



LA CONTRIBUTION DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES À LA PROMOTION DU COVOITURAGE PAR LA CRÉATION D'AIRES DÉDIÉES

Ce document est une monographie réalisée dans le cadre d'une étude menée par la Chaire d'économie urbaine de l'ESSEC et l'Union Nationale des Services Publics Industriels et Commerciaux (UNSPIC), qui fédère les entreprises opératrices de service public tous secteurs d'activités confondus. Cette étude illustre la contribution des entreprises membres de l'UNSPIC à la compétitivité des territoires dans lesquels elles développent leurs activités

L'étude est disponible sur le site de l'UNSPIC
www.unspic.fr



Édito de **Christophe Boutin**,
Délégué général de l'Association des
Sociétés Françaises d'Autoroutes
(ASFA)

Le réseau autoroutier concédé, avec plus de 9000 km, assure la desserte des grandes métropoles régionales et relie les pôles économiques du territoire.

Au fil de l'expansion des zones urbaines, l'autoroute est aussi devenue le support des mobilités du quotidien pour nombre de nos concitoyens.

Cette évolution a profondément transformé l'usage de l'autoroute, amenant les sociétés concessionnaires à faire évoluer leurs offres de services pour accompagner leurs clients et favoriser les usages partagés des infrastructures. Ainsi, plus de 8 000 places de parkings de covoitages ont été aménagées aux abords des agglomérations. Des lignes d'autocars express, des voies réservées au covoitage et aux transports en commun, des parcs relais et des pôles d'échanges multimodaux ont également été mis en service.

Afin de continuer à répondre aux enjeux de la mobilité, notamment l'inclusion et la décarbonation des transports, il est nécessaire de poursuivre et d'intensifier cette transformation de nos infrastructures. Le modèle de la concession est, dans ce contexte, un outil efficace pour financer les services de mobilité de demain attendus par nos concitoyens.

LE COVOITURAGE EN FRANCE

Si le partage de véhicule pour un trajet est pratiqué depuis longtemps de manière plus ou moins marginale, il devient un mode de transport reconnu dans les années 1980, le terme « covoiturage » apparaissant semble-t-il en 1989.

Il est pratiqué à des fins professionnelles ou extraprofessionnelles, pour des raisons de coûts, de praticité et de plus en plus environnementales. Son développement est fortement amplifié depuis le début des années 2010 par les nouvelles plateformes numériques comme BlaBlaCar (créée en 2006), des avancées législatives qui encouragent notamment le progrès de la cartographie et l'échange d'informations, des coopérations public/privé et des politiques territoriales.

31% des français, anglais et espagnols ont pratiqué le covoiturage en 2018¹, mais ce pourcentage n'a guère évolué en France depuis 2014 et reste largement lié à des trajets de longue distance².

Le covoiturage permet à ses utilisateurs de profiter d'avantages multiples : partage des coûts de transports, lien social, désengorgement des réseaux routiers et impact écologique réduit grâce au remplissage des véhicules. Il est strictement défini par le code des transports comme devant à la fois s'inscrire dans le cadre d'un déplacement effectué par le conducteur pour son propre compte, et limiter l'échange financier entre les passagers et le conducteur au partage des coûts (carburant, péages, commission de la plateforme). Le conducteur n'est alors pas soumis à des obligations fiscales ni sociales.

Selon l'ADEME, le coût moyen constaté pour l'utilisateur est de l'ordre de 0,07€/km, ce qui en fait le mode de déplacement le plus économique en longue distance, autocar excepté.

Parce qu'elles gèrent des lieux privilégiés de la circulation automobile, dont on connaît la contribution élevée au changement climatique, les sociétés d'autoroutes cherchent aujourd'hui à réduire son impact environnemental, mais aussi à la fluidifier, notamment autour des grandes agglomérations. Elles investissent ainsi dans le développement d'infrastructures nouvelles dédiées au covoiturage.

¹ Observatoire des mobilités émergentes 2018, ADEME, enquête ObSosCo et CHRONOS

² En 2015, le covoiturage représentait 1,6 % des déplacements longue distance, en moyenne de 300 km, soit 11 millions de trajets, selon le site du ministère de la transition écologique.

L'ENJEU DES TRAJETS DE MOYENNE ET COURTE DISTANCE

Chaque jour 23,2 millions de Français quittent leur domicile et se rendent sur leur lieu de travail par différents moyens de transport. Selon une étude de l'Insee publiée en février 2019, 70 % d'entre eux utilisent pour cela leur voiture, plus de huit salariés sur dix dans les zones rurales, le plus souvent seuls à bord.

Le potentiel de développement du covoiturage domicile-travail semble donc très important pour limiter l'impact environnemental de ces déplacements, alors que sa pratique est encore très limitée. Il ne représente en France qu'environ 3 % de ces déplacements. Il concerne principalement des personnes d'une même famille, d'une même entreprise ou plus rarement d'une même zone d'activités, dont les trajets sont supérieurs à 20 kilomètres, qui habitent dans des zones périurbaines ou rurales ou encore qui ont des difficultés techniques ou financières de stationnement à destination.

Les freins sont en effet réels : le faible intérêt financier pour le covoitureur comme pour le covoituré, en raison du court trajet, la « peur de l'inconnu » malgré les systèmes d'évaluation des usagers développés par les plateformes, les contraintes plus fortes de déplacement ou encore la potentielle incertitude quant au trajet de retour³.

Des enquêtes menées par le CEREMA auprès d'usagers en 2018⁴ confirment que les principales motivations des covoitureurs sont partagées entre les économies financières, la réduction de la pollution automobile, la convivialité, la solidarité, ou le côté pratique du mode par rapport aux transports en commun notamment et les gains de temps.

La hiérarchisation de ces motivations, tout comme l'intensité de la pratique, diffèrent selon le motif de déplacement, selon que l'on soit passager ou conducteur, selon la longueur des trajets et selon le type de territoire. Plusieurs enquêtes montrent qu'autour de 80% des covoitureurs⁵ utiliseraient leur véhicule seuls s'ils ne covoituraient pas : la concurrence entre covoiturage et transport collectif reste limitée et le premier reste surtout une alternative à l'autosolisme. Une partie des covoiturages est d'ailleurs réalisée en intermodalité avec le transport collectif.

³ Pour les données de ces paragraphes, voir : synthèse technique relative au développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance, ADEME, 2016

⁴ Covoiturage courte et moyenne distance. Retour d'expériences, freins et leviers. CEREMA, 2018

⁵ Entre 72% et 90 % selon les enquêtes

Un salarié automobiliste qui habite à 30 km de son lieu de travail et covoiture quotidiennement en alternance avec un voisin ou un collègue économise 2 000 euros par an. 20 % des personnes en âge de travailler, soit 7 millions, rencontrent des difficultés de mobilité et 50 % des personnes en insertion ont déjà refusé un emploi ou une formation pour des raisons de mobilité : le covoiturage peut compléter l'offre de transport collectif pour ces populations.

Sur le plan environnemental, le covoiturage divise par deux les émissions liées au transport automobile et le bruit en agglomération chaque fois que deux autosolistes sont réunis. Il limite ainsi les incidences de ces pollutions sur la santé publique. Enfin, il évite la congestion en limitant le nombre de véhicules sur le réseau routier et autoroutier⁶.

UN CADRE INSTITUTIONNEL ET TECHNOLOGIQUE FAVORABLE

Depuis 2014, les cadres juridiques, organisationnels et fiscaux de la mobilité en France tendent à soutenir et encourager le covoiturage. La loi MAPTAM⁷ transforme les autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) en autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et étend leurs compétences aux usages partagés de l'automobile.

Elle apporte une première définition du covoiturage, qui sera précisée en 2015 par la loi sur la transition énergétique et la croissance verte (TECV)⁸. **Cette dernière prend des mesures importantes qui intéressent directement les sociétés d'autoroutes⁹** : établissements de schémas de développement des aires de covoiturage ; engagement des sociétés concessionnaires d'autoroutes à créer ou développer des places de covoiturage à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier et à pratiquer dans leurs abonnements des tarifs différenciés pour les véhicules utilisés en covoiturage ; réservation d'une voie pour les transports en commun et d'autres véhicules, dont le covoiturage, sur les autoroutes et les routes nationales traversant ou menant vers une métropole.

La loi stipule également que dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toutes les entreprises de plus de 100 salariés sur un même site doivent élaborer un « plan de mobilité » pour améliorer la mobilité de leur personnel et inciter au covoiturage (services de mise en relation, places de stationnement réservées, aide financière...), l'objectif étant aussi de pousser les entreprises à mutualiser leur action. Enfin, les conditions d'exonération d'impôt sur les revenus tirés du

⁶ ADEME, op. cit.

⁷ Loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles

⁸ Loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour une croissance verte

⁹ Ces mesures furent notamment inspirées par la Conférence environnementale de 2014, préparatoire à la COP21, et la Feuille de route Transport et mobilité durables qui l'a suivie.

covoiturage ont été précisées par une circulaire fiscale datée du 30 août 2016 : le revenu encaissé ne doit pas dépasser le montant total des frais liés au trajet, déduction faite de la quote-part du conducteur.

Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM, 2019) a créé un forfait mobilité durable : sur le modèle des abonnements aux transports publics, auxquels elles participent financièrement, les entreprises pourront prendre en charge une partie des frais de covoiturage domicile-travail engagés par leurs salariés, en franchise d'impôt et de cotisation sociale. Les autorités organisatrices de mobilité devraient également être autorisées à subventionner les voyages réalisés en covoiturage, et des voies pourront lui être réservées aux périodes de congestion.

Le développement du covoiturage est aujourd'hui directement lié à celui des services numériques d'appariement entre conducteurs et passagers potentiels, comme BlaBlalines, application de BlablaCar dédiée aux trajets domicile-travail, ou Karos. Ils s'appuient sur le Big Data et le « machine learning » pour comprendre et anticiper les besoins, notamment pour coupler transports en commun et covoiturage courte-distance.

Des autorités organisatrices développent leurs propres plateformes, gratuites et confiées à des entreprises privées comme La Roue Verte ou Covivo, surtout à l'échelle d'une agglomération, d'une grande intercommunalité rurale, ou d'une région. Elles soutiennent aussi parfois financièrement le développement de nouvelles offres par les plateformes privées, comme Ile-de-France Mobilités qui subventionne 16 entreprises partenaires à hauteur de 2 € par trajet pour favoriser des offres promotionnelles. Le covoiturage intègre ainsi l'offre de services publics de mobilité.

LES AIRES DE COVOITURAGE SUR LES AUTOROUTES

Ce contexte systémique devrait libérer le potentiel de développement du covoiturage de courte et moyenne distance.

Le développement de solutions pérennes demande en effet que les actions puissent être coordonnées entre l'ensemble des acteurs concernés, autorités organisatrices, employeurs, particuliers et gestionnaires d'infrastructures, pour créer des synergies et sortir d'une logique d'expérimentations locales. 40% des français affirment être prêts à pratiquer plus souvent le covoiturage¹⁰.

¹⁰ Etude réalisée pour l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA) par Ipsos-BCG, mars 2017

Dans ce contexte, les sociétés d'autoroutes ont plusieurs motivations directes à agir :

- la réduction des impacts environnementaux de la circulation automobile, mais aussi la réduction des coûts des mobilités contraintes pour les ménages (coûts financiers, de temps et de santé –stress et pollution, risques d'accidents) et pour les entreprises (retards et absentéisme...), ainsi que pour les collectivités (gestion de la congestion, perte d'attractivité et entretien des infrastructures) ;
- la réduction de leurs propres impacts environnementaux, mais aussi la saturation de leurs aires de stationnement et leurs propres coûts de gestion des congestions.

La contribution des sociétés d'autoroutes au développement du covoiturage repose d'abord sur la réalisation d'infrastructures dédiées, qui puissent s'inscrire dans une logique de covoiturage dit « dynamique ». Le covoiturage dynamique consiste à mettre à disposition des usagers un service en temps réel, où chacun peut trouver un conducteur ou des passagers non seulement de manière classique au moment de son départ, mais aussi alors que les uns ou les autres se trouvent déjà sur la route.

« Fondé sur les initiatives individuelles citoyennes, ce mode de covoiturage a de l'avenir et se veut encore plus flexible et adaptable aux besoins de chacun », selon la société APRR. Il s'agit de lever le sentiment de contrainte horaire ou de trajet entre conducteur et passager potentiels.

Aujourd'hui, pour une courte ou moyenne distance, se retrouver sur une aire de covoiturage est encore peu répandu : environ ¼ des covoitureurs. La constitution d'un réseau d'aires à l'échelle d'un grand territoire devrait favoriser cette pratique. Cela permet en effet d'encadrer la pratique et d'éviter un stationnement dangereux ou la présence de voitures ventouses gênantes dans de petits parkings à vocation commerciale, mais aussi d'assurer la promotion du covoiturage grâce à des espaces agréables et une signalétique visible et homogène. Situés principalement à proximité des agglomérations, les sites de covoiturage développés par les sociétés d'autoroutes sont à disposition des usagers qui souhaitent partager leurs trajets domicile/travail ou de loisirs.

Actuellement, 125 parkings proposent plus de 8 100 places de covoiturage. En 2018, leur taux moyen d'occupation atteignait déjà 73%. Dans le cadre des plans de relance et d'investissement autoroutiers, en cours de réalisation, plusieurs centaines de places supplémentaires seront créées dans les prochaines années.

A terme, la mise en œuvre de voies réservées sur des axes structurants prévue par la loi TECV, aux entrées d'agglomérations notamment, renforcera l'attractivité du dispositif en permettant aux

covoitureurs de réduire leurs temps de parcours. Encore faut-il que la dynamique du covoiturage soit alors suffisante pour ne pas accroître la saturation des autres voies. Pour mieux comprendre les pratiques et suivre les effets des actions, le groupe APRR conduit une expérimentation sur l'autoroute A6, où il teste une solution innovante de comptage automatique du nombre d'occupants dans les véhicules, sans les identifier.

DANS LA DROME, L'ACTION CONJOINTE DES DEUX CONSEILS DEPARTEMENTAUX ET D'UNE SOCIETE D'AUTOROUTES

Les départements de l'Ardèche et de la Drôme recouvrent le bassin d'emploi et axe majeur de la Vallée du Rhône, où la voiture a une place d'autant plus prépondérante que le développement des transports collectifs est limité par la géographie de ces territoires et les moyens financiers publics.

Le défi était d'associer deux collectivités territoriales et un concessionnaire privé¹¹ Autoroutes du Sud de la France (ASF) aux logiques différentes, pour un projet innovant où presque tout était à inventer. Lancé en 2011 pour favoriser le développement du covoiturage et la mobilité, le projet repose sur l'élaboration d'un schéma directeur bi-départemental du covoiturage (maillage d'aires sur le territoire, dispositif d'animation...), d'une part, et d'autre part sur l'aménagement d'aires de covoiturage expérimentales aux échangeurs autoroutiers de l'A7.

Cela répondait à la prise de conscience au sein d'ASF d'améliorer et de sécuriser les mouvements des véhicules et des piétons observés au niveau des échangeurs, et de mailler ces points de rencontre avec les stratégies de transport collectif existantes ou en devenir. **L'expérimentation est devenue un projet stratégique pour le territoire.**

L'autoroute A7, exploitée par ASF est un des axes de liaison les plus fréquentés d'Europe, régulièrement saturé¹². Il est également le support de trajets du quotidien. **Le partenariat repose sur deux axes : une régulation d'accès avec des aires sécurisées, une tarification adaptée et progressive (gratuité pour moins de 72 heures)**, Les aires de covoiturage sont réalisées en suivant une charte d'équipement précise (accès, espace, intermodalité, stationnement, propreté) et une tarification qui vise à favoriser leur usage quotidien.

Quatre aires ont été mises en service fin 2011 (échangeurs autoroutiers de Tain l'Hermitage, Valence Nord, Lorient et Montélimar) pour 410 places au total. Le coût du projet, de 2 millions d'euros, est porté à 50% par ASF¹³.

¹¹ Sachant que les concessions autoroutières sont attribuées par l'Etat et non pas par les collectivités territoriales, et ne lient donc pas ces dernières et les sociétés concessionnaires.

¹² La A7 (Vienne/Orange) et la A9 (Orange/Narbonne) pèsent pour 50% des bouchons enregistrés sur l'ensemble du réseau ASF.

¹³ Le foncier des aires est inclus dans domaine public autoroutier concédé et la maîtrise d'ouvrage confiée à ASF.

Depuis 2011, la fréquentation n’a cessé d’augmenter pour atteindre aujourd’hui des taux d’occupation compris entre 70% et 100%. D’autres sites ont depuis été aménagés (Chanas) ou sont à l’étude (Montélimar Nord). A terme, chaque échangeur autoroutier de l’axe A7 sera équipé d’un parking de covoiturage.

A BRUMACH, UNE AIRE STRUCTURANTE POUR LE TERRITOIRE

Sanef, filiale du leader mondial de la gestion d’autoroutes Abertis, a réalisé une aire de covoiturage en partenariat financier avec la Communauté d’agglomération d’Haguenau, qui est aussi un levier de développement pour un pôle d’emploi essentiel du territoire. Cette aire est aménagée au bord de l’autoroute A4, au niveau du diffuseur de Brumath, accessible depuis l’échangeur avec l’A340. Elle est proche des villes de Brumath et de Strasbourg et de la Plate-forme départementale d’activités de la Région de Brumath, et joue donc un rôle important pour l’attractivité de la plateforme mais aussi à l’échelle du département du Bas-Rhin.

Mis en service en 2018, le site comprend 60 places de stationnement réservées aux véhicules légers, notamment pour les personnes à mobilité réduite, et ses équipements sont calqués sur les modèles existants de la Plate-forme départementale d’activités. Son aménagement comporte notamment un abri pour les piétons et un parking vélos. Il a été rapidement très fréquenté.

« En mettant une aire de covoiturage en libre accès à la disposition de tous, nous facilitons les déplacements des personnes, favorisons les échanges et encourageons la mobilité du quotidien. Car la valeur d’un concessionnaire autoroutier se mesure aussi à sa capacité à fournir des services adaptés aux besoins locaux, tout en contribuant de manière responsable au dynamisme d’un territoire. 54 millions d’euros ont ainsi été investis par Sanef sur ce territoire, durant les 4 dernières années. » selon la Sanef.

LE PREMIER PARKING DE COVOITURAGE CONNECTE

Le développement d’un système performant de covoiturage demande une grande fluidité de la relation entre offres et demandes, mais aussi de penser la connexion des utilisateurs aux infrastructures physiques. C’est en réponse à cet enjeu que la Société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA), filiale des Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR), s’est engagée dans un partenariat très significatif. Ce partenariat réunit la Communauté d’Agglomération Porte de l’Isère (CAPI), AREA et une startup française, ParkingMap. Il répond à la difficulté croissante qu’avaient

les automobilistes à trouver des places disponibles dans une aire de covoiturage souvent très chargée, La Grive, située à proximité d'un échangeur autoroutier du réseau AREA sur l'A43.

Le nouveau service mis en place est un dispositif de stationnement connecté, qui permet aux usagers d'être informés en temps réel des places disponibles sur l'aire de covoiturage et d'être guidés vers ces places. AREA a cofinancé le service à hauteur de 120 000 euros. La suite logicielle de ParkingMap est fondée sur un réseau de capteurs innovants qui cartographie en temps réel les espaces de stationnement. **Les usagers peuvent ainsi optimiser leurs déplacements en identifiant les places disponibles via leur smartphone grâce à un panneau de jalonnement dynamique, et les collectivités sont à même de construire et d'adapter une politique de stationnement, en optimisant la gestion opérationnelle et en réduisant la fraude.** En plus de faciliter l'accès aux places disponibles, le dispositif fluidifie la circulation et contrôle le stationnement du parking. 110 places sont ainsi connectées.

CONCLUSION

Ces actions sont loin d'être anecdotiques. Situés principalement à proximité des agglomérations, les sites de covoiturage développés par les sociétés d'autoroutes favorisent l'essor des nouvelles mobilités partagées. 125 parkings proposent déjà plus de 8 100 places spécialisées, et plusieurs centaines de places supplémentaires seront créées d'ici quelques années dans le cadre des plans de relance et d'investissement autoroutiers.

« Comme pour d'autres services en réseau comme l'eau et l'énergie, les sociétés d'autoroutes doivent faire évoluer leur modèle économique vers une approche de plus en plus qualitative du service et une économie des ressources consommées, à rebours des modèles historiques fondés sur la quantité, ici le nombre de véhicules. Il faut pour cela une approche plus transversale du service et des partenariats nouveaux avec les autorités concédantes mais aussi de plus en plus avec des acteurs tiers comme des startups pour la recherche de solutions innovantes.

Les sociétés d'autoroutes sont engagées dans un ensemble de recherches et d'expérimentations pour réduire l'impact environnemental de leur activité. L'ASFA a réalisé une étude avec Carbone 4, premier cabinet de conseil spécialisé pour l'élaboration de stratégies décarbonnées, qui a permis de modéliser le trafic routier et de produire des modules afin d'évaluer précisément les impacts environnementaux, en émissions carbonées, d'aménagements et innovations divers, comme la création d'une aire de covoiturage ou d'une voie spécialisée. **L'ASFA a ainsi constaté que la réalisation d'une aire de covoiturage de 150 places en bordure d'une autoroute réduisait six**

fois plus les émissions de gaz à effet de serre, en équivalent tonnes de CO₂, qu'elle n'en produisait¹⁴.

Le développement du covoiturage sur autoroute pour les mobilités pendulaires¹⁵ prend tout son sens pour le développement des territoires. En effet, une grande partie de l'urbanisation du territoire français est aujourd'hui organisée en grappes ou en chapelets d'aires urbaines desservies par le réseau autoroutier et ses rocades, ce qui tend à mêler de plus en plus les déplacements « péri-urbains » et « interurbains ». Dans ces espaces où se jouent aussi bien l'accès à l'emploi que la capacité des métropoles à nourrir le développement des villes moyennes et petites proches, le co-voiturage autoroutier de petite et moyenne distance favorise les mobilités tout en réduisant le nombre de véhicules et en soulageant les réseaux secondaires – et leurs riverains.

L'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes) est une association professionnelle qui regroupe tous les acteurs du secteur de la concession et de l'exploitation d'autoroutes et d'ouvrages routiers. Elle assure des missions de représentation et défense de la profession, de communication, de négociations à caractère social, de relations internationales non commerciales et enfin de réalisation d'études, recherches et enquêtes. Ses membres, 23 entreprises et une CCI, exploitent près de 9 200 km d'autoroutes concédées et d'ouvrages à péage et investissent plus de 1,5 milliard d'euros par an pour un peu plus de 10 milliards de chiffre d'affaires. Elles comptent plus de 12 000 salariés.

Ce travail est issu d'entretiens qualitatifs de terrain réalisés auprès de professionnels des sociétés d'autoroutes. En complément, des sources bibliographiques ont été utilisées : documents ASFA, documents de communication des entreprises mentionnées et documents cités en note de bas de page.

¹⁴ Les économies réalisées sont de 19 kilotonnes de CO₂ –moins consommation de combustible, réduction du nombre de véhicules etc. – tandis que la réalisation de l'aire émet 3 kilotonnes.

¹⁵ Déplacements domicile-travail quotidiens liés à l'expansion urbaine et au zonage (séparation entre lieux de résidence, de consommation et de travail).