

Fiche thématique (Novembre 2025)

Déployer des solutions de covoiturage adaptées aux besoins des publics en précarité mobilité

En 2025, selon l'Ademe, 33 % des Français·es ont pratiqué le covoiturage, soit 16 millions de personnes, 14 millions pour les trajets de courtes distances (< 80 km). Pour ces trajets du quotidien, 0,8 millions de personnes sont passées par des plateformes et 13 millions ont covoituré de manière informelle. Ainsi, bien que les plateformes se développent, en particulier pour les trajets domicile-travail, la part modale demeure faible (en 2023, seulement 3 % de ces trajets sont réalisés en covoiturage selon l'Observatoire national du covoiturage).

Dans un contexte où la voiture occupe une place prépondérante dans les déplacements, l'optimisation de trajets déjà existants et financés par les conducteurs apparaît comme une réponse accessible et peu coûteuse vers une mobilité plus durable et plus inclusive. Cependant, nombre d'expérimentations de solutions de covoiturage sont abandonnées faute de masse critique, difficile à atteindre dans certains territoires.

Ainsi, le covoiturage du quotidien doit être envisagé comme une brique complémentaire au sein d'un bouquet de solutions, pensée en articulation avec les transports collectifs et les modes actifs. Son appropriation par les publics en précarité-mobilité nécessite une animation de terrain soutenue, et un accompagnement renforcé adapté aux besoins et contraintes de ces bénéficiaires.

LES DIFFÉRENTS TYPES DE COVOITURAGE DU QUOTIDIEN

Le covoiturage du quotidien recouvre une grande diversité de modèles d'organisation, allant de l'informel aux services institutionnalisés portés par des collectivités, des associations ou des opérateurs de mobilité. Il répond à des besoins variés selon les publics cibles (jeunes, seniors, en précarité financière, ...), les motifs de déplacements (domicile-travail, études, courses, loisirs, ...) et selon les territoires (zones rurales, périurbaines ou urbaines).

Les solutions « classiques » de covoiturage

L'autostop organisé

L'autostop organisé repose sur des arrêts bien identifiés et signalés, offrant la possibilité de covoiturer sans réservation. Il convient aux trajets locaux (< 20 km) en zones rurales ou périurbaines. Une de ses limites tient au manque de garantie de départ effectif.

Le covoiturage planifié par plateforme

Le covoiturage planifié repose sur une mise en relation anticipée via une application, principalement pour les trajets domicile-travail et domicile-études. Il suppose souvent une contractualisation avec des plateformes privées, ce qui pose des questions de dépendance et implique un coût supplémentaire.

Les lignes de covoiturage à haut niveau de service

Ce dispositif repose sur l'aménagement, le long d'axes à fort trafic, de points d'arrêt sécurisés, sur le modèle des arrêts de bus, reliant principalement les zones d'emploi et d'étude. La mise en relation avec les conducteurs/conductrices est facilitée par une application dédiée ou par des outils de signalétique.



Ces dispositifs portés par des collectivités et opérateurs de mobilité n'intègrent pas suffisamment l'inclusion dans la conception des projets. Concrètement, cela peut mener à des actions sans accompagnement à l'usage des publics vulnérables et, en conséquence, un adressage partiel de la précarité mobilité.



Des exemples de solutions alternatives de covoiturage inclusif et solidaire

Le covoiturage citoyen

repose sur l'organisation citoyenne et coopérative entre collègues, ami·es, voisin·es, ou habitant·es d'un même territoire. Le covoiturage citoyen est adapté aux territoires ruraux et périurbains enclavés où la dépendance à la voiture est forte. C'est une solution à la fois pratique et solidaire.

Signalez-vous

👉 L'initiative « Signalez-vous ! » dans le Vercors, territoire rural de montagne, illustre cette approche via des groupes de messagerie sur Signal. Elle permet d'organiser facilement des trajets du quotidien ponctuels ou réguliers. Le service se veut simple d'utilisation (sans inscription), silencieux (notifications désactivables), spontané, gratuit et sécurisant. Pour les collectivités qui le soutiennent, il s'agit d'une solution souple (mise en place rapide), flexible (ajustable aux besoins), peu coûteuse, et complémentaire à d'autres dispositifs. Des groupes de messagerie dédiés peuvent répondre aux besoins de publics particulièrement touchés par la précarité mobilité (jeunes, seniors, etc.)

Les Ateliers du Bocage

👉 Les Ateliers du Bocage dans les Deux-Sèvres consacrent un ETP à la coordination d'un service de covoiturage et d'autopartage entre salarié·es en milieu rural et à leur accompagnement. La chargée de mission mobilité est mise dans la boucle du recrutement dès que des difficultés de mobilité sont repérées. Avant même que la personne ne débute son poste, une solution de covoiturage lui est proposée. L'entreprise constate une augmentation d'année en année du nombre de covoitureurs et un changement de comportement sur les raisons du covoiturage : au début c'est le levier financier qui séduit (Forfait Mobilité Durable), au fur et à mesure la solidarité prime.

Le covoiturage organisé par les employeurs

cible les trajets domicile-travail via des plateformes inter-établissements ou internes, facilitant la coordination entre salariés ayant des horaires et destinations similaires. Il répond à la fois aux problématiques de mobilité des publics en insertion et aux difficultés de recrutement des employeurs.

Le covoiturage solidaire

est mis en place par des associations ou collectivités pour des personnes sans autre solution de mobilité, soit pour des trajets domicile-travail ou formation, soit pour des trajets courts de proximité comme les courses ou les rendez-vous médicaux.

Éhop

👉 Éhop en Bretagne organise la mise en relation via une ligne téléphonique, sans application, en cherchant des conducteurs disponibles parmi des bases internes et via des partenaires. Les passagers participent aux frais, à tarif modique, et le service dépend de la disponibilité des conducteurs volontaires. Ce dispositif est humain et accessible (une salariée assure le standard téléphonique et cherche à répondre aux besoins spécifiques des utilisateurs, ex : une femme qui serait plus à l'aise avec une conductrice), réservé aux salariés (permanent ou intérimaire) des entreprises partenaires, et particulièrement adapté aux horaires décalés et zones peu desservies par les transports en commun.





MÉTHODOLOGIE DE MISE EN ŒUVRE : ÉTAPES, FREINS ET FACTEURS DE SUCCÈS



Crédit : Visuel créé dans le cadre d'un atelier Tims - illustration : CC, AURA-EE

Les étapes

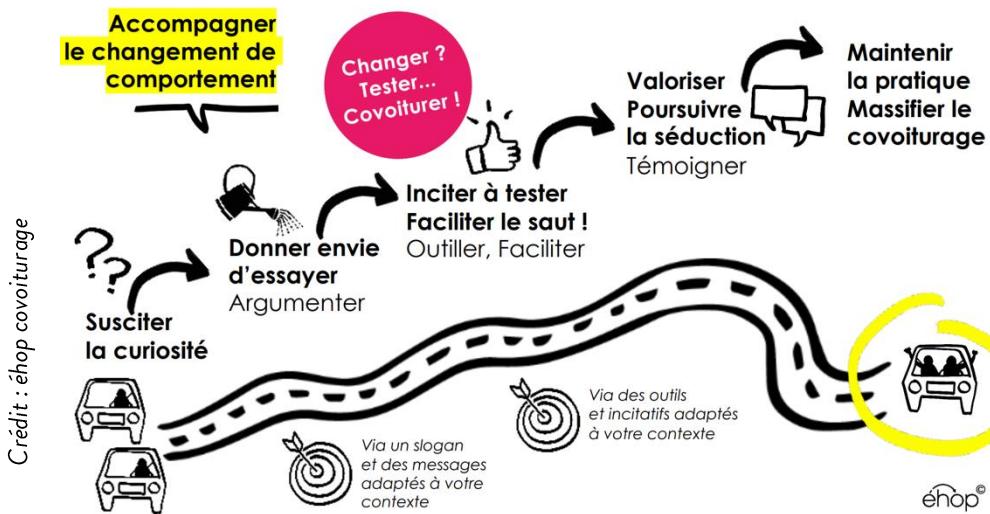
- Diagnostic : identifier les besoins et les enjeux des publics cibles et du territoire pour construire une réponse adaptée.
- Mise en œuvre : construire l'offre, définir les coûts, rendre le service visible et accompagner sa mise en place.
- Maintien de la dynamique : animation locale, communication, formation des acteurs du territoire, accompagnement continu.

Les freins

- La question du temps** : le temps long nécessaire au changement de comportement et à la mise en relation entre acteurs publics et privés.
- Financements précaires** : difficulté à sécuriser des ressources stables, à couvrir les frais de fonctionnement (véhicules vieillissants, coordination), et à pérenniser les programmes.
- Représentations négatives** : craintes des employeurs (absentéisme), contraintes familiales (enfants, horaires atypiques), réticences culturelles (peur de l'autre, désir d'autonomie).
- Manque de visibilité et de soutien** : services existants peu connus, faible engagement politique ou des entreprises.



Les facteurs de succès



- **Communication et animation continues** : ne pas se limiter au lancement d'une plateforme. Miser sur des campagnes simples, ludiques et adaptées aux publics (défis covoiturage, ambassadeurs, événements festifs), sur l'implication des employeurs (stands conviviaux sur les temps de repas, relais RH), et sur la mobilisation des prescripteurs locaux (emploi, insertion, associations).
- **Accessibilité de la solution** : proposer des outils multicanaux (application, site web, téléphone, relais physiques) et un accompagnement humain (conseillers/conseillères mobilité, accompagnement numérique), adapter la solution aux besoins spécifiques des publics (véhicules adaptés PMR, etc.)
- **Confiance et convivialité** : Tisser des liens de confiance entre conducteurs/conductrices et passagers/passagères (apéros covoiturage, contrat avec règles pour bien covoiturer).
- **Pilotage solide** : appui politique affirmé, connaissance fine du territoire et des particularités locales (appui sur les dynamiques existantes), complémentarité avec les dispositifs existants.

POINT DE VIGILANCE

Dans certains cas, le covoiturage entre en concurrence avec les transports en commun et les modes actifs. Ces "effets rebonds" peuvent réduire fortement les bénéfices environnementaux attendus, comme l'a montré l'étude du Forum Vies Mobiles et de la Fabrique écologique (2023). Le risque est aussi de renforcer l'autosolisme si le covoiturage améliore la fluidité du trafic sans diminution globale de l'usage de la voiture.



DES RESSOURCES POUR APPROFONDIR

[Retour de terrain "Éhop, le covoiturage solidaire en Bretagne"](#), Programme Tims, 2025

[Retour sur le webinar : Services de covoiturage, retours d'expérience de territoires](#), SMT AML et AURA-EE, 2025

[Les services de covoiturage en 2024](#), SMT AML, 2024

[Que peut-on attendre du covoiturage quotidien pour la transition écologique ?](#), Forum Vies Mobiles et La Fabrique écologique, 2023

[Les services de covoiturage en zones peu denses](#), Cerema, 2023

[Enquête nationale sur le covoiturage](#), Ademe, 2025

