus d'actualité à la date de publication de ce rapport) :

- Suite à un partenariat entre les deux entreprises, un covoitureur faisant une recherche sur le site de Carpooling voyait s'afficher les trajets en car iDBUS parmi les offres de covoiturage :

Type	de	à	Date	Heure	Prix	Pl.	Infos
Offre	Lyon	Paris	ven., 29.11.13	01h30	20 €	2	B
Offre	Lyon	Paris	ven., 29.11.13	06h00	39 €	>9	iDBUS
Demande	Lyon	Paris	ven., 29.11.13	17h30		1	
Offre	Lyon	Paris	ven., 29.11.13	18h45	25 €	2	B
Offre	Lyon	Paris	ven., 29.11.13	21h30	25 €	2	B
Offre	Lyon	Paris	ven., 29.11.13	23h00	39 €	>9	iDBUS

Source : www.carpooling.fr, copie d'écran effectuée le 22 novembre 2013

- On trouvait sur www.vadrouille-covoiturage.com des publicités pour le site www.voyages-sncf.com.
- Le site www.kelbillet.com, qui permet d'acheter des billets de train Prem's (non remboursables) à des personnes ayant dû annuler leur voyage, propose également des options covoiturage, autocar et avion :

Lyon Paris le samedi 23 Novembre 2013 [Modifier la recherche](#) [Rechercher un billet retour](#)

Résumé 22,00€	Train 25,00€	Covoiturage 22,00€	Bus 28,00€	Avion 140,32€	Voiture 91,00€
------------------	-----------------	-----------------------	---------------	------------------	-------------------

Covoiturage [Lyon Paris | carpooling.fr](#)
www.carpooling.fr/lyon-paris
 Avez-vous pensé au covoiturage?

Covoiturage

[Cliquez ici pour lancer cette recherche sur BlablaCar](#) 

[Cliquez ici pour lancer cette recherche sur carpooling.fr](#) 

	22,00€ + D'INFOS	12h40 -- : --	Lyon Perrache Noisy-le-Grand	
	25,00€ + D'INFOS	00h20 -- : --	Lyon Créteil	
	25,00€ + D'INFOS	08h00 -- : --	Lyon Vélizy-Villacoublay	
	25,00€ + D'INFOS	Voir les horaires	Lyon Paris	
	26,00€ + D'INFOS	Voir les horaires	Lyon Paris	

Source : www.kelbillet.com, copie d'écran effectuée le 22 novembre 2013

3.7.3. Des pratiques intermodales

Sur de nombreux trajets, les passagers ne trouvent un covoiturage que pour une partie de leur parcours. Par exemple, une personne voulant aller de Limoges à Brest peut trouver un covoiturage jusqu'à Nantes et finir son parcours en train.

Dans ce cas, l'intermodalité peut constituer une solution. Deux types d'intermodalité sont possibles :

- Covoiturage + covoiturage : cette pratique est aléatoire. Elle implique de trouver deux covoiturations complémentaires, notamment en termes d'horaires. En outre, en cas de retard sur la première partie du parcours, le second conducteur peut refuser d'attendre le passager, *a fortiori* s'il a d'autres passagers. L'analyse des échanges entre les conducteurs et les passagers (questions/réponses) sur BlaBlaCar montre que **l'intermodalité covoiturage + covoiturage est très limitée**.
- Covoiturage + train (ou train + covoiturage) : cette pratique est plus sûre car il est généralement possible de prendre le train suivant en cas de retard sur le parcours en voiture. Comme nous l'avons vu plus haut, l'analyse des questions/réponses sur BlaBlaCar montre que **les intermodalités covoiturage + train et train + covoiturage (voire train + covoiturage + train) sont relativement fréquentes**.

3.8. ENTRETIENS AVEC DES CONDUCTEURS

3.8.1. Modalités

Nous avons réalisé des **entretiens semi-directifs** par téléphone avec des conducteurs pratiquant le covoiturage.

Ces entretiens se sont déroulés en avril et mai 2014.

Ils étaient divisés en deux parties :

- Le trajet le plus récent pour lequel a été passée une annonce de covoiturage.
- Les éventuels changements de mode de déplacement sur ses déplacements de longue distance.

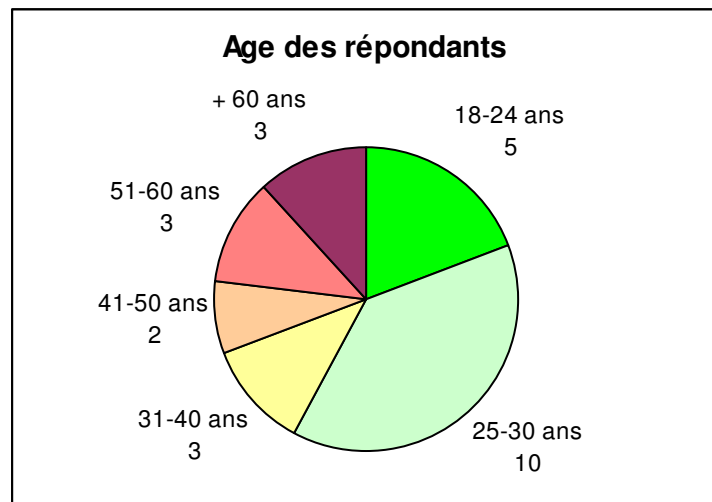
Ces entretiens visaient à dégager certaines caractéristiques des conducteurs covoitureurs. Ils n'ont pas l'ambition de remplacer une enquête à grande échelle, que nous proposons dans nos conclusions.

3.8.2. Présentation des répondants

Les coordonnées des conducteurs passant une annonce sur BlaBlaCar n'étant communiquées qu'aux passagers ayant réservé et payé le trajet, nous avons recruté la quasi-totalité de nos conducteurs sur le site www.covoiturage-libre.fr. Nous verrons un peu plus loin que la grande majorité d'entre eux utilisent également BlaBlaCar.

Au total, 26 conducteurs ont été interrogés. Nous avons essayé de construire un panel représentatif des personnes faisant du covoiturage en tant que conducteurs, avec pour référence l'enquête MAIF présentée au chapitre précédent.

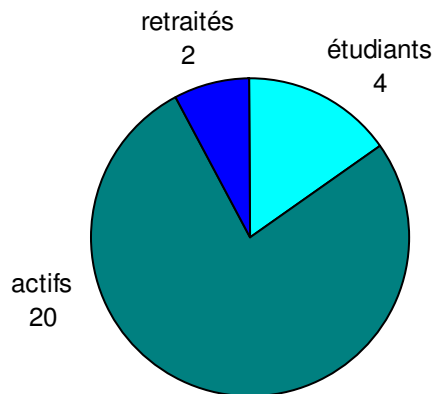
Tout d'abord, plus de la moitié des répondants ont moins de 30 ans (enquête MAIF : 60 %).



Ensuite, les trois quarts des répondants sont des actifs.

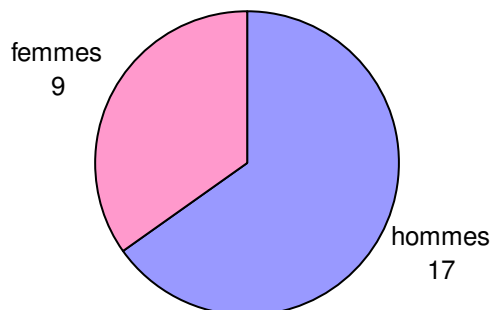
La faible part des étudiants ne traduit pas un manque de représentativité de notre panel, elle est liée au fait que ceux-ci pratiquent surtout le covoiturage en tant que passagers.

Activité des répondants



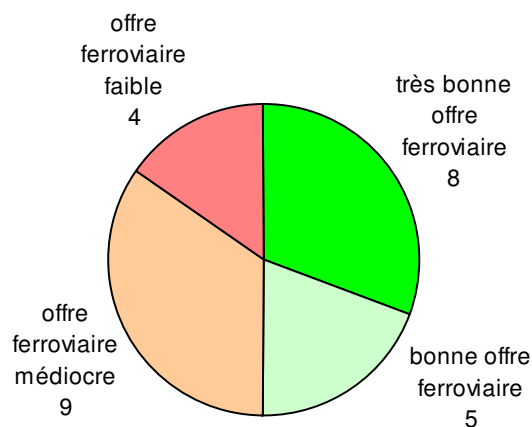
Les hommes représentent les deux tiers des répondants, ce qui est là encore représentatif (enquête MAIF : 69 %).

Sexe des répondants



Enfin, il y a une bonne répartition des trajets effectués entre les différents niveaux d'offre ferroviaire.

Niveau d'offre ferroviaire



En raison de la taille réduite de notre échantillon, les chiffres présentés ont une valeur indicative.

En outre, par construction, notre échantillon ne comporte aucune personne ayant abandonné le covoiturage. Les reports modaux du covoiturage vers les transports collectifs sont donc peut-être sous- évalués.

3.8.3. Pratiques sur le trajet enquêté

Caractéristiques du trajet

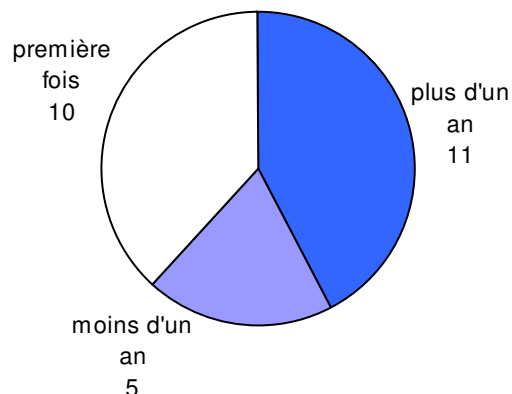
Les trajets se répartissent de la manière suivante :

Très bonne offre ferroviaire		Bonne offre ferroviaire		Offre ferroviaire médiocre		Offre ferroviaire faible	
5	Paris - Lyon	2	Paris - Clermont	1	Lyon - Bordeaux	2	Clermont - Montpellier
3	Lyon - Marseille	3	Lyon - Toulouse	4	Lyon - Clermont	2	Clermont - Bordeaux
				4	Nantes - Bordeaux		

Le covoiturage n'est pas l'apanage des trajets inscrits dans la durée.

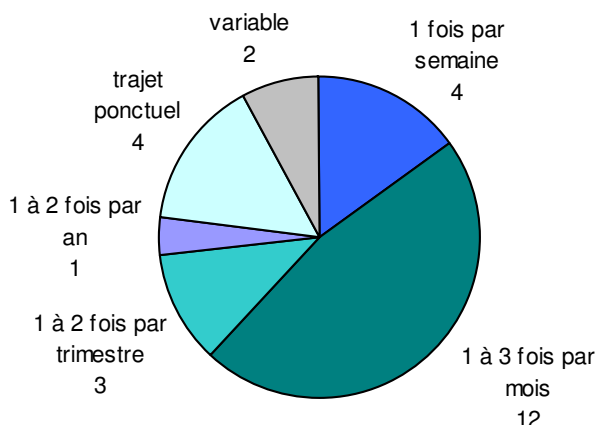
Au contraire, près de la moitié des répondants font pour la première fois le trajet pour lequel ils ont passé une annonce.

Depuis combien de temps faites-vous ce trajet ?



Le covoiturage s'inscrit toutefois plutôt dans des trajets réguliers ou appelés à le devenir. Près des deux tiers des répondants effectuent ou effectueront le trajet au moins une fois par mois.

A quelle fréquence faites-vous ce trajet ?



Choix du mode de déplacement pour ce trajet

Lors du dernier déplacement

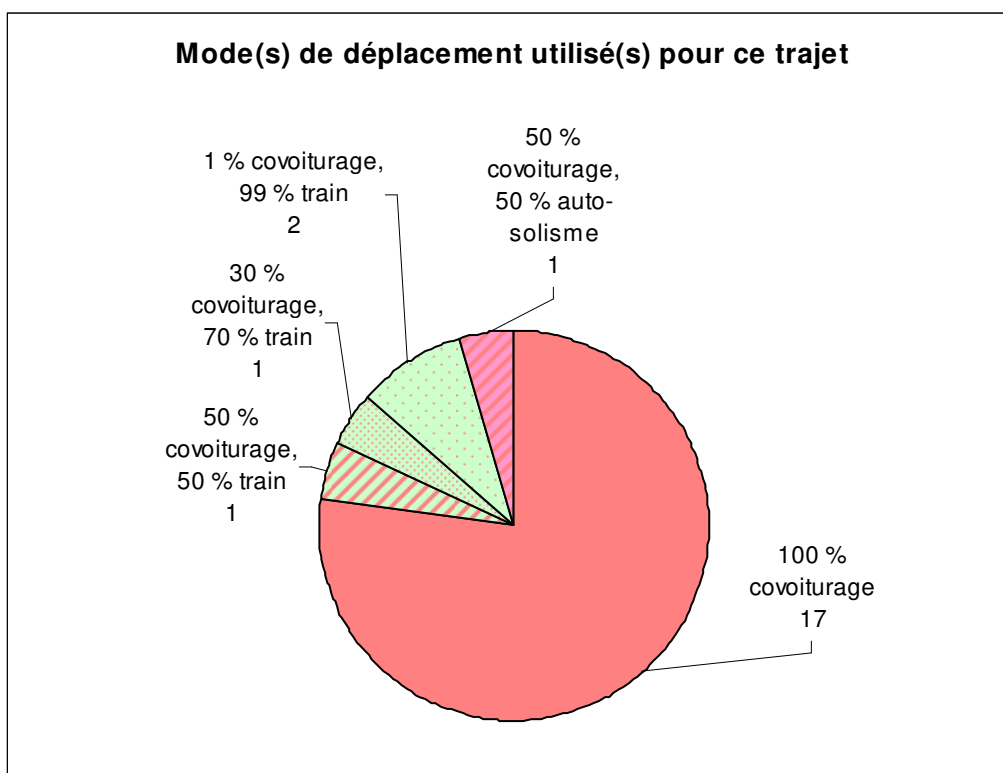
Aucun conducteur n'a hésité avec le train ou le car pour le trajet concerné, y compris quand ce trajet est très bien desservi par le train.

Le choix du covoiturage est donc sans ambiguïté.

En général

Pour cette analyse, nous excluons les 4 conducteurs faisant le trajet une seule fois, pour lesquels le covoiturage est forcément le mode exclusif.

Les 22 autres conducteurs se répartissent ainsi :



Les trois quarts des conducteurs utilisent exclusivement le covoiturage pour ce trajet. Seulement 4 alternent le covoiturage et le train. 1 autre alterne covoiturage et auto-solisme.

Pour les personnes utilisant tantôt le train, tantôt le covoiturage, le train est choisi dans les cas suivants :

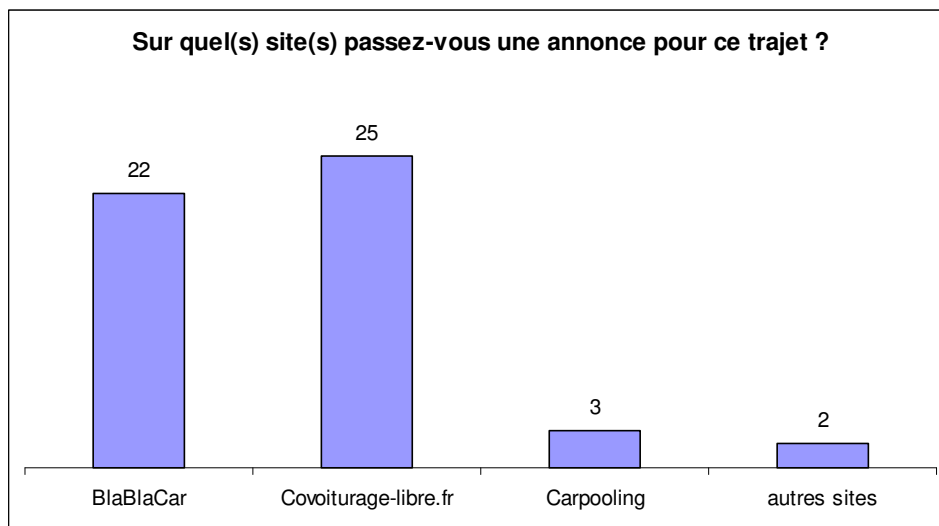
- pas de chien à transporter (Lyon - Paris, 50 % covoiturage, 50 % train),
- hiver ou météo défavorable (Lyon - Clermont, 30 % covoiturage, 70 % train),
- quasiment tout le temps, en raison de la possibilité de travailler pendant le voyage (Lyon - Toulouse, 1 % covoiturage, 99 % train),
- tout le temps, sauf cette fois-ci, en raison d'un déménagement (Lyon - Marseille, 1 % covoiturage, 99 % train).

Sur quel(s) site(s) avez-vous passé une annonce ?

25 des 26 répondants ayant été recrutés sur le site Covoiturage-libre.fr, il est normal que ce site arrive en tête.

On note toutefois que quasiment tous les répondants passent également une annonce sur BlaBlaCar.

Les autres sites sont très peu utilisés.



NB : total supérieur à 26 du fait des réponses multiples

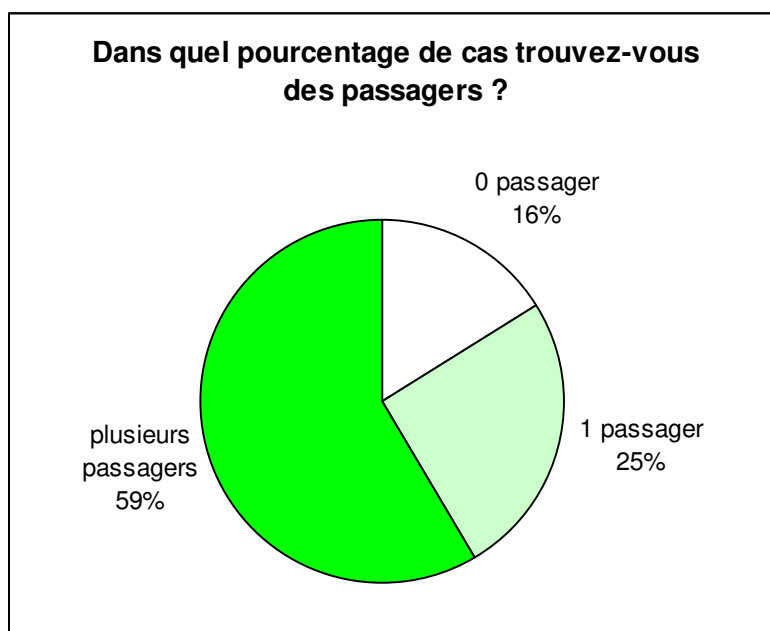
Trouvez-vous facilement des passagers pour ce trajet ?

Pour les trajets concernés, les sites internet de covoiturage donnent de bons résultats.

En moyenne, les conducteurs trouvent un ou plusieurs passagers pour 84 % de leurs trajets. Inversement, ils ne trouvent aucun passager que dans 16 % des cas.

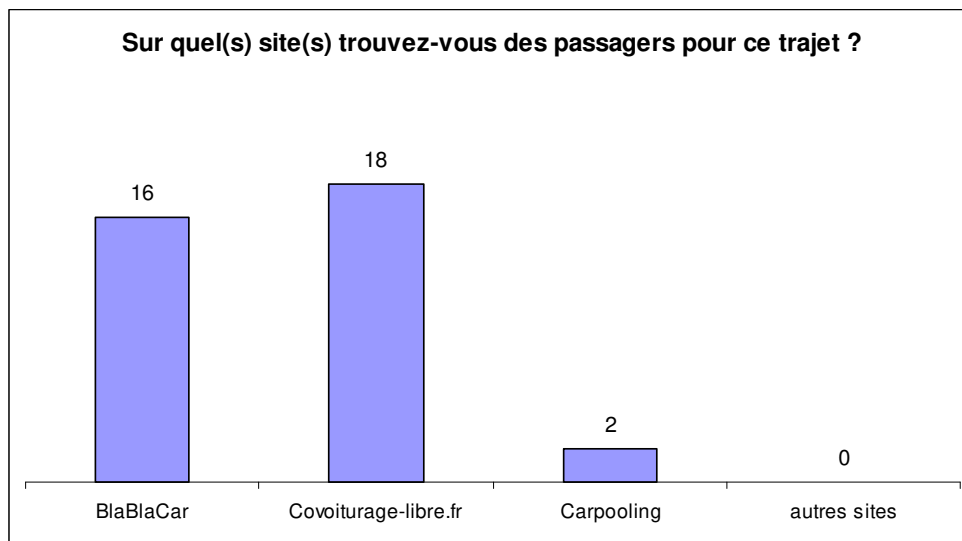
Ces chiffres sont légèrement supérieurs à nos relevés sur BlaBlaCar, où environ 70 % des conducteurs trouvent un ou plusieurs passagers. Comme nous le verrons sur le graphique suivant, l'écart est lié au nombre élevé de passagers consultant le site Covoiturage-libre.fr.

Par ailleurs, il faut noter que les trajets sélectionnés pour nos entretiens regroupent tous un nombre élevé de déplacements. Il est sans doute plus difficile de trouver des passagers sur des trajets moins fréquentés.



Malgré un nombre d'annonces bien moindre que BlaBlaCar, Covoiturage-libre.fr apparaît aussi efficace pour trouver des passagers.

Ce paradoxe apparent s'explique probablement par la gratuité de ce site, qui rend le plus attractif vis-à-vis des passagers.



NB : total supérieur à 26 du fait des réponses multiples

Si vous ne trouvez pas de covoitureur pour ce trajet, que faites-vous ?

Quand ils ne trouvent pas de passager avec qui covoiturer, la grande majorité des conducteurs font quand même le voyage avec leur voiture.

Seulement 3 d'entre eux envisagent le train comme solution de secours, conjointement avec l'auto-solisme.

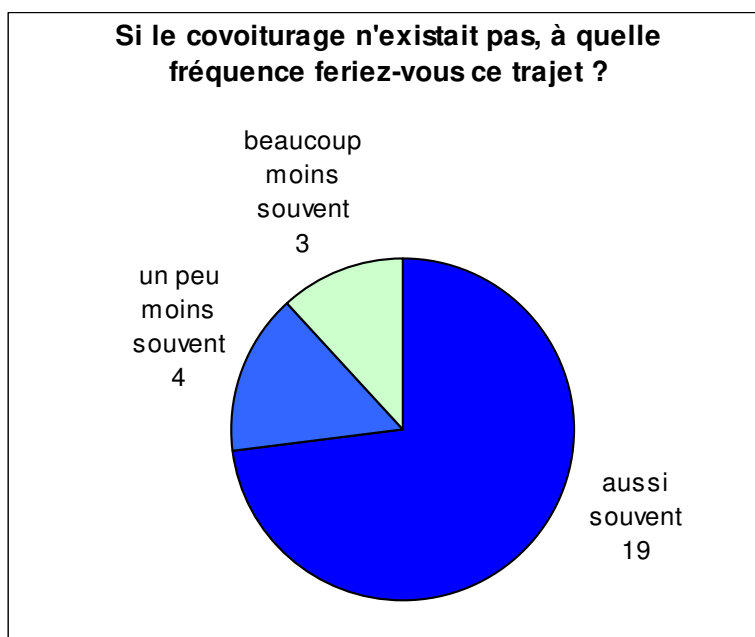
Enfin, 2 conducteurs reporteraient leur voyage à une date ultérieure.



Si le covoiturage n'existait pas, que feriez-vous pour ce trajet ?

Si le covoiturage n'existait pas, les trois quarts des conducteurs interrogés feraient aussi souvent le trajet.

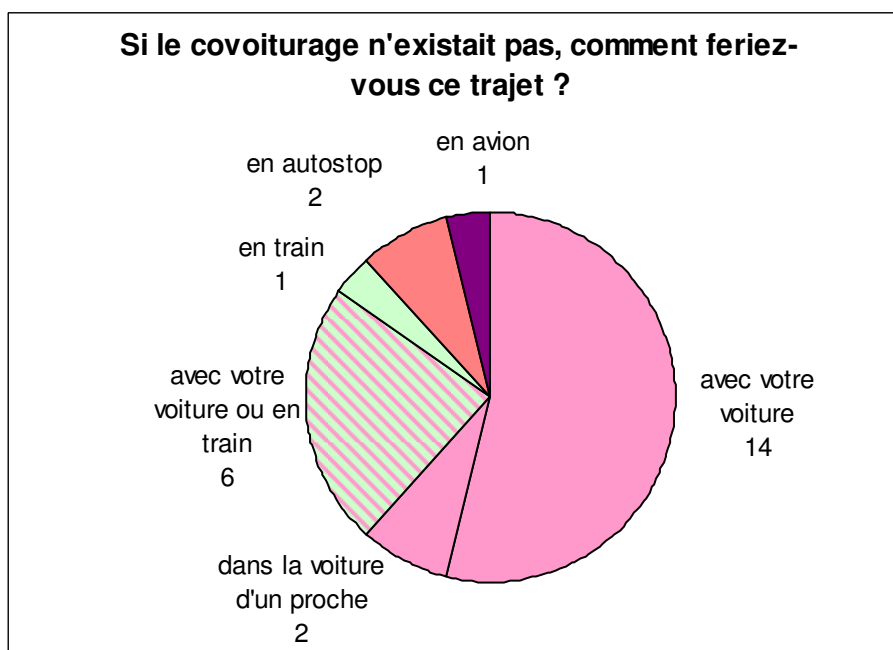
Seulement un quart réduirait leur mobilité de manière plus ou moins marquée.



L'alternative au covoiturage serait très majoritairement l'auto-solisme.

Le train n'est cité que par 7 répondants sur 26. Parmi eux, une seule en fait son unique solution alternative : il s'agit de la femme déménageant de Marseille à Lyon qui, nous l'avons vu, est déjà acquise au train. Les 6 autres citent la voiture comme seconde alternative.

Ce résultat confirme que, pour les conducteurs, le covoiturage concurrence très peu le train.



3.8.4. Changements de mode de déplacement sur certains déplacements longue distance

Comme indiqué plus haut, cette partie de l'entretien porte sur l'ensemble des déplacements de plus de 100 km, en France, quelle qu'en soit la destination.

Les changements de mode peuvent ne concerner qu'une partie des déplacements longue distance d'un individu.

Changements de mode au cours des deux dernières années

Les questions étaient formulées de la manière suivante (exemple pour les reports modaux vers le train) :

« Pour vos déplacements de plus de 100 km en France, comment a évolué votre utilisation des différents modes de transport au cours des deux années écoulées ?

a) Faites-vous en train des déplacements que vous faisiez auparavant en voiture ou en covoiturage ?

☐ Oui (compléter alors les lignes ci-dessous) ☐ Non (passer à la question suivante)

☐ Vous faites en train des trajets que vous faisiez auparavant en voiture sans covoiturer.

Si oui, lesquels et pourquoi :

☐ Vous faites en train des trajets que vous faisiez auparavant en covoiturage comme conducteur.

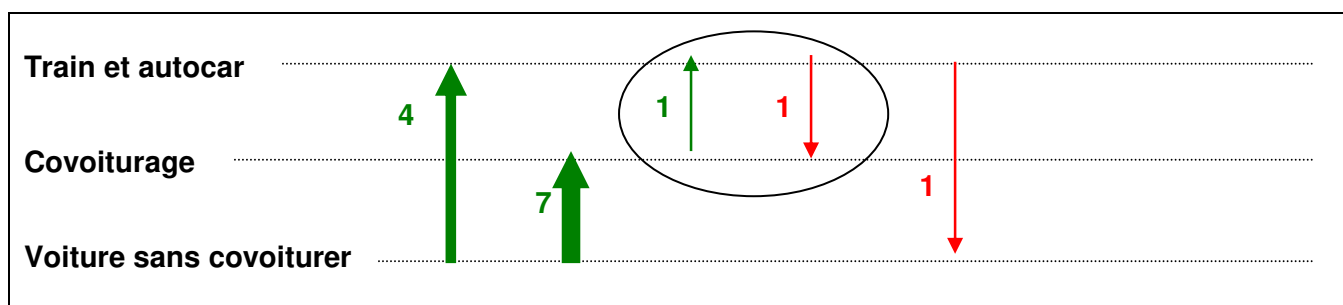
Si oui, lesquels et pourquoi :

☐ Vous faites en train des trajets que vous faisiez auparavant en covoiturage comme passager.

Si oui, lesquels et pourquoi : »

Au total, 12 de nos 26 répondants ont changé de mode sur tout ou partie de leurs déplacements longue distance. Deux d'entre eux ayant effectué deux changements¹⁷, cela représente au total 14 changements de mode.

Voici le détail de ces 14 changements de mode :



Lecture du graphique : 4 répondants effectuent désormais en train ou en car certains déplacements effectués auparavant en voiture sans covoiturer.

¹⁷ Dans les deux cas, certains trajets effectués auparavant en voiture sans covoiturer sont désormais effectués en train et d'autres en covoiturage.

Dans leur quasi-totalité, les changements se sont faits au détriment de la voiture solo, pour une bonne part au bénéfice du covoiturage (7 personnes) mais aussi au profit du train et du car (4 personnes).

Les reports modaux entre le covoiturage et les transports collectifs (entourés sur le graphique) sont presque nuls. Une personne est passée du covoiturage au car pour certains déplacements, une autre a fait le changement inverse.

Changements de mode envisagés au cours des deux prochaines années

Les questions étaient formulées de la manière suivante (exemple pour les reports modaux vers le train) :

« Pour vos déplacements de plus de 100 km en France, comment va évoluer votre utilisation des différents modes de transport dans les deux années qui viennent ?

a) Ferez-vous en train des déplacements que vous faites actuellement en voiture ou en covoiturage ?

☐ Oui (compléter alors les lignes ci-dessous) ☐ Non (passer à la question suivante)

☐ Vous ferez en train des trajets que vous faites actuellement en voiture sans covoiturer.

Si oui, lesquels et pourquoi :

☐ Vous ferez en train des trajets que vous faites actuellement en covoiturage comme conducteur.

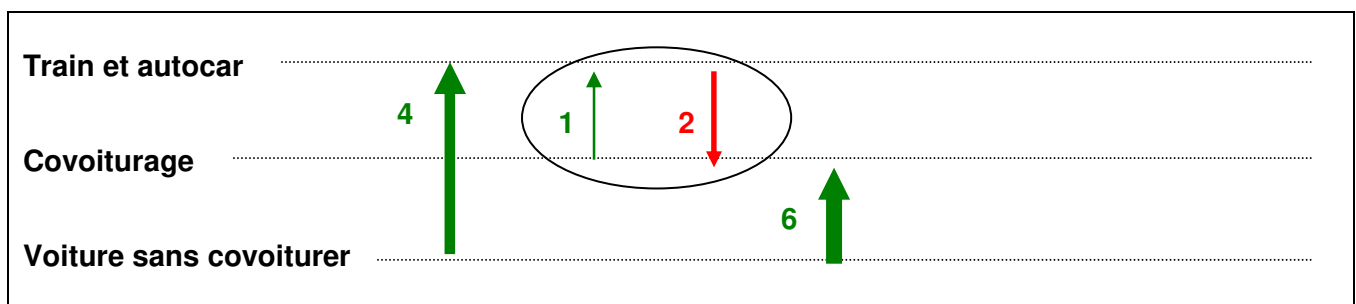
Si oui, lesquels et pourquoi :

☐ Vous ferez en train des trajets que vous faites actuellement en covoiturage comme passager.

Si oui, lesquels et pourquoi : »

Au total, 8 de nos 26 répondants prévoient de changer de mode sur tout ou partie de leurs déplacements longue distance. Certains d'entre eux prévoyant d'effectuer plusieurs changements, cela représente au total 13 changements de mode.

Voici le détail de ces 13 changements de mode :



Lecture du graphique : 4 répondants prévoient d'effectuer en train ou en car certains déplacements effectués actuellement en voiture sans covoiturer.

Les chiffres sont quasiment les mêmes que pour les changements survenus au cours des deux années écoulées.

Là encore, les changements devraient se faire dans leur quasi-totalité au détriment de la voiture sans covoiturer, au bénéfice du covoiturage (6 personnes) mais aussi du train et du car (4 personnes).

Les reports modaux entre le covoiturage et les transports collectifs devraient rester très limités. Une personne prévoit de passer du covoiturage au train pour certains déplacements, deux autres prévoient de faire le changement inverse.

Synthèse

Pour les conducteurs, le développement du covoiturage se fait au détriment de la voiture solo et non des transports en commun.

La voiture solo perd également des parts de marché au profit des transports en commun.

Toutefois, le partage des frais entre covoitureurs permet de réduire le coût d'usage de la voiture, ce qui pourrait, sur le long terme, donner un avantage concurrentiel à l'automobile et limiter le développement des transports en commun.

En outre, la proposition de places dans des voitures favorise l'usage du covoiturage de la part des passagers qui, nous le verrons plus loin, peuvent choisir ce mode au détriment du train.

3.9. ENTRETIENS AVEC DES PASSAGERS

3.9.1. Modalités

Comme pour les conducteurs, nous avons réalisé des **entretiens semi-directifs** par téléphone avec des passagers pratiquant le covoiturage.

Comme les précédents, ces entretiens se sont déroulés en avril et mai 2014.

Leur trame était la même que pour les conducteurs, avec une division en deux parties :

- Le trajet le plus récent pour lequel elle a consulté un site de covoiturage.
- Les éventuels changements de mode de déplacement sur ses déplacements de longue distance.

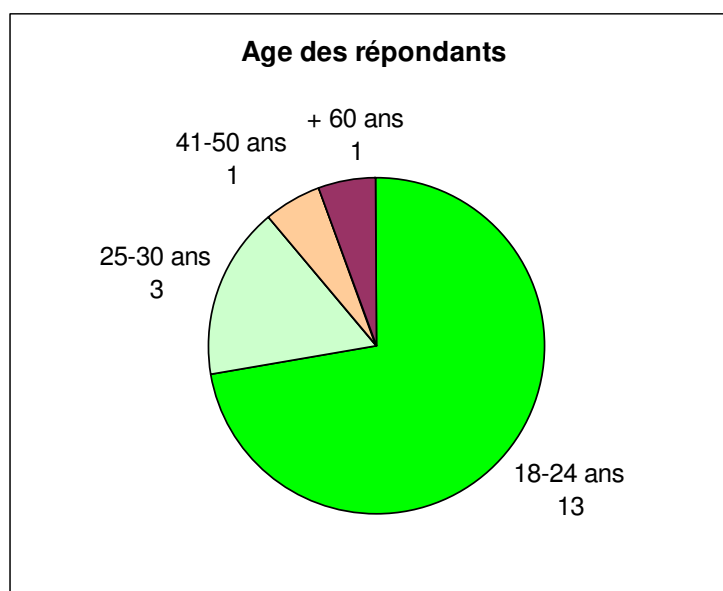
Ces entretiens visaient à dégager certaines caractéristiques des passagers covoitureurs. Ils n'ont pas l'ambition de remplacer une enquête à grande échelle, que nous proposons dans nos conclusions.

3.9.2. Présentation des répondants

Les passagers sont peu nombreux à passer une annonce de covoiturage. C'est pourquoi nous n'avons pu recruter que 2 passagers sur le site www.covoiturage-libre.fr. Les autres passagers ont été recrutés dans l'entourage d'étudiants ou de jeunes actifs de notre connaissance. Ils habitent presque tous dans des grandes villes (Paris, Lyon, Marseille, Toulouse, Clermont-Ferrand...).

Au total, 18 passagers ont été interrogés.

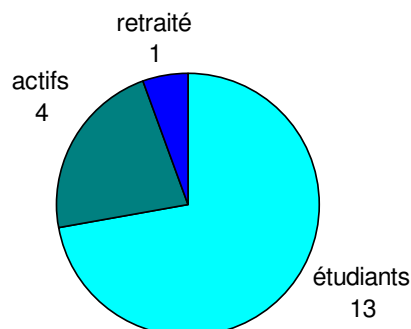
Du fait de notre mode de recrutement, les 18-24 ans sont surreprésentés (enquête MAIF : 26 % des passagers ont moins de 24 ans).



Pour les mêmes raisons, les étudiants sont eux aussi surreprésentés (enquête MAIF : 40 % des passagers sont des étudiants).

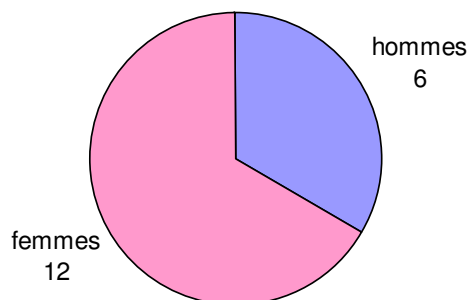
La majorité d'entre eux sont dans leurs dernière ou leur avant-dernière année d'étude.

Activité des répondants



Les femmes représentent les deux tiers des répondants, ce qui se situe dans la moyenne (enquête MAIF : 60 % des passagers sont des femmes).

Sexe des répondants



Ce panel n'est donc pas représentatif. Il comporte plus de jeunes et d'étudiants, qui présentent la particularité d'être plus sensibles au facteur prix et moins comptables de leur temps que les autres publics, mais aussi d'urbains. En outre, notre échantillon est de taille réduite. Les chiffres présentés ont donc une valeur indicative.

En outre, par construction, notre échantillon ne comporte aucune personne ayant abandonné le covoiturage. Les reports modaux du covoiturage vers les transports collectifs sont donc peut-être sous-évalués.

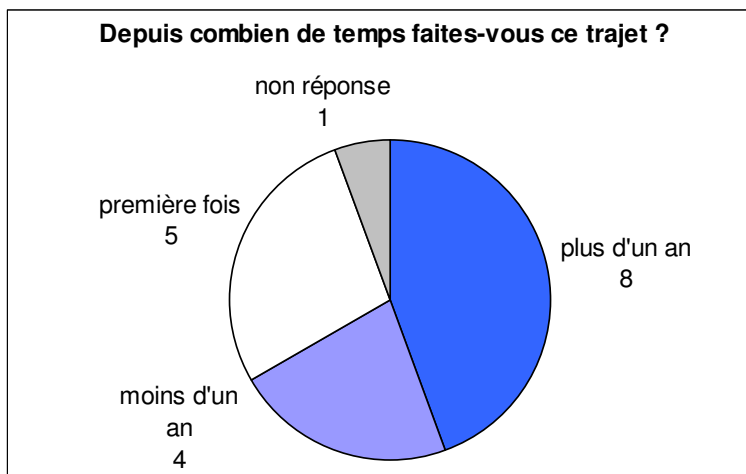
3.9.3. Pratiques sur le trajet enquêté

Caractéristiques du trajet

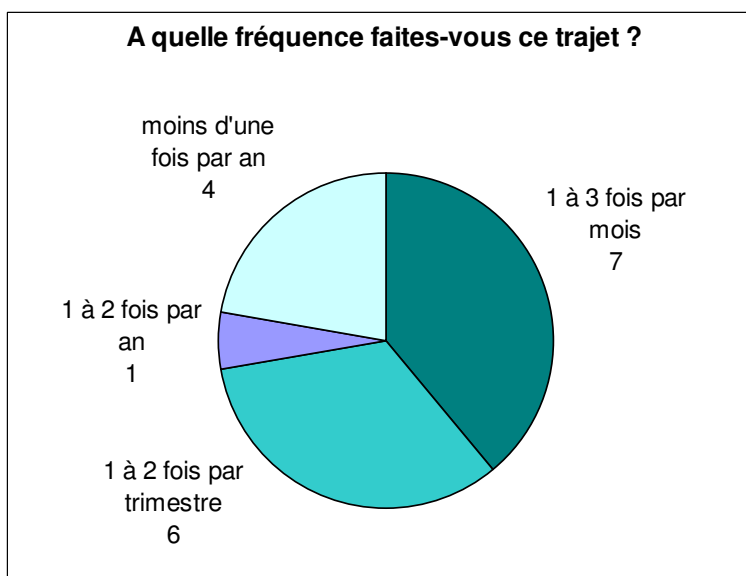
Les trajets se répartissent de la manière suivante :

Très bonne offre ferroviaire		Bonne offre ferroviaire		Offre ferroviaire médiocre		Offre ferroviaire faible	
2	Lyon - Marseille	2	Paris - Clermont	1	Lyon - Clermont	2	Clermont - Brive
1	Paris - Lyon	1	Paris - Liège (B)	1	Clermont - Montluçon	1	Clermont - Bordeaux
1	Paris - Grenoble	1	Lyon - Toulouse			1	Clermont - Toulouse
1	Paris - Poitiers	1	Lyon - Strasbourg			1	Clermont - Decazeville
1	Lyon - Montpell ^{ier}						

Le covoiturage concerne aussi bien des trajets ponctuels que réguliers.



Dans la plupart des cas, sa fréquence est mensuelle ou trimestrielle.



Choix du mode de déplacement pour ce trajet

Lors du dernier déplacement

Plus de la moitié des répondants ont hésité avec le train.

Pour la plupart d'entre eux, le choix du covoiturage s'est fait en fonction de critères économiques, en particulier du fait du prix élevé des billets en cas de réservation tardive.

Deux répondants donnent une autre raison :

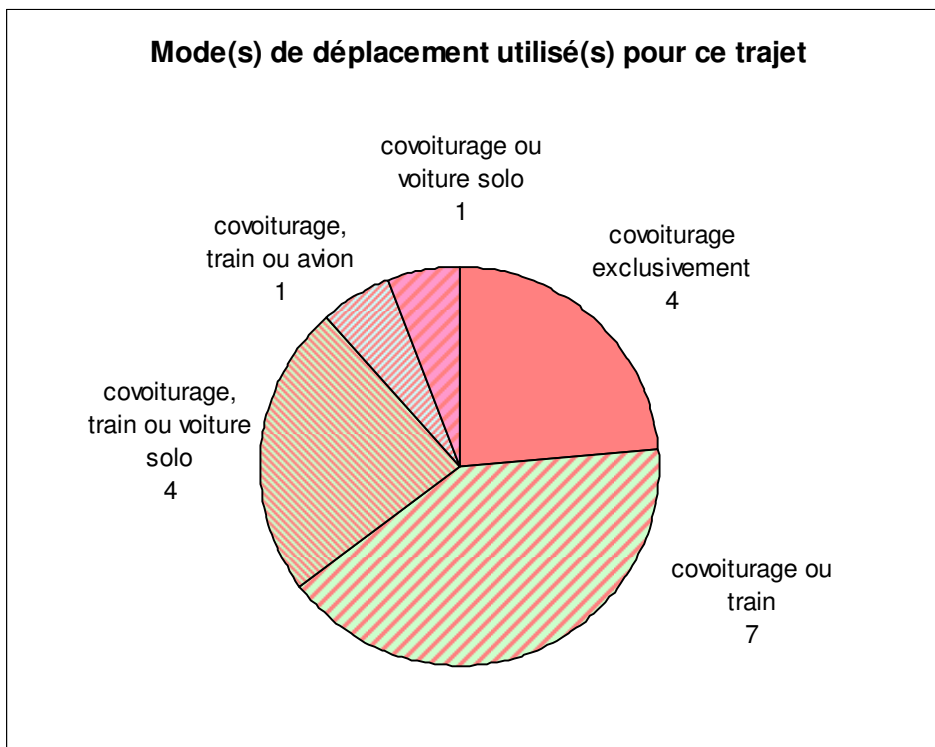
- l'absence de train à l'horaire souhaité,
- l'aspect convivial du covoiturage.



En général

Contrairement aux conducteurs qui recourent quasi exclusivement au covoiturage, les passagers ont des pratiques multimodales.

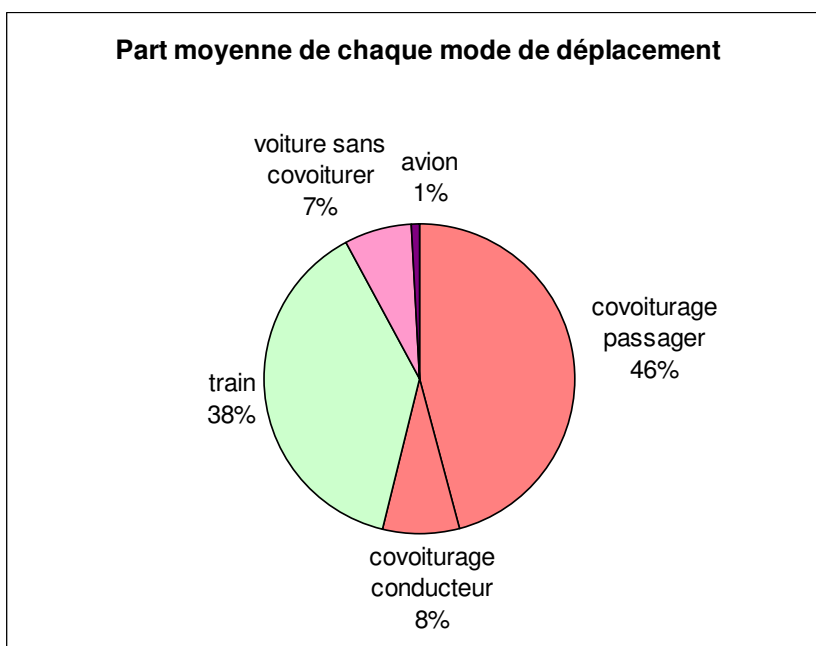
Les trois quarts des répondants utilisent en alternance le covoiturage et le train, voire un 3^e mode pour certains d'entre eux (voiture solo ou avion).



Total : 17 répondants.

En moyenne, pour l'ensemble des répondants, le covoiturage a une part modale de 54 % sur le trajet enquêté (majoritairement en tant que passager) et le train de 38 %.

La voiture solo (7 %) et l'avion (1 %) arrivent loin derrière.

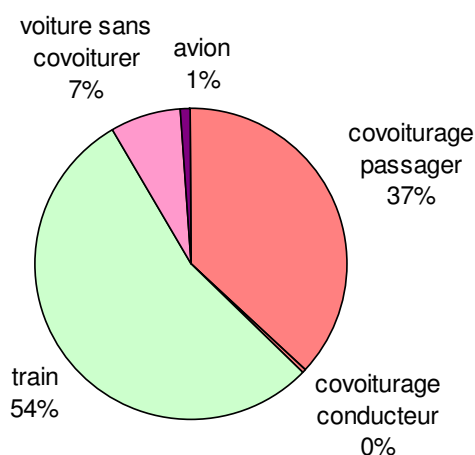


Si l'on ne prend en compte que les 12 répondants adeptes à la fois du covoiturage et du train, les parts des deux modes s'inversent (train 54 %, covoiturage 37 %).

Pour la plupart des trajets concernés, le train est privilégié pour sa rapidité et, en cas de réservation précoce, son prix. Le covoiturage constitue alors une solution de substitution, quand les horaires du train ne conviennent pas ou en cas de réservation tardive (billets trop chers).

Inversement, sur certains trajets tels que Clermont - Brive, le covoiturage est privilégié car plus rapide (2h vs 3h30) et c'est alors le train qui constitue une solution de secours.

Part moyenne de chaque mode de déplacement pour les passagers recourant également au train



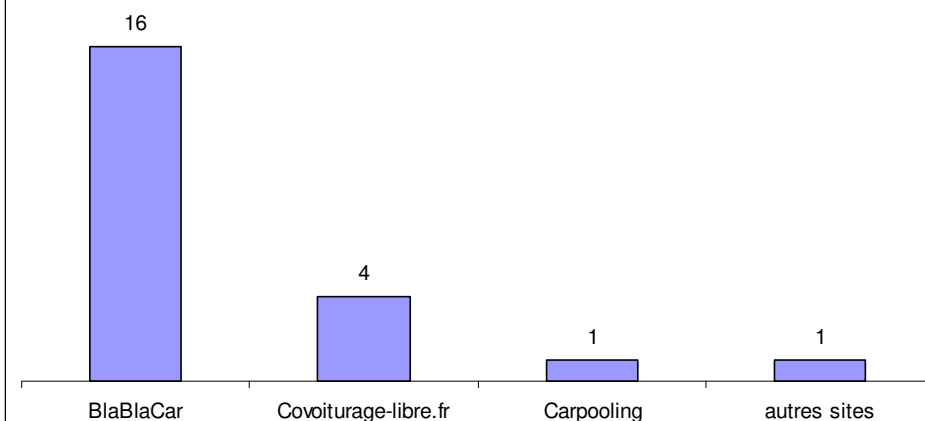
Quel(s) site(s) consultez-vous pour trouver une place dans une voiture ?

BlaBlaCar est, de très loin, le site le plus utilisé (16 répondants sur 18).

Vient ensuite Covoiturage-libre.fr, avec 4 citations (dont les deux passagers recrutés sur ce site).

Les autres sites sont très peu utilisés.

Quel(s) site(s) avez-vous consulté(s) pour votre dernier trajet ?



NB : total supérieur à 18 du fait des réponses multiples

Trouvez-vous facilement une place pour ce trajet ?

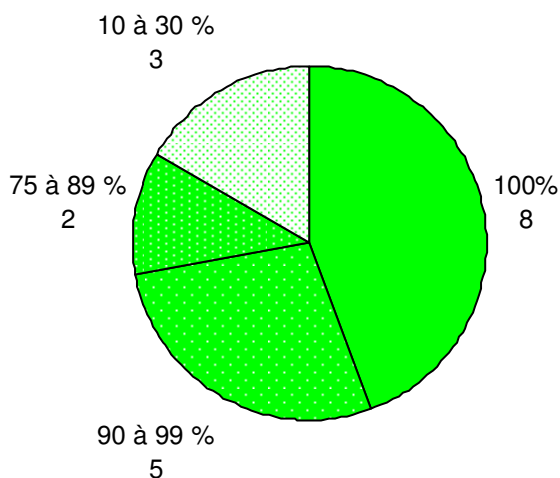
En moyenne, les 18 passagers interrogés trouvent une place dans 92 % des cas. Rappelons que, de leur côté, les conducteurs interrogés trouvent un ou plusieurs passagers dans 84 % des cas. Le rapport entre l'offre et la demande semble donc un peu plus favorable aux passagers.

Dans le détail, 8 passagers sur 18 trouvent une place à chaque fois et 5 autres dans au moins 90 % des cas.

Inversement, 3 passagers trouvent une voiture dans moins d'un cas sur trois, pour partie du fait d'une moindre souplesse dans leurs horaires.

Par ailleurs, il faut noter que les trajets sélectionnés pour nos entretiens regroupent tous un nombre élevé de déplacements. Il est sans doute plus difficile de trouver une voiture sur des trajets moins fréquentés.

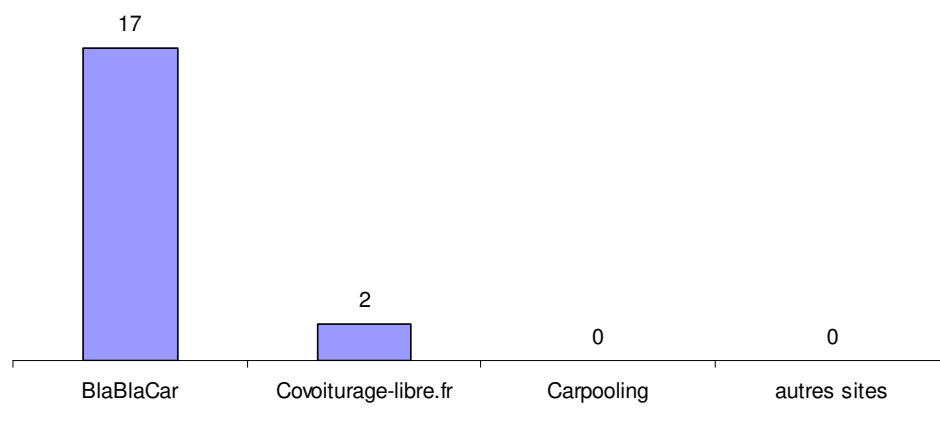
Dans quel pourcentage de cas trouvez-vous une place dans une voiture ?



Du fait d'un nombre beaucoup plus élevé d'annonces, BlaBlaCar est le site le plus efficace pour trouver une place dans une voiture.

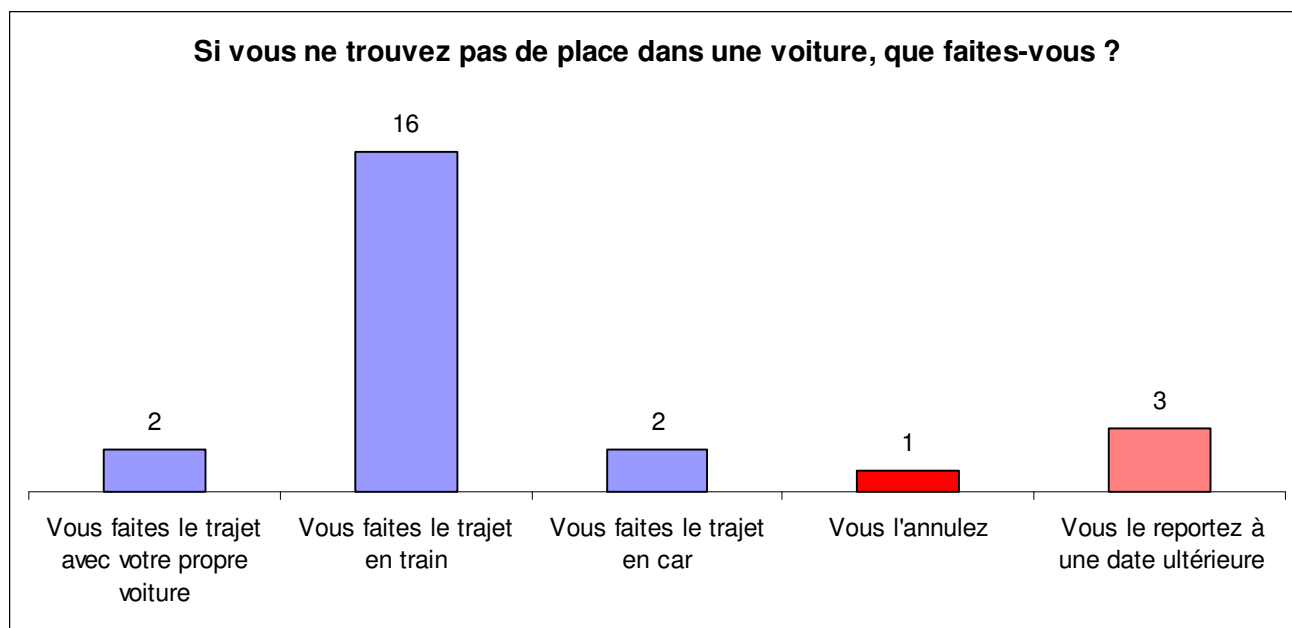
Parmi les trois passagers consultant à la fois BlaBlaCar et Covoiturage-libre.fr, l'un trouve des places sur les deux sites, deux seulement sur BlaBlaCar. La gratuité de Covoiturage-libre génère probablement une relative sur-fréquentation de la part des passagers, par rapport au nombre d'offres.

Sur quel(s) site(s) trouvez-vous des places pour ce trajet ?



NB : total supérieur à 18 du fait des réponses multiples

Si vous ne trouvez pas de place dans une voiture pour ce trajet, que faites-vous ?



NB : total supérieur à 18 en raison des réponses multiples.

Quand ils ne trouvent pas de place dans une voiture, la grande majorité des passagers font le trajet en train. Cela confirme la substituabilité entre les deux modes. Très peu l'annulent ou le reportent.

Si le covoiturage n'existait pas, que feriez-vous pour ce trajet ?

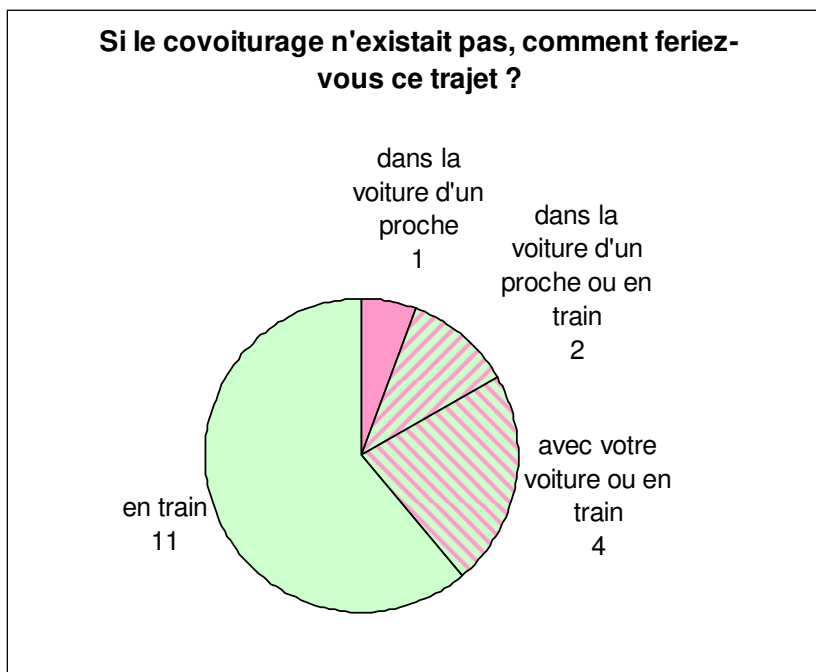
Si le covoiturage n'existait pas, les trois quarts des passagers interrogés feraient aussi souvent le trajet sur lequel nous les avons interrogés.

Seulement un quart réduirait leur mobilité de manière plus ou moins marquée. Pour eux, le covoiturage permet un accès peu onéreux à la mobilité.



L'alternative au covoiturage serait majoritairement le train, seul ou conjointement avec la voiture.

Ce résultat confirme que, pour les passagers, le covoiturage et le train sont relativement substituables.



3.9.4. Changements de mode de déplacement sur certains déplacements longue distance

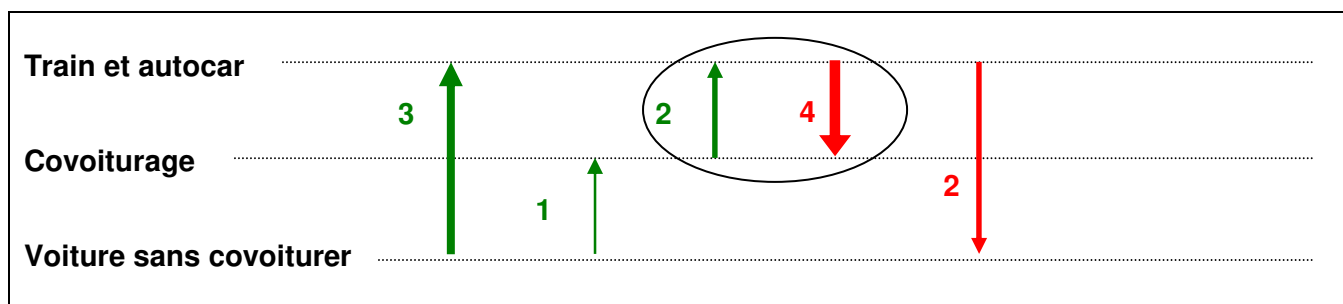
Comme indiqué plus haut, cette partie de l'entretien porte sur l'ensemble des déplacements de plus de 100 km, en France, quelle qu'en soit la destination. Les changements de mode peuvent ne concerner qu'une partie des déplacements longue distance d'un individu.

Changements de mode au cours des deux dernières années

Les questions étaient formulées de la même manière que pour les conducteurs (voir plus haut).

Au total, 11 de nos 18 répondants ont changé de mode sur tout ou partie de leurs déplacements longue distance. Un d'entre eux ayant effectué deux changements¹⁸, cela représente au total 12 changements de mode.

Voici le détail de ces 12 changements de mode :



Lecture du graphique : 3 répondants effectuent désormais en train ou en car certains déplacements effectués auparavant en voiture sans covoiturer.

¹⁸ Certains trajets effectués auparavant en train sont désormais effectués en covoiturage et d'autres en voiture sans covoiturer.

Le covoiturage prend quelques parts de marché au covoiturage auprès des passagers : 4 d'entre eux (sur 18) effectuent en covoiturage certains déplacements auparavant effectués en train, tandis que 2 ont fait le changement inverse.

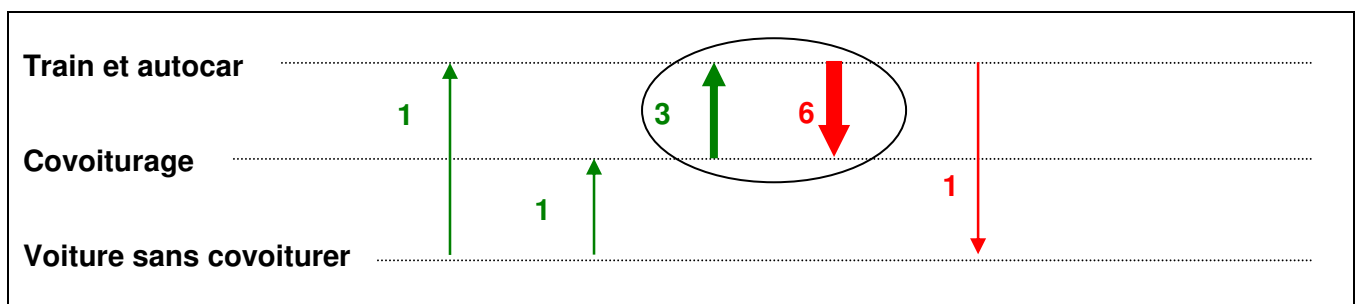
Rappelons toutefois que, par construction, notre échantillon ne comporte aucune personne ayant abandonné le covoiturage. Les reports modaux du covoiturage vers les transports collectifs (mais aussi vers l'auto-solisme) sont donc peut-être sous- évalués.

Changements de mode envisagés au cours des deux prochaines années

Les questions étaient formulées de la même manière que pour les conducteurs (voir plus haut).

Au total, 8 de nos 18 répondants prévoient de changer de mode sur tout ou partie de leurs déplacements longue distance. Certains d'entre eux prévoyant d'effectuer plusieurs changements, cela représente au total 12 changements de mode.

Voici le détail de ces 12 changements de mode :



Lecture du graphique : 1 répondant devrait effectuer en train ou en car certains déplacements effectués actuellement en voiture sans covoiturer.

Au cours des deux années à venir, les reports entre le covoiturage et les transports collectifs devraient être un peu plus importants qu'au cours des deux années écoulées et le déséquilibre en faveur du covoiturage devrait être un peu plus marqué (6/3 vs 4/2). Le covoiturage devrait continuer à se développer pour partie au détriment des transports en commun.

On note toutefois avec intérêt que seul le covoiturage en tant que passager devrait se développer, aucun usager du train ou du car n'envisageant de passer au covoiturage en tant que conducteur. Cette évolution ne devrait donc pas amener de nouveaux véhicules sur les routes, tout au moins de la part des passagers actuels¹⁹.

Les autres reports modaux devraient rester très limités.

Même les jeunes sur le point d'achever leurs études, majoritaires dans notre échantillon, devraient très peu se reporter sur la voiture solo, ce qui les différencierait de la génération précédente. Le covoiturage et les transports en commun offriraient alors une palette complète d'alternatives à la voiture solo. En ce sens, le covoiturage contribuerait donc indirectement à renforcer les transports en commun, toujours par comparaison avec la génération précédente. L'achat éventuel d'une voiture ne remettrait pas en cause ce choix, ce qui est cohérent avec le résultat de l'enquête MAIF selon lequel 41 % des passagers possèdent une voiture et/ou une moto.

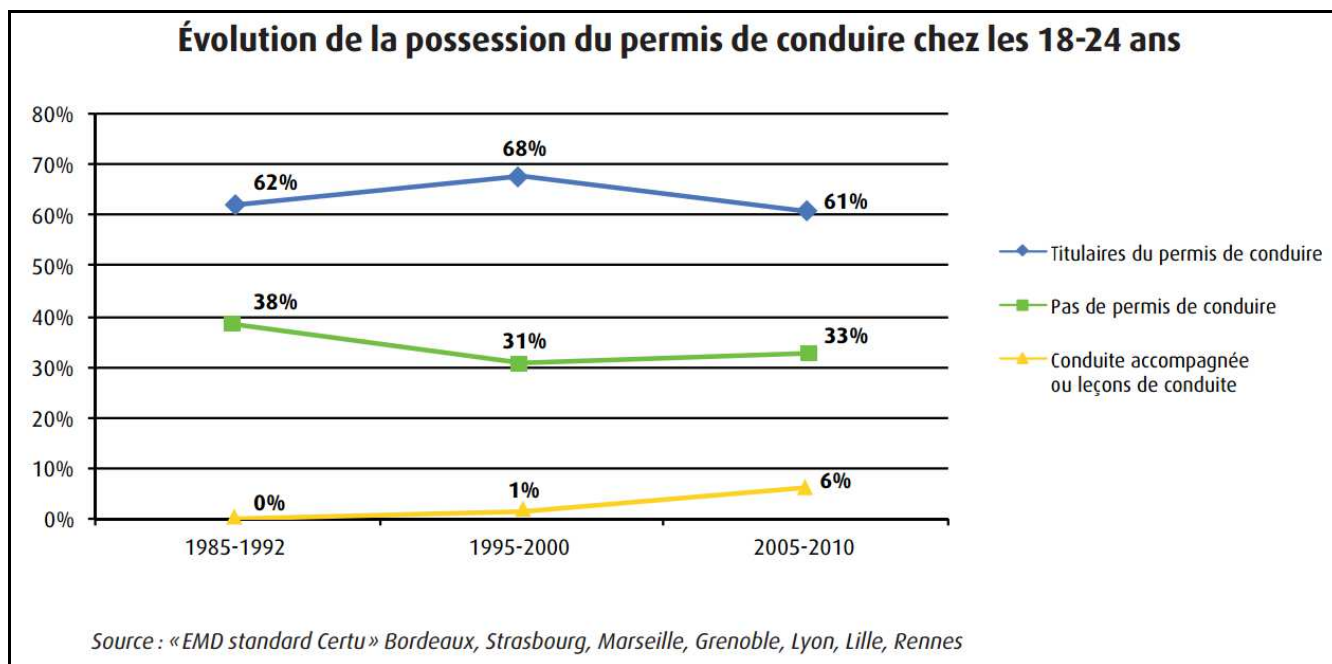
¹⁹ En effet, la hausse du nombre de passagers potentiels et le partage des frais pourraient amener de nouveaux conducteurs à passer au covoiturage et donc, indirectement, les conforter dans leur pratique automobile et, ainsi, maintenir ou augmenter la circulation à long terme.

Synthèse

Pour les passagers de moins de 25 ans habitant dans les grandes villes, le covoiturage constitue une alternative aux transports en commun et a tendance à se développer plutôt à leur détriment.

Mais le covoiturage peut aussi conforter les transports collectifs sur le long terme. En effet, il renforce la panoplie des alternatives à la voiture solo, permettant de se passer plus facilement d'une voiture.

Cette prévision est cohérente avec d'autres observations. Par exemple, dans les grandes villes, le pourcentage de 18-24 ans titulaires du permis de conduire est passé de 68 % à 61 % au cours de la décennie 2000 :



Source : Certu, Transflash n° 365, août-septembre 2011

Notre panel comportant très peu de passagers de plus de 25 ans, nous ne pouvons en tirer aucune conclusion pour les passagers plus âgés. On peut toutefois supposer que, pour ceux qui possèdent une voiture, le covoiturage se développe davantage au détriment de la voiture solo, sans qu'il soit possible de dire dans quelles proportions. Une voiture transportant 3 passagers covoitureurs pourrait alors remplacer 2 à 4 voitures en circulation, réduisant ainsi les émissions de polluants et de gaz à effet de serre, la consommation d'énergie et le coût des déplacements dans le budget des ménages.

De même, notre panel étant constitué presque exclusivement d'habitants de grandes villes, aucune conclusion ne peut être tirée pour d'autres types de territoire. Tout au plus peut-on dire que le phénomène de la masse critique, déjà évoqué plus haut, rend moins facile le recours aussi bien au covoiturage qu'aux transports collectifs.

4. PARTS MODALES DU COVOITURAGE LONGUE DISTANCE

4.1. LA MOBILITE A LONGUE DISTANCE DES FRANÇAIS

4.1.1. Sources

- *La mobilité à longue distance des Français en 2012* (Commissariat Général au Développement Durable, Chiffres et statistiques n° 463, novembre 2013, 8 pages), www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2012/930/mobilite-longue-distance-francais-2012.html
- *Estimation des circulations à partir de l'Enquête Nationale Transports* (Sétra, septembre 2011, 39 pages), www.setra.fr/Fiche-no5-de-la-collection.html
- *En 2006, la mobilité à longue distance des Français diminue* (Ministère de l'Ecologie, mai 2008, 6 pages), www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/120/873/2006-mobilite-longue-distance-francais-diminue.html
- Résultats détaillés de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD), www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/s/transport-voyageurs-deplacements.html
- Tris complémentaires réalisés à notre demande par le Cerema²⁰ (Richard Grimal), à partir des données de l'ENTD.
- Fiches « mobilité à longue distance » réalisées par le Sétra à partir des résultats de l'ENTD, www.setra.equipement.gouv.fr/Enquete-Nationale-Transports-et.html

4.1.2. Définitions et ratios

Un voyage comporte au moins deux déplacements : un aller et un retour.

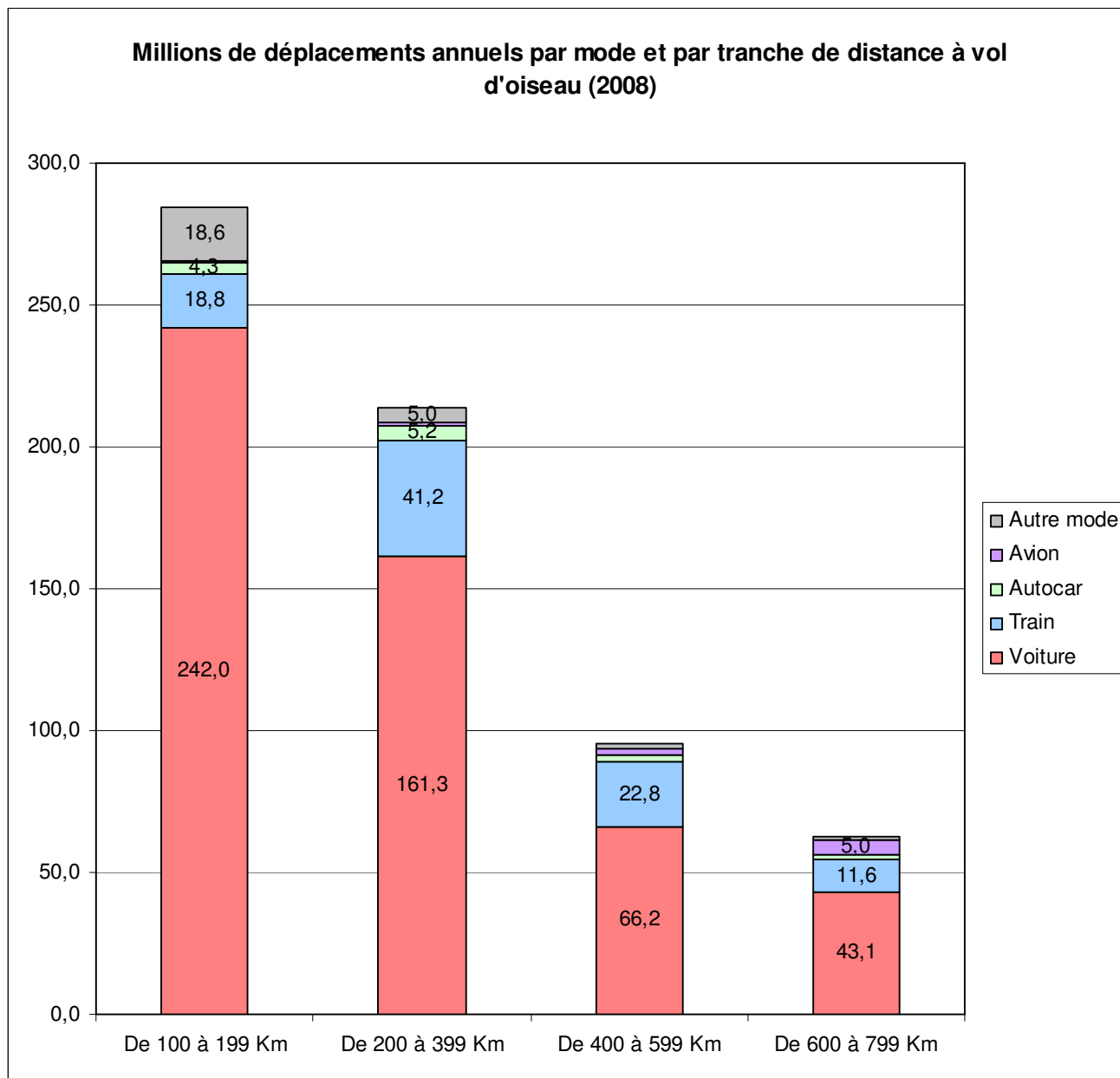
Dans la fiche *La mobilité à longue distance des Français en 2012*, sont considérés comme voyages à longue distance ceux effectués au-delà d'un rayon de 100 km à vol d'oiseau autour du domicile, quels qu'en soient le motif et le mode. Dans l'Enquête Nationale Transports et Déplacements, la distance prise en compte est de 80 km à vol d'oiseau. Les deux familles de données ne sont pas totalement concordantes. Nous avons retenu ici la première définition (plus de 100 km à vol d'oiseau).

D'après l'Enquête Nationale Transports et Déplacements, un voyage à longue distance comporte en moyenne 2,20 déplacements de longue distance. Nous retiendrons ce ratio pour nos calculs.

²⁰ Depuis le 1^{er} janvier 2014, le Sétra a fusionné avec le Certu, les 8 Cete et le Cetmef pour former le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

4.1.3. Répartition des déplacements par mode et par tranche de distance

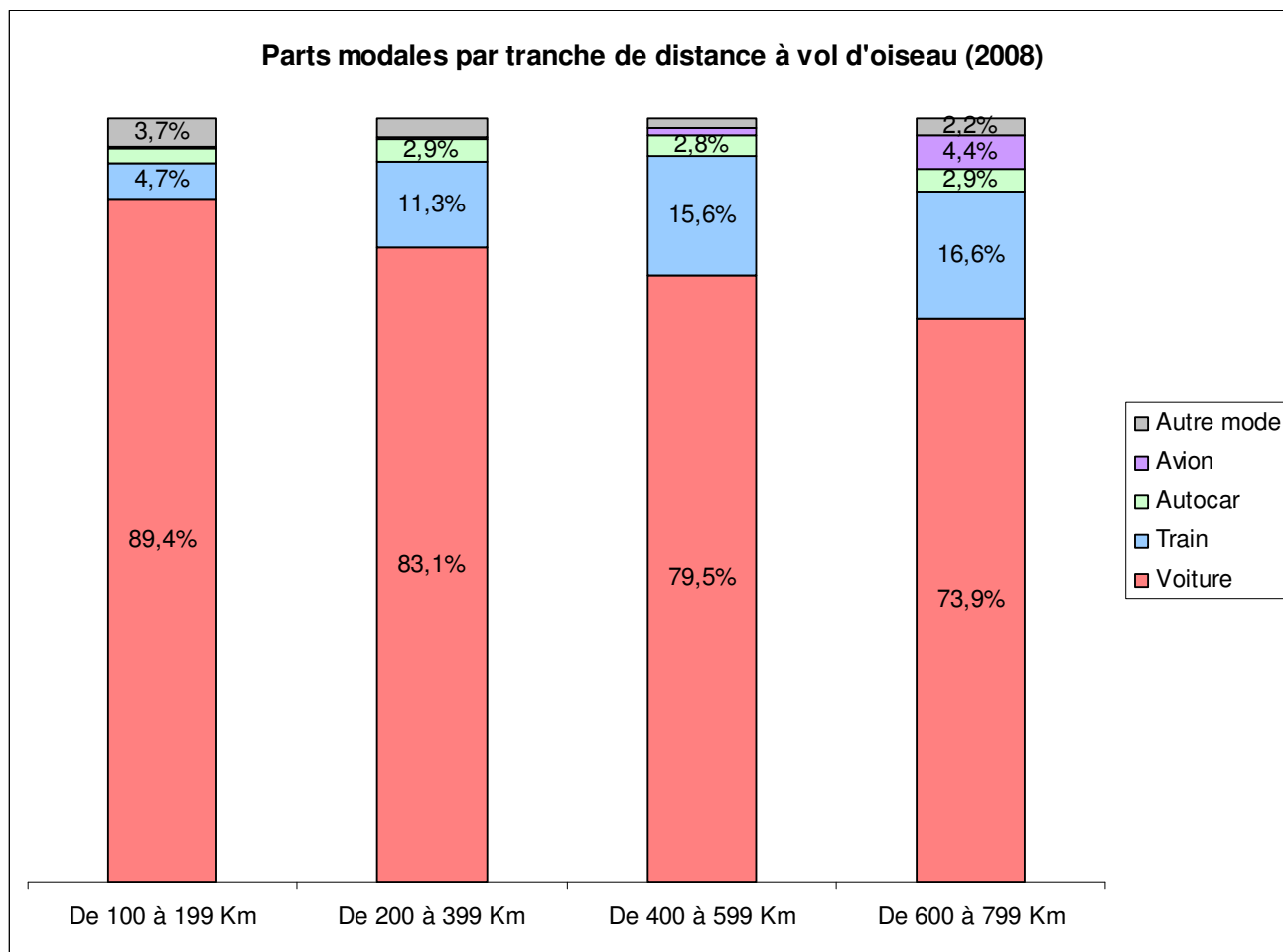
Pour les tranches de distance nous intéressant dans la présente étude (100 à 800 km à vol d'oiseau, correspondant approximativement à 130 à 1 000 km en distance réelle), la répartition par tranche de distance et par mode est la suivante :



Source : ENTD, 2008.

Au total, 656 millions de déplacements sont effectués sur les tranches de distance qui nous intéressent, dont 513 millions en voiture (78 %), 94 millions en train (14 %), 13 millions en car (2 %), 9 millions en avion (1,5 %) et 27 millions avec un autre mode (camion, camionnette, bateau, moto...).

4.1.4. Parts modales par tranche de distance



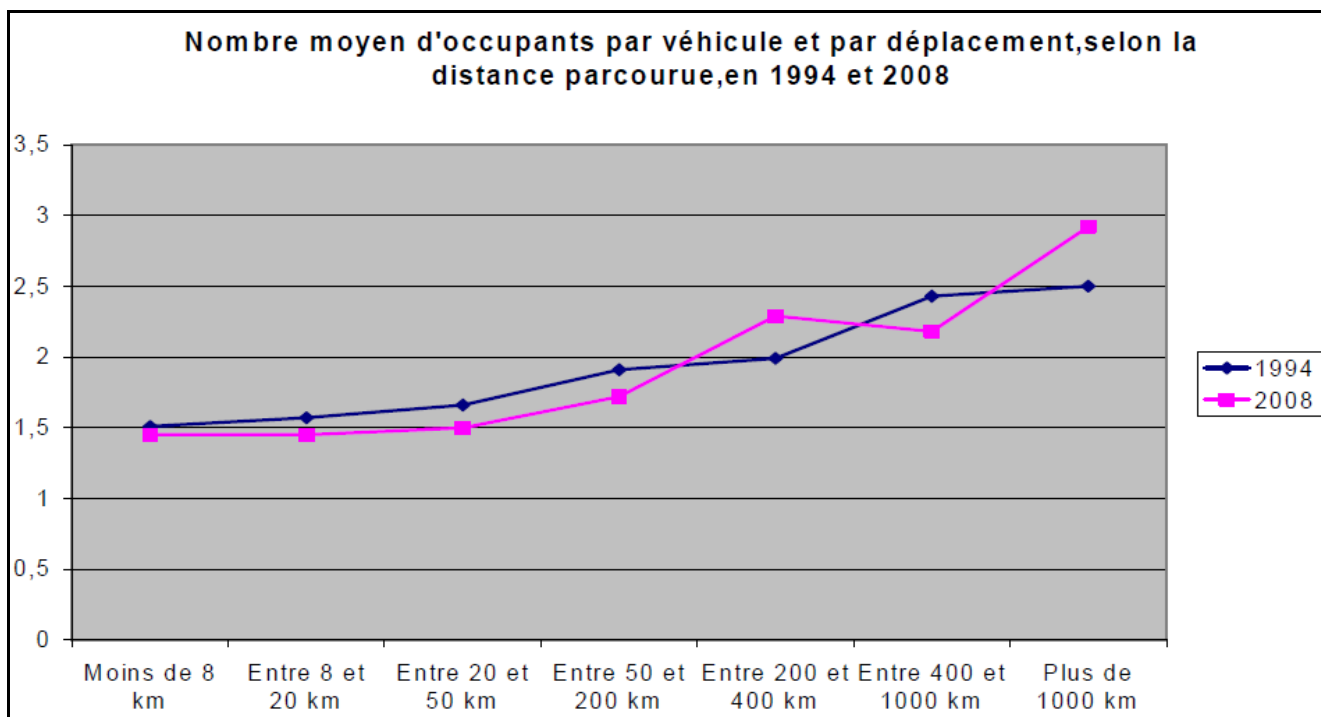
Source : ENTD, 2008.

La voiture est largement majoritaire sur toutes les tranches de distance. Sa part est de 89 % pour les déplacements de moyenne distance (100 à 200 km). Elle passe à 74 % entre 600 et 800 km.

Les parts du train et de l'avion augmentent avec la distance.

4.1.5. Taux d'occupation des véhicules particuliers

Taux d'occupation en fonction de la distance



Source du graphique : *Estimation des circulations à partir de l'Enquête Nationale Transports* (Sétra).

Source des données : Enquêtes Nationales Transports de 1994 et 2008.

Le taux d'occupation moyen des véhicules (conducteur inclus) est proche de 2,3 entre 200 et 1 000 km. Au-delà de 1 000 km, il est de 2,9.

Par rapport à 1994, l'étude montre une hausse du taux d'occupation des véhicules pour les déplacements de 200 à 400 km et de plus de 1 000 km, mais une baisse pour ceux de 400 à 1 000 km, difficile à interpréter et peut-être due à la taille des échantillons.

La hausse du taux d'occupation traduit une volonté d'optimisation des déplacements longue distance. Le transport des proches y joue sans doute un rôle beaucoup plus important que le covoiturage avec des personnes extérieures au cercle relationnel habituel, d'autant plus que les chiffres datent de 2008 et sont donc antérieurs au fort développement du covoiturage via internet.

Inversement, pour les déplacements de courte et moyenne distance (moins de 200 km), le taux d'occupation des véhicules est compris entre 1,5 et 2 et baisse pour toutes les tranches.

A titre de comparaison, l'enquête MAIF de 2009 (présentée plus haut) fait apparaître un taux d'occupation moyen de 3,3 pour les trajets en covoiturage. Cette moyenne ne prend pas en compte les conducteurs n'ayant pas trouvé de passagers et faisant le trajet seuls en voiture.

Taux d'occupation en fonction du motif

Le taux d'occupation des véhicules pour les déplacements de 200 à 400 km et de plus de 400 km varie selon le motif :

Type de déplacements longue distance	Taux d'occupation moyen	
	200 à 400 km	plus de 400 km
Loisirs	2,6	non significatif
Accompagnement	2,5	non significatif
Visites famille, amis, autres	2,4	1,9
Vacances	2,4	2,9
Affaires professionnelles	1,2	non significatif

Source des données : *Estimation des circulations à partir de l'Enquête Nationale Transports* (Sétra) et Enquête Nationale Transports 2008.

L'item « non significatif » correspond à des échantillons de taille insuffisante.

Le covoiturage pourrait se développer sur les déplacements où le taux d'occupation est le plus faible, en l'occurrence pour les visites à des proches de plus de 400 km et pour les déplacements professionnels (chiffres en vert gras). Toutefois, pour ces derniers, les clauses assurancielles et/ou les consignes de l'employeur peuvent être des facteurs fortement limitants.

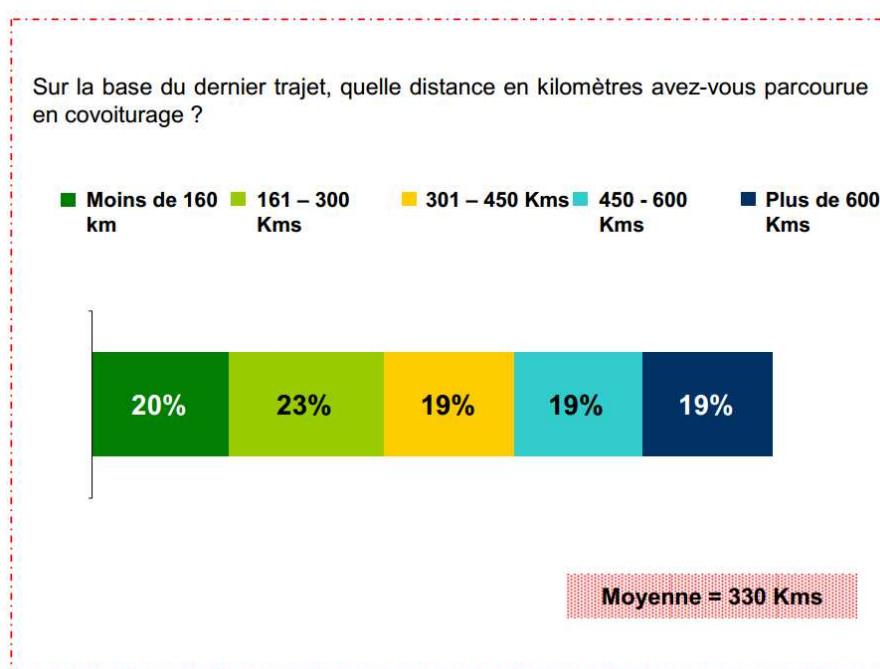
4.2. PART MODALE DES SITES DE COVOITURAGE A L'ECHELLE NATIONALE

4.2.1. Calcul à partir des chiffres de BlaBlaCar

Nous avons vu plus haut que 656 millions de déplacements ont été effectués en 2012 sur les tranches de distance de 100 à 800 km à vol d'oiseau (soit environ 130 à 1 000 km en distance réelle), dont 513 millions en voiture, 94 millions en train, 13 millions en car et 9 millions en avion. Les chiffres variant très peu d'une année sur l'autre, ils sont transposables à l'année 2013.

En 2013, les chiffres annoncés par BlaBlaCar étaient de 600 000 déplacements par mois, pour les passagers. En y ajoutant les conducteurs et en tenant compte d'une moyenne de 1,8 passager par conducteur (moyenne annoncée par le site), cela donnerait environ 930 000 déplacements par mois.

L'enquête réalisée par la MAIF en 2009 auprès des utilisateurs du site a mis en évidence la répartition suivante par tranches de distance :



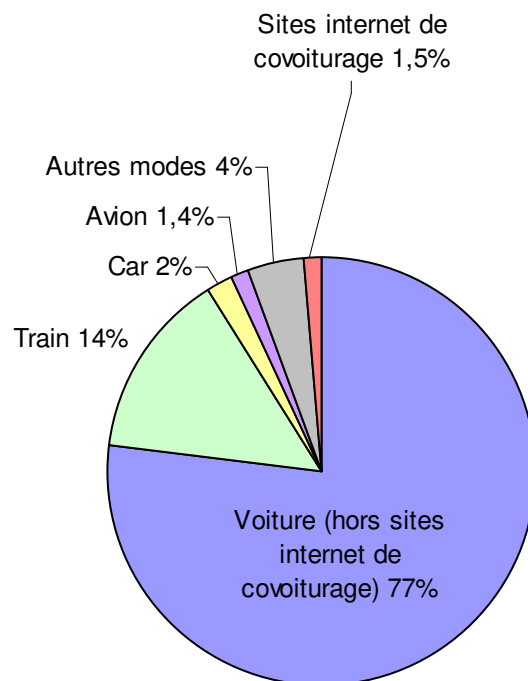
Source : www.maif.fr/content/pdf/particuliers/auto-moto/covoiturage/maif-etude-covoiturage-12-2009.pdf

Sur ces bases, on peut estimer qu'environ 85 % des trajets effectués via le site se situent dans la tranche 130-1 000 km, soit environ 790 000 déplacements par mois ou encore 9,5 millions par an.

Enfin, nous avons vu plus haut que la part de marché de BlaBlaCar parmi les sites de covoiturage longue distance est de l'ordre de 95 %, ce qui donnerait un total de 10 millions de déplacements annuels en covoiturage, tous sites confondus.

Il est alors possible de calculer les parts modales. Voici les résultats de ce calcul :

Parts modales sur les déplacements de 130 à 1 000 km (distance réelle) - Calcul à partir des chiffres de BlaBlaCar



Si les chiffres avancés par BlaBlaCar sont exacts, son site et dans une bien moindre mesure ceux de ses concurrents représentent sur la tranche de distance étudiée :

- 1,5 % de l'ensemble des déplacements,
- 2 % des déplacements en voiture,
- 8 % des déplacements en « modes collectifs terrestres » (train + car + covoiturage).

4.2.2. Calcul à partir des chiffres de Ville Rail & Transports

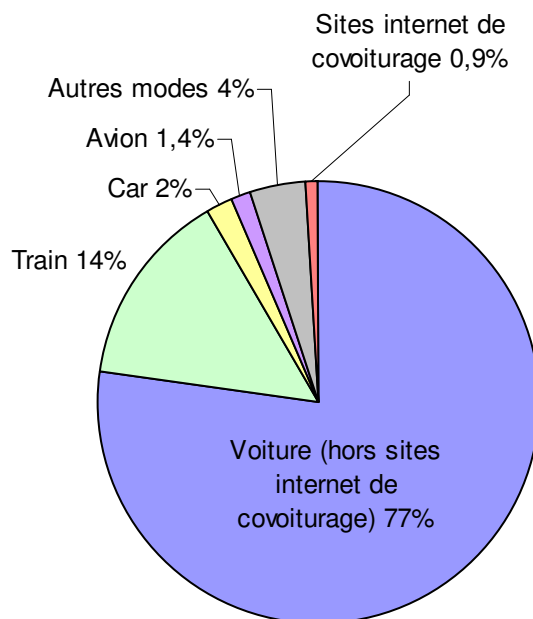
Certains médias annoncent pour BlaBlaCar un nombre de passagers par mois plus bas que l'opérateur du site : 400 000 (BFM Radio, janvier 2013), 356 000 (Ville Rail & Transports, novembre 2013). La source de ces chiffres n'est pas mentionnée.

Prenons le plus faible de ces deux chiffres, soit 356 000 passagers par mois.

Le même calcul qu'au paragraphe précédent débouche sur un total de 6 millions de déplacements par an en covoiturage.

Il est alors possible de calculer les parts modales :

Parts modales sur les déplacements de 130 à 1 000 km (distance réelle) - Calcul à partir des chiffres de Ville Rail & Transports



Si les chiffres publiés par Ville Rail & Transports sont exacts, les sites de covoiturage représentent sur la tranche de distance étudiée :

- 0,9 % de l'ensemble des déplacements,
- 1,1 % des déplacements en voiture,
- 5 % des déplacements en « modes collectifs terrestres » (train + car + covoiturage).

4.2.3. Quel chiffre retenir ?

Sur l'ensemble des 25 trajets analysés dans les pages qui suivent, le covoiturage via internet représente en moyenne pondérée 1,4 % de l'ensemble des déplacements.

Or, ces 25 trajets connaissent tous un nombre important de déplacements. Le covoiturage y est donc de ce fait surreprésenté. Par exemple, il sera beaucoup plus facile de trouver un covoitureur entre Nantes et Bordeaux (trajet faisant partie de notre panel) qu'entre Niort et Tulle (trajet n'en faisant pas partie).

Le chiffre calculé dans le paragraphe précédent (part modale de 0,9 % pour le covoiturage via internet, à l'échelle nationale) apparaît donc plus crédible que celui calculé à partir des données de BlaBlaCar.

On peut donc estimer qu'en 2013 **les sites de covoiturage représentaient :**

- **environ 1 % de l'ensemble des déplacements longue distance,**
- **environ 5 % des déplacements en « modes collectifs terrestres » (train + car + covoiturage),**

ce qui est loin d'être négligeable.

Nous verrons ci-après que la part du covoiturage varie d'un trajet à l'autre et qu'elle est fortement corrélée à la qualité de l'offre ferroviaire.

4.2.4. Comment a évolué l'usage du covoiturage ?

En l'absence d'enquête indépendante à grande échelle, nous ne disposons d'aucune donnée fiable sur le développement du covoiturage au cours des années passées.

Les seules données existantes sont communiquées par les gestionnaires des sites de covoiturage, qui peuvent les surévaluer à des fins commerciales.

En outre, ces données manquent de fiabilité, comme le montre l'exemple de BlaBlaCar :

- BlaBlaCar annonçait en 2013 sur son site une croissance de 100 % par an depuis 4 ans.
- A la page www.predit.prd.fr/predit4/projets/1, l'entreprise annonce 200 000 passagers transportés en avril 2011 et 600 000 en avril 2013. Si la croissance avait été de 100 % par an comme annoncé, on aurait dû avoir 800 000 passagers transportés à la seconde date.
- Comme nous venons de le voir, le chiffre de 600 000 passagers transportés en 2013 apparaît lui-même excessif.
- Certaines données peuvent être hétérogènes dans le temps. Par exemple, BlaBlaCar annonce sur son site un million de voyages par mois en avril 2014, mais le chiffre semble cette fois-ci inclure les conducteurs²¹ et équivaldrait alors à quelque 700 000 passagers.
- Entre avril 2013 et avril 2014, la hausse serait de l'ordre de 20 % (sur la base de 700 000 passagers) ou de 70 % (sur la base d'un million de passagers).
- Pourtant, BlaBlaCar continue d'annoncer sur son site une croissance de 100 % depuis 4 ans (www.blablacar.fr/blog/qui-sommes-nous).

²¹ « Plus d'un million de membres voyagent en covoiturage chaque mois via BlaBlaCar » (source : www.blablacar.fr/blog/qui-sommes-nous).

4.3. PART MODALE DES SITES DE COVOITURAGE EN FONCTION DE LA QUALITE DE L'OFFRE FERROVIAIRE

4.3.1. Présentation de la méthode de travail

Trajets sélectionnés

Nous avons sélectionné 25 trajets selon les critères suivants :

- distances diverses,
- niveaux d'offre ferroviaire (fréquence, temps de parcours, correspondances) contrastés par rapport à la voiture,
- trajets de/vers Paris, Lyon et Clermont-Fd, villes de tailles différentes et disposant de dessertes ferroviaires et routières contrastées. Le trajet Nantes - Bordeaux a été ajouté à la liste car la FNAUT soupçonnait que le covoiturage y fasse fortement concurrence à la voiture, notamment du fait d'un nombre élevé de trains en retard²²,
- nombre de déplacements suffisamment important pour limiter les biais statistiques. Il est à noter que ce choix amène à surreprésenter le covoiturage, qui ne peut se développer que quand le nombre d'offres et de demandes est suffisant,
- disponibilité des données sur les flux routiers.

Ces 25 trajets ont été regroupés en 4 classes, en fonction du niveau d'offre ferroviaire par rapport à la voiture (temps de parcours, fréquence, correspondances éventuelles) :

Très bonne offre ferroviaire	Bonne offre ferroviaire	Offre ferroviaire médiocre	Offre ferroviaire faible
Paris - Lille Paris - Strasbourg Paris - Lyon Paris - Marseille Paris - Bordeaux Paris - Nantes Paris - Rennes Lyon - Marseille Lyon - Nîmes	Paris - Clermont Lyon - Dijon Lyon - Nice Lyon - Toulouse Lyon - Strasbourg Lyon - Besançon	Lyon - Reims Lyon - Nancy Lyon - Bordeaux Clermont - Grenoble Clermont - Marseille Clermont - Tours Nantes - Bordeaux	Clermont - Montpellier Clermont - Toulouse Clermont - Bordeaux

Le code couleurs du tableau sera utilisé sur tous nos graphiques.

Jours étudiés

L'analyse porte sur les déplacements observés un jeudi et un vendredi, hors :

- vacances scolaires, jours fériés et ponts,
- veilles de vacances scolaires, de jours fériés et de ponts.

Pour alléger la rédaction, nous emploierons dans les pages qui suivent les termes « jeudi scolaire » et « vendredi scolaire ».

²² Sur les 12 derniers mois (mai 2013 - avril 2014), 31 % des trains InterCités Nantes - Bordeaux - Toulouse avaient un retard supérieur à 15 minutes et leur retard moyen était de 53 minutes (source : Autorité de la Qualité de Service dans les Transports, www.qualitetransports.gouv.fr).

Unité retenue

L'unité retenue est le déplacement.

Un déplacement est le mouvement d'une personne entre deux points. Un véhicule transportant N personnes équivaut donc à N déplacements. De son côté, un aller-retour équivaut à 2 déplacements.

Les pourcentages tiennent compte de cette unité. Par exemple, sur un trajet donné, si 100 conducteurs voyagent seuls et 50 autres conducteurs covoiturent avec 2 passagers chacun (soit 150 personnes dans 50 voitures), la part du covoiturage au sein des déplacements en voiture sera de $150 / (150 + 100) = 60 \%$.

Les chiffres se rapportent au cumul des déplacements dans les deux sens. Par exemple, pour Paris - Lille, nous cumulons les déplacements entre Paris et Lille et entre Lille et Paris. Nous excluons les déplacements plus longs, par exemple Paris - Lille - Bruxelles.

Un déplacement peut utiliser plusieurs modes successifs (ex : voiture jusqu'à la gare, puis train), on parle alors de déplacement intermodal. Dans ce cas, le mode retenu comme mode principal est le mode le plus lourd (le train dans l'exemple donné).

Date et source des données

Les chiffres présentés sur les graphiques se rapportent à l'année 2013. Ils ont été établis comme suit.

Train

Pour les déplacements en train, les données ont été fournies par la SNCF, à partir de son fichier Aristote. Elles se rapportent à l'année 2013.

Sont prises en compte les gares situées dans ou à proximité immédiate de la ville-centre. Par exemple, pour Lyon, ont été additionnés les résultats de Perrache et Part-Dieu, mais pas ceux de Lyon Saint-Exupéry.

L'unité est le "voyage", au sens SNCF, cela signifie le déplacement d'une gare d'origine à une gare de destination, éventuellement avec correspondance entre les deux. Sont exclus les déplacements ayant une des deux gares pour gare intermédiaire. Par exemple, pour Lyon - Nîmes, sont pris en compte les déplacements Lyon - Valence TGV - Nîmes, mais pas les déplacements Lyon - Nîmes - Alès.

Autocar

Le nombre de déplacements en autocar a été estimé par nos soins, à partir de ratios fournis fin 2013 par la société iDBUS. Nous avons ensuite extrapolé les résultats aux liaisons assurées par Eurolines.

Faute de données détaillées par trajet, les déplacements en autocar affrété par des acteurs privés (groupes scolaires, 3^e âge, agences de voyage...) n'ont pas été pris en compte.

Avion

Le nombre de déplacements en avion a été estimé par nos soins à partir des données du *Bulletin statistique 2012 du trafic aérien commercial*, publié par la Direction Générale de l'Avion Civile.

Voiture

Le nombre de déplacements en voiture en 2013 a été estimé à partir des sources suivantes :

- *Matrice des flux routiers interdépartementaux* (Sétra, 2004),
- *La mobilité à longue distance des Français* (CGDD, 2004 et 2012),
- *Estimation des circulations à partir de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements* (Sétra, 2011),
- *Résultats du recensement général de la population* (INSEE, 2010),
- Données diverses fournies par le Cerema (Richard Grimal),
- Prise en compte des nouvelles infrastructures routières (achèvement des autoroutes A 89 Clermont - Bordeaux et A 75 Clermont - Montpellier) et ferroviaires (lignes TGV Est et Rhin Rhône).

Covoiturage via internet

Le nombre de déplacements en covoiturage par internet a été calculé par nos soins à partir de relevés effectués de décembre 2013 à mars 2014 sur BlaBlaCar.

BlaBlaCar représentant environ 95 % du marché du covoiturage longue distance via internet, les résultats ont ensuite été divisés par 0,95 pour tenir compte des autres sites de covoiturage.

Précision des résultats

Etant donné les imprécisions sur certaines données, principalement les flux routiers, les chiffres présentés dans les pages suivantes doivent être considérés comme des **ordres de grandeur, a fortiori sur les trajets où le nombre de déplacements est moindre.**

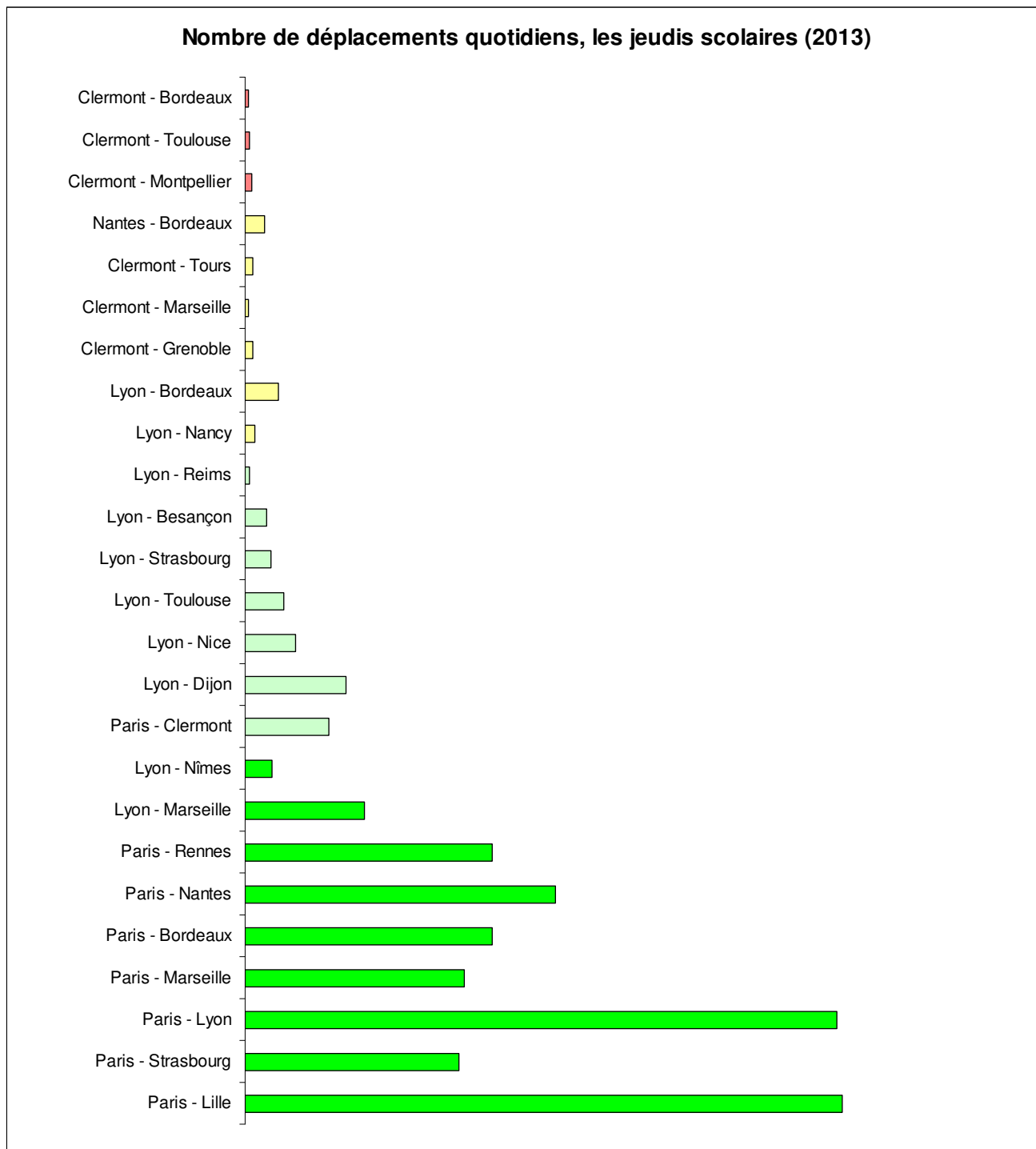
Confidentialité des données SNCF

La SNCF souhaitant garder confidentielles les données Aristote, les résultats sont présentés de la manière suivante :

- la plupart des résultats sont fournis en pourcentages,
- les données en nombre de déplacements sont fournies sans échelle,
- le détail de nos calculs n'est pas communiqué.

4.3.2. Nombre de déplacements quotidiens (tous modes inclus)

Jeudi scolaire



NB : les valeurs de ce graphique doivent être considérées comme des ordres de grandeur.

Les jeudis scolaires, les trajets les plus fréquentés cumulent plus de 20 000 déplacements, les moins fréquentés moins de 500. Pour ces derniers, le degré de précision des données sera bien entendu moindre.

Les 8 trajets les plus fréquentés sont tous très bien desservis par le train. Arrivent en tête, quasiment à égalité, Paris - Lille et Paris - Lyon, suivis de Paris - Nantes, Paris - Rennes et Paris - Bordeaux.

Parmi les trajets bien desservis par le train, les plus fréquentés sont Lyon - Dijon et Paris - Clermont.

Parmi ceux où l'offre ferroviaire est médiocre, les plus fréquentés sont Lyon - Bordeaux et Nantes - Bordeaux.

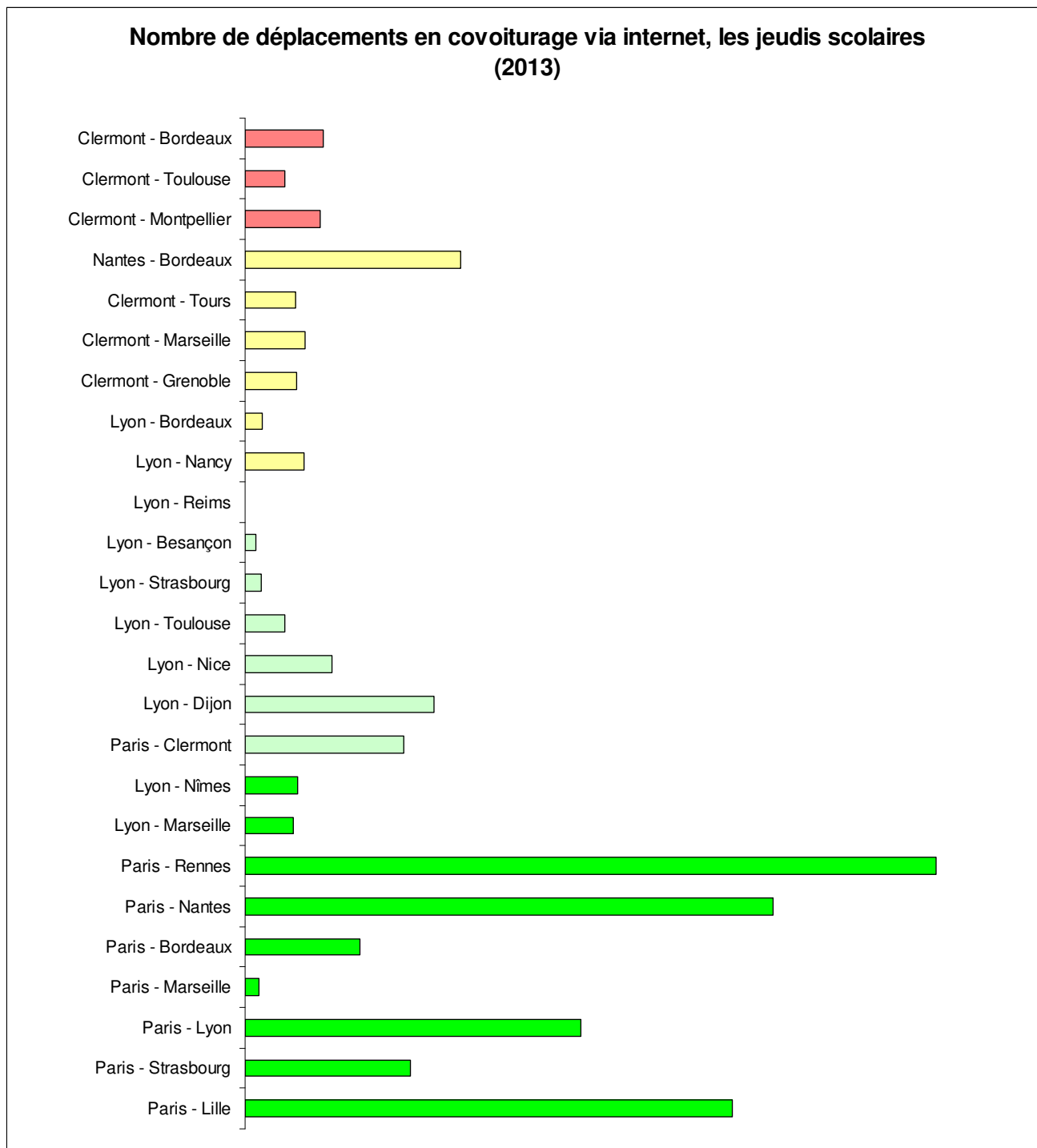
Vendredi scolaire

A partir des données fournies par le Cerema, nous avons pu calculer que le nombre de déplacements de longue distance est 1,76 fois plus important pour un vendredi scolaire que pour un jeudi scolaire.

Faute de données plus précises, nous appliquons ce coefficient aux 25 trajets étudiés. Le graphique correspondant est alors le même que pour le jeudi, seule l'échelle (qui n'apparaît pas) change.

4.3.3. Nombre de déplacements en covoiturage via internet

Jeudi scolaire



NB : 1) Les valeurs de ce graphique doivent être considérées comme des ordres de grandeur. 2) Du fait de la faible taille des échantillons, les résultats du trajet Lyon - Reims n'apparaissent pas sur ce graphique.

Les jeudis scolaires, pour les déplacements en covoiturage via internet, le classement diffère fortement de celui du nombre total de déplacements.

Par rapport à l'ensemble des modes de déplacement, pour les 4 premières places de notre panel, l'ordre est quasiment inversé. Paris - Rennes arrive en tête, suivi de Paris - Nantes, Paris - Lille et Paris - Lyon. Sur chacun de ces 4 trajets, le nombre de déplacements en covoiturage via internet est supérieur à 100.

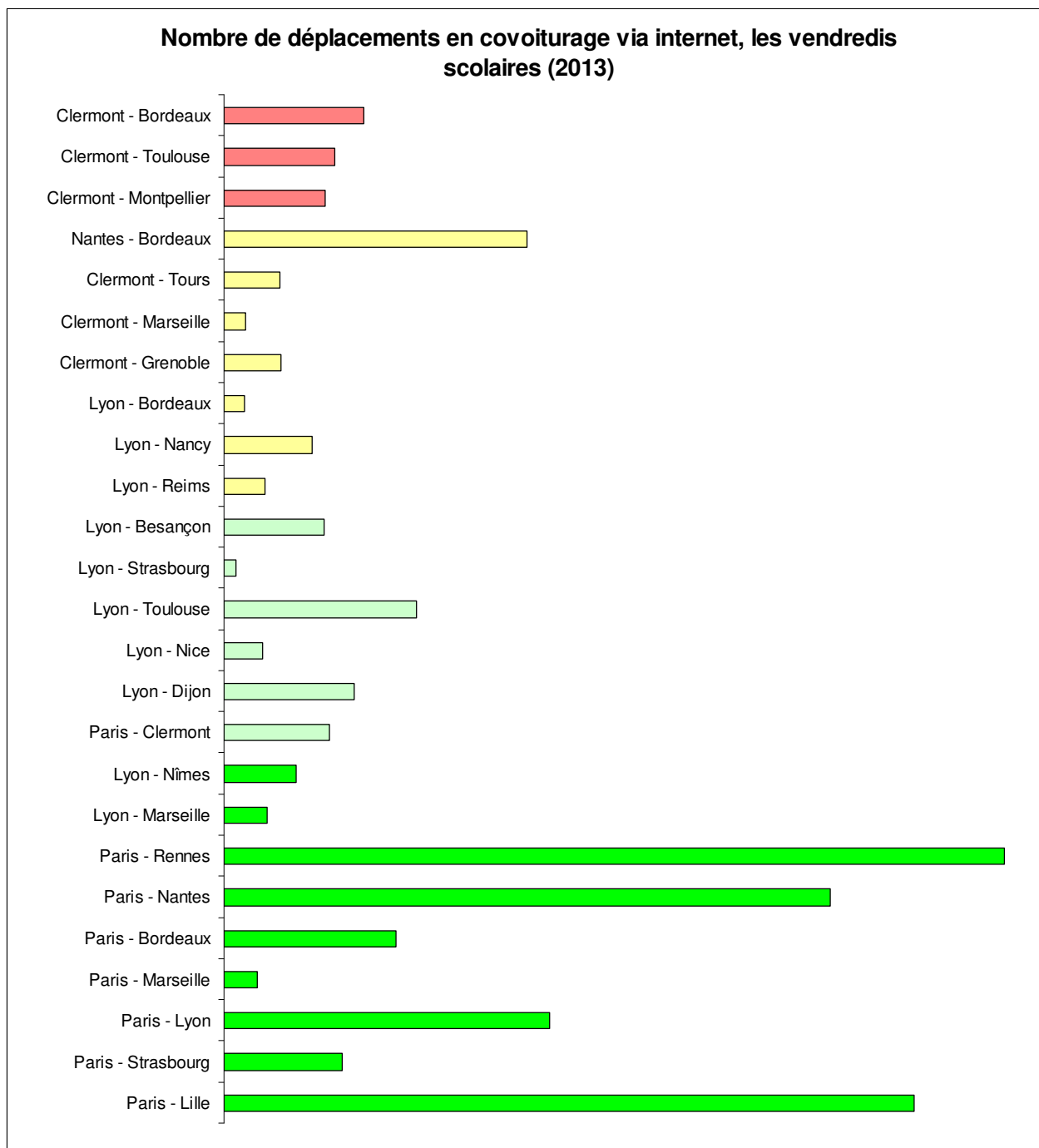
Nantes - Bordeaux effectue une très nette remontée, passant de la 17^e à la 5^e position.

Lyon - Dijon, Paris - Clermont, Clermont - Bordeaux et Clermont - Montpellier effectuent également une bonne remontée au classement.

Inversement, Paris - Marseille, Lyon - Marseille et Lyon - Bordeaux reculent au classement.

Sur les trajets les moins fréquentés, le nombre de déplacements en covoiturage est inférieur à 20.

L'étude des parts modales, un peu plus loin, nous permettra d'approfondir notre analyse.



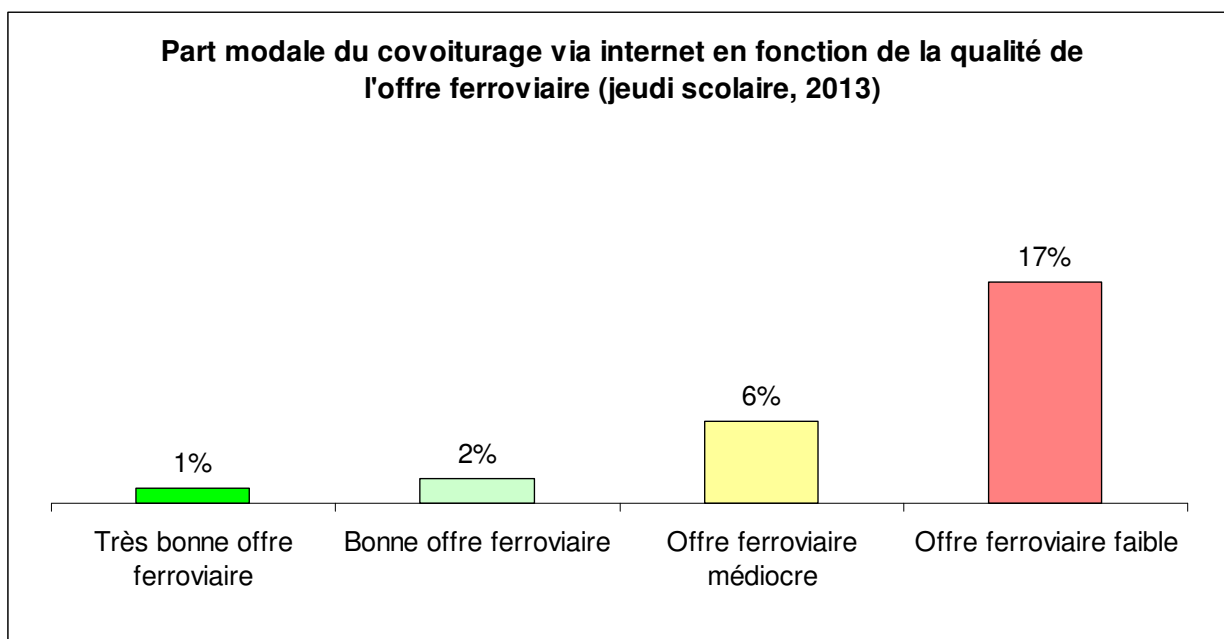
NB : les valeurs de ce graphique doivent être considérées comme des ordres de grandeur.

Comme le jeudi, Paris - Rennes arrive en tête. Paris - Lille gagne une place aux dépens de Paris - Nantes. Paris - Lyon reste 4^e, mais se situe bien en retrait des 3 premiers. Sur chacun de ces 4 trajets, le nombre de déplacements en covoiturage via internet est supérieur à 400.

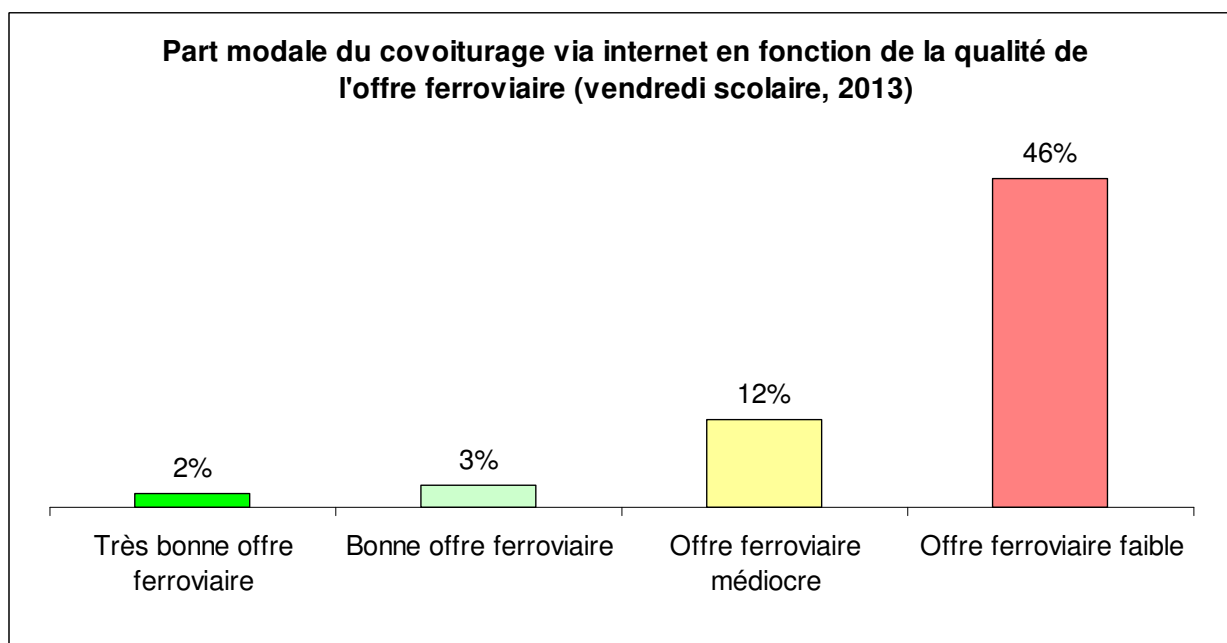
Comme le jeudi, le trajet Nantes - Bordeaux se situe à la 5^e position, mais rattrape presque Paris - Lyon. Des trajets longs tels que Lyon - Toulouse et Paris - Bordeaux sont mieux classés le vendredi que le jeudi, peut-être du fait des déplacements des étudiants et des jeunes actifs.

Sur les trajets les moins fréquentés, le nombre de déplacements en covoiturage est inférieur à 50.

4.3.4. La part modale du covoiturage est beaucoup plus élevée quand l'offre ferroviaire est faible



Lecture du graphique : les jeudis scolaires, sur les trajets très bien desservis par le train, le covoiturage via internet représente en moyenne 1 % de l'ensemble des déplacements.



La part modale du covoiturage est très fortement corrélée à la qualité de l'offre ferroviaire.

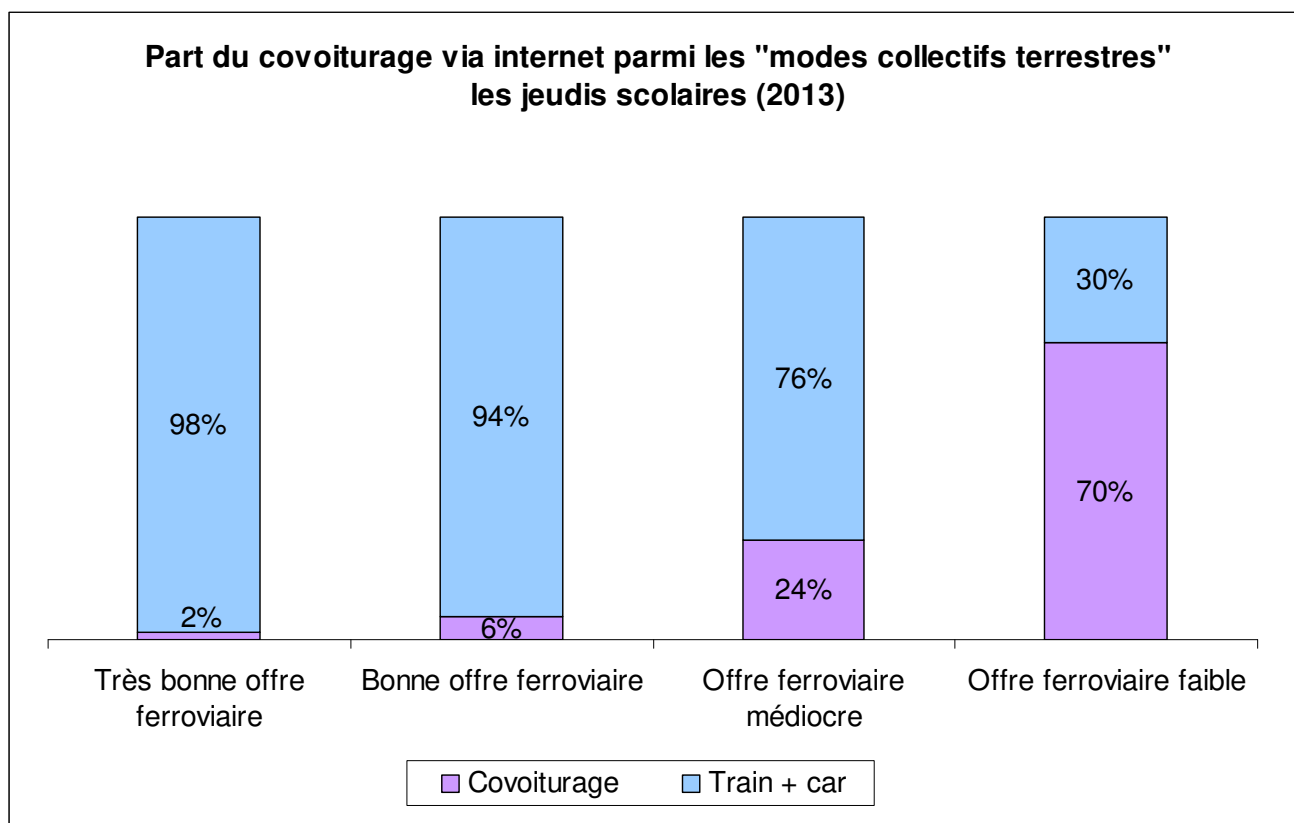
Les jeudis scolaires, pour les trajets analysés, elle varie entre 1 % quand l'offre ferroviaire est très bonne et 17 % quand celle-ci est faible.

Les vendredis scolaires, les écarts sont encore plus marqués : la part modale du covoiturage varie entre 2 % quand l'offre ferroviaire est très bonne et 46 % quand celle-ci est faible.

4.3.5. Le covoiturage concurrence fortement le train quand l'offre ferroviaire est faible

Examinons maintenant la part du covoiturage via internet au sein de ce que l'on peut appeler les « modes collectifs terrestres » (train, autocar et covoiturage). Les lignes régulières d'autocar étant encore peu développées pour les liaisons nationales (0 à 1 % de part modale), cela revient quasiment à comparer le covoiturage au train.

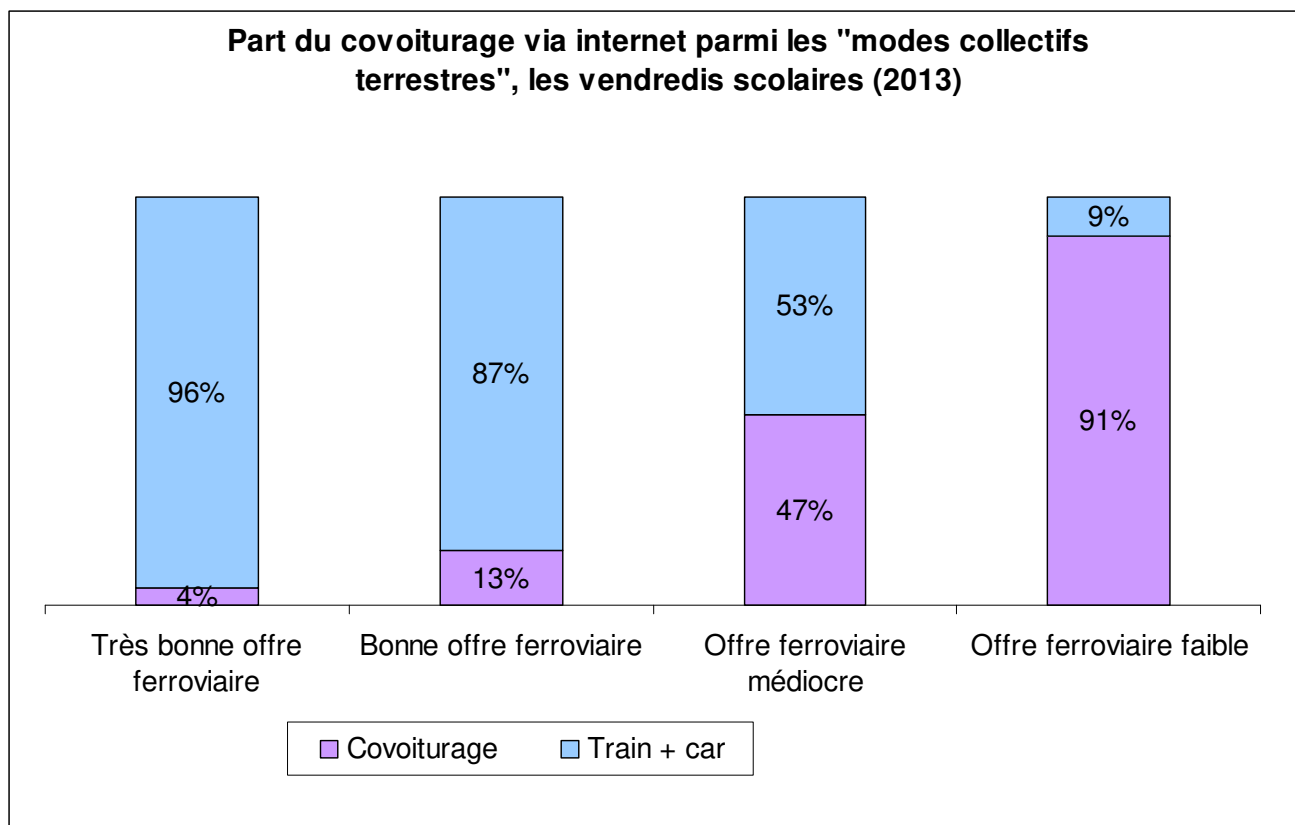
Jeudi scolaire



Lecture du graphique : les jeudis scolaires, sur les trajets très bien desservis par le train, le covoiturage via internet représente en moyenne 2 % des déplacements en « modes collectifs terrestres », le train et les lignes régulières de car 98 %.

Le covoiturage concurrence peu les transports collectifs quand l'offre ferroviaire est très bonne ou bonne, assez fortement quand elle est médiocre et très fortement quand elle est faible :

- quand l'offre ferroviaire est très bonne, le covoiturage représente seulement 2 % des déplacements en « modes collectifs terrestres »,
- quand, elle est bonne, il en représente 6 %,
- cette part passe à 24 % (un quart) quand l'offre ferroviaire est médiocre,
- enfin, elle est de 70 % (les deux tiers) quand elle est faible.



Lecture du graphique : les vendredis scolaires, sur les trajets très bien desservis par le train, le covoiturage via internet représente en moyenne 4 % des déplacements en « modes collectifs terrestres », le train et les lignes régulières de car 96 %.

Les vendredis scolaires, quand l'offre ferroviaire est très bonne, le covoiturage représente 4 % des déplacements en « modes collectifs terrestres ».

Quand, elle est bonne, il en représente 13 % (un sur huit).

Cette part passe à 47 % (la moitié) quand l'offre ferroviaire est médiocre.

Enfin, le covoiturage a un quasi monopole (91 %) quand l'offre ferroviaire est faible.

Le covoiturage concurrence davantage les transports collectifs le vendredi que le jeudi. Cet écart s'explique par une part plus importante de déplacements privés (sur lesquels le covoiturage est plus développé que pour les déplacements professionnels) et, parmi ceux-ci, par une part élevée d'étudiants et de jeunes actifs, qui constituent l'essentiel de la clientèle du covoiturage.

L'écart en faveur du vendredi est d'autant plus marqué que l'offre ferroviaire est faible. En effet, il est de :

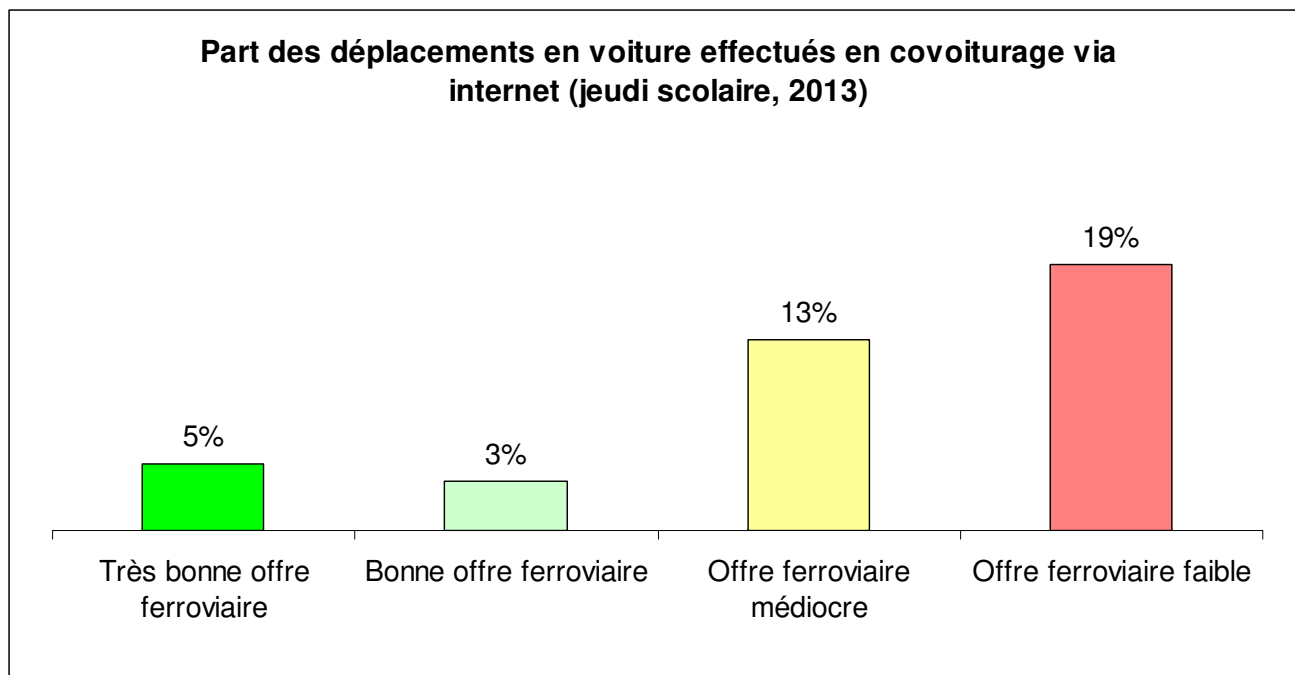
- 2 % quand l'offre ferroviaire est très bonne (4 % le vendredi vs 2 % le jeudi),
- 7 % quand elle est bonne (13 % vs 6 %),
- plus de 20 % quand elle est médiocre (47 % vs 24 %) ou faible (91 % vs 70 %).

Cela confirme que le covoiturage constitue un palliatif à la faiblesse des transports collectifs.

4.3.6. Le covoiturage concurrence aussi l'auto-solisme quand l'offre ferroviaire est faible

Examinons maintenant la part du covoiturage via internet au sein des déplacements en voiture dans leur ensemble.

Jeudi scolaire



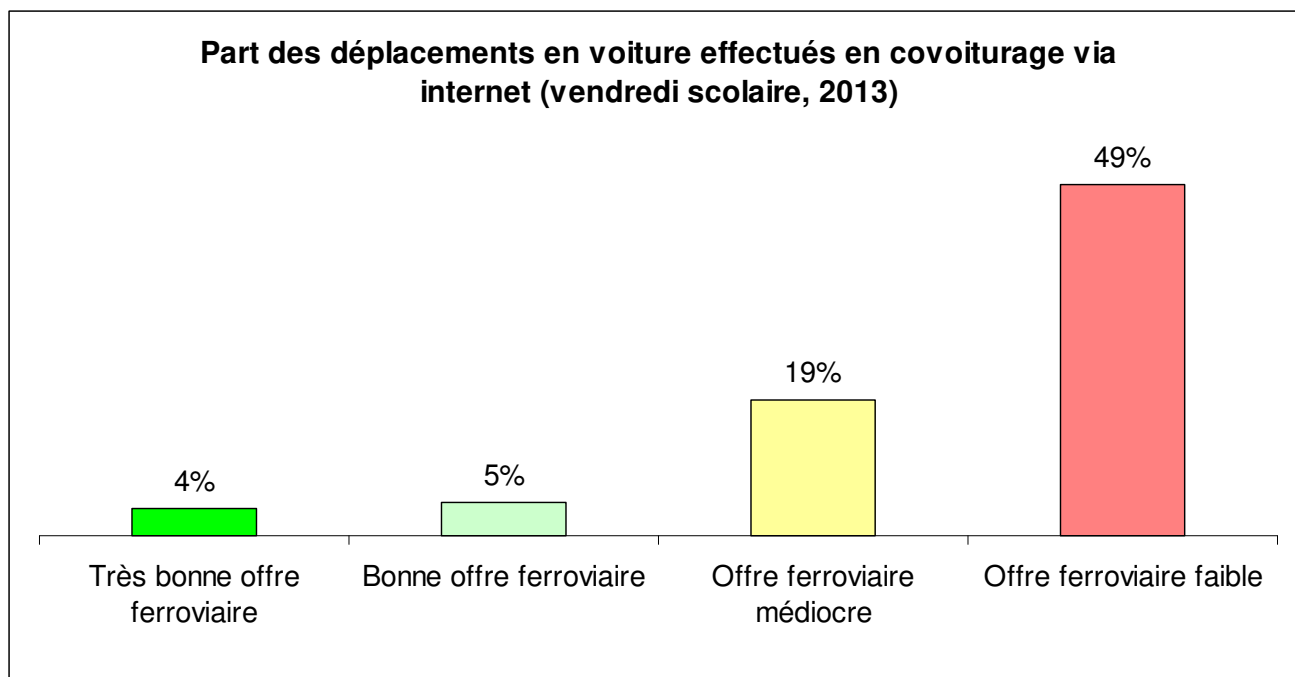
Lecture du graphique : les jeudis scolaires, sur les trajets très bien desservis par le train, le covoiturage via internet représente en moyenne 5 % des déplacements en voiture.

Les jeudis scolaires, la part du covoiturage au sein des déplacements en voiture est plus élevée quand l'offre ferroviaire est médiocre ou faible. Cela montre que le covoiturage constitue un **palliatif à la faiblesse des transports collectifs** : faute d'une offre ferroviaire satisfaisante, une partie des passagers se replie sur le covoiturage. Quant aux conducteurs, ils trouvent plus facilement des passagers.

Sur la partie gauche du graphique, il peut sembler paradoxal que la part des déplacements en voiture effectués en covoiturage soit un peu plus élevée pour les trajets disposant d'une très bonne offre ferroviaire (5 %) que pour ceux où l'offre ferroviaire est bonne (3 %). Ce paradoxe apparent peut s'expliquer par deux phénomènes qui s'additionnent :

- Le phénomène de la masse critique, détaillé au chapitre précédent : plus il y a de déplacements sur un trajet, plus il y a d'offres de covoiturage et plus un passager a de chance de trouver une voiture correspondant à ses besoins.
- La politique tarifaire de la SNCF sur les trains à réservation obligatoire, notamment les TGV, qui voient les prix des billets croître à l'approche de la date du départ. Une partie des personnes organisant leur déplacement tardivement préfère alors se tourner vers le covoiturage, moins onéreux.

Vendredi scolaire



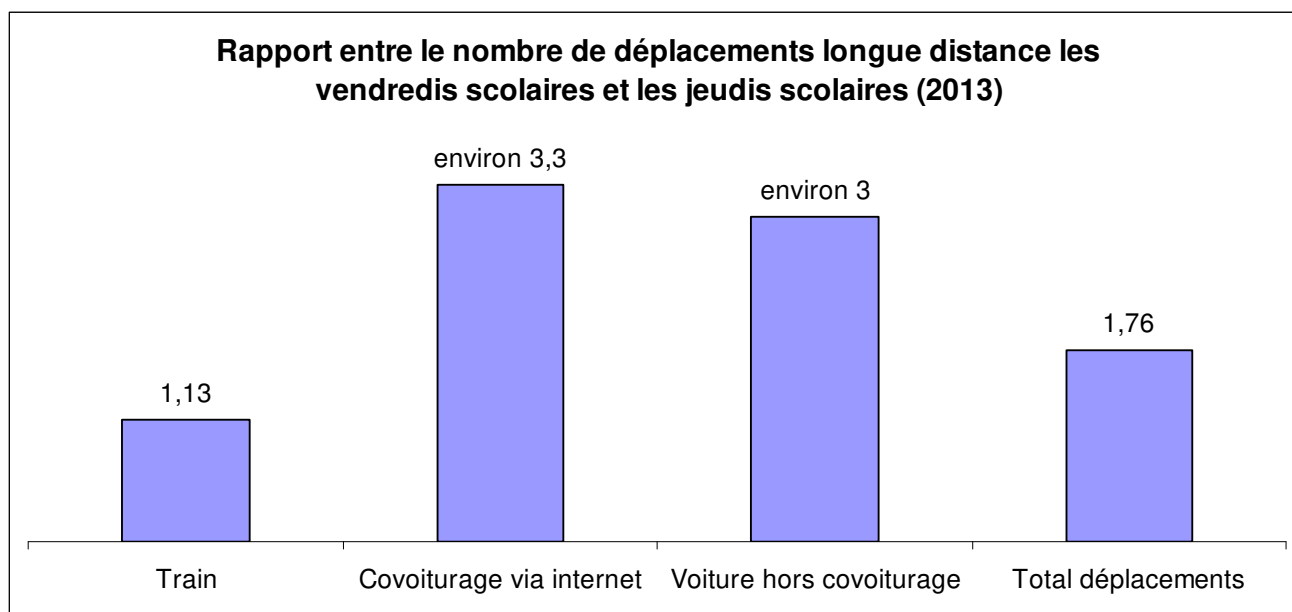
Lecture du graphique : les vendredis scolaires, sur les trajets très bien desservis par le train, le covoiturage via internet représente en moyenne 4 % des déplacements en voiture.

Le vendredi, plus encore que le jeudi, la part du covoiturage au sein des déplacements en voiture est importante quand l'offre ferroviaire est médiocre ou faible. Cela confirme que le covoiturage constitue un **palliatif à la faiblesse des transports collectifs**.

Par ailleurs, sur la partie gauche du graphique, contrairement au jeudi, la part des déplacements en voiture effectués en covoiturage est moindre pour les trajets disposant d'une très bonne offre ferroviaire (4 %) que pour ceux où l'offre ferroviaire est bonne (5 %). Ce résultat ne remet pas en cause les explications formulées pour le jeudi (masse critique, tarifs SNCF). Il traduit plutôt un relatif déséquilibre entre les offres et les demandes de covoiturage, ces dernières étant proportionnellement plus nombreuses le vendredi, notamment de la part des étudiants.

4.3.7. Evolutions entre les jeudis et les vendredis scolaires

Le vendredi, le covoiturage est le mode de déplacement dont l'usage augmente le plus



Lecture du graphique : en période scolaire, entre le jeudi et le vendredi, le nombre de déplacements est multiplié par 1,13 pour le train (+ 13 %).

NB : les chiffres pour la voiture sont approximatifs. Les chiffres pour l'avion et l'autocar étant plus imprécis, ils ne sont pas présentés sur le graphique.

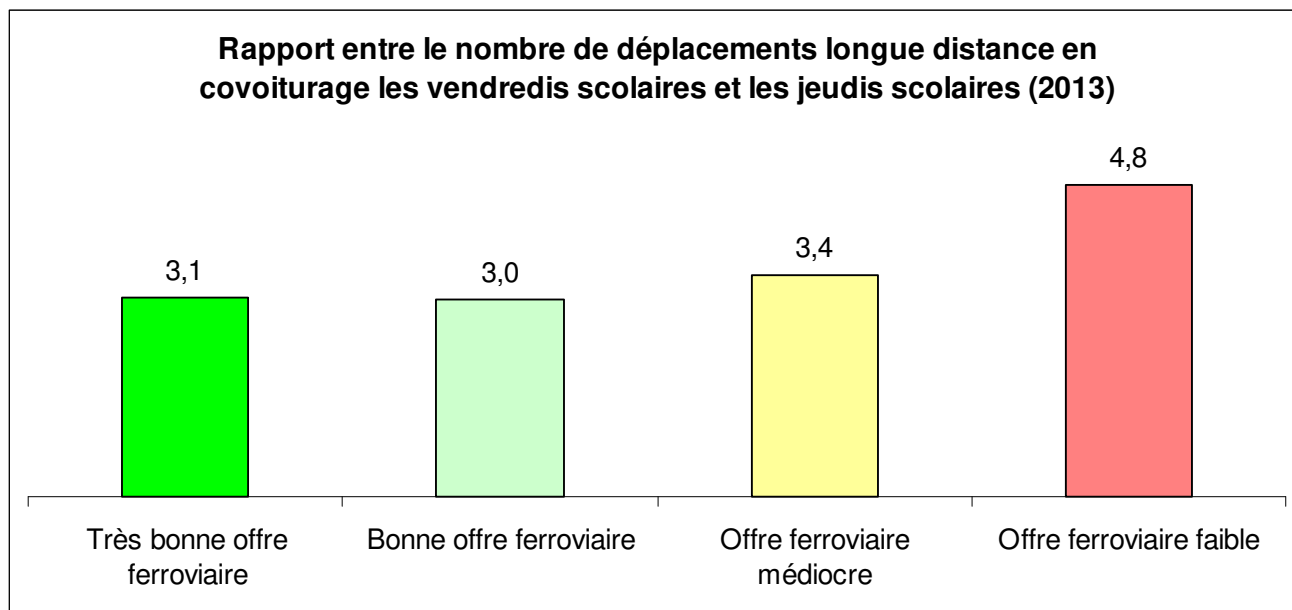
Tous modes confondus, le nombre de déplacements augmente de 76 % entre le jeudi et le vendredi.

Le train est le mode qui connaît la plus faible hausse. Cela s'explique par une part plus élevée de déplacements privés le vendredi (75 %) que le jeudi (50 %). En effet, les déplacements privés ont moins recours au train que les déplacements professionnels.

De son côté, la voiture voit son usage tripler.

Le covoiturage connaît une hausse un peu plus marquée, avec une multiplication par 3,3. Cela s'explique par les déplacements des étudiants et des jeunes actifs, qui constituent les usagers principaux de ce mode. L'offre augmentant moins vite que la demande (2,6 fois plus d'offres le vendredi que le samedi, cf. annexe 4), il s'ensuit une hausse du taux de remplissage des places proposées par les conducteurs (50 % le vendredi vs 39 % le jeudi, cf. page 67).

Le vendredi, l'usage du covoiturage augmente davantage quand l'offre ferroviaire est faible



En période scolaire, entre le jeudi et le vendredi, le nombre de déplacements en covoiturage est multiplié par :

- 3,1 quand l'offre ferroviaire est très bonne,
- 3,0 quand elle est bonne,
- 3,4 quand elle est médiocre,
- 4,8 quand elle est faible.

Le vendredi, le recours au covoiturage augmente donc davantage quand l'offre ferroviaire est faible.

Sur la partie gauche du graphique, le fait que la hausse des déplacements en covoiturage soit légèrement plus élevée pour les trajets disposant d'une très bonne offre ferroviaire (3,1) que pour ceux où l'offre ferroviaire est bonne (3,0) s'explique par le phénomène de la masse critique et la politique tarifaire de la SNCF, déjà présentés plus haut.

Le covoiturage pallie donc les lacunes du train, en termes d'offre et, dans une moindre mesure, de tarif.

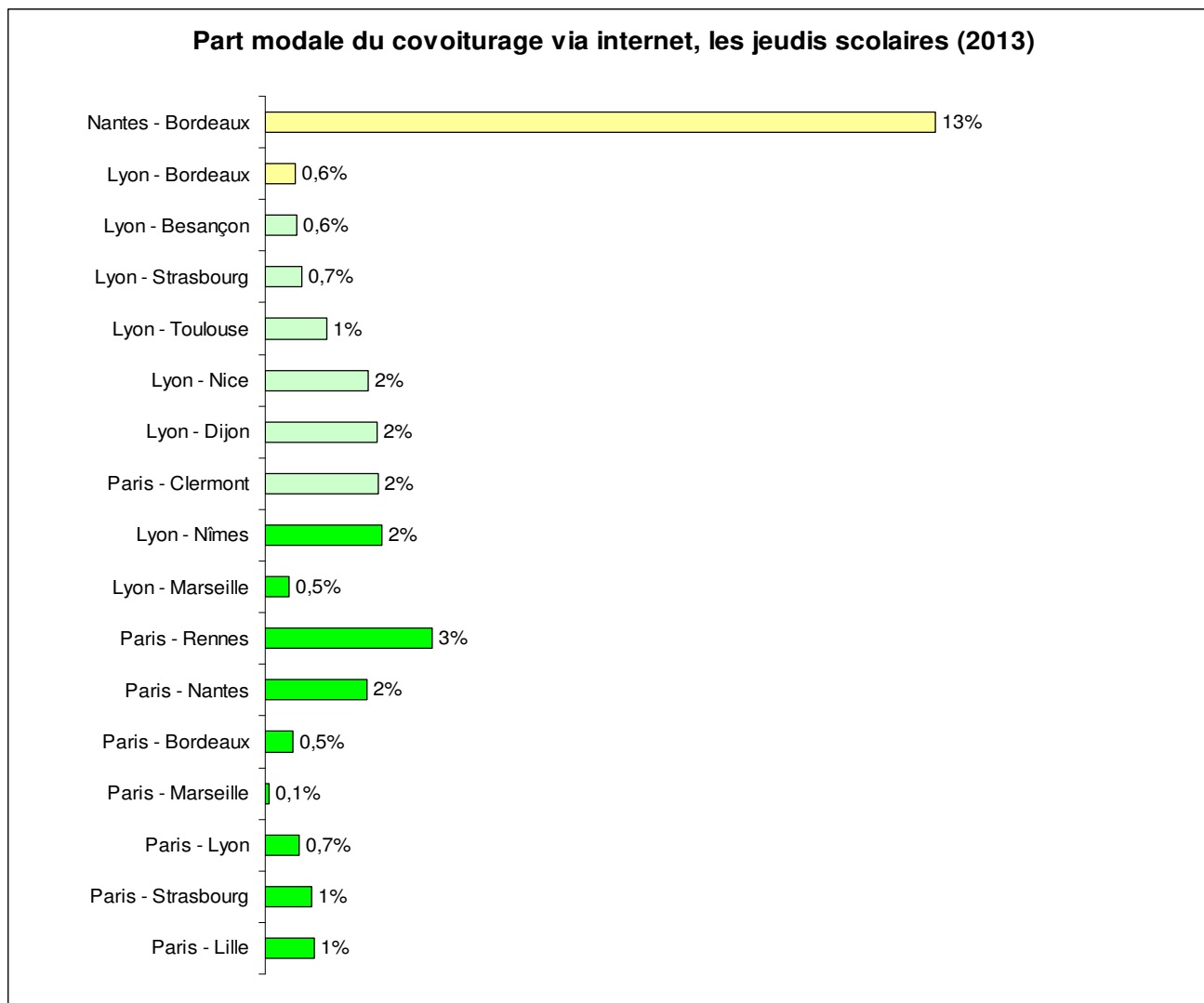
4.3.8. Détail des résultats pour les 17 principaux trajets

Pour les analyses qui suivent, seuls les 17 trajets les plus fréquentés sont analysés.

Nous avons exclu les 8 autres trajets, pour lesquels la taille des échantillons génère un risque élevé de biais statistique : Lyon - Reims, Lyon - Nancy, Clermont - Grenoble, Clermont - Marseille, Clermont - Tours, Clermont - Montpellier, Clermont - Toulouse et Clermont - Bordeaux.

Part modale du covoiturage via internet

Jeudi scolaire



Lecture du graphique : les jeudis scolaires, entre Paris et Lille, le covoiturage via internet représente 1 % de l'ensemble des déplacements.

NB : les chiffres de ce graphique doivent être considérés comme des ordres de grandeur.

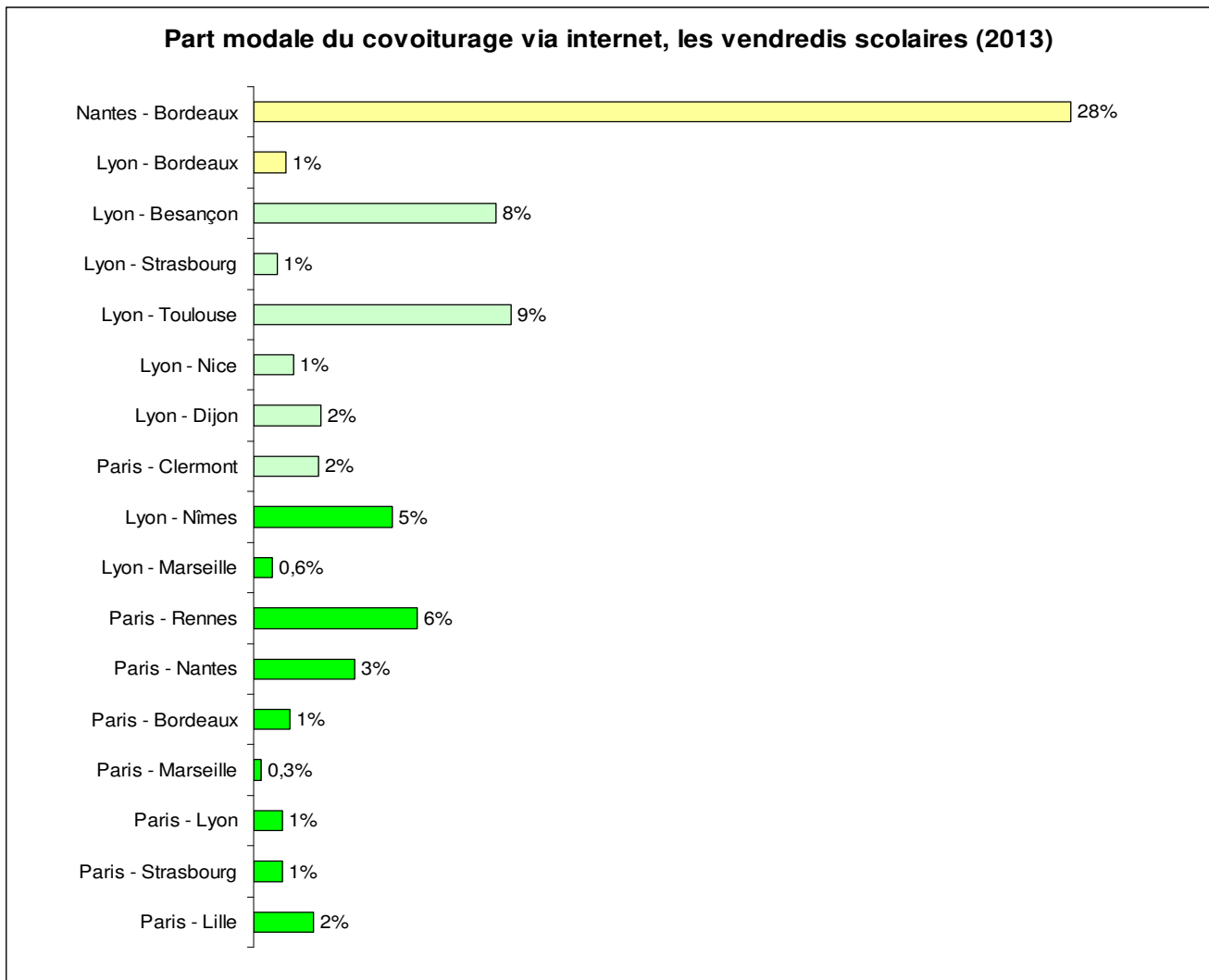
Le premier élément qui saute aux yeux est la part modale élevée du covoiturage sur le trajet Nantes - Bordeaux (13 %).

Vient ensuite, mais loin derrière, le trajet Paris - Rennes (pourtant desservie par TGV) avec une part modale de 3 % pour le covoiturage.

Le minimum est atteint sur Paris - Marseille (0,1 %), du fait d'un temps de parcours en covoiturage dissuasif par rapport au train (7h30 vs 3h30) et à l'avion.

Signalons pour finir qu'une faible part modale pour le covoiturage n'implique pas forcément un faible nombre de déplacements. Ainsi, comme nous l'avons vu un peu plus haut, les quatre trajets de notre panel sur lesquels le covoiturage via internet est le plus développé en nombre de voyages sont Paris - Rennes, Paris - Lille, Paris - Nantes et Paris - Lyon.

Vendredi scolaire



Lecture du graphique : les vendredis scolaires, entre Paris et Lille, le covoiturage via internet représente 2 % de l'ensemble des déplacements.

NB : les chiffres de ce graphique doivent être considérés comme des ordres de grandeur.

La part modale du covoiturage est plus élevée le vendredi que le jeudi pour la totalité des 17 trajets étudiés.

Là encore, Nantes - Bordeaux arrive loin devant avec une part modale de 28 % pour le covoiturage.

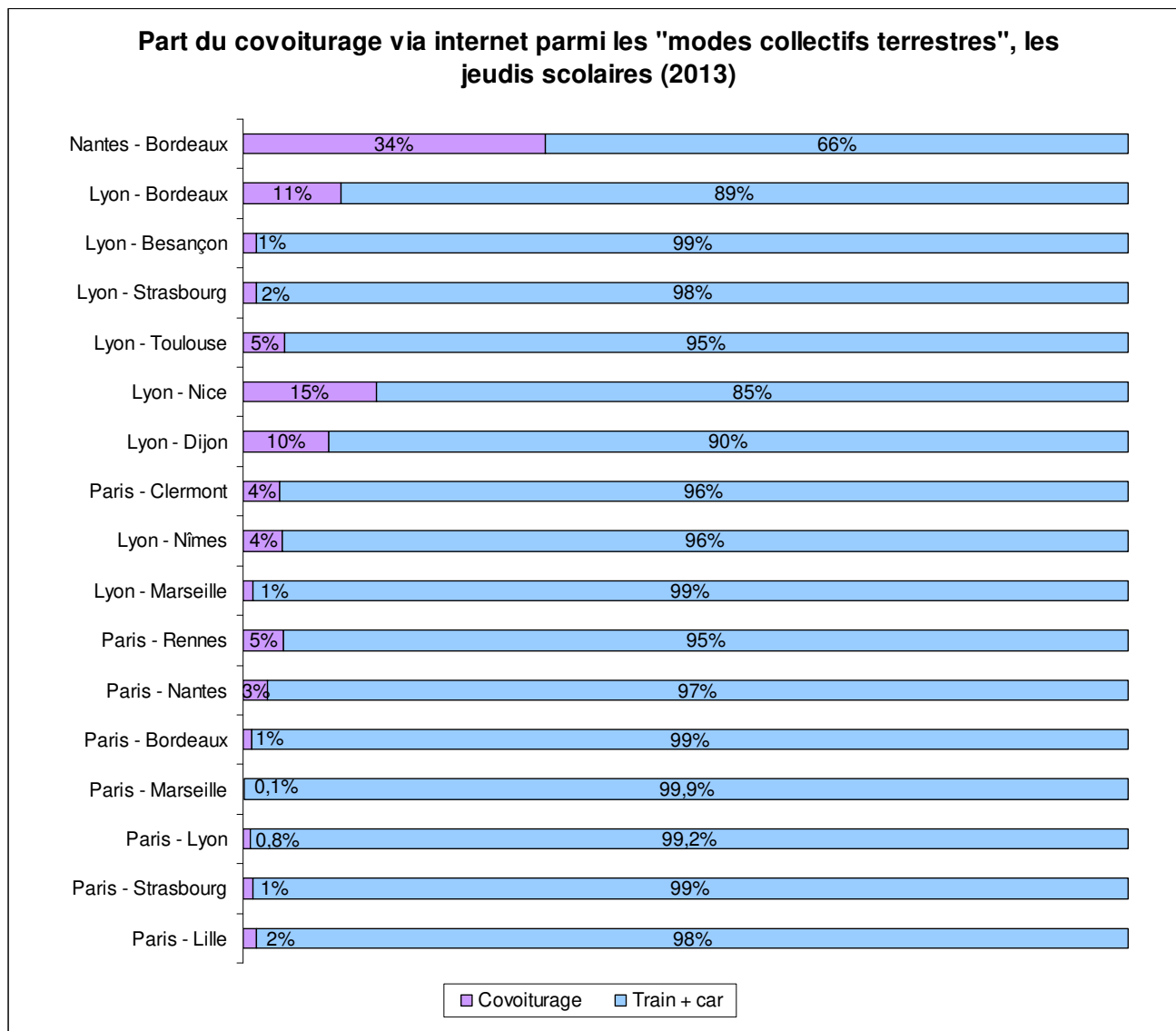
Le covoiturage atteint des scores significatifs (5 à 9 %) sur deux trajets bien desservis par le train (Lyon - Toulouse et Lyon - Besançon) et sur deux autres très bien desservis (Paris - Rennes et Lyon - Nîmes).

Sur tous les autres trajets, la part modale du covoiturage est inférieure ou égale à 3 %. Comme le jeudi, le minimum est atteint sur Paris - Marseille (0,3 %).

Part du covoiturage via internet au sein des « modes collectifs terrestres »

Examinons maintenant la part du covoiturage via internet au sein de ce que nous avons appelé les « modes collectifs terrestres » (train, autocar et covoiturage). Rappelons que, les lignes régulières d'autocar étant encore peu développées pour les liaisons nationales (0 à 1 % de part modale), cela revient quasiment à comparer le covoiturage au train.

Jeudi scolaire

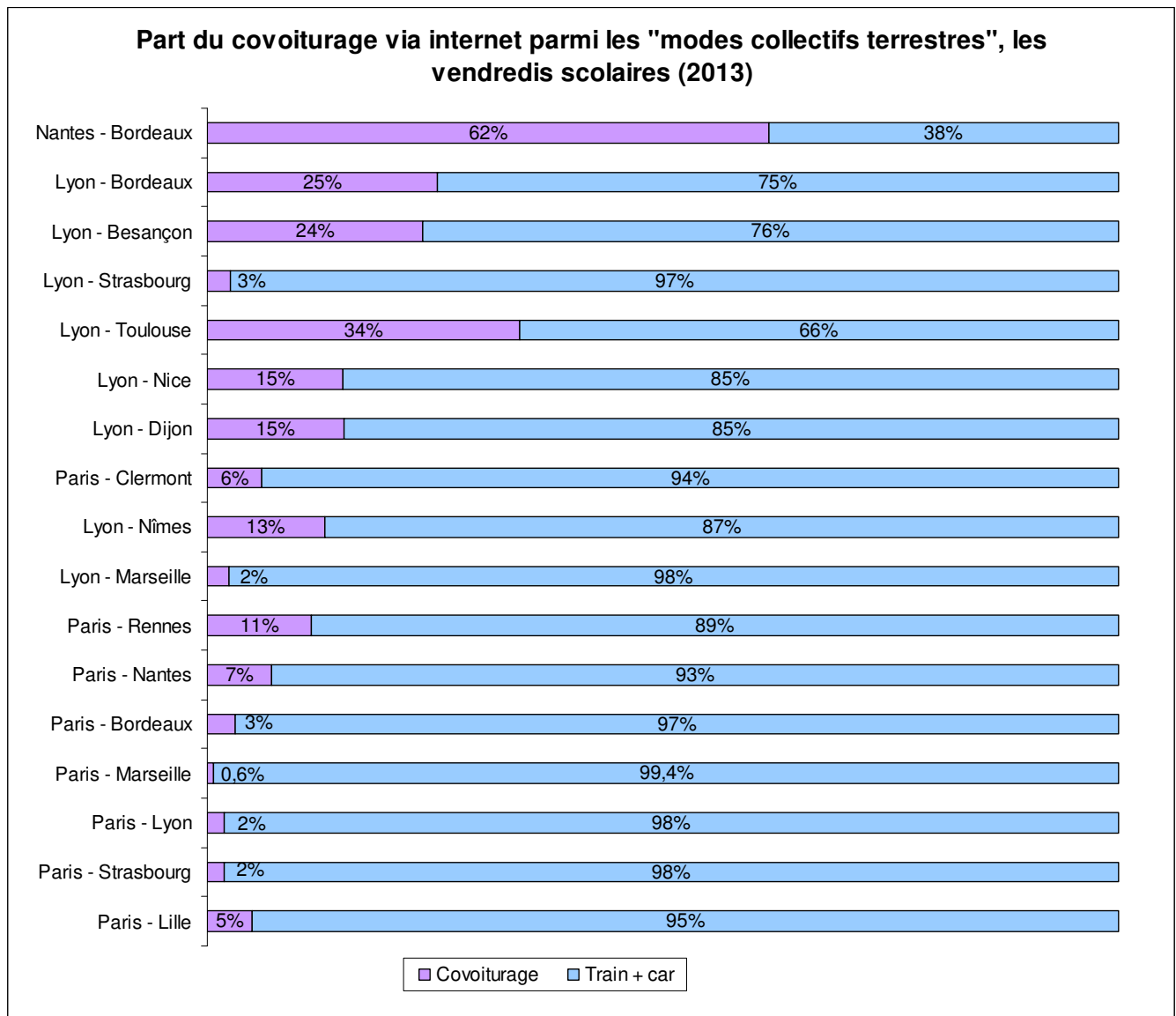


Lecture du graphique : les jeudis scolaires, entre Paris et Lille, le covoiturage via internet représente 2 % des déplacements effectués en « modes collectifs terrestres », le train et les lignes régulières de car 98 %.
NB : les chiffres de ce graphique doivent être considérés comme des ordres de grandeur.

Le covoiturage concurrence fortement le train sur le trajet Nantes - Bordeaux (34 %). Les craintes de la FNAUT se confirment donc.

La concurrence du covoiturage est significative (10 à 15 %) sur trois trajets, dont deux bien desservis par le train : Lyon - Nice, Lyon - Bordeaux et Lyon - Dijon. Elle est plus limitée sur les autres trajets (5 % ou moins). Parmi les liaisons TGV, le maximum est atteint sur Paris - Rennes (5 %) et le minimum sur Paris - Marseille (0,1 %).

Vendredi scolaire



Lecture du graphique : les vendredis scolaires, entre Paris et Lille, le covoiturage via internet représente 5 % des déplacements effectués en « modes collectifs terrestres », le train et les lignes régulières de car 95 %.
NB : les chiffres de ce graphique doivent être considérés comme des ordres de grandeur.

La concurrence du covoiturage vis-à-vis des transports collectifs est plus élevée le vendredi que le jeudi pour la totalité des 17 trajets analysés.

Tout d'abord, le covoiturage devance nettement le train sur le trajet Nantes - Bordeaux (62 % vs 38 %).

La concurrence du covoiturage est importante (24 à 34 %) sur trois trajets, dont deux bien desservis par le train : Lyon - Toulouse, Lyon - Bordeaux et Lyon - Besançon.

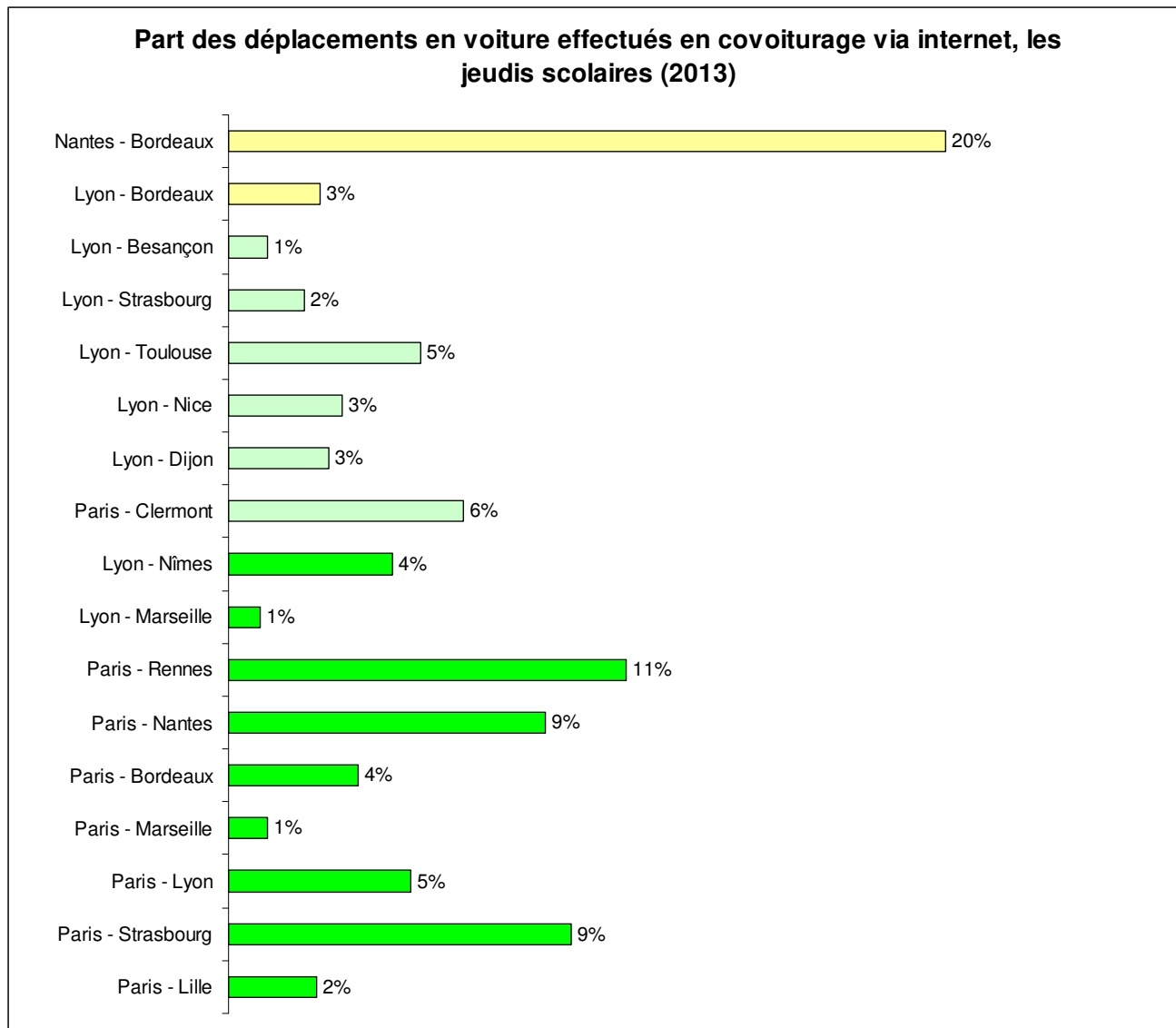
Elle est significative (10 à 15 %) sur quatre trajets, dont deux bien desservis par le train (Lyon - Nice et Lyon - Dijon) mais aussi deux desservis par TGV (Lyon - Nîmes et Paris - Rennes).

Elle est plus limitée sur les autres trajets (7 % ou moins). Là encore, le minimum est atteint sur Paris - Marseille (0,6 %).

Part du covoiturage via internet parmi les déplacements en voiture

Examinons maintenant la part du covoiturage via internet au sein des déplacements en voiture dans leur ensemble.

Jeudi scolaire



Lecture du graphique : entre Paris et Lille, le covoiturage via internet représente 2 % des déplacements effectués en voiture.

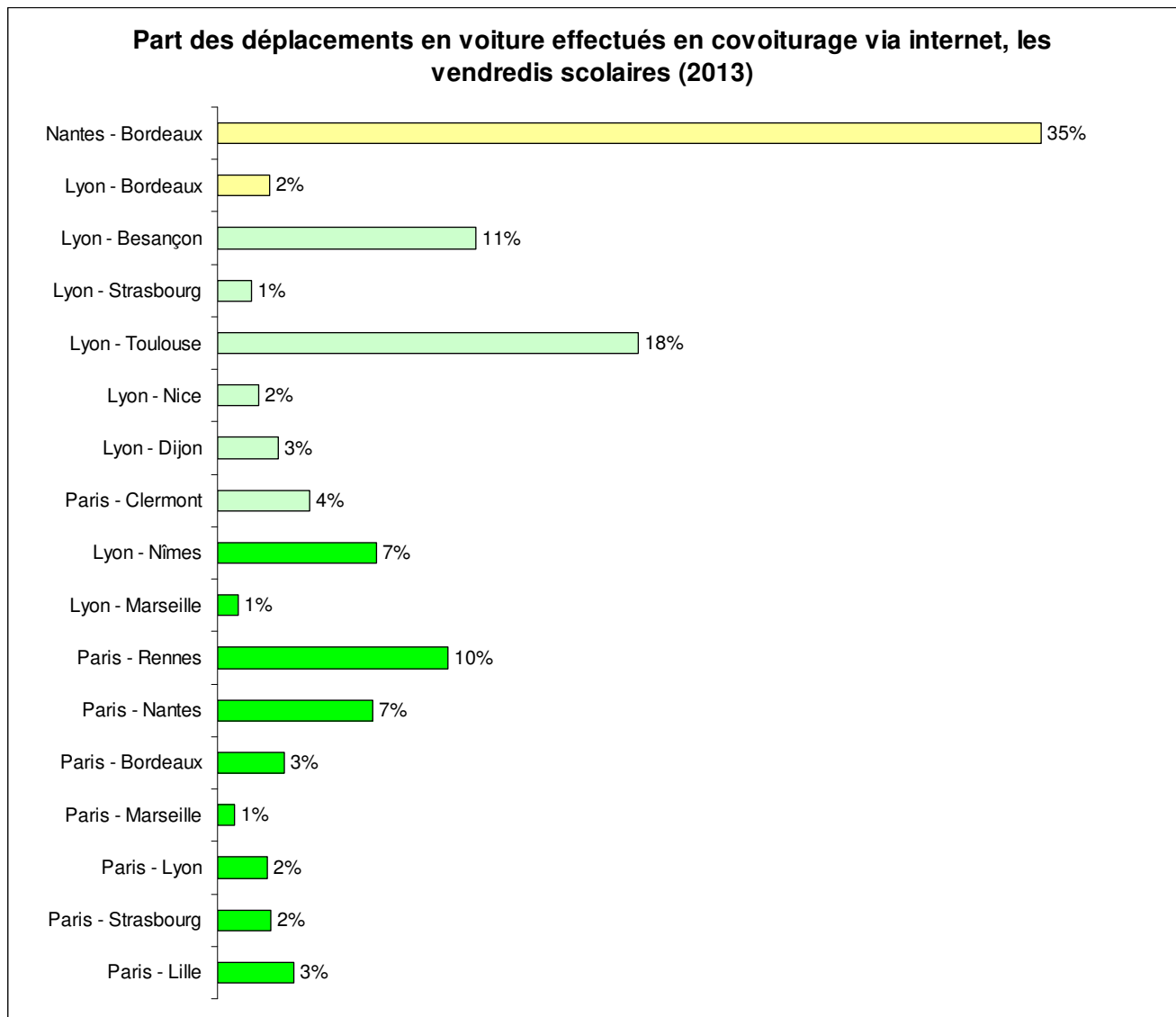
NB : les chiffres de ce graphique doivent être considérés comme des ordres de grandeur.

Le pourcentage de déplacements en voiture réalisé en covoiturage culmine à 20 % sur le trajet Nantes - Bordeaux.

Les conducteurs et les passagers se regroupent également de manière significative (9 à 11 %) sur trois liaisons TGV : Paris - Rennes, Paris - Strasbourg et Paris - Nantes.

Sur les 13 autres liaisons, les automobilistes recourent peu voire très peu au covoiturage (1 à 6 %).

Vendredi scolaire



Lecture du graphique : entre Paris et Lille, le covoiturage via internet représente 3 % des déplacements effectués en voiture.

NB : les chiffres de ce graphique doivent être considérés comme des ordres de grandeur.

Par rapport au jeudi, la part des déplacements en voiture effectués en covoiturage le vendredi est :

- plus élevée pour 5 trajets,
- équivalente pour 2 trajets,
- plus basse pour 5 trajets, tous reliés par TGV. Comme expliqué plus haut, cette situation est probablement due à des offres de covoiturage trop peu nombreuses par rapport aux demandes.

Comme le jeudi, le pourcentage de déplacements en voiture réalisé en covoiturage culmine sur le trajet Nantes - Bordeaux, où il atteint cette fois-ci 35 %.

Les conducteurs et les passagers se regroupent également de manière significative (10 à 18 %) sur trois trajets, dont un relié par TGV : Lyon - Toulouse, Lyon - Besançon et Paris - Rennes.

Sur les 13 autres liaisons, les automobilistes recourent assez peu voire très peu au covoiturage (1 à 7 %).

5. CONCLUSION

5.1. PRINCIPAUX RESULTATS DE CETTE ETUDE

5.1.1. Principales données sur le covoiturage longue distance

- Le covoiturage longue distance connaît un fort développement depuis 2009. Faute de données fiables, cet essor ne peut pas être chiffré.
- En 2013, environ 6 millions de déplacements longue distance ont été réalisés en covoiturage, soit une part modale proche de 1 %. A titre de comparaison, 94 millions de déplacements ont été effectués en train (14 %) et 13 millions en autocar (2 %).
- Trois sites internet totalisent 98,5 % des annonces de covoiturage : BlaBlaCar (95 %), Carpooling.fr (2 %) et Covoiturage-libre.fr (1,5 %).
- Les étudiants et les jeunes actifs représentent environ les deux tiers des covoitureurs, essentiellement comme passagers pour les premiers.
- Les jours de plus fort usage du covoiturage sont le vendredi et le dimanche (départ et retour de week-end).

5.1.2. Le covoiturage nécessite une masse critique de déplacements et un équilibre entre les offres et les demandes

- Pour qu'un passager ait une bonne chance de trouver un véhicule à l'horaire souhaité et avec des lieux de prise en charge et de dépose lui convenant, il est nécessaire de disposer d'un nombre suffisant d'offres vers cette destination.
- Le covoiturage est donc comme le train et le car : il a besoin d'une masse critique pour trouver sa pleine expression. Il s'est donc pour l'instant développé surtout sur les trajets où les déplacements sont nombreux.
- A ce titre, il peut donc concurrencer le train et le car.
- Le bon fonctionnement du covoiturage repose sur un équilibre entre l'offre (nombre d'annonces mises en ligne par les conducteurs) et la demande (nombre de passagers consultant ces offres). Cette condition est remplie actuellement.
- Les campagnes de publicité des opérateurs de covoiturage (principalement BlaBlaCar) visent, entre autres, à maintenir cet équilibre entre offres et demandes.

5.1.3. Pour les conducteurs, le covoiturage concurrence très peu les transports collectifs

- Les conducteurs choisissent *a priori* la voiture.
- Ils essaient ensuite de la remplir en covoiturant. Chaque passager trouve leur permet de faire des économies sur le coût du trajet.
- Dans leur cas, le covoiturage prend donc des parts de marché à l'auto-solisme, pour l'essentiel.
- Toutefois, le partage des frais avec les passagers permet aux conducteurs de réduire le coût d'usage de la voiture, ce qui, sur le long terme, donne un avantage concurrentiel à l'automobile et limite leur utilisation des transports en commun.
- En outre, la proposition de places dans des voitures favorise l'usage du covoiturage de la part des passagers qui, comme indiqué ci-dessous, peuvent choisir ce mode au détriment du train.

5.1.4. Pour les passagers, le covoiturage concurrence moyennement les transports collectifs

- Les passagers hésitent souvent entre le train, l'autocar (quand une ligne régulière existe) et le covoiturage. Les modes sont donc substituables.
- Ils choisissent au cas par cas, principalement en fonction du temps de parcours et du prix.
- Dans leur cas, le covoiturage prend des parts de marché aux transports collectifs, mais le phénomène reste pour l'instant limité.
- Mais le covoiturage peut aussi conforter les transports collectifs sur le long terme. En effet, il renforce la panoplie des alternatives à la voiture solo, permettant de se passer plus facilement d'une voiture.
- D'ailleurs, les covoitureurs utilisent davantage les transports collectifs que le reste de la population, notamment lors de pratiques intermodales train + covoiturage.

5.1.5. Le covoiturage concurrence les transports collectifs quand ils sont peu performants ou chers

- Le covoiturage concurrence peu les transports collectifs quand l'offre ferroviaire est très bonne ou bonne, assez fortement quand elle est médiocre et très fortement quand elle est faible.
- Le covoiturage est pratiqué également quand les tarifs du train sont trop élevés, particulièrement en cas de réservation tardive sur les TGV et les trains InterCités.
- En nombre de déplacements, le covoiturage atteint son maximum sur les trajets où les déplacements sont nombreux, qui sont aussi les mieux desservis par le train. Si, sur ces liaisons très bien desservies par le train, la part du covoiturage s'accroît dans les années à venir, cela risque à moyen/long de fragiliser l'équilibre économique des lignes les plus rentables.

5.2. PROPOSITIONS

5.2.1. Introduction

Le covoiturage est une **alternative à l'auto-solisme** qui présente de nombreux avantages environnementaux et économiques pour l'usager comme pour la collectivité. Il est particulièrement pertinent sur les liaisons non desservies par les transports collectifs. Il permet par ailleurs aux publics peu aisés, notamment les étudiants, de se déplacer à moindre coût.

Il ne s'agit donc pas de diminuer son usage mais de faire en sorte que son développement se fasse **le moins possible au détriment des transports collectifs**. Pour ce faire, il est possible de jouer sur plusieurs leviers, que nous allons développer.

5.2.2. Faire respecter la réglementation

Le « vrai » covoiturage, qui consiste à partager un trajet commun et les frais afférents, est parfaitement licite.

Le travail à mener concerne les **pratiques illicites de transport de personnes**, développées aux pages 42-46 du présent rapport. Les actions prévues par le ministère des finances en matière de surveillance des sites internet devraient permettre de détecter les conducteurs effectuant des trajets très fréquents, renforçant en cela le travail déjà mené par certains sites pour exclure de tels conducteurs.

La surveillance des sites internet permettra par ailleurs de repérer des **fraudes à caractère financier** :

- participation financière des passagers dépassant le barème fiscal automobile pour certains véhicules de 7 à 9 places (0,4 % des annonces, d'après nos relevés),
- conducteurs covoiturant lors d'un trajet professionnel et ne déduisant pas les sommes versées par leurs passagers des frais de déplacement déclarés à leur employeur et/ou aux services fiscaux (pratique plus importante numériquement, mais difficile à détecter),
- conducteurs faisant un détour rémunéré (assimilable à du transport illégal de personnes, cette pratique est beaucoup plus marginale que la précédente mais tout aussi difficile à repérer).

5.2.3. Améliorer l'offre ferroviaire

Nous avons établi que la qualité de l'offre ferroviaire est un levier majeur pour amener les covoitureurs potentiels à préférer le train. Cette qualité passe principalement par :

- des **temps de parcours** inférieurs à ceux de la voiture,
- des **fréquences** élevées,
- des **trajets directs**, sans correspondance.

A ce titre, il apparaît important que le train se repositionne sur certaines liaisons actuellement délaissées, en particulier celles présentant un potentiel élevé en nombre de passagers, telles que Nantes - Bordeaux.

5.2.4. Baisser les tarifs du train

Le prix constitue un des principaux atouts du covoiturage vis-à-vis du train. Le partage des frais étant licite (à condition qu'il ne dépasse pas le barème fiscal automobile), le train ne pourra gagner des parts de marché (ou conserver ses parts actuelles) que si l'écart de prix entre les deux modes diminue.

Sont particulièrement concernés les tarifs pratiqués sur les **TGV** et les **trains InterCités** à réservation obligatoire **dans les jours précédant le départ**. En effet, la clientèle du covoiturage est majoritairement formée d'étudiants et de jeunes actifs, qui présentent les caractéristiques suivantes :

- moyens financiers limités,
- déplacements programmés tardivement, le plus souvent,
- « valeur du temps » moindre que celle des personnes de plus de 30 ans. De ce fait, ils préfèrent prendre le mode de déplacement le moins cher, même s'il est moins rapide.

L'enjeu se situe aussi sur le long terme. Il s'agit en effet de **fidéliser les jeunes au train** plutôt que de les laisser se tourner vers le covoiturage et peut-être plus tard la voiture solo. Cet enjeu est à la fois économique, sociétal et environnemental.

L'engagement de la SNCF de faire passer la part des petits prix de 14 % actuellement à 25 % en 2017 (en incluant les TGV Ouigo et les cars iDBUS)²³ va dans le bon sens mais ne sera peut-être pas suffisant.

En parallèle, une information sur le coût réel de la voiture (voir page suivante) permettra une comparaison objective entre les deux modes de transport.

5.2.5. Baisser le barème fiscal

Comme nous l'avons vu pages 41-42, le barème fiscal est supérieur au coût réel de la voiture, permettant à environ 3 % des conducteurs covoitureurs de faire du bénéfice en toute légalité.

Il est donc proposé de ramener le barème fiscal au niveau du coût réel de la voiture, qui est en moyenne de 0,33 € par km, plus le péage (cf. page suivante).

Cette mesure dépasse largement le cadre du covoiturage. En particulier, une étude d'ADETEC²⁴ a montré que la surévaluation du barème fiscal génère une surévaluation des frais réels déductibles du revenu imposable et, de ce fait, un manque à gagner de 500 millions d'euros de recettes fiscales.

5.2.6. Communiquer et informer

En matière de communication et d'information, les thèmes suivants sont à privilégier :

²³ Source : Ville Rail & Transports, 29/10/2013. Notons que les lignes régulières d'autocar peuvent, du fait du prix attractif des billets, capter certains adeptes du covoiturage, mais que leur développement pourrait aussi se faire au détriment du train et, par conséquent, fragiliser l'offre ferroviaire.

²⁴ www.adetec-deplacements.com/bareme-fiscal.pdf

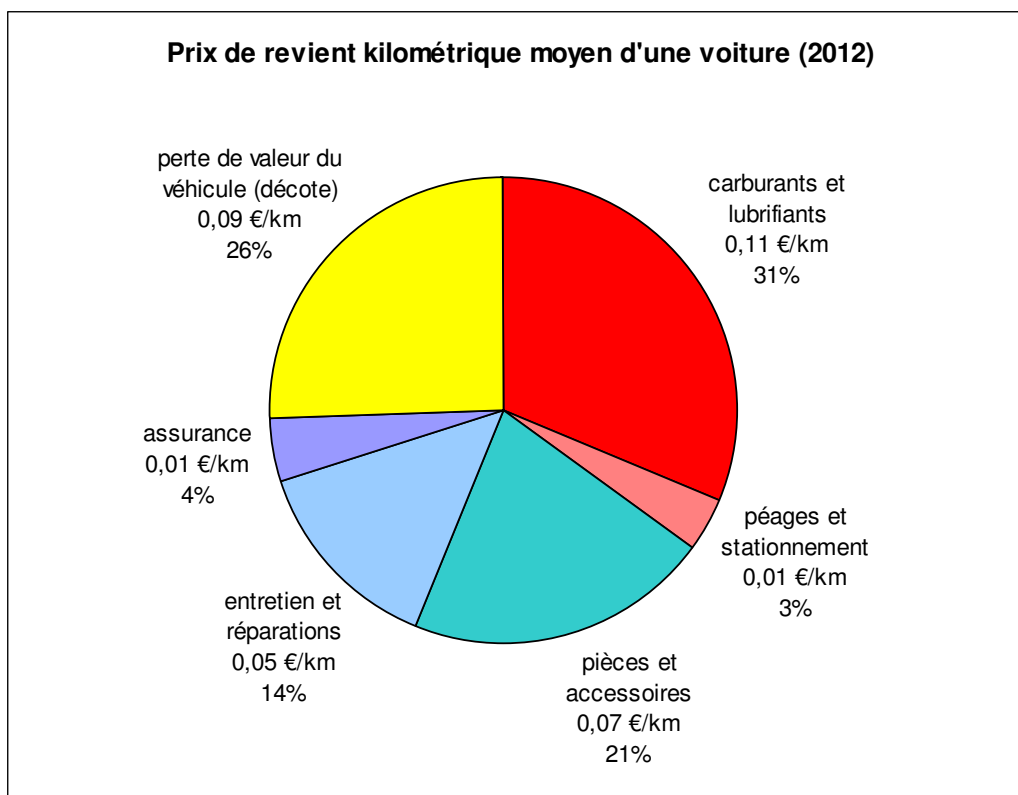
Les avantages du train

Le train présente de nombreux avantages par rapport au covoiturage. Ceux sur lesquels il est important de communiquer sont les suivants :

- Sur bon nombre de trajets, le **train est plus rapide que la voiture** (avec quelques exemples),
- en train, on **valorise son temps** : on peut lire, travailler, etc.
- le train est **moins fatigant**,
- le train est **confortable** : on a de la place pour ses bagages, ses jambes, on peut se lever, etc.
- le train est **très sûr** : seulement 27 morts en train en 14 ans, alors qu'il y a eu pour la seule année 2013 plus de 3 200 morts sur les routes dont 1 600 en voiture,
- avec le train, le **risque d'annulation** est faible (voir les chiffres sur www.qualitetransports.gouv.fr),
- avec le train, on **arrive à l'heure prévue**, on n'est pas soumis aux aléas de la circulation (voir les chiffres sur www.qualitetransports.gouv.fr).

Le coût réel de la voiture

Quand ils comparent les tarifs du train et de la voiture, les Français ont tendance à ne prendre en compte, pour cette dernière, que le coût du carburant et les éventuels péages. Or, comme le montre le graphique ci-dessous, déjà présenté au chapitre 3, ces postes ne représentent que le tiers du coût total.



Source : *Le coût réel de la voiture en 2012*, Bruno CORDIER
www.adetec-deplacements.com/3.cout-reel-voiture-3p.pdf

En France, le prix de revient moyen d'une voiture est de 0,33 € par km hors péage et stationnement, dont 0,24 € par km de frais variables (plus ou moins proportionnels au kilométrage parcouru, en rouge et bleu sur le graphique) et 0,09 € de frais fixes (décote).

Communiquer sur ces chiffres et donner des exemples concrets permettra aux Français de faire une comparaison objective entre le prix du train et celui de la voiture. Par exemple, entre Paris et Lyon (465 km), le coût réel de la voiture est de :

- $465 \text{ km} \times 0,24 \text{ €/km} + 33,30 \text{ € (péage}^{25}) = 144 \text{ €}$ si l'on ne prend en compte que les frais variables,
- $465 \text{ km} \times 0,33 \text{ €/km} + 33,30 \text{ € (péage)} = 186 \text{ €}$ si l'on prend également en compte les frais fixes.

Le train est donc souvent plus rentable, même quand on voyage à plusieurs.

La distinction entre covoiturage et transport illégal de personnes

Le covoiturage s'inscrit dans un trajet que le conducteur fait déjà pour ses propres besoins et qu'il partage avec des passagers, lesquels contribuent aux frais afférents.

Toute autre situation est illégale si le transport n'est pas effectué par un professionnel disposant d'une assurance spécifique.

L'assurance du covoiturage

La question de l'assurance du covoiturage est présentée à la page 17. Les points sur lesquels il est important de communiquer sont les suivants :

- certains contrats peuvent présenter des clauses restrictives. Sont notamment dans ce cas de nombreux contrats d'assurance des véhicules professionnels, qui peuvent interdire tout transport de passagers extérieurs,
- il est préférable de déclarer au préalable la pratique du covoiturage à son assureur.

Ce travail d'information peut se faire en partenariat avec l'Association française de l'assurance (Assfass, www.assfass.fr) qui regroupe les acteurs de la profession.

5.2.7. Sécuriser le covoiturage

Afin de sécuriser le covoiturage, il pourrait être exigé des sites internet qu'ils demandent aux conducteurs de fournir lors de leur inscription, puis tous les ans :

- leur permis de conduire,
- leur carte d'assurance (carte verte),
- leur carte grise. Celle-ci attesterait du nombre de places du véhicule et éviterait par exemple que le conducteur d'un véhicule 4 places ne transporte 4 passagers au lieu de 3 (dont un sans ceinture de sécurité). Les véhicules dont le propriétaire est une personne morale (entreprise, administration...) pourraient se voir demander en outre le contrat d'assurance (pour voir si les passagers covoitureurs sont assurés) ou bien être purement et simplement exclus, ce qui éviterait notamment une partie des fraudes à caractère financier mentionnées plus haut.

²⁵ Tarif juin 2014, source ViaMichelin.

Cette proposition devrait diminuer le nombre d'offres de covoiturages, en excluant les mauvais conducteurs et, éventuellement, les véhicules professionnels. Inversement, le renforcement de la sécurité devrait attirer de nouveaux passagers. Le solde global est difficile à déterminer, il peut aussi bien être positif que négatif. Quant au bilan vis-à-vis du train, il sera probablement en défaveur de ce dernier, puisque les passagers sont bien davantage utilisateurs de ce mode que les conducteurs.

Notons pour finir que l'obligation de fournir ces pièces administratives pourrait causer la fermeture de Covoiturage-libre.fr, site non lucratif animé par des bénévoles.

5.2.8. Les idées à écarter

Voici deux idées évoquées par certains acteurs au cours la présente étude et les raisons pour lesquelles elles ne sont pas applicables.

Taxer le covoiturage

Pour le conducteur, les sommes versées par les passagers dans le cadre du covoiturage ne sont pas des revenus, mais une participation aux frais et, à ce titre, ne peuvent donc être taxées.

Ce principe a été confirmé par l'arrêt de la cour de cassation du 12 mars 2013, présenté page 40.

Augmenter le coût de l'assurance pour le covoiturage

Chaque compagnie d'assurance fixe sa politique tarifaire dans le cadre de la réglementation. Ainsi, certaines d'entre elles appliquent le taux maximal de la surprime « conducteur novice » défini par le Code des assurances (100 % la 1^e année, 50 % la 2^e, 25 % la 3^e), d'autres un taux moindre, d'autres enfin aucune surprime.

Si le code des assurances définissait une surprime pour le covoiturage, certains assureurs pourraient très bien ne pas l'appliquer. Ainsi, la MAIF et la MACIF encouragent aujourd'hui le covoiturage par des outils variés (assurance, information, mise en relation...), car elles considèrent à juste titre qu'il s'agit d'un usage citoyen de l'automobile, par comparaison avec l'auto-solisme.

En outre, il serait très difficile de définir le covoiturage, car il s'agit d'un transport gratuit, au sens de la loi. Par exemple, quelqu'un transportant la fille de ses voisins ou l'ami d'un ami fait-il du covoiturage ou non ? Le risque serait de créer une « usine à gaz » avec une liste restrictive de passagers assurés automatiquement (ex : le conjoint, les enfants, les ascendants) et tous les autres passagers potentiels nécessitant une déclaration à l'assureur et le paiement d'une surprime.

5.3. PISTES DE TRAVAIL COMPLEMENTAIRES A CETTE ETUDE

5.3.1. Faire un suivi du nombre de voyages sur BlaBlaCar

Au chapitre 4 de la présente étude, nous avons, sur une sélection de 25 trajets, relevé le nombre de déplacements en covoiturage et calculé la part de ce mode.

Il est préconisé de renouveler ces relevés à intervalles réguliers (une ou deux fois par an) afin de voir comment ces chiffres évoluent.

Il s'agira en particulier de répondre aux questions suivantes :

- Le covoiturage continue-t-il de se développer et si oui à quel rythme ?
- Sur quels types de trajets se développe-t-il le plus ? En particulier, le prix élevé des billets TGV et InterCités en cas de réservation tardive provoque-t-il un essor du covoiturage sur les trajets concernés ?
- Le covoiturage atteint-il la masse critique sur de nouveaux trajets ou se développe-t-il essentiellement sur les trajets où les déplacements sont les plus nombreux ?
- Continue-t-il d'y avoir un certain équilibre entre les offres et les demandes de covoiturage ? Ou bien apparaît-il une sur-offre (notamment les mardis, mercredis et jeudis) ou, inversement, une sur-demande (notamment les vendredis et dimanches) ?
- Quels sont les impacts chiffrés sur le covoiturage d'évolutions de l'offre ferroviaire (ex : temps de parcours, fréquences, tarifs, grèves...) ou autocar (ex : création de nouvelles lignes, renforcement des fréquences...) ?

5.3.2. Faire une enquête à grande échelle

Nous l'avons vu au chapitre 2, il existe une seule enquête à grande échelle sur le covoiturage longue distance (MAIF), mais celle-ci est ancienne (2009) et n'a pas porté sur les critères de choix modal. Enfin, son panel, certes numériquement important, n'est pas forcément représentatif.

Il serait intéressant de mener deux enquêtes auprès de panels représentatifs de 500 à 1 000 conducteurs et 500 à 1 000 passagers afin d'approfondir le travail présenté aux pages 71-90 du présent rapport, qui n'a qu'une valeur qualitative et ne peut prétendre à la représentativité statistique.

5.3.3. Suivre un panel de covoitureurs pendant 3 à 5 ans

L'enquête ci-dessus permettra d'avoir une photographie des pratiques de covoiturage à un instant T.

Afin de connaître les dynamiques en cours et les facteurs influant sur les pratiques, il est préconisé, en complément, de suivre un panel de 50 conducteurs et 50 passagers pendant 3 à 5 ans. Ce panel serait interrogé à intervalles réguliers (tous les 3 ou 6 mois) sur ses déplacements longue distance, ses pratiques modales et ses critères de choix modal.

5.3.4. Mener une étude sur le covoiturage courte distance

Il serait intéressant de mener la même étude que celle-ci sur le covoiturage courte distance, qui présente des caractéristiques très différentes du covoiturage longue distance :

- il s'agit le plus souvent d'une pratique quotidienne ou quasi quotidienne (déplacements domicile-travail et domicile-études),
- il se fait généralement avec la ou les mêmes personnes,
- la population est plus diversifiée (davantage de personnes de plus de 30 ans),
- le taux de remplissage des véhicules est moindre (un seul passager, en général),
- il n'y a pas forcément échange d'argent, de nombreux covoitureurs étant alternativement conducteurs et passagers,
- etc.

En effet, les déplacements domicile-travail et domicile-études représentent un enjeu important, notamment en secteur périurbain, en termes de :

- mobilité automobile : les trajets domicile-travail représentent plus de la moitié du kilométrage annuel des voitures en secteur périurbain. Par exemple, une personne habitant à 20 km de son lieu de travail parcourt plus de 8 000 km par an pour ses trajets domicile-travail,
- émissions de gaz à effet de serre,
- impacts sur le budget des ménages, y compris pour les classes moyennes. Ainsi, les 8 000 km ci-dessus représentent un budget annuel de 2 700 €, soit près de 2,5 SMIC mensuels nets.

ANNEXES

ANNEXE 1 - EXTRAIT DU RAPPORT DE L'AUTORITE DE LA CONCURRENCE (NOVEMBRE 2013)

C. LE COVOITURAGE, QUELLE CONCURRENCE FAITE À L'AUTOCAR ET AUX TRANSPORTS COLLECTIFS ?

237. Le covoiturage est une pratique en développement en France. Pour certains transporteurs, il tend à concurrencer l'autocar, voire le ferroviaire. Il ressort néanmoins, à ce stade de l'instruction, que cette pratique reste accessoire au transport collectif, auquel elle n'apparaît que peu substituable, et donc complémentaire.

1. ÉLÉMENTS DE DÉFINITION

238. Le covoiturage peut être défini comme le fait d'utiliser de manière conjointe et préalablement organisée (à la différence de l'auto-stop) un véhicule individuel, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet en commun.
239. L'intérêt pour les voyageurs consiste à réduire les dépenses de transport, en en partageant certaines (carburant et péages notamment) mais également d'agrémenter les voyages (développer le lien social). Plus globalement, il peut avoir un intérêt collectif : augmenter le taux de remplissage des véhicules et ainsi diminuer les embouteillages ou la pollution.
240. Il y a lieu de distinguer deux types de covoiturage : le « domicile-travail » (ou pendulaire) et le covoiturage « longue-distance ». Le premier apparaît notamment soutenu par les collectivités territoriales, certaines s'efforcent de le développer, par la création notamment d'aires de covoiturage. Il nous intéressera moins que le second.

2. ETAT DU MARCHÉ

241. La presse généraliste ou spécialisée fait ainsi état d'une croissance importante de ce transport et de ses acteurs. Les services « blablacar »⁶⁷ et « carpooling »⁶⁸ font figure de leader. Par ailleurs, le groupe SNCF a racheté en septembre 2013 le service « 123envoiture.com », ce qui a été largement présenté comme une conséquence de la concurrence accrue qu'exercerait le covoiturage sur le transport ferroviaire, mais aussi par autocar⁶⁹.
242. Ce mode de transport connaît actuellement, assurément, un dynamisme certain, du fait notamment de l'usage croissant des technologies de l'information et des terminaux mobiles. Il serait ainsi proposé par près de 300 sites internet et plus de 3 millions de personnes y auraient recours.

⁶⁷ Services exploités par la société française COMUTO.

⁶⁸ Service exploité par la société allemande MITFAHRGELEGENHEIT.

⁶⁹ Voir l'article de Challenges du 10 septembre 2013 : « Pourquoi la SNCF s'intéresse-t-elle tant au covoiturage ? »

3. SUBSTITUABILITÉ, CONCURRENCE, COMPLÉMENTARITÉ

243. En termes de distance pertinente et de temps de parcours, le covoiturage longue distance et l'autocar apparaissent particulièrement comparables. Tous deux recourent au réseau routier, avec ses avantages de desserte et également ses inconvénients, en termes de congestion notamment.
244. Les acteurs entendus lors de l'instruction sont nombreux à faire état d'une concurrence exercée par le covoiturage sur les transports collectifs terrestres (fer et autocar). iDBUS axe notamment une partie de sa communication sur le fait que son service vise à concurrencer la voiture individuelle et le covoiturage. Pour certains opérateurs, les tarifs des services de covoiturage constituent des prix de référence pour positionner leurs tarifs de transport par autocar. Les tarifs du train (TET) et de l'avion (*low cost*) n'interviennent qu'accessoirement dans la détermination du prix des billets de transport par autocar, ce qui tend à montrer que ces différents modes (transport ferroviaire TET, transport aérien « low cost » et transport par autocar) ne sont que très faiblement substituables entre eux.
245. Une autre caractéristique potentiellement avantageuse du covoiturage longue distance est qu'il permet dans une certaine mesure des dessertes plus fines. Les plateformes utilisées autorisent ainsi notamment une discussion et un accord entre les voyageurs, sur les adresses précises de prise en charge et de destination. En termes d'origine-destinations, le covoiturage adresse donc potentiellement toutes les adresses d'un territoire, quand les modes collectifs sont eux davantage contraints, de gare à gare.
246. Toutefois, le covoiturage semble peu concurrencer les transports en commun dans la mesure où, selon une étude de l'ADEME : « les $\frac{1}{4}$ des voyageurs « co-voiturent » en remplacement de l'utilisation de leur voiture personnelle et seul $\frac{1}{4}$ co-voiture au lieu d'utiliser les transports en commun »⁷⁰. Toujours selon cette étude, le covoiturage apparaît comme la « solution pertinente de mobilité en zones peu denses, mal connectées aux transports en commun à des coûts raisonnables, ou à des périodes où les transports collectifs ne sont pas disponibles »⁷¹. De ce fait, cette alternative de transport serait plutôt complémentaire au transport régulier par autocar (et par train) que concurrente.
247. De plus, cette pratique de mobilité ne paraît pas permettre à tous les types de voyageurs de se déplacer. Les familles en particulier ne font pas partie de la demande adressable par les services de covoiturage.
248. De même, pour les consommateurs désirant prévoir suffisamment longtemps à l'avance leur voyage, les services de covoiturage seraient moins pertinents car les dates et horaires de départ sont décidés par les conducteurs et sont donc soumis à des aléas difficilement compatibles avec une demande de date et d'horaire de départ non flexibles. Le covoiturage n'a pas les caractéristiques essentielles du transport régulier, il n'apporte pas les mêmes garanties, la même prévisibilité pour les voyageurs, en termes de continuité de service, de fréquences, d'horaires, et de dessertes géographiques.
249. Pour ces raisons notamment, il paraît davantage de nature à adresser une demande de voyage occasionnelle.
250. D'autres caractéristiques du covoiturage limitent sa substituabilité à l'autocar.

⁷⁰ Rapport de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) intitulé « Caractérisation de services et usages de covoiturage en France : quels impacts sur l'environnement, quelles perspectives d'amélioration ? », juin 2010.

⁷¹ Idem.

- Il ne permet pas le transport de bagages dans une mesure similaire ;
 - il n'offre pas le même confort que l'autocar, qui permet de « rentabiliser » le temps de trajet. Il paraît davantage possible de lire, travailler, dormir en autocar alors que la solution de covoiturage permet difficilement de réaliser les deux premières activités et met plutôt en avant le concept de partage (pratiques collaboratives) et d'échanges entre voyageurs que celle de repos.
251. Pour conclure, le développement du covoiturage reflète assurément certaines carences du transport collectif, en termes de dessertes ou de prix notamment. Il semble également possible que le covoiturage et l'autocar exercent l'un sur l'autre une pression sur leurs prix respectifs.
252. Néanmoins, l'autocar et le covoiturage restent, globalement, imparfaitement substituables. Le covoiturage constitue dès lors avant tout une pratique de transport complémentaire, possiblement bénéfique, en particulier dans une perspective de transport occasionnel.
253. Au demeurant, il ne s'agit pas d'un mode de transport collectif ; c'est davantage une pratique de voyage associée au véhicule individuel, dans une optique de partage de coût. Les enjeux y afférents s'éloignant de ceux de la présente étude, l'Autorité n'aurait ainsi pas davantage de remarques à faire concernant le covoiturage.

15. Des éléments sont-ils susceptibles de remettre en cause ce constat d'une substituabilité imparfaite entre covoiturages et transports collectifs ?
16. Le covoiturage exerce-t-il une certaine pression sur les prix des transports collectifs ?
17. Existe-t-il une autre forme de pression concurrentielle du covoiturage sur le transport par autocar ?

ANNEXE 2 - EXEMPLES DE CONDUCTEURS EFFECTUANT DES TRAJETS PROFESSIONNELS FREQUENTS

Conducteur A

Comme le montre la copie d'écran ci-dessous, le deuxième conducteur du tableau de la page 45 a effectué 200 trajets en 22 mois, soit en moyenne 9 par mois. Si le nombre de passagers est à chaque fois du même ordre que ci-dessous (5), la recette dégagée et probablement non déclarée au fisc est de l'ordre de 1 350 € par mois.

Lyon → Paris

Le ven. 28 févr. - 06h30 [Voir le retour \(28 février\)](#)

Infos Itinéraire Questions / Réponses

Commentaire en cours de modération.

Informations sur le trajet

Lieu de rendez-vous : Part-dieu---place camot---, Lyon
 Lieu de dépose : Porte d'Italie---gare de Lyon---porte d'Aubervilliers, Paris
 Détours : Je ne ferai pas de détour

Départ : Le ven. 28 févr. - 06h30
 Durée estimée : 4h03
 Distance estimée : 462 km

Emissions estimées : 99kg de CO₂
 Transport de colis : Accepté
 Taille des bagages : Bagage gros

Véhicule

PEUGEOT BOXER
 Couleur : blanc
 Confort : Confortable

Autres passagers ayant réservé pour ce trajet :

- Passagère Lucile C
- Passager Gouablin R
- Passagère Justine N
- Passager Frédéric
- Passagère Elea M

30 € par passager

Pour réserver une place et obtenir les coordonnées, cliquez sur :

[S'inscrire gratuitement](#)
[S'identifier](#)

Conducteur [Plus d'infos](#)

Saphir B (39 ans)

Ambassadeur
 73 avis reçus

Bio : Bonjour à tous ... Je suis saphir et j'effectue 1 à 2 trajets par semaine pour Paris en général. Je suis commerçant en région lyonnaise et mes fournisseurs se trouvent à Paris ... J'effectue donc un réassort chaque semaine ... Je suis de service les samedis et je charge/charge les passagers de 2 enfants dans mon véhicule pour la présentation ... dans un autre sur les routes de ...

Inscription : le 14 avril 2012
 200 trajets proposés

Pour réserver une place et obtenir les coordonnées, cliquez sur :

[S'inscrire gratuitement](#)
[S'identifier](#)

Source : www.blablacar.fr (copie d'écran effectuée le 17 février 2014). Les infos à caractère personnel ont été grisées par nos soins et les infos mentionnées dans le texte encadrées de rouge.

Bordeaux → Paris

Afficher la carte

Départ

Place Ravezies, Bordeaux

Arrivée

PARIS

Date

Vendredi 04 avril

Horaire

07h30

Détails du voyage

" Bonjour

Départ : Bordeaux tramway ligne C Place Ravezies à 7h30 (rdv vers 7h20)

Arrivée : Paris Métro pont de Sèvres ligne 9 ou à la défense

Arrivée prévue vers 13h ou 13h30 avec une ou deux pauses

Bagages : gros OK, mais pour les très gros merci de me préciser leurs tailles

Véhicule confortable et spacieux avec sièges individuelles et chargeur de téléphone (14, 5, Samsung).

Voyages dans la joie et la bonne humeur

à votre dispo pour plus d'info

merci et bonne résa. "

Détour

Aucun

Flexibilité horaire

Départ pile à l'heure

Bagages autorisés

Grandes tailles

Voiture

★★★★ Citroen Jumpy



Annonce publiée le 21/03/2014 - Vue 58 fois

Questions / Réponses publiques (6)

Vous pouvez poser vos questions avant de réserver :

En savoir plus

Paul K :

"bonjour

Je cherche qqun pour me transporter 2 fauteuils années 50 qui s'empilent, très faciles à mettre tête bêche et pas lourds du tout. Chacun fait un cube de 60x80x80 mais une fois l'un sur l'autre ça ne fait guère plus de volume.

Combien vous prendriez ? Ils sont chez mon frère rue Verte à Bordeaux et moi à Paris République mais je peux venir les chercher à Pont de Sèvres. Vous

35 € par place

Acceptation : Automatique

4 places restantes

Réservez pour être sûr(e) de partir :

1 place

☐ J'accepte les CGU et certifie avoir + de 18 ans

Réserver en ligne

→ Comment réserver votre place ?

Conducteur

Tarik S

33 ans

Ambassadeur



★★★★★ 53 avis

Conduite : agréable — 3 / 3

Vérifications

Téléphone vérifié

Email vérifié

Activité

Annonces publiées : 197

Taux de réponse aux messages : 98%

Connexion : Aujourd'hui à 15h31

Date d'inscription : 16 janvier 2013

Tarik S (33 ans)
 Évaluation moyenne : ★★★★★
 Expérience : Ambassadeur
 Mes préférences :
 Je suis

Pourquoi voyager avec moi ?
 "Bonjour, **Pour mon travail, je suis amené à faire de nombreux trajets bordeaux-paris, et plus encore.** La route c'est mon dada, J'ai été chauffeur en poids lourds quelque temps et connais donc par cœur quelques routes françaises et européennes. J'aime parler de tout et rien, car je suis très curieux de nature et je m'intéresse à pas mal de chose. bon voila, A bientôt sur les routes.."

Source : www.blablacar.fr (copies d'écran effectuées le 1^{er} avril 2014). Les infos à caractère personnel ont été grisées par nos soins et les infos mentionnées dans le texte encadrées de rouge.

Le 4^e conducteur du tableau de la page 45 a publié 197 annonces entre le 16 janvier 2013 et le 4 avril 2014, ce qui représente plus de 6 trajets par semaine, en moyenne.

Si le nombre de passagers est à chaque fois du même ordre que pour la moyenne que nous avons observée sur 5 trajets effectués en mars et avril 2014 (5 personnes), la recette dégagée et probablement non déclarée au fisc et, s'il est salarié, à son employeur est de l'ordre de 2 300 € par mois.

ANNEXE 3 - PRIX ET TAUX DE REMPLISSAGE SUR 4 TRAJETS UN JOUR DE GRAND DEPART

Nous avons relevé tous les tarifs au cours des 3 semaines précédentes pour un départ le vendredi 20 décembre 2013, veille des vacances scolaires de Noël.

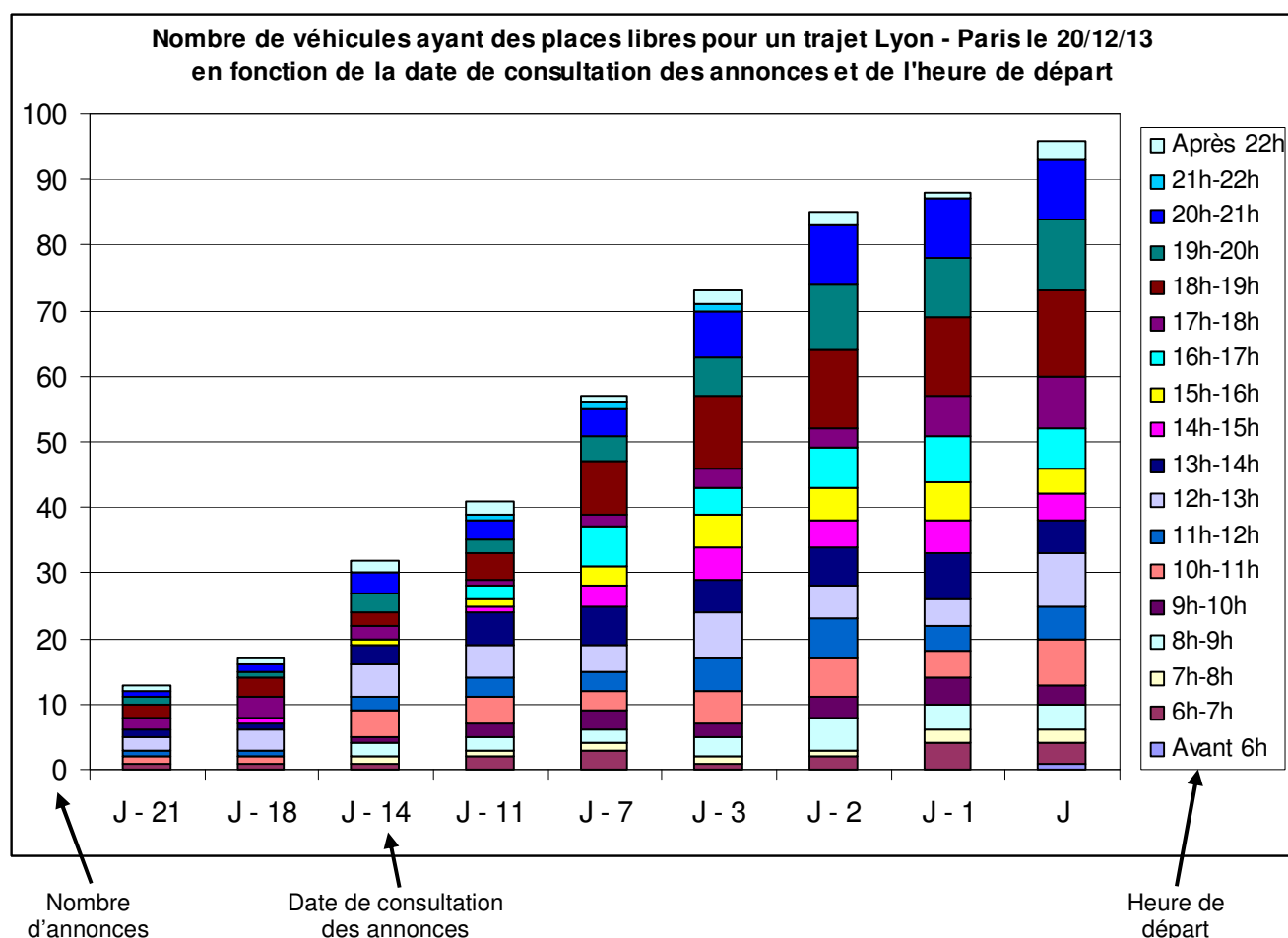
Pour le train et le car, nous avons relevé les tarifs concernant les « jeunes » (12-25 ans) et les « adultes » (26-59 ans), car ces deux classes d'âge constituent la quasi totalité des usagers du covoiturage.

Trajet Lyon - Paris

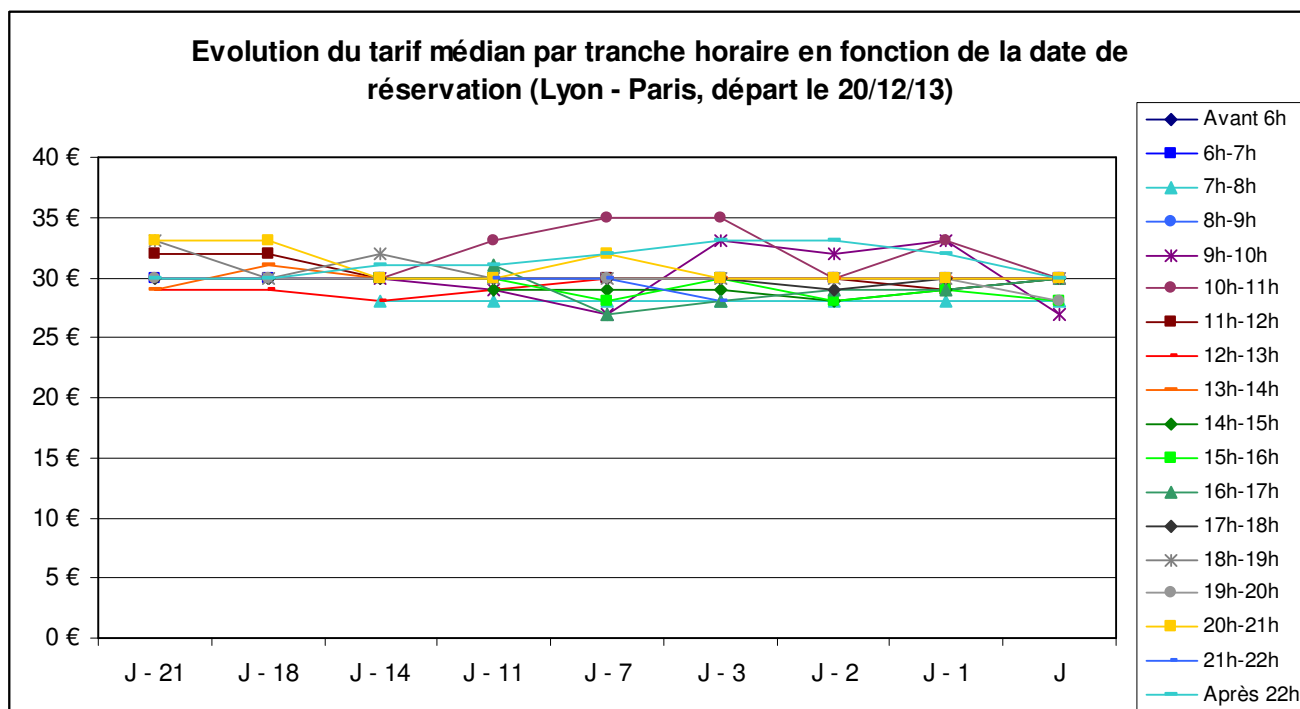
Covoiturage

Nous avons sélectionné les offres de covoiturage sur le trajet Lyon - Paris avec le critère « à 10 km près » pour éliminer les trajets trop différents du train et du car.

Voici tout d'abord l'évolution dans le temps du nombre de véhicules ayant des places libres, avec le détail par heure de départ :



Les tarifs se situent entre 20 et 39 €, avec une moyenne de 29 € et une valeur médiane²⁶ de 30 €. Plus des trois quarts des offres se situent entre 27 et 31 €. Voici l'évolution du tarif médian par tranche horaire :



Contrairement au train dont le nombre de places libres va en décroissant, le nombre de voitures ayant des places libres augmente au fil des jours et plus particulièrement au cours de la dernière semaine. Cette hausse concerne toutes les tranches horaires. Elle est plus marquée entre 17h et 21h. Le nombre de places libres (environ 200 sur l'ensemble de la journée) reste toutefois très largement inférieur aux places restant disponibles dans les trains.

A partir de J - 3, il y a 3 à 13 voitures par heure sur les horaires où les trains sont les plus chers (départ entre 13h et 21h).

En outre, contrairement au train, les tarifs médians du covoiturage ne varient guère en fonction de l'heure de départ ou de la date de dépôt de l'annonce. Ils se situent toujours autour de 30 €.

Ces éléments peuvent jouer en faveur du covoiturage.

En revanche, le nombre limité d'offres publiées jusqu'à J - 14 voire jusqu'à J - 7 est source d'incertitude pour les passagers, *a fortiori* un jour de grand départ. Certains d'entre eux peuvent préférer réserver le train pour être sûrs d'avoir une place à un prix encore pas trop élevé.

Par ailleurs, sur l'ensemble de la période étudiée, 37 conducteurs (soit un sur cinq) ont retiré leur annonce. 13 retraits ont eu lieu la veille ou le jour même et 7 l'avant-veille. De telles annulations sont très pénalisantes pour les éventuels passagers qui pourront, pour certains, préférer prendre le train la fois suivante.

²⁶ Valeur médiane : valeur en dessous de laquelle se situent la moitié des tarifs. Par exemple, si 5 conducteurs proposent le trajet à 18 €, 25 €, 28 €, 29 € et 30 €, le tarif médian est de 28 € (2 valeurs sont inférieures et 2 autres supérieures).

Train - Voyageurs sans carte de réduction

Voici les tarifs du train relevés sur le site www.voyages-sncf.com du 29 novembre au 20 décembre 2013 pour un trajet Lyon - Paris le 20 décembre 2013. Nous avons exclu les TGV Ouigo, qui relie des gares périphériques très excentrées (Lyon Saint-Exupéry et Marne-la-Vallée).

Au total, 27 trains assurent la liaison, dont 22 TGV et 5 TER. Le temps de parcours est de l'ordre de 2 heures pour les TGV et de 5 heures pour les TER.

Nous commençons par les voyageurs sans carte de réduction, qui sont majoritaires, notamment parmi les 26-59 ans. Nous présentons ensuite les tarifs pour les titulaires d'une carte Jeune (12-25 ans), la classe d'âge 18-25 ans étant bien représentée parmi les covoitureurs (étudiants, etc.). Tous les prix sont arrondis à l'euro le plus proche. Un code couleur permet de classer les tarifs par tranche de prix (voir légende en dessous de chaque tableau).

Heure départ	6h04	6h34	7h05	7h16	7h34	8h04	9h04	10h04	11h05	11h16	11h34	13h05	13h16
Type de train	TGV	TGV	TGV	TER	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TER	TGV	TGV	TER
Durée trajet	2h09	1h58	1h57	5h06	2h00	2h03	1h57	2h03	1h57	5h06	1h57	1h57	5h06
Ve 29/11/13	92 €	72 €	72 €	62 €	72 €	60 €	71 €	71 €	71 €	62 €	71 €	78 €	62 €
Lu 02/12/13	92 €	72 €	72 €	62 €	72 €	60 €	71 €	71 €	71 €	62 €	71 €	90 €	62 €
Ve 06/12/13	92 €	72 €	78 €	62 €	72 €	65 €	71 €	71 €	71 €	62 €	71 €	92 €	62 €
Ma 10/12/13	92 €	72 €	78 €	62 €	72 €	71 €	71 €	71 €	71 €	62 €	71 €	92 €	62 €
Ve 13/12/13	92 €	90 €	90 €	62 €	78 €	71 €	71 €	71 €	71 €	62 €	71 €	92 €	62 €
Ma 17/12/13	92 €	92 €	92 €	62 €	92 €	71 €	71 €	71 €	71 €	62 €	71 €	92 €	62 €
Me 18/12/13	92 €	92 €	92 €	62 €	92 €	71 €	71 €	71 €	71 €	62 €	71 €	92 €	62 €
Je 19/12/13	92 €	92 €	92 €	62 €	92 €	71 €	71 €	71 €	71 €	62 €	71 €	92 €	62 €
Ve 20/12/13	Tarifs inaccessibles après le départ du train							71 €	71 €	62 €	126 €	92 €	62 €

Heure départ	14h04	15h04	15h16	16h04	16h34	17h04	17h16	17h34	18h04	18h34	19h04	20h04
Type de train	TGV	TGV	TER	TGV	TGV	TGV	TER	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV
Durée trajet	2h03	1h58	5h06	2h11	1h58	1h58	5h06	1h58	2h03	1h58	1h58	2h03
Ve 29/11/13	92 €	90 €	62 €	90 €	90 €	90 €	62 €	92 €	92 €	92 €	92 €	71 €
Lu 02/12/13	92 €	90 €	62 €	92 €	92 €	90 €	62 €	92 €	92 €	92 €	92 €	71 €
Ve 06/12/13	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	92 €	71 €
Ma 10/12/13	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	92 €	71 €
Ve 13/12/13	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	92 €	126 €
Ma 17/12/13	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	92 €	126 €
Me 18/12/13	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	92 €	126 €
Je 19/12/13	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	92 €	126 €
Ve 20/12/13	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	62 €	92 €	92 €	92 €	92 €	126 €

Heure départ	21h04	22h04
Type de train	TGV	TGV
Durée trajet	1h58	2h04
Ve 29/11/13	71 €	51 €
Lu 02/12/13	71 €	51 €
Ve 06/12/13	71 €	51 €
Ma 10/12/13	71 €	51 €
Ve 13/12/13	71 €	51 €
Ma 17/12/13	71 €	51 €
Me 18/12/13	71 €	51 €
Je 19/12/13	71 €	51 €
Ve 20/12/13	71 €	38 €

	Tarif du train proche de celui du covoiturage (30 €)
	Train 1,3 à 2 fois plus cher que le covoiturage
	Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage
	Train 3 à 4 fois plus cher que le covoiturage
	Train 4 à 5 fois plus cher que le covoiturage

Le vendredi 29 novembre (soit 3 semaines avant le départ), les tarifs des trains oscillent entre 51 € et 92 €, avec une moyenne de 79 €.

Le train est donc 1,7 à 3 fois plus onéreux que le covoiturage, dont le prix médian est de 30 € sur ce trajet.

Seulement deux TGV sont en dessous de 70 €, ceux partant à 8h04 (60 €) et à 22h04 (51 €).

Inversement, dix TGV (soit quasiment la moitié) et en particulier tous ceux partant entre 14h04 et 19h04, sont à 90 € ou plus.

Les TER, beaucoup moins rapides (5h06), sont tous à 62 €.

Entre le 29 novembre et le 20 décembre, onze TGV (soit la moitié) voient leurs tarifs augmenter. La plus forte hausse concerne les TGV de 11h34 et 20h04, qui passent de 71 à 126 € (+ 55 €). Ces hausses défavorisent le train par rapport au covoiturage. Un seul TGV voit son tarif baisser, celui de 22h04. Cette baisse est tardive puisqu'elle n'est observée que le jour même, sans doute dans l'objectif de mieux remplir ce train.

Les tarifs des TER sont stables.

Le vendredi 20 décembre, jour du départ, deux TGV sont à 126 € (1^{er} classe, toutes les places étant réservées en 2^e classe), quatorze à 92 € (tarif maximum en 2^e classe), cinq à 71 € (départ en matinée ou à 21h04) et un à 38 € (départ à 22h04).

Les tarifs des TER restent à 62 €.

Le train est donc devenu 1,3 à 4 fois plus onéreux que le covoiturage. Près des ¾ des TGV, notamment tous ceux de l'après-midi et du début de soirée, sont 3 à 4 fois plus coûteux que le covoiturage.

Il est toutefois à noter que des sites internet tels que www.kelbillet.com, www.trocdestrains.com, www.zepass.com ou passe-ton-billet.fr permettent d'acheter tardivement, en général à prix coûtant, des billets à bas prix (Prem's) à des personnes ayant réservé longtemps à l'avance et se trouvant dans l'obligation d'annuler leur voyage.

Train - Titulaires d'une carte Jeune

Heure départ	6h04	6h34	7h05	7h16	7h34	8h04	9h04	10h04	11h05	11h16	11h34	13h05	13h16
Type de train	TGV	TGV	TGV	TER	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TER	TGV	TGV	TER
Durée trajet	2h09	1h58	1h57	5h06	2h00	2h03	1h57	2h03	1h57	5h06	1h57	1h57	5h06
Ve 29/11/13	66 €	43 €	43 €	47 €	43 €	43 €	52 €	52 €	52 €	31 €	52 €	46 €	31 €
Lu 02/12/13	66 €	43 €	43 €	47 €	43 €	43 €	52 €	52 €	52 €	31 €	52 €	60 €	31 €
Ve 06/12/13	67 €	43 €	46 €	47 €	43 €	48 €	52 €	52 €	52 €	31 €	52 €	67 €	31 €
Ma 10/12/13	67 €	43 €	46 €	47 €	43 €	52 €	52 €	52 €	48 €	31 €	52 €	67 €	31 €
Ve 13/12/13	67 €	60 €	60 €	47 €	46 €	52 €	52 €	52 €	52 €	31 €	52 €	67 €	31 €
Ma 17/12/13	67 €	67 €	67 €	47 €	67 €	52 €	52 €	52 €	52 €	31 €	52 €	67 €	31 €
Me 18/12/13	67 €	67 €	67 €	47 €	67 €	52 €	52 €	52 €	52 €	31 €	52 €	67 €	31 €
Je 19/12/13	67 €	67 €	67 €	47 €	67 €	52 €	52 €	52 €	52 €	31 €	52 €	67 €	
Ve 20/12/13	Tarifs inaccessibles après le départ du train									52 €	31 €	94 €	67 €

Heure départ	14h04	15h04	15h16	16h04	16h34	17h04	17h16	17h34	18h04	18h34	19h04	20h04
Type de train	TGV	TGV	TER	TGV	TGV	TGV	TER	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV
Durée trajet	2h03	1h58	5h06	2h11	1h58	1h58	5h06	1h58	2h03	1h58	1h58	2h03
Ve 29/11/13	67 €	60 €	47 €	60 €	60 €	60 €	47 €	67 €	67 €	67 €	67 €	52 €
Lu 02/12/13	67 €	67 €	47 €	67 €	60 €	60 €	47 €	67 €	67 €	67 €	67 €	52 €
Ve 06/12/13	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	67 €	52 €
Ma 10/12/13	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	67 €	52 €
Ve 13/12/13	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	67 €	94 €
Ma 17/12/13	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	67 €	52 €
Me 18/12/13	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	67 €	94 €
Je 19/12/13	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	67 €	94 €
Ve 20/12/13	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	47 €	67 €	67 €	67 €	67 €	94 €

Heure départ	21h04	22h04
Type de train	TGV	TGV
Durée trajet	1h58	2h04
Ve 29/11/13	52 €	51 €
Lu 02/12/13	52 €	51 €
Ve 06/12/13	52 €	51 €
Ma 10/12/13	52 €	51 €
Ve 13/12/13	52 €	51 €
Ma 17/12/13	52 €	51 €
Me 18/12/13	52 €	51 €
Je 19/12/13	52 €	51 €
Ve 20/12/13	52 €	36 €

- Tarif du train proche de celui du covoiturage (30 €)
- Train 1,3 à 2 fois plus cher que le covoiturage
- Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage
- Train 3 à 4 fois plus cher que le covoiturage

Le vendredi 29 novembre (soit 3 semaines avant le départ), les tarifs des trains pour les titulaires d'une carte Jeune oscillent entre 31 et 67 €, avec une moyenne de 56 €.

Le train est donc 1 à 2,2 fois plus onéreux que le covoiturage.

Seulement quatre TGV sont en dessous de 50 €, ceux partant entre 7h05 et 8h04 (43 €) et à 13h05 (46 €).

Inversement, dix TGV (soit quasiment la moitié) et en particulier tous ceux partant entre 14h04 et 19h04, sont à 60 € ou plus.

Les TER, beaucoup moins rapides (5h06), sont entre 31 et 47 €.

Entre le 29 novembre et le 20 décembre, douze TGV (soit plus de la moitié) voient leurs tarifs augmenter. Comme pour les voyageurs sans carte de réduction, la plus forte hausse concerne les TGV de 11h34 et 20h04, qui passent de 52 à 94 € (+ 42 €). Un seul TGV voit son tarif baisser, celui de 22h04. Comme pour les adultes, cette baisse est tardive puisqu'elle n'est observée que le jour même, sans doute dans l'objectif de mieux remplir ce train.

Les tarifs des TER sont stables.

Le vendredi 20 décembre, jour du départ, deux TGV sont à 94 € (1^{er} classe, toutes les places étant réservées en 2^e classe), quatorze à 67 € (tarif maximum en 2^e classe), cinq à 52 € (départ en matinée ou à 21h04) et un à 36 € (départ à 22h04).

Les tarifs des TER restent à 47 €.

Le train est donc devenu 1,2 à 3 fois plus onéreux que le covoiturage. Près des $\frac{3}{4}$ des TGV, notamment tous ceux de l'après-midi et du début de soirée, sont 2 à 3 fois plus coûteux que le covoiturage.

Autocar

Les tarifs du car sont proches de ceux du covoiturage :

- 19 à 42 € pour Eurolines, suivant l'horaire, le public et le délai de réservation,
- 29 à 39 € pour iDBUS, suivant l'horaire,
- 20 à 39 € pour le covoiturage.

iDBUS présente des tarifs de base un peu plus élevés qu'Eurolines, mais plusieurs éléments réduisent l'écart entre les deux compagnies :

- les tarifs d'iDBUS s'appliquent à tous les passagers, y compris les 26-59 ans,
- pour un jour et une heure donnés, les tarifs d'iDBUS sont fixés à l'avance et n'évoluent pas au fil du temps,
- iDBUS offre le billet du 4^e passager pour 3 passagers payants (sauf tarifs promotionnels).

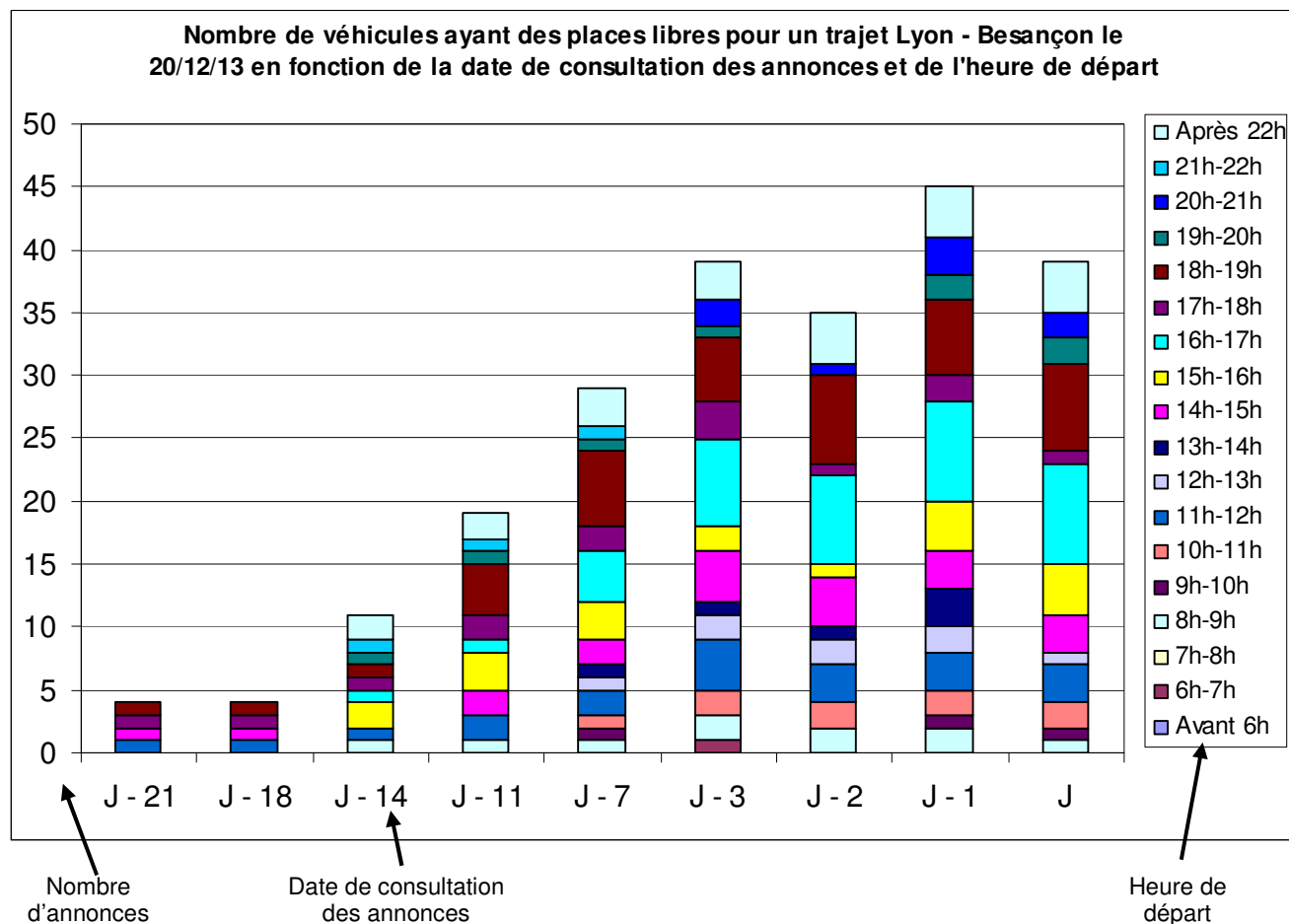
Les deux compagnies peuvent proposer des promotions sur certains cars moins remplis. Cela ne s'est pas produit à cette date de grand départ.

Trajet Lyon - Besançon

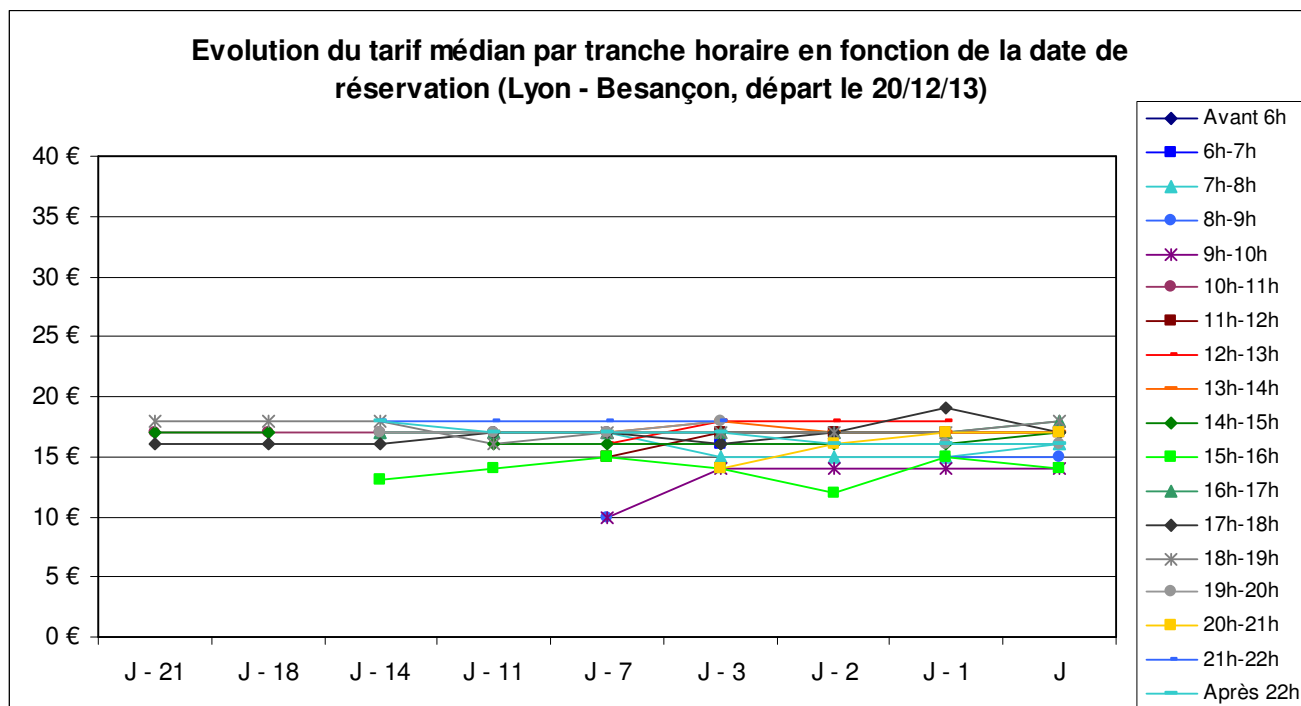
Covoiturage

Nous avons sélectionné les offres de covoiturage sur le trajet Lyon - Besançon avec le critère « à 10 km près » pour éliminer les trajets trop différents du train et du car.

Voici tout d'abord l'évolution dans le temps du nombre de véhicules ayant des places libres, avec le détail par heure de départ :



Les tarifs se situent entre 10 et 21 €, avec une moyenne et une médiane de 16 €. La quasi-totalité des offres se situent entre 14 et 18 €. Voici l'évolution du tarif médian par tranche horaire :



Contrairement au train dont le nombre de places libres va en décroissant, le nombre de voitures ayant des places libres augmente jusqu'à J - 3, avant de se stabiliser plus ou moins, les nouvelles annonces compensant à peu près les réservations de passagers et les annonces retirées. Le nombre de places libres entre J - 3 et J (environ 80 sur l'ensemble de la journée) reste toutefois très largement inférieur aux places restant disponibles dans les trains.

A partir de J - 3, il y a 2 à 8 voitures par heure sur les tranches de 14 à 19h. En revanche, il y a peu de voitures entre 19h et 21h, tranche dans laquelle se situe un des deux trains les plus chers (20h08).

En outre, les tarifs médians du covoiturage ne varient guère en fonction de l'heure de départ ou de la date de dépôt de l'annonce. Ils se situent toujours autour de 16 €.

Ces éléments peuvent jouer en faveur du covoiturage, mais celui-ci fait un petit peu moins concurrence au train que sur Lyon - Paris.

Inversement, le nombre très limité d'offres publiées jusqu'à J - 11 est source d'incertitude pour les passagers, *a fortiori* un jour de grand départ. Certains d'entre eux peuvent préférer réserver le train pour être sûrs d'avoir une place.

Enfin, sur l'ensemble de la période étudiée, 23 conducteurs (soit quasiment un sur quatre) ont retiré leur annonce. 14 retraits ont eu lieu la veille ou le jour même et 1 l'avant-veille. De telles annulations sont proportionnellement plus nombreuses et plus tardives que sur le trajet Lyon - Paris. Elles sont très pénalisantes pour les éventuels passagers qui pourront, pour certains, préférer prendre le train la fois suivante.

Train - Voyageurs sans carte de réduction

Voici les tarifs du train relevés sur le site www.voyages-sncf.com du 29 novembre au 20 décembre 2013 pour un trajet Lyon - Besançon le 20 décembre 2013. Tous les prix sont arrondis à l'euro le plus proche.

18 trains assurent la liaison, dont 5 directs. L'offre est partagée entre TGV, TER et correspondances entre les deux types de trains. Le temps de parcours oscille entre 2h18 et 3h49. Pour les trains directs, il varie entre 2h20 et 2h43.

Heure départ	6H08	6H16	7h31	8h02	8h16	9h39	10h04	10h16	12h04	12h16	14h34	15h16
Durée trajet	2H18	3H04	2h43	3h03	3h49	2h30	2h21	3h21	2h20	3h49	2h20	3h31
Correspondances	1	1	direct	1	1	direct	1	1	1	1	direct	1
Lu 02/12/13	22 €	45 €	32 €	39 €	32 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €
Ve 06/12/13	22 €	45 €	32 €	39 €	32 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €
Ma 10/12/13	22 €	45 €	32 €	43 €	32 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €
Ve 13/12/13	22 €	45 €	32 €	43 €	32 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €
Ma 17/12/13	24 €	45 €	32 €	43 €	32 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €
Me 18/12/13	24 €	45 €	32 €	46 €	32 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €	64 €	32 €
Je 19/12/13	24 €	45 €	32 €	46 €	32 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €	64 €	32 €
Ve 20/12/13	24 €	/	32 €	46 €	32 €	32 €	49 €	32 €	49 €	32 €	64 €	32 €

Heure départ	16h33	17h04	18h04	18h30	20h08	20h16
Durée trajet	2h36	2h51	3h01	2h39	2h18	3h12
Correspondances	direct	1	1	direct	1	1
Lu 02/12/13	32 €	49 €	46 €	32 €	49 €	37 €
Ve 06/12/13	32 €	49 €	46 €	32 €	49 €	37 €
Ma 10/12/13	32 €	49 €	46 €	32 €	49 €	37 €
Ve 13/12/13	32 €	49 €	46 €	32 €	49 €	37 €
Ma 17/12/13	32 €	49 €	46 €	32 €	49 €	37 €
Me 18/12/13	32 €	49 €	46 €	32 €	64 €	37 €
Je 19/12/13	32 €	49 €	46 €	46 €	49 €	37 €
Ve 20/12/13	32 €	49 €	46 €	46 €	64 €	48 €

- Train 1,3 à 2 fois plus cher que le covoiturage (16 €)
- Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage
- Train 3 à 4 fois plus cher que le covoiturage

Le vendredi 29 novembre (soit 3 semaines avant le départ), les tarifs oscillent entre 22 € et 49 €, avec une moyenne de 38 €. Le train est donc 1,4 à 3 fois plus onéreux que le covoiturage, dont le prix médian est de 16 € sur ce trajet.

Un seul train est en dessous de 30 €, celui partant à 6h08 (22 €).

Inversement, sept trains (soit un peu plus du tiers) sont à plus de 40 €.

Entre le 29 novembre et le 20 décembre, cinq trains (soit un peu moins du tiers) voient leurs tarifs augmenter. La hausse oscille entre 2 et 15 €. Les passagers ont donc moins besoin de réserver à l'avance que sur le trajet Lyon - Paris, ce qui pénalise moins le train par rapport au covoiturage.

Le vendredi 20 décembre, jour du départ, les tarifs oscillent entre 24 € (TGV partant à 6h08) et 64 € (TGV de 14h34 et 20h08).

Le train est donc devenu 1,5 à 4 fois plus onéreux que le covoiturage.

Tous les autres trains se situent entre 32 et 49 €, soit 2 à 3 fois plus que le covoiturage.

Train - Titulaires d'une carte Jeune

Heure départ	6H08	6H16	7h31	8h02	8h16	9h39	10h04	10h16	12h04	12h16	14h34	15h16
Durée trajet	2H18	3H04	2h43	3h03	3h49	2h30	2h21	3h21	2h20	3h49	2h20	3h31
Correspondances	1	1	direct	1	1	direct	1	1	1	1	direct	1
Lu 02/12/13	16 €	20 €	24 €	26 €	16 €	16 €	36 €	16 €	36 €	16 €	36 €	24 €
Ve 06/12/13	16 €	20 €	24 €	26 €	16 €	16 €	36 €	16 €	36 €	16 €	36 €	24 €
Ma 10/12/13	16 €	20 €	24 €	26 €	16 €	16 €	36 €	16 €	36 €	16 €	36 €	24 €
Ve 13/12/13	16 €	20 €	24 €	26 €	16 €	16 €	36 €	16 €	36 €	16 €	36 €	24 €
Ma 17/12/13	16 €	20 €	24 €	26 €	16 €	16 €	36 €	16 €	36 €	16 €	47 €	24 €
Me 18/12/13	16 €	20 €	24 €	26 €	16 €	16 €	36 €	16 €	36 €	16 €	47 €	24 €
Je 19/12/13	16 €	20 €	24 €	26 €	16 €	16 €	36 €	16 €	36 €	16 €	47 €	24 €
Ve 20/12/13	16 €	/	24 €	26 €	16 €	16 €	36 €	16 €	36 €	16 €	47 €	24 €

Heure départ	15h16	16h33	17h04	18h04	18h30	20h08	20h16
Durée trajet	3h31	2h36	2h51	3h01	2h39	2h18	3h12
Correspondances	1	direct	1	1	direct	1	1
Lu 02/12/13	24 €	24 €	36 €	34 €	24 €	36 €	23 €
Ve 06/12/13	24 €	24 €	36 €	34 €	24 €	36 €	23 €
Ma 10/12/13	24 €	24 €	36 €	34 €	24 €	36 €	23 €
Ve 13/12/13	24 €	24 €	36 €	34 €	24 €	36 €	23 €
Ma 17/12/13	24 €	24 €	36 €	34 €	24 €	36 €	23 €
Me 18/12/13	24 €	24 €	36 €	49 €	24 €	36 €	23 €
Je 19/12/13	24 €	24 €	36 €	34 €	24 €	36 €	23 €
Ve 20/12/13	24 €	24 €	36 €	34 €	24 €	47 €	23 €

Tarif du train proche de celui du covoiturage (16 €)

Train 1,3 à 2 fois plus cher que le covoiturage

Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage

Le vendredi 29 novembre (soit 3 semaines avant le départ), les tarifs des trains pour les titulaires d'une carte Jeune oscillent entre 16 € et 36 €, avec une moyenne de 25 €. Le train est donc 1 à 2,2 fois plus onéreux que le covoiturage.

4 trains sur 18 sont à 16 € et 11 trains entre 20 et 25 €.

Entre le 29 novembre et le 20 décembre, seulement deux trains voient leurs tarifs augmenter, passant de 36 à 47 € (TGV de 14h34 et 20h08). Plus encore que les adultes, les jeunes n'ont pas trop besoin de réserver à l'avance sur cette ligne, ce qui peut favoriser le train par rapport au covoiturage.

Le vendredi 20 décembre, jour du départ, les tarifs oscillent entre 16 € et 49 € (TGV de 14h34 et 20h08).

Le train est donc devenu 1 à 3 fois plus onéreux que le covoiturage.

Comme trois semaines plus tôt, 4 trains sur 18 sont à 16 € et 11 trains entre 20 et 25 €.

Autocar

Comme sur la ligne Lyon - Paris, les tarifs du car sont proches de ceux du covoiturage :

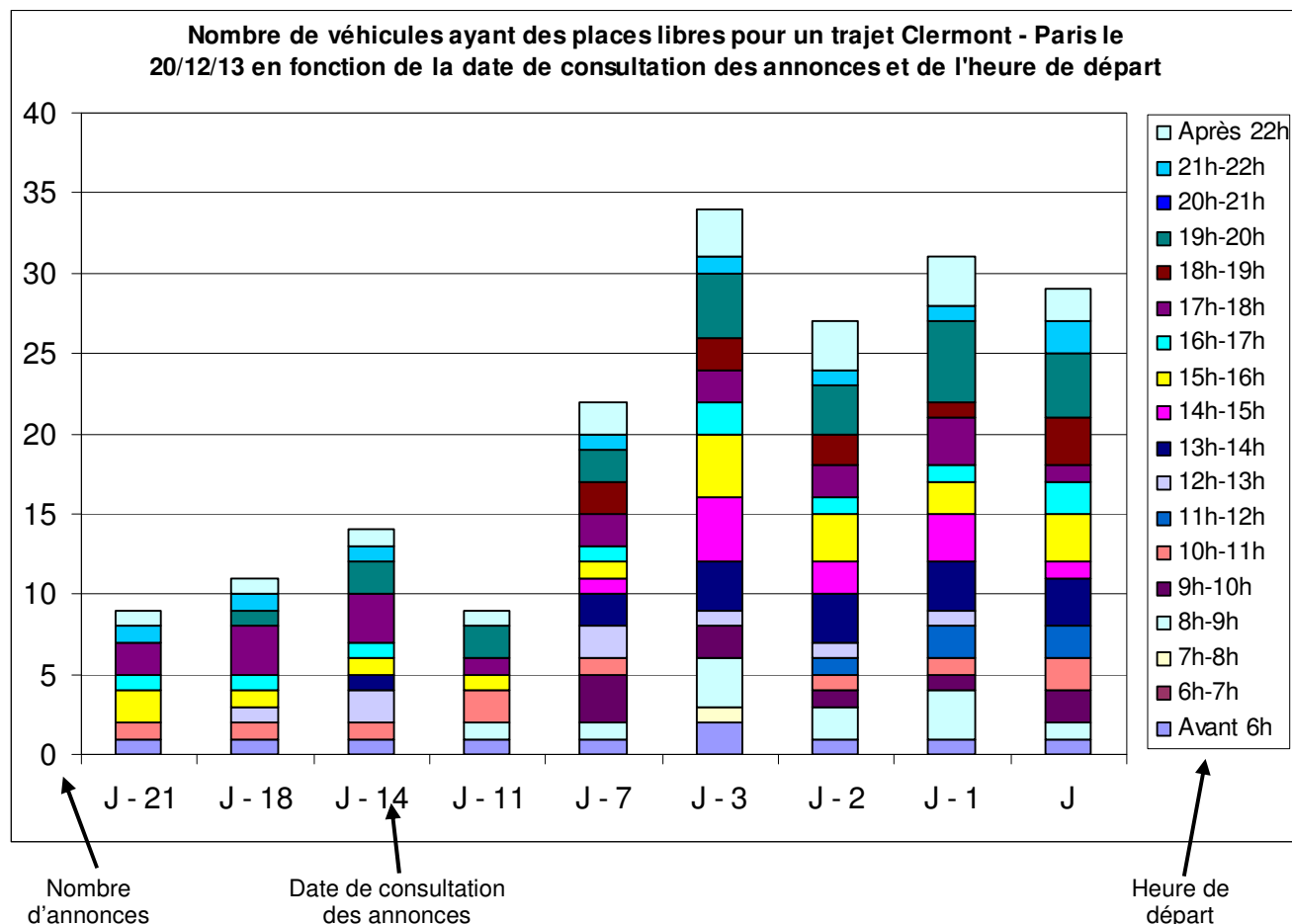
- 15 à 20 € pour Eurolines, suivant l'horaire, le public et le délai de réservation,
- 10 à 21 € pour le covoiturage.

Trajet Clermont-Ferrand - Paris

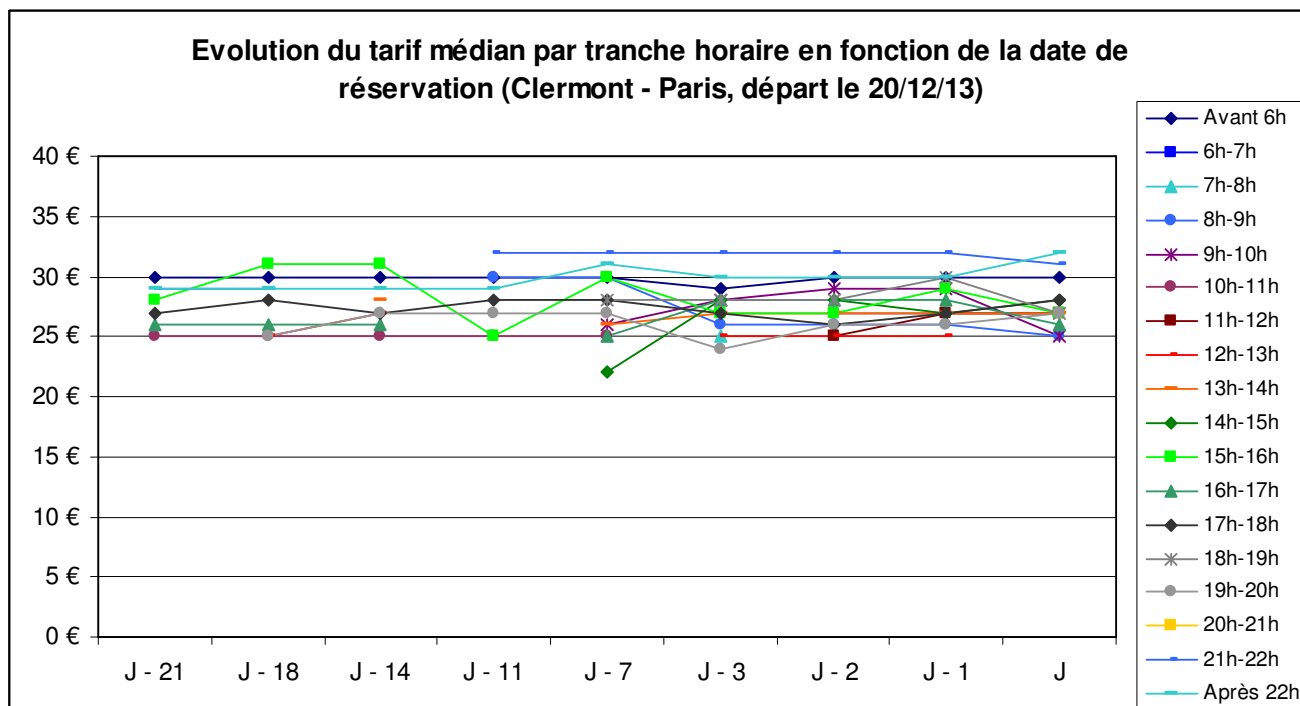
Covoiturage

Nous avons sélectionné les offres de covoiturage sur le trajet Clermont-Ferrand - Paris avec le critère « à 10 km près » pour éliminer les trajets trop différents du train et du car.

Voici tout d'abord l'évolution dans le temps du nombre de véhicules ayant des places libres, avec le détail par heure de départ :



Les tarifs se situent entre 20 et 33 €, avec une moyenne de 26 € et une valeur médiane de 27 €. Plus des trois quarts des offres se situent entre 24 et 28 €. Voici l'évolution du tarif médian par tranche horaire :



Contrairement aux trajets précédents, le nombre de voitures ayant des places libres atteint un pic à J - 3 avant de décroître légèrement, les nouvelles annonces ne compensant pas tout à fait les réservations de passagers et les annonces retirées. Le nombre de places libres à J - 3 (environ 70 sur l'ensemble de la journée) reste toutefois très largement inférieur aux places restant disponibles dans les trains.

Il y a entre 0 et 5 voitures par tranche d'une heure.

Les tarifs médians du covoiturage ne varient guère en fonction de l'heure de départ ou de la date de dépôt de l'annonce. Ils se situent toujours autour de 27 €.

Ces éléments peuvent jouer en faveur du covoiturage, mais celui-ci fait un petit peu moins concurrence au train que sur Lyon - Paris.

Inversement, le nombre très limité d'offres publiées jusqu'à J - 7 est source d'incertitude pour les passagers, *a fortiori* un jour de grand départ. Certains d'entre eux peuvent préférer réserver le train pour être sûrs d'avoir une place à un tarif raisonnable.

Par ailleurs, il n'y a aucune offre de covoiturage sur les tranches 6-7h, 7-8h et 20-21h, ce qui peut jouer en faveur des trains de 5h32 et 6h02, voire 8h32 et 19h29.

Enfin, sur l'ensemble de la période étudiée, 15 conducteurs (soit un sur six) ont retiré leur annonce. 5 retraits ont eu lieu la veille ou le jour même. De telles annulations sont très pénalisantes pour les éventuels passagers qui pourront, pour certains, préférer prendre le train la fois suivante.

Train - Voyageurs sans carte de réduction

Voici les tarifs du train relevés sur le site www.voyages-sncf.com du 29 novembre au 20 décembre 2013 pour un trajet Clermont-Ferrand - Paris le 20 décembre 2013.

8 trains InterCités assurent la liaison. Le temps de parcours oscille entre 3h et 3h30.

Heure départ	5H32	6H02	8H32	10H32	13H32	16H24	17H27	19H29
Durée trajet	3H25	2H59	3H25	3H25	3H25	3H33	3H30	3H28
Ve 29/11/13	45 €	50 €	53 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €
Lu 02/12/13	45 €	50 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €
Ve 06/12/13	53 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €
Ma 10/12/13	53 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €
Ve 13/12/13	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €
Ma 17/12/13	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €
Me 18/12/13	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €
Je 19/12/13	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €
Ve 20/12/13	57 €	57 €	57 €	57 €	57 €	87 €	57 €	57 €

Train 1,3 à 2 fois plus cher que le covoiturage (27 €)

Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage

Train 3 à 4 fois plus cher que le covoiturage

Le vendredi 29 novembre (soit 3 semaines avant le départ), les tarifs oscillent entre 45 et 57 €, avec une moyenne de 54 €.

Le train est donc 1,7 à 2,1 fois plus onéreux que le covoiturage, dont le prix médian est de 27 € sur ce trajet.

Un seul train est à 45 €, celui partant à 5h32.

Inversement, les cinq trains partant après 8h32 sont tous à 57 €.

Entre le 29 novembre et le 20 décembre, quatre trains (soit la moitié) voient leurs tarifs augmenter. La hausse oscille entre 4 et 30 €. Le maximum est atteint sur le train de 16h24, qui passe de 57 à 87 €.

Le vendredi 20 décembre, jour du départ, tous les trains sont à 57 €, sauf celui de 16h24 qui est à 87 € (1^e classe, toutes les places étant réservées en 2^e classe).

Le train est donc devenu 2,1 à 3,2 fois plus onéreux que le covoiturage.

Train - Titulaires d'une carte Jeune

Heure départ	5H32	6H02	8H32	10H32	13H32	16H24	17H27	19H29
Durée trajet	3H25	2H59	3H25	3H25	3H25	3H33	3H30	3H28
Ve 29/11/13	29 €	33 €	39 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €
Lu 02/12/13	29 €	33 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €
Ve 06/12/13	34 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €
Ma 10/12/13	39 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €
Ve 13/12/13	39 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €
Ma 17/12/13	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €
Me 18/12/13	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €
Je 19/12/14	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €
Ve 20/12/14	42 €	42 €	42 €	42 €	42 €	64 €	42 €	42 €

Tarif du train proche de celui du covoiturage (27 €)

Train 1,3 à 2 fois plus cher que le covoiturage

Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage

Le vendredi 29 novembre (soit 3 semaines avant le départ), les tarifs des trains pour les titulaires d'une carte Jeune oscillent entre 29 et 42 €, avec une moyenne de 39 €.

Le train est 1,1 à 1,6 fois plus onéreux que le covoiturage. L'écart entre les deux modes de transport est donc relativement faible.

Un seul train est à 29 €, celui partant à 5h32.

Inversement, les cinq trains partant après 8h32 sont tous à 42 €.

Entre le 29 novembre et le 20 décembre, quatre trains (soit la moitié) voient leurs tarifs augmenter.

La hausse oscille entre 3 et 22 €. Le maximum est atteint sur le train de 16h24, qui passe de 42 à 64 €.

Le vendredi 20 décembre, jour du départ, tous les trains sont à 42 €, sauf celui de 16h24 (64 € en 1^e classe, toutes les places étant réservées en 2^e classe).

Le train est donc devenu 1,6 à 2,4 fois plus onéreux que le covoiturage.

Autocar

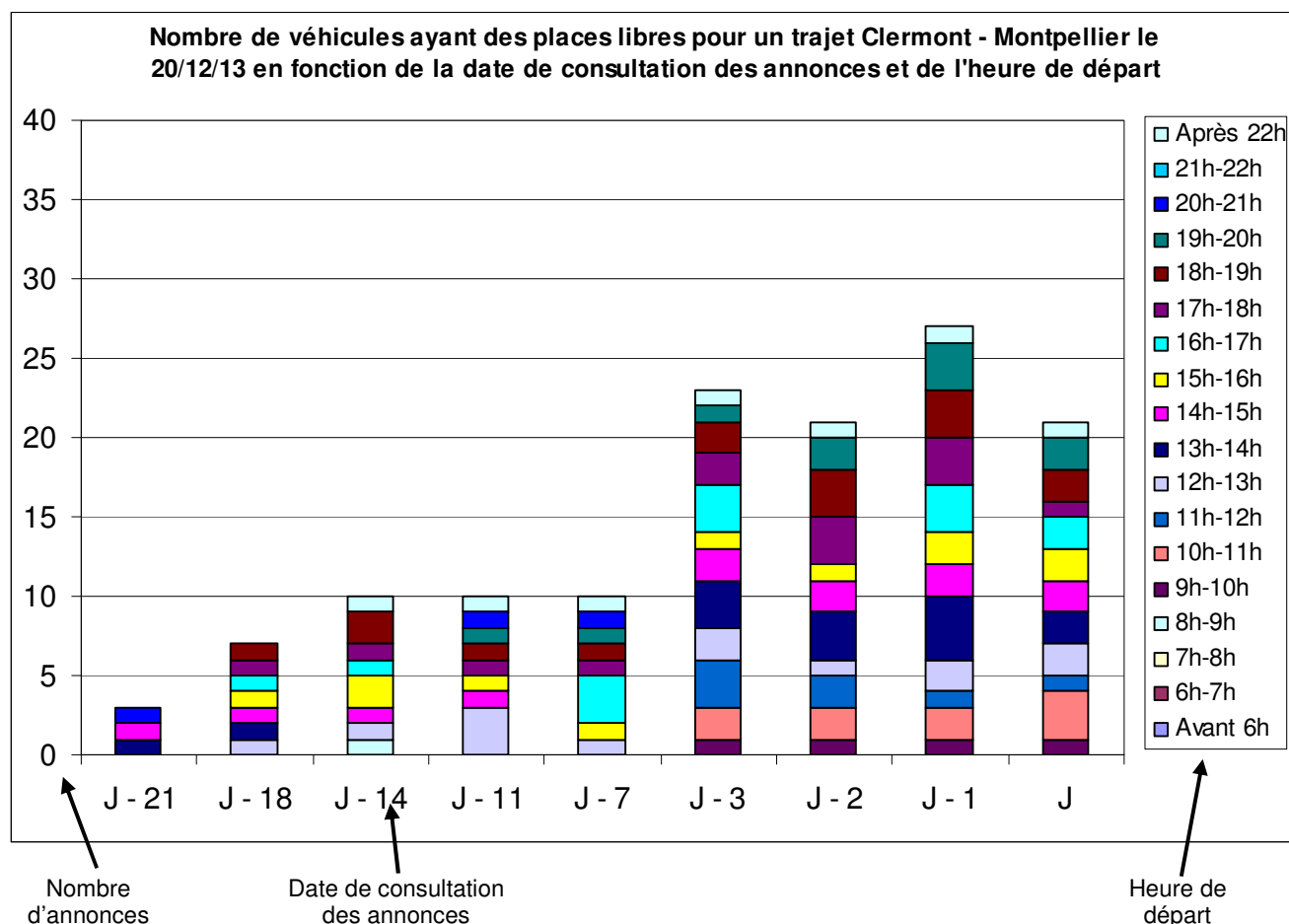
Le trajet Clermont - Paris n'est desservi par aucune ligne régulière d'autocars.

Trajet Clermont-Ferrand - Montpellier

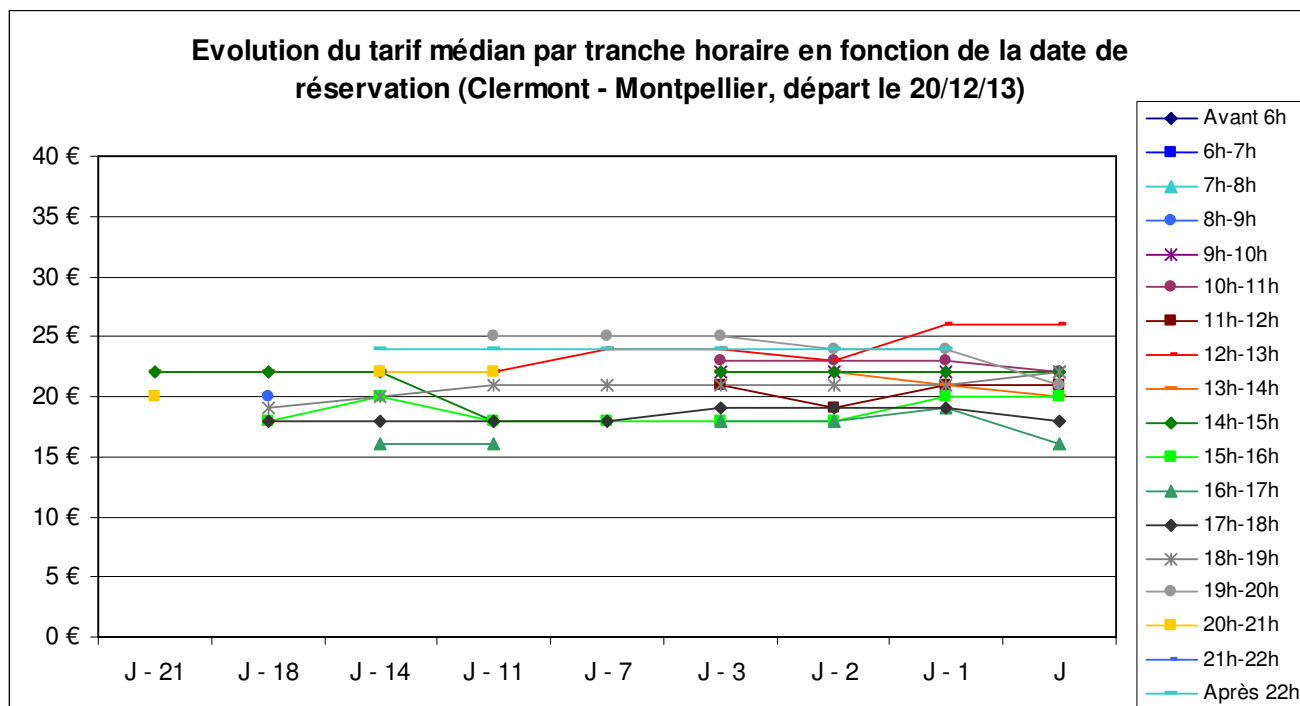
Covoiturage

Nous avons sélectionné les offres de covoiturage sur le trajet Clermont-Ferrand - Montpellier avec le critère « à 10 km près » pour éliminer les trajets trop différents du train et du car.

Voici tout d'abord l'évolution dans le temps du nombre de véhicules ayant des places libres, avec le détail par heure de départ :



Les tarifs se situent entre 14 et 29 €, avec une moyenne et une médiane de 21 €. Plus des trois quarts des offres se situent entre 19 et 23 €. Voici l'évolution du tarif médian par tranche horaire :



Le nombre de voitures ayant des places libres est très faible jusqu'à J - 3. Il évolue ensuite en dents de scie, les nouvelles annonces compensant plus ou moins les réservations de passagers et les annonces retirées. Le nombre de places libres entre J - 3 et J (40 à 50 sur l'ensemble de la journée) reste toutefois très largement inférieur aux places restant disponibles dans les trains.

Les tarifs médians du covoiturage ne varient guère en fonction de l'heure de départ ou de la date de dépôt de l'annonce. Ils se situent toujours autour de 21 €.

Ces éléments peuvent jouer en faveur du covoiturage.

Inversement, le nombre très limité d'offres publiées jusqu'à J - 3 est source d'incertitude pour les passagers, *a fortiori* un jour de grand départ. Certains d'entre eux peuvent préférer réserver le train pour être sûrs d'avoir une place à un tarif raisonnable.

En outre, de nombreuses tranches horaires n'ont aucune voiture avec des places libres, même à l'approche de la date de départ.

Enfin, sur l'ensemble de la période étudiée, 16 conducteurs (soit près d'un sur trois) ont retiré leur annonce. 11 retraits ont eu lieu la veille ou le jour même. De telles annulations sont proportionnellement plus nombreuses et plus tardives que sur les trois autres trajets étudiés. Elles sont très pénalisantes pour les passagers qui pourront, pour certains, préférer prendre le train la fois suivante.

Train - Voyageurs sans carte de réduction

Voici les tarifs du train relevés sur le site www.voyages-sncf.com du 29 novembre au 20 décembre 2013 pour un trajet Clermont-Ferrand - Montpellier le 20 décembre 2013.

12 trains assurent la liaison, dont 9 via Lyon (TER + TGV) et 3 via Nîmes (InterCités ou TER + TGV ou TER). 9 trains ont une seule correspondance, 3 (via Lyon) en ont deux.

Le temps de parcours oscille entre 4h30 et 6h.

Heure départ	6h26	6h47	7h52	8h57	11h57	11h57	12h49	13h57	14h57	16h40	16h57	17h57
Durée trajet	4h38	5h59	5h41	4h53	5h56	5h37	5h57	4h31	5h01	5h54	5h01	4h55
Via	Lyon	Nîmes	Lyon	Lyon	Lyon	Lyon	Nîmes	Lyon	Lyon	Nîmes	Lyon	Lyon
Correspond ^{ces}	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2
lu 02/12/13	85 €	48 €	82 €	85 €	85 €	87 €	48 €	75 €	85 €	52 €	85 €	85 €
Ve 06/12/13	85 €	48 €	82 €	85 €	85 €	87 €	48 €	75 €	85 €	52 €	85 €	85 €
Ma 10/12/13	85 €	48 €	82 €	85 €	85 €	87 €	48 €	75 €	106 €	52 €	85 €	85 €
Ve 13/12/13	85 €	48 €	82 €	85 €	85 €	87 €	48 €	75 €	106 €	52 €	85 €	85 €
Ma 17/12/13	85 €	48 €	82 €	85 €	85 €	87 €	48 €	85 €	106 €	52 €	85 €	85 €
Me 18/12/13	85 €	48 €	82 €	85 €	85 €	87 €	48 €	85 €	106 €	52 €	85 €	85 €
Je 19/12/13	85 €	48 €	82 €	85 €	85 €	87 €	48 €	85 €	106 €	52 €	85 €	85 €
Ve 20/12/13	85 €	48 €	82 €	85 €	85 €	87 €	48 €	85 €	85 €	52 €	85 €	85 €

 Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage

 Train 3 à 4 fois plus cher que le covoiturage

 Train 4 à 5 fois plus cher que le covoiturage

Le vendredi 29 novembre (soit 3 semaines avant le départ), les tarifs oscillent entre 48 et 87 €, avec une moyenne de 79 €.

Le train est donc beaucoup plus onéreux que le covoiturage (2,3 à 4 fois), dont le prix médian est de 21 € sur ce trajet.

Les trajets via Lyon sont tous entre 75 et 87 €, ceux via Nîmes entre 48 et 52 €.

Entre le 29 novembre et le 20 décembre, un train via Lyon a vu son tarif augmenter de 75 à 85 €. Un autre train via Lyon est passé de 85 à 106 €, avant de redescendre à 85 € le jour du départ.

Le vendredi 20 décembre, jour du départ, les tarifs oscillent toujours entre 48 et 87 €, avec une moyenne de 80 €.

Le train est donc resté 2,3 à 4 fois plus onéreux que le covoiturage.

Les trajets via Lyon sont tous entre 82 et 87 €, ceux via Nîmes entre 48 et 52 €.

Train - Titulaires d'une carte Jeune

Heure départ	6h26	6h47	7h52	8h57	11h57	11h57	12h49	13h57	14h57	16h40	16h57	17h57
Durée trajet	4h38	5h59	5h41	4h53	5h56	5h37	5h57	4h31	5h01	5h54	5h01	4h55
Via	Lyon	Nîmes	Lyon	Lyon	Lyon	Lyon	Nîmes	Lyon	Lyon	Nîmes	Lyon	Lyon
Correspond ^{ces}	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2
lu 02/12/13	56 €	36 €	61 €	56 €	56 €	56 €	24 €	54 €	63 €	39 €	63 €	63 €
Ve 06/12/13	56 €	36 €	61 €	56 €	56 €	56 €	24 €	54 €	63 €	39 €	63 €	63 €
Ma 10/12/13	46 €	36 €	61 €	56 €	56 €	56 €	24 €	54 €	78 €	39 €	63 €	63 €
Ve 13/12/13	46 €	36 €	61 €	56 €	56 €	56 €	24 €	54 €	78 €	39 €	63 €	63 €
Ma 17/12/13	46 €	36 €	61 €	56 €	44 €	56 €	24 €	56 €	78 €	39 €	63 €	63 €
Me 18/12/13	56 €	36 €	61 €	56 €	44 €	56 €	24 €	56 €	78 €	39 €	63 €	63 €
Je 19/12/13	56 €	36 €	61 €	56 €	44 €	56 €	24 €	56 €	78 €	39 €	63 €	63 €
Ve 20/12/13	56 €	36 €	61 €	56 €	44 €	56 €	24 €	56 €	63 €	39 €	63 €	63 €

 Tarif du train proche de celui du covoiturage (21 €)

 Train 1,3 à 2 fois plus cher que le covoiturage

 Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage

 Train 3 à 4 fois plus cher que le covoiturage

Le vendredi 29 novembre (soit 3 semaines avant le départ), les tarifs des trains pour les titulaires d'une carte Jeune oscillent entre 24 et 63 €, avec une moyenne de 55 €.

Le train est donc 1,1 à 3 fois plus onéreux que le covoiturage.

Les trajets via Lyon sont tous entre 54 et 63 €, ceux via Nîmes entre 24 et 39 €.

Entre le 29 novembre et le 20 décembre, quatre trains via Lyon a vu leur tarif évoluer : l'un a baissé de 56 à 44 €, un autre a augmenté de 54 à 56 €, deux autres ont connu une baisse puis une hausse (ou l'inverse) pour revenir finalement au tarif initial.

Le vendredi 20 décembre, jour du départ, les tarifs oscillent toujours entre 24 et 63 €, avec une moyenne de 54 €.

Le train est donc resté 1,1 à 3 fois plus onéreux que le covoiturage.

Les trajets via Lyon sont tous entre 44 et 63 €, ceux via Nîmes entre 24 et 39 €.

Autocar

Le trajet Clermont - Montpellier n'est desservi par aucune ligne régulière d'autocars.

ANNEXE 4 - PRESENTATION DU PANEL DE 815 ANNONCES

Méthode de travail

Nous avons sélectionné 21 trajets, selon les critères suivants :

- nombre significatif d'annonces. Les résultats qui suivent ne sont donc pas transposables aux trajets où le nombre de déplacements est faible (ex : Niort - Tulle, Sedan - Pontarlier, etc.), sur lesquels il est plus difficile de trouver un covoitureur.
- distances diverses,
- niveaux d'offre ferroviaire (fréquence, temps de parcours, correspondances) contrastés par rapport à la voiture.

11 de ces trajets sont au départ de Lyon et 10 au départ de Clermont-Ferrand. Voici la liste retenue, avec la répartition par distance et niveau d'offre ferroviaire :

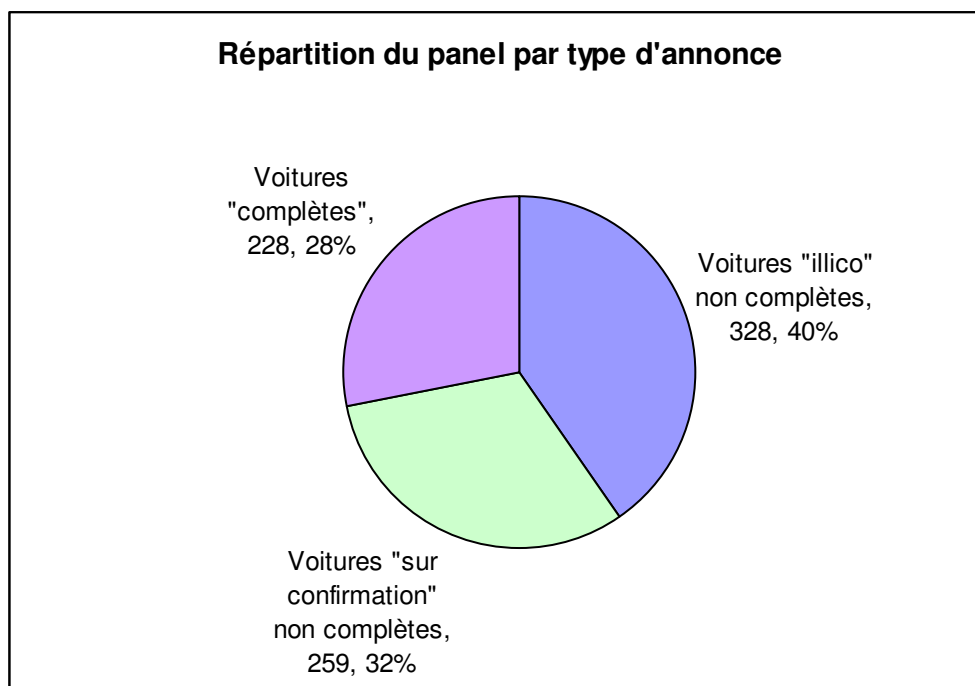
		Par rapport à la voiture, l'offre ferroviaire est...			
		Très bonne	Bonne	Médiocre	Faible
Distance (km)	100-200	Clermont - Moulins Clermont - Nevers	Lyon - Dijon	Clermont - Lyon	
	200-300	Lyon - Nîmes	Lyon - Besançon	Clermont - Grenoble	
	300-400	Lyon - Paris Lyon - Marseille		Clermont - Tours	Clermont - Montpellier Clermont - Bordeaux Clermont - Toulouse
	400-500		Lyon - Strasbourg Lyon - Nice Clermont - Paris	Lyon - Reims Lyon - Nancy Clermont - Marseille	
	500-600		L. - Toulouse	Lyon - Bordeaux	

Pour chacun de ces 21 trajets, nous avons relevé l'ensemble des offres pour un voyage un jeudi et un vendredi scolaires, en décembre 2013 et janvier 2014. Ces deux jours ont été choisis pour recouvrir la diversité des motifs de déplacement (loisirs, professionnel, week-end...). Le vendredi 20 décembre, jour de début de vacances scolaires, a été exclu. Le relevé a été fait la veille du voyage pour avoir la quasi-totalité des offres.

Au total, 815 offres ont été analysées.

Les différents types d'annonces

Les 815 annonces se répartissent ainsi :



Les voitures dans lesquelles il reste des places représentent au total 587 véhicules (72 % du panel), les voitures « complètes » 228 (28 %).

Il y a tout d'abord 328 annonces « illico »²⁷ non complètes (40 % du panel). Les annonces « illico » permettent aux passagers de réserver immédiatement les places disponibles. Le site de BlaBlaCar donne des informations très complètes sur ces annonces, y compris le nombre de places déjà réservées. Voici un exemple d'annonce de ce type avec, tout d'abord, le résumé de l'annonce sur la page des résultats correspondant au trajet recherché, puis le détail de l'annonce :

Conducteur
Eric M
★★★★★ 1 avis
Expérience : Débutant
BLA BLA

Lyon → Paris

Demain - 12h00

"Bonjour à tous je vous propose de partager avec moi le trajet suivant: DÉPART LYON:..."

1 pl. libre
illico

27 €
par passager

Voir l'annonce

Annnonce « illico » : résumé de l'annonce sur la page des résultats (copie d'écran effectuée le 20 février 2014, le cercle rouge a été ajouté par nos soins)

²⁷ Pour rappel, ce mode de réservation a été rebaptisé « acceptation automatique » en mars 2014.

Lyon → Paris    

Demain - 12h00

Infos Itinéraire Questions / Réponses ¹

 Bonjour à tous je vous propose de partager avec moi le trajet suivant:
DÉPART LYON : Métro République
ARRIVÉE PARIS : MÉTRO PORTE D'ORLÉANS
 Conduite responsable. Véhicule confortable.
 MERCI

Informations sur le trajet

Lieu de rendez-vous : Lyon, Lyon
 Lieu de dépose : Paris, Paris
 Détours : Je ne ferai pas de détour

Départ : Demain - 12h00	Emissions estimées : 99kg de CO ₂
Durée estimée : 4h01	Transport de colis : Non accepté
Distance estimée : 461 km	Taille des bagages : Bagage gros

Véhicule

Aucune information sur le véhicule

Autres passagers ayant réservé pour ce trajet :

 Passager
Samuel E

 Passager
Yacouba G

 Passager
Laurent M

Vous devez être authentifié sur le site pour réserver une place

27 € par passager **1** pl. libre 

Pour réserver une place et obtenir les coordonnées, cliquez sur :

Conducteur [Plus d'infos](#)

Eric M (43 ans)

       Débutant
 1 avis reçu

Pour réserver une place et obtenir les coordonnées, cliquez sur :

Annnonce publiée Hier - Vue 33 fois

Annonce « illico » : détail de l'annonce (copie d'écran effectuée le 20 février 2014, le cadre rouge a été ajouté par nos soins)

En cliquant sur l'onglet « Itinéraire » en haut à gauche, on peut consulter le détail de l'itinéraire, notamment les villes dans lesquels le conducteur peut s'arrêter en fonction des demandes. En cliquant sur l'onglet « Questions/Réponses », on peut consulter le détail des échanges entre des passagers intéressés par le trajet et le conducteur. Les échanges peuvent être de nature très variée : point de prise en charge, point de dépose, détour éventuel, adaptation d'horaire, transport d'animaux, transport de colis, taille des bagages, etc.

Il y a ensuite 259 annonces « sur confirmation »²⁸ non complètes (32 %). Il s'agit de conducteurs ayant souhaité garder la possibilité d'accepter ou de refuser la demande d'un passager. Pour notre travail, BlaBlaCar donne les mêmes informations que pour les annonces « illico » à une exception près : le nombre de places déjà réservées. Voici un exemple d'annonce de ce type avec, tout d'abord, le résumé de l'annonce sur la page des résultats, puis le détail de l'annonce :

²⁸ Pour rappel, la réservation « sur confirmation » a été rebaptisée « acceptation manuelle » en mars 2014. Le nombre de places réservées est également fourni depuis cette date.



Conducteur
Matthieu G

★★★★★ 34 avis

Expérience : Ambassadeur



Montluel → Villeurbanne → Paris 

Demain - 19h30 (Horaire de passage estimé)

"Bonjour à tous, Récupère et dépose en priorité aux entrées et sorties d'autoroute..."

Véhicule : Normal ★★

2 pl. proposées
Sur confirmation

34 €
par passager

[Voir l'annonce](#)

Annonce « sur confirmation » : résumé de l'annonce (copie d'écran du 20 février 2014, l'ovale rouge a été ajouté par nos soins)

Montluel → Villeurbanne → Paris 

Voir le trajet principal

Demain - 19h30 (Horaire de passage estimé)

Infos Itinéraire Questions / Réponses



Bonjour à tous,

Récupère et dépose en priorité aux entrées et sorties d'autoroute.

SAUF pour Villeurbanne campus de la Doua et dépose PORTE D'ORLEANS au niveau de Paris gare de Versailles Chantier

N'hésitez à me contacter pour plus d'info et au plaisir de faire la route ensemble ! ;-)

Matt et Cecile

34 € par passager

2 pl. proposées
Sur confirmation

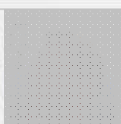
Pour réserver une place et obtenir les coordonnées, cliquez sur :

[S'inscrire gratuitement](#)

[S'identifier](#)

Conducteur [Plus d'infos](#)

Matthieu G (30 ans)



★★★★★ Ambassadeur

★★★★★ 34 avis reçus



Pour réserver une place et obtenir les coordonnées, cliquez sur :

[S'inscrire gratuitement](#)

[S'identifier](#)

Informations sur le trajet

Lieu de rendez-vous : Fixez le rdv dans votre ville avec le conducteur

Lieu de dépose : Paris

Détours : OK pour détour de 15 minutes si besoin

Horaire de passage estimé :	Émissions estimées :
Demain - 19h30	101kg de CO2
Flexibilité horaire : 	Transport de colis :
+/- 15 minutes	Non accepté
Durée estimée :	Taille des bagages :
4h39	Bagage petit
Distance estimée :	
469 km	

Véhicule



HYUNDAI GETZ

Couleur : gris foncé 

Confort : Normal ★★

Année publiée Hier - Vue 27 fois

Annonce « sur confirmation » : détail de l'annonce (copie d'écran du 20 février 2014)

Enfin, 228 voitures (28 %) sont « complètes », c'est-à-dire que toutes les places proposées sur le site ont été réservées. Cela ne veut pas forcément dire que ces voitures sont pleines au sens courant du terme, car le conducteur peut choisir de proposer moins de places pour garantir le confort de ses passagers, par exemple en prenant seulement 2 passagers à l'arrière d'une voiture 5 places.

Il n'est alors plus possible d'accéder au détail de l'annonce, seul apparaît le résumé avec les infos essentielles telles que le pseudonyme du conducteur, le jour et l'heure de départ, le trajet, le prix et le début du texte de l'annonce²⁹. En voici un exemple :



Conducteur
Sarkis

Expérience : Débutant






Villeurbanne → Alfortville 

Demain - 06h00

"RDV devant le métro charpenne, l'entrée du métro coté banque
LCL. un bagage de taille..."

Véhicule : Luxe ★★★★★

Complet

25 €
par passager

Voiture « complète » : résumé de l'annonce sur la page des résultats (copie d'écran du 20 février 2014, l'ovale rouge a été ajouté par nos soins)

Répartition par trajet

	Voitures non complètes			Nombre de voitures complètes	Total voitures	
	Nombre de voitures	Places offertes	Places par voiture		Nombre de voitures	% des 815 voitures
Lyon - Paris	77	246	3,19	36	113	14%
Lyon - Marseille	28	80	2,86	4	32	4%
Lyon - Nîmes	37	118	3,19	5	42	5%
Lyon - Dijon	58	182	3,14	16	74	9%
Lyon - Nice	14	46	3,29	3	17	2%
Lyon - Toulouse	20	57	2,85	12	32	4%
Lyon - Besançon	28	77	2,75	10	38	5%
Lyon - Strasbourg	4	9	2,25	6	10	1%
Lyon - Nancy	17	53	3,12	10	27	3%
Lyon - Bordeaux	6	16	2,67	7	13	2%
Lyon - Reims	11	32	2,91	8	19	2%
Clermont - Paris	38	122	3,21	12	50	6%
Clermont - Marseille	2	7	3,50	3	5	1%
Clermont - Montpellier	35	98	2,80	11	46	6%
Clermont - Bordeaux	12	35	2,92	14	26	3%
Clermont - Tours	21	57	2,71	8	29	4%
Clermont - Toulouse	14	41	2,93	16	30	4%
Clermont - Grenoble	11	31	2,82	9	20	2%
Clermont - Lyon	102	294	2,88	32	134	16%
Clermont - Moulins	36	114	3,17	4	40	5%
Clermont - Nevers	16	49	3,06	2	18	2%
Total	587	1 764	3,01	228	815	100%

Les 11 trajets au départ de Lyon représentent 51 % des annonces, les 10 au départ de Clermont-Ferrand 49 %.

²⁹ Depuis la refonte du site, en mars 2014, il est désormais possible d'accéder au détail des annonces « Complet » et au nombre de places réservées.

Les trajets regroupant le plus grand nombre d'annonces sont, par ordre décroissant, Clermont - Lyon (134), Lyon - Paris (113), Lyon - Dijon (74), Clermont - Paris (50) et Clermont - Montpellier (46).

Les conducteurs des voitures non complètes proposent en moyenne 3 places sur le site internet (3,01 précisément). Si l'on applique le même ratio aux voitures complètes, les 815 voitures de notre panel représentent au total environ 2 450 places proposées.

Répartition par jour

	Jeudi			Vendredi		
	Voitures non complètes	Voitures complètes	% voitures complètes	Voitures non complètes	Voitures complètes	% voitures complètes
Total	180	44	20%	407	184	31%

Il y a au total 224 annonces le jeudi et 591 le vendredi, soit 2,6 fois plus.

En outre, les voitures complètes sont proportionnellement plus nombreuses le vendredi (31 % vs 20 %). Par conséquent, entre le jeudi et le vendredi, la demande augmente encore plus vite que l'offre. Cela est lié notamment à la part importante des étudiants en fin de semaine.

ANNEXE 5 - COMPARAISON TRANSPORTS COLLECTIFS / COVOITURAGE POUR L'ORGANISATION DU VOYAGE

Pour l'organisation du voyage, les principaux éléments d'appréciation sont :

- la possibilité de réserver à l'avance,
- la possibilité de réserver tardivement,
- la possibilité de modifier ou d'annuler son voyage,
- la garantie que le véhicule réservé fera effectivement le voyage.

Nous les présentons dans cet ordre.

Réservation à l'avance

Trains à réservation obligatoire

Sur les trains à réservation obligatoire (TGV, InterCités, etc.), il est possible de réserver jusqu'à 3 mois à l'avance. Cela permet de bénéficier de tarifs très intéressants sur la majorité des horaires, avec toutefois des disparités suivant le type de train et la possession ou non de carte de réduction. Nous allons l'illustrer avec quelques exemples.

TGV province ⇔ Paris sans carte de réduction : exemple pour Lyon - Paris

Les tarifs ont été relevés le 26 février 2014 pour un départ 3 mois plus tard sur une semaine normale, c'est-à-dire hors vacances scolaires et sans jours fériés. Comme précédemment, les trains Ouigo n'ont pas été pris en compte, car ils relient Lyon Saint-Exupéry à Marne-la-Vallée et ne desservent donc pas les centres-villes.

Tarifs relevés le 26 février 2014 pour un voyage Lyon - Paris à plein tarif effectué 3 mois plus tard

Jour du voyage	6h04	6h34	6h52	7h05	7h34	8h04	9h04	10h04	11h05	11h34
Jeudi 22 mai 2014	50 €	30 €	42 €	95 €	74 €	30 €	30 €	25 €	25 €	25 €
Vendredi 23 mai 2014	74 €	30 €		30 €	30 €	25 €	25 €	25 €	25 €	25 €
Samedi 24 mai 2014				30 €	25 €	30 €	30 €	30 €	30 €	25 €
Dimanche 25 mai 2014					25 €	30 €	25 €	25 €	25 €	25 €

Jour du voyage	13h05	14h04	15h04	16h04	16h34	17h04	17h34	18h04	18h34	19h04
Jeudi 22 mai 2014	25 €	34 €	25 €	30 €	30 €	30 €	74 €	42 €	30 €	25 €
Vendredi 23 mai 2014	50 €	42 €	42 €	45 €	58 €	42 €	42 €	42 €	74 €	80 €
Samedi 24 mai 2014	25 €	30 €	25 €	25 €		25 €		25 €		25 €
Dimanche 25 mai 2014	25 €	30 €	42 €	42 €	42 €	42 €		58 €	42 €	74 €

Jour du voyage	20h04	20h34	21h04	22h04	22h34
Jeudi 22 mai 2014	25 €		25 €		
Vendredi 23 mai 2014	45 €		25 €	25 €	
Samedi 24 mai 2014	25 €				
Dimanche 25 mai 2014	74 €	42 €	30 €	30 €	25 €

- Tarif du train proche de celui du covoiturage (30 €)
- Train 1,3 à 2 fois plus cher que le covoiturage

	Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage
	Train 3 à 4 fois plus cher que le covoiturage
	Ne circule pas ce jour-là

En réservant 3 mois à l'avance, la plupart des trains sont à un tarif proche ou un peu supérieur au covoiturage. Toutefois, certains trains très demandés sont onéreux dès la mise en vente des billets.

TGV province ⇔ Paris avec carte Jeune : exemple pour Lyon - Paris

Nous prenons pour exemple la carte Jeune (12-25 ans), qui concerne une des principales populations cibles du covoiturage. Comme ci-dessus, les tarifs ont été relevés le 26 février 2014 pour un départ 3 mois plus tard sur une semaine normale, c'est-à-dire hors vacances scolaires et sans jours fériés :

Tarifs relevés le 26 février 2014 pour un voyage Lyon - Paris avec une carte Jeune

Jour du voyage	6h04	6h34	6h52	7h05	7h34	8h04	9h04	10h04	11h05	11h34
Jeudi 22 mai 2014	35 €	30 €	35 €	71 €	35 €	28 €	28 €	25 €	25 €	25 €
Vendredi 23 mai 2014	35 €	30 €		30 €	30 €	25 €	25 €	25 €	25 €	25 €
Samedi 24 mai 2014				28 €	25 €	28 €	28 €	28 €	28 €	25 €
Dimanche 25 mai 2014					25 €	30 €	25 €	25 €	25 €	25 €

Jour du voyage	13h05	14h04	15h04	16h04	16h34	17h04	17h34	18h04	18h34	19h04
Jeudi 22 mai 2014	25 €	28 €	25 €	30 €	30 €	30 €	35 €	35 €	30 €	25 €
Vendredi 23 mai 2014	35 €	35 €	35 €	35 €	35 €	35 €	35 €	35 €	44 €	44 €
Samedi 24 mai 2014	25 €	28 €	25 €	25 €		25 €		25 €		25 €
Dimanche 25 mai 2014	25 €	28 €	35 €	35 €	35 €	35 €		44 €	35 €	44 €

Jour du voyage	20h04	20h34	21h04	22h04	22h34
Jeudi 22 mai 2014	25 €		25 €		
Vendredi 23 mai 2014	28 €		25 €	25 €	
Samedi 24 mai 2014	25 €				
Dimanche 25 mai 2014	35 €	35 €	28 €	28 €	25 €

	Tarif du train proche de celui du covoiturage (30 €)
	Train 1,3 à 2 fois plus cher que le covoiturage
	Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage
	Ne circule pas ce jour-là

Pour les jeunes de moins de 25 ans munis d'une carte Jeune, les tarifs du train sont proches de ceux du covoiturage pour la quasi-totalité des trains.

Il est toutefois nécessaire de réserver le plus tôt possible car de nombreux trains voient leurs tarifs augmenter au fil du temps.

TGV province ⇔ province sans carte de réduction : exemple pour Lyon - Marseille

Comme ci-dessus, les tarifs ont été relevés le 26 février 2014 pour un départ 3 mois plus tard sur une semaine normale, c'est-à-dire hors vacances scolaires et sans jours fériés :

Jour du voyage	6h03	6h36	7h02	8h07	8h58	9h06	10h06	10h36	11h06	11h36	12h10
Jeudi 22 mai 2014		25 €		20 €	20 €	28 €		20 €	25 €	20 €	28 €
Vendredi 23 mai 2014	10 €	20 €		20 €	20 €	25 €		20 €	25 €	20 €	28 €
Samedi 24 mai 2014	10 €		20 €	20 €		20 €	25 €	25 €	25 €		54 €
Dimanche 25 mai 2014	10 €		20 €	20 €		20 €	20 €	25 €	20 €	20 €	34 €

Jour du voyage	12h36	14h06	14h36	16h06	17h36	18h04	19h05	20h06	21h04	21h36
Jeudi 22 mai 2014	25 €	25 €	28 €	28 €	25 €	65 €	25 €	25 €	20 €	34 €
Vendredi 23 mai 2014	25 €	28 €	34 €	65 €	61 €	28 €	34 €	28 €	25 €	25 €
Samedi 24 mai 2014		25 €	45 €	25 €	20 €	41 €	20 €	28 €	20 €	20 €
Dimanche 25 mai 2014		25 €	28 €	25 €	25 €	52 €	28 €	28 €	25 €	25 €

- Tarif du train beaucoup plus avantageux que celui du covoiturage (20 €)
- Tarif du train proche de celui du covoiturage
- Train 1,3 à 2 fois plus cher que le covoiturage
- Train 2 à 3 fois plus cher que le covoiturage
- Train 3 à 4 fois plus cher que le covoiturage
- Ne circule pas ce jour-là

En réservant 3 mois à l'avance, la plupart des trains sont à un tarif proche ou un peu supérieur au covoiturage. En outre et contrairement à Lyon - Paris, les trains Ouigo, très peu coûteux (10 €), desservent les gares centrales.

L'écart avec le covoiturage est encore plus réduit pour les titulaires d'une carte Jeune. Il peut même être plus fréquemment en faveur du train.

InterCités province ⇔ Paris sans carte de réduction : exemple pour Clermont-F^d - Paris

Jour du voyage	5H32	6H02	6h32	8H32	10H32	13H32	14h32	16H24	17H27	18h32	19H29
Jeudi 22 mai 2014	30 €	28 €		15 €	15 €	30 €		30 €	15 €		15 €
Vendredi 23 mai 2014	15 €	28 €		30 €	30 €	35 €		28 €	28 €		28 €
Samedi 24 mai 2014			28 €	28 €	28 €	51 €		30 €			15 €
Dimanche 25 mai 2014				46 €		15 €	15 €	28 €	28 €	35 €	35 €

- Tarif du train beaucoup plus avantageux que celui du covoiturage (27€)
- Tarif du train proche de celui du covoiturage
- Train 1,3 à 2 fois plus cher que le covoiturage
- Ne circule pas ce jour-là

Sur Clermont-Ferrand - Paris, le fait de réserver longtemps à l'avance peut permettre de bénéficier de tarifs beaucoup plus avantageux qu'en covoiturage (15 € vs 27 €) ou, dans la majorité des cas, équivalents.

L'écart avec le covoiturage est encore plus réduit pour les titulaires d'une carte Jeune. Il peut même être plus fréquemment en faveur du train.

Quid en cas de réservation moins précoce ?

La plupart des billets à bas prix sont vendus longtemps avant la date du voyage. Nous avons vu pages 46-48 qu'en cas de réservation 15 jours avant le départ, les tarifs sont moins attractifs que ceux présentés ci-dessus.

TER

De nombreux trajets de moyenne et longue distance sont assurés totalement ou partiellement par des TER ou des trains InterCités à réservation facultative (ex : Clermont-Ferrand - Nîmes, Clermont-Ferrand - Lyon).

Sur les TER, aucune réservation n'est possible. Le voyageur n'a donc aucune garantie d'avoir une place assise.

De plus, le fait de prendre son billet longtemps à l'avance ne donne aucune réduction tarifaire spécifique. Au contraire, le TER est alors souvent plus cher que le TGV. Par exemple, sur Lyon - Paris, 3 mois avant le départ, les TER sont à 64 € pour les adultes, alors que la plupart des TGV sont entre 25 et 35 €.

Autocar

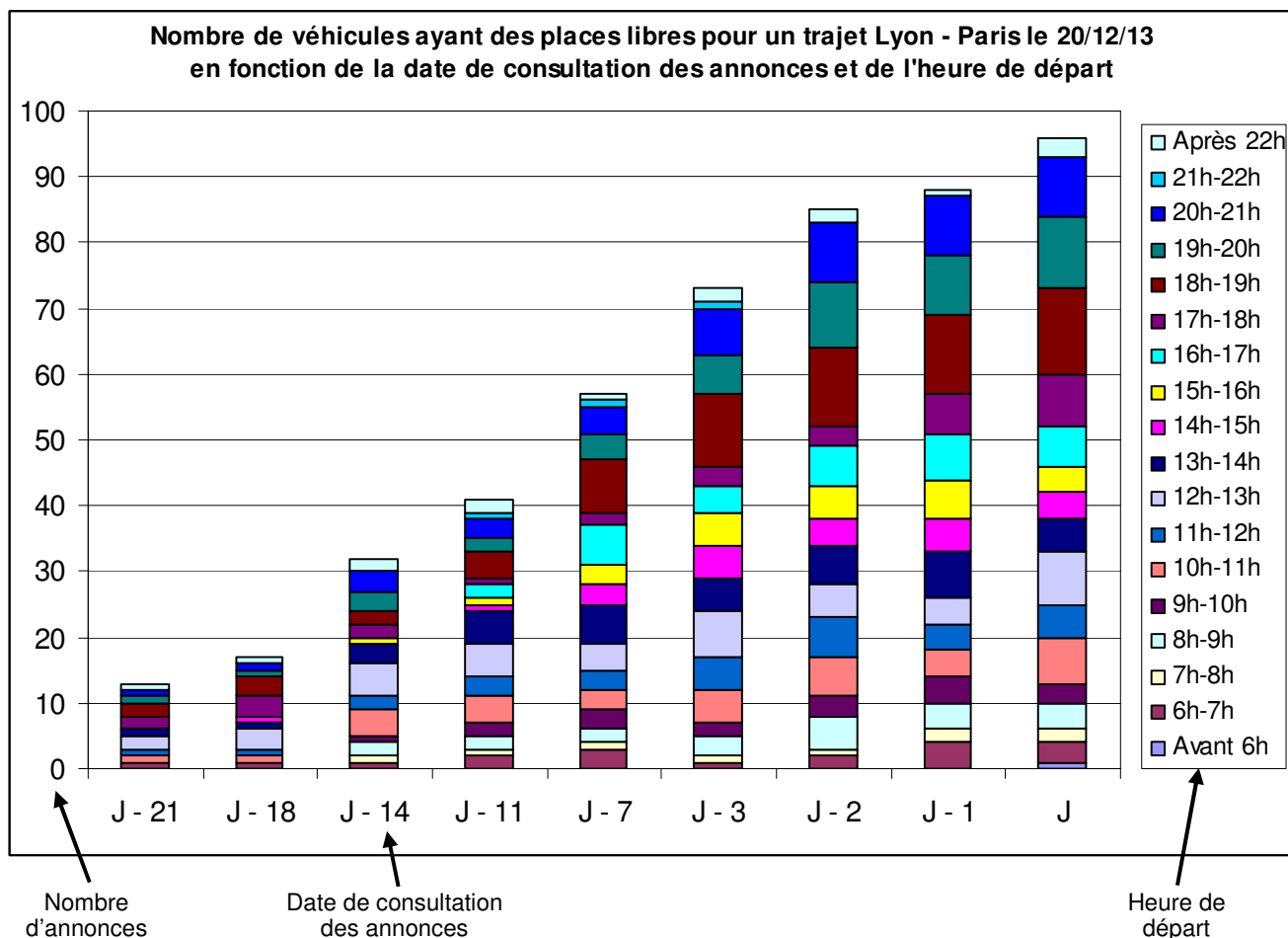
Une recherche menée le 26 février 2014 sur le site d'Eurolines donne accès à des réservations jusqu'au 1^{er} avril, soit un peu plus d'un mois plus tard. En fonction du remplissage des cars, les tarifs peuvent augmenter ou baisser dans les jours ou les semaines qui précèdent le départ.

Avec iDBUS, il est possible de réserver jusqu'à 2 mois à l'avance. Les tarifs sont fixés une fois pour toute et n'augmentent pas jusqu'au départ. Ils peuvent en revanche baisser, en cas de promotion.

Covoiturage

La plupart des offres sont passées dans les 10 jours précédant le départ.

Par exemple, voici le graphique d'évolution du nombre de places libres sur le trajet Paris - Lyon pour un départ le 20 décembre 2013, avec le détail des places par heure de départ :



Il est difficile pour les passagers de trouver à l'avance une voiture en adéquation avec leurs besoins (horaires, points de prise en charge et de dépose), ce qui peut les amener à préférer le train, notamment sur des trajets regroupant peu d'offres de covoiturage et disposant d'une bonne desserte ferroviaire.

Par ailleurs, rappelons que les tarifs des annonces précoces sont équivalents à ceux des annonces plus tardives.

Synthèse

	Possibilité de réserver à l'avance	Tarifs si l'on s'y prend à l'avance
Trains à réservation obligatoire	Jusqu'à 3 mois avant le départ.	Sur la plupart des trains, tarifs plus bas si l'on réserve à l'avance. Certains trains sont toutefois plus chers que le covoiturage, même en réservant 3 mois avant.
Trains TER	Pas de réservation possible	Tarifs identiques quel que soit le délai de réservation.
Autocar	Eurolines : 1 mois avant le départ. iDBUS : 2 mois avant le départ.	Eurolines : tarifs un peu plus bas si l'on réserve à l'avance. iDBUS : tarifs identiques quel que soit le délai de réservation. NB : hors promotions dans les deux cas.
Covoiturage	Très peu d'annonces au-delà de 15 jours. La moitié des conducteurs passent leur annonce dans les 3 derniers jours.	Tarifs identiques quel que soit le délai de réservation.

Parmi les 4 modes de transport analysés, le train à réservation obligatoire est celui qui permet le plus d'anticiper son trajet. Qui plus est, ses tarifs sont d'autant plus intéressants que l'on réserve tôt. Toutefois, certains trains sont plus chers que le covoiturage, même en réservant 3 mois à l'avance.

De son côté, le covoiturage donne peu de possibilités de réserver à l'avance, la moitié des annonces étant passées dans les 3 jours précédant le départ.

Réservation tardive

Train à réservation obligatoire

Les voyageurs réservant tardivement ne peuvent pas bénéficier des meilleurs tarifs. Au contraire, pour un train donné, le prix a tendance à augmenter au fil du temps. En outre, il peut arriver qu'il n'y ait plus de place en 2^e classe et qu'un voyageur réservant tardivement soit obligé de voyager en 1^e classe.

En outre, des trains sont complets au moment du départ. Voici les chiffres communiqués par la SNCF pour huit liaisons TGV et une liaison InterCités :

	Type de train	% de trains pleins en 2013
Paris - Lyon	TGV	7%
Lyon - Besançon		16%
Lyon - Montpellier		13%
Paris - Rennes		19%
Paris - Bordeaux		28%
Paris - Strasbourg		2%
Paris - Lille		13%
Paris - Marseille		11%
Paris - Clermont-Ferrand	InterCités	6%

Sur 6 de ces 9 liaisons, la part de trains complets est supérieure à 10 %. Elle culmine à 28 % sur Paris - Bordeaux.

Dans bien des cas, ces trains sont complets seulement dans les heures qui précèdent le départ et un voyageur réservant la veille ou l'avant-veille pourra généralement trouver une place.

TER

Les TER étant des trains sans réservation, le voyageur peut organiser son voyage jusqu'à la dernière minute.

Toutefois, en cas de forte affluence, il risque de voyager debout. En l'absence de réservation, les personnes ayant acheté leur billet tardivement ne sont pas pénalisées par rapport à celles l'ayant acheté à l'avance. Les premiers montés dans le train ont accès aux places assises, quelle que soit la date d'achat de leur billet.

Contrairement aux trains à réservation obligatoire, le prix est fixé une fois pour toute et ne varie pas avec le temps.

Autocar

Certains cars peuvent être complets aux périodes de forte affluence, notamment les week-ends de vacances scolaires.

Par exemple, une recherche menée le vendredi 28 février 2014 à 16h30 sur le site d'Eurolines montre que 5 des 6 cars suivants sont complets et que les cars restants ont un tarif élevé :

Ven 28/02	Sam 01/03	Dim 02/03	Lun 03/03	Mar 04/03	Mer 05/03
Complet 22:00 06:00	Complet 06:15 12:15	Complet 06:15 12:15	35 € 09:15 15:30	30 € 06:15 12:15	30 € 06:15 12:15
	Complet 09:15 15:30	42 € 09:15 15:30	35 € 15:30 21:30	30 € 09:15 15:30	30 € 09:15 15:30
	42 € 15:30 21:30	37 € 15:30 21:30	31 € 22:00 06:00	30 € 15:30 21:30	30 € 15:30 21:30
	Complet 22:00 06:00	38 € 22:00 06:00		31 € 22:00 06:00	31 € 22:00 06:00

Source : www.eurolines.fr

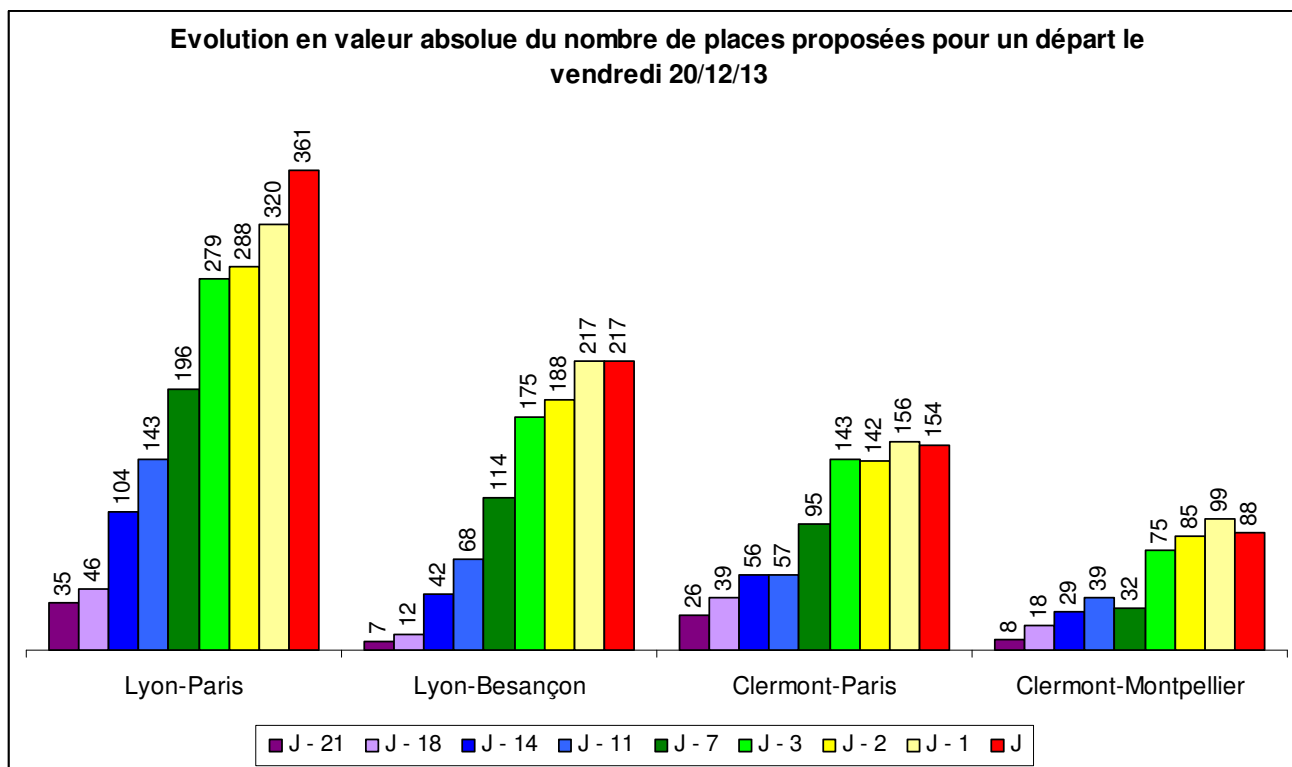
Le phénomène est encore plus marqué avec iDBUS. Au même moment, le car du vendredi soir, les trois cars du samedi et le premier car du dimanche sont tous complets.

Inversement, sur les cars moins bien remplis, des promotions peuvent être proposées dans les jours voire dans les semaines qui précèdent le départ.

Covoiturage

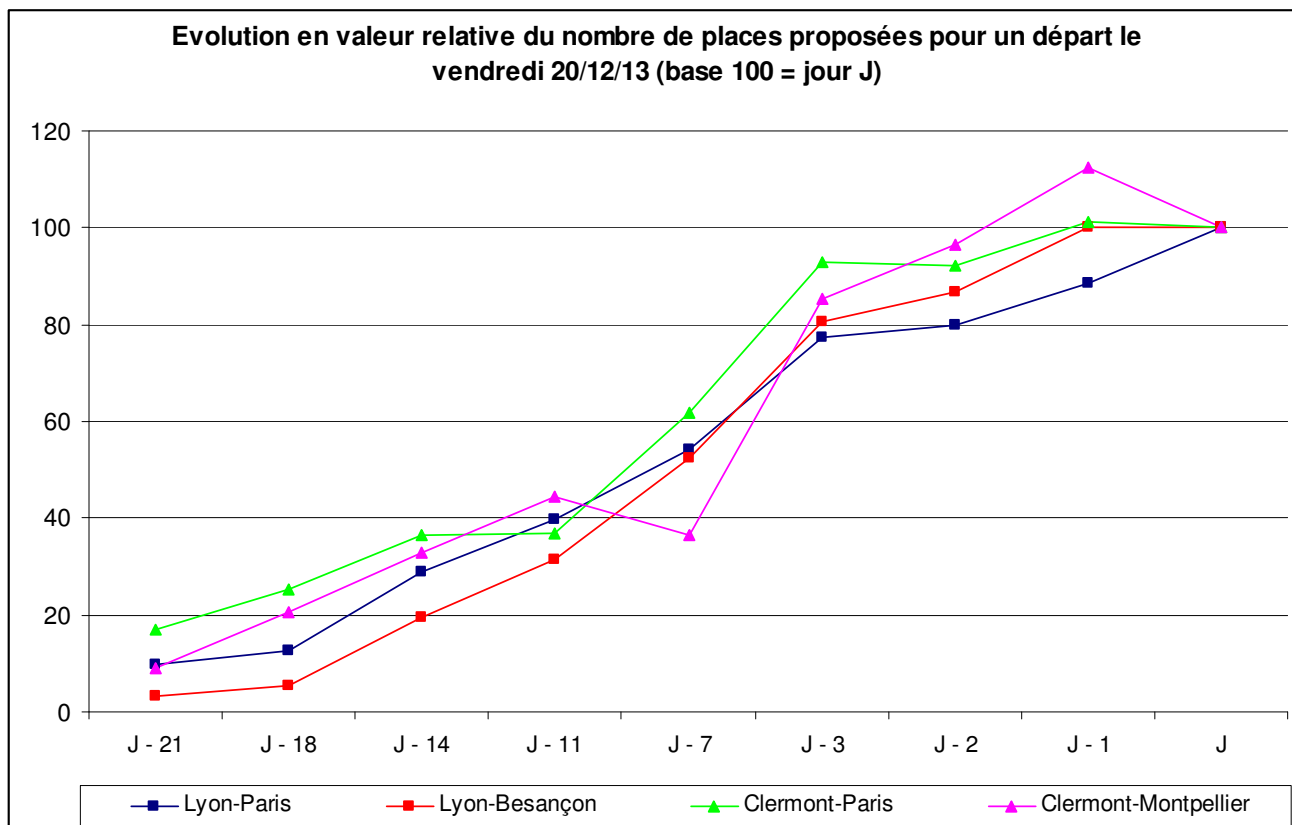
Près de la moitié des places sont proposées moins de 7 jours avant le départ

Nous reprenons les 4 trajets déjà présentés plus haut (Lyon - Paris, Lyon - Besançon, Clermont-F^d - Paris et Clermont-F^d - Montpellier), pour un départ le vendredi 20 décembre 2013. Voici, dans les trois semaines qui précèdent le départ, l'évolution du nombre de places proposées, que celles-ci soient libres ou réservées :



Lecture du graphique : sur le trajet Lyon - Paris, 35 places sont proposées à J - 21, 46 places à J - 18, etc.

Et voici l'évolution relative (base 100 = jour du départ) :



Lecture du graphique : sur le trajet Lyon - Besançon (courbe rouge), 3 % des places sont proposées à J - 21, 6 % à J - 18, etc.

Sur le trajet Lyon - Paris, le nombre de places proposées par des conducteurs croît jusqu'à la date du départ. 46 % des places sont proposées dans la dernière semaine et 23 % les 3 derniers jours.

Sur le trajet Lyon - Besançon, le nombre de places proposées est très faible jusqu'à J - 14. Cela s'explique probablement par le fait que ce trajet est plus court et, donc, effectué plus fréquemment ; de nombreux conducteurs attendent d'avoir effectué un trajet pour passer l'annonce suivante. Ensuite, le nombre de places augmente jusqu'à J - 1, puis stagne du fait d'un nombre important d'annulations de dernière minute, tout juste compensées par les offres tardives. 47 % des places sont proposées dans la dernière semaine et 19 % les 3 derniers jours.

Sur le trajet Clermont-F^d - Paris, les conducteurs ont tendance à passer leur annonce plus tôt que sur les trois autres trajets. Le nombre de places proposées augmente globalement, mais stagne à trois reprises du fait des retraits d'annonces, tout juste compensés par les nouvelles offres. 39 % des places sont proposées dans la dernière semaine et seulement 8 % les 3 derniers jours.

Sur le trajet Clermont-F^d - Montpellier, le nombre de places proposées augmente globalement, mais baisse à deux reprises du fait des annulations, non compensées par les nouvelles offres. 68 % des places sont proposées dans la dernière semaine (un record pour les quatre trajets étudiés) et 24 % les 3 derniers jours.

Au total, 63 % des places sont proposées dans les 11 derniers jours, 47 % la dernière semaine et 18 % les 3 derniers jours.

Sur les trajets les plus fréquentés, le nombre de places libres augmente au fil du temps

Sur les trajets regroupant un grand nombre d'annonces, comme Paris - Lyon, Paris - Rennes, Paris - Lille, Nantes - Bordeaux ou Lyon - Clermont-Ferrand, le nombre de places libres augmente jusqu'au jour du départ. Autrement dit, les nouvelles offres font plus que compenser les places réservées. La variété d'horaires de départ augmente elle aussi (voir graphique page 137).

Cela permet aux passagers de trouver assez facilement une voiture en adéquation avec leurs besoins (horaires, points de prise en charge et de dépose), ce quasiment jusqu'au dernier moment. Ils ont même intérêt à attendre la dernière semaine pour avoir un choix le plus large possible.

De ce fait, 20 à 30 % des réservations ont lieu dans les 24 heures précédant le départ.

Sur les trajets moyennement fréquentés, il peut être risqué de réserver tardivement

Sur les trajets un peu moins fréquentés, comme Lyon - Besançon, Paris - Clermont ou Clermont - Montpellier, le choix est plus limité et le nombre de voitures ayant des places libres a tendance à stagner voire à diminuer dans les trois derniers jours (voir graphiques pages 143, 147 et 151).

Certains passagers préfèrent assurer leurs arrières en réservant dès qu'apparaît une annonce correspondant à leur demande. D'autres préfèrent attendre, au risque de ne pas trouver d'annonce aussi intéressante par la suite et de devoir se reporter sur une voiture moins en adéquation avec leurs besoins.

Sur les trajets moins fréquentés, il existe un fort risque de ne pas trouver de voiture

Sur les trajets nettement moins fréquentés, le passager a un risque élevé de ne trouver aucune voiture en adéquation avec ses besoins. Il a donc intérêt à surveiller les annonces à l'avance et à réserver dès qu'une annonce à peu près adaptée se présente.

En outre, les voitures peuvent se remplir assez vite et le passager consultant le site tardivement peut attendre en vain une nouvelle offre. Par exemple, pour un trajet Clermont-Ferrand - Marseille le vendredi 10 janvier 2014, les deux voitures proposant le trajet étaient complètes plusieurs jours avant le départ.

Dans d'autres cas, les horaires des voitures restantes peuvent ne pas correspondre à ses besoins. Par exemple, pour un trajet Lyon - Strasbourg le même jour, 5 voitures sur 7 étaient complètes la veille du départ, ce qui limitait fortement le choix.

Les tarifs des annonces récentes sont équivalents à ceux des annonces plus anciennes

Voir pages 138, 144, 148 et 152.

BlaBlaCar a mis en place une tarification qui renchérit légèrement les réservations tardives

Le coût de la réservation perçu par BlaBlaCar est à la charge du passager. Il a augmenté entre novembre 2013 et février 2014, dates de deux relevés. A la date de bouclage de ce rapport (juin 2014), les tarifs de février sont toujours en vigueur.

Voici un tableau récapitulant les deux barèmes et donnant, à titre d'exemple, le prix payé par le passager pour un tarif conducteur de 20 € :

Délai de réservation	Novembre 2013		Février 2014	
	Barème	Coût passager pour un tarif conducteur de 20 €	Barème	Coût passager pour un tarif conducteur de 20 €
> 72 h	0,66 € + 7,89 %	22,24 €	0,66 € + 7,92 %	22,24 €
48-72 h	0,95 € + 10,64 %	23,07 €	0,95 € + 10,68 %	23,09 €
24-48 h			1,07 € + 11,88 %	23,45 €
< 24 h			1,19 € + 12,48 %	23,69 €

Source : www.blablacar.fr/faq/question/cout-service-reservation

Sur l'exemple choisi et avec la nouvelle grille tarifaire, le passager paie entre 22,24 € et 23,69 € suivant son délai de réservation, soit un écart de seulement 6,5 %.

Le coût de la réservation perçue par BlaBlaCar oscille entre 2,24 € et 3,69 €, soit un écart de 65 % en sa faveur (dix fois plus).

Cette nouvelle grille tarifaire a donc probablement pour objectif principal d'augmenter les recettes du site davantage que d'inciter les passagers à réserver longtemps à l'avance.

Synthèse

	Risque de ne pas avoir de place	Evolution des tarifs dans les derniers jours
Trains à réservation obligatoire	Faible jusqu'à la veille du départ. Faible à moyen (suivant les trajets) le jour du départ.	Augmentation sur certains trains, stabilité sur d'autres, baisse dans quelques rares cas.
Trains TER	Aucun (pas de réservation). Le seul risque est de voyager debout, mais il est indépendant de la date d'achat du billet.	Stabilité.
Autocar	Important en période de grands départs, assez faible sinon.	Augmentation sur certains cars d'Eurolines. Baisse sur certains cars d'Eurolines et iDBUS (promotions). Stabilité sur les autres cars des deux compagnies.
Covoiturage	Faible sur les trajets les plus fréquentés. Elevé sur les trajets ayant peu d'offres.	Stabilité.

Seuls les trains sans réservation obligatoire garantissent que l'on pourra faire le voyage même en cas de réservation tardive. Il y a toutefois le risque de voyager debout.

Concernant les tarifs, ceux-ci sont stables jusqu'au jour du départ pour les trains TER et le covoiturage. En revanche, ils peuvent augmenter fortement sur les trains à réservation obligatoire, surtout aux horaires les plus demandés.

Modification ou annulation du fait du passager

Trains à réservation obligatoire

Sources : aide.voyages-sncf.com/toute-laide-train/suite-mon-achat/echange-et-annulation/conditions-d-echange-d-annulation-et-de-remboursement et recherches personnelles.

Sur les trains à réservation obligatoire, le passager souhaitant annuler ou modifier son voyage est confronté à plusieurs cas de figure, suivant le type de billet :

- Les billets les plus coûteux (billets « Pro ») sont échangeables et remboursables gratuitement jusqu'au moment du départ. Ils sont échangeables sous condition après le départ.
- Les billets « Loisirs », légèrement moins chers, sont échangeables et remboursables gratuitement jusqu'à la veille du départ et avec retenue de 10 € jusqu'au moment du départ. Ils ne sont ni échangeables ni remboursables après le départ.
- Les billets avec carte de réduction, notamment les billets « Jeunes », sont échangeables et remboursables gratuitement jusqu'à la veille du départ et avec retenue de 3 € jusqu'au moment du départ. Ils ne sont ni échangeables ni remboursables après le départ.
- Les billets les moins onéreux (billets « Prem's ») ne sont ni échangeables ni remboursables, sauf si le voyageur souscrit une assurance annulation lors de l'achat (dont l'application est limitée à des cas tels que maladie, accident, etc.³⁰). Toutefois, des sites internet tels que www.kelbillet.com, www.trocdestrains.com, www.zepass.com ou passetonbillet.fr permettent de revendre son billet, en général au prix d'achat.
- Certains billets proposés sur le site internet de la SNCF sont éligibles au « Billet Imprimé® », c'est-à-dire que le voyageur peut, s'il le souhaite, les imprimer lui-même. Cette procédure n'est en aucun cas obligatoire. Les Billets Imprimés sont nominatifs. Leur titulaire doit présenter une pièce d'identité avec photo lors du contrôle. Ils ne peuvent donc pas être cédés.

TER

Les billets sont librement utilisables pendant 60 jours après la date de voyage indiquée sur le billet (sans échange préalable). Ils sont échangeables et remboursables avec une retenue de 10 % jusqu'à 60 jours après la date de voyage.

Autocar

Sources : www.eurolines.fr/fr/voyage-en-car/modifier-billet et fr.idbus.com/fr/conditions-g%C3%A9n%C3%A9rales-de-vente

Sauf condition particulière (promotions, offres spéciales...), les billets Eurolines sont modifiables et échangeables jusqu'à 6 heures avant le départ. En cas de modification, la retenue est de 8 €. En cas d'annulation, la retenue dépend du délai : 25 % (minimum 10 €) jusqu'à 48 heures avant le départ et 50 % (minimum 20 €) entre 48 heures et 6 heures avant le départ.

Les billets iDBUS ne sont pas remboursables. L'échange est possible jusqu'à 30 minutes avant le départ, avec la retenue suivante : 5 € en cas de changement d'identité du voyageur, 5 € en cas de changement de parcours ou d'horaire sur le site internet, 10 € en cas de changement de parcours ou d'horaire par téléphone.

³⁰ Voir détails sur www.voyages-sncf.com/services-train/assurance-annulation-ea

Covoiturage

Source : www.blablacar.fr/faq/question/empechement-passager

Avec BlaBlaCar, le passager peut annuler sa réservation sur le site internet.

S'il annule plus de 24 heures avant le départ, la retenue correspond au coût de la réservation perçu par BlaBlaCar, soit environ 10 à 20 % du prix du voyage³¹. S'il annule moins de 24 heures avant le départ, la retenue est de 50 % et une indemnisation est versée au conducteur. S'il ne se présente pas au départ ou s'il annule après le départ, il n'est pas remboursé et le conducteur reçoit son argent comme s'il l'avait effectivement transporté.

BlaBlaCar annonce sur son site que la réservation obligatoire en ligne a permis de faire baisser le désistement des passagers de 35 % à 4 %.

Synthèse

	Remboursement	Echange
Trains à réservation obligatoire	<u>Billets Pro, Loisirs et avec carte de réduction</u> : remboursables et échangeables jusqu'à l'heure du départ. Sans frais jusqu'à la veille du départ, au-delà retenue de 0 à 10 € selon le type de billet. <u>Billet Prem's</u> : non remboursable, non échangeable, mais possibilité de revendre son billet sur internet.	
Trains TER	Billet valable 60 jours, remboursable et échangeable pendant ce délai, retenue de 10 %.	
Autocar	<u>Eurolines</u> : remboursable jusqu'à 6 h avant le départ, retenue de 25 ou 50 % suivant le délai d'annulation. <u>iDBUS</u> : non remboursable.	<u>Eurolines</u> : échangeable jusqu'à 6 h avant le départ, retenue de 8 €. <u>iDBUS</u> : échangeable jusqu'à ½ h avant le départ, retenue de 5 ou 10 € suivant les cas.
Covoiturage	Remboursable jusqu'à l'heure du départ, retenue de 10 à 50 % suivant le délai d'annulation.	Il faut annuler son voyage initial et faire une nouvelle réservation.

En termes d'annulation et d'échange, le train à réservation obligatoire (avec un billet Pro, Loisirs ou avec carte de réduction) et le TER sont les modes de transport les plus souples, avec la possibilité de se faire rembourser ou d'échanger son billet jusqu'au dernier moment et une retenue faible ou nulle.

Les billets Prem's peuvent être revendus sur internet, mais le résultat n'est pas garanti, surtout en cas d'annulation tardive.

Le covoiturage et surtout le car sont un peu moins souples sur les délais d'annulation ou d'échange et/ou appliquent une retenue plus élevée. A noter qu'aucun remboursement n'est possible pour les cars d'iDBUS.

³¹ Voir détails page 9.

Annulation du fait du prestataire ou du conducteur

Train

Source : Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST), www.qualitetransports.gouv.fr

Sur la période février 2013 - janvier 2014 (12 mois), 1 127 TGV sur 320 000 ont été annulés, soit 0,35 %. La moitié de ces annulations est liée à la grève de mars 2013.

Sur la même période, 653 InterCités sur 65 800 ont été annulés, soit 1 %. Les trois quarts de ces annulations sont liés à la grève de mars 2013.

Pour les TER, les données sur les annulations ne sont pas disponibles au niveau national. A titre d'exemple, en Rhône-Alpes (principale région de province), 4 700 TER sur 293 000, soit 1,6 %, ont été annulés en 2013.

Autocar

Les données sur les annulations des autocars longue distance ne sont pas disponibles. L'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST) annonce sur son site que leur diffusion est « à venir ».

Covoiturage

Voici l'analyse que nous avons faite sur 4 trajets pour un départ le 20 décembre 2013 :

	Nombre de conducteurs ayant passé une annonce	Nombre de conducteurs ayant retiré leur annonce	Dont retraits la veille ou le jour même
Lyon - Paris	203	37 (18 %)	13 (6 %)
Lyon - Besançon	100	23 (23 %)	14 (14 %)
Clermont-F^d - Paris	87	15 (17 %)	5 (6 %)
Clermont-F^d - Montpellier	53	16 (30 %)	11 (21 %)
Total	443	91 (21 %)	43 (10 %)

Pour ce panel, 21 % des conducteurs ont retiré leur annonce, dont la moitié la veille ou le jour même. Certains avaient des places réservées dans leur voiture, d'autres non.

S'y ajoutent des conducteurs annulant à la dernière minute sans en informer le site internet, voire sans prévenir les passagers ayant réservé. Le nombre de telles annulations n'est pas connu.

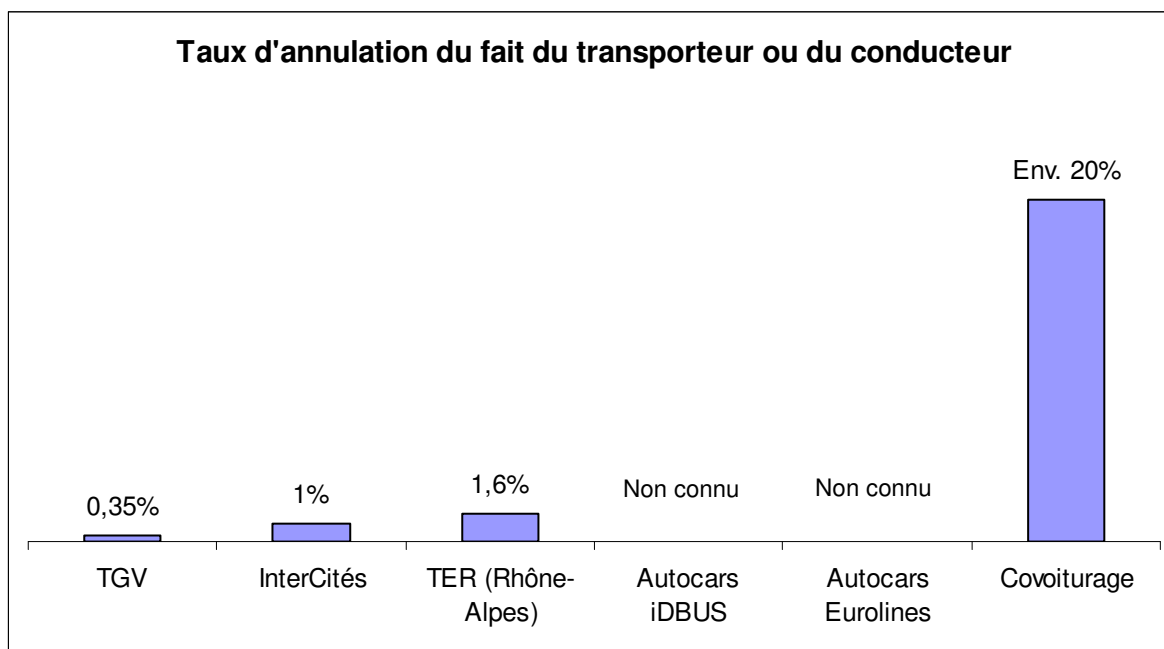
Sur ces bases, on peut considérer que, pour l'ensemble des annonces du site, le taux d'annulation par les conducteurs est proche de 20 %.

Il est à noter que le conducteur qui annule son trajet ou ne vient pas au rendez-vous ne subit aucune pénalité financière (source : www.blablacar.fr/faq/questions-sur-le-service-de-reservation-en-ligne), car il n'a préalablement versé aucune somme à BlaBlaCar.

A titre de comparaison, rappelons que le taux de désistement des passagers est seulement de 4 % et que le passager qui se désiste subit de la part de BlaBlaCar une retenue représentant 10 à 50 % de son paiement.

S'y ajoutent des modifications d'horaires de la part des conducteurs, parfois jusqu'à la dernière minute, sur lesquelles nous ne disposons d'aucune donnée chiffrée.

Synthèse



Le covoiturage est, de très loin, le mode de transport pour lequel le passager court le plus fort risque d'annulation.

GLOSSAIRE

« **Acceptation automatique** » : sur BlaBlaCar, les annonces avec « acceptation automatique » permettent aux passagers de réserver immédiatement les places disponibles. Jusqu'en mars 2014, cette procédure était appelée « réservation illico ».

« **Acceptation manuelle** » : sur BlaBlaCar, les annonces avec « acceptation manuelle » sont passées par des conducteurs ayant souhaité garder la possibilité d'accepter ou de refuser la demande d'un passager. Jusqu'en mars 2014, cette procédure était appelée « réservation sur confirmation ».

Auto-solisme : usage individuel de la voiture (par opposition au covoiturage). Dans le présent rapport, une personne effectuant un trajet avec des proches est considérée comme auto-soliste et non comme covoitureur.

Autostop organisé (également appelé *autostop participatif* ou *covoiturage spontané* sur certains territoires) : formule intermédiaire entre l'autostop traditionnel et le covoiturage, consistant à se mettre sur le bord de la route (c'est donc de l'autostop) avec un panneau spécifique, afin de profiter du trajet d'un véhicule en proposant la possibilité d'une participation financière (c'est donc aussi du covoiturage). Voir *covoiturage spontané*.

Autostop participatif : Voir *autostop organisé*.

BlaBlaCar : nom commercial du site www.blablacar.fr

CGDD : Commissariat général au développement durable.

Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Créé le 1^{er} janvier 2014, le Cerema résulte de la fusion du Sétra, du Certu, des 8 Cete et du Cetmef.

Complète : sur BlaBlaCar, une voiture est dite « complète » quand toutes les places proposées sur le site ont été réservées. Ca ne veut pas forcément dire que ces voitures sont pleines au sens courant du terme. Par exemple, le conducteur peut choisir de proposer moins de places pour garantir le confort de ses passagers, en prenant seulement 2 passagers à l'arrière d'une voiture 5 places.

Covoiturage : utilisation conjointe d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers qui se sont organisés pour effectuer un trajet commun. Le covoiturage se distingue de l'autostop par l'organisation préalable du trajet et, le plus souvent, par le partage des frais.

Covoiturage spontané : Voir *autostop organisé*.

Demande de covoiturage : passager cherchant une place dans un véhicule.

Déplacement : mouvement réalisé par une personne entre deux lieux. Un aller-retour = 2 déplacements. N personnes dans un véhicule = N déplacements.

FEDUCO : la Fédération Nationale du Covoiturage (FEDUCO) rassemble la plupart des acteurs associatifs et privés du covoiturage en France, qui font du développement du covoiturage leur principale activité. Voir présentation détaillée page 13.

FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports.

GART : le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) regroupe près de 300 autorités organisatrices de transport (transport urbain, départements et régions). Site internet : www.gart.org

« **illico** » : sur BlaBlaCar, les annonces « illico » permettent aux passagers de réserver immédiatement les places disponibles. Voir présentation détaillée en annexe 4. La réservation « illico » a été rebaptisée « acceptation automatique » en mars 2014.

Intermodalité : l'intermodalité est l'usage de plusieurs modes de déplacements consécutifs au cours d'un même déplacement. Par exemple, une personne prenant sa voiture jusqu'à la gare et finissant son parcours en train effectue un déplacement intermodal.

Médiane : valeur en dessous de laquelle se situent la moitié des tarifs. Par exemple, si 5 conducteurs proposent un même trajet à 18 €, 25 €, 28 €, 29 € et 30 €, le tarif médian est de 28 € (2 valeurs sont inférieures et 2 autres supérieures). La médiane peut être différente de la moyenne, qui est de 26 € dans cet exemple.

Modes collectifs terrestres : nous regroupons sous cette appellation le train, l'autocar et le covoiturage.

Multimodalité : la multimodalité est l'usage de modes de déplacements différents pour des déplacements différents. Par exemple, une personne se déplaçant tantôt en voiture, tantôt en train voit sa pratique qualifiée de multimodale. Le terme « multimodalité » est parfois employé à tort à la place d'intermodalité.

Offre de covoiturage : conducteur proposant des places dans son véhicule.

Sétra : Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements. Depuis le 1^{er} janvier 2014, le Sétra a fusionné avec le Certu, le Cetmef et les 8 Cete pour former le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

« **sur confirmation** » : sur BlaBlaCar, les annonces « sur confirmation » sont passées par des conducteurs ayant souhaité garder la possibilité d'accepter ou de refuser la demande d'un passager. Voir présentation détaillée en annexe 4. La réservation « sur confirmation » a été rebaptisée « acceptation manuelle » en mars 2014.

Taux de remplissage : rapport entre le nombre de places réservées et le nombre de places proposées en covoiturage. Par exemple, si, sur un trajet donné, 15 conducteurs proposent au total 40 places dans leurs voitures et que 10 de ces places sont réservées, le taux de remplissage sur ce trajet est de 25 % (10 divisé par 40).

TER : transport express régional.

UTP : l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle des entreprises de transport public, ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France. Site internet : www.utp.fr

Voiture solo : voir *auto-solisme*.

www.blablacar.fr : site internet plus connu sous son nom commercial : BlaBlaCar.